

E-CALL

Sicherheit – bitte warten

Mit dem provozierenden Titel „eCall – bitte warten?“ lud die österreichische Gesellschaft für Straßenverkehr zu einem Podiumsgespräch. Ergebnis des Forums: Fragezeichen streichen, Rufzeichen hinter den Titel setzen. – LUTZ LISCHKA –

In der EU gab es 2013 28.000 Verkehrstote, auf Österreichs Straßen im vergangenen Jahr 453, ein Minusrekord, aber immer noch eine gewaltige Zahl, wenn man auf das Leid der Betroffenen sieht.

Die EU hat sich nun das Ziel gesetzt, mit dem automatischen Notrufsystem eCall pro Jahr weitere 2.500 Menschenleben zu retten. Menschen, die nach einem Crash hilflos eingeschlossen sind oder, nachdem sie auf die Straße geschleudert wurden, verbluten. Der

Graue Theorie! Die Verkehrsexperten wiesen im GSV-Forum achselzuckend darauf hin, dass der Termin nicht haltbar sei. Die technische Infrastruktur werde nicht in allen EU-Staaten verfügbar sein, in Hinblick auf die Snowden-Affäre gäbe es zusätzliche Sensibilität in Bezug auf Datensicherheit.

Neuer Termin für die ersten ausgelieferten Neufahrzeuge mit der rettenden Black-Box: 2017, und selbst den halten einige EU-Mitgliedstaaten nicht für realistisch.

nem Beispiel auf, wie „langsam die Mühlen der Sicherheit in Österreich mahlen.“ Thann: „Mit den Daten von Unfällen können häufige Unfallstellen entschärft werden. Darin liegt ein Riesenpotenzial. Hätte man die Daten von Unfällen innerhalb eines Monats, könnte man sofort reagieren, effiziente Maßnahmen setzen und die Struktur verändern. Damit gäbe es 60 Tote in Österreich im Jahr weniger.“ Allerdings: Bis die Unfalldaten beim Kuratorium für Verkehrssicherheit einlangen, braucht es ein Jahr!

Wen wundert es da, dass die Einführung des eCall-Systems in der EU noch länger braucht? Vor allen um die Daten wird gestritten: „Es gibt heftige Widerstände in der EU, weil die Autohersteller ihre Daten schützen wollen“, erklärte Bernhard Wiesinger, Leiter der ÖAMTC-Interessenvertretung. Martin Grzebellus vom deutschen Navigations- und Kommunikationsberater NavCert schüttelte den Kopf: „Die Daten, die im Fahrzeug gespeichert sind, haben nichts mit eCall zu tun.“

Daraufhin wiederum Raimund Wagner von AMV Networks, einem Unternehmen, das Basistechnologie für vernetzte Mobilität anbietet: „Ich lehne es entschieden ab, eCall isoliert zu sehen. Das ist wie ein Wohnzimmer ohne Fundament.“

Man sieht also schon an Hand der Expertenmeinungen: In Brüssel wird noch viel gestritten werden, bis der rettende Notruf im Auto Platz finden wird.

In Brüssel wird noch viel gestritten werden, bis der rettende Notruf im Auto Platz finden wird.

» **„Ein rasches, gemeinsames Vorgehen aller befassten Stellen in Europa, auch in Österreich, ist notwendig.“**
 Mario Rohrer, Generalsekretär der GSV

durch einen Crashesender im Auto abgesetzte Notruf 112 an die Leitsysteme der jeweiligen Länder könnte Einsatzkräfte so rechtzeitig zum Unglücksort bringen, dass noch viele der Opfer gerettet werden. Mit dem Notruf verbunden sind alle Daten, die den Einsatzkräften helfen sollen, die Sachlage zu beurteilen. Bis zum Oktober 2015 – das ist schon entfernt genug – sollten alle neu typisierten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge vom Hersteller verpflichtend mit dem automatischen Notrufsystem ausgerüstet sein. Eine flächendeckende Infrastruktur in allen EU-Staaten soll ab diesen Zeitpunkt rund um die Uhr einsatzbereit sein, um die Signale umzusetzen.

60 Tote im Jahr weniger
 Helge Molin vom Verkehrsministerium äußerte sich zu dem Thema nur in allgemeinen Sätzen und ging nicht näher auf die Verwirklichung des eCalls in Österreich ein. Er wies jedenfalls darauf hin, dass es sich in der EU zur Zeit bei der Frage des Datenschutzes spieße, der aber aus österreichischer Sicht gut geregelt sei. Außerdem würden 100.000,- Euro an Kosten für Installation und Betrieb eines neuen Systems einschließlich einer Leitstelle anfallen, die aber nicht vom Absender des Notrufs getragen werden dürften. Dr. Othmar Thann, Geschäftsführer des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, zeigte an ei-



Das Expertenpodium beim GSV-eCall-Forum mit Helge Molin vom BMVIT, Martin Grzebellus von NavCert, Mario Rohrer, GSV-Generalsekretär, Othmar Thann vom Kuratorium für Verkehrssicherheit und Bernhard Wiesinger vom ÖAMTC.