

# Neue rechtliche Herausforderungen durch Verkehrstelematik

## Aus- und Einblicke in das Zusammenspiel von Technik und Recht

ZVR 2005/43

StVO;  
Art 18 B-VG,  
Art 90 Abs 2  
B-VG; DSGVO

Verkehrsleit-  
systeme;

Wechselverkehrs-  
zeichen;

On-Board Units;

Unfalldaten-  
schreiber

Der Einsatz von computergestützten Systemen zur Regelung und Steuerung des Straßenverkehrs weitet sich rasch aus, ebenso wie der Einsatz technischer Anwendungen zur automatischen Beeinflussung des Fahrzeugs oder der Überwachung des Lenkers. Die technischen Innovationen stellen Gesetzgebung und Rsp vor ständig neue Herausforderungen, zumal bei der Schaffung der neuen technischen Voraussetzungen die rechtlichen Rahmenbedingungen nicht im Vordergrund standen. Dieser Beitrag soll eine tour d'horizon über die mit unterschiedlichen verkehrstelematischen Applikationen verbundenen rechtlichen Fragestellungen bieten.

Von Herwig Hauenschild und Konrad Lachmayer<sup>1)</sup>

### Inhaltsübersicht:

- A. Verkehrstelematik: Neue technische Anwendungen als Herausforderung für das Recht
- B. Verkehrsleitsysteme
  1. Allgemein
  2. Zulässigkeit der Anbringung von Gefahren- und Hinweiszeichen sowie Ankündigungen
  3. Vorschriftszeichen mittels Wechselverkehrszeichen
    - a) Erlassung einer „gestaffelten“ Verordnung
    - b) Kundmachung durch Verkehrsbeeinflussungsanlagen
    - c) Gültigkeitsbeginn und Ende der Verordnung
- C. Von On-Board Units im Allgemeinen und Fahrerassistenzsystemen im Speziellen
  1. Allgemein
  2. Beeinflussung des Kfz und des Fahrers durch On-Board Units
  3. Grenzen von Fahrerassistenzsystemen
- D. Verkehrstelematik bei Unfällen: Lebensrettung oder Überwachung?
  1. Allgemein
  2. Herausgabepflicht und materielle Anklagepflicht
  3. Beweisverwertung
  4. Privatleben und Datenschutz
- E. Verkehrstelematik – die Zukunft des Verkehrsrechts?

### A. Verkehrstelematik: Neue technische Anwendungen als Herausforderung für das Recht

Zwei maßgebliche Kräfte treiben die **elektronische Aufrüstung im Straßenverkehr** voran: Einerseits hat die Autoindustrie – in ihrem Streben nach immer neuen Applikationen – moderne Kraftfahrzeuge mit einer Vielzahl elektronischer Hilfen ausgerüstet, die den Fahrer beim Lenken des Kfz unterstützen sollen (vgl zB Navigationssysteme, Warner, Sensoren, die den Len-

ker auf ein Abkommen von der Fahrbahn aufmerksam machen sollen). Andererseits hat die EU Programme ins Leben gerufen, um den Straßenverkehr durch technische Maßnahmen sicherer und zugleich schneller zu machen (Intelligente Transport Systems der „Generaldirektion für Energie und Transport“). Diese Maßnahmen verbinden sich mit ähnlichen Bestrebungen der Straßenerhalter hochrangiger Straßennetze.

Die technischen Entwicklungen werden regelmäßig ohne Rücksichtnahme auf die bestehenden Gesetze umgesetzt, zeigen somit Regelungsdefizite auf und stellen damit Staat und Gesellschaft vor neue Herausforderungen. Unterschiedliche Systeme sind erst in die bestehenden rechtlichen Regelungen einzupassen; bei anderen Anwendungen ist dieser Prozess bereits in Gang.<sup>2)</sup>

### B. Verkehrsleitsysteme

#### 1. Allgemein

Ein wesentlicher Teil verkehrstelematischer Einrichtungen ist die **Verkehrssteuerung und Verkehrsregelung** mittels „dynamischer“ – also auf die jeweiligen Verkehrsumstände reagierender – Anzeigetafeln. Dabei wird der Verkehr einerseits durch Verordnungen geregelt, die von einem elektronischen System automatisch angezeigt werden. Andererseits wird auf verkehrswichtige Umstände mittels sonstiger Hinweistafeln verwiesen bzw vor Gefahren mittels aktueller, sensorgesteuerter Gefahrenzeichen gewarnt. Gedacht ist bei ersterem etwa an Umstiegsmöglichkeiten auf den öff Verkehr oder auf Stauungen, bei letzterem auch auf Gefährdungen wie Glatteisbildung.

1) Dr. Herwig Hauenschild und Dr. Konrad Lachmayer waren Projektmitarbeiter eines vom BMVIT im Rahmen von I2 („Intelligente Infrastruktur – 1. Ausschreibung“) beauftragten Projekts namens REGINA: „Rechtliche Grundlagen Intelligenter Infrastruktur.“ Teile dieses Beitrags beruhen auf einem Vortrag beider Autoren im Rahmen des Arbeitsausschusses Verkehrsrecht der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, Leitung: o. Univ.-Prof. Dr. Harald Stolzlechner, am 24. 9. 2004.

2) Vgl Bouska, Telematik im Verkehr, DAR 1995, 353–356.

## 2. Zulässigkeit der Anbringung von Gefahren- und Hinweiszeichen sowie Ankündigungen

Gefahren- und Hinweiszeichen sowie Ankündigungen sind dabei rechtlich wenig problematisch. Gefahrenzeichen drücken gem § 49 Abs 1 StVO keine Verordnung aus.<sup>3)</sup> Sie lösen jedenfalls auch nicht eine Handlungsverpflichtung des Lenkers aus. Der Lenker eines Fahrzeugs hat lediglich eine **zusätzliche Informationsquelle**, um seine Fahrgeschwindigkeit den Umständen entsprechend anzupassen.<sup>4)</sup> Ebenso drücken Hinweiszeichen gem § 53 StVO und Ankündigungen gem § 84 StVO keine Verordnung aus. Sie weisen bloß auf verkehrswichtige oder sonstige Umstände hin und sind daher vom Straßenerhalter oder Besitzer der Tafel ohne behördliche Anordnung aufzustellen. Stellt also der Straßenerhalter Gefahren- oder Hinweiszeichen auf, so bedarf er dafür keiner Verordnung<sup>5)</sup> und hat lediglich zu beachten, dass er durch derartige automationsgestützte Signale<sup>6)</sup> bzw Anbringungsrichtungen<sup>7)</sup> keine zusätzliche Gefährdung des Straßenverkehrs herbeiführt. Verstößen Ankündigungen gegen die Bestimmungen des § 84 StVO, so ist deren Entfernung durch die Beh zu verfügen.

Für die **Gestaltung der Anbringungsrichtungen** sind insb auch die §§ 31 und 34 StVO einschlägig, wonach die Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs in einer Weise anzubringen sind, dass sie keine Gefahr für den Verkehr werden können. Stellt die Kundmachung außerdem ein Straßenverkehrszeichen dar, so ist weiters § 48 StVO zu beachten.

Die Anbringungs- und Kostentragungspflicht im Zusammenhang mit verkehrstelematischen Systemen bezieht sich nicht nur auf Vorrichtungen zur Darstellung der Informationen, sondern auch auf die Informationserfassungssysteme, wie Sensoren zur Erfassung von Verkehrsmengen (induktiv, Radar, Laser, Video). Die Verpflichtung zur Einrichtung der nötigen verkehrstelematischen Vorrichtungen trifft daher den Straßenerhalter (§ 32 StVO), in Bezug auf die Autobahnen und Schnellstraßen also die ASFINAG, auf Landesstraßen (also auch auf den ehemaligen Bundesstraßen)<sup>8)</sup> ist das jeweilige Bundesland dafür verantwortlich.

## 3. Vorschriftszeichen mittels Wechselverkehrszeichen

**a) Erlassung einer „gestaffelten“ Verordnung**  
Anders ist die Situation hinsichtlich der Wechselverkehrszeichen, mit Hilfe derer dynamische Verordnungen kundgemacht werden sollen. Verordnungen zur Regelung des Verkehrs werden von einer Beh üblicherweise einmalig erlassen und durch statische Kundmachungsmittel wie Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen kundgemacht.<sup>9)</sup> Dabei ist die Verordnungserlassung von der Kundmachung der jeweiligen Verordnung mittels eines Verkehrszeichens zu unterscheiden.<sup>10)</sup> Im Vergleich zu diesem herkömmlich angewendeten System ist die Verkehrsregelung mittels Wechselverkehrszeichen ein Fremdkörper.

Hauptanwendungsfall von dynamischen Verordnungen ist wohl die an die jeweilige Verkehrssituation angepasste Geschwindigkeitsbeschränkung, wie sie bei-

spielsweise bereits von deutschen Autobahnen bekannt ist. Dafür wäre es zweckmäßig, eine einzige Verordnung zu erlassen, die bereits sämtliche Parameter zur Festlegung der verschiedenen Geschwindigkeiten enthält und selbsttätig eine dazu passende Geschwindigkeit errechnet.<sup>11)</sup> Eine solche Verordnungsermächtigung sieht der dafür einschlägige § 43 StVO jedoch nicht vor. Sie wäre jedoch erforderlich, zumal Verordnungen dennoch dem Legalitätsprinzip des Art 18 B-VG entsprechen und somit ausreichend determiniert sein müssen. Das Bestimmtheitsgebot des Legalitätsprinzips verlangt, dass die Verordnung gesetzlich vorgesehen ist und die Kriterien für unterschiedliche Gebote und Verbote – beispielsweise Geschwindigkeitsbegrenzungen – jedenfalls aufgrund der Verordnung ersichtlich sind.

**Einzig hinsichtlich der Ampeln findet sich in § 36 Abs 2 StVO eine Möglichkeit dynamischer Einflussnahme auf die Signalsteuerung.** Im Hinblick auf die Ampelregelung sieht § 36 Abs 2 2. Satz StVO vor, dass die Lichtzeichen nicht bloß automatisch, sondern auch von Straßenbenutzern ausgelöst werden können.<sup>12)</sup> § 36 Abs 3 StVO sieht als einzige Voraussetzung für die Anbringung von solchen automationsunterstützten Lichtzeichen vor, dass diese unter Bedachtnahme auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs so einzustellen sind, sowie dass die Zeichenfolge den auf dieser Straßenstelle bestehenden Verkehrsverhältnissen entspricht. Somit wurde im Gesetz eine ausdrückliche Regelung für den Fall geschaffen, dass durch Verkehrsteilnehmer selbst die Signalgebung beeinflusst wird. E contrario folgt daraus jedoch die derzeitige **Unmöglichkeit, eine solche Verordnung zu erlassen**, wonach vom Verkehrsteilnehmer selbst ausgelöst oder automatisch Verhaltensvorschriften – zB Geschwindigkeitsbeschränkungen – verordnet werden. Ausgenommen davon sind eben nur Ampelsignale.

Es besteht nur ein einziger Weg, bereits nach der derzeitigen Rechtslage solche „Wechselverkehrszeichen“ zu ermöglichen: Die StVO bietet in § 43 Abs 1

3) Pürst/Somereeder, StVO<sup>11</sup> (2003) Anm 4 zu § 49.

4) Wird ein Hinweis auf Gefahren unterlassen, so kann dies aufgrund der Verpflichtung des § 43 Abs 6 StVO jedoch zu Ansprüchen wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht gem § 1295 ABGB sowie der Wegehalterhaftung gem § 1319a ABGB führen. Vgl etwa E OGH SZ 55/142, 5. 12. 1995, 1 Ob 29/95.

5) Vgl § 98 Abs 3 StVO.

6) Dies ist insb dann relevant, wenn ein nicht funktionierendes Signal zur Warnung vor Gefahren wie etwa Glattels aufgrund eines technischen Fehlers nicht funktioniert und so falsches Vertrauen weckt.

7) § 48 Abs 4 und 5 StVO.

8) Vgl dazu *Hauenschild*, Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Übertragung der ehemaligen Bundesstraßen B auf die Länder, ZVR 2003, 380.

9) Vgl zB § 43 StVO. Zum Charakter als Verordnung vgl ausführlich *Ohlinger*, Die rechtlichen Handlungsformen der Straßenpolizei, ZVR 1974, 289 ff.

10) Vgl §§ 94 ff StVO. Hinsichtlich der in erster Linie betroffenen Autobahnen ist gem § 94a StVO die jeweilige LReg zur Erlassung von Verordnungen zuständig. Die Kundmachung erfolgt sodann durch die für das Anbringen der Straßenverkehrszeichen zuständigen Straßenerhalter (vgl §§ 98 Abs 3 iVm 44 Abs 1 iVm 48, 51 f StVO).

11) Also eine Verordnung, wonach zB bei unterschiedlichen Verkehrsdichten automatisch daran angepasste Geschwindigkeiten gelten und vom System angezeigt werden sollen.

12) § 36 Abs 2 StVO gibt auch Organen der öff Aufsicht die Möglichkeit, den Verkehr eigenständig zu regeln. Dies erfolgt allerdings nicht „automatisch“, sondern nach jeweiliger Auslösung des Signals durch das Organ. Auch die automatische Auslösung der Ampelzeichen ist von der Gesamtverordnung mitumfasst, vgl *Ohlinger*, Die rechtlichen Handlungsformen der Straßenpolizei, ZVR 1974, 299.

lit b Z 1 die Grundlage für bloß vorübergehende Verkehrsbeschränkungen. Die Umstände, von denen diese Verkehrsbeschränkungen abhängen, können auch kurzfristig veränderlich sein, wie insb das Abstellen auf das jeweilige Wetter. Das bedeutet etwa, dass die Wirksamkeit mancher Verordnungen von den Wetterbedingungen abhängt – scheint die Sonne, so gilt eine andere Regelung als bei Regen (§ 54 regelt entsprechende Zusatztafeln, die auf Umstände hinweisen, die das Verkehrskennzeichen erläutern).<sup>13)</sup>

Umgelegt auf die Verkehrstelematik kann man nun argumentieren, dass es nach der geltenden Rechtslage also vorgesehen ist, dass von veränderlichen, dynamischen Faktoren uU kurzfristige Verkehrsbeschränkungen abhängig gemacht werden. Da die StVO jedoch keine Grundlage für eine einzige Verordnung kennt, die verschiedene Vorschriften wie etwa unterschiedliche Geschwindigkeiten anordnet, müssen jedoch mehrere Verordnungen erlassen werden, um das Ziel einer Verkehrsregelung mittels Wechselverkehrszeichen zu erreichen. Diese Verordnungen können zB gestaffelt erlassen werden: Anknüpfend an eine bestimmte Verkehrsdichte, die mittels Kameras festgestellt wird, ist eine jeweils andere, genau festgelegte Geschwindigkeitsbeschränkung für ein und dasselbe Straßenstück anwendbar. Auch wenn keine ausdrückliche gesetzliche Grundlage für derartige Verordnungen besteht, scheint es also zulässig, die bisher für die Verordnungserlassung bereits maßgeblichen Parameter – wie etwa die Regenmenge oder die Verkehrsdichte – mittels Verkehrstelematik zu messen und zur Grundlage einer Verordnung zu machen.

#### b) Kundmachung durch Verkehrsbeeinflussungsanlagen

Hauptsächlichste Hindernis für die Aufstellung von Wechselverkehrszeichen war bis zur Nov der StVO 2004 jedoch die Kundmachung solcher gestaffelter Verordnungen. Die StVO kennt solche Verordnungen nicht. Grundsätzlich sind Straßenverkehrszeichen als „Schilder aus festem Material“ anzubringen (§ 44 Abs 1 iVm § 48 StVO). Mit Anbringung eines solchen Zeichens tritt die Verordnung in Kraft. Einzige Ausnahme ist jedoch § 48 Abs 1 a StVO, wonach auch optische oder elektronische Anzeigevorrichtungen Verwendung finden können. Auch diese Anzeigevorrichtungen dienen jedoch nicht von vornherein zur Wiedergabe verschiedener Verordnungen, sondern geben – genauso wie Schilder aus festem Material – statische Informationen wieder.

In einem Aktenvermerk ist jedoch bei beiden Kundmachungsarten die Anbringung des Verkehrszeichens zeitlich festzuhalten. Dieser Aktenvermerk ist aus mehreren Gründen entscheidend. Er dokumentiert einerseits den Zeitpunkt des Geltungsbeginns der Verordnung und dient auch dazu, um in späteren Verfahren den Geltungsbeginn einer Verordnung nachweisen zu können.

Optische Vorrichtungen geben demnach die Möglichkeit, verschiedene Verordnungen mittels derselben Anzeigevorrichtung kundzumachen, wenn dies in den zugrunde liegenden Verordnungen so angeordnet wurde.<sup>14)</sup> Da der Gesetzgeber erkannt hat, dass diesem

System der Wechselverkehrszeichen jedoch die Verpflichtung zum Festhalten des Geltungsbeginns mittels eines Aktenvermerks entgegensteht, wurde mit BGBl I 2004/94 § 44 Abs 1 a StVO geschaffen: Demzufolge entfällt die Verpflichtung, einen Aktenvermerk über die Aufstellung eines Verkehrszeichens zu erstellen, wenn Verkehrsverbote, Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrserleichterungen für den Fall zeitlich nicht vorherbestimmbarer Verkehrsbedingungen verordnet werden und die Kundmachung dieser Verordnung im Rahmen eines Verkehrsbeeinflussungssystems erfolgt, das selbsttätig bei Eintritt und für die Dauer dieser Verkehrsbedingungen<sup>15)</sup> die entsprechenden Straßenverkehrszeichen anzeigt. Als Ausgleich für das Fehlen des Aktenvermerks hat dieses Verkehrsbeeinflussungssystem die genauen Zeitpunkte der Anzeige sowie den angezeigten Inhalt aufzuzeichnen. Entsprechend dem bisherigen § 44 Abs 1 StVO ist außerdem geregelt, dass Parteien iSd § 8 AVG Einsicht in diese Aufzeichnungen haben.

#### c) Gültigkeitsbeginn und Ende der Verordnung

Auch diese Lösung wirft dennoch einige Probleme auf. An der Spitze steht ein praktisches Problem. Es ist wohl nicht zu verhindern, dass derartige Verkehrsbeeinflussungsanlagen sehr häufig „umspringen“ und damit immer wieder unterschiedliche Geschwindigkeitsbeschränkungen anzeigen. Es ist jedoch unerlässlich, dass eine Verordnung wahrnehmbar ist.<sup>16)</sup> Wenn also ein Verkehrsteilnehmer die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht rechtzeitig wahrnehmen konnte, weil er zu dem Zeitpunkt, in dem die Geschwindigkeitsbeschränkung angezeigt wurde, an der Tafel noch nicht vorbeigefahren ist bzw er die Tafel nicht ausreichend wahrnehmen konnte, so kann der Verkehrsteilnehmer wegen Übertretung dieser Beschränkung nicht bestraft werden, da ihm gegenüber die Verordnung nicht gehörig kundgemacht wurde.<sup>17)</sup>

13) Es besteht dabei auch insofern ein Unterschied zur Ampelregelung, als nicht automatisch, unabhängig vom Verkehrsgeschehen, bzw vom Verkehrsteilnehmer ausgelöst, eine bestimmte Verkehrsregelung Anwendung findet, sondern die aktuellen Verkehrsbedingungen über die Anwendbarkeit entscheiden.

14) Die StVO-konforme Verordnung für beispielsweise gestaffelte Geschwindigkeitsbeschränkungen für bestimmte Verkehrsdichten hätte daher einerseits die Geschwindigkeitsbeschränkung zu enthalten, die ab einer bestimmten Verkehrsdichte gilt, sowie andererseits die Sensoren, die diese Verkehrsdichte messen. Es können dabei – mittels einer „gestaffelten“ Verordnung – verschiedene Geschwindigkeitsbeschränkungen für ein und dieselbe Strecke verordnet werden.

15) Das Gesetz nennt exemplarisch Regen, Schneefall oder besondere Verkehrsdichte.

16) *Dittrich/Stolzlechner*, Straßenverkehrsordnung § 44, Anm 16 zu § 44 StVO.

17) Vgl *Rill*, Art 18 B-VG, in *Rill/Schäffer* (Hrsg), BVR Komm Rz 99. Verscharfend tritt hinzu, dass im Gegensatz zur Ampelregelung eine Anzeige der Veränderung fehlt. Während bei der Ampel durch das Blinken bzw durch das gelbe Zeichen angekündigt wird, dass eine Veränderung stattfindet, gibt es keine Vorankündigung bei Verkehrsbeeinflussungssystemen. Überdies ist eine Veränderung nicht nur linear wie bei der Ampel möglich, sondern bei mehreren Geschwindigkeitsbegrenzungen sowohl eine Erhöhung als auch eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit denkbar. Insofern wäre es wünschenswert, dass einerseits eine Ankündigung der nächsten zulässigen Höchstgeschwindigkeit stattfinden würde, und überdies nur standardisierte Höchstgeschwindigkeiten angezeigt werden dürfen, etwa nur 30, 50, 80, 100 und 130 km/h. All dies zeigt auf, dass – ähnlich wie bei Ampeln – eine umfassende eigenständige gesetzliche Regelung für Wechselverkehrszeichen dringend notwendig wäre.

Ob die Verkehrsbeschränkung für den Verkehrsteilnehmer überhaupt erkennbar war, müsste somit in jedem einzelnen Verfahren geklärt werden. Eine Verkehrskontrolle ohne exakte Angabe der exakten Zeit ist daher nicht mehr möglich. Überwacht zB ein Straßenaufsichtsorgan den Verkehr mittels Radarüberwachung, so müsste das Straßenaufsichtsorgan jederzeit wissen, welche Geschwindigkeitsbeschränkungen seit exakt welchem Zeitpunkt kundgemacht wurden. Andernfalls könnte jede Geschwindigkeitsüberschreitung vom Verkehrsteilnehmer damit entkräftet werden, dass er angibt, ihm gegenüber sei die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht gehörig kundgemacht gewesen.<sup>18)</sup>

Andererseits stellt sich ein solches Kontrollproblem auch umgekehrt. Die **aktuell geltende Geschwindigkeitsbegrenzung** ist bei einem – aus Sicht des Lenkers unvorhersehbaren – Wechsel ein **Beweisproblem**, falls dieser von Organen der Straßenaufsicht angehalten wird. Lediglich Verkehrsbeeinflussungssysteme iSd § 44 Abs 1 a StVO können nachträglich herangezogen werden: Gesetzlich ist jedoch – problematischer Weise – nicht vorgesehen, dass solche Daten auch von einem Straßenaufsichtsorgan bei einer Verkehrskontrolle abgerufen werden können. Dies kann im Hinblick auf die **fehlende Möglichkeit** für den Lenker, schon beim „Angebot“ einer **Organstrafverfügung die Stichhaltigkeit des Vorwurfs der Verkehrsübertretung zu überprüfen**, problematisch sein.

In der Praxis wird deshalb die Einhaltung beispielsweise von Geschwindigkeitsbeschränkungen mittels Verkehrsbeeinflussungssystemen wohl ausschließlich vollautomatisch vorgenommen werden.

Dies führt zur Frage nach dem Charakter der jeweiligen Anzeigen. Fraglich ist nämlich, ob jede einzelne Anzeige eine eigene Verordnung darstellt, oder ob sie bloß, vom Gesamtwillen der Verordnung getragen, jeweils andere Zeichen angibt. Diese Diskussion wurde bereits zum Thema „Regelung des Verkehrs mittels Ampelregelung“ geführt und in der Weise entschieden, dass die Gesamtverordnung – Regelung mittels Ampelanlage – durch die Anbringung der Ampelanlage umgesetzt wird und sämtliche Zeichen, die von dieser Ampel angezeigt werden, von diesem Gesamtwillen der Verordnung getragen sind. Nicht jedes Umschalten zwischen den verschiedenen Lichtern einer Ampel stellt eine neue Verordnung dar.<sup>19)</sup>

Im vorliegenden Fall der Wechselverkehrszeichen ist genau **diese Frage für jede verschiedene Verkehrsbeeinflussungsanlage zu prüfen**. Werden wie im zuvor genannten Beispiel verschiedene Verordnungen mittels ein und derselben Anzeigeeinrichtung kundgemacht und springt diese Anzeigeeinrichtung immer wieder je nach Verkehrsbedingungen um, so ist **jede einzelne Anzeige als neue Verordnung zu werten**.

### C. Von On-Board Units im Allgemeinen und Fahrerassistenzsystemen im Speziellen

#### 1. Allgemein

Wie auf der Straße Verkehrsmanagement- und Verkehrsbeeinflussungsanlagen errichtet werden, so werden auch Kfz elektronisch aufgerüstet, um dem Fahr-

zeuglenker mehr Komfort, mehr Sicherheit und mehr Informationen zu bieten. In solchen Fällen werden also zusätzliche elektronische Apparaturen „on board“ zur Verfügung gestellt. Die zunehmende Anzahl von On-Board Units (kurz: OBUs) im elektronischen Info- und Entertainment Center des Kfz der Zukunft weist bekannte rechtliche Probleme auf,<sup>20)</sup> allerdings in anderer Quantität. Eine bereits jetzt schon gängige Anwendung von OBUs im Kfz ist der Einsatz von **Navigationsystemen**, die in Zukunft nicht nur mit den Stau-meldungen von Radiostationen (indirekte Informationen) gekoppelt werden sollen, sondern auch direkt mit der „Intelligenten Infrastruktur“<sup>21)</sup> an der Straße kommunizieren sollen.

#### 2. Beeinflussung des Kfz und des Fahrers durch On-Board Units

Der Einbau zusätzlicher Applikationen in das Kfz wirft zuallererst die Frage nach der Auswirkung dieser Einrichtung auf das Kfz selbst auf. Nachdem die zusätzlichen elektronischen Beeinflussungen keinen Sonderfall für das Kraftfahrrecht darstellen, kommen die **allgemeinen Regelungen des § 4 KFG** zur Anwendung.<sup>22)</sup> So müssen Kfz schon generell „verkehrs- und betriebs-sicher gebaut und ausgerüstet sein“ (§ 4 Abs 1 KFG). Die Hersteller von OBUs sind somit ohnedies verpflichtet, die Beeinflussung anderer elektronischer Systeme in Kfz zu berücksichtigen.<sup>23)</sup> Durch die zunehmende Anzahl von OBUs in Kfz – man denke neben Navigations-systemen und Soundsystemen auch daran, dass Fahrer-assistenzsysteme elektronisch unterstützt sind – wird aber die Wahrung der „Betriebssicherheit“ zu einer immer größer werdenden Herausforderung für die Technik und somit schadenersatzrechtlich relevant.<sup>24)</sup>

Darüber hinaus stellt die Installation von OBUs auch die Gefahr einer Beeinflussung des Lenkers dar. Wird die OBU im Blickwinkel des Fahrers installiert, greift ebenfalls § 4 KFG ein, der verlangt, dass „die Sicht

18) So *Dittrich/Stolzlechner*, Straßenverkehrsordnung, Anm 18 zu § 44 StVO.

19) *Öhlinger*, Die rechtlichen Handlungsformen der Straßenpolizei, ZVR 1974, 296; aA *Dittrich/Stolzlechner*, Straßenverkehrsordnung, Anm 4 zu § 36 StVO, die davon ausgehen, dass Arm- und Lichtzeichen keine Ordnungsqualität zukommt.

20) So wurden etwa in den Vereinigten Staaten der 30er Jahre des 20. Jhdts Radios als Ablenkung für den Lenker empfunden und deshalb in bestimmten Bundesstaaten auch verboten. Vgl. *Hentzen*, Comment: The Trouble With Telematics: The Uneasy Marriage of Wireless Technology and Automobiles, University of Missouri at Kansas City Law Review 2001, Rev 845, 56.

21) „Intelligente Infrastruktur“ (kurz I2) ist auch die Bezeichnung der vom BMVIT ins Leben gerufenen Initiative im Bereich der technischen Weiterentwicklung verkehrstelematischer Infrastrukturmaßnahmen in Österreich.

22) „Kraftfahrzeuge ... müssen so gebaut und ausgerüstet sein, daß durch ihren sachgemäßen Betrieb weder Gefahren für den Lenker oder beförderte Personen oder für andere Straßenbenützer noch Beschädigungen der Straße oder schädliche Erschütterungen noch übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch, schädliche Luftverunreinigungen oder vermeidbare Beschmutzungen anderer Straßenbenützer oder ihrer Fahrzeuge entstehen. Sie müssen so gebaut und ausgerüstet sein, daß der Lenker, beförderte Personen und andere Straßenbenützer bei Verkehrsunfällen möglichst geschützt sind ...“ (Auszug aus § 4 Abs 2 KFG).

23) Die Überprüfung der Funktionstüchtigkeit erfolgt auch wie bisher durch Beh, die gem §§ 57 a, 58 KFG dazu befugt sind.

24) Man stelle sich vor, dass die elektronische Unterstützung eines DVD-Video-systems auf den Rücksitzen das elektronische Bremssystem des Kfz beeinflusst.

vom Lenkerplatz aus ... für das sichere Lenken des Fahrzeuges ausreichen [muss].<sup>25)</sup> Diese Bestimmung wird bei den Pflichten des Lenkers eines Kfz in § 102 KFG wiederholt. Überdies werden in § 102 Abs 3 KFG Regelungen für die Benützung von Mobiltelefonen festgelegt und die Pflicht normiert, dass der Fahrer die Lenkvorrichtung während des Fahrens zumindest mit einer Hand festhalten muss. Bei der Ausweitung von elektronischen Applikationen in Kfz sind diese Vorgaben zu berücksichtigen. Dies hat zB bereits dazu geführt, dass in die Lenkvorrichtung weitere Applikationen eingebaut wurden, die während des Lenkens die zusätzliche Bedienung von weiteren OBU's ermöglicht. Da der Fahrer generell gem § 7 StVO dazu verpflichtet ist, ohne Gefährdung, Behinderung oder Belästigung anderer Straßenbenützer zu fahren, sind iS der Verkehrssicherheit die rechtlich zulässigen Möglichkeiten der Verwendung zusätzlicher Applikationen abstrakt begrenzt. Eine weitere Konkretisierung der diesbezüglichen Pflichten der Hersteller derartiger OBU's bzw der Pflichten der Lenker wäre wünschenswert.

Während die österr Rechtsordnung diesbezüglich keine konkreteren Vorschriften kennt, gibt es auf gemeinschaftsrechtlicher Ebene eine Empfehlung der Kommission v 21. 12. 1999 über sichere und effiziente On-Board-Informations- und Kommunikationssysteme: den sog Europäischen Grundsatzkatalog zur Mensch-Maschine-Schnittstelle (2000/53/EG), ABl L 19/64 v 25. 1. 2000.<sup>26)</sup> Unter Berücksichtigung technischer Normen<sup>27)</sup> werden Grundsätze für das Zusammenwirken von Fahrer und dem elektronischen System festgelegt. Dabei wird etwa auf die Aufmerksamkeit abgestellt, die der Fahrer für die Bedienung der Geräte aufwenden muss, oder die optische Gestaltung derartiger Geräte sowie den Inhalt der Informationen, die zu keinem gefährdenden Verhalten des Lenkers führen sollen. Wichtig ist auch die Erkennbarkeit von Funktionsstörungen und die Beherrschbarkeit des Kfz bei Ausfall der Zusatzapplikationen.

### 3. Grenzen von Fahrerassistenzsystemen

Als Fahrerassistenzsysteme sind elektronisch gesteuerte Unterstützungen des Lenkers zu verstehen, also Geschwindigkeitsregler (Tempomaten), Bremsunterstützungen, Lenkunterstützungen bei Kurvenverhalten oder Kombinationen der genannten (etwa Abstandsregler). Das zentrale verkehrsrechtliche Kriterium bei **Fahrerassistenzsystemen** besteht in der Frage, inwieweit es dem Fahrzeuglenker möglich ist, das **Fahrverhalten des Kfz** zu beeinflussen.<sup>28)</sup>

Die **Allgemeinen Fahrregeln** gem § 7 StVO sehen vor, dass der Lenker ohne Gefährdung und Behinderung anderer Straßenverkehrsteilnehmer sein Fahrzeug zu benützen hat. Die Eingriffsmöglichkeiten durch automatische Systeme auf das Auto dürfen die Möglichkeiten des Lenkers, die Kriterien des § 7 StVO zu erfüllen, nicht behindern. Auch das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr verlangt, dass Fahrzeuge einen Führer haben und diese das Fahrzeug beherrschen können müssen.<sup>29)</sup> Insoweit sind zumindest „**Overruling**“-Möglichkeiten für den Lenker vorzusehen. Diese Overruling-Option ermöglicht dem Lenker

den jeweiligen Eingriff in das Fahrverhalten. Eine ständige aktive Beherrschung, die nicht durch elektronische Systeme ergänzt wird, ist rechtlich nicht geboten.<sup>30)</sup> Die **Verantwortlichkeit** durch Einsatz solcher Systeme **kann dem Fahrer** dadurch aus dem Blickwinkel der StVO **nicht abgenommen werden**. Insoweit ist der Fahrer aus straßenverkehrsrechtlicher Perspektive verpflichtet, bei entsprechender Notwendigkeit in der jeweiligen Verkehrssituation zu reagieren. Fraglich ist aber, ob eine Grenze der Abnahme der ständigen Beherrschung gesehen werden kann, also die prinzipielle Passivität des Fahrers aufgrund der Automationsunterstützung zu einer Neukonzeption der Regelung des allgemeinen Fahrverhaltens der StVO führen sollte. Der rechtliche Status-Quo gibt derartigen Überlegungen aber keinen Platz. Dass der Lenker beim Betrieb des Fahrzeugs durch ein elektronisches System unterstützt wird, entbindet diesen nicht von der Pflicht zur Beachtung der Vorschriften. Es verändert sich aber uU seine Pflicht in der Weise, dass er das ordnungsgemäße Funktionieren seines Fahrzeugs zu überwachen hat.

Durch den zunehmenden Einsatz von Fahrerassistenzsystemen sind auch die Anforderungen der fachlichen Befähigung gem § 10 FSG an die Kandidaten für die Fahrprüfung anzupassen. Der Umgang mit Fahrerassistenzsystemen sollte daher von Fahrschulen sowohl theoretisch als auch praktisch vermittelt werden.

Im Fall von **Fehlfunktionen derartiger Fahrerassistenzsysteme** sind das KFG und das VStG nach bisherigem Verständnis anzuwenden. Wenn also dem Lenker vor Inbetriebnahme des Fahrzeugs bekannt war, dass ein Fahrerassistenzsystem defekt ist, darf er das **Fahrzeug nicht in Betrieb nehmen (§ 102 Abs 1 KFG)**. Wenn es zu einem **Defekt während der Fahrt** kommt, der dem Lenker vorher nicht bekannt war, und es dadurch zu einer Verwaltungsübertretung iSd

25) Vgl allgemein dazu *Janker*, Rechtsfragen beim Einsatz von Telematik-Systemen, DAR 1995, 475.

26) Überdies sind gemeinschaftsrechtliche Regelungen über das Sichtfeld des Fahrers von Kfz, RL 90/630/EWG der Kommission vom 30. 10. 1990, ABl. L 341 v 6. 12. 1990, S 20, über die Innenausstattung der Kfz, RL 74/60/EWG des Rates v 17. 12. 1973, ABl. L 38 v 11. 2. 1974, S 2, und die RL 78/316/EWG des Rates v 21. 12. 1977, ABl. L 81 v 28. 3. 1978, S 3, über Gebrauchsanleitungen für technische Konsumgüter, die Entschlüsselung des Rates v 17. 12. 1998 ABl. C 411 v 31. 12. 1998, S 24, sowie über die allgemeine Produktsicherheit die RL 92/59/EWG des Rates v 29. 6. 1992, ABl. L 228 v 11. 8. 1992, S 24, zu beachten.

27) ISO 2575 Straßenfahrzeuge – Symbole für Bedientelle, Anzeigeelemente und Warngeräte; ISO 4513 Straßenfahrzeuge – Sicht; Verfahren zur Einführung von Augenellipsen für die Augenlage des Fahrers; ISO 4040 Straßenfahrzeuge – Anordnung der Handbedientelle, Anzeigeelemente und Kontrollgeräte; ISO 3958 Straßenfahrzeuge – Personenkraftwagen – Handreichweiten des Fahrzeugführers; ISO (DIS) 15005 Road Vehicles – Traffic Information and Control Systems (TICS) Dialogue Management Principles; ISO (DIS) 15006 Road Vehicles – Traffic Information and Control Systems (TICS) Auditory Presentation of Information; ISO (DIS) 15008 Road Vehicles – Traffic Information and Control Systems (TICS) Ergonomic aspects of In-Vehicle Information Presentation; ISO (DIS) 11429 Ergonomisches System akustischer und optischer Gefahrensignale und Informationssignale. Sämtliche Normen werden von Zeit zu Zeit überarbeitet, so dass die Nutzer dieses Grundsatzkatalogs die jeweils neueste Ausgabe der hier angegebenen Normen anwenden sollen.

28) Vgl zu Fahrerassistenzsystemen *Vogt*, Fahrerassistenzsysteme: Neue Technik – Neue Rechtsfragen? NZV 2003, 154 ff.

29) Vgl Art 8 und 13 Wiener Übk zum Straßenverkehr. *Berz*, Fahrerassistenzsysteme: Allgemeine Verkehrssicherheit und individueller Nutzen, ZVS 2002, H 48, 3.

30) *AA Berz*, Fahrerassistenzsysteme: Allgemeine Verkehrssicherheit und individueller Nutzen, ZVS 2002, H 48, 4.

§ 99 StVO kommt, kann die Schuld des Lenkers dann ausgeschlossen sein, wenn dem Lenker **kein Vorwurf** zu machen ist und die Übertretung auf das Fahrerassistenzsystem zurückzuführen ist.

#### D. Verkehrstelematik bei Unfällen: Lebensrettung oder Überwachung?

##### 1. Allgemein

Auch im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen ist der Einsatz von Verkehrstelematik angedacht. Diesbezüglich seien zwei Applikationen hervorgehoben: Einerseits MayDay-Systeme, durch die bei einem Verkehrsunfall die nächste Gendarmerie- oder Rettungsstelle automatisch verständigt wird und andererseits Unfalldatenschreiber (UDS), die ähnlich der Black-Box bei Flugzeugen, die relevanten Daten vor dem Unfall aufzeichnen und abspeichern. MayDay-Systeme können etwa bei ansonsten unbemerkten Autounfällen, etwa in der Nacht, Leben retten; UDS-Systeme helfen der Unfallursachenforschung wesentlich weiter und können einen Beitrag zur Verbesserung von Kfz leisten.<sup>31)</sup> Während bei MayDay-Systemen tendenziell organisatorische Fragen der Umsetzung im Vordergrund stehen,<sup>32)</sup> sind bei UDS unterschiedliche rechtliche Fragestellungen näher zu behandeln.

Es gibt mehrere Zwecke, die mit der Verwendung von UDS verfolgt werden können. Wie bereits erwähnt, kann die mit UDS verbundene Zielsetzung in der Wissensermittlung von Unfalldaten für die Verkehrssicherheitsforschung liegen. Eine präventive Unfallursachenforschung kann auf diese Weise langfristig erfolgen.<sup>33)</sup> Die Verwertung der UDS zu Zwecken der Unfallforschung (§ 96 StVO) ist mit einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage möglich, soweit diese Daten nicht für andere Zwecke weiter verwendet werden würden.<sup>34)</sup>

##### 2. Herausgabepflicht und materielle Anklagepflicht

Die Ergebnisse von UDS geben Aufschluss über die Ursachen eines Unfalls. Diese Resultate sind vor allem in Zivil- und Strafprozessen, die sich an einen Verkehrsunfall knüpfen können, von großem Interesse. So könnte der Einbau von UDS verpflichtend vorgesehen werden, um für Strafprozesse, seien es gerichtliche oder verwaltungsbehördliche Verfahren, zum Erkennen der materiellen Wahrheit neue Beweise verfügbar zu haben. **Eine derartige Verpflichtung zum Einbau eines UDS bedürfte einer kraftfahrrechtlichen Grundlage.**

Ob der Einbau freiwillig erfolgt oder aufgrund gesetzlicher Verpflichtung – eine Herausgabepflicht des UDS für den Fahrzeughalter bzw. Fahrzeuglenker zum Zwecke der Verwertung in einem Strafverfahren steht in einem Spannungsverhältnis zum **Verbot der Selbstbezeichnung gem Art 90 Abs 2 B-VG**. Bei einer gesetzlichen Verpflichtung stellt sich die Frage, inwieweit nur Neuwagen mit derartiger Ausrüstung bestückt werden müssten. Dies hätte nämlich zur Folge, dass das Nebeneinander von Fahrzeugen mit bzw. ohne UDS mit dem verfassungsrechtlich gebotenen **Gleichheitsgrundsatz gem Art 7 B-VG** in Konflikt geraten würde.

Die Rsp des EGMR in Bezug auf **Art 6 MRK** – dem Recht auf ein faires Verfahren – die ebenfalls das Recht, sich nicht selbst einer Straftat beschuldigen zu müssen, kennt, geht allerdings nicht so weit, sondern ist auf Beweise begrenzt, die der Beschuldigte selbst erzeugt, wie etwa eine Zeugenaussage.<sup>35)</sup> Die unabhängig vom Willen der Person des Beschuldigten erzeugten Beweise, wie etwa Atem-, Blut- oder Körpergewebeproben, sind von der Rsp des EGMR nicht erfasst; ein „Zwang zur eigenhändigen Herausgabe von Beweismaterial“ ist allerdings geschützt.<sup>36)</sup>

Im Gegensatz dazu ist die Rsp des VfGH im Rahmen des Art 90 Abs 2 B-VG restriktiver: Zur Zulässigkeit der Blutabnahme hat der VfGH in VfSlg 11.923/1988 festgehalten: „Daß für eine zwangsweise, trotz Weigerung der betroffenen Person von der Behörde veranlasste Blutabnahme § 5 Abs 6 StVO keine hinreichende Rechtsgrundlage bildet, ergibt sich aber auch systematisch gesehen aus dem Charakter dieser Verfassungsbestimmung als Ausnahmevorschrift zu Art 90 Abs 2 B-VG. Wie der VfGH unter Berufung auf seine Erk VfSlg 5235 und 5295/1966 in VfSlg 9950/1984 und 10291/1984 ausgeführt hat, bewirkt auch das im Verwaltungsstrafverfahren in seiner **materiellen Bedeutung** anzuwendende **Anklageprinzip** nach Art 90 Abs 2 B-VG, dass der Beschuldigte eines Strafverfahrens nicht Objekt dieses Verfahrens, sondern Subjekt, also Prozesspartei ist. Jeder **gegen einen Beschuldigten gerichtete behördliche Eingriff**, der diesen unter Strafsanktion verpflichtet, an der **Wahrheitsfindung** durch ein mündliches Geständnis oder dergestalt **mitzuwirken**, dass er seinen Körper für medizinische Eingriffe, mit anderen Worten als Beweismittel (gegen sich selbst) zur Verfügung stellt, **widerspricht dem Anklageprinzip** (so auch VfSlg 10976/1986). Mit Rücksicht auf diesen verfassungsrechtlichen Grundsatz musste der Verfassungsgesetzgeber (wie im [...] AB, S 3 f, zum Ausdruck gelangt und von *Weiler*, Die zwangsweise Blutabnahme in der Strafrechtspflege als verfassungsrechtliches Problem, ZVR 1958, 183 ff, vorher literarisch in überzeugender Form dargelegt wurde) § 5 Abs 6 StVO als **Verfassungsbestimmung beschließen** und bezeichnen, um zum Zweck der erleichterten strafrechtlichen Verfolgung von Verkehrsdelikten eine **Ausnahmebestimmung zu schaffen.** →

31) Diesbezüglich sei auf die Entwicklung der gemeinschaftsrechtlichen Rechtslage hingewiesen, die zunehmend die Einrichtung von unabhängigen Unfalluntersuchungsstellen vorsieht. Vgl. *Hauenschild/Lachmayer*, Unabhängige Unfalluntersuchung, ZVR 2003, 27 ff.

32) Rechtlich relevant kann bei diesen etwa die Bestimmung des § 4 StVO werden, der in Abs 5 ff leg cit eine Gebühr vorsieht, für den Fall, dass bei einem Verkehrsunfall bloßer Sachschaden eingetreten ist oder die am Verkehrsunfall Beteiligten sich gegenseitig Name und Anschrift nicht nachweisen können. Da die verkehrstelematische Applikation aber nicht zwischen Sach- und Personenschaden differenzieren kann, wird die automatisierte Verständigung der Polizei – soweit der Einsatz von MayDay-Systemen auch gesetzlich vorgesehen werden soll – auch eine Neuregelung des § 4 StVO erfordern.

33) Vgl. *Graeger*, Unfalldatenspeicher, NZV 2004, 18 f; aA *Brenner*, Der Einsatz von Unfalldatenspeichern im Lichte der Vorgaben des Verfassungsrechts, NZV 2003, 365.

34) Die Kfz-Lenker müssten im Hinblick auf die verfassungsrechtlichen Vorgaben mittels Beweisverwertungsverbots abgesichert werden.

35) *Saunders/United Kingdom*, 17. 12. 1996, RJD 1996-VI.

36) Vgl. *Grabenwarter*, EMRK (2003) 385.

### 3. Beweisverwertung

Auch die Beschlagnahme von Gegenständen zur Umgehung eines Aussageverweigerungsrechts ist nach dieser Rsp nicht zulässig, wie sich aus VfSlg 10.291/1984 ergibt: In diesem Verfahren sollten Unterlagen eines RA beschlagnahmt werden, die in einem Finanzstrafverfahren dem Zeugnisunterschlagungsrecht unterliegen könnten. Der VfGH folgerte, dass eine derartige Beschlagnahme eine Umgehung des Zeugnisunterschlagungsrechts darstellen könnte: Er führt unter Zitierung höchstgerichtlicher Judikatur Folgendes aus: „Das Zeugnisverweigerungsrecht (dürfe) nicht durch andere Maßnahmen (Beschlagnahme, Abhörung des Fernsprechkverkehrs usw) umgangen werden [...] So hat der OGH in einem U 15. 1. 1974, 10 Os 2/74 (St 45/1 EvBl. 1974/193) bekräftigt, dass die unter das Beweisthemenvorbot des § 152 Abs 1 Z 2 StPO fallende Information der Beschlagnahme und Verwertung zu Zwecken der strafgerichtlichen Untersuchung entzogen und den Inhabern sofort zurückzustellen ist. Der VfGH hatte sich mit dem Zusammenhang von Zeugnisverweigerungsrecht und Beschlagnahmeverbot bisher nicht zu befassen, doch findet sich das Verbot, den Geheimnisschutz zu umgehen, in anderem Zusammenhang in den Erk VfSlg 6694/1972 und 8322/1978:

Im Erk VfSlg 6694/1972 wurde ausgesprochen, dass eine Auslegung des § 184 BAO über die **Schätzungsbefugnis der Beh** es sachlich nicht rechtfertige und den **Gleichheitsgrundsatz verletze**, wenn die Schätzungsbefugnis der AbgabenBeh lediglich aus der **Verweigerung der Vorlage von Unterlagen oder von Auskünften durch den RA** abgeleitet wird, die dieser aufgrund seiner gesetzlich auferlegten Verschwiegenheitspflicht nicht vorlegen oder erteilen darf. Daraus folgert der VfGH, dass § 184 BAO dem Abgabepflichtigen kein Verhalten aufträgt, das ihm aufgrund seiner Verschwiegenheitspflicht verboten ist. Daher kann aus der Befolgung dieser Verschwiegenheitspflicht durch den abgabepflichtigen RA die Schätzungsbefugnis der Beh nicht abgeleitet werden. Der VfGH hat in seinem Erk VfSlg 8322/1978 an dieser Auffassung festgehalten.

Den Entscheidungen der Höchstgerichte liegt somit die Überlegung zugrunde, dass das durch Gesetz eingeräumte **Entschlagungsrecht nicht auf Umwegen**, sei es über Beschlagnahme, sei es durch indirekte Druckmittel (Schätzungen nach § 184 BAO usw) zunichte gemacht werden soll.

Der VfGH teilt die Ansicht der BReg, dass auch die **StPO keine ausdrückliche Beschränkung des Beschlagnahmerechts** vorsieht und diese Beschränkung erst auf interpretativem Wege aus den Bestimmungen der §§ 143 Abs 1 StPO (Beschlagnahme) und § 139 Abs 1 StPO (Hausdurchsuchung) ... gewonnen wird.“

Daraus ergibt sich für die Frage der Verwendung der **Unfalldatenschreiber**, dass eine **zwangsweise Verwendung** dieser Datenschreiber aus verfassungsrechtlichen Gründen **nicht zulässig** ist. Vielmehr können diese Daten nur verwendet werden, wenn sie einerseits **freiwillig herausgegeben werden** oder ein **Zeugnisentschlagungsrecht** nicht in Betracht kommt. Im Fall des Verdachts, ein bestimmter Lenker habe einen Unfall verursacht, werden aber gerade dessen Ausführungen über seine Fahrweise dem Zeugnisentschlagungsrecht

unterliegen, da sie auf eine Sorgfaltswidrigkeit und daraus folgende Strafbarkeit des Lenkers Rückschlüsse zulassen. Dass die **Nichtherausgabe des Unfalldatenschreibers vom Richter gewertet** werden kann, entspricht allerdings dem Grundsatz der freien Beweiswürdigung.

### 4. Privatleben und Datenschutz<sup>37)</sup>

Die durch den UDS erfassten Daten sind aus der Perspektive eines Informationseingriffs unter dem Schutz durch das Menschenrecht auf Privatleben (Art 8 MRK)<sup>38)</sup> und aufgrund der Erfassung von personenbezogenen Daten in Hinblick auf das Grundrecht auf Datenschutz gem § 1 DSGVO zu betrachten.<sup>39)</sup> Zuerst verlangen diese Grund- und Menschenrechte eine gesetzliche Grundlage, um einen Eingriff in diese überhaupt gestatten zu können. Die gesetzliche Grundlage muss den Zweck des Eingriffs bezeichnen. Die Übertragung von Daten, die etwa zum Zweck der Unfallursachenforschung ermittelt werden, darf aber nicht an die Strafgerichte bzw -behörden weiter übermittelt werden, wenn dafür keine eigene gesetzliche Grundlage besteht.

Sowohl zum Schutz der Rechte und Freiheiten anderer, etwa bei zivilrechtlichen Schadenersatzansprüchen, als auch zum Zweck der öff Ordnung und der Verhinderung strafbarer Handlungen, also auch im Rahmen von Strafprozessen, können Eingriffe in das Recht auf Privatsphäre erfolgen. Die Notwendigkeit eines solchen Eingriffs – etwa durch verpflichtenden Einbau und Herausgabepflicht von UDS als generelle Maßnahme – ist aber durchaus diskussionswürdig. In einer Gesamtabwägung erscheint die Verwendung dieser personenbezogenen Daten zwar eine Vereinfachung des Verfahrens zu ermöglichen, diese allein kann aber nicht als Legitimation für den Grund- und Menschenrechtseingriff herangezogen werden.

### E. Verkehrstelematik – die Zukunft des Verkehrsrechts?

Trotz der beschriebenen Einsatzmöglichkeiten von elektronischen Unterstützungen im Straßenverkehr stehen die verkehrstelematischen Applikationen erst am Anfang.<sup>40)</sup> Bis zur Schaffung futuristischer vollautomatischer Verkehrssysteme auf hochrangigen Straßenverkehrsnetzen ist es aber noch ein weiter Weg. Ein Weg, bei dem Recht und Technik im Zusammenspiel einen

37) Vgl dazu auch *Brenner*, Der Einsatz von Unfalldatenspeichern im Lichte der Vorgaben des Verfassungsrechts, NZV 2003, 362ff.

38) Vgl grundlegend *Stolzlechner*, Der Schutz des Privat- und Familienlebens (Art 8 MRK) im Lichte der Rechtsprechung des VfGH und der Straßburger Instanzen, ÖJZ 1980, 85, 123; *Wiederin*, Art 8 MRK, in *Korinek/Holoubek*, BVR (2002) Rz 51; *Grabenwarter*, EMRK (2003) 207.

39) Vgl zu den datenschutzrechtlichen Vorgaben *Kunnert*, Das „gläserne Auto“ – Überlegungen aus datenschutzrechtlicher Sicht, ZVR 2002, 219ff (allgemein) sowie 234 (krit in Bezug auf die mögliche Erstellung von Mobilitätsprofilen).

40) Die Weiterentwicklung verkehrstelematischer Applikationen sei anhand von Beispielen (elektronischer Führerschein, digitale Kennzeichen, temporäre Öffnung von Straßenverkehrszeichen, Zuflusssteuerungen, verkehrstelematische Überwachung des Straßenverkehrs) angedeutet.

gesellschaftlich sinnvollen Einsatz von Verkehrstelematikapplikationen ermöglichen sollen.

Trotz des zuweilen bestehenden Enthusiasmus hinsichtlich der Digitalisierung von Straßenverkehr sollen die damit verbundenen Ziele und die diesbezüglichen Möglichkeiten der Technik nicht außer Acht gelassen werden. Hinsichtlich der Verbesserung von Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sei darauf hingewiesen, dass die durch den Einsatz von Verkehrstelematik bewirkte Reduktion der Verkehrsintensität durch den jährlichen Zuwachs des Verkehrs relativ rasch aufgehoben wird.<sup>41)</sup> Überdies kann durch die Beschleunigung des Straßenverkehrs umgekehrt auch der Anreiz für den Einzelnen vergrößert werden, auf den Individualverkehr umzusteigen und so beschleunigende, mit beträchtli-

chen Kosten verbundene Effekte wieder aufheben. In Bezug auf die möglichen Verbesserungen der Verkehrssicherheit sei nochmals auf die möglichen Ablenkungen durch On-Board Units hingewiesen, die neue Herausforderungen für die Verkehrssicherheit darstellen.

Die Verkehrstelematik ist ein Teil der Zukunft des Verkehrsrechts, es soll aber durch diese nicht der Blickwinkel auf das traditionelle Verkehrsrecht verstellt werden.

41) Siehe dazu die Ausführungen zu den verkehrlichen Folgen der verkehrstelematischen Applikationen von *Herry Consult* in: Endbericht REGINA, Rechtliche Rahmenbedingungen für Aufbau und Betrieb intelligenter Infrastruktur (2005).

### → In Kürze

Der Beitrag zeigt das Zusammenspiel von Recht und Technik im Anwendungsbereich verkehrstelematischer Applikationen auf. Dabei wird auf Spannungsverhältnisse zwischen Verkehrsleitsystemen – im Besonderen Wechselverkehrszeichen – und das in der StVO angelegte Ordnungsrecht sowie die Problematik von Unfalldatenspeichern im Hinblick auf das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf ein „Verbot der Selbstbezeichnung“ eingegangen.

### → Zum Thema

#### Über die Autoren:

Dr. Herwig Hauenschild ist Rechtsanwaltsanwarter in der KWR Karasek Wietrzyk Rechtsanwälte GmbH in Wien. Kontaktadresse: KWR Karasek Wietrzyk Rechtsanwälte GmbH, Wagramer Straße 19, A-1220 Wien. Tel: (01) 24500-0. E-Mail: herwig.hauenschild@kwr.at. Internet: <http://www.kwr.at>

Dr. Konrad Lachmayer ist Assistent am Institut für Staats- und Verwaltungsrecht der Universität Wien. Kontaktadresse: Schottenbastei 10-16 (Juridicum), A-1010 Wien. Tel: (01) 4277-35473. E-Mail: [konrad.lachmayer@univie.ac.at](mailto:konrad.lachmayer@univie.ac.at)

#### Von denselben Autoren erschienen:

*Hauenschild/Mayr*, Das Doppelbestrafungsverbot in der höchstgerichtlichen Judikatur – Keine Konventionsverletzung bei einer Strafanrechnung? ZVR 2001, 182.

*Hauenschild/Lachmayer*, Unabhängige Unfalluntersuchung, ZVR 2003, 27.

*Lachmayer*, Werbung im Straßenverkehr, ZVR 2003, 370.

## Rechtsprechung

### → Entziehung der Lenkberechtigung – Zuständigkeit für BerE

§ 35 Abs 1, § 41 Abs 1 und 1 a FSG idF VerwaltungsreformG 2001; § 35 Abs 1 FSG id Stammfassung

Nach der Übergangsbestimmung für „anhängige Verfahren“ gem § 41 Abs 1 a FSG ist in Verfahren zur Entziehung der Lenkberechtigung, die vor dem 1. 8. 2002 (in-Kraft-Treten des VerwaltungsreformG 2001) anhängig waren – nach der früheren Rechts-

lage – der LH in zweiter Instanz (nunmehr der UVS) zuständig.

Anhängig ist ein Entziehungsverfahren bereits dann, wenn die Führerscheinebeh – mit Blick auf eine mögliche Entziehungsmaßnahme – konkrete Ermittlungen zu der den Anlass der Entziehung bildenden Tat eingeleitet hat.

ZVR 2005/44

§ 35 Abs 1,  
§ 41 Abs 1 und  
1 a FSG idF  
Verwaltungs-  
reformG 2001;  
§ 35 Abs 1 FSG id  
Stammfassung

VfGH 9. 6. 2004,  
B 1241/03

#### Sachverhalt:

1. Mit Schreiben 10. 12. 2002 teilte die BPolDion Wien dem Bf in Form einer „Verständigung von der Beweisaufnahme“ mit, dass sie beabsichtige, ihm die Lenkberechtigung für die Dauer von 6 Monaten zu entziehen. In dem Schreiben wird ausgeführt, dass „mit B des BG Favoriten v 12. 9. 2002 eine Diversion verfügt“ worden sei, da der Bf „am 18. 12. 2001 den E durch Versetzung

eines Faustschlags ins Gesicht vorsätzlich leicht am Körper verletzt“ habe. Darüber hinaus sei „am 15. 11. 2002 beim Verkehrsamt Wien eine neuerliche Anzeige wegen Verdachts der Körperverletzung und Sachbeschädigung“ gegen den Bf eingelangt.

2. Mit Bescheid 22. 1. 2003 der BPolDion Wien wurde dem Bf die Lenkberechtigung für die Dauer von 6 Monaten entzogen. →