



Bericht zum GSV-Forum „eCall – europäischer Notruf – bitte warten?“

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ein großes europäisches Anliegen, welches von allen Staaten unisono befürwortet wird. Ein Schritt auf dem Weg zur „Vision Zero“ tödlicher Verkehrsunfälle im Straßenverkehr ist „eCall“: Ein Gesetzesvorschlag der EU-Kommission sieht vor, dass ab Oktober 2015 alle neuen PKW und leichten Nutzfahrzeuge mit dem automatischen Notrufsystem ausgerüstet sein sollen. Eine hochkarätige Expertenrunde äußerte beim gestrigen GSV-Forum zum Thema „eCall – europäischer Notruf – bitte warten?“ die – inzwischen berechnete – Sorge, dass auch der Termin Oktober 2015 nicht halten wird.

Datenschutz erhält derzeit viel zu geringe Beachtung

Raimund Wagner, AMV Networks, begrüßte in seinem Impulsstatement die eCall-Initiative. Allerdings entstünden dadurch Kosten für die Automobilindustrie, die im Neuwagenpreis untergebracht werden müssen. Diese Kosten sollen laut Wagner durch kostenpflichtig angebotene Zusatzservices wieder hereingebracht werden. Die reine Notruffunktion ist zwar als sogenanntes „schlafendes“ System konzipiert, welches nur im Anlassfall aktiviert wird, bei einer Erweiterung auf Zusatzfunktionen bestehe allerdings die Gefahr, dass die Fahrzeugdaten unkontrolliert von externen Diensteanbietern genutzt würden. Wagner: „Das bestehende europäische Datenschutz-Gütesiegel (European Privacy Seal) kommt derzeit bei keiner automotiven Anwendung zum Einsatz.“ Derzeit sei es das primäre Interesse der EU, den „nackten“ eCall einzuführen, der Datenschutz muss warten. eCall wird aus Wagners Sicht frühestens im Oktober 2017 eingeführt werden, doch dafür müssen die notwendigen Notrufzentralen ein halbes Jahr vorher vorhanden sein. Das wird jedoch eine Herausforderung, da die Anforderungen an den Notruf 112 hoch sind. Dieser muss 365 Tage im Jahr rund um die Uhr in allen Ländern besetzt sein, was aus Sicht von Wagner ein großes Problem darstellt. In Deutschland etwa gab es 2013 ca. 30 Millionen Notrufe, davon waren 1% wirkliche Notrufe, also rund 300.000 pro Jahr. Zwei Automobilhersteller bauen in Magdeburg gemeinsam mit einem der weltweit größten Automobilzulieferer im Vorgriff eine eigene Notrufzentrale auf, die die oben genannten Anforderungen erfüllt. Zusammenfassend stellte Wagner vier Fragen in den Raum: Wird beim gesetzlich verpflichtenden eCall bei Neufahrzeugen dem Verlangen nach Kundendaten Vorschub geleistet? Warum hat der Datenschutz nur zweite Priorität, wo das europäische Privacy Seal doch bereits Realität ist? Hängt mein Leben möglicherweise von freigegebenen Daten oder von der

Automarke ab? Wie kann die Einführung von eCall ohne gute Infrastruktur etabliert werden?

Der genaue Starttermin von eCall ist noch nicht bekannt

Martin Grzebellus, NavCert, stellt fest: Es ist explizit in der Typzulassung des eCall Systems festgehalten, dass Fahrzeuge mit dem eCall System nicht verfolgbar sein dürfen. In der Vergangenheit war ein Hauptproblem für die Einführung von eCall: Solange es keine Leitstellen gibt, wird die Autoindustrie eCall nicht forcieren und die Leitstellen dürfen sich ohne gesetzliche Verpflichtung nicht entsprechend ausrüsten. Die Mobilfunkbetreiber haben sich freiwillig verpflichtet, eCall ab einem Stichtag zu unterstützen. Die EU schreibt vor, dass die Notruf-Leitstellen bis spätestens 1. Oktober 2017 eCall fähig sein müssen. Wobei nicht jede Leitstelle eCall unterstützen muss, solange die flächendeckende Abdeckung und Ausfallsicherheit gegeben ist. Den von Wagner erwähnten Vorlauf von einem halben Jahr bestätigte Grzebellus: „Wenn eCall im Oktober 2015 starten soll, müssen die Leitstellen diesen ab März 2015 bearbeiten können. Wann eCall genau startet, ist jedoch noch nicht bekannt, da das entsprechende Gesetz noch nicht verabschiedet wurde. Die Mitgliedsländer sehen eCall nicht vor 2017, das europäische Parlament und die europäische Kommission hingegen 2015 als anzustrebenden Termin. Der Kompromiss könnte schließlich 2016 oder 2017 lauten. Eine endgültige Festlegung wird es jedoch erst Ende 2014 geben. Zu den möglichen Mehrwertdiensten, die auf Daten im Fahrzeug zugreifen, erwähnte Grzebellus, dass der Endnutzer diesen ausdrücklich zustimmen muss. Der automatische / manuelle Notruf hat mit diesen Mehrwertdiensten jedoch nichts zu tun und ist selbstverständlich kostenfrei. Abgesehen davon genießen die bei Mehrwertdiensten eingesetzten Notruf-Longnummern keine Priorisierung. Die Datenschutzerfordernisse für eCall wurden durch das Parlament weiter verstärkt.

Der Basis-eCall Dienst ist kostenlos

Helge Molin, BMVIT, stellte noch deutlicher klar, dass es der europäischen Kommission bei eCall nur um den Notrufdienst geht. Die gesetzliche Verpflichtung bezieht sich also ausschließlich auf den Basis-eCall-Dienst. Eine offene Plattform ist nicht primär Gegenstand der Behandlung durch die Kommission. Molin erinnert daran, dass eCall eigentlich bis 2009 umgesetzt hätte sein sollen. Datenschutz nimmt bei eCall einen zentralen Stellenwert ein. eCall ist eine Maßnahme des ITS Action Planes der europäischen Kommission. Grzebellus nannte eCall überhaupt die erste flächendeckende ITS Anwendung.

Das Pilotprojekt von eCall, HeERO 2 (Harmonised eCall European Pilot Project), an dem Österreich nicht teilnimmt, endet dieses Jahr. Bezüglich der Notrufzentralen stellte Molin klar, dass diese nicht zwingend öffentlich sein müssen, auch private Stellen sind möglich. Die Bearbeitung des eCalls ist für den Konsumenten jedenfalls kostenlos. Die manuelle Auslösung des eCalls über einen „Button“ im Fahrzeug wird jedenfalls kommen. Molin betonte in diesem Zusammenhang, dass dieser Button nicht für eine Verbindung mit allfälligen privaten Mehrwertdiensten vorgesehen ist. Grzebellus fügte hinzu, dass die Leitstellen differenzieren werden können, ob der eCall automatisch oder manuell ausgelöst wurde.

Bei sofortiger Sanierung von Unfallhäufungsstellen hätten wir 60 Verkehrstote pro Jahr weniger

Für Othmar Thann, KfV, ist bei eCall wesentlich, dass die Rettungskräfte möglichst rasch am Unfallort sein können. Thann bedauert die Verzögerungen in der Umsetzung, schließlich liegt dem eCall ja die Idee zugrunde, die Verkehrssicherheit in Europa zu erhöhen. Thann: „Studien gehen von einer Reduktion der Zahl der Verkehrstoten um 2.500 pro Jahr aus!“ Bei der Auslösung des manuellen eCalls ist Thann eine einfache Bedienbarkeit wichtig. Das KfV wäre jedenfalls an den eCall Daten zur Unfallanalyse interessiert. Ergänzend dazu würde Thann gerne auch Daten zu der Vielzahl an Sachschäden, die täglich im Straßenverkehr passieren, anonymisiert erfassen. Mittels eCall-Daten könnten Unfallhäufungsstellen innerhalb eines Monats entschärft bzw. saniert werden. Thann sieht hier ein Minderungspotential von 60 Toten pro Jahr.

Hinter eCall stehen enorme wirtschaftliche Interessen

Bernhard Wiesinger, ÖAMTC, kritisierte die lange Umsetzungsdauer von eCall: „Seit Anfang 2000 sprechen wir nun über eCall und bis heute wurde nichts umgesetzt“. Dabei ist dessen Realisierung absolut notwendig, da damit die Rettungskette kürzer wird und somit Hilfe schneller vor Ort sein kann. Fragen wie ‚wem gehören die Daten‘ und ‚wer darf sie verwenden‘ müssen dringend geklärt werden. Wiesinger gab dazu ein Beispiel: Ein Cabrio, das sich - innerhalb der Garantiezeit - nicht mehr schließen lässt, wird in der Werkstatt begutachtet. Eine Reparatur im Rahmen der Garantie wird abgelehnt, da die Werkstatt aufgrund der ausgelesenen Fahrzeugdaten dem Kunden nachweist, dass er beim Schließen des Verdecks deutlich zu schnell gefahren ist. Die Position des ÖAMTC ist klar, die Daten müssen dem Autofahrer gehören und er muss entscheiden, was mit seinen Daten passiert. Die europäische

Autoindustrie scheint über die laufenden Verzögerungen nicht unglücklich: Sie erhält dadurch Zeit, auf Basis der eCall-Technologie zusätzliche Serviceleistungen zu entwickeln und diese noch vor dem Start des „verordneten“ eCall-Systems auf den Markt zu bringen und damit Zusatzerlöse zu erwirtschaften. Auch Versicherungen könnten an dem Fahrprofil des Kunden interessiert sein.

Grzebellus hält zu Wiesingers Beispiel fest, dass dieses nichts mit dem eigentlichen eCall System zu tun hat.

Thann stimmte Grzebellus grundsätzlich zu, wobei eCall die erste Technologie sei, bei der sich Datennutzungsfragen auch im Automobilbereich stellen. Dies könne als Aufhänger genutzt werden, um die Frage, wem die Daten gehören, zu klären.

Molin empfahl, den Kaufvertrag eines Autos genau zu lesen, insbesondere Passagen zur Datennutzung.

Grzebellus erwähnte in diesem Zusammenhang das Beispiel Russland. Dort ist ab Jänner 2017 eine Blackbox in allen Fahrzeugen verpflichtend, um im Falle eines Unfalles dessen Ursache besser klären zu können. Der europäische eCall kann in punkto Datenschutz jedenfalls als gutes Beispiel für kommende Lösungen herangezogen werden.

Der Nutzen von eCall ist hoch, genaue Angaben zu den Systemkosten gibt es jedoch nicht

Auf die Publikumsfrage, wieviel eCall nun insgesamt kosten wird, antwortete Molin, dass die EU Kommission eine umfangreiche Nutzen-Kosten-Rechnung veröffentlicht hat. Die verpflichtende Einführung von eCall weist demnach ein deutlich positives Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Wie hoch die tatsächlichen europaweiten Kosten liegen, hängt von den jeweiligen Einführungserfordernissen in den einzelnen Mitgliedsstaaten ab, deshalb sei eine konkrete Kostenangabe derzeit noch nicht möglich. Die europäische Kommission schätzt den Aufwand der Ertüchtigung einer bestehenden Notrufzentrale für eCall auf etwa 100.000 Euro.

Zur eCall-Abdeckung der Mobilfunknetze stellte Molin klar, dass eCall nur in bestehenden Mobilfunknetzen funktionieren muss. Dort wo heute kein Handyempfang ist, muss das Mobilfunknetz auch nicht nachgerüstet werden.

In seinem Résumé forderte der Generalsekretär der GSV, Mario Rohracher, ein rasches gemeinsames Vorgehen aller befassten Stellen in Europa und insbesondere auch in Österreich, schließlich stünde der Nutzen einer Einführung des eCalls ja außer Frage. Dringend rechtlich zu klären ist auch die Frage, wem die Daten im Fahrzeug gehören. Und: „Bei den Verbrauchern, den Autokäufern, muss das Bewusstsein geschärft werden, dass sie sich mit ihrem Fahrzeug künftig in einem vernetzten System bewegen, das zahlreiche persönliche Daten erfasst!“

02.06.2014, WEINER