

### WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT

**Professor Dr. Frank Arloth,**  
Amtschef des Bayerischen  
Staatsministeriums der Justiz, München

**Professor Dr. Jobst-Hubertus Bauer,**  
Rechtsanwalt, Gleiss Lutz, Stuttgart

**Dr. Sebastian Biedenkopf,**  
General Counsel Robert Bosch GmbH,  
Stuttgart

**Detlev Böenkamp,** Chefsyndikus  
Hella KGaA Hueck & Co., Lippstadt

**Professor Dr. Markus Gehrlein,**  
Richter am Bundesgerichtshof, Karlsruhe

**Karin E. Geissl,** Rechtsanwältin,  
Attorney at Law, Freshfields Bruckhaus  
Deringer LLP, München

**Dr. Peter Gladbach,**  
Rechtsanwalt, AUDI AG, Ingolstadt

**Professor Dr. Christian Heinrich,**  
Katholische Universität, Ingolstadt

**Dr. Uta Karen Klawitter,**  
General Counsel AUDI AG, Ingolstadt

**Professor Dr. Thomas Klindt,**  
Rechtsanwalt, Noerr LLP, München

**Dr. Thomas Laubert,**  
General Counsel Daimler AG, Stuttgart

**Professor Dr. Rolf-Dieter Mönning,**  
Rechtsanwalt Mönning Feser Partner,  
Aachen

**Professor Dr. Dr. h.c. Hanns Prütting,**  
Universität zu Köln

**Dr. Jürgen Reul,**  
General Counsel BMW AG, München

**Professor Dr. Jens M. Schmittmann,**  
Rechtsanwalt, FOM Hochschule, Essen

**Dr. Reinhard Siegert,** Rechtsanwalt,  
Heuking Kühn Lüer Wojtek, München

**Dr. Martin Wagener,**  
Rechtsanwalt, Ingolstadt

### SCHRIFTFLEITUNG

Dr. Carmen Freyler

- Christian A. Mayer  
57 **Zwischen „Scheuer-Wehr“ und „Mobilität 4.0“ –  
die Novellierung des Personenbeförderungsrechts**
- Martin Siemann und Prof. Dr. Marcel Kaufmann  
58 **Formalisierung der Straßenverkehrsordnung als Voraus-  
setzung des automatisierten oder autonomen Fahrens**
- Dr. Christoph Werkmeister, LL.M., Andreas Schuler  
und Valerie Böhm  
64 **Telekommunikationsrechtliche Anforderungen  
an die Autoindustrie**
- Thomas Kahl  
70 **Datenschutz im Automotive-Aftersales**
- Dr. Thomas Volland, LL.M., Dr. Jan Conrady, MBA, Stephan Qiu  
und Kira Schuck  
75 **Regulatorische und haftungsrechtliche Entwicklungen im  
Bereich des Automatisierten Fahrens**
- Dr. Reinhard Siegert  
88 **Zugang zu selektiven Werkstattnetzen – ein weiteres  
Luxusproblem?**
- Prof. Dr. Jens M. Schmittmann  
94 **Internetbasierte Kraftfahrzeugzulassung**
- Thomas Janovsky und Thomas Goger  
99 **Das Smart Car im Fokus – Automotive-IT und Straf-  
verfolgung**
- Jan-Eric Raschke  
104 **Filter gegen Fahrverbote**
- Jan Ole Schneider  
106 **Zeitarbeit als innovatives Flexibilisierungsinstrument**
- Dr. Ruth Schneider  
138 **„Was Du nicht willst, das man Dir tut ...“  
Anmerkung zu LG Dortmund, Urt. v. 27.2.2019 – 8 O 19/18**

Kundenschutzvorschriften der §§ 66 a ff. TKG zu nennen. Diese Normen machen Vorgaben zur Preistransparenz und beziehen sich vor allem auf telefonisch erbrachte Mehrwertdienste.<sup>51</sup> Auch hier zeigt sich, dass einige Regelungen des TKG auf von Automobilherstellern angebotene Dienste nicht übertragbar sind.

#### IV. Ausblick

Der rechtliche Rahmen des TKG wird sich in den nächsten eineinhalb Jahren weitgehend verändern. Durch den zum 21.12.2020 in nationales Recht umzusetzenden EECC wird die unionsrechtliche Definition des TK-Diensteanbieters derart erweitert, dass auch „interpersonelle Kommunikationsdienste“ ausdrücklich der Regulierung unterfallen.<sup>52</sup> Diese Dienste wiederum werden nach Art. 2 Nr. 5 EECC als gegen Entgelt erbrachte Dienste, die einen direkten interpersonellen und interaktiven Informationsaustausch über elektronische Kommunikationsnetze zwischen einer endlichen Anzahl von Personen ermöglichen, definiert. Umfasst sind beispielsweise OTT-Kommunikationsdienste,

nicht aber untergeordnete Kommunikationsfunktionen (etwa ein Chat bei einem Online-Spiel).<sup>53</sup>

Durch den EECC soll im Übrigen der Rechtsrahmen vollharmonisiert werden, was unter Umständen zu einem höheren Gleichlauf in den EU-Mitgliedstaaten führen könnte. Gleichwohl bleibt das Risiko, dass die Regulierungsbehörden der Mitgliedstaaten die Vorgaben des EECC bzw. die für sie relevanten nationalen Umsetzungsakte unterschiedlich interpretieren. Zur gewünschten Vollharmonisierung wird es deshalb voraussichtlich nicht kommen. Zusätzliche Komplexität besteht darüber hinaus durch unterschiedliche Vorgaben in Ländern außerhalb der Europäischen Union. Es bleibt damit festzuhalten, dass Automobilhersteller mit weltweiten Absatzmärkten eine genaue Prüfung der angebotenen Dienste in einer Vielzahl von Jurisdiktionen vornehmen müssen.

51 Vgl. *Lünenburger/Stamm*, in: Scheurle/Mayen, TKG-Kommentar, 3. Aufl. 2018, § 3 TKG, Rn. 73.

52 *Hrube*, CR 2019, R79, R80; *Kiparski*, CR 2019, 179, 180; *Neumann*, N&R 2018, 204, 204.

53 *Kiparski*, CR 2019, 179, 180.

Thomas Kahl, Frankfurt am Main\*

## Datenschutz im Automotive-Aftersales

### Ergebnisse der Prüfkationen der Aufsichtsbehörden – Herausforderungen und Lösungsansätze für die Praxis

*Daten sind der Rohstoff des 21. Jahrhunderts – und moderne Fahrzeuge eine ergiebige Quelle! Die Datenschutzaufsichtsbehörden verfolgen diese Entwicklung seit längerem aufmerksam und haben sich bereits verschiedentlich mit den datenschutzrechtlichen Rahmenbedingungen vernetzter Fahrzeuge und Dienste im Automotivsektor befasst. Und auch das European Data Protection Board (EDPB) hat das Thema „Connected Vehicles“ ausweislich des aktuellen Work Program 2019/2020 weiterhin weit oben auf der Agenda.*

#### I. Prüfkation der Aufsichtsbehörden

Im Jahr 2017 prüften sechs deutsche Datenschutzaufsichtsbehörden in ihren jeweiligen Bundesländern Kfz-Werkstätten und deren Umgang mit personenbezogenen Daten im Bereich Aftersales. Mittels eines Fragebogens wurden die angeschriebenen Kfz-Werkstätten (nachfolgend auch „Händler“) gebeten, Auskunft über verschiedene Aspekte der Verarbeitung von Kunden- und Fahrzeugdaten zu erteilen, um den Behörden die Untersuchung der datenschutzrechtlichen Relevanz und Vereinbarkeit mit den geltenden datenschutzrechtlichen Vorgaben zu ermöglichen.<sup>1</sup> Erfragt wurde so u. a., welche Daten beim Werkstattbesuch zu welchen Zwecken erhoben und gespeichert werden, auf welcher Rechtsgrundlage die entsprechenden Datenverarbeitungen erfolgen, für welche Zeiträume die Speicherung erfolgt, wie der Kunde hierüber in Kenntnis gesetzt wird und in welchem Umfang und zu welchen Zwecken Fahrzeugdaten an den Hersteller oder sonstige Externe übermittelt werden.<sup>2</sup>

Die Zusammenfassungen der Ergebnisse finden sich nunmehr in den ersten nach dem Wirksamwerden der DS-GVO am 25.5.2018 veröffentlichten Tätigkeitsberichten der beteiligten Aufsichtsbehörden.<sup>3</sup>

In diesem Beitrag sollen vor dem Hintergrund der aktuellen Veröffentlichungen die datenschutzrechtlichen Herausforderungen und Lösungsansätze für typische Datenverarbeitungshandlungen im Automotive-Aftersales im Lichte der Stellungnahmen der Aufsichtsbehörden beleuchtet werden.

Dabei soll sich die Ausarbeitung in Anbetracht der praktischen Relevanz beschränken auf (i) die datenschutzrechtliche Rechtfertigung der wesentlichen Verarbeitungshandlungen und Datenflüsse im Aftersales (vgl. nachfol-

\* Auf Seite III erfahren Sie mehr über den Autor.

1 Vgl. anstatt aller Tätigkeitsbericht 2017/18 – Bayerisches Landesamt für Datenschutzaufsicht, S. 29, abrufbar unter [https://www.lida.bayern.de/media/baylda\\_report\\_08.pdf](https://www.lida.bayern.de/media/baylda_report_08.pdf) (Abruf: 8.8.2019).

2 Vgl. ebd. In dem Bericht findet sich neben den Prüfergebnissen ein Auszug aus den im Rahmen der Prüfung gestellten Fragen.

3 Vgl. u. a. auch den Tätigkeitsbericht 2017/18 der Datenschutzaufsicht Baden-Württemberg, S. 94 ff., abrufbar unter <https://www.baden-wuerttemberg.datenschutz.de/tatigkeitsbericht/> (Abruf: 8.8.2019) sowie den 24. Datenschutz- und Informationsfreiheitsbericht der Landesbeauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit Nordrhein-Westfalen, S. 44 ff., abrufbar unter [https://www.lidi.nrw.de/mainmen\\_u\\_Aktuelles/Inhalt/DIB-2019/24\\_-DIB-2019.pdf](https://www.lidi.nrw.de/mainmen_u_Aktuelles/Inhalt/DIB-2019/24_-DIB-2019.pdf) (Abruf: 8.8.2019). Ausweislich des letztgenannten Berichts fand im Jahr 2018 in NRW zudem eine Prüfung von sieben Automobilherstellern und -importeuren mit Unternehmenssitz in NRW im schriftlichen Verfahren statt. Auf diese Prüfungen, die u. a. den Fokus auf Fragestellungen bei Fahrzeugen mit Elektromotor gelegt zu haben scheinen, soll an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden.

gend II.), (ii) die Fragen der datenschutzrechtlichen Vertragsgestaltung zwischen Hersteller(n) und Händler(n) (vgl. III.) sowie (iii) die Umsetzung der Informationspflichten (vgl. IV.).<sup>4</sup>

## II. Rechtfertigung „typischer“ Datenflüsse im Automotive-Aftersales

Soviel sei an dieser Stelle vorweggenommen: Regelmäßig dürften sich alle typischen Datenverarbeitungshandlungen im Automotive-Aftersales auf Basis gesetzlicher Erlaubnistatbestände, namentlich Art. 6 (1) lit. b (Vertragsdurchführung), Art. 6 (1) lit. c (rechtliche Verpflichtung) oder Art. 6 (1) lit. f (berechtigte Interessen) DS-GVO rechtfertigen lassen. Auf die Einwilligung als datenschutzrechtlichen Erlaubnistatbestand dürfte nur in Ausnahmefällen zurückgegriffen werden müssen. Dieses Ergebnis darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass für die Beteiligten weitere datenschutzrechtliche (Handlungs-)Pflichten bestehen, wie die nachfolgenden Ausführungen zeigen werden.

Um die durchaus komplexen Datenströme und Leistungsbeziehungen datenschutzrechtlich richtig einordnen zu können, bedarf es jedoch zunächst einer zumindest kurzen Betrachtung der typischen Datenflüsse und des Zusammenspiels der Akteure im Automotive-Aftersales.

### 1. Typische Datenverarbeitungshandlungen

Händler und Hersteller managen die im Rahmen des Aftersales anfallenden (personenbezogenen) Daten typischerweise unter Einsatz verschiedener Systeme. Der Händler nutzt im Regelfall ein ggf. auch durch den Hersteller bereitgestelltes Dealer Management System („DMS“), in dem er u. a. Kundenaufträge verwaltet und weitere für ihn relevante Geschäftsvorgänge abbildet. Parallel dazu stellen Hersteller Händlern oftmals spezielle Systeme zur Verfügung, mittels derer die Händler für die Aftersales-Prozesse relevante Informationen mit dem jeweiligen Hersteller austauschen können, z. B. zur Regelung der Kostenübernahme im Fall von Garantie-, Gewährleistungs- oder Kulanzfällen. Andere Funktionen dieser Systeme ermöglichen die FIN-basierte Abfrage von Teile- und Reparaturinformationen. Ergänzt werden die Systeme regelmäßig durch komplexe Diagnose-Lösungen, die u. a. die Erstellung von Fehlerreports ermöglichen, die für die Reparatur der technisch immer komplexer werdenden Fahrzeuge heute weitestgehend unerlässlich sind.

Soweit Hersteller den Händlern die für die jeweiligen Vorgänge erforderlichen Systeme und Funktionen zentral bereitstellen, übernehmen die Hersteller meist auch die Pflege und Fortentwicklung der jeweiligen Systeme.

Orientiert man sich an den zuvor beschriebenen Prozessen, lassen sich die wesentlichen Datenverarbeitungshandlungen in die folgenden drei Kategorien unterteilen: diejenigen Verarbeitungshandlungen, die für die Vertragserfüllung gegenüber dem Kunden (z. B. aus dem Reparaturauftrag) erforderlich sind (vgl. 2.), solche Verarbeitungshandlungen, mit denen die Beteiligten etwaigen gesetzlichen Pflichten nachkommen (vgl. 3.), sowie diejenigen, die in Ausübung berechtigter Interessen der Akteure erfolgen (vgl. 4.).

### 2. Verarbeitung zum Zweck der Vertragsdurchführung

Neben den für die Auftragsannahme und -bearbeitung erforderlichen Kundenstammdaten (z. B. Name, Adresse, Angaben zu einem Schaden) werden im Rahmen der Fahrzeugreparatur mit speziellen Diagnosewerkzeugen über die sog. On-Board-Diagnose-Schnittstelle (OBD) umfassende technische Informationen aus dem jeweiligen Fahrzeug ausgelesen.

Um die Daten zweifelsfrei mit einem konkreten Fahrzeug bzw. Reparaturvorgang verknüpfen zu können, werden die jeweiligen Datensätze in der Regel zusammen mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) verarbeitet, bei der es sich zumindest nach der in der gemeinsamen Erklärung der Konferenz der unabhängigen Datenschutzbehörden des Bundes und der Länder und des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) vertretenen Auffassung um ein personenbezogenes Datum handelt.<sup>5</sup>

Diese technischen Daten, bestehend aus Fehlercodes und weiteren sog. Fehlerumgebungsdaten (z. B. unter welchen Umständen ein Fehler aufgetreten ist), werden über spezielle Diagnose-Applikationen an Systeme übertragen, die der Hersteller den Händlern bereitstellt. Mit diesen Systemen kann der Händler die Daten analysieren und sich in aufbereiteter Form Reparaturempfehlungen und Einschätzungen zur Schadensursache in Form von Reports darstellen lassen.

Sobald die Fehlerursache gefunden werden konnte, ermöglichen es spezielle Applikationen (u. a. die sog. „Teilekataloge“), die richtigen Bauteile nebst Reparaturanleitungen und weiteren Hinweisen für den Reparaturprozess auf Basis der FIN des Fahrzeugs zu ermitteln.

Die zuvor beschriebenen Datenerhebungs-, -verarbeitung sowie -übermittlungsvorgänge erfolgen regelmäßig zum Zweck der Vertragsdurchführung, konkret der Erbringung der Reparaturleistung im Verhältnis Händler – (End-)Kunde, und sind somit gemäß Art. 6 (1) lit. b DS-GVO gerechtfertigt.<sup>6</sup> Einer Einwilligung bedarf es in diesen Fällen regelmäßig nicht.<sup>7</sup> Die Verarbeitung der entsprechenden personenbezogenen Daten (insbesondere der mit der FIN verknüpften technischen Fahrzeugdaten) in den vom Hersteller bereitgestellten Systemen erfolgt regelmäßig ebenso auf Basis von Art. 6 (1) lit. b DS-GVO, da ohne die Einbeziehung des technischen Know-Hows des Herstellers eine sachgerechte Reparatur aufgrund der technischen Komplexität nicht möglich sein dürfte.

Wollte man dem nicht folgen, lässt sich die Verarbeitung zum Zweck der FIN-basierten Bereitstellung technischer Informationen aber je nach Fallgestaltung ggf. auf einen

4 Eine Auseinandersetzung mit weiteren datenschutzrechtlich relevanten Aspekten im Aftersales, insbesondere mit der werblichen Nutzung von Kundendaten, soll an dieser Stelle nicht erfolgen.

5 Vgl. u. a. Gemeinsame Erklärung der Konferenz der unabhängigen Datenschutzbehörden des Bundes und der Länder und des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) v. 26.1.2016; S. 1; 24. Datenschutz- und Informationsfreiheitsbericht der Landesbeauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit Nordrhein-Westfalen 2017/18, S. 44; Connected Car – Der Landesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit Rheinland-Pfalz, abrufbar unter <https://www.datenschutz.rlp.de/de/themenfelder-themen/connected-car/> (Abruf: 8.8.2019).

6 So i. E. auch Tätigkeitsbericht 2017/18 der Datenschutzaufsicht Baden-Württemberg, S. 95.

7 Vgl. Tätigkeitsbericht 2017/18 der Datenschutzaufsicht Baden-Württemberg, S. 95.

anderen gesetzlichen Erlaubnistatbestand (z.B. Art. 6 (1) lit. f DS-GVO) stützen, ggf. aber auch als Fall der Auftragsverarbeitung i. S. d. Art. 28 DS-GVO einordnen (vgl. hierzu nachfolgend). Soweit die Übermittlung von Diagnosedaten an den Hersteller ganz oder zumindest teilweise zu dessen eigenen Zwecken (u. a. zur Erfüllung von Produktbeobachtungspflichten, vgl. nachfolgend 3.) erfolgt, wird es an der für die Annahme einer Auftragsverarbeitung gemäß Art. 28 DS-GVO erforderlichen Weisungsgebundenheit fehlen. In Fällen der Auftragsverarbeitung, wird eine entsprechende vertragliche Regelung unerlässlich sein (vgl. hierzu III.).

### 3. Verarbeitung zur Erfüllung rechtlicher Pflichten

Die Datenverarbeitung, insbesondere die Übermittlung an den Hersteller, ist zudem dort datenschutzrechtlich zulässig, wo gesetzliche Vorgaben dies gebieten. Die Rechtsgrundlage des Art. 6 (1) lit. c DS-GVO wird regelmäßig dort einschlägig sein, wo die jeweiligen Beteiligten selbst Adressaten der jeweiligen gesetzlichen Pflicht sind. Soweit ein Unternehmen ein anderes in diesem Zusammenhang lediglich unterstützt, dürfte sich die damit verbundene Datenverarbeitung zumindest auf Art. 6 (1) lit. f DS-GVO stützen lassen.

Für den Automotive-Aftersales erlangen die Vorgaben aus dem Bereich der Produktsicherheit und Produzentenhaftung besondere Bedeutung. Insbesondere auf Seiten der Hersteller besteht aufgrund einschlägiger gesetzlicher Vorgaben wie dem Produktsicherheitsgesetz bzw. den Grundsätzen der deliktischen Produzentenhaftung eine Pflicht zur Produktbeobachtung, die die Erfassung technischer Daten, u. a. zum Zustand eines Fahrzeuges, gemeldeter Mängel oder Vorfälle sowie deren zentrale Auswertung erforderlich machen kann.<sup>8</sup>

Soweit Hersteller übermittelte Daten für entsprechende Zwecke nutzen, dürfte die Verarbeitung von Art. 6 (1) lit. c DS-GVO gedeckt sein.<sup>9</sup> Die Übermittlung an den Hersteller dürfte, wenn nicht bereits durch Art. 6 (1) lit. c DS-GVO,<sup>10</sup> so doch zumindest durch Art. 6 (1) lit. f DS-GVO gerechtfertigt sein.

### 4. Verarbeitung zur Wahrung berechtigter Interessen

Darüber hinaus finden sich einzelne Verarbeitungshandlungen, die sich nicht ohne Weiteres der Vertragserfüllung bzw. der Erfüllung gesetzlicher Verpflichtungen zuordnen lassen.

In diesen Fällen kommt die Verarbeitung im Rahmen einer entsprechenden Interessenabwägung gemäß Art. 6 (1) lit. f DS-GVO in Betracht.

#### a) Produktverbesserung

Zentral dürfte das Interesse des Herstellers zur Nutzung der im Rahmen des Aftersales übermittelten Daten zur Produktverbesserung sein. Zuletzt entstand durch ein Urteil des KG Berlin aus dem Jahr 2018<sup>11</sup> Verunsicherung darüber, inwieweit Hersteller zukünftig personenbezogene Daten zu entsprechenden Zwecken ohne Einwilligung der Betroffenen werden nutzen können. Jedoch dürfte bei sachgerechter Begrenzung der für entsprechende Zwecke genutzten Daten auch weiterhin ein entsprechendes, die jeweilige Verarbeitung rechtfertigendes Interesse des Herstellers gemäß Art. 6 (1) lit. f DS-GVO angenommen werden können.<sup>12</sup> Nicht zuletzt auf Grund der enormen Bedeutung für die Hersteller

ist es zu begrüßen, dass die Datenschutzaufsichtsbehörden diesem Ansatz soweit ersichtlich zu folgen scheinen.<sup>13</sup>

#### b) Produktverteidigung

Neben diesen Aspekten dürfte zukünftig auch das Thema Produktverteidigung wachsende Bedeutung erlangen. Aufgrund der hohen technischen Komplexität und steigenden Vernetzung von Fahrzeugen und Diensten wird ein legitimes Interesse des Herstellers anzuerkennen sein, Daten zum Beweis der Fehlerfreiheit des Fahrzeugs bzw. der darin angebotenen Dienste auch dann nutzen zu dürfen, wenn diese einen Personenbezug aufweisen können.<sup>14</sup> Hier wird jedoch ebenso abzuwarten bleiben, ob und wenn in welchem Umfang die zukünftige Umsetzung von §§ 63 a, b StVG weitere rechtliche Vorgaben für die Verarbeitung personenbezogener Daten zu Zwecken der Produktverteidigung mit sich bringen wird.

#### (c) Elektronische Service- und Reparaturhistorie

Offen bleibt nach Lektüre der Tätigkeitsberichte der Datenschutzaufsichtsbehörden, inwieweit sich zukünftig eine durch einen Hersteller verwaltete zentrale elektronische Service- und Reparaturhistorie gemäß Art. 6 (1) lit. f DS-GVO rechtfertigen lassen wird.

Nach hier vertretener Auffassung scheint jedenfalls eine differenzierte Betrachtung geboten, bei der einerseits die in einer entsprechenden Dokumentation tatsächlich enthaltenen Informationen sowie andererseits die eigentliche Zwecksetzung des Angebots entsprechender Dienste maßgeblich berücksichtigt werden muss.

Entsprechende Dokumentationen beinhalten typischerweise überwiegend Standardangaben zum jeweiligen Fahrzeug, z.B. erfolgte (Reparatur-)Arbeiten, verbaute und ggf. nachgerüstete Teile oder der jeweilige Kilometerstand. Hierbei handelt es sich bereits nicht um sonderlich sensible Daten.

Zudem dürfte ein großes Interesse der Nutzer daran bestehen, eine entsprechende Dokumentation auch händlerübergreifend verfügbar zu haben. Dies ermöglicht dem Betroffenen u. a. entsprechende Flexibilität bei der Wahl der passenden Werkstatt. Sie hilft zudem beim Verkauf eines Fahrzeuges, wenn es darum geht, z.B. den Nachweis der Wartungshistorie oder des korrekten Kilometerstands füh-

8 Vgl. hierzu u. a. Schmid, CR 2019, 141, 142; Piltz/Reusch, BB 2017, 841. Zum Umfang entsprechender Pflichten sowie den jeweils einschlägigen Rechtsgrundlagen soll an dieser Stelle nicht weiter Stellung genommen werden.

9 Vgl. anstatt aller Tätigkeitsbericht 2017/18 der Datenschutzaufsicht Baden-Württemberg, S. 95; vgl. hierzu auch Piltz/Reusch, BB 2017, 841, 846, die die Verarbeitung zu entsprechenden Zwecken auch unter der DS-GVO jedoch wohl als Fall des Art. 6 (1) lit. b DS-GVO (Vertragserfüllung) ansehen.

10 So wohl i.E. Tätigkeitsbericht 2017/18 der Datenschutzaufsicht Baden-Württemberg, S. 95.

11 Nicht eindeutig insoweit KG Berlin, 27.12.2018 – Az. 23 U 196/13, S. 6, das „Produktverbesserung“ im zu entscheidenden Fall wohl weder als Element der Vertragserfüllung gemäß Art. 6 (1) lit. b DS-GVO noch als einen Fall eines berechtigten Interesses gem. Art. 6 (1) lit. f DS-GVO anzusehen scheint, ohne dies jedoch weiter auszuführen; abrufbar unter [https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2019/02/27/apple\\_kg\\_a\\_14572-1.pdf](https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2019/02/27/apple_kg_a_14572-1.pdf) (Abruf: 8.8.2019).

12 So wohl i.E. auch Klink-Straub/Straub, NJW 2018, 3201, 3204; Schmidt, CR 2019, 141, 147.

13 Vgl. Tätigkeitsbericht 2017/18 der Datenschutzaufsicht Baden-Württemberg, S. 95; 24. Datenschutz- und Informationsfreiheitsbericht der Landesbeauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit Nordrhein-Westfalen 2017/18, S. 46.

14 So wohl i.E. auch Metzger, GRUR 2019, 129, 132; Buchner, DuD 2015, 372, 376.

ren zu können, da ein Verlust der elektronischen Dokumentation praktisch ausgeschlossen ist. Schließlich dürfte die zentrale Bereitstellung der Daten die Qualität der Aftersales-Services durch entsprechende Kenntnis der Vorgeschichte eines Fahrzeugs durch die agierende Werkstatt steigern.

Angesichts dieser Erwägungen, dürfte eine Lösung über eine entsprechende Interessenabwägung gemäß Art. 6 (1) lit. f DS GVO *pro* zentraler elektronischer Dokumentation möglich sein, wo entsprechende Dienste ggf. nicht bereits Gegenstand eines gesonderten Vertrags mit dem Betroffenen sind. Eine Einwilligungslösung, wie sie von den Aufsichtsbehörden beabsichtigt scheint,<sup>15</sup> dürfte dagegen an den praktischen Erfordernissen der Hersteller, Händler, insbesondere aber den Interessen der Betroffenen vorbeigehen und bedarf sicherlich einer weiterführenden Betrachtung.

### III. Vertragsgestaltung im Händlernetzwerk

Richtete sich die bisherige Betrachtung maßgeblich auf die Frage der rechtlichen Zulässigkeit einzelner Verarbeitungshandlungen, stellen sich nach der jeweiligen datenschutzrechtlichen Einordnung verschiedene Folgefragen, insbesondere diejenige, wie diese vertraglich im Aftersales zu adressieren sind.

In den meisten Fällen dürften zwei wesentliche Konstellationen einschlägig sein: Verarbeitungshandlungen, bei denen der Hersteller als Auftragsverarbeiter des Händlers auftritt, sowie solche Verarbeitungshandlungen, bei denen der Hersteller und der Händler personenbezogene Daten als Verantwortliche i. S. d. Art. 4 Nr. 7 DS-GVO verarbeiten.

Konstellationen, in denen der Händler als Auftragsverarbeiter des Herstellers gemäß Art. 28 DS-GVO tätig wird, dürften die Ausnahme sein, auch wenn entsprechende datenschutzrechtliche Lösungsansätze teilweise in der Praxis anzutreffen sind.<sup>16</sup>

#### 1. Mögliche Fälle einer Auftragsverarbeitung

Vertragliche Regelungen gemäß Art. 28 DS-GVO sind überall dort erforderlich, wo die Verarbeitung personenbezogener Daten durch den Hersteller als Auftragsverarbeitung einzustufen ist. Dies kann, wie bereits zuvor beschrieben je nach Ausgestaltung und Zielsetzung z. B. im Fall der Bereitstellung FIN-basierter Abfragesysteme der Fall sein, ggf. aber auch anders eingeordnet werden. Eine regelungsbedürftige Auftragsverarbeitung dürfte zudem im Bereich des technischen Supports (z. B. einer Hotline) sowie der „bloßen“ Bereitstellung technischer Infrastrukturen anzunehmen sein (z. B. beim Hosting von Applikationen oder einzelner Bestandteile der solchen, in denen der Händler personenbezogene Daten zu eigenen Zwecken verarbeiten kann).

Entsprechende Regelungen werden sinnvollerweise als Zusatzvereinbarung bzw. Ergänzung zu den jeweiligen Händlerverträgen umgesetzt. Aufgrund der Vielzahl der Vertragspartner wird auf Seiten der Hersteller zudem ein erhebliches und praktisch nachvollziehbares Interesse daran bestehen, zu einzelnen Kernthemen der Auftragsverarbeitung wie z. B. der Umsetzung der Kontrollrechte sinnvolle Lösungen zu finden, um je nach Größe des Händlernetzes zukünftig nicht mit einer Vielzahl jährlicher Audit-Anfragen konfrontiert zu werden. Besondere Bedeutung dürften

hier wie so oft entsprechende Zertifizierungen zum Zweck des Nachweises der Einhaltung vereinbarter technisch-organisatorischer Maßnahmen erlangen.

#### 2. Einordnung als gemeinsame Verantwortlichkeit i. S. d. Art. 26 DS-GVO

Ungeklärt scheint die Frage, in welchen Fällen Hersteller und Händler im Rahmen der Datenverarbeitungsprozesse im Bereich Aftersales nicht unabhängig voneinander als Verantwortliche agieren, sondern als gemeinsam Verantwortliche im Sinne des Art. 26 DS-GVO anzusehen sind und folgerichtig entsprechende zusätzliche vertragliche Regelungen zu treffen haben. Nach den vorliegenden Stellungnahmen halten die Aufsichtsbehörden eine gemeinsame Verantwortlichkeit nach Art. 26 DS-GVO für denkbar, sehen hier aber wohl ebenso weiteren Klärungsbedarf.<sup>17</sup>

##### a) Grundsätzliche Erwägungen

Eine generelle Einordnung der in Rede stehenden Verarbeitungshandlungen im Automotive-Aftersales als gemeinsame Verantwortlichkeit scheint nach der hier vertretenen Auffassung jedenfalls nicht sachgerecht. Wesensmerkmal der gemeinsamen Verantwortlichkeit ist es, dass die Entscheidung sowohl über die Verarbeitungszwecke als auch über die Verarbeitungsmittel von beiden bzw. allen Beteiligten gefällt wird.<sup>18</sup> Der Wortlaut des Art. 26 (1) DS-GVO ist bewusst eng gefasst.<sup>19</sup> Eine gemeinsame Verantwortlichkeit erfordert insoweit eine gemeinsame Festlegung der Zwecke und der Mittel und damit auch ein entsprechendes subjektives Element des Zusammenwirkens.<sup>20</sup>

Dies scheint zumindest in Fällen wie den vorliegenden fraglich, in denen die Händler die durch den Hersteller bereitgestellten Aftersales-Systeme quasi „out of the box“ und ohne die Möglichkeit etwaiger Anpassungen oder vergleichbarer Einflussnahmemöglichkeiten nutzen.

##### b) Aktuelle Rechtsprechung des EuGH

Einer entsprechend restriktiveren Sichtweise scheinen die im *Facebook-Fanpage-Urteil* des EuGH<sup>21</sup> aufgestellten Grundsätze nicht entgegen zu stehen. Denn dort stellt der EuGH für die Begründung einer gemeinsamen Verantwortlichkeit maßgeblich auf den Umstand ab, dass Fanpage-Betreibern zumindest gewisse Parametrisierungsmöglichkeiten hinsichtlich der relevanten Verarbeitungshandlungen an die Hand gegeben werden. Entsprechende Möglichkeiten

15 Vgl. anstatt aller 24. Datenschutz- und Informationsfreiheitsbericht der Landesbeauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit Nordrhein-Westfalen 2017/18, S. 46.

16 Vgl. anstatt aller 24. Datenschutz- und Informationsfreiheitsbericht der Landesbeauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit Nordrhein-Westfalen 2017/18, S. 46.

17 Vgl. z. B. 24. Datenschutz- und Informationsfreiheitsbericht der Landesbeauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit Nordrhein-Westfalen, S. 46.

18 Vgl. *Petri*, in: Simitis/Hornung/Spiecker, DSGVO, 2019, Art. 26, Rn. 12.

19 Vgl. *Petri*, in: Simitis/Hornung/Spiecker, DSGVO, 2019, Art. 26, Rn. 12.

20 So i. E. wohl auch Plath, DSGVO/BDSG, 3. Aufl. 2018, Art. 26, Rn. 8; a. A. u. a. Lang, in: Taeger/Gabel, DSGVO/BDSG, 3. Aufl. 2019, Art. 26, Rn. 19 m. w. N., wonach eine fehlende bzw. erheblich beschränkte Einflussnahmemöglichkeit auf die Mittel der Verarbeitung der Annahme einer gemeinsamen Verantwortlichkeit nicht entgegenstehen soll.

21 Vgl. EuGH, 5.6.2018 – C 210/16 – Facebook-Seite, abrufbar unter <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=202543&pageIndex=0&doclang=DE&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=6176711> (Abruf: 8.8.2019).

bestehen für Händler im Fall der Nutzung der beschriebenen Aftersales-Systeme jedoch gerade nicht.<sup>22</sup>

Deutlich weiter interpretiert werden die Voraussetzungen des Art. 26 DS-GVO freilich in der jüngsten Rechtsprechung des EuGH im sog. *Fashion ID-Urteil*, wonach für die Annahme einer gemeinsamen Verantwortlichkeit gemäß Art. 26 DS-GVO ggf. auch die Einbindung von Drittdiensten ausreichen kann, auf die das einbindende Unternehmen keine bzw. nur begrenzte technische Einflussnahmemöglichkeiten hat, solange die Verarbeitung der Daten durch das Drittunternehmen auch im Interesse des einbindenden Unternehmens erfolgt.<sup>23</sup>

Inwieweit die Grundsätze der aktuellen EuGH-Rechtsprechung im Fall der Datenverarbeitung in entsprechenden Automotive-Aftersales-Systemen zur Annahme einer gemeinsamen Verantwortlichkeit führen können, bleibt insoweit abzuwarten. Eine vorschnelle Übertragung der Grundaussagen der aktuellen EuGH-Urteile auf die vorliegenden Fallgestaltungen erscheint jedoch nicht sachgerecht.

Auch ein Blick auf die praktischen Folgen der Einordnung der vorliegenden Fallgestaltungen als Fall des Art. 26 DS-GVO zeigt, dass hierbei Zurückhaltung geboten sein sollte. Würde diese doch je nach Größe des Händlernetzwerks ggf. den Abschluss von Art. 26er-Verträgen mit mehr als 1000 Vertragsparteien erfordern, was nicht sachgerecht sein kann.

Die datenschutzrechtliche Bewertung bedarf somit jedenfalls je nach Gestaltung einer intensiven Prüfung. Hier wie in vielen anderen Branchen sollte eine allzu weitgehende Anwendung des Art. 26 DS-GVO auch angesichts der damit verbundenen erheblichen praktischen Belastungen für die betroffenen Unternehmen jedoch vermieden werden.

### (c) Folgen für die Praxis

In Anbetracht der in den Tätigkeitsberichten formulierten Zurückhaltung der Aufsichtsbehörden und der gegenwärtigen Entwicklung in der Rechtsprechung des EuGH dürften Händler wie Hersteller dieses Thema aufmerksam beobachten.

Im Rahmen der Vertragsgestaltung wäre ggf. zu erwägen, im Sinne einer verstärkten Transparenz einzelne Aspekte z. B. aus dem Bereich der Betroffenenrechte (u. a. wer ist für welche Verarbeitungshandlung zuständig, wer soll dem Betroffenen wie welche Informationen erteilen oder wer ist für Auskunftsanfragen oder Lösungsbegehren in welcher Form verantwortlich) zumindest entsprechend Art. 26 DS-GVO in den jeweiligen Zusatzvereinbarungen zum Datenschutz zu regeln und so sowohl im Verhältnis zueinander als letztlich auch gegenüber den Betroffenen für ein Mehr an Transparenz zu sorgen. Mit diesem Ansatz dürfte man gegenwärtig „nichts falsch machen“ und gleichzeitig zwischen den handelnden Akteuren Rechtssicherheit schaffen.

## IV. Umsetzung von Informationspflichten

Die Verantwortlichen haben gemäß Art. 13/14 DS-GVO in transparenter Form über die Datenverarbeitungsvorgänge zu informieren.

Je nachdem, welcher Sichtweise man hinsichtlich einer gemeinsamen Verantwortlichkeit folgen mag, wären die Pflichtangaben um weitere Details zu den jeweiligen Verantwortlichkeiten zu ergänzen.

Sinnvoll erscheint jedenfalls, ein gemeinsames Vorgehen zwischen Hersteller und Händler(n) abzustimmen, um den Betroffenen möglichst aus einer Hand alle erforderlichen Informationen bereitstellen zu können, was idealerweise am eigentlichen *Point of Contact*, nämlich im Rahmen des Besuchs beim Händler erfolgen sollte.

Praktisch relevant dürfte sodann insbesondere die Frage nach dem „Wie“ der zu erteilenden Informationen bleiben. Nach Auffassung der Aufsichtsbehörden sind die Pflichtinformationen zusammen mit dem Auftrag auszuhändigen, auf dem Auftragsdokument mit aufzudrucken oder zumindest an der Reparaturannahme leicht wahrnehmbar auszuliegen.<sup>24</sup> Allen diesen Lösungsansätzen ist gemein, dass sie eine physische Wiedergabe der Informationen zu erfordern scheinen.

Lösungsmöglichkeiten, die neben physischen Hinweisen beim Händler (z. B. durch einen entsprechenden Aufsteller mit verschiedenen „Erstinformationen“) die digitale Bereitstellung der vollständigen Informationen z. B. auf einer Webseite des Herstellers vorsehen, sollten jedoch ebenso möglich und ausreichend sein. Nach den zuletzt durch die Aufsichtsbehörden in anderem Zusammenhang vertretenen Auffassungen dürften insbesondere gegen einen Medienbruch bei abgestufter Information<sup>25</sup> keine wesentlichen Bedenken (mehr) bestehen.<sup>26</sup>

Insoweit werden sich auch hierzu sinnvolle Lösungen finden lassen, die den Belangen der Betroffenen nach umfassender Transparenz sowie dem Wunsch nach praktischer Umsetzbarkeit für die betroffenen Händler und Hersteller gerecht werden sollten.

## V. Fazit und Ausblick

Die Datenschutzaufsichtsbehörden haben sich einem spannenden wie komplexen Thema gewidmet und dabei ein umfassendes Bild der wesentlichen Fragestellungen zum Datenschutz im Bereich Automotive-Aftersales gezeichnet. Die Tätigkeitsberichte enthalten viele erfreulich deutliche Stellungnahmen, die Händlern wie Herstellern zukünftig sinnvolle Lösungen im Umgang mit personenbezogenen Daten aus dem Aftersales ermöglichen. Einzelne Punkte sind offen und werden einer weitergehenden Diskussion bedürfen, um vor allem praktisch umsetzbare Lösungen zu finden. Eine enge Abstimmung zwischen Herstellern und Aufsichtsbehörden hat sich in der Vergangenheit bewährt und dürfte auch hier zielführend sein.

<sup>22</sup> Vgl. EuGH, 5.6.2018 – C 210/16 – Facebook-Seite, Rz. 35, 36.

<sup>23</sup> Vgl. EuGH, 29.7.2019 – C-40/17 –, *Fashion-ID*, Rz. 80, 84, abrufbar unter <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=216555&pageIndex=0&doclang=de&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=4746947> (Abruf: 8.8.2019).

<sup>24</sup> Vgl. u. a. 24. Datenschutz- und Informationsfreiheitsbericht der Landesbeauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit Nordrhein-Westfalen, S. 46.

<sup>25</sup> Vgl. hierzu schon den initialen Entwurf für eine abgestufte Informationsstrategie des GDD in der GDD-Praxishilfe DS-GVO VII, Transparenzpflichten bei der Datenverarbeitung, abrufbar unter [https://www.gdd.de/downloads/praxishilfen/GDD-Praxishilfe\\_DS-GVO\\_7.pdf](https://www.gdd.de/downloads/praxishilfen/GDD-Praxishilfe_DS-GVO_7.pdf) (Abruf: 8.8.2019).

<sup>26</sup> Vgl. hierzu u. a. 8. Tätigkeitsbericht des Bayerischen Landesamts für Datenschutzaufsicht für die Jahre 2017 und 2018, S. 47 unter Verweis auf das Working Paper 260 des Europäischen Datenschutzausschusses, abrufbar unter [https://edpb.europa.eu/our-work-tools/general-guidance/gdpr-guidelines-recommendations-best-practices\\_en](https://edpb.europa.eu/our-work-tools/general-guidance/gdpr-guidelines-recommendations-best-practices_en) (Abruf: 8.8.2019).

Wenn noch nicht erfolgt, werden Hersteller die datenschutzrechtlichen Aspekte der Datenflüsse in ihren Händlernetzen zeitnah regeln müssen. Aufgrund der Komplexität der zu Grunde liegenden Prozesse keine ganz leichte Aufgabe, die insbesondere eine sorgfältige Prozessbetrachtung und -gestaltung erfordern wird. Ungeachtet, wie mit der Frage der gemeinsamen Verantwortlichkeit gemäß Art. 26 DS-GVO umzugehen sein wird, dürfte ein Mehr an vertraglichen Regelungen zum Datenschutz die

Rechtssicherheit im Umgang mit personenbezogenen Daten im Aftersales erhöhen. Wie immer dürfte die Königsdisziplin jedoch die Erstellung und Implementierung aussagekräftiger und transparenter Datenschutzhinweise bleiben. Hierbei handelt es sich nicht um die Kür, sondern die (absolute) Pflicht – und das Datenschutzaushängeschild gegenüber den Betroffenen und damit eines der zentralen Elemente einer erfolgreichen Kundenbeziehung.

Dr. Thomas Volland, LL.M., Dr. Jan Conrady, MBA, Stephan Qiu und Kira Schuck, Düsseldorf\*

## Regulatorische und haftungsrechtliche Entwicklungen im Bereich des Automatisierten Fahrens

*Im Rahmen des automatisierten Fahrens hängt die Antwort auf die Frage, wer in welchem Umfang bei Unfällen unter Einsatz automatisierter Fahrsysteme haftet, eng mit den regulatorischen Vorgaben zusammen. Deshalb behandelt dieser Beitrag zunächst die aktuellen Entwicklungen im Bereich der Regulierung des automatisierten Fahrens, ehe anschließend auf einzelne Haftungsfragen eingegangen wird. Die Entwicklung ist insofern noch im Fluss, weshalb es sich sowohl für die Fahrzeugindustrie als auch für die Wissenschaft lohnt, die Diskussionen um regulatorische Lösungen und haftungsrechtliche Probleme auf internationaler und europäischer Ebene aufmerksam und jederzeit aktuell zu verfolgen.*

### I. Einleitung

Die Automatisierung des Straßenverkehrs nimmt rasant zu. Eine immer größere Zahl an Fahrzeugherstellern verwendet Systeme, die den menschlichen Fahrer unterstützen und zum Teil bereits ersetzen können.

Diese Systeme lassen sich nach dem Modell der SAE International<sup>1</sup> in fünf Stufen unterteilen: von einfacher Längs- oder Querführung, etwa Spurassistent und Tempomat (Stufe 1), bis zum vollautomatisierten – autonomen – Fahren ohne menschlichen Fahrer (Stufe 5). Dazwischen liegen kombinierte Längs- und Querführung mit vorübergehender Abkehr vom Verkehrsgeschehen (Stufe 2), die dauerhafte Abkehr mit Bereitschaft, nach Aufforderung die Kontrolle wieder zu übernehmen (Stufe 3), sowie die vollständige Abkehr ohne Intervention des weiterhin anwesenden Fahrers (Stufe 4).<sup>2</sup>

In einem engen Zusammenhang mit der Automatisierung von Fahrzeugen steht deren Vernetzung, also die Ausstattung des Fahrzeuges mit Kommunikationsschnittstellen, wie beispielsweise WLAN und 5G. Dies soll nicht nur den Fahrzeuginsassen Telefonie, Entertainment und ähnliche Angebote ermöglichen. Vielmehr geht es auch darum, die Kommunikation mit anderen Fahrzeugen und Infrastrukturen zu ermöglichen, damit diese sich in ihrem „Fahrverhalten“ aufeinander abstimmen können.<sup>3</sup> Damit soll u. a. ein erhöhtes Maß an Betriebssicherheit geschaffen werden.

Experten gehen davon aus, dass der Verkehrsfluss durch den Einsatz automatisierter und vernetzter Fahrzeuge deut-

lich verbessert und Staus reduziert werden können.<sup>4</sup> Zudem bieten automatisierte Fahrzeuge die Chance, individuelle Mobilität weitestgehend barrierefrei zu ermöglichen, indem sie körperlich eingeschränkten Personen entsprechende Assistenzfunktionen anbieten.

Im Dezember 2018 stellte die EU-Kommission einen unionsweiten Aktionsplan für Künstliche Intelligenz vor. Dieser soll der EU und ihren Mitgliedstaaten dabei helfen, eine Vorreiterrolle bei der Entwicklung und Implementierung von künstlicher Intelligenz einzunehmen. Deshalb waren auch die Mitgliedsstaaten selbst aufgefordert, Anfang 2019 nationale Aktionspläne zu veröffentlichen. Das deutsche BMVI hatte indes bereits vor der Aufforderung durch die EU reagiert und schon im November 2018 einen nationalen Aktionsplan vorgestellt.<sup>5</sup> Wie zu erwarten war, spielt das Thema Automatisierung und Vernetzung darin eine tragende Rolle. So werden programmatisch die Bestrebungen in den Bereichen Regulierung, Forschung und Erprobung skizziert.

Vor diesem Hintergrund geben die folgenden Ausführungen einen Überblick über die aktuellen regulatorischen Entwicklungen im Bereich des automatisierten Fahrens (dazu II.). Der Erfolg der neu einzuführenden Systeme wird maßgeblich auch von haftungsrechtlichen Fragen abhängen (dazu III.). Bei automatisierten Systemen sind Regulierung und Haftung besonders eng miteinander verknüpft.

\* Auf Seite III erfahren Sie mehr über die Autoren.

1 Die SAE International, ehemals Society of Automotive Engineers, ist ein gemeinnütziger Branchenverband, der sich dem Fortschritt der Mobilitätstechnologie in enger Zusammenarbeit mit Standardisierungsorganisationen widmet.

2 Vgl. SAE International, Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles – J3016\_201806, abrufbar unter: [https://doi.org/10.4271/J3016\\_201806](https://doi.org/10.4271/J3016_201806) (letzter Abruf dieser und aller weiteren Internetquellen am 8.8.2019).

3 BMVI, Automatisiertes und vernetztes Fahren, abrufbar unter: <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Digitales/Automatisiertes-und-vernetztes-Fahren/automatisiertes-und-vernetztes-fahren.html>.

4 Vgl. Schäfer, Schon wenige automatisierte Fahrzeuge können Staus verhindern, abrufbar unter: <https://www.springerprofessional.de/automatisiertes-fahren/simulation--berechnung/schon-wenige-automatisierte-fahrzeuge-koennen-staus-verhindern/16311070>.

5 BMVI, Digitalisierung und Künstliche Intelligenz in der Mobilität – Aktionsplan, abrufbar unter: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/DG/aktionsplan-ki.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/DG/aktionsplan-ki.pdf?__blob=publicationFile).