FORSCHUNGSSTELLE FÜR
VERSICHERUNGSWESEN
UNIVERSITÄT MÜNSTER

136

MÜNSTERANER REIHE

Henning Zurlutter

Datenschutzrechtliche Aspekte der Auskunfts- und Aufklärungsobliegenheit über Kfz-Daten in der Kfz-Haftpflichtversicherung

Am Beispiel von Unfalldatenspeichern und Telematik-Tarifen

vvw.de

Henning Zurlutter

Datenschutzrechtliche Aspekte der Auskunfts- und Aufklärungsobliegenheit über Kfz-Daten in der Kfz-Haftpflichtversicherung

Am Beispiel von Unfalldatenspeichern und Telematik-Tarifen

FORSCHUNGSSTELLE FÜR
VERSICHERUNGSWESEN
UNIVERSITÄT MÜNSTER

Veröffentlichungen der Forschungsstelle für Versicherungswesen
– Universität Münster mit Unterstützung des Vereins zur Förderung der
Forschungsstelle für Versicherungswesen – Universität Münster e. V.

Münsteraner Reihe Band 136
Begründet von Prof. Dr. Dr. h. c. Helmut Kollhosser
Herausgeber Prof. Dr. Heinrich Dörner
Prof. Dr. Dirk Ehlers
Prof. Dr. Petra Pohlmann
Prof. Dr. Martin Schulze Schwienhorst
Prof. Dr. Heinz-Dietrich Steinmeyer

Datenschutzrechtliche Aspekte der Auskunfts- und Aufklärungsobliegenheit über Kfz-Daten in der Kfz-Haftpflicht-versicherung

Am Beispiel von Unfalldatenspeichern und Telematik-Tarifen

Henning Zurlutter

vvw.de

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über
http://dnb.d-nb.de abrufbar.

– Zugl. Dissertation der Universität Münster (Westf.),
Rechtswissenschaftliche Fakultät, 2015 –

D6

© 2016 Verlag Versicherungswirtschaft GmbH Karlsruhe

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urhebergesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlags Versicherungswirtschaft GmbH, Karlsruhe. Jegliche unzulässige Nutzung des Werkes berechtigt den Verlag Versicherungswirtschaft GmbH zum Schadenersatz gegen den oder die jeweiligen Nutzer.

Bei jeder autorisierten Nutzung des Werkes ist die folgende Quellenangabe an branchenüblicher Stelle vorzunehmen:

© 2016 Verlag Versicherungswirtschaft GmbH Karlsruhe

Jegliche Nutzung ohne die Quellenangabe in der vorstehenden Form berechtigt den Verlag Versicherungswirtschaft GmbH zum Schadenersatz gegen den oder die jeweiligen Nutzer.

ISSN 0937-518X
ISBN 978-3-89952-935-7

Meiner Familie

Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde im Wintersemester 2015/2016 von der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster als Dissertation angenommen. Für die Veröffentlichung wurden Literatur und Rechtsprechung bis Februar 2016 berücksichtigt.

Mein Dank gilt Frau Professor Dr. Petra Pohlmann, die es mir durch ihre motivierende Betreuung ermöglicht hat im Zuge der Mitarbeit an der Forschungsstelle für Versicherungswesen diese Arbeit zu schreiben. Danken möchte ich auch Herrn Professor Dr. Bernd Holznagel für die zügige Erstellung des Zweitgutachtens. Den übrigen Herausgebern danke ich ebenfalls für die Aufnahme in die Münsteraner Reihe.

Dem Verein zur Förderung der Forschungsstelle für Versicherungswesen – Universität Münster e. V. danke ich für die großzügige Gewährung eines Druckkostenzuschusses.

Der größte Dank für die stets ausnahmslose Unterstützung gebührt meiner Ehefrau Anne. Gleiches gilt für meine Eltern und meinen lieben Bruder. Ihnen ist diese Arbeit gewidmet.

Münster, im April 2016 Henning Zurlutter

Inhaltsverzeichnis

Vorwort ..... **VII**
1 Einleitung **1**
1.1 Relevanz der Datensammlung im Kfz 1
1.2 Fragestellungen 3
1.3 Gang der Untersuchung und Arbeitshypothese 3
2 Grundlegendes über UDS **7**
2.1 Begrifflichkeiten 7
2.2 Funktionsweise eines UDS 8
2.3 Verbreitung von UDS 9
2.4 Nutzen der Daten für den Versicherer 11
2.5 Zusammenfassung 17
3 Die Auskunfts- und Aufklärungspflicht in der Kfz-Haftpflichtversicherung **19**
3.1 Abgrenzung der Aufklärungspflicht von der Auskunftspflicht 19
3.2 Sinn und Zweck der Auskunfts- und Aufklärungspflicht 20
3.3 Auskunfts- und Aufklärungspflichten als Obliegenheiten im Sinne von § 28 VVG 22
4 Die einzelnen Auskunfts- und Aufklärungstatbestände in der Kfz-Haftpflichtversicherung **25**
4.1 § 31 I S. 1 VVG 25
4.1.1 Eintritt des Versicherungsfalls 25
4.1.2 Auskunftsverlangen des Versicherers 26
4.1.3 Kenntnis des Versicherungsnehmers (ungeschrieben) 27
4.1.4 Erforderlichkeit zur Feststellung des Versicherungsfalls oder des Umfangs der Leistungspflicht 28
4.2 Die Aufklärungspflicht nach E.1.1.3 AKB 2015 29
4.2.1 Alles zur Aufklärung tun 29
4.2.2 Auskunftspflicht 30
4.2.3 Weitere Pflichten 30
4.3 Die Belegpflicht, §§ 31 I S. 2, 119 III S. 2 VVG 31
4.3.1 Belegverlangen 32
4.3.2 Erforderlichkeit 32
4.3.3 Zumutbarkeit 32
4.4 Auskunftspflichten Dritter gem. §§ 31 II VVG, 119 III VVG, Ziffer F.1 AKB 2015 33
4.4.1 § 31 II VVG 33
4.4.2 § 119 III VVG 33

4.4.3 Ziffer F.1 AKB 2015 ... 34
4.5 Auskunft nach § 242 BGB ... 35
4.6 Rechtsfolge bei Verstößen gegen die Auskunfts- und Aufklärungspflicht ... 36
4.6.1 Verstoß gegen die Auskunftspflicht gem. § 31 I S. 1 VVG ... 36
4.6.2 Verstoß gegen die Auskunftspflicht gem. Ziffer E.1.1.3 AKB 2015 ... 36
4.6.3 Belehrungspflicht gem. § 28 IV VVG ... 39
4.7 Zusammenfassung ... 39
5 Datenschutzrechtliche Fragestellungen zu den Grenzen der Aufklärungs- und Auskunftspflicht des Versicherungsnehmers im Hinblick auf UDS-Daten ... 41
5.1 Das Datenschutzrecht ... 41
5.1.1 Entwicklung ... 41
5.1.2 Bedeutung für die Versicherungswirtschaft ... 43
5.1.3 Das Recht auf informationelle Selbstbestimmung als Schutzgut des Datenschutzrechts ... 46
5.1.3.1 Das allgemeine Persönlichkeitsrecht ... 46
5.1.3.2 Die Rspr. des BVerfG zum Recht auf informationelle Selbstbestimmung ... 47
5.1.4 Weitere Schutzgüter des Datenschutzrechts ... 49
5.2 Das Spannungsverhältnis zwischen Datenschutzrecht und versicherungsvertraglicher Auskunftspflicht ... 51
5.2.1 Das Verhältnis von datenschutzrechtlichen Erlaubnisvorschriften zur Auskunfts- und Aufklärungsobliegenheit ... 52
5.2.1.1 Rechtsnatur der §§ 28 ff. BDSG ... 53
5.2.1.2 Kein genereller Vorrang von Datenschutz oder Auskunftsobliegenheit ... 54
5.2.1.3 Versicherungsgeheimnis ... 55
5.2.1.4 Eigener Ansatz ... 56
5.2.1.4.1 Berücksichtigung im Rahmen der „Erforderlichkeit“ i. S. d. § 31 I S. 1 VVG, Ziffer E.1.1.3 AKB 2015 ... 56
5.2.1.4.2 Berücksichtigung als Schadensersatz ... 57
5.2.1.4.3 Berücksichtigung im Rahmen von § 242 BGB ... 59
5.2.1.4.4 Verfahrensrechtlicher Ansatz des BVerfG ... 59
5.2.1.4.5 Vorzugswürdiger Ansatz ... 60

5.2.2 Zwischenergebnis 62
5.3 Personenbezogene Daten als Voraussetzung des Datenschutzes ... 63
5.3.1 Der Begriff der personenbezogenen Daten 63
5.3.2 UDS-Daten als personenbezogene Daten i. S. d. BDSG 65
5.3.2.1 Ansicht für einen Personenbezug 65
5.3.2.2 Ansicht gegen Personenbezug 67
5.3.2.3 Stellungnahme 68
5.4 Zulässigkeit der Erhebung von UDS-Daten 70
5.4.1 (Nicht-)Bestehen einer bereichsspezifischen Sondervorschrift 71
5.4.1.1 Vorrang von speziellen Normen vor dem BDSG 71
5.4.1.2 § 213 VVG als versicherungsrechtliche Sondervorschrift 72
5.4.1.3 Analoge Anwendung des § 213 VVG auf UDS-Daten? 73
5.4.1.4 Weitere datenschutzrechtliche Erlaubnisvorschriften in Bezug auf Kfz-Daten 74
5.4.1.4.1 §§ 11 ff. TMG 74
5.4.1.4.2 §§ 91 ff. TKG 75
5.4.1.4.3 § 3 S. 2 IVSG 76
5.4.2 Gesetzliche Erlaubnistatbestände nach dem BDSG 76
5.4.2.1 Allgemeine Anwendungsvoraussetzungen des BDSG im Hinblick auf UDS-Daten 76
5.4.2.1.1 Erhebung, Verarbeitung und Nutzung 77
5.4.2.1.2 Personenbezogene Daten 77
5.4.2.1.3 Nicht-öffentliche Stellen 78
5.4.2.1.4 Automatisierte Verarbeitung 78
5.4.2.1.5 Alternativ: Nicht automatisierte Datei 79
5.4.2.1.6 Ausschluss: Verarbeitung, Nutzung oder Erhebung erfolgt ausschließlich für persönliche oder familiäre Tätigkeiten 80
5.4.2.2 Datenschutzrechtliche Zulässigkeit der Erhebung von UDS-Daten durch den Versicherer nach einer Erlaubnisnorm des BDSG 81
5.4.2.2.1 Allgemeine Zulässigkeitsvoraussetzungen des § 28 I BDSG 83
5.4.2.2.1.1 Erheben, Speichern, Verändern und Übermitteln 83
5.4.2.2.1.2 Eigener Geschäftszweck und Transparenz 84

5.4.2.2.2 § 28 I Nr. 1 BDSG ... 86
5.4.2.2.2.1 Begründung, Durchführung, Beendigung ... 86
5.4.2.2.2.2 Rechtsgeschäftliches oder rechtsgeschäftsähnliches Schuldverhältnis ... 86
5.4.2.2.2.2.1 Rechtsgeschäftliches Schuldverhältnis mit dem Versicherungsnehmer ... 87
5.4.2.2.2.2.2 Rechtsgeschäftsähnliches Schuldverhältnis mit auskunftspflichtigen Dritten ... 87
5.4.2.2.2.3 „Mit dem Betroffenen" ... 89
5.4.2.2.2.3.1 Daten Dritter von § 28 I S. 1 Nr. 1 BDSG erfasst? ... 90
5.4.2.2.2.3.2 Meinungsstand ... 90
5.4.2.2.2.3.3 Stellungnahme ... 91
5.4.2.2.2.4 Erforderlichkeit ... 93
5.4.2.2.2.4.1 Interessenabwägung auch im Rahmen der Erforderlichkeit? ... 93
5.4.2.2.2.4.1.1 Meinungsstand ... 94
5.4.2.2.2.4.1.2 Stellungnahme ... 95
5.4.2.2.2.4.2 Unmittelbarer sachlicher Zusammenhang zwischen UDS-Daten und dem Vertragszweck ... 100
5.4.2.2.2.4.3 Interessenabwägung ... 101
5.4.2.2.2.4.3.1 Legitimer Zweck ... 102
5.4.2.2.2.4.3.2 Geeignetheit ... 103
5.4.2.2.2.4.3.3 Erforderlichkeit ... 103
5.4.2.2.2.4.3.4 Angemessenheit ... 105
5.4.2.2.2.4.3.4.1 Allgemeine Interessen des Versicherungsnehmers ... 105
5.4.2.2.2.4.3.4.2 Freiwilligkeit des Einbaus ... 106
5.4.2.2.2.4.3.4.3 Kein Persönlichkeitsprofil ... 107
5.4.2.2.2.4.3.4.4 Gewichtige Allgemeininteressen ... 108
5.4.2.2.2.4.3.4.5 Nur mittelbarer Zwang zur Herausgabe der Daten ... 110
5.4.2.2.2.4.3.4.6 Sensitivität der UDS-Daten ... 111
5.4.2.2.2.4.3.4.7 BVerfG-Rspr. zu Schweigepflichtentbindungen ... 112
5.4.2.2.2.4.3.4.8 Intention des § 31 I S. 1 VVG ... 114
5.4.2.2.2.4.3.4.9 Bagatellunfälle ... 114

5.4.2.2.2.4.3.4.10 Prinzip der Direkterhebung gem. § 4 II S. 1 BDSG 115
5.4.2.2.2.4.4 Fazit 117
5.4.2.2.3 § 28 I Nr. 2 BDSG 117
5.4.2.2.3.1 Zur Wahrung berechtigter Interessen der verantwortlichen Stelle erforderlich 118
5.4.2.2.3.2 Kein Grund zur Annahme des Überwiegens schutzwürdiger Interessen des Betroffenen 119
5.4.2.2.4 § 28 II Nr. 1 Var. 1 BDSG 121
5.4.2.3 Zwischenergebnis 122
5.4.3 Einwilligung des Versicherungsnehmers 122
5.4.3.1 Das Verhältnis der Einwilligung zur Erlaubnis aufgrund einer Gesetzesvorschrift 123
5.4.3.2 Musterklauseln 125
5.4.3.3 Anforderungen an eine Einwilligung in die Erhebung von UDS-Daten 126
5.4.3.3.1 Formale Erfordernisse 126
5.4.3.3.2 Freiwilligkeit der Einwilligung 127
5.4.3.3.3 Bestimmtheit der Einwilligung 131
5.4.3.3.4 AGB-rechtliche Fragen 133
5.4.3.3.4.1 Überraschende Klausel i. S. d. § 305c I BGB 134
5.4.3.3.4.2 Unklarheitenregelung gem. § 305c II BGB 135
5.4.3.3.4.3 Unangemessene Benachteiligung gem. §§ 307 I S. 1, II BGB 136
5.4.3.3.4.4 Transparenzgebot gem. § 307 I S. 2 BGB 138
5.4.3.4 Zwischenfazit 139
5.5 Schlussfolgerungen für die Auskunfts- und Aufklärungsobliegenheit 139
5.5.1 Entbehrlichkeit des Auskunftsverlangens 139
5.5.1.1 Herleitung der Offenbarungspflicht 141
5.5.1.2 Voraussetzungen 142
5.5.2 (Kein) Recht des Versicherungsnehmers, die UDS-Daten zu löschen 144
5.6 Zusammenfassung 145
6 Telematik-Tarife 147
6.1 Begriff 147
6.2 Telematik in der Kfz-Versicherung 148
6.2.1 S-Direkt 149

6.2.2 Itzehoer Versicherung 151
6.2.3 Sijox 153
6.3 Datenschutzrechtliche Aspekte der Auskunft über Telematik-Daten 154
6.3.1 Personenbezug der Telematik-Daten 154
6.3.1.1 Vergleichbarkeit mit UDS-Daten 154
6.3.1.2 Telematik-Daten als Daten i. S. d. § 3 IX BDSG 154
6.3.2 Zulässigkeit der Nutzung von Telematik-Daten zur Leistungsprüfung 157
6.3.2.1 Bereichsspezifische Sondervorschriften 158
6.3.2.2 BDSG 161
6.3.2.2.1 § 28 I S. 1 Nr. 1 BDSG 161
6.3.2.2.2 § 28 I S. 1 Nr. 2 BDSG 163
6.3.2.2.3 § 28 II Nr. 1 i. V. m. I S. 1 Nr. 2 BDSG 165
6.3.2.2.4 § 28 VI Nr. 3 BDSG 168
6.3.2.2.5 § 28 VIII S. 1 Var. 1 i. V. m. VI Nr. 3 BDSG 171
6.3.2.3 Einwilligung 171
6.3.3 Telematik-Daten Dritter 173
6.3.4 Keine automatische Einzelentscheidung i. S. d. § 6a BDSG 175
6.4 Schlussfolgerungen für die Auskunfts- und Aufklärungsobliegenheit 177
6.4.1 Offenbarungspflicht des Versicherungsnehmers 177
6.4.2 Fehlendes Aufklärungsbedürfnis des Versicherers wegen zurechenbarem Wissen des Dienstleisters? 177
6.4.3 Recht des Versicherungsnehmers auf Löschung der Daten? 180
6.5 Zusammenfassung 181
7 Fazit 183
Literaturverzeichnis 187

1 Einleitung

1.1 Relevanz der Datensammlung im Kfz

Ein Kfz ist eine große Daten-Sammel-Maschine und die Datensammlung im Kfz schreitet stetig voran. Das Kfz ist längst auch mobiler Datenspeicher und Messgerät.[1]

Ab dem 31.3.2018 sollen nach einem Beschluss des Europaparlaments vom 28.4.2015 alle Neufahrzeuge mit einem sog. eCall-System ausgerüstet werden.[2] Dieses System soll im Falle eines schweren Unfalles einen automatischen Notruf absetzen und so eine schnelle Rettung ermöglichen. Das eCall-System zeichnet dabei u. a. Daten zu gefahrener (Anstoß-)Geschwindigkeit und Unfallort auf.

Eine weitere Datenquelle sind sog. Telematik-Tarife in der Kfz-Versicherung, bei denen das Fahrverhalten des Fahrers aufgezeichnet und bewertet wird. Dem Versicherungsnehmer soll durch umsichtiges Fahren Einfluss auf seine Prämienhöhe verschafft werden. Erfasst werden u. a. Daten zu Fahrstrecke, Geschwindigkeit, Bremsverhalten etc.

Bereits seit langem stehen auch Unfalldatenschreiber (kurz: UDS) zur Debatte. Schon 1975 wurde eine Untersuchung der Universität Köln zum Thema „Verkehrssicherheit und Kurzwegschreiber“ veröffentlicht.[3] Heutige UDS unterscheiden sich von ihrer Funktionsweise nicht von den Datenspeichern, welche bei den Telematik-Tarifen eingesetzt werden. Im Grunde handelt es sich um dieselbe Technik. Beide zeichnen permanent Kfz-Fahrdaten auf, die im Falle eines Unfalles theoretisch nutzbar gemacht werden könnten. Bei einem UDS können jedoch noch detailliertere Daten zu einem Unfallereignis gespeichert werden. Ferner bedarf es für den Einbau eines UDS nicht zwangsläufig einer vertraglichen Regelung zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer. Ein UDS wird häufig auch auf eigene Initiative des Versicherungsnehmers in dessen Kfz eingebaut.

---

1 *v. Schönfeld*, DAR 2015, 617 (617).

2 Pressemitteilung vom 28.4.15, abrufbar unter www.europarl.europa.eu. Siehe hierzu auch *Pohle*/*Zoch*, CR 2014, 409 ff. oder *Lüdemann*/*Sengstacken*, RDV 2014, 177 ff.

3 *Vogt*, NZV 1991, 260 (260) m. w. N.

Neben diesen gesondert eingesetzten Systemen erzeugen moderne Kfz aber schon heute eine Unmenge von Daten, zumeist ohne dass sich der jeweilige Fahrer dessen bewusst ist.[4] Eine Bezeichnung als Daten-Sammel-Maschine erscheint daher auf den zweiten Blick nicht abwegig. Fahrassistenzsysteme moderner Kfz liefern laufend Daten über die Betriebszustände des Kfz und speichern sie meist vorübergehend in den bis zu 80 Steuergeräten eines Fahrzeugs.[5]

Die Menge an im Kfz gespeicherten Daten wird in Zukunft mit hoher Wahrscheinlichkeit weiter ansteigen. Das betrifft vor allem die Konnektivität des Fahrzeugs zu anderen Kfz und seiner Umgebung.[6] Auch (teil-)autonomes Fahren wird zu dieser Entwicklung beitragen. Zwar ist das vollständig autonom fahrende Kfz noch Zukunftsmusik. Die entsprechende Entwicklung in diese Richtung schreitet jedoch mit hohem Tempo voran.[7]

Das Thema Datensammlung im Kfz ist somit schon heute, aber auch in Zukunft von Relevanz. Im Zuge von Themen wie „Big Data“[8] und der zunehmenden Menge an verfügbaren Daten in fast jedem Lebensbereich („ubiquitous computing“[9]) gewinnt auch die Datensammlung im Kfz immer mehr an Bedeutung. Damit könnten auch Kfz-Versicherer ein steigendes Interesse an den Daten gewinnen, um sie für eigene Zwecke zu nutzen.[10]

---

4 Die Menge an produzierten Daten pro Stunde wird auf 10 GB bis 25 GB beziffert, vgl. *Hansen*, DuD 2015, 367 (367).

5 *Schlanstein*, VD 2014, 15 (19); *Mielchen*, SVR 2014, 81 (82). Guter Überblick über die verschiedenen Kfz-Daten auch bei *Krauß*/*Waidner*, DuD 2015, 383 (384 f.).

6 „ Car to Car“, „Car to Infrastructure“ und „Car to Anything“, vgl. *Kremer*, RDV 2014, 240 (241).

7 Siehe hierzu z. B. *Lutz*, NJW 2015, 119 ff.; *ders.*, DAR 2014, 446 ff.; *Jänich*/*Schrader*/*Reck*, NZV 2015, 313 ff.; *Jourdan/Matschi*, NZV 2015, 26 ff.; *Lutz*/*Tang*/*Lienkamp*, NZV 2013, 57 ff.

8 Zu Deutsch „große Datenmengen“. Gemeint ist damit die „Analyse großer Datenmengen aus vielfältigen Quellen in hoher Geschwindigkeit mit dem Ziel, wirtschaftlichen Nutzen zu erzeugen“, vgl. *Ohrtmann/Schwiering*, NJW 2014, 2984 (2984) oder *Zieger/Smirra*, MMR 2013, 418 (418). Zum Thema Big Data siehe z. B. auch *Windhager/Rogel*, Versicherungsrundschau 12/2014, 28 ff. und *Winter/Bayerstadler/Benstetter*, VW 10/2014, 78 ff.

9 *Gurlit*, NJW 2010, 1035 (1039 f.).

10 So auch *Satyavolu*, ZfV 2015, 114.

1.2 Fragestellungen

Mit der vorliegenden Arbeit soll der Frage nachgegangen werden, ob und wie datenschutzrechtliche Aspekte im Rahmen der Auskunftsobliegenheit in der Kfz-Haftpflichtversicherung berücksichtigt werden müssen, wenn der Versicherer Auskunft über personenbezogene Daten verlangt.

Es soll aufgezeigt werden, dass verschiedene Möglichkeiten in Betracht kommen, das Spannungsverhältnis zwischen dem umfassenden Aufklärungsinteresse des Versicherers und dem Interesse des Versicherungsnehmers an Schutz und Geheimhaltung seiner personenbezogenen Daten zu lösen. Dabei ist es Teil dieser Arbeit, den hierfür vorzugswürdigen Weg aufzuzeigen.

Anhand des Beispiels von Fahrzeugdaten, die in einem UDS gesammelt werden können, sollen die verschiedenen datenschutzrechtlichen Fragestellungen erörtert werden, die sich im Zusammenhang mit der Auskunfts- und Aufklärungsobliegenheit ergeben. Im Mittelpunkt steht dabei die Frage, ob es dem Versicherungsnehmer obliegt, im Rahmen der Auskunftsobliegenheit aus § 31 I S. 1 VVG oder der vertraglichen Aufklärungsobliegenheit aus den einschlägigen AVB, umfänglich Auskunft über die in seinem Kfz gespeicherten Daten zu geben, oder ob es ihm aus datenschutzrechtlichen Gründen ausnahmsweise erlaubt ist, die Erfüllung der genannten Obliegenheit folgenlos zu verweigern.

Im Anschluss an die Klärung dieser Frage soll untersucht werden, wie sich die rechtliche Situation bei Fahrzeugdaten darstellt, die im Rahmen von sog. Telematik-Tarifen generiert werden. Auch hierbei soll untersucht werden, ob den Versicherungsnehmer eine Obliegenheit trifft, über die Daten im Versicherungsfall Auskunft zu erteilen, oder ob datenschutzrechtliche Gründe entgegenstehen.

1.3 Gang der Untersuchung und Arbeitshypothese

Zunächst soll der tatsächliche Rahmen für UDS (2) und der rechtliche Rahmen für die Auskunfts- und Aufklärungsobliegenheit (3 u. 4) dargestellt werden.

Daran anknüpfend sollen datenschutzrechtliche Fragestellungen den Schwerpunkt der Arbeit bilden (5). Den Abschluss soll ein Abgleich der gefundenen Ergebnisse mit Telematik-Daten (6) bilden, bevor die Ergebnisse zusammenfassend dargestellt werden (7).

Als Arbeitshypothese wird zugrunde gelegt, dass der Versicherungsnehmer den UDS freiwillig, also ohne gesetzlichen oder (versicherungs-)vertraglichen Zwang, in sein Kfz eingebaut hat. Der Gang der Untersuchung soll auf datenschutzrechtliche Aspekte der Auskunfts- und Aufklärungsobliegenheit fokussiert bleiben, weshalb Fragestellungen im Zusammenhang mit einer (seit langem geforderten)[11] gesetzlichen Verpflichtung zum Einbau von UDS hier nicht behandelt werden sollen.[12] Auch den Fragen nach einer möglichen, aber im Ergebnis abzulehnenden, Verletzung des Rechts auf Selbstbezichtigungsfreiheit (nemo tenetur se ipsum accusare) und der prozessualen Verwendung der UDS-Daten soll hier bewusst nicht nachgegangen werden.[13]

Ferner richtet sich die Untersuchung auf die noch in dem UDS gespeicherten, digitalen Daten. Denkbar ist allerdings auch, dass der Versicherungsnehmer die Daten bereits ausgedruckt hat oder sogar auf eigene Veranlassung ein sachverständiges Privatgutachten über die Daten eingeholt hat.

Für die weiteren Ausführungen kann von folgenden einfachen Grundkonstellationen ausgegangen werden:

> *Es kommt zwischen dem Kfz des Versicherungsnehmers und dem des Unfallgegners zu einem Verkehrsunfall. Der Versicherungsnehmer hat in seinem Kfz freiwillig einen UDS eingebaut, der Daten zu dem Unfallgeschehen gespeichert hat.*
>
> *a) Der Versicherungsnehmer ist selbst gefahren.*
>
> *b) Ein Dritter war Fahrer des Kfz des Versicherungsnehmers.*

---

11 Einen guten Überblick über die Historie der Diskussion bieten die Ausführungen von *Leppich*, Rechtliche Aspekte des Unfalldatenspeichers de lege lata und de lege ferenda, S. 33 ff.

12 Siehe hierzu etwa *Brenner*, NZV 2003, 360 ff.

13 Siehe hierzu etwa *Leppich*, S. 136 ff. und S. 180 ff. oder *Bartholomäi*, Die Begrenzung von Anzeigepflichten durch berechtigte Interessen des Versicherungsnehmers, S. 290 ff. Ferner *Brockmann/ Nugel*, zfs 2016, 64 (68 f.); *Balzer/Nugel*, NJW 2016, 193 (197 ff.).

c) Nicht der Versicherungsnehmer, sondern der Unfallgegner hat in seinem Kfz freiwillig einen UDS eingebaut.

Unter Zugrundelegung dieser drei Konstellationen soll untersucht werden, ob und welche datenschutzrechtlichen Aspekte bei einem Auskunftsverlangen des Versicherers über die jeweiligen UDS-Daten zu berücksichtigen sind.

2 Grundlegendes über UDS

Um die Reichweite der Auskunftspflicht bezogen auf Fahrzeugdaten bestimmen zu können, muss man sich zuvor die grundlegenden Funktionsweisen eines UDS vor Augen führen. Die Kenntnis über die Funktionsweise soll die Grundlage für die folgende Untersuchung bilden.

2.1 Begrifflichkeiten

Bei einem UDS handelt es sich um ein nachträglich in das Kfz eingebautes Gerät mit eigener Sensorik. Eigene Sensorik bedeutet dabei, dass es nicht nur die Daten von dem Kfz bezieht, in dem es verbaut ist, sondern selbst mit Vorrichtungen zur Erfassung von Fahrmanövern ausgestattet ist. Gebräuchliche Bezeichnungen für UDS sind auch Kurzwegschreiber, Kurzzeitschreiber, Unfallschreiber oder Fahrdatenspeicher.[14]

Von dem UDS zu unterscheiden ist der sogenannte „Event-Data-Recorder" (kurz EDR). Im Gegensatz zum UDS ist der EDR kein autarkes Gerät mit eigener Sensorik, sondern eine Art Sammelspeicher, der im Falle eines Unfalls die Fahrdaten aus den vorhandenen Fahrassistenzsystemen (FAS) speichert und somit für eine spätere Auswertung verfügbar macht.[15] Der EDR ist beispielsweise in den USA bereits eingeführt.[16] Dort ist er seit September 2010 in allen neuen Pkw und Kleintransportern sowie Kleinbussen als Pflichtbestandteil einzubauen.[17] In Deutschland scheint er noch nicht verbreitet zu sein. Eine EU-weite Regelung wird frühestens ab 2020 erwartet.[18] Der EDR macht sich die Tatsache zu Nutze, dass moderne Kfz mit einer Fülle von FAS ausgestattet sind, die je nach Ausstattung mit bis zu 80 Steuergeräten im Betrieb laufend Daten vorübergehend verarbeiten, die auch hilfreich für eine Unfallrekonstruktion sein könnten.[19] Welche Daten im Kfz gespeichert werden und wie diese ausgewertet werden können, hängt vom Hersteller des Kfz ab und variiert dementsprechend von Fahr-

---

14 *Graeger*, NZV 2004, 16 (16).
15 *Schlanstein*, VD 2014, 15 (19); *Brenner*, SVR 2008, 41 (43).
16 *Schlanstein*, VD 2014, 15 (19); *Brenner*, SVR 2008, 41 (43).
17 Meschkat/Nauert/*Burg*, Betrug in der Kraftfahrzeugversicherung, Rn. 781.
18 *Brockmann/Nugel*, zfs 2016, 64 (66); *Balzer/Nugel*, NJW 2016, 193 (194).
19 *Schlanstein*, VD 2014, 15 (19). Eingehend zum EDR *Brockmann/Nugel*, zfs 2016, 64 ff.

zeug zu Fahrzeug stark.[20] Die Unterscheidung zwischen UDS und EDR ist letztlich vor allem auf technischer Ebene von Bedeutung, wo es auf die Erzeugung und die Qualität der Daten ankommt.

2.2 Funktionsweise eines UDS

Das Prinzip eines UDS ähnelt den bereits aus anderen Verkehrsarten wie Bahn, Schiff oder Flugzeug bekannten Einsatzgebieten einer „Blackbox".

Der UDS registriert sowohl die Bewegungsvorgänge des Kfz als auch die Betätigung von Betriebseinrichtungen. Aufgezeichnet werden z. B. die Fahrzeugdaten über Geschwindigkeit, Bewegungsrichtung, Längs-, Quer- und Gierbeschleunigung, Status der Beleuchtung, Blinker- und Bremstätigkeit, Betätigung des Fern-, Fahr- und Parklichts, der Schall- und Lichthupe, der Schlussleuchte, der Sicherheitsgurte und Zündung.[21] Auch Daten zur Funktionstüchtigkeit von Blockierverhinderern und Fahrstabilisatoren sowie zum Reifenzustand (Luftdruck) lassen sich festhalten.[22] Auch nach dem Parken ist der UDS noch aktiv. So lassen sich auch Anstöße und Parkkollisionen erfassen.[23] Erst nach 24 Stunden ohne Betätigung der Zündung zeichnet der UDS überhaupt nichts mehr auf.[24]

Dabei werden diese Daten im Normalbetrieb nach dem Prinzip eines Ringspeichers laufend überschrieben. Die jeweils laufende Aufzeichnung wird nach Ablauf einer bestimmten Zeiteinheit (30 bis 45 Sekunden) durch eine Neuaufzeichnung gelöscht.[25] Nur im Falle eines Unfalls (Trigger-Ereignis) werden z. B. die Fahrdaten der letzten 30 Sekunden vor und der letzten 15 Sekunden nach dem Unfall dauerhaft gespeichert.[26] Die Empfindlichkeit,

---

20 *Krauß/Waidner*, DuD 2015, 383 (385); *Mielchen*, SVR 2014, 81 (82).

21 *Mielchen*, SVR 2014, 81 (83); *Figgener/Ziegenhardt*, NZV 2014, 116 (117); *Vogt*, NZV 1991, 260 (260); *Lindenau*, Die Betrugsstrafbarkeit des Versicherungsnehmers aus strafrechtlicher und kriminologischer Sicht, S. 477; *Fuchs-Wissemann*, DAR 1987, 259 (260); *Rochow*, zfs 2003, 160 (163); *Leppich*, S. 21.

22 *Born*, NZV 2003, 75 (78).

23 *Leppich*, S. 22.

24 *Leppich*, S. 22.

25 *Vogt*, NZV 1991, 260 (260); Meschkat/Nauert/*Burg*, Betrug in der Kraftfahrzeugversicherung, Rn. 780; *Leppich*, S. 21.

26 *Hansen*, DuD 2015, 367 (368); *Mielchen*, SVR 2014, 81 (83); *Born*, NZV 2003, 75 (78); Meschkat/Nauert/*Burg*, Betrug in der Kraftfahrzeugversicherung, Rn. 780; *Händel*, ZfV 2003, 137 (139); *Leppich*, S. 22.