

Exklusiv: Auch London bringt E-Call ins Schlingern

Von Hans-Robert Richarz

Spektakulär - anders ist der schwere Unfall in der ersten Januarwoche auf der Autobahn A3 an der Grenze zwischen Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz kaum zu bezeichnen. Ein BMW war frühmorgens Richtung Frankfurt fahrend bei hohem Tempo auf den Mittelstreifen und ins Schleudern geraten, hatte sich mehrfach überschlagen und war schließlich auf dem Dach liegend zum Stehen gekommen. Nicht weniger spektakulär war die Geschwindigkeit, mit der Polizei und Rettungskräfte vor Ort erschienen, weil sie bereits wenige Sekunden nach dem Crash über dessen Einzelheiten informiert worden waren.

Verantwortlich dafür: Das im Wagen eingebaute BMW-eigene „E-Call“-System, dessen Sensoren bei einem Unfall unter anderem die genaue Position des Autos, wie schwer es beschädigt ist und in welcher Lage es sich befindet, per Mobilfunk an eine Rettungsleitstelle weitergibt. Der Unfallfahrer hatte indessen Glück im Unglück. Nur leicht verletzt konnte er sich selbst aus dem Wrack befreien.

Am Plan, das E-Call-System verpflichtend für alle Neuwagen einzuführen bastelt die EU schon seit vielen Jahren. Angeschoben wurde das Projekt 1982 von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) in Bergisch Gladbach. Damals waren die technischen Voraussetzungen jedoch längst nicht weit genug, eine Umsetzung in die Praxis stellte sich als zu teuer heraus. Schließlich führten einige Hersteller von Premium-Modellen wie Volvo, BMW, Mercedes, Opel, Peugeot oder Volvo ein E-Call-System als aufpreispflichtiges Extra auf eigene Faust in ihrem Angebot ein.

2008 machte sich die EU-Kommission erstmals Gedanken dazu, per E-Call die Zahl von 50 000 Verkehrstoten pro Jahr in Europa bis 2020 halbieren. Um mindestens 2500 Unfallopfer sollte der jährliche Blutzoll dank moderner Elektronik innerhalb von zehn Jahren gesenkt werden. Das ist inzwischen so gut wie gelungen. Ohne E-Call. Dann befasste sich das Europäische Parlament im Juli 2010 in der Richtlinie 2010/40/EU erstmals ernsthaft mit der „Einführung intelligenter Verkehrssysteme im

Straßenverkehr", die bis Ende Februar 2012 etabliert sein sollten und ergänzte diese Richtlinie zwei Jahre später um „die harmonisierte Bereitstellung eines interoperablen EU-weiten E-Call-Dienstes". Zwischenzeitlich beschloss die Europäische Kommission 2011 die Pflicht zur Einführung von E-Call für alle Neuwagen ab Oktober 2015.

Dieser Beschluss weckte wegen möglicher „Zusatzdienste" umgehend Begehrlichkeiten. Denn wer zuerst informiert wird und daher als erster am Unfallort eintrifft, hat die Chance, das große Geld zu verdienen. Hersteller, Werkstätten, Versicherungen, Pannendienste und Automobilclubs witterten Milliardenumsätze, die nach der Verabschiedung der E-Call-Gesetze neu aufgeteilt werden könnten.

Gleichzeitig meldeten Datenschützer ihre Bedenken an. Zwar versprach die EU-Kommission 2012, „dass personenbezogene Daten gegen Missbrauch, wie unrechtmäßigen Zugriff, Veränderung oder Verlust, geschützt sind und dass Bestimmungen für die Speicherung personenbezogener Daten, die Dauer der Speicherung, die Verarbeitung und den Schutz auf der angemessenen Ebene erlassen und ordnungsgemäß eingehalten werden". Doch was solche politischen Versprechungen wert sind, dürfte bekannt sein.

„Parallel zum E-Call-System wird still und heimlich ein zweites System in die Autos installiert, das Zusatzdienste erlaubt, die unbeschränkt und permanent Daten über das Netz vermitteln“, diktierte Volker Lüdemann, Professor für Wirtschaftsrecht an der Hochschule Osnabrück der Wochenzeitung „Die Zeit" im Sommer 2014. „Hier wird unter dem Deckmantel der Lebensrettung die Grundlage für den gläsernen Autofahrer geschaffen.“

Umgehend verlieh im vergangenen Jahr Privacy International, eine nicht-staatliche Organisation zur Verteidigung der Privatsphäre in Wien den „Big Brother Award" für das Kfz-Projekt E-Call an den damals noch amtierenden EU-Verkehrskommissar Siim Kallas und dessen Kollegin Neelie Kroes, zur gleichen Zeit noch EU-Kommissarin für die Digitale Agenda.

Das Gerangel um die Daten und um deren Schutz vor Missbrauch sowie die schleppende Einrichtung der E-Call-Infrastruktur in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft führte dazu, dass die verpflichtende Einführung immer wieder verschoben werden musste. Inzwischen gilt der Oktober 2017 als letzter Termin für die Fertigstellung der notwendigen technischen Einrichtungen, Neufahrzeuge müssen statt Oktober dieses Jahres erst von Anfang April 2018 an über ein Ortungssystem mit der vorgesehenen Notrufmöglichkeit verfügen. Bereits angebotene Lösungen von Autoherstellern sollen weiter zusätzlich nutzbar sein, solange die E-Call-Funktion garantiert ist.

Ob es allerdings bei diesen Vorgaben bleibt, steht in den Sternen. Zwar ergab in Deutschland kürzlich eine repräsentative Allensbach-Umfrage, dass sich 46 Prozent der Befragten im Alter zwischen 30 und 59 Jahren einen derartigen Automatik-Notruf wünschen. Vor Elektroantrieb (35 Prozent), Internetzugang im Auto (21 Prozent) und dem selbstfahrenden Auto (15 Prozent) lag E-Call damit an der Spitze der Wunschliste für die automobiler Zukunft. In Großbritannien ergab eine ähnliche Umfrage das genaue Gegenteil. Über 70 Prozent von 2000 Befragten lehnten die EU-Verordnung ab.

Dem schloss sich jetzt die britische Regierung an. Eine Anfrage von Lord Roy Kennedy of Southwark beantwortete die Staatssekretärin im Londoner Verkehrsministerium, Baroness Susan Kramer, ebenso wie Lord Kennedy lebenslanges Mitglied des House of Lords, so: „Die Regierung bestreitet nicht, dass E-Call das Potenzial besitzt, die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern. Sie ist jedoch angesichts unabhängiger Untersuchungen der Überzeugung, dass die Verpflichtung, E-Call zwingend in alle Neuwagen einzubauen, die Kosten für die Umsetzung in Großbritannien nicht rechtfertigen. Deshalb hat sie der EU mitgeteilt, die obligatorische Installation von E-Call in neuen Pkw und Transporter zu diesem Zeitpunkt nicht zu unterstützen.“

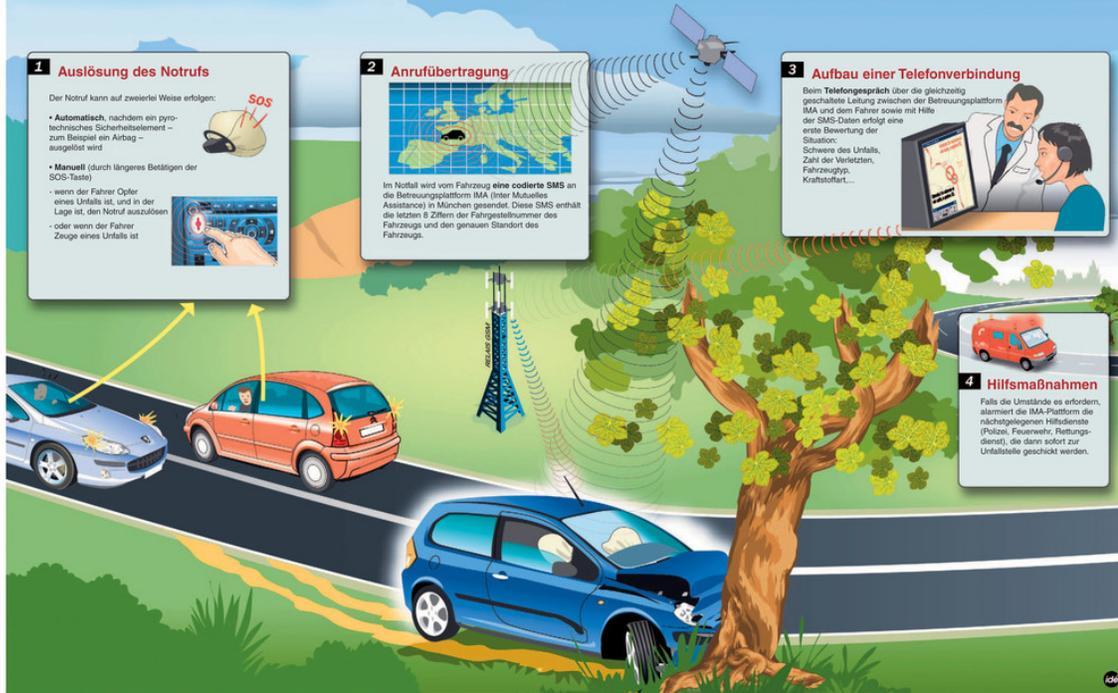
Das britische Internetportal „Safe Car News“ schloss daraus: „Der politische Prozess ist noch lange nicht vorbei. Der Standpunkt der Regierung zeigt, dass es recht kompliziert sein kann, Zustimmung von allen Mitgliedsstaaten und dem Europäischen Parlament zu E-Call zu bekommen. Das Vorhaben ist durchaus anfällig für weitere Verzögerungen.“
(ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



E-Call brachte die Rettungskräfte schnell an den Unfallort.

PEUGEOT Connect - Der unsichtbare Lebensretter



E-Call-Beschreibung.