



1. Auto Bei einem Unfall setzen Crashesensoren automatisch eine Meldung per Mobilfunk an die Notrufzentrale ab. Der Notruf lässt sich auch manuell auslösen

2. Satellit Er bestimmt die Position des hilfsbedürftigen Fahrzeugs; so erhält die Notrufzentrale unverzüglich die GPS-Daten

3. Notrufzentrale Fragt per Anruf beim Autofahrer an, was passiert ist. Erfolgt keine Reaktion, wird sofort Hilfe auf den Weg gebracht

4. Rettungskräfte Versorgt mit den Positionsdaten sowie weiteren Informationen, rücken die Helfer zur Unfallstelle aus

Automatischer Notruf

Datenkrake eCall

Lauschangriff im Auto: Beim eCall geht es nicht nur darum, Menschen zu retten



„Die wichtigste Funktion dürfte darin liegen, dass der eCall unter dem Deckmantel der Lebensrettung zum Trojanischen Pferd für den Zugang zu Fahrzeug- und Fahrerdaten wird.“

Volker Lüdemann, Leiter Niedersächsisches Datenschutzzentrum (NDZ) in Osnabrück

EIN SCHWERER UNFALL nachts auf einer einsamen Landstraße, und niemand hilft – eine Horrorvorstellung für jeden Autofahrer. Die gute Nachricht: Rettung kommt aus Brüssel, von der EU. Sie schreibt ab 31. März verpflichtend für neue Fahrzeugtypen das Notrufsystem eCall („emergency call“) vor. Die schlechte Nachricht: Es geht zwar auch um Menschenleben, doch eCall ist vor allem ein Geschenk für die Autoindustrie. Während also ein Unfallopfer um sein Leben kämpft, hält die Rettungsleitstelle bereits maßgeschneiderte „Mehrwertdienste“ für ihn bereit.

Hintergrund: Alternativ zum gesetzlichen 112-Notruf über ein Mobilfunkmodul dürfen die Autohersteller ein eigenes System mit zusätzlichen Leistungen anbieten. Die neuen Ge-

schäftsmodelle versprechen enorme Gewinne. So erreichen die Mercedes-Notrufzentrale in Magdeburg rund 20 000 Anrufe pro Monat; nur bei etwa jedem 30. Hilferuf handelt es sich um einen echten Autounfall.

„Automobilhersteller nutzen dann als Erste die Daten, um Wettbewerber auszuschalten“, erklärt Volker Lüdemann, Leiter Niedersächsisches Datenschutzzentrum (NDZ) in Osnabrück. Das geht von der Auswahl der Pannenhilfe über medizinische Betreuung bis hin zu einer Vertragswerkstatt, die nur mit teuren Originalersatzteilen repariert. „Unterm Strich wird es zu höheren Kosten für den Kunden führen“, befürchtet Datenschützer Lüdemann.

Selbst Kleinwagen werden dank eCall künftig internetfähig und zu wertvollen Datenlieferanten. Entscheidet sich der Autobesitzer für die Hersteller-Notruffunktion, dürfen im Crashfall weitere Daten wie Kilometerstand, Wartungsinformationen, Fahrzeugalter übertragen werden. So erhalten Autofahrer nach dem Notruf „auf Wunsch auch Hilfestellung zu Abschleppservice oder Reparaturfragen“, wie Mercedes zugebt. Auch BMW bietet mit seinem Dienst ConnectedDrive einen Notruf, der direkt im hauseigenen Callcenter landet. „Es erfolgt aber

keine Datenweitergabe an Dritte“, wehrt BMW Kritik am Datenschutz ab.

Doch damit nicht genug. Weil bei eCall der Notruf-Agent per Sprachkanal ins Auto hineinhören kann, eröffnen sich ganz neue Möglichkeiten des Abhörens. In den USA drückte ein Drogendealer in einem Chevrolet Tahoe versehentlich die Notfalltaste des On-Star-Systems – die Polizei nahm ihn fest. In einem weiteren Fall schnitt das FBI konspirative Treffen in einem Mercedes mit. Die Gesetze lassen dies zu.

Auch bei uns denken Politiker über mehr Befugnisse für die Überwachungsbehörden nach. Ex-Innenminister Thomas de Maizière forderte auf der letzten Innenministerkonferenz eine Gesetzesinitiative zur Terrorbekämpfung und Strafverfolgung. Sie würde der Polizei effektivere Lauschangriffe im Auto erlauben. Den Ermittlern falle es nämlich zunehmend schwerer, Abhörwanzen in Pkw einzubauen, so die Begründung.

Allerdings könnte die Technik für Bundesnachrichtendienst, Verfassungsschutz und Co zum Eigentor werden. Insider berichten, dass die Geheimdienstler selbst Angst haben, überwacht zu werden. Angeblich prüfe man, eCall aus den Dienstwagen auszubauen – zur Sicherheit. **emo**



Verbindungsaufbau: eCall-Alarmknopf und Mikrophon im Dachhimmel



SCHREIBEN SIE UNS

Sie wollen uns Ihre Meinung zu diesem Thema sagen?

AUTO BILD, Brieffach 55 10, 20350 Hamburg

E-Mail: redaktion@autobild.de
Stichwort: eCall