

Seit April ist eCall Pflicht. Nun müssen in der EU alle neu typgeprüften Pkw und leichten Nutzfahrzeuge mit dem automatischen Notruf ausgerüstet sein, der bei einem schweren Unfall die Notfallnummer 112 aktiviert. Der Haken dabei: Eine Hintertür ermöglicht Fahrzeugherstellern, ihr eigenes Süppchen zu kochen.

Von Thomas Schreiner

Ganz so schlimm wie bei Stuttgart 21 oder dem Flughafen Berlin-Brandenburg war es zwar nicht. Dennoch: So richtig verzögerungsfrei gelang auch die Einführung des automatischen Notrufs in Pkw, des so genannten eCall, ebenfalls nicht. Nach über einer Dekade Beratung im Jahr 2014 von der EU-Kommission endgültig auf den Weg gebracht, sollte er bereits im Oktober 2015 eingeführt werden. Relativ frühzeitig zeichnete sich jedoch ab, dass die-

ser Termin aus verschiedenen Gründen nicht zu halten sein würde. Doch wir wollen uns an dieser Stelle nicht mehr mit der Vergangenheit aufhalten. Denn nun kommt er, der eCall.

Eigentlich gut gemeint

Seit April müssen alle neu typgeprüften Pkw und leichten Nutzfahrzeuge in der EU mit eCall ausgerüstet sein. Bei einem schweren Unfall alarmiert dieses System automatisch die Rettungskräfte und soll so dabei helfen, zahlreiche Men-

schenleben zu retten bzw. die Folgen schwerer Verletzungen zu mildern. Die EU-Kommission schätzt, dass Rettungskräfte dank eCall im Durchschnitt bis zu 50 Prozent schneller am Unfallort eintreffen sollen. Besonders in einsameren Gegenden, in denen eine Alarmierung durch Dritte eher schleppend erfolgt, soll dieser Vorteil zum Tragen kommen. Da die notwendigen Maßnahmen nach einem Unfall entsprechend schneller eingeleitet werden können,

eCall zum Nachrüsten für ältere Autos

Wer ein schon etwas betagteres Autos fährt, muss beim automatischen Notruf nicht zwangsläufig in die Röhre schauen. Seit etwa zwei Jahren gibt es die Möglichkeit, eine eCall-Funktion auch in älteren Fahrzeugen nachzurüsten. Unfallmeldedienst nennt sich dieses System, das auf eine Initiative der deutschen Kraftfahrtversicherer zurückgeht und automatische Hilfe bei schweren Unfällen verspricht. Im Kern besteht diese Notruf-Nachrüstung aus einem Stecker für die 12-Volt-Buchse im Auto, dem Unfallmeldestecker (im Bild rechts unten), und der dazugehörigen Unfallmelde-App. Kommt es zu einem Unfall, erkennen die Beschleunigungssensoren im Unfallmeldestecker die Kollision und identifizieren anhand definierter Parameter, wie stark der Aufprall war. Über ein per Bluetooth gekoppeltes und mit der Unfallmelde-App ausgerüstetes Smartphone wird dann automatisch ein Notruf ausgelöst. Dabei sendet die App mit der Unfallmeldung den Zeitpunkt und die Stärke des Aufpralls, die aktuelle Position des Fahrers und die letzte Fahrtrichtung an die Notrufzentrale. Gleichzeitig wird eine Sprachverbindung zwischen der Notrufzentrale und dem Autofahrer hergestellt.



Während der normalen Fahrt erfolgt keine Übertragung von Daten. Diese werden nur bei einem automatisch oder manuell ausgelösten Hilferuf gesendet. Denn neben dem automatischen Notruf lassen sich über den Unfallmeldedienst auch manuelle Meldungen per Knopfdruck auslösen. Etwa bei einer Panne oder einem kleineren Unfall.

Und wer soll Sie einmal retten?

Über den automatischen Notruf eCall und die Probleme mit dem Datenschutz.



Der eCall über die 112 soll die Rettungskette beschleunigen. Doch manche Hersteller schalten eigene Callcenter dazwischen.

verspricht man sich teilweise auch weniger Staus und weniger Folgeunfälle aufgrund ungesicherter Unglücksstellen.

So funktioniert eCall

Die Funktionsweise von eCall ist einfach (siehe Grafik auf Seite 30): Sobald nach einem Unfall die Airbags auslösen, was ein Kennzeichen für einen bestimmten Schweregrad ist, stellt das System über eine eigene, ins Fahrzeug integrierte SIM-Karte eine Mobilfunkverbindung zur nächstgelegenen Notrufzentrale her. Neben dieser Sprachverbindung für einen Kontakt zum Unfallfahrzeug übermittelt eCall dorthin auch automatisch ein genau definiertes Datenpaket – den so genannten Minimaldatensatz. Darin enthalten sind etwa Informationen zum Unfallort, zum Unfallzeitpunkt und zur Fahrtrichtung. Wichtige Inhalte also, auf deren Basis die Notrufzentrale zweckmäßig und so schnell wie möglich die erforderlichen Rettungsmaßnahmen einleiten kann.

Wen man auch fragt: Mit diesem Funktionsumfang wird

eCall durchweg positiv gesehen. Wer könnte auch vernünftigerweise etwas gegen eine Maßnahme haben, die dazu beitragen soll, Menschenleben im Straßenverkehr zu schützen? „Grundsätzlich ist der

„Der eCall ist sinnvoll aufgestellt mit dem Minimaldatensatz. Ein ruhendes System, das nur aufgeweckt wird bei einem Unfall.“

Marion Jungbluth

eCall sinnvoll aufgestellt mit dem Minimaldatensatz. Ein ruhendes System, das nur aufgeweckt wird bei einem Unfall und dann eine Verbindung zur Notrufzentrale herstellt“, sagt etwa Marion Jungbluth, Leiterin des Teams „Mobilität und Reisen“ im Geschäftsbereich Verbraucherpolitik des Verbraucherzentrale Bundesverbands e. V. (VZBV).

Doch wo viel Licht ist, gibt es häufig noch Schatten. So auch hier. „Was wir immer kritisiert haben, ist, dass eCall ein Einfallstor zur Zwangsdigitalisierung des Autos ist. Diese Digitalisierung bringt andere auf die Idee, zusätzliche Dienstleistungen anzubieten“, sagt Marion Jungbluth. „Und jetzt ist es so weit. Jetzt ist eCall erst mal

ein kleiner Teil im großen Kuchen der datenbasierten Geschäftsmodelle rund ums Auto. Der eCall hat Fakten geschaffen, um diese Entwicklung zu beschleunigen und zu unterstützen.“

Eine einzelne Meinung? Nein. Für Prof. Dr. Volker Lüdemann ist unzweifelhaft klar, dass eCall gemäß EU-Verordnung „der Verkehrssicherheit und der Industrieförderung“ dienen solle. „Der eCall ist grundsätzlich für die Verkehrssicherheit eine gute Sache“, sagt der Leiter des niedersächsischen Datenschutzzentrums an der Hochschule Osnabrück, „aber er war eine Idee der Autohersteller. Nicht die Verkehrssicherheit stand dabei im Vordergrund, sondern der exklusive Zugriff auf die Daten aus dem Auto. Die Verkehrssicherheit sollte nur ein Vorwand für den Gesetzgeber sein, um die Einwilligung zu erwirken, das Auto in das Internet einzubinden, als Basis für ein Angebot von Mehrwertdiensten.“

Den gesetzlichen eCall mit seinem klar regulierten Minimaldatensatz hält Prof. Lüdemann für datenschutzrechtlich unbedenklich. Doch die Verordnung der EU lasse explizit eine Hintertür für die Autohersteller



Einen automatischen Notruf im Fahrzeug gibt es als herstellerspezifische Angebote schon seit einigen Jahren. Bei BMW (Bild) beispielsweise schon seit 1997.

hat der Käufer die genauen Bedingungen gar nicht gelesen und rutscht so unversehens in die Datenfreigabe-Falle des privaten eCall hinein. „Somit ist der private Third Party eCall wie ein Trojanisches Pferd, das dem Hersteller Zugriff auf alle möglichen Daten liefern kann. Je nachdem, was in dessen eigenen Bedingungen steht“, warnt Prof. Lüdemann.

Die Sicht der Hersteller

Bei den Fahrzeugherstellern zeigt sich angesichts der verpflichtenden Einführung von eCall ein differenziertes Bild. Für manche ist das Thema im Moment noch nicht relevant, da sie bislang noch kein Third-Party-eCall-System im Angebot haben oder in der nächsten Zeit keine Typprüfung neuer Modelle ansteht. Dazu zählen insbesondere Importeure wie etwa Mazda, Renault, Dacia, Subaru, Kia oder Hyundai. Anders sieht es dagegen bei einigen Premium-Fabrikaten

aus. Beispiel BMW: Mit dem Mobilitätsassistenten Connected Drive ist – neben dem dann untergeordneten Pflicht-eCall – auch standardmäßig ein „Intelligenter Notruf“ an Bord, der im Falle eines Unfalls Daten an das BMW-eigene Callcenter übermittelt. Zugleich nimmt ein Agent des BMW-Callcenters über das Fahrzeug Kontakt zu den Insassen auf. Ein zweiter Agent übermittelt nach Eingang des Notrufs die bereits bekannten Informationen an die zuständige Rettungsleitstelle. Der eCall gemäß EU-Verordnung tritt nur in Kraft, falls eine Verbindung zum Callcenter des Herstellers scheitern sollte. Anderes Beispiel: Audi. Auch hier ist ein herstellereigener eCall in ein Ausstattungspaket integriert – Connect Notruf & Service. Und auch hier wird der Notruf über ein Audi-eigenes Callcenter abgewickelt. Bei Mercedes das gleiche Bild: Im Rahmen von Mercedes me läuft der Hersteller-eCall über die Notrufzentrale von Mercedes-Benz.

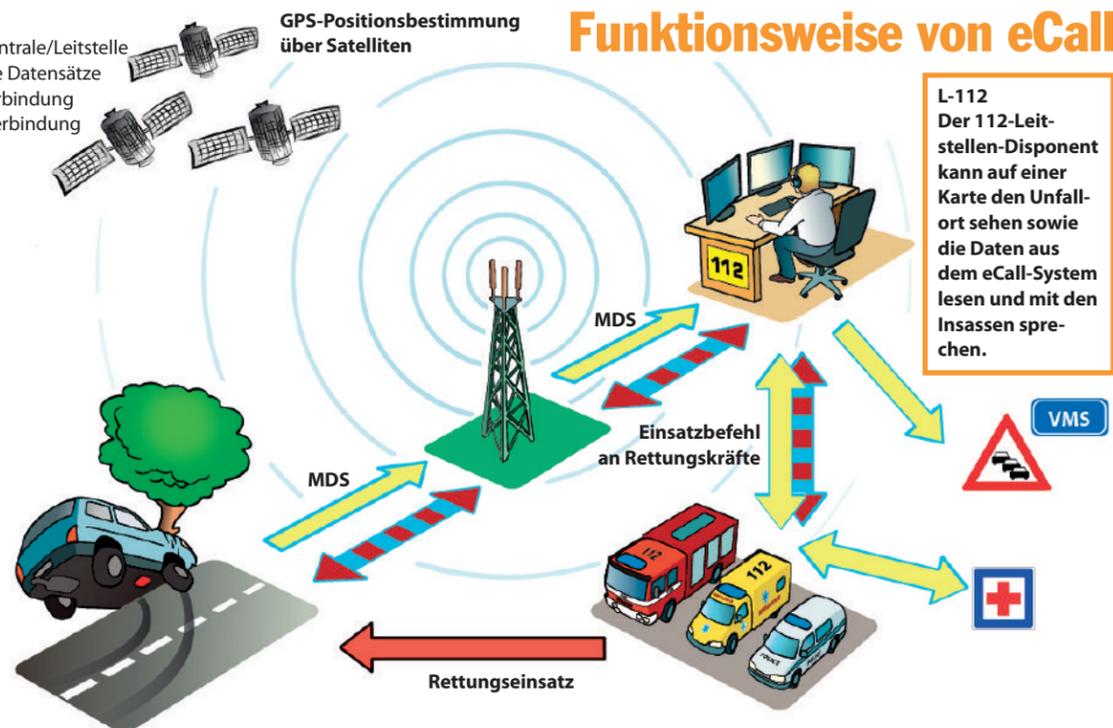
Die Hersteller führen ins Feld, Notrufe in der Landessprache des Fahrers anzunehmen. Oder mehr als den Minimaldatensatz zu erfassen, was die Rettungskräfte unterstützen soll. Marion Jungbluth kennt das: „Das Argument der Hersteller war anfangs, dass sie eine unterstützende Filterfunktion bei den Notrufen übernehmen. Sie haben den Third-Party-Notruf also als Servicefunktion dargestellt.“ Der wahre Hintergrund sei wohl ein anderer: „Sie versuchen aber, die Autokäufer zu viel Datenfreigabe zu motivieren. Und es ist nicht klar, ob man als Verbraucher da rauskommt.“ Natürlich versichern die Hersteller, Daten nur mit expliziter Einwilligung zu nutzen. Aber wer liest schon das Kleingedruckte? Und BMW zum Beispiel verweist darauf, der „Intelligente Notruf“ könne jederzeit zugunsten des staatlichen eCall deaktiviert werden. Dann aber sind auch die Connected-Drive-Dienste nicht mehr verfügbar. Echte Wahlfreiheit sieht anders aus. ■

offen. „Der staatliche eCall kann demnach durch den Fahrzeughersteller abgeschaltet werden, wenn anstelle dessen ein eigenes Notrufsystem installiert wird.“ Für diesen so genannten Third Party eCall gelten dann aber nicht mehr die gleichen Datenschutzbestimmungen wie beim staatlichen eCall. Vielmehr kann der Hersteller in puncto Daten seine ganz eigenen Spielregeln aufstellen. „Die Gefahr ist, dass es für viele verlockend ist, so etwas beim Autokauf gleich mitzubuchen“, sagt VZBV-Expertin Marion Jungbluth. Im Zweifel

„Der private Third Party eCall ist wie ein Trojanisches Pferd.“
Prof. Volker Lüdemann

Legende:

- L-112 Notrufzentrale/Leitstelle
- MDS Minimale Datensätze
- Datenverbindung
- Sprechverbindung



L-112
Der 112-Leitstellen-Disponent kann auf einer Karte den Unfallort sehen sowie die Daten aus dem eCall-System lesen und mit den Insassen sprechen.