

VON STEVE PRZYBILLA

Berlin, Juni 2019. Ein Tesla fährt durch eine Nebenstraße im Bezirk Tempelhof. Am Straßenrand stehen geparkte Autos, auf dem Bürgersteig schnüffelt ein Hund an einem Vorfahrt-gewähren-Schild. Während der Tesla langsam in die Kreuzung einfährt, kommt von rechts plötzlich ein Motorrad, zu spät für jedes Bremsmanöver. Der Motorradfahrer knallt seitlich gegen das Auto, überschlägt sich, noch in der Luft verliert er seinen Helm. Der Mann überlebt schwer verletzt. Vor Gericht sieht es zunächst nach einem Vorfahrtsverstoß aus. Das Motorrad kam von rechts, der Tesla hätte warten müssen. Doch dann fragt die Berliner Anwaltschaft bei Tesla nach, ob das Unternehmen Erkenntnisse zum Unfallgeschehen hat. Tatsächlich liefert der Konzern eine Reihe von Videos. Sie zeigen, wie das Motorrad mit viel zu hoher Geschwindigkeit durch die Seitenstraße brettet: Der Tesla-Fahrer ist entlastet.

Der Fahrer flüchtet, doch das Auto bleibt mit allen Beweisen an der Unfallstelle

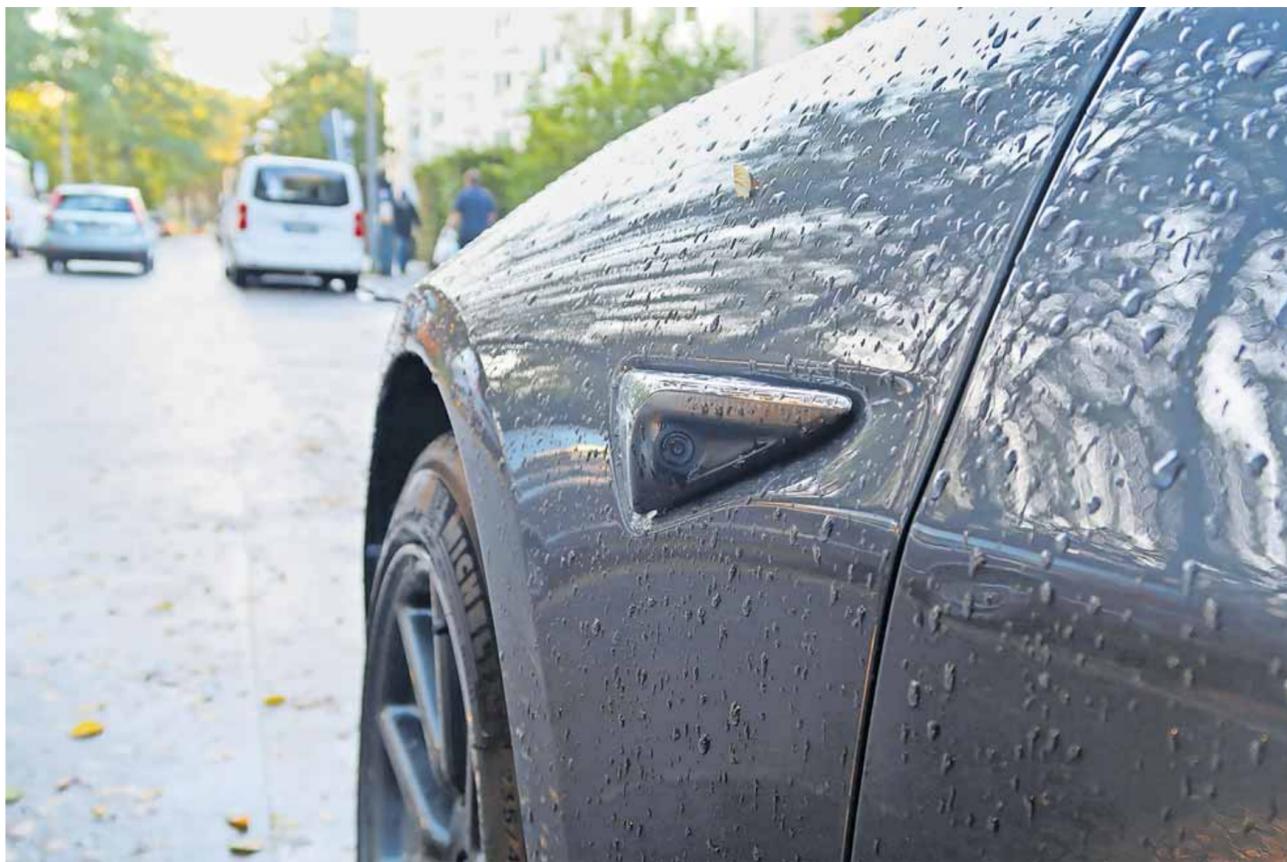
Nur wenige Monate später, im Januar 2020, ein anderes Szenario. Ein Mann rast mit über 160 km/h über die Prenzlauer Allee. Beim Abbiegen fliegt das Fahrzeug aus der Kurve und prallt gegen eine Ampel, der Fahrer flüchtet. Auch hier handelt es sich um einen Tesla, und auch hier wurde alles dokumentiert. Diesmal liefert der Hersteller nicht nur Videos, sondern weitere sekundengenaue Daten: Wann und wie stark wurden Gas und Bremse betätigt, wann öffneten sich die Türen? Sogar ein Video des Fahrers gibt es, aufgenommen mit der Frontkamera vorm Einsteigen: Der Raser wird vom eigenen Auto überführt.

So unterschiedlich die Situationen und die Beteiligten auch sind: Sie zeigen, dass Autos als „Zeugen“ vor Gericht immer wichtiger werden. Seit spätestens 2018 müssen Neuwagen EU-weit mit einer Sim-Karte ausgestattet sein. So lassen sie sich bei einem Unfall schnell orten. Doch moderne Fahrzeuge können dank Internet-Verbindung noch viel mehr: Updates herunterladen, Musik streamen, Videos aufzeichnen. Auch das Fahrverhalten wird minutiös gespeichert – Daten, die Behörden gerne bei Ermittlungen verwenden.

Was genau erfasst wird, ist in den Nutzungsbedingungen meist nur vage formuliert. Bei Tesla gehören offensichtlich diverse Videos dazu, die automatisch auf die Firmenserver gelangen. Aber auch die Fahrdaten selbst können die Aufnahmen auf einem USB-Stick speichern. Uwe Keim, ein Tesla-Besitzer aus der Nähe von Göppingen, vertraute lange auf diese Funktion. Als im März 2020 ein Auto vor ihm bei Rot über die Ampel fährt, schickt er das Video der Polizei. Er will ein couragierter Bieger sein und den Verkehrssünder melden.

Die Polizei bedankt sich, informiert aber gleichzeitig die baden-württembergische Datenschutz-Behörde. Diese schickt Keim einen vierseitigen Brief. Der Tenor ist klar: Wenn eine Kamera die Umgebung dauerhaft filmt, könne sich niemand „frei und ungezwungen bewegen“, schreibt die Behörde. Dann folgt ein langer Fragenkatalog: Trifft es zu, dass Sie Überwachungskameras in Ihrem Kraftfahrzeug installiert haben? Wie viele? Werden die Aufnahmen gespeichert? Weisen Sie auf die Videoüberwachung hin?

Keim schaltet seinen Anwalt ein. Dieser kann ein Bußgeld abwenden, indem sein Mandant verspricht, die Dashcam-Funktion nicht mehr zu verwenden. Frustriert ist der Tesla-Fahrer trotzdem. „Ich hab was Gutes getan, aber danach selbst noch was auf die Mütze bekommen“, sagt der 48-Jährige. Eine Stunde kann sein Auto filmen, bevor die Aufnahmen überschrieben werden. Selbst zehn Minuten seien aber zu viel, erwidert die Datenschutzbehörde. Erlaubt sei lediglich eine „kurzzeitige anlassbezogene Aufzeichnung“. Aber was heißt das genau?



Achtung Kameras: Tesla bietet mit dem Wächtermodus eine 360-Grad-Rundumüberwachung. Bei Vandalismus oder Auffahrunfällen können die in der Cloud gespeicherten, hochauflösenden Videos als Beweismittel dienen.

FOTO: PRZYBILLA

Das Auto als Zeuge

Kameras und Computer an Bord: Neuere Fahrzeuge sammeln Daten über ihre Insassen und deren Fahrstil. Manche Halter filmen sogar die Umgebung – das kann sehr heikel werden

Matthias Lachenmann geht von einem Zeitraum von 30 Sekunden bis maximal einer Minute aus. Der Kölner Anwalt hat sich auf Videoüberwachung spezialisiert und Uwe Keim gegenüber der Datenschutzbehörde vertreten. Er schrieb auch einen Brief an Tesla, um den Konzern darauf hinzuweisen, dass die langen Speicherzeiten der Datenschutz-Grundverordnung widersprechen. Die Reaktion? Keine. Stattdessen wälzt Tesla die Verantwortung auf seine Kundinnen und Kunden ab. Im Handbuch heißt es unverblümt: „Sie

sind für die Einhaltung aller örtlich geltenden Gesetze [...] in Bezug auf Videoaufzeichnungen verantwortlich.“ Am Steuer soll man also selbst entscheiden, ob eine mitgelieferte Funktion erlaubt ist oder nicht. Für Laien ist das kaum machbar.

Eine ähnliche Situation gilt auch für nachträglich eingebaute Dashcams. Laut einem BGH-Urteil aus dem Jahr 2018 ist ihr Einsatz nicht grundsätzlich verboten. Aber sie dürfen auch nicht einfach stundenlang unbeteiligte filmen. Allenfalls zulässig ist eine kurze Sequenz bei einem Un-

fall. Manche Dashcams können das. Sie lagern die Aufnahmen in einem Zwischenspeicher ab und speichern sie erst dann dauerhaft, wenn sie ein kritisches Ereignis vermuten – zum Beispiel durch ein abruptes Bremsmanöver oder wenn der Fahrer die Hupe betätigt.

Vor Gericht herrscht oft eine paradoxe Situation: Längere Video-Clips sind verboten. Als Beweismittel werden sie aber trotzdem akzeptiert, so wie bei den eingangs erwähnten Fällen aus Berlin. Ob die Dashcam-Nutzerinnen hinterher Ärger bekommen, hängt von der jeweiligen Staatsanwaltschaft oder Datenschutzbehörde ab. Manche belassen es bei einer Verwarnung oder unternehmen gar nichts, andere verhängen Bußgelder. Anwalt Lachenmann empfiehlt seinen Mandanten deshalb, Dashcams gar nicht zu nutzen.

Was zu der Frage führt: Warum darf ein Autokonzern eine Funktion anbieten, die illegal ist? Da Tesla seinen Deutschland-Sitz in München hat, ist die bayerische Datenschutzbehörde zuständig. Die erklärt, man sei aktuell dabei, die Datenströme zu prüfen, die Teslas übertragen. Eigentlich zuständig sei aber das niederländische Datenschutzamt, da Tesla dort seinen Europass hat. Die Behörde antwortet, sie könne sich erst nach Abschluss der Untersuchung zu einzelnen Firmen äußern. Man habe aber nicht nur Tesla, sondern fast alle Hersteller im Blick. „Bei der heutigen Auto-Generation muss man sich über seine Privatsphäre Sorgen machen“, heißt es aus der Behörde.

Nach einem Urteil des Landgerichts

Köln können Fahrzeughalter sogar ihren Versicherungsschutz verlieren, wenn sie sich gegen das Auslesen der gespeicherten Informationen sträuben. Auf die Frage, wie oft Hersteller die von ihnen gesammelten Daten an Ermittlungsbehörden übergeben, antworten die meisten nur ausweichend. Toyota nennt immerhin eine konkrete Zahl: einmal im vergangenen Jahr. Spricht man mit Ermittlern, verdichten sich aber die Hinweise, dass dies deutlich häufiger geschieht (siehe Interview).

Unterdessen verfeinern die Autokonzerne zunehmend ihre Überwachungssysteme. So bietet Tesla standardmäßig einen „Wächtermodus“ an: Wenn das Auto geparkt ist und von außen jemand ans Fahrzeug herantritt, filmen Kameras automatisch die Umgebung und speichern die Videos auf einem USB-Stick. „Ich finde, das ist eine Frechheit“, sagt Datenschutz-Anwalt Lachenmann. Er hält den „Wächtermodus“ für illegal. Auch BMW hat in neueren Modellen eine ähnliche Funktion eingeführt, den sogenannten „Theft Recorder“. Anders als Tesla speichert BMW aber maximal 40 Sekunden. Das dürfte das Kriterium der „kurzen anlassbezogenen Aufzeichnung“ erfüllen.

Uwe Keim, der Tesla-Fahrer aus Baden-Württemberg, hat inzwischen die Konsequenzen gezogen: Er nutzt weder die Dashcams noch den Wächtermodus in seinem Auto. Seine Anwaltskosten belaufen sich inzwischen auf fast 4500 Euro. Für das Geld hatte er auch einen kleinen Gebrauchtwagen kaufen können – ohne Kameras und Sensoren.

„Die Hersteller kooperieren“

Andreas Winkelmann nutzt Fahrzeugdaten gegen Raser

Die Daten von modernen Fahrzeugen werden nahezu täglich zur Verbrechensaufklärung genutzt. In Berlin deckt der Erste Oberamtsanwalt Andreas Winkelmann illegale Autorennen damit auf. Privat findet er die mobile Dauer-Überwachung trotzdem bedenklich.

Herr Winkelmann, wie oft nutzen Sie Fahrzeugdaten für Ihre Ermittlungen? Inzwischen fragen wir im Durchschnitt zwei- bis dreimal pro Woche bei Herstellern an, um die Daten auszulösen.

Um welche Daten handelt es sich? Zum einen gibt es eine Funktion namens „Event Data Recording“ (EDR), die in den USA vorgeschrieben ist und in Europa auch von vielen Herstellern genutzt wird. Dabei werden die letzten fünf Sekunden vor einem Unfall dokumentiert – zum Beispiel, wie schnell man gefahren ist, wie stark der Fahrer beschleunigt oder auf die Bremse getreten hat. Manche Hersteller speichern auch deutlich mehr, etwa wie viele Personen im Auto waren.

Wann dürfen Sie diese Daten nutzen? Wenn es nur um eine geringe Überschreitung der Geschwindigkeit als Ordnungswidrigkeit geht, wäre die Nutzung nicht verhältnismäßig. Wenn es Anzeichen dafür gibt, dass jemand strafbar gerast ist – zum Beispiel Unfallschäden oder Zeugnisaussagen –, fragen wir bei den Herstellern aber auf jeden Fall an. Auch Dashcam-Videos oder die Daten von Assistenzsystemen sind für uns sehr nützlich.

Und die Hersteller geben diese Aufzeichnungen einfach so raus?

Manchmal müssen wir erst einen richterlichen Durchsuchungsbeschluss erwirken. In den allermeisten Fällen kooperieren die Hersteller aber freiwillig mit uns. Bei VW können unsere Sachverständigen die Daten selbst auslesen, weil sie offen zugänglich sind. Mercedes schickt Mitarbeiter zu uns nach Berlin, die uns helfen.



Der Berliner Oberamtsanwalt Andreas Winkelmann. FOTO: PRIVAT

Wie oft werden Personen verurteilt, nachdem ihr Auto sie überführt hat?

Seit der Einführung des neuen Gesetzes im Jahr 2017 liegen allein in Berlin mehr als 530 rechtskräftige Verurteilungen vor. Die Strafen reichen von mehrjährigen Haftstrafen bis zu Geldstrafen von zwei bis drei Nettoeinkommen und mehr. In vielen Fällen wird die Fahrerlaubnis entzogen, die dann neu zu beantragen ist.

Wird Ihnen manchmal mulmig zumute, weil Ihr Auto alles über Sie weiß?

Ich halte mich an die Verkehrsregeln. Als Privatperson finde ich schon bedenklich, was technisch möglich ist. Besonders bei Tesla; da speichert ein Unternehmen ja sogar Videos. Bei uns mag das in Ordnung sein, aber in nicht demokratischen Staaten könnten die Autokameras irgendwann sogar zur Gesichtserkennung genutzt werden – eine gruselige Vorstellung. INTERVIEW: STEVE PRZYBILLA



Die Tesla-Dashcam filmt auf Wunsch immer mit, ohne dass Passanten davon etwas merken. Das Kennzeichen wurde hier unkenntlich gemacht. FOTO: PRZYBILLA

Das beste Coupé, das BMW nie gebaut hat

Der Kia Stinger ist eine klassische Sportlimousine: schick, schnörkellos und günstiger als die deutsche Konkurrenz. Eine Zukunft hat das Auto trotzdem nicht

Coupés sind die Königsklasse des Automobilbaus. Elegant, sportlich, zeitlos, ohne den zweifelhaften Halbstarben-Charme eines Sportwagens. Für jeden Hersteller sind sie das ultimative Aushängeschild. Weshalb sich vor allem die Hersteller hochpreisiger Fahrzeuge an diese Fahrzeugklasse heranwagen. Geld lässt sich mit diesen Automobilen kaum verdienen. Die Verkaufszahlen sind vergleichsweise niedrig, das Image mit dem fortschreitenden Klimawandel fragwürdig.

Umso erstaunlicher ist es, dass sich ausgerechnet Kia in dieses Segment wagt. Der Stinger ist der Abschluss einer beeindruckenden Transformation. Kia hat sich vom Hersteller von Neuwagen mit durchwachsender Qualität zur größten Konkurrenz für deutsche Hersteller entwickelt. Mit den richtigen Modellen, mit frischem Design, auf dem neuesten technischen Stand – zu einem besseren Preis. Nur für die Autofans fehlte etwas zwischen all diesen eher vernunftbegabten Klein-, Kompakt- und Mittelklassewagen: ein Sportcoupé.

Die erste Generation des Stinger kam 2017 auf den Markt, der kommerzielle Erfolg blieb überschaubar. Trotzdem gibt es jetzt ein Facelift, dass das Coupé noch einmal modernisiert, bevor es wohl ohne Nachfolger ausläuft. Die Vernunft und der Zeitgeist verhindern eine Weiterführung.

Dabei ist das wirklich schade. Wer sich die Linienerführung des Kia ansieht, mag gar nicht glauben, dass es sich um ein Korea-Digital: Alle Rechte vorbehalten – Süddeutsche Zeitung GmbH, München. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über www.sz-content.de

anisches Coupé handelt. Vielleicht auch, weil es unter der Führung zweier Deutschen entstanden ist, die der asiatische Hersteller vor einigen Jahren akwarb. Peter Schreyer, der über Jahrzehnte das Design der VW-Gruppe bestimmte und unter dem der erste Audi TT entwickelt wurde. Und Entwicklungschef Albert Biermann, der bei BMW M für die sportlichsten Bayern verantwortlich war.

Der analoge Tacho ist ein Anachronismus – genau wie der durstige Benziner

Das Ergebnis kann man sehen und fahren lassen. Der Einstieg gelingt trotz tiefer Straßenlage ohne Verrenkung. Es sitzt sich tief, aber nicht so flach auf dem Asphalt, dass es beim Aussteigen peinlich werden könnte. Im Inneren verwöhnt Kia mit hervorragender Verarbeitung, es gibt Leder, rote Ziernähte und viel Alcantara. Der Kunststoff verbirgt sich da, wo er nicht sofort ins Auge fällt. Das Lenkrad ist wie bei vielen sportlichen Modellen unten abgeflacht, Fahrerinnen und Fahrer schauen auf einen analogen Tacho mit einem kleinen Display dazwischen. Angesichts des Prestige-Rennens um immer größere Bildschirme wirkt das wie eine nostalgische Rückbesinnung, die verdeutlichen soll, dass es sich hier nicht nur um ein Auto, sondern eine „Fahrmaschine“ handelt.

Was nicht heißt, dass es kein großes Display im neuen Kia Stinger gäbe. Das sitzt auf der Mittelkonsole und ist mit einer Diagonale von 26 Zentimeter ein bisschen breiter als im Vorgänger. Der Bildschirm reagiert schnell, die Menüs sind wie bei den meisten modernen Autos ausufernd und bedürfen einer kurzen Eingewöhnungszeit. Außerdem lädt es mitunter recht langsam. Positiv anzumerken ist: Die Sprachsteuerung funktioniert auf Anheiß, Touchflächen und weitere Bildschirme spart sich der Stinger. Stattdessen gibt es analoge Knöpfe, Rädchen und Schaltflächen.

Gestartet wird das Coupé stilecht über einen eigenen Knopf. Lautes Aufheulen des Motors oder Fehlzündungen gibt es nicht, der Kia Stinger ist ein Coupé fürs Understatement. Was nicht heißen soll, die Sportlimousine sei schwach motorisiert. Diesel und Vierzylinder-Ottomotor wurden mit dem Facelift aus dem Programm genommen, geblieben ist das stärkste Aggregat mit V6 und 366 PS. Das gibt es nur mit einer achtstufen Automatik, die wenig Wünsche offen lässt. Die Schaltvorgänge sind kaum zu spüren, der Kia Stinger fährt sich fast wie ein Ein-Pedal-Auto.

Im Komfort-Modus ist das Coupé ein angenehmer Gleiter, der die Kilometer abspult, ohne das Gesäß der Insassen durch eine zu harte Abstimmung zu malträtiert. Im Sport-Fahrprogramm ändert sich das, die Abstimmung ist schärfer, die Lenkung präziser, trotzdem wird aus dem Stin-

ger kein Sportwagen, sondern eine sportliche Limousine. Nur wenn es um die Klimaanlage geht, zeigt das Coupé weltmeisterliche Sprintqualitäten. Die bläst im Automatikmodus los, als gelte es eine Segelregatta

zu gewinnen. Der Verbrauch ist für ein Fahrzeug dieser Art irgendwie akzeptabel, meist steht eine elf vor dem Komma. Werte unter zehn Liter Benzin auf 100 Kilometer sind nur im Eco-Fahrmodus zu errei-



Er war als Kampfansage an die deutschen Hersteller gedacht, doch der Kia Stinger verkauft sich nicht gut genug. Zu wenig Markenprestige? FOTO: KIA

Kliemann SZ20211030S824242