

## zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Einführung einer IP-Adressspeicherung und Weiterentwicklung der Befugnisse zur Datenerhebung im Strafverfahren

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein und anerkannter Verbraucherverband mit über 22,4 Millionen Mitgliedern, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall, Krankheit sowie im häuslichen Bereich beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Der ADAC e.V. setzt sich intensiv für Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung ein. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC e.V. der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschiffahrt. Im Rahmen der Interessenvertretung setzt sich der ADAC e.V. für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC e.V. ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184 sowie im Europäischen Transparenzregister, Registernummer: 02452103934-97. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex betrieben.

**Der ADAC e.V. bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Referentenentwurf (RefE) eines Gesetzes zur Einführung einer IP-Adressspeicherung und Weiterentwicklung der Befugnisse zur Datenerhebung im Strafverfahren des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz und nimmt wie folgt Stellung:**

### **1. RefE S. 37 (Mitte) Begründung zu § 100k Abs. 1 StPO (neu) – Nutzungsdaten vernetzter Fahrzeuge**

Wir regen an, die undifferenzierte Bewertung „smarter Systeme“ in Fahrzeugen als digitale Dienste zu streichen. Zu streichen ist auch die undifferenzierte Bewertung der „dabei entstehenden Fahrzeugdaten“ als nach § 100k Abs. 1 StPO (neu) erhebbare Nutzungsdaten.

*Auch smarte Systeme in Fahrzeugen, zu denen insbesondere auch Navigations- und Notrufsysteme zählen, unterfallen dem Begriff der digitalen Dienste. Entsprechend sind die dabei entstehenden Fahrzeugdaten, wie etwa Standortdaten, Nutzungsdaten im Sinne von § 100k Absatz 1 (vergleiche Oberlandesgericht Frankfurt am Main, Beschluss vom 20. Juli 2021 – 3 Ws 369/21).*

Hilfsweise regen wir an, die beiden undifferenzierten Bewertungen wie folgt zu präzisieren:

*Auch vernetzte ~~smarte~~ Systeme in Fahrzeugen, zu denen insbesondere auch Navigations- und Notrufsysteme zählen, unterfallen dem Begriff der digitalen Dienste, wenn sie eine auf individuellen Abruf erbrachte Dienstleistung darstellen. Entsprechend können ~~sind~~ die dabei entstehenden Fahrzeugdaten Daten, wie etwa Standortdaten, Nutzungsdaten im Sinne von § 100k Absatz 1 sein (vergleiche Oberlandesgericht Frankfurt am Main, Beschluss vom 20. Juli 2021 – 3 Ws 369/21) – in Abgrenzung zu den Inhaltsdaten, die bei der Nutzung digitaler Dienste in vernetzten Fahrzeugen erzeugt werden und nicht nach § 100k Absatz 1 erhebbar sind.*

*Der Betrieb eines vernetzten Fahrzeugs ist hingegen kein digitaler Dienst; entsprechend sind die beim Betrieb eines vernetzten Fahrzeugs erzeugten technischen Fahrzeugdaten keine erheblichen Nutzungsdaten im Sinne des § 100k Absatz 1.*

Die Textergänzung stellt klar, dass die beim Betrieb vernetzter Fahrzeuge generierten **Fahrzeugdaten** regelmäßig **keine Nutzungsdaten** iSd. § 2 Abs. 2 Ziff. 3 Telekommunikation-Digitale-Dienste-Datenschutz-Gesetzes (TDDDG) aus der Nutzung eines digitalen Dienstes iSd. § 1 Abs. 4 Nr. 1 Digitale-Dienste-Gesetzes (DDG) sind. Der Betrieb eines Kraftfahrzeugs ist keine Nutzung eines digitalen Dienstes des Fahrzeugherstellers; vielmehr sind die digitalen Komponenten eines Fahrzeugs digitale Elemente iSd. § 327a Abs. 3 Satz 1 BGB. Entsprechend sind beim Betrieb eines Fahrzeugs anfallende **Betriebsdaten** (Kraftstoffverbrauch, Kilometerstand, Geschwindigkeit, Nutzung der Sitzheizung, Öffnen des Kofferraums usw.), **Diagnosedaten** über den technischen Zustand von Fahrzeugkomponenten (Motor, Getriebe, Bremsen usw.) und durch Sensoren erfasste **Umfelddaten** allesamt **keine Nutzungsdaten** aus der Nutzung eines digitalen Dienstes. Die Gesetzesbegründung erweckt damit den falschen Eindruck, Fahrzeugdaten seien regelmäßig Nutzungsdaten und nach § 100k StPO erhebbar. Die vorgeschlagene Textergänzung verhindert ein solches Fehlverständnis.

Weiter eingeschränkt wird der Anwendungsbereich des § 100k StPO durch die Abgrenzung zwischen Nutzungsdaten iSd. § 2 Abs. 2 Ziff. 3 TDDDG und Inhaltsdaten. Mögen die Daten über die **Art, Dauer und den Umfang der Nutzung** eines Navigations- oder Infotainment-Dienstes im vernetzten Fahrzeug nach § 100k StPO erhebbar sein, so sind die **Inhaltsdaten über die eingegebenen Zieldestinationen und die abgerufenen Informationen oder Unterhaltungsformate**, also die Informationen über den eingegebenen und/oder konsumierten Content **nicht nach § 100k StPO erhebbar**.

Nichts anderes folgt aus dem in der Gesetzesbegründung zitierten Beschluss des OLG Frankfurt/Main v. 20.7.2021. Der Senat beschränkt sich ausdrücklich auf die streitgegenständlichen Standortdaten inklusive GPS-Daten und die enumerativ in § 96 TKG aufgelisteten Verkehrsdaten. Zu Nutzungs- und Inhaltsdaten digitaler Dienste verhält sich der Senat nicht.

*„Ob die Ermittlungsbehörden hingegen auch berechtigt wären, neben den Standortdaten inklusive GPS-Daten und den übrigen in § 96 TKG aufgeführten Daten auf weitere Daten zuzugreifen, insbesondere auf die bzw. weitere sogenannte Inhaltsdaten, d.h. den Inhalt der Kommunikation, die im Rahmen des Mercedes-me-connect Programms zwischen dem Fahrzeug und dem Server stattfindet, **bedarf vorliegend keiner Entscheidung**. Denn der Tenor des angefochtenen Beschlusses bezieht sich nur auf **Standortdaten einschließlich von GPS-Daten und die weiteren Daten im Sinne von § 96 TKG**.“*

## 2. § 101a StPO (neu)      Verfahrensregelungen bei Erhebung von Verkehrs-, Nutzungs- und Bestandsdaten

Wir regen an, § 101a Abs. 1 Ziff. 2 StPO (neu) wie folgt zu konkretisieren:

*(1) § 100e Absatz 1, 3 Satz 1 und 2 Nummer 1 bis 5 und Absatz 5 Satz 1 und 2 gilt entsprechend hinsichtlich der folgenden Verfahren:*

*(...)*

2. *bei Erhebung von Nutzungsdaten nach § 100k Absatz 1 bis 3 mit der Maßgabe, dass in der Entscheidungsformel nach § 100e Absatz 3 Satz 2*
  - a. an die Stelle der Rufnummer (§ 100e Absatz 3 Satz 2 Nummer 5) soweit möglich eine eindeutige Kennung des Nutzerkontos des Betroffenen, ansonsten eine möglichst genaue Bezeichnung des digitalen Dienstes tritt, auf den sich das Auskunftsverlangen bezieht; und*
  - b. auch die zu übermittelnden Daten eindeutig anzugeben sind.*

Die vorgeschlagene Ergänzung spiegelt § 101a Abs. 1 Ziff. 1 lit. a StPO (neu): Zu übermittelnde **Nutzungsdaten** sind richtigerweise ebenso eindeutig anzugeben wie zu übermittelnden **Verkehrsdaten**. Der Referentenentwurf nähert zutreffend die Regelungen für die Erhebung von Verkehrs- und Nutzungsdaten an, weil der „*[Nutzungs-]Datenabruf bei Erbringern digitaler Dienste (...) parallel zum [Verkehrs-]Datenabruf bei Anbietern öffentlich zugänglicher Telekommunikationsanbieter (§ 100g) liegt*“ und er „*beseitigt Abweichungen zwischen beiden Normen, für die kein sachlicher Grund besteht*“ (Gesetzesbegründung zu § 100k StPO (neu), RefE, Seite 35 oben). Konsequenz sind dann in der Entscheidungsformel nach § 100e Abs. 3 Satz 2 unterschiedslos die zu übermittelnden Nutzungs- bzw. Verkehrsdaten eindeutig anzugeben.

Die Verfahrensvorschrift des § 101a Abs. 1 Ziff. 1 lit. a StPO (neu) verpflichtet – entsprechend dem geltenden § 101a Abs. 1 Ziff. 1 StPO – zur eindeutigen Angabe der zu übermittelnden Verkehrsdaten. Der Gesetzgeber erfüllt dadurch die Vorgabe des Bundesverfassungsgerichts, wonach in der Entscheidungsformel die zu übermittelnden Verkehrsdatenarten nach Maßgabe des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes hinreichend selektiv und in klarer Weise zu bezeichnen sind (BT-Drs. 18/5088 v. S. 34). Der Eingriff durch die Erhebung von Nutzungsdaten unterscheidet sich nicht wesentlich; die Bestimmtheitsanforderungen an die Entscheidungsformel gelten ebenso für Nutzungsdaten.

### Herausgeber:

ADAC e.V.  
Büro Berlin  
Unter den Linden 38  
10117 Berlin  
E-Mail: buero-berlin@adac.de