In Kooperation mit:
BITKOM e.V.
davit im DAV
eco e.V.
VPRT e.V.

MMR MultiMedia und Recht

Zeitschrift für Informations-, Telekommunikations- und Medienrecht

Herausgeber: Dorothee Belz · Prof. Dr. Oliver Castendyk · Prof. Dr. Reto M. Hilty · Prof. Dr. Thomas Hoeren · Prof. Dr. Bernd Holznagel · Wolfgang Kopf · Prof. Dr. Peter Raue · Prof. Dr. Alexander Roßnagel · Prof. Dr. Joachim Scherer · Dr. Raimund Schütz · Prof. Dr. Ulrich Sieber · Dr. Axel Spies · Prof. Dr. Gerald Spindler

AUS DEM INHALT

Editorial 485 NORBERT P. FLECHSIG **Wir sind im europäischen Urheberrecht angekommen!**

IT-Vertragsrecht 487 JOERG HEIDRICH / CHRISTOPH WEGENER **Rechtliche und technische Anforderungen an die Protokollierung von IT-Daten**

eCommerce 515 EuGH: **Einbeziehung von AGB durch „click wrapping"**

Wettbewerbs- und Kennzeichenrecht 493 CHRISTIAN SOLMECKE / BONNY LENGERSDORF **Rechtliche Probleme bei Sharing Economy**

523 LG Köln: **Störerhaftung von Domain-Registraren für Inhalte von Webseiten m. Anm.** BERTERMANN

Immaterialgüterrecht 497 LEO SCHAPIRO / KONRAD ŻDANOWIECKI **Screen Scraping**

530 BGH: **UsedSoft III m. Anm.** HEYDN

538 LG Berlin: **Verletzung des Leistungsschutzrechts durch Veröffentlichung eines Screenshots m. Anm.** RIEGER

544 BAG: **Videoaufnahmen eines Arbeitnehmers im Internet m. Anm.** STÜCK

Telekommunikations- und Medienrecht 502 ULRICH STELKENS / MIRIAM A. WABNITZ **Neuere Rechtsprechung der Instanzgerichte zu §§ 68 bis 75 TKG**

506 RALF WEISSER / CLAUS FÄRBER **Rechtliche Rahmenbedingungen bei Connected Car**

www.mmr.de

8/2015

Seiten 485–556
18. Jahrgang · 7. August 2015
Verlag C.H.BECK München

RALF WEISSER / CLAUS FÄRBER

Rechtliche Rahmenbedingungen bei Connected Car

Überblick über die Rechtsprobleme der automobilen Zukunft

Telekommunikations- und Medienrecht

Der Kampf um die Vormachtstellung in der Automobilindustrie ist entbrannt. Die Fahrzeughersteller ringen mit IT-Konzernen wie Apple oder Google und Startups wie Tesla Motors um die Zukunft des Automobils. Das manager magazin titelte daher im Heft 11/2014 gar von „Car Wars". Im Fokus stehen hierbei nicht nur selbstfahrende Fahrzeuge, die noch ein gutes Stück von der Serienreife entfernt sind. Informations- und Kommunikationstechnik durchdringen die Autos immer stärker. Systeme wie ConnectedDrive von BMW oder connect me von Mercedes Benz sind bereits seit längerem für die Oberklasse verfügbar; aber auch bei Kleinwagen gibt sich die meist junge Käuferschicht nicht mehr mit simplen Audioangeboten zufrieden, sondern fordert zumindest die Integration ihres Smartphones in das Auto. Es ist daher an der Zeit, einen Blick auf die juristischen Rahmenbedingungen für Connected Car und die Rechtsprobleme der automobilen Zukunft zu werfen.

I. Was ist ein Connected Car?

Unter dem Stichwort „Connected Car" wird eine Reihe unterschiedlicher Funktionen und Technologien vereint. Diesen gemein ist, dass das Fahrzeug über Mobilfunk, WLAN oder ähnliche Techniken mit dem Internet oder einem anderen Netz verbunden wird.

1. Infotainment und Navigation

Bereits heute können viele Navigationssysteme aktuelle Verkehrsinformationen nicht nur über Rundfunk (TMC) beziehen, sondern verbinden sich hierzu über Mobilfunk mit dem Internet. Neben der Navigation kommen auch andere Dienste wie Musik- oder Videostreaming in Frage. Auch die Einbindung eines

Smartphones von *Apple* (CarPlay) oder anderer Hersteller, die das Betriebssystem von *Google* (Android Auto) verwenden, ist bei manchen neuen Geräten bereits möglich. Zur Installation von Apps direkt auf dem Navigationssystem ist es dann nur noch ein kleiner Schritt. Das frühere Autoradio wird so zum vernetzten Infotainment- und Navigationssystem.

Die Verbindung zum Internet kann dabei zum einen über das Mobiltelefon eines Fahrzeuginsassen hergestellt werden, das im Fahrzeug per Kabel oder Bluetooth angebunden wird. Hierbei treten jedoch zum einen immer wieder Kompatibilitätsprobleme auf, zum anderen muss der Inhaber des Mobilfunkanschlusses auch einen Mobilfunktarif mit Datenvolumen abgeschlossen haben. Will der Fahrzeug- oder Gerätehersteller Dienste anbieten, bei denen es auf eine verlässliche Kommunikation ankommt, kann er sich somit nicht auf das Handy des Fahrers verlassen.

Immer häufiger werden die Bordsysteme daher mit einem eigenen Mobilfunk-Modul im Fahrzeug ausgestattet, um selbstständig eine Verbindung über das Internet zu den Servern des Herstellers aufbauen zu können. Für solche Zwecke bieten die Mobilfunkprovider den Fahrzeugherstellern unter dem Schlagwort „Machine-to-Machine" (M2M) spezielle Großkundentarife an.

2. Telematik und eCall

Ein Connected Car im engeren Sinn erhält man jedoch erst, wenn man nicht nur das Infotainment- und Navigationssystem, sondern auch die übrige Fahrzeugelektronik per M2M einbezieht. Dadurch wird es möglich, Fahrzeugfunktionen von außerhalb zu überwachen (Telemetrie) und zu steuern (Fernsteuerung). So kann z.B. der Nutzer über eine App auf seinem Mobiltelefon Reifendruck und Ölstand kontrollieren oder etwa das Fahrzeug aufschließen.

Die Daten können jedoch auch vom Fahrzeughersteller genutzt werden. Er kann z.B. die Vertragswerkstatt über aufgetretene Fehler informieren und ein Ersatzteil schicken, bevor der Kunde einen Termin für die Reparatur vereinbart. Auch Software-Updates für die Fahrzeugelektronik können über Mobilfunk durchgeführt werden. So spielt z.B. *Tesla Motors* Updates über Mobilfunk ein, die nicht nur das Navigationssystem, sondern auch die Fahrfunktionen betreffen.

Die EU schreibt ferner für neue Fahrzeugmodelle ab 31.3.2018 eine Ausrüstung mit dem Notrufsystem eCall vor.[1] Dieses System soll einen Unfall über die im Fahrzeug vorhandenen Sensoren automatisch erkennen und einen Notruf über das Mobilfunknetz absetzen. Dabei wird auch der Standort des Unfallfahrzeugs übermittelt. Die verpflichtende Einführung von eCall wird dazu führen, dass in naher Zukunft in jedem Neuwagen vom Kleinwagen bis zur Oberklasse ein Mobilfunkmodul mit GPS- bzw. Galileo-Empfänger und Verbindung zur Fahrzeugelektronik (in der Regel über den CAN-Bus[2]) verbaut sein wird. Ist die notwendige Hardware erst einmal standardmäßig integriert, sind weitere Telematik-Dienste nur noch eine Frage der passenden Software. Die Fahrzeuge kommunizieren bei diesen Anwendungen aber immer mit einem Rechenzentrum, Call-Center oder der Notrufzentrale.

3. Car-to-X

Bei der Car-to-Car-Kommunikation (C2C)[3] sollen dagegen Fahrzeuge nicht über ein oder mit einem Rechenzentrum, sondern unmittelbar miteinander kommunizieren und sich z.B. vor Gefahrenstellen warnen. So kann ein Fahrzeug nach einer Vollbremsung nachfolgende Fahrzeuge (und deren Lenker) alarmieren. Hierzu soll nicht das Mobilfunknetz, sondern eine Funktechnik ähnlich zu WLAN verwendet werden. Der Austausch von Informationen über weitere Entfernungen ist ebenfalls möglich, wenn die Informationen von Fahrzeug zu Fahrzeug weitergeleitet werden.

Die gleiche Funktechnik ermöglicht auch eine Kommunikation mit Verkehrseinrichtungen. Über Car-to-Infrastructure-Kommunikation (C2I)[4] können z.B. Informationen über Geschwindigkeitsbeschränkungen, Gefahrenmeldungen oder auch Hinweise auf freie Parkplätze an das Fahrzeug weitergegeben und dem Fahrer angezeigt werden. In Japan ist ein solches System namens ITS Spot bereits seit 2011 in Betrieb.[5] Zusammen werden diese Kommunikationstechniken auch als Car-to-X-Kommunikation (C2X) bezeichnet.

4. Fahrerlose Fahrzeuge

An Fahrzeugen, die ohne Fahrer auskommen, arbeiten Automobilhersteller und Forschungseinrichtungen bereits seit Jahrzehnten. Auf den ersten Blick haben autonome Fahrzeuge nicht unmittelbar etwas mit einem Connected Car zu tun, da sie von Rechnern an Bord und nicht aus der Ferne unter Zuhilfenahme von mobiler Kommunikation gesteuert werden. Die in Entwicklung befindlichen Systeme sind hierzu mit einer Vielzahl von Sensoren wie Kameras, Radar oder Lidar[6] sowie einem Bordrechner ausgestattet. Doch wenn dies theoretisch auch ein Fahren ohne Hilfestellung von außen ermöglichen würde, benötigen die bislang entwickelten Systeme dennoch möglichst präzise und aktuelle Karten[7] und sind damit auf regelmäßige Updates angewiesen.

Ferner profitieren gerade fahrerlose Fahrzeuge von Informationen, die sie über Car-to-X erhalten und die Unzulänglichkeiten der künstlichen Intelligenz bei der Erkennung von Gefahrenstellen oder Verkehrszeichen ausgleichen können. Es ist jedoch, wenn kein Fahrer korrigierend eingreifen kann, besonders auf die Zuverlässigkeit auch dieser Daten angewiesen.[8] Damit setzt letztlich auch das Fahren ohne Fahrer ein Connected Car voraus.

II. Neue Beteiligte

Durch die Entwicklung hin zum Connected Car werden Autohersteller mit neuen Beteiligten im Zuliefersektor konfrontiert. Sind es in der klassischen Automobilindustrie vor allem die Autohersteller, die hier den Ton angeben und die Kontrolle über ihre Lieferketten ausüben konnten, sind sie nun auf Kooperationen mit gleichwertigen Partnern wie Mobilfunkbetreibern angewiesen. Bei Plattformen wie Android Auto oder CarPlay wollen gar IT-Unternehmen wie *Google* oder *Apple*, deren Börsenwert denjenigen der Autohersteller weit übersteigt, die Bedingungen vorgeben.[9] Das manager magazin stellt daher schon die Frage,

---

1 VO (EU) 2015/758 des Europäischen Parlaments und des Rates v. 29.4.2015 über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeugen und zur Änderung der RL 2007/46/EG, COM/2013/0316 final = 2013/0165 (COD). Entscheidend ist das Datum der Typzulassung.

2 Controller Area Network (CAN) ist eine von der *Internationalen Standardisierungs-Organisation* (*ISO*) standardisierte echtzeitfähige Schnittstelle für die Datenübertragung in der Automotive-Technik, s. unter: http://www.itwissen.info/definition/lexikon/controller-area-network-CAN-CAN-Bus.html.

3 Im englischen Sprachraum ist die Bezeichnung vehicle to vehicle (V2V) gebräuchlich.

4 Hier heißt es im englischen Sprachraum vehicle to infrastructure (V2I).

5 http://www.mlit.go.jp/kokusai/itf/kokusai_itf_000006.html.

6 Ein Lidar-System ist ähnlich zu einem Radar-System, arbeitet jedoch nicht mit Radiowellen, sondern mit sichtbarem (Laser-)Licht, s. unter: http://de.wikipedia.org/wiki/Lidar.

7 Heise-online, http://heise.de/-2329792; zur Bedeutung digitaler Karten für selbstfahrende Autos s.a. Der Spiegel 23/2015, 66, 67.

8 Erhöht würde die Zuverlässigkeit der Daten auch durch eine Standardisierung der IT-Schnittstellen im Fahrzeug, die *Kacher*, SZ v. 21./22.3.2015, 80, fordert.

9 manager magazin 11/2014, 40, 42.

ob für die Autohersteller eine Vertreibung aus dem Paradies anstehe.[10]

Aber auch am anderen Ende der Wertschöpfungskette rücken neue Beteiligte in den Fokus. Es geht nunmehr nicht nur darum, ein Fahrzeug zu verkaufen und dem Käufer Wartungsleistungen zu seinem Fahrzeug anzubieten. Es werden vielmehr fortlaufend Dienstleistungen erbracht, deren Nutzer nicht nur der Eigentümer des Fahrzeugs, sondern auch ein Arbeitnehmer, Familienmitglied oder Mitfahrer sein kann.

III. Rechtsfragen

Das Connected Car stellt nicht nur eine technische und kommerzielle Herausforderung dar. Es wirft auch Rechtsfragen aus verschiedenen Bereichen auf, angefangen beim Datenschutz über das TK-Recht und das Vertragsrecht bis hin zum Deliktsrecht.

1. Wem gehören die Daten?

Für den Hersteller der Fahrzeuge und die Anbieter von Diensten für das Connected Car ist es von besonderer Bedeutung, unter welchen Voraussetzungen sie Daten, die während der Nutzung des Fahrzeugs anfallen, erheben und verarbeiten dürfen.[11] Dabei geht es nicht nur um die Nutzung von Daten eines Nutzers zur Erbringung von Dienstleistungen an diesen, sondern auch um eine Nutzung zur Verbesserung des Angebots für alle Kunden oder zur Marktforschung.

Position und Fahrziel können z.B. nicht nur genutzt werden, um dem jeweiligen Fahrzeug maßgeschneiderte Informationen zur Verkehrslage auf der befahrenen Strecke zu übermitteln. Aus den aggregierten Daten vieler Fahrzeuge lassen sich vielmehr auch Informationen zur aktuellen Verkehrslage oder langfristige Trends (historische Verkehrsdaten) ableiten, die dann allen Nutzern (ggf. gegen Entgelt) zur Verfügung gestellt werden könnten. Ebenso kann bei einem Defekt eines Bauteils nicht nur das Ersatzteil für den jeweiligen Kunden bestellt und an die Werkstatt geliefert werden. Werden die Daten vieler Fahrzeuge analysiert, können darüber hinaus Schwachstellen in der Konstruktion früher erkannt und beseitigt werden.

Die Speicherung einer Vielzahl von Daten durch Fahrzeuge birgt jedoch auch Risiken. So können die Daten auch gegen den Halter oder den Fahrer verwendet werden – z.B. zur Verfolgung von Verkehrsverstößen[12] oder zur Erhöhung der Versicherungsprämien für Fahrer mit einem erhöhten Risikoprofil.[13]

a) Datenschutz

Der Nutzung der Fahrzeugdaten durch den Fahrzeughersteller werden vor allem durch das Datenschutzrecht Grenzen gesetzt.

■ Personenbezug

Die Daten, die beim Betrieb eines Connected Car anfallen, enthalten in der Regel auch personenbezogene Daten i.S.v. § 3 Abs. 1 BDSG, also „Einzelangaben über persönliche oder sachliche Verhältnisse einer bestimmten oder bestimmbaren natürlichen Person".

Die mittels eines Connected Car erhobenen Daten betreffen zunächst keine natürliche Person, sondern das jeweilige Fahrzeug. Solche sachbezogenen Daten sind im Grundsatz nicht personenbezogen,[14] ein Personenbezug besteht jedoch insoweit, als Rückschlüsse auf den Halter oder Nutzer des Fahrzeugs möglich sind.[15] So kann bereits aus den Daten des Navigationssystems, das die Position des Fahrzeugs zu bestimmten Zeiten erfasst, ein Bewegungsprofil des Nutzers erstellt werden, das Wohnort, Arbeitsort und den regelmäßigen Tagesablauf erkennen lässt. Selbst Daten, die auf den ersten Blick rein technischer Natur und damit rein sachbezogen zu sein scheinen – wie z.B. Daten zum Reifendruck oder zur Abnutzung von Bremsen – können Rückschlüsse auf menschliches Verhalten, etwa nachlässige Kontrollen oder eine aggressive Fahrweise zulassen. Solche Daten sind dann nicht mehr rein sach-, sondern personenbezogen.[16] Der Halter des Fahrzeugs ist für den Anbieter eines Navigations-, Infotainment- und Telematik-Dienstes darüber hinaus auf Grund der vertraglichen Beziehung ohne weiteres bestimmbar; in der Regel ist auch das amtliche Kennzeichen bekannt, das eine Bestimmung des Halters zulässt.[17]

■ Anonymisierung

Die Erhebung von Daten, die anonymisiert weiterverarbeitet werden sollen, unterliegt ebenfalls dem Datenschutzrecht.

Zwar entfällt der Personenbezug, wenn die Daten anonymisiert werden, d.h. wenn sie mit Mitteln, die vernünftigerweise herangezogen werden können, keiner bestimmten Person mehr zuzuordnen sind.[18] Die Verwendung von anonymisierten Navigationsdaten, um Stauinformationen in Echtzeit zu generieren oder um Karten-Updates zu erstellen, unterliegt somit ebenso wenig dem Datenschutz wie die Verwendung von Daten zur durchschnittlichen Abnutzung und häufigen Fehlern von Fahrzeugen zur Verbesserung zukünftiger Fahrzeuggenerationen.

Bei der Übermittlung der Daten an den Anbieter ist für diesen jedoch anhand von IP-Adressen,[19] SIM-Kartennummern oder ähnlichen Kennungen zwangsläufig erkennbar, von welchem Fahrzeug die Daten stammen und welcher Person sie somit zuzuordnen sind. Da der Anbieter die Übertragung dieser Metadaten durch das Fahrzeug veranlasst, erhebt er also personenbezogene Daten. Dabei ist es unerheblich, ob die Daten zur Kenntnis genommen oder sonst inhaltlich genutzt werden sollen.[20] Eine spätere Anonymisierung durch den Anbieter des Dienstes ist demnach nicht ausreichend.

■ Zulässigkeit

Die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung der Daten durch den Autohersteller ist nach § 28 Abs. 1 Nr. 1 BDSG für dessen eigene Geschäftszwecke zulässig, sofern es für die Durchführung

---

10 manager magazin (o. Fußn. 9).

11 Wie wichtig beim Kampf um die Vorherrschaft über das Connected Car bereits das Anfallen der Daten beim jeweiligen Beteiligten ist, zeigt das Bündnis der großen deutschen Premiumautohersteller *Audi*, *BMW* und *Mercedes* im Bieterwettstreit um die Übernahme des Kartendienstes *Here* vom finnischen TK-Konzern *Nokia*. Die Autobauer wollen laut Handelsblatt auf diese Weise „verhindern, dass IT-Konzerne die Kontrolle über die Schlüsseltechnologie gewinnen, um so Preise zu diktieren und die womöglich lukrativen neuen Geschäfte mit den Daten zu dominieren. ‚Wir wollen, dass wir auch in Zukunft freien Zugang zu den Daten haben', sagte Audi-Entwicklungschef Hackenberg", s. unter: http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/milliardenrennen-um-kartendienst-audi-offen-fuer-weitere-partner-im-bieterkampf/11817308.html.

12 So auch *Lüdemann*, ZD 2015, 247, 251.

13 *Lüdemann*, ZD 2015, 247, 251; *Hawranek/Rosenbach*, Der Spiegel 11/2015, 64, fragen daher sogar „Späht uns künftig der eigene Pkw aus?"; vgl. auch *Fromme*, SZ v. 3.7.2015, 17: „Der Spion kommt ins Auto".

14 *Dammann*, in: Simitis, BDSG, 8. Aufl. 2014, § 3 Rdnr. 57 ff., 59.

15 *Lüdemann*, ZD 2015, 247, 251; allg. zu sach- oder ortsbezogenen Daten *Weichert*, ZD 2013, 251, 257.

16 Vgl. *Dammann* (o. Fußn. 14), § 3 Rdnr. 60.

17 Zum Personenbezug des amtl. Kfz-Kennzeichens vgl. *Dammann* (o. Fußn. 14), § 3 Rdnr. 28; *AG Coburg* ZD 2013, 458.

18 Erwägungsgrund 26 der RL 95/46/EG zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr; die Formulierung in § 3 Abs. 6 BDSG ist vergleichbar.

19 Bei M2M ist die Zuordnung der IP-Adresse für den Anbieter auf Grund von Zusatzwissen ohne weiteres nachvollziehbar; die Frage, ob IP-Adressen ohne solches Zusatzwissen personenbezogene Daten darstellen – vgl. hierzu auch die Vorlageentscheidung des *BGH* MMR 2015, 131 m. Anm. *Bär* –, spielt demnach keine Rolle.

20 *Dammann* (o. Fußn. 14), § 3 Rdnr. 106.

eines Vertrags erforderlich ist.[21] Eine laufende Erhebung von Fahrzeugdaten durch den Fahrzeughersteller ist jedoch zur Durchführung eines Kaufvertrags oder zur Erbringung von Werkstattleistungen nicht notwendig. Ferner ist der Vertragspartner des Kunden in diesen Fällen oft ein Vertragshändler und nicht der Hersteller als Betreiber der Online-Dienste.

Auch wenn für die Erbringung von Online-Diensten eine gesonderte Nutzungsvereinbarung zwischen dem Halter des Fahrzeugs (oder dem Nutzer, wie z.B. einem Arbeitnehmer) und dem Hersteller abgeschlossen wird, bedeutet dies in der Regel noch nicht, dass die Erhebung und Verarbeitung aller Daten hierfür erforderlich ist. Denn moderne Fahrzeuge erfassen eine Vielzahl von Daten, die zwar für den Autohersteller oder den Halter interessant sein können, die aber für die Durchführung des Vertrags über Online-Dienste nicht in vollem Umfang notwendig sind.

Eine pauschale Einwilligung des Halters in die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung seiner personenbezogenen Daten führt nicht notwendigerweise zum Ziel. Denn nach § 4a BDSG ist diese nur wirksam, wenn sie auf seiner freien Entscheidung beruht.[22] Dies ist jedoch nicht mehr der Fall, wenn der Halter zur Inanspruchnahme von Online-Diensten, von Garantieleistungen oder gar zur Nutzung des Fahrzeugs eine umfassende Einwilligung abgeben muss, die auch Nutzungen seiner personenbezogenen Daten für andere Zwecke erlauben soll (sog. Koppelungsverbot).[23]

Besser ist daher der Ansatzpunkt, Dienstleistungspakete so zu gestalten und ggf. auch aufzuschnüren, dass der Halter für jeden Dienst gesondert entscheiden kann, ob er diesen nutzen und einer Verarbeitung der hierfür notwendigen Daten zustimmen will.

■ Arbeitnehmerdatenschutz

Ein weiteres Datenschutzproblem ergibt sich, wenn der Eigentümer des Fahrzeuges nicht identisch mit dem Halter oder dem tatsächlichen Nutzer ist.[24] Dies kann z.B. der Fall sein, wenn es sich um Dienstwagen handelt, die dem Arbeitgeber gehören, aber von Arbeitnehmern genutzt werden.

Bei einer möglichen Fallgestaltung darf ein einzelner Arbeitnehmer das Fahrzeug wie sein eigenes nutzen, obwohl der Arbeitgeber Eigentümer bzw. Halter ist. Das ist z.B. regelmäßig der Fall, wenn das Fahrzeug als Gehaltsbestandteil überlassen wird. Dann kann dem Arbeitnehmer auch die alleinige Kontrolle darüber überlassen werden, was mit den Daten geschieht. Es wird in einem solchen Fall kaum zu rechtfertigen sein, dass der Arbeitgeber Zugriff auf die Daten verlangt.

Anders sieht es jedoch bei Fahrzeugen aus, die bestimmungsgemäß von mehreren Arbeitnehmern genutzt werden. Hier kann der Arbeitgeber durchaus ein Interesse daran haben, auf die Daten zuzugreifen, sei es nur, um den Einsatz seiner Flotte besser planen zu können. Die Verarbeitung von personenbezogenen Daten kann in diesem Zusammenhang nach § 32 Abs. 1 Satz 1 BDSG zulässig sein, wenn sie für die Durchführung des Arbeitsverhältnisses erforderlich ist. Eine Verarbeitung zusätzlicher Daten auf der Grundlage einer Einwilligung des Arbeitnehmers ist dagegen problematisch, da der Arbeitnehmer bei einer Weigerung womöglich fürchten muss, gekündigt zu werden oder die Stelle erst gar nicht zu erhalten.[25] Dies schließt jedoch nach der Rechtsprechung nicht von vorneherein aus, dass eine Einwilligung freiwillig sein kann.[26] Auf der anderen Seite besteht kein Anspruch des Arbeitgebers auf eine Einwilligung des Arbeitnehmers.[27]

Darüber hinaus ist zu beachten, dass die Einrichtung und Nutzung von Systemen, die eine Überwachung der Arbeitnehmer zulassen, nach § 87 Abs. 1 Nr. 6 BetrVG mitbestimmungspflichtig sind, wenn ein Betriebsrat besteht.

b) Datenbankschutz

Jenseits des Datenschutzrechts könnte die Verwendung der Daten durch den Anbieter durch eigentumsähnliche Rechte eingeschränkt sein. So ist denkbar, dass der Eigentümer des jeweiligen Fahrzeugs in den Genuss des sui generis-Datenbankschutzes nach den §§ 87 ff. UrhG kommt. Denn die einzelnen Messwerte stellen unabhängige und (zumindest nach Zeitstempel) systematisch angeordnete Elemente i.S.v. § 87a Abs. 1 UrhG dar, in formaler Hinsicht also eine Datenbank.

Weitere Voraussetzung für einen Datenbankschutz zu Gunsten des Fahrzeugeigentümers wäre, dass die „Beschaffung, Überprüfung oder Darstellung eine nach Art oder Umfang wesentliche Investition" erfordert. Dabei dürfen jedoch nur diejenigen Aufwendungen berücksichtigt werden, die gerade der Suche nach unabhängigen Elementen und der Sammlung in einer Datenbank gewidmet werden, nicht jedoch die Mittel, die für das Erzeugen der Daten eingesetzt werden.[28] Die Anschaffungs- und Betriebskosten des Fahrzeugs sind somit nicht zu berücksichtigen, da der Betrieb des Fahrzeugs die Daten erst erzeugt. Nur die Kosten, die gerade für das Sammeln der Daten aufgewendet werden, sind somit als Investition zu berücksichtigen. Da die Sensoren – und dank eCall in Zukunft auch die Funktechnik – schon für die Zulassung und den Betrieb eines Connected Car notwendig sind, werden die zusätzlichen Kosten für das Sammeln der Messwerte in der Regel nicht erheblich sein, sofern sie sich überhaupt beziffern lassen. In der Regel wird daher ein Datenbankschutz zu Gunsten des Fahrzeugeigentümers zu verneinen sein. Etwas anderes könnte jedoch gelten, wenn die Telematikdienste in den Preislisten des Fahrzeugherstellers gesondert mit einem mehr als nominellen Betrag ausgewiesen werden.

Es empfiehlt sich daher für Hersteller oder sonstige Anbieter, neben der Einwilligung zur Nutzung personenbezogener Daten auch eine Genehmigung zur Erhebung und Nutzung von nichtpersonenbezogenen bzw. anonymisierten Fahrzeugdaten einzuholen.

2. Telekommunikationsrecht

Erwirbt der Fahrzeughersteller von Mobilfunkdienstleistern M2M-Konnektivität, um Dienste für das Connected Car an Endkunden zu erbringen, stellen sich darüber hinaus Fragen der TK-Regulierung.[29]

Solange, wie im M2M-Bereich üblich, die Mobilfunkdienste nur dazu genutzt werden, um Daten zwischen dem Connected Car und dem Rechenzentrum des Fahrzeugherstellers auszutauschen, unterliegt der Fahrzeughersteller nicht der Regulierung als TK-Anbieter nach dem TKG. In diesem Fall nutzt der Fahrzeughersteller zwar das Mobilfunknetz, erbringt aber selbst keine TK-Dienste. Auch eCall ist hier unschädlich. Denn bei der Nutzung dieses Systems findet zwar eine Kommunikation mit einer behördlichen Notrufabfragestelle statt; dieser Dienst wird jedoch von den jeweiligen TK-Anbietern als kostenloser Notruf-

21 Vgl. *Spindler/Nink*, in: Spindler/Schuster, Recht der elektronischen Medien, 3. Aufl. 2015, § 28 BDSG Rdnr. 4; *Kinast/Kühnl*, NJW 2014, 3057, 3058 f.
22 *Weichert*, SVR 2014, 241, 243.
23 Vgl. *Kinast/Kühnl*, NJW 2014, 3057, 3059 f.; *Lüdemann*, ZD 2015, 247, 252 f.
24 S. a. *Lüdemann*, ZD 2015, 247, 252.
25 Vgl. *Gola/Schomerus*, BDSG, 11. Aufl. 2012, § 4a Rdnr. 22.
26 *BAG* MMR 2015, 544 m. Anm. *Stück* – in diesem Heft = ZD 2015, 380 m. Anm. *Tiedemann*.
27 *BAG* (o. Fußn. 26).
28 *EuGH* MMR 2005, 29 m. Anm. *Hoeren*; *BGH* MMR 2005, 754 m. Anm. *Manner*; *BGH* MMR 2009, 615, m. Anm. *Rössel*; *BGH* MMR 2010, 41, 42.
29 Vgl. *Grünwald/Nüßing*, MMR 2015, 378.

dienst i.S.d. § 108 TKG erbracht; der Fahrzeughersteller verkauft lediglich ein Endgerät in Form des Bordsystems.

Etwas anderes gilt jedoch, wenn der Fahrzeughersteller über die Mobilfunkverbindung des Fahrzeugs Anrufe zu beliebigen Zielen oder den Aufruf beliebiger Webseiten, also den Zugang zum offenen Internet ermöglicht – etwa auch über einen im Fahrzeug eingebauten Hotspot. In diesem Fall erbringt der Fahrzeughersteller selbst TK-Dienstleistungen für die Öffentlichkeit und unterliegt somit insbesondere der Meldepflicht nach § 6 TKG.[30]

Der Fahrzeughersteller kann dies jedoch vermeiden, indem er solche Anrufe und den Zugang zum offenen Internet nur über einen vom Fahrzeugnutzer abgeschlossenen Mobilfunkvertrag und damit über eine gesonderte Verbindung ermöglicht. Denkbar wäre auch, dass er den Zugang zum Internet nicht selbst dem Kunden anbietet, sondern dies einem etablierten TK-Anbieter überlässt.

3. Vertragsrechtliche Aspekte

a) Sachmangelhaftung

Nicht nur beim Gebrauchtwagenkauf ist die Sachmangelhaftung ein häufiges Streitthema. Der Kauf eines Kraftfahrzeugs stellt für Privatkunden in der Regel eine wesentliche Investition dar, sodass Mängeln eine entsprechende Bedeutung zukommt.

Beim Connected Car werden auch Mängel an der Informationstechnik immer relevanter. Hatte das *OLG Karlsruhe* 2001 noch entschieden, dass ein eingebautes Navigationssystem lediglich als „Nebensache" anzusehen sei und ein Mangel an diesem daher nicht zur Rückgabe des Fahrzeugs berechtige,[31] erlaubte das *OLG Köln* im Jahr 2006 in einem ähnlichen Fall den Rücktritt vom Kaufvertrag für das gesamte Fahrzeug.[32] Solche Fehler bei der Navigation werden umso relevanter, wenn ein als fahrerlos beworbenes Fahrzeug nicht ohne manuelle Hilfe den Weg von der Wohnung zum Arbeitsplatz des Käufers findet.

Ein Rücktritt wegen solcher Fehler ist für den Verkäufer besonders bei Neuwagen schmerzhaft, da der (auch von einem Verbraucher[33]) für die Nutzung zu leistende Wertersatz erheblich hinter dem tatsächlichen Wertverlust auf Grund der Rückgabe einer gebrauchten Sache zurückbleibt.[34]

Die Sachmängelhaftung kann nicht in AGB ausgeschlossen werden,[35] insbesondere nicht im Fall eines Verbrauchsgüterkaufs (§ 475 Abs. 1 BGB). Es ist daher zu empfehlen, in der Leistungsbeschreibung des Connected Car den Stand der Technik und eventuelle Einschränkungen möglichst genau darzulegen und keine Erwartungen zu wecken, die die Technik nicht erfüllen kann. Ferner kann ein modularer Aufbau mit einer Möglichkeit zum Upgrade oder Austausch von Komponenten dem Verkäufer eine Gelegenheit zur Nachbesserung eröffnen – wenn der Käufer nicht sogar bereit ist, sich im Hinblick auf eine später ohnehin vorgesehene Aufrüstung mit einer Minderung zufriedenzugeben.

b) Anspruch auf Online-Dienste und Updates

Ein Connected Car ist nicht nur auf regelmäßige Karten-Updates und Anpassungen an neue Entwicklungen angewiesen, sondern kommuniziert in der Regel auch mit einem Server des Herstellers. Wenn der Hersteller die Unterstützung einstellt, kann das Fahrzeug zwar noch gefahren werden, die Zusatzfunktionen, die das Auto zu einem Connected Car machen, liegen dann jedoch brach. Für den Käufer ist es daher von Bedeutung, ob und für wie lange er verlangen kann, dass Online-Dienste funktionieren und Updates bereitgestellt werden, und von wem.

Eine Anspruchsgrundlage sieht das Gesetz hierfür nicht ausdrücklich vor. Aus § 433 i.V.m. § 242 BGB kann jedoch eine Treuepflicht des Verkäufers eines „Industrieprodukts" hergeleitet werden, „notwendige und von anderer Seite nicht zu beschaffende Ersatzteile oder Betriebsstoffe gegen entsprechende Bezahlung zu liefern".[36] Dementsprechend könnte der Käufer eines Connected Car vom Verkäufer nicht nur eine Bevorratung von mechanischen Ersatzteilen, sondern auch eine Lieferung von Software-Updates gegen Entgelt verlangen. Auch ein Anspruch auf kostenlose Hardware-Upgrades ist grundsätzlich denkbar, wenn das Connected Car andernfalls nicht mehr mit aktueller Software versorgt werden kann.[37]

Ein solcher Anspruch soll in der Regel jedenfalls während der gewöhnlichen Nutzungsdauer des Kaufgegenstands bestehen.[38] Diese ist nicht identisch mit der durchschnittlichen Nutzungsdauer, die bei Pkw etwa 12 Jahre beträgt,[39] sondern höher anzusetzen. Eine kürzere Nutzungsdauer für das Fahrzeug vertraglich als maßgebend festzuschreiben, dürfte zumindest bei AGB an § 307 Abs. 1 BGB scheitern. Denn der Käufer eines Fahrzeugs wird unangemessen benachteiligt, wenn er dieses nicht in vollem Umfang über den gewöhnlichen Zeitraum nutzen kann.

Der Anspruch des Käufers eines Fahrzeugs richtet sich, da er von der Rechtsprechung aus § 433 BGB abgleitet wird, gegen den unmittelbaren Verkäufer, also oftmals einen Vertragshändler. Dieser wird jedoch in der Regel keinen Einfluss darauf haben, ob der Hersteller (oder dessen Dienstleister) die entsprechenden Online-Dienste weiterbetreibt und Upgrades anbietet. Er könnte allenfalls selbst entsprechende Ansprüche gegen den Hersteller geltend machen – oder diese an den Käufer abtreten.

Letztlich kann das Problem nur durch Modularisierung und standardisierte Schnittstellen auf Seiten der Technik gelöst werden. Denn wenn die eingebaute Informationstechnik während der Lebensdauer des Fahrzeugs mehrfach ausgetauscht werden kann, ist für diese eine geringere Nutzungsdauer als für das Fahrzeug anzusetzen. Der Verkäufer müsste dann nicht mehr in der Lage sein, für die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs Updates für die eingebaute Hardware anzubieten, sondern könnte auf die Möglichkeit deren Austauschs verweisen. Es läge dann am Halter, während der Lebensdauer des Fahrzeugs die veralteten Elektronik-Module auszutauschen, um weiterhin in den Genuss eines Connected Car zu kommen.

30 Die frühere Lizenzpflicht nach § 6 TKG 1996 erfasste dagegen nur den Betrieb der Übertragungswege sowie das Anbieten von Sprachtelefondiensten auf der Basis selbst betriebener Netze.

31 *OLG Karlsruhe* NZV 2002, 132.

32 *OLG Köln* NJW 2007, 1694. Dagegen berechtigt nach Ansicht des *OLG Düsseldorf* eine nicht funktionierende Lenkradfernbedienung wegen Unerheblichkeit nicht zur „Wandelung" (zum Rücktritt), NJOZ 2008, 601.

33 *BGH* NJW 2010, 148.

34 Während der Wertverlust degressiv ist, d.h. unmittelbar nach der Erstzulassung besonders stark ist, ist der für die Nutzung zu leistende Wertersatz nach einer linearen Abschreibung nach gefahrenen Kilometern zu berechnen, *Gaier*, in: MüKoBGB, 6. Aufl. 2012, § 346 Rdnr. 27.

35 Vgl. etwa *BGH* NJW 2013, 2584.

36 Zu Diktiergeräten *AG München* NJW 1970, 185; für Software offen gelassen, da die gewöhnliche Betriebsdauer mit sieben Jahren überschritten war, *OLG Koblenz* MMR 2005, 472; differenziert *Beckmann*, in: *Staudinger*, BGB, § 433 Rdnr. 165.

37 Vgl. *AG München* (o. Fußn. 36), hier hat das *Gericht* einen Anspruch auf Umrüstung eines Diktiergeräts angenommen, die notwendig geworden war, weil der Verkauf kompatibler Tonbänder eingestellt worden war.

38 *AG München* (o. Fußn. 36); krit. dagegen *Beckmann* (o. Fußn. 35): „nicht über die durchschnittliche Lebens- bzw. Nutzungsdauer des Produkts zu erstrecken".

39 *n-tv*, Zwölf Jahre im Schnitt – Autolebensdauer steigt kaum noch, s. unter: http://www.n-tv.de/auto/Zwoelf-Jahre-im-Schnitt-article247390.html.

4. Produkthaftung

Das Connected Car stellt Fahrzeughersteller und Drittanbieter auch vor neue Herausforderungen i.R.d. Produkthaftung.[40] Sollte es zu einem Unfall kommen, ist zwar zunächst der Halter nach § 7 Abs. 1 StVG bzw. dessen nach § 1 PflVG vorgeschriebene Versicherung den Geschädigten zum Schadensersatz verpflichtet. Im Anschluss stellt sich jedoch die Frage, ob der Halter bzw. dessen Versicherung beim Hersteller Regress nehmen können.

a) Navigation und Infotainment

Bereits der Betrieb von Navigationssystemen ist nicht ganz risikofrei. Immer wieder kommt es zu Unfällen, weil sich Kraftfahrer quasi blind auf ihr Navigationssystem verlassen und ihr Fahrzeug in Gewässer oder auf ungeeignete Straßen lenken.[41] Hierbei handelt es sich jedoch um ein Verschulden des Fahrzeugführers und nicht des Herstellers des Navigationssystems bzw. der – möglicherweise fehlerhaften – Karten. Der Fahrer handelt darüber hinaus auch dann grob fahrlässig, wenn er während eines Überholvorgangs das Navigationssystem bedient und deswegen keine Kontrolle mehr über das Verkehrsgeschehen hat.[42]

Dies schließt jedoch eine Haftung des Fahrzeugherstellers bzw. des Herstellers des Navigationssystems nicht von vorneherein aus. Ein Hersteller hat bei der Konstruktion seines Produkts diejenigen Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen, die zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens nach neuestem Stand von Wissenschaft und Technik konstruktiv möglich sind.[43] Er muss demnach auch Maßnahmen ergreifen, um zu verhindern, dass das Navigationssystem dadurch zu einer Gefahr wird, dass es den Fahrer durch eine komplizierte Bedienung oder fehlerhafte Ansagen der Software übermäßig ablenkt.

Auch ein Infotainmentsystem kann den Fahrer übermäßig ablenken. Zwar ist der Fahrer auch hier selbst dafür verantwortlich, wenn er Bedienschritte während der Fahrt vornimmt[44] oder seinen Blick auf angezeigte Inhalte statt auf die Straße lenkt. Eine übermäßig komplizierte Bedienung oder erhebliche Fehlfunktionen – z.B. wenn die Musik plötzlich mit voller Lautstärke abgespielt wird – können dennoch zu einer Produkthaftung führen, sodass der Hersteller geeignete Gegenmaßnahmen ergreifen sollte.

b) Haftung für Apps von Drittanbietern

Das Unfallrisiko kann sich noch erhöhen, wenn Apps von Drittanbietern aufgespielt werden, insbesondere wenn diese nicht für den Einsatz im Auto konzipiert sind. Man wird einerseits dem Anbieter z.B. eines mobilen Spiels kaum anlasten können, wenn dieses ohne sein Wissen oder Zutun von einem Autofahrer während der Fahrt genutzt wird und es deswegen zu einem Unfall kommt.

Betreibt hingegen andererseits der Fahrzeughersteller einen eigenen App Store (oder kooperiert er mit dem App Store des jeweiligen Betriebssystemherstellers), kann er für die dort angebotenen Apps im Wege der deliktischen Produkthaftung zur Verantwortung gezogen werden. Seine Verkehrssicherungspflichten richten sich nach den Erwartungen der Verbraucher bzw. Produktnutzer.[45] Denn unabhängig davon, ob der Fahrzeughersteller die Apps in seinem App Store selbst verkauft oder lediglich vermittelt,[46] dürfen die Nutzer davon ausgehen, dass in einem App Store ihres Fahrzeugherstellers nur solche Apps angeboten werden, die sich für einen Einsatz im Fahrzeug eignen. Dies bedeutet auch, dass der Einsatz von Apps im Fahrzeug kein Sicherheitsrisiko darstellen darf. Der Fahrzeughersteller ist somit letztlich dazu gehalten, die von ihm angebotenen Apps auf ihre Fahrzeugtauglichkeit hin zu testen.

Das Gleiche gilt aber auch für andere App Store-Betreiber, die Anwendungen speziell für den Einsatz in Fahrzeugen anbieten – wie *Apple* mit CarPlay oder *Google* mit Android Car. Es ist also nur konsequent, wenn diese bislang nur in begrenztem Umfang Apps für Fahrzeuge zulassen.[47]

c) Car-to-X und Autonomes Fahren

Bei der Car-to-X-Kommunikation und Autonomem Fahren stellt sich ebenfalls die Frage nach der Produkthaftung.

Soweit solche Systeme den Fahrer lediglich unterstützen, bleibt dieser auch weiterhin für sein Verhalten verantwortlich. Ein Produkthaftungsrisiko kann daher vor allem dadurch entstehen, dass der Fahrer durch Warnhinweise und Meldungen, die von anderen Verkehrsteilnehmern übermittelt werden, irritiert oder vom unmittelbaren Verkehrsgeschehen abgelenkt wird.

Autonome Fahrzeuge sind dagegen nach der derzeitigen Rechtslage noch nicht zugelassen. Denn nach Art. 8 Abs. 1 des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr muss jedes Fahrzeug einen Fahrzeugführer haben, der bei den derzeit stattfindenden Testfahrten noch voll verantwortlich ist.[48] Wenn dies jedoch in der Zukunft nicht mehr der Fall sein sollte, kommt eine Produkthaftung des Herstellers für Fahrfehler des Fahrzeugs in Betracht.[49] Das gilt insbesondere, wenn die Fahrzeuge dem jeweiligen Stand der Technik entsprechen, obwohl nach diesem Unfälle nicht völlig ausgeschlossen werden können. Deren Vermarktung ist dann haftungsrechtlich nur zulässig, wenn die Risiken auf ein vertretbares Maß gesenkt werden können.[50] Ein sol-

---

40 Neben der deliktischen Produkthaftung nach § 823 Abs. 1 Satz 1 BGB hat die Produkthaftung nach dem ProdHaftG auf Grund der engen Voraussetzungen und der höhenmäßigen Beschränkung des Schadensersatzes nur untergeordnete Bedeutung.

41 http://www.adac.de/_mmm/pdf/tuz_navi_verkehrsprobleme_durch_navigation_1208_47583.pdf, 12/2008; http://www.derwesten.de/region/navi-steuert-lkw-fahrer-in-den-rhein-id6047642.html, 4.11.2011; http://www.augsburger-allgemeine.de/bayern/Aufs-Navi-verlassen-Lkw-Fahrer-rammt-Bruecke-id25771051.html, 24.6.2013.

42 *LG Potsdam* BeckRS 2009, 86070; bereits zur Bedienung eines Autoradios *OLG Nürnberg* NJW-RR 2005, 1193.

43 *Wagner*, in: MüKoBGB, 6. Aufl. 2013, § 823 Rdnr. 646.

44 *OLG Nürnberg* (o. Fußn. 42).

45 *Wagner* (o. Fußn. 43), § 823 Rdnr. 647; *BGH* VersR 1986, 653, 654; *BGH* NJW 1987, 372, 373; *BGH* NJW 1992, 2016, 2018; *BGH* NJW 1994, 517, 518.

46 Sowohl bei *Google play* (für Android-Systeme) als auch beim App Store von *Apple* kommt der Kaufvertrag bzw. „Lizenzvertrag" direkt zwischen dem Käufer und dem Anbieter der Apps zu Stande, vgl. Google Play Nutzungsbedingungen, Ziff. 2 (c), https://play.google.com/intl/en_de/about/play-terms.html, 17.11.2014, und Nutzungsbedingungen des Mac App Stores, des App Stores und des iBook Stores, lit. c, http://www.apple.com/legal/internet-services/itunes/de/terms.html#SALE, 2.1.2015.

47 So lässt *Apple* derzeit bei CarPlay z.B. keine Navigations-Apps von Drittherstellern zu, Heise Autos, Apple CarPlay: Vorerst keine Navigation von Drittanbietern, s. unter: http://heise.de/-2469559, 1.12.2014.

48 In Deutschland sollen die ersten Maßnahmen für das Pilotprojekt „Digitales Testfeld Autobahn" im Jahr 2015 ergriffen werden. Hierfür soll auf der A9 in Bayern eine Teststrecke für selbstfahrende Autos eingerichtet werden, s. unter: http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/neue-mobilitaet/f-a-z-exklusiv-dobrindt-plant-teststrecke-fuer-selbstfahrende-autos-13390268.html, 25.1.2015. Auch NRW möchte eine Teststrecke für autonomes Fahren einrichten, s. unter: http://www.polenum.com/politik_energie_umwelt_meinung/nrw-will-auch-teststrecke-fuer-autonomes-fahren/.

49 Auf Grund der in § 7 Abs. 1 StVG festgelegten Gefährdungshaftung steht die Haftung des Halters nach der derzeitigen Rechtslage außer Frage. Die Frage, ob bei einem autonom agierenden Fahrzeug darüber hinaus eine Verschuldenshaftung des Halters, des Betreibers – oder gar des Fahrzeugs selbst – noch möglich ist, wie sie *Müller-Hengstenberg/Kirn*, MMR 2014, 307, 309 ff. allgemein für sog. intelligente Agenten stellen, ist daher im Straßenverkehr – jedenfalls derzeit noch – von untergeordneter Bedeutung.

50 *Wagner* (o. Fußn. 43), § 823 Rdnr. 646; *BGH* NJW 2009, 2952, 2954. Es ist demnach nicht zu verlangen, dass das autonome Fahrzeug sich in ausnahmslos jeder Situation korrekt verhält – dieses Ziel wäre angesichts der Komplexität des Straßenverkehrs kaum zu erreichen. *Kirn/Müller-Hengstenberg*, MMR 2014, 225, 229 weisen zu Recht darauf hin, dass die konkrete Reaktion eines autonomen technischen Systems bei der Interaktion mit anderen Systemen und der Umwelt unvorhersehbar und auch nicht vollständig beherrschbar sein kann.

ches vertretbares Maß wird man jedenfalls dann als erreicht ansehen müssen, sobald autonome Fahrzeuge ein geringeres Unfallrisiko aufweisen als menschliche Fahrer.[51]

Die Fragen, die sich hier stellen, sind eher ethischer Natur. So entscheidet die Programmierung des Fahrzeugs etwa darüber, ob das Fahrzeug z.B. einem Fußgänger ausweicht und dabei das Leben seiner Insassen und der Insassen der entgegenkommenden Fahrzeuge gefährdet.[52] Dies bedarf aber keiner rechtlichen, sondern in erster Linie einer gesellschaftspolitischen Diskussion.[53]

IV. Ausblick

Eine Vielzahl der Rechtsprobleme, die im Zusammenhang mit dem Connected Car auftreten, lässt sich zwar grundsätzlich mit den bestehenden deutschen Gesetzen lösen. Autohersteller, die weltweit agieren, werden jedoch durch unterschiedliche Regelungen in verschiedenen Ländern vor Herausforderungen gestellt. Insbesondere beim Datenschutz können sich im weltweiten Vergleich die strengen europäischen Vorschriften als Hemmnis für ausländische Anbieter erweisen – und dies nicht nur beim Connected Car.

Spätestens mit der Einführung autonomer Fahrzeuge muss auch der Grundsatz, dass die Verantwortung beim Fahrer liegt, überdacht werden. Ob man Unfälle, die von autonomen Maschinen verursacht werden, hinzunehmen bereit ist, ist aber weniger eine rechtliche als vielmehr eine ethische und damit gesellschaftspolitische Frage.

Dr. Ralf Weisser, LL.M.
ist Partner bei McDermott Will & Emery Rechtsanwälte Steuerberater LLP in München und Co-Leiter der Praxisgruppe Telekommunikation, Medien & Technologie (TMT).

Dr. Claus Färber
ist Associate bei McDermott Will & Emery Rechtsanwälte Steuerberater LLP in München und Mitglied der TMT-Praxisgruppe.

51 Die Statistik spricht dafür, dass dieses Ziel bereits erreicht ist. So soll an den bisher zwölf Unfällen, in die die Test-Fahrzeuge von *Google* verwickelt waren, in keinem Fall das Fahrzeug Verursacher gewesen sein, heise online, http://heise.de/-2679193, 4.6.2015.

52 Diese Konstellation besitzt Ähnlichkeit zu dem von *Welzel*, ZStW 63 (1951), 47, 51 beschriebenen Weichensteller-Fall: Ein Bahnbeamter stellt eine Weiche um und lenkt dadurch einen losgerissenen Güterwagen auf ein Nebengleis. Er verhindert dadurch einen Zusammenstoß mit einem Personenzug auf dem Hauptgleis und den Tod einer Vielzahl von Menschen, verursacht hierdurch jedoch den Tod dreier Arbeiter auf dem Nebengleis.

53 *Decker*, SZ v. 10./11.1.2015, 5; *Prantl*, SZ v. 14./15.2.2015, 13.