

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Sonderheft

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Dezember 2015

12a

417 – 508

ZVR-Verkehrsrechtstag 2015

Themen

Straßenverkehrsrecht

**Verkehrsunfall von A bis Z:
Versicherungsrecht**

**Autofahren der Zukunft:
IVS, Fahrerassistenzsysteme und
automatisiertes Fahren**

Rettungswesen & Medizinrecht



Dashcams und Crashcams

Zivilprozess gewonnen, Verwaltungsstrafe bekommen?

Dieser Beitrag beschäftigt sich eingehend mit den Unterschieden zwischen einer Dashcam und einem technischen System (Crashcam), das durch besondere Vorkehrungen datenschutzrechtliche Bedenken gegen ihren Einsatz beseitigen möchte. Eine solche Crashcam wurde dennoch vom BVwG Anfang des Jahres als unzulässige Videoüberwachung qualifiziert. Allerdings sprechen gute Argumente dafür, die Crashcam als datenschutzrechtlich zulässiges Bildaufzeichnungssystem zu beurteilen.

Von Rainer Knyrim und Gerald Trieb¹⁾

Inhaltsübersicht:

- A. Begrifflichkeiten – Systembeschreibung
- B. Rechtliche Beurteilung von Dash/Crashcams
 1. Erfolgt mit Crashcams Videoüberwachung?
 2. Crashcams (auch) als Videoüberwachung zulässig
- C. Crashcam-Aufzeichnungen als Beweismaterial
 1. Hilfsmittel zur effektiven Rechtsverfolgung
 2. Spannungsverhältnis zwischen Datenschutzrecht und Prozessrecht
- D. Fazit und Ausblick

A. Begrifflichkeiten – Systembeschreibung

Sprachlich besteht zwischen den Begriffen Dashcam und Crashcam nur ein geringer Unterschied; technisch und rechtlich bestehen aber Unterschiede erheblicher Bedeutung. Der folgende Beitrag beschäftigt sich im

Detail mit jenem System, welches vom BVwG in einem Erk (BVwG 30. 1. 2015, W214 2011104 – 1) Anfang des Jahres als unzulässige Videoüberwachung beurteilt wurde, und stellt dieses jenen Systemen von ähnlichen Bildaufzeichnungsgeräten gegenüber, die als Dashcams bezeichnet werden. Sowohl Dashcams als auch Crashcams haben gemeinsam, dass das technische Grundsystem im Wesentlichen aus Kameras besteht, die in Kfz montiert werden. IdR wird eine Kamera in, eine weitere entgegen der Fahrtrichtung montiert, um das Geschehen vor und hinter dem Fahrzeug zu erfassen. Beim Zweck, zu dem die Kameras installiert werden, bestehen letzte Parallelen. Bei beiden Systemen dienen die Kameras regelmäßig (ausschließlich) dazu, im Anschluss an einen Verkehrsunfall über Be-

1) Die Autoren vertreten den Auftraggeber des hier behandelten Crashcam-Systems. Aktuell ist eine oRev vor dem VwGH anhängig.

ZVR 2015/236

§§ 1, 7, 50 a ff
DSG 2000

Dashcam;
Crashcam;
Video-
überwachung

weismaterial für etwaige gerichtliche Auseinandersetzungen zu verfügen. Der erste wesentliche Unterschied zwischen den Systemen besteht darin, dass Dashcams kontinuierlich („endlos“) Bildmaterial speichern,²⁾ während ein Crashcam-System Bildmaterial nur in einem zeitlich knapp bemessenen Zeitraum um einen Anlassfall (etwa einen Verkehrsunfall) speichert (s zur konkreten Dauer im nächsten Punkt). Sensoren in der Crashcam registrieren etwa ein abruptes Abbremsen oder eine Erschütterung des Fahrzeugs als Anlassfall und speichern nur dann Bildmaterial zum Anlassfall in einer für den Auftraggeber zugänglichen Art und Weise. Für die manuelle Sicherung von Beweisen kann mittels Betätigen eines Knopfes auf der Crashcam eine kurze Videosequenz manuell gespeichert werden.

Ein weiterer Unterschied zwischen Dashcams und einer Crashcam besteht darin, dass Dashcams idR eine möglichst hohe Qualität des Bildmaterials anstreben, während die Crashcam bewusst Kameras verwendet, deren Auflösung das Identifizieren von Personen oder Kfz-Kennzeichen nur dann ermöglicht, wenn diese sich in unmittelbarem Nahebereich zum Fahrzeug befinden.

B. Rechtliche Beurteilung von Dash/Crashcams

1. Erfolgt mit Crashcams Videoüberwachung?

Bei der (datenschutz)rechtlichen Betrachtung von Dashcams und auch der vom BVwG behandelten Crashcam stellt sich die Frage, ob diese als Videoüberwachungen einzustufen sind. Diesfalls wären die Bestimmungen der §§ 50 a ff DSGVO 2000 über Videoüberwachungen als *leges speciales* auf diese anzuwenden, widrigenfalls wären (nur) die allg Bestimmungen des DSGVO 2000 heranzuziehen. Unter „Videoüberwachung“ versteht das DSGVO 2000 die „systematische, insb fortlaufende Feststellung von Ereignissen, die ein bestimmtes Objekt (überwachtes Objekt) oder eine bestimmte Person (überwachte Person) betreffen, durch technische Bildaufzeichnungsgeräte“ (§ 50 a Abs 1 DSGVO 2000).

Wird beim Einsatz von Kameras in Kfz kontinuierlich Bildmaterial der Fahrt gespeichert (wie dies bei Dashcams der Fall ist), ist wohl eine systematische, fortlaufende Feststellung von Ereignissen gegeben und damit von einer Videoüberwachung iS des DSGVO 2000 auszugehen. Ist das System aber darauf ausgerichtet, eine Speicherung von Bildmaterial nur punktuell (ausnahmsweise) nach dem Auftreten eines Anlassfalls (zB eines Unfalls) zu speichern, muss das System uE rechtlich anders beurteilt werden. Fehlt es nämlich an einer **fortlaufenden** Feststellung von Ereignissen, liegt keine Videoüberwachung vor.

An der fortlaufenden Feststellung von Ereignissen fehlt es dabei uE auch dann, wenn, wie bei einer Crashcam der Fall, die installierten Kameras zwar kontinuierlich Bildmaterial eines kurzen Zeitraums „vorhalten“ (im konkreten Fall 60 Sek), diese Daten technisch aber derart verschlüsselt gespeichert werden, dass sie für niemanden (weder für den Verwender noch für

den Hersteller des Systems) zugänglich sind. Im Anlassfall werden die vorgehaltenen 60 Sek vor dem Anlassfall und das Bildmaterial von 30 Sek nach einem Anlassfall vom System entschlüsselt und erst dadurch dem Benutzer zugänglich gemacht. Selbstverständlich werden, wie das BVwG richtig feststellte, fortlaufend „Daten“ aufgezeichnet, sonst würde dem Antragsteller kein Bildmaterial jener 60 Sek vor einem Anlassfall zur Verfügung stehen. Es muss aber sehr präzise zwischen technischen Daten und personenbezogenen Daten unterschieden werden.

Das DSGVO 2000 ist nämlich nur auf jene Daten über natürliche oder juristische Personen oder Personengemeinschaften, deren Identität bestimmt oder bestimmbar ist (personenbezogene Daten), anwendbar (§ 4 Z 1 DSGVO 2000). Können Daten überhaupt nicht oder nur mit Mitteln, die vernünftigerweise nicht von einem Auftraggeber eingesetzt werden, einer Person zugeordnet werden, sind sie nicht datenschutzrelevant.³⁾ Jener technische „Datenmüll“, den Verwender der Crashcam (vernünftigerweise)⁴⁾ nicht entschlüsseln und damit (überhaupt) nicht einer Person zuordnen können, muss bei der rechtlichen Beurteilung der Crashcam außer Acht gelassen werden.

Mangels einer präzisen Unterscheidung zwischen „technischen“ und personenbezogenen Daten ist das BVwG aber zu dem Schluss gelangt, dass auch die Crashcam fortlaufend (personenbezogene) Daten aufzeichnet. Es hat daher das System als Videoüberwachung qualifiziert.⁵⁾

2. Crashcams (auch) als Videoüberwachung zulässig

Im Anschluss an die Qualifizierung der Crashcam als Videoüberwachung hat das BVwG uE auch die zweite Besonderheit des Systems nicht ausreichend berücksichtigt: die geringe Auflösung des aufgezeichneten Bildmaterials, sodass die Identität von Personen, welche sich nicht in unmittelbarer Umgebung des Fahrzeugs befinden, nicht bestimmt werden kann. Zu diesen Personen werden daher selbst im Anlassfall (zB nach einem Unfall) keine personenbezogenen Daten gespeichert – die Bestimmungen des DSGVO 2000 sind auf diese Daten somit ebenfalls nicht anwendbar. Dies soll anhand Abbildung 1 veranschaulicht werden (s Abbildung 1).

Abbildung 1 zeigt innen jenen Bereich, bei dem es sich unzweifelhaft um die Privatsphäre der Bewohner/Fahrzeuginsassen handelt – der Bereich außen markiert den unzweifelhaft öff Bereich. Dazwischen

2) Die Länge von Aufzeichnungen ist nur durch die Kapazität des verwendeten Speichermediums begrenzt.

3) *Trieb*, Crash-Cam im Auto, Dako 2015, 91 unter Verweis auf die Erläuterung des DSGVO 2000 und die ErwGr der diesem zugrundeliegenden RL 95/46/EG.

4) Die Tatsache, dass verschlüsselte Daten unter Einsatz ausreichender Rechenkraft oder binnen einer sehr langen Zeit entschlüsselt werden können, kann an dieser Stelle vernachlässigt werden, weil es sich dabei nicht um Mittel handelt, die ein Auftraggeber vernünftigerweise einsetzt. Er kann sich nämlich alternativ einfach in fast jedem beliebigen Elektronik-Geschäft, zeitweise sogar im Einzelhandel, zu Kosten unter € 50,- eine der unter Punkt A. beschriebenen Dashcams kaufen, die unverschlüsselt ständig in HD-Videoqualität aufzeichnen.

5) BVwG 30. 1. 2015, W214 2011104-1.

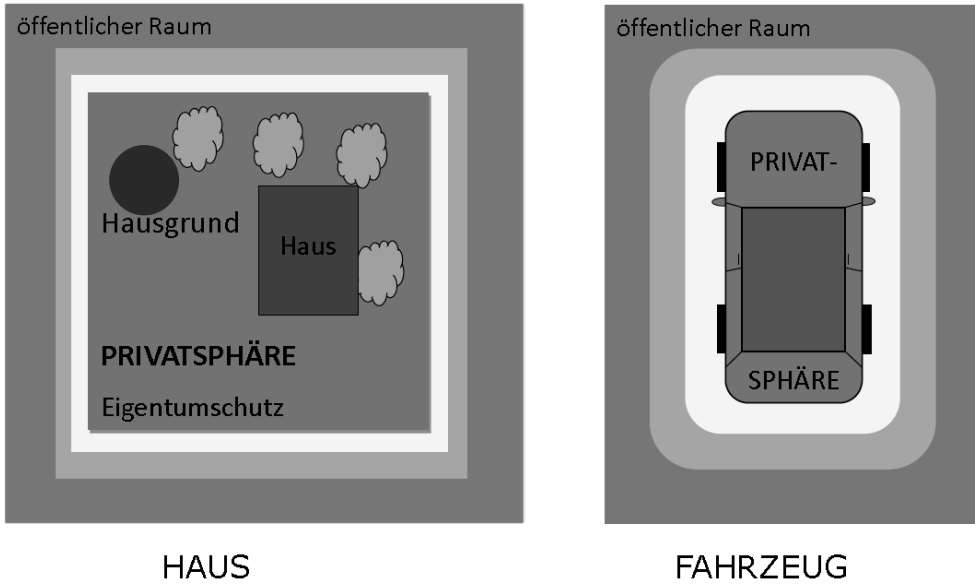


Abbildung 1: Darstellung der Privatsphäre

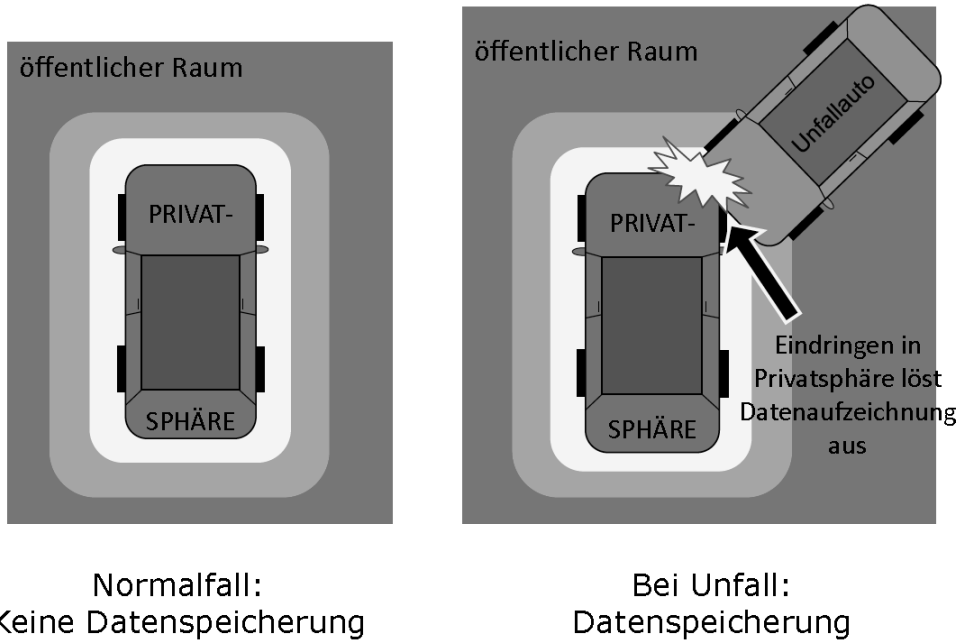


Abbildung 2: Darstellung des Überwachungsbereichs

| | Crashcam | Dashcam |
|--------------------------|---|---|
| verfügbares Bildmaterial | 60 Sek vor + 30 Sek nach Anlassfall (Unfall) | kontinuierliche Aufzeichnung der gesamten Fahrt |
| erfasster Bereich | wegen geringer Auflösung nur kleiner Bereich um Fahrzeug scharf – darüber hinaus keine Identifizierung von Fahrzeugen oder Personen möglich | gesamter Bereich vor der Kamera, da Full-HD-Videoauflösung und digitaler Zoom möglich |
| Betroffene | Personen in Nahebereich des Fahrzeugs im Anlassfall (= Unfallgegner) | sämtliche Personen im Aufnahmebereich |
| Fazit | Entwickelt nach den Prinzipien von „Privacy by Design and by Default“ – Datenschutz durch datenschutzfreundliche Technik und Voreinstellungen | „Privacy Fault“ – datenschutzfeindlich durch Einsatz möglichst „maximaler“ Technik |

Tabelle: Tabellarische Übersicht über die Unterschiede zwischen der hier behandelten Crashcam und Dashcams im Allgemeinen →

liegt (in Weiß) ein Bereich, in dem die Privatsphäre der Bewohner/Insassen „berührt“ wird. In Bezug auf diesen Berührungsbereich von öff und privatem Raum sei darauf hingewiesen, dass die DSB „– soweit unbedingt erforderlich und technisch nicht anders machbar – die Erfassung von öff Raum (wie zB eines Gehsteiges vor einem Geschäftslokal) in sehr eingeschränktem Ausmaß (bis zu max 50 cm) akzeptiert“.⁶⁾ Betr die Crashcam hat das BVwG festgestellt, dass die Kameras auf wesentlich über die Toleranzgrenze hinausgehende Teile des öff Raums gerichtet sind, es dem Verwender des Systems aber an einer Rechtsgrundlage für die „Überwachung“ des öff Raums mangelt (§ 7 Abs 1 DSGVO 2000). Die „Ausrichtung“ der Kameras führt aufgrund der geringen Auflösung der Kameras im vorliegenden Fall aber gerade nicht zu einer Überwachung des öff Raums, wie Abbildung 2 veranschaulicht.⁷⁾

Unabhängig davon, dass ohne Anlassfall überhaupt keine personenbezogenen Daten gespeichert werden, kann das Bildmaterial, welches im Anlassfall gespeichert wird, nur dann auf Personen zurückgeführt werden, wenn diese unmittelbar in die Privatsphäre des Verwenders der Crashcam eindringen oder sich in der „Berührungszone“ zwischen Privatsphäre und öff Raum befinden. Über Personen, die sich im öff Raum befinden, werden keine personenbezogenen Daten verarbeitet, weil deren Identität aufgrund der geringen Auflösung der Kameras nicht feststellbar ist. Diese werden mangels Kenntnis ihrer Identität daher auch nicht überwacht.

Wenn aber kein öff Raum überwacht wird, müsste die Crashcam selbst dann zulässigerweise betrieben werden dürfen, wenn diese als Videoüberwachung erachtet wird. Dies deshalb, weil bei einem Kfz aufgrund der ständigen Gefahr, in einen Unfall verwickelt zu werden, jedenfalls die Annahme gerechtfertigt ist, dass es Ziel oder Ort eines gefährlichen Angriffs werden könnte und daher durch die Aufnahme keine schutzwürdigen Geheimhaltungsinteressen der Betroffenen verletzt werden (§ 50 a Abs 4 Z 1 DSGVO 2000). Darüber hinaus statuiert das EKHG für den Halter eines Kfz eine vom schadenersatzrechtlichen Verschuldensprinzip abweichende Gefährdungshaftung, aufgrund derer auch das Ergreifen erhöhter Schutzmaßnahmen gerechtfertigt sein sollte (vgl § 50 a Abs 4 Z 2 DSGVO 2000). Dementsprechend „zieht“ auch das Argument nicht, dass wer durch eine Crashcam damit rechnen müsse, dass sein Verhalten ständig verfolgt werde, sich möglichst erwartungskonform verhalten und so – iS der deutschen Rsp zur informationellen Selbstbestimmung – in der Entfaltung seiner Persönlichkeit gehemmt sei: Zum einen „verfolgt“ eine Crashcam eben nicht ständig, da sie nur im Unfallzeitpunkt aufnimmt, zum anderen ist im gefährlichen Straßenverkehr sicher kein Raum zur „Entfaltung der Persönlichkeit“, sondern es besteht die Erwartung, dass sich jeder StVO-konform verhält (s Tabelle).

6) BVwG 30. 1. 2015, W214 2011104–1.

7) Der Problembereich, dass selbst Kameraattrappen einen Eingriff in das allg Persönlichkeitsrecht von Personen darstellen können, sei an dieser Stelle vernachlässigt, weil dieser Problembereich nicht Gegenstand des Verfahrens vor dem BVwG war.

C. Crashcam-Aufzeichnungen als Beweismaterial

1. Hilfsmittel zur effektiven Rechtsverfolgung

In einem Urteil, welches nur wenige Tage vor dem Erk des BVwG, mit dem es die Crashcam als unzulässig erachtete, erging, sprach das deutsche AG Nienburg aus, dass die Aufzeichnung einer Dashcam von herausragender Bedeutung für die gerichtlichen Feststellungen war.⁸⁾ Dieser Entscheidung lag ein fahrlässiges Fahrmanöver zugrunde, bei dem ein Fahrzeug nach dem Überholen zunächst abrupt abbremsste und in weiterer Folge den Seitenabstand zu einem überholenden Fahrzeug bei einer Fahrgeschwindigkeit von ca 100 km/h auf ca 5 cm verringerte. Im Urteil hielt das Gericht fest, dass erst die Inaugenscheinnahme der Dashcamaufzeichnung es ermöglichte, das strafrechtlich relevante, komplexe Geschehen zweifelsfrei festzustellen und in seiner gesamten Tragweite zu erfassen.

Im Unterschied zum BVwG sprach das AG Nienburg dabei aus, dass es sich bei Dashcams nicht um Videoüberwachungen handelt, weil diese nicht ortsfest betrieben werden (vgl § 6b BDSG). Weiters wurde festgestellt, dass gerade weil die Dashcamaufzeichnungen Vorgänge aus dem öff Straßenverkehr abbildeten und nur Fahrzeuge, nicht aber deren Insassen erfasst wurden, der Kernbereich der persönlichen Lebensführung des Angeklagten nicht betroffen war. Schließlich sah sich das AG Nienburg auch zur Feststellung veranlasst, dass die abstrakte Furcht vor allgegenwärtiger Datenerhebung und dem Übergang zum *Orwell'schen* Überwachungsstaat nicht dazu führen darf, dass Bürgern sachgerechte technische Hilfsmittel zur effektiven Rechtsverfolgung vorenthalten werden.

Doch nicht nur in Deutschland, sondern auch in Österreich werden Aufzeichnungen aus Fahrzeugen vom Gericht als Beweismittel akzeptiert. Bspw konnten in einem Rechtsstreit vor dem BG Hietzing die entscheidungsrelevanten Sachverhaltelemente nur aufgrund der Vorlage eines Unfallvideos eines Crashcam-Systems festgestellt werden.⁹⁾ Dem Verfahren lag ein Rechtsstreit wegen eines Auffahrunfalls zugrunde. Die Kl brachte vor, der Bekl hätte unter Außerachtlassung des gebotenen Sicherheitsabstandes und der erforderlichen Aufmerksamkeit schuldhaft ihren Pkw beschädigt, nachdem sie ihn aufgrund eines Fahrverbotsschildes anhalten musste. Während der Bekl zunächst überhaupt bestritt, dass ein Fahrverbot bestand, ergänzte dieser erst nach Einsicht in das vorgelegte Beweisvideo der Crashcam der Kl, dass diese trotz des Fahrverbotsschildes weiterfahren hätte müssen. Das Gericht entschied schließlich unter ausdrücklicher Bezugnahme auf das Beweisvideo, dass den Bekl das alleinige Verschulden am Unfall traf.

Im Urteil wurde dabei ua auch festgehalten, dass auf dem Beweisvideo zwar das Fahrverbotsschild, aufgrund der schon zuvor angesprochenen, geringen Auflösung des aufgenommenen Bildmaterials nicht aber eine darunter angebrachte Zusatztafel erkennbar war.

8) AG Nienburg 20. 1. 2015, 4 Ds 155/14, 4 Ds 520 Js 39473/14 (155/14).

9) BG Hietzing 26. 6. 2013, 5 C 361/12 d.

Ebenso hätte es sich mit Personen verhalten, die sich nicht im „Berührungsbereich“ der Privatsphäre der KI (dem unmittelbaren Nahebereich ihres Kfz) befunden hätten. Diese wären nicht (oder nur unter Einsatz unvernünftiger Mittel) identifizierbar gewesen, weshalb zu diesen Personen keine personenbezogenen Daten verarbeitet worden wären.

2. Spannungsverhältnis zwischen Datenschutzrecht und Prozessrecht

Das zeigt, dass Aufnahmen von Crashcams die einzige Möglichkeit darstellen können, nach einem Verkehrsunfall Ansprüche durchzusetzen oder als Verteidigungsmittel gegen unzulässige Ansprüche zu dienen. Weil aber das hier behandelte Crashcam-System bis dato datenschutzrechtlich nicht genehmigt wurde, könnte bei dessen Betrieb eine Verwaltungsstrafe von bis zu € 10.000,- verhängt werden (§ 52 Abs 2 Z 1 DSGVO 2000). Faktisch wird damit der Einsatz effektiver Hilfsmittel zur Rechtsverfolgung vereitelt. Schließlich könnte das Vorlegen eines unzulässigerweise angefertigten Beweisvideos den Beweisführer im Anschluss an einen gewonnenen Prozess teuer zu stehen kommen.

D. Fazit und Ausblick

Während die gerichtliche Aufklärung von Verkehrsunfällen „fast ausnahmslos unter dem Mangel an verlässlichen, objektiven Beweismitteln“¹⁰⁾ leidet, dürfen Sys-

teme, die dem Abhilfe schaffen könnten, wie eine Crashcam, aktuell in Österreich nicht datenschutzrechtskonform betrieben werden. Wie aber gezeigt wurde, sind Crashcams keine Dashcams, weshalb jedes System individuell und unter Berücksichtigung seiner technischen Besonderheiten im Detail auf seine Zulässigkeit geprüft werden muss. Bereits geringe technisch unterschiedliche Ausgestaltungen eines technischen Systems können einen großen Unterschied bei dessen rechtlicher Qualifikation bewirken.¹¹⁾ Erst die gebotene klare Unterscheidung zwischen (bloß) technischen Daten und personenbezogenen Daten ermöglicht es, zu bestimmen, ob die Regelungen des DSGVO 2000 zur Anwendung kommen – oder eben nicht. Weil das Verfahren vor der DSB und dem BVwG die geforderte präzise Auseinandersetzung mit dem hier behandelten Crashcam-System vermissen ließ, wurde gegen das Erk des BVwG oRev an den VwGH erhoben. Sollte dieser der Ansicht von DSB und BVwG folgen, könnte nur eine Gesetzesänderung dafür sorgen, dass Crashcams in Österreich zulässigerweise betrieben werden dürfen, um Gerichten die benötigten Beweismittel im Anschluss an Verkehrsunfälle zu liefern.

10) AG Nienburg 20. 1. 2015, 4 Ds 155/14, 4 Ds 520 Js 39473/14 (155/14).

11) Zur Zulässigkeit von Dashcams siehe: *Thiele*, Videoüberwachung aus Fahrzeugen – Datenschutzrechtliches zu Dashcams, in *Jahnel* (Hrsg), Jahrbuch Datenschutzrecht 2014, 235 (248).

→ In Kürze

Dashcams sind Kameras in Kfz, die Beweismaterial für Auseinandersetzungen nach Verkehrsunfällen oder Sachbeschädigungen aufzeichnen sollen. Werden diese nach datenschutzrechtlichen Gesichtspunkten entwickelt (Privacy by Design), werden sie zu „Crashcams“, die sich dadurch auszeichnen, dass Bildmaterial nur über konkrete Anlassfälle gespeichert wird, und die Erfassung des öffentlichen Raums durch eine geringe Auflösung des aufgezeichneten Bildmaterials vermeiden. Derzeit ist ein Verfahren über die datenschutzrechtliche Zulässigkeit eines bei der DSB gemeldeten Crashcam-Systems vor dem VwGH anhängig.

→ Zum Thema

Über die Autoren:

Dr. Rainer Knyrim und Dr. Gerald Trieb sind Rechtsanwälte und Partner in der Kanzlei Preslmayr Rechtsanwälte in Wien. Kontaktadresse: Preslmayr Rechtsanwälte, Universitätsring 12, 1010 Wien. Tel: +43 (0)1 533 16 95, E-Mail: knyrim@preslmayr.at, trieb@preslmayr.at, Internet: www.preslmayr.at

Von denselben Autoren erschienen:

Dashboard-Cam – zulässig zur Beweissicherung bei Verkehrsunfällen? ZVR 2015, 112; *Knyrim/Trieb*, Videokameras

im Auto – Vom Teufelszeug zum Beweismittel, ZD 11/2014, 547.

Literatur:

Thiele, Videoüberwachung aus Fahrzeugen – Datenschutzrechtliches zu Dashcams, in *Jahnel* (Hrsg), Jahrbuch Datenschutzrecht 2014, 235; *Trieb*, Crash-Cam im Auto, Doko 2015/48; *Knyrim*, Praxishandbuch Datenschutzrecht³ (2015); *Dohr/Pollirer/Weiss/Knyrim*, DSGVO².

Links:

www.preslmayr.at/datenschutz.php

→ Literatur-Tipp



Zeitschrift: Datenschutz konkret (Dako)

MANZ Bestellservice:

Tel: (01) 531 61-100
Fax: (01) 531 61-455
E-Mail: bestellen@manz.at
Besuchen Sie unseren Webshop unter www.manz.at

