

STRAFVERFAHREN

Das Auto war Zeuge: Fahrzeughersteller geben Fahrerdaten an Ermittler heraus

von RAin Diana Nadeborn, FAin für Strafrecht, Berlin, IT-Strafrecht Blog:
www.iww.de/s2188

| Fahren Sie BMW, Mercedes oder Renault? Dann stehen den Ermittlern im Falle eines Strafverfahrens besonders viele digitale Beweismittel gegen Sie zur Verfügung. Nach einer im Januar 2020 veröffentlichten Untersuchung verwenden die genannten Hersteller Navigationssysteme, die fortlaufend umfangreich Daten aus dem Fahrzeug speichern und an den Hersteller senden. Der Fahrer hat keine Einflussmöglichkeiten hierauf. |

Diese Daten werden gespeichert und übermittelt

Navigationssysteme von BMW, Mercedes und Renault, die im Auftrag des ADAC untersucht wurden, speichern u. a. folgende Daten und übermitteln sie an den Hersteller:

■ Von den Navigationssystemen gespeicherte und übermittelte Daten

- Zur Fahrtroute: GPS-Position des Fahrzeugs
- Zum Fahrstil:
 - die erreichte Maximal-Drehzahl des Motors mit jeweiligem Kilometerstand
 - die Dauer, wie lange der Fahrer in verschiedenen Modi des Automatikgetriebes (Dauer/Manuell/Sport) unterwegs war
 - Zahl der Gurtstraffungen, etwa aufgrund starken Bremsens
- Zur Anzahl der Fahrer: die Zahl der Verstellvorgänge des elektrischen Fahrersitzes

(Quelle: ADAC, „Diese Daten sammelt ein modernes Auto“)

In einem Ermittlungsverfahren gegen den Fahrer kann die Staatsanwaltschaft bei BMW, Mercedes und Renault die Herausgabe dieser Daten verlangen (§ 95 StPO).

Steuerungsgerät verrät Fahrtroute und Geschwindigkeit eines tödlichen Unfalls

Die Fahrzeugdaten haben bereits in der Vergangenheit zur Verurteilung von Fahrern beigetragen. Das LG Köln (113 KLS 34/15) verurteilte am 23.5.16 den in den Medien als „Totraser“ bezeichneten Fahrer eines Mietwagens wegen fahrlässiger Tötung zu einer Freiheitsstrafe von zwei Jahren und neun Monaten, nachdem er einen tödlichen Unfall in der Kölner Innenstadt verursacht hatte. Grundlage der Verurteilung waren die Log-Daten des Carsharing-Moduls, das u. a. GPS-Positionen und Geschwindigkeiten speichert.

Der Angeklagte (27 J.) hatte am 10.7.15 einen 1er-BMW, Baujahr 2015, gemietet. Fünf Minuten nach Fahrtbeginn beschleunigte er innerorts vor einer gelben Ampel auf 109 km/h, wo ein anderer Fahrer einen Spurwechsel einleitete, sodass die beiden Fahrzeuge einige Meter vor der Ampel kollidierten. Das Fahrzeug des Angeklagten schlug mit 99 km/h auf einer Verkehrsinsel auf,

drehte sich 20 Meter in der Luft, prallte gegen eine noch einmal 16 Meter entfernte Ampel, traf den dort wartenden Fahrradfahrer (26 J.) und kam erst 75 Meter weiter zum Stehen. Der Angeklagte und sein Beifahrer blieben unverletzt. Der Fahrradfahrer erlag drei Tage später einem Schädel-Hirn-Trauma.

Im Juli 2015 ordnete die Staatsanwaltschaft Köln gegenüber BMW die Herausgabe der Log-Daten aus dem Car-Sharing-Modul an. Das Steuerungsgerät speichert sämtliche im Zusammenhang mit der Anmietung und dem Führen eines solchen Fahrzeuges entstehenden Daten, u. a. die exakten GPS-Daten (Längen- und Breitengrade) zur Position des Fahrzeugs, die jeweilige Geschwindigkeit sowie die jeweilige Uhrzeit (LG Köln 23.5.16, 113 KLS 34/15, Rn. 87). Nach Beginn der Hauptverhandlung im Mai 2016 erfüllte BMW die Anordnung. Ein Sachverständiger wertete die von BMW übersandten Daten aus. Auf dessen Gutachten beruhten die Feststellungen des Gerichts zur Fahrtroute und zu der Geschwindigkeit, auf die der Angeklagte sein Fahrzeug beschleunigt hat (LG Köln 23.5.16, 113 KLS 34/15, Rn. 86).

Inhaber des Car-Sharing-Kontos muss nicht der Fahrer sein

Erst die Auswertung der Daten aus dem Navigationssystem, die Rückschlüsse auf die Fahrtroute, den Fahrstil und die Anzahl der Fahrer möglich machen, bietet ausreichend Anhaltspunkte für eine Verurteilung. Das Einloggen in das Nutzerkonto eines Car-Sharing-Fahrzeugs allein führt nicht ohne weiteres zur Bejahung der Fahreigenschaft, wie zwei Berliner Urteile zeigen.

Das KG Berlin (3 Ws (B) 12/14) hob am 10.2.14 einen Bußgeldbescheid wegen fahrlässiger Geschwindigkeitsüberschreitung gegen den Inhaber eines Drive-Now-Kontos auf, weil nicht belegt war, ob er der Fahrer war. Auf dem Tatfoto war er nicht zu erkennen. Und es war nicht geklärt, ob er seinen Führerschein mit dem eingeklebten Chip zum Öffnen des Wagens und die PIN zum Starten des Motors an eine andere Person weitergegeben haben könnte.

Das AG Tiergarten (297 Ds 14/18) sprach am 17.8.18 den Inhaber eines Car-Sharing-Kontos, auf dessen Namen ein Smart gemietet war, frei, weil Zeugen ihn nicht wiedererkennen konnten. Das Gericht konnte nur feststellen, dass sich eine unbekannt gebliebene Person in ein fremdes Car-Sharing-Konto eingeloggt und unter fremdem Namen einen Smart gemietet hatte. Der unbekannte Täter beging damit am 23.11.17 in Berlin eine Körperverletzung und Unfallflucht. Nach einem missglückten Überholversuch stieg der Geschädigte an einer roten Ampel aus und stellte den Täter zur Rede, woraufhin der Täter mit dem Smart dessen Knie rammte und anschließend wegfuhr. Der Täter wurde nicht ermittelt. Der Inhaber des Car-Sharing-Kontos wurde freigesprochen, wobei offen blieb, ob er seine Nutzerdaten dem Täter überlassen haben könnte.

Wer schützt die Daten der Fahrer?

Der Hersteller kann die Daten aus dem Fahrzeug mit den Kundendaten verknüpfen und ein Bewegungsprofil des Fahrers erstellen. Die Ermittlungsbehörde kann das Datenprofil später abfragen. Umstritten ist, ob die Datenerhebung durch den Hersteller ohne Einwilligung des Fahrers rechtswidrig ist, wenn der Anbieter den Fahrer nicht nachvollziehbar und verständlich darüber aufklärt, dass im Fahrzeug Daten erhoben werden. Hier kommt es auf die jeweilige Gestaltung der Datenschutzerklärung an.

Eine rechtswidrige Datenerhebung durch Private führt jedenfalls nicht ohne Weiteres zu einem Beweisverwertungsverbot im Strafverfahren. Erlangt und behält ein Privater rechtswidrig Daten, die die Staatsanwaltschaft später als Beweismittel erhebt und verwertet, sind das Recht auf informationelle Selbstbestimmung und die Belange der Datensicherheit gegenüber dem Strafverfolgungsinteresse abzuwägen. So gelten Tonbandaufnahmen, die ohne Kenntnis und ohne Einwilligung des Betroffenen gem. § 201 StGB in strafbarer Weise erlangt wurden, grundsätzlich als verwertbar. Dabei kommt es darauf an, ob das Beweismittel die absolut geschützte Intimsphäre oder den weiteren Bereich des privaten Lebens betrifft. Im letztgenannten Fall steht das Beweismittel bei überwiegendem Interesse der Allgemeinheit dem staatlichen Zugriff offen (BVerfG 31.1.73, 2 BvR 454/71). Die Zulässigkeit der Verwertung ist anzunehmen, wenn die Beweisaufnahme nicht den schlechthin unantastbaren Bereich privater Lebensgestaltung betrifft, „hochkriminelle“ und aus „hemmungsloser Eigensucht“ begangene Straftaten im Raum stehen, andere Beweismöglichkeiten erschöpft sind und das Beweismittel auch zum Freispruch führen kann (BGH 12.4.89, 3 StR 453/88). Ist der Eingriff in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung nicht erheblich, wird i. d. R. das Strafverfolgungsinteresse überwiegen, sodass kein Beweisverwertungsverbot besteht.

MERKE | Umso mehr kommt es darauf an, ob die Daten überhaupt erhoben werden. Bislang verfügen allein die Fahrzeughersteller über die Daten aus dem vernetzten Fahrzeug. Der ADAC fordert eine gesetzliche Regelung, die sicherstellt, dass Fahrzeugbesitzer selbstbestimmt über ihre Daten verfügen. Der Fahrer soll wissen, welche Daten erhoben werden; er soll selbst entscheiden, wer Zugang zu den Daten erhält, und er soll Anbieter sowie datenbasierte Leistungen selbst aus- und abwählen können (Quelle: ADAC, [„Diese Daten sammelt ein modernes Auto“](#)).