

Goslar Diskurs

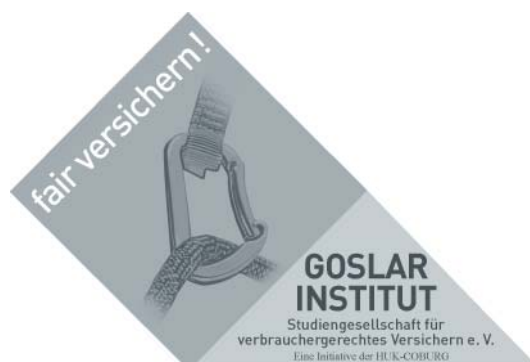
„Mit dem eCall ins Herstellermonopol? Wettbewerbspolitische Verwerfungen durch Missbrauch einer Notfalleinrichtung?“ 26. Januar 2012

Es diskutierten: Dr. Helmut Becker, Leiter des Instituts für
Wirtschaftsanalyse und Kommunikation;
Dr. Thomas Funke, LL.M., Osborne Clarke;
Klaus-Jürgen Heitmann, Mitglied des Vorstands, HUK-COBURG;
Thomas Strobl, Leiter Leistungssicherung/Produktmanagement
Helfen, ADAC e. V.;

Dr. Thilo Weichert, Landesbeauftragter für Datenschutz in
Schleswig-Holstein.

Moderation: Carola Ferstl

Ferstl: Herzlich willkommen, herzlich willkommen hier bei uns, herzlich willkommen auch Ihnen zum Goslar Diskurs. Es ist schon eine schöne Tradition, dass wir uns immer zum Verkehrsgerichtstag im schönen Goslar treffen und über aktuelle Themen diskutieren rund ums Automobil. So auch heute, es geht um die eCall-Systeme. Und worum geht es genau? Ab 2015 müssen voraussichtlich alle Neufahrzeuge in der Europäischen Union mit den sogenannten eCall-Systemen ausgestattet sein. Diese elektronischen Notrufsysteme agieren automatisch und sie verkürzen die Reaktionszeiten der Notdienste. So weit, so gut. Das klingt natürlich alles plausibel und sehr gut, das rettet möglicherweise Menschenleben, aber gibt es auch Nachteile? Genau das wollen wir heute diskutieren, und ich habe Gäste eingeladen, die ich Ihnen an dieser Stelle vorstellen darf. Ich begrüße Klaus-Jürgen Heitmann, er ist Vorstandsmitglied der HUK-COBURG und Initiator des Schadenmanagements mit eigenem Werkstattnetz bei der HUK-COBURG. Er befürchtet, dass die in den eCall-Modulen von den Herstellern programmierbaren Servicefunktionen bei Pannen und kleinen Unfällen deren Werkstätten bevorzugen. Ich begrüße Dr. Thilo Weichert, den Landesbeauftragten für den Datenschutz in



Schleswig-Holstein, er kann erläutern, welche datenschutzrechtlichen Aspekte bei der Umsetzung des eCall-Systems problematisch sein könnten. Außerdem begrüße ich Dr. Thomas Funke, Rechtsanwalt und Partner bei Osborne Clarke. Er wird uns erklären, warum eine für alle am Unfallschadenmarkt Beteiligten offen zugängliche Lösung der geplanten Zusatzdienste rechtlich am unbedenklichsten ist. Thomas Strobl ist bei uns vom ADAC, er wird die Sicht des Automobilclubs darstellen. Der ADAC ist zwar auch Pannenhelfer, unterstützt aber aktiv die Einführung von eCall. Warum, das wird er uns heute sagen. Und ich begrüße Dr. Helmut Becker, er ist Leiter des Instituts für Wirtschaftsanalyse und Kommunikation in München. Er war lange Zeit bei BMW und wird uns schildern, welche Chancen das elektronische Sicherheitssystem uns Autofahrern, aber auch der Automobilindustrie bietet. Herzlich willkommen, meine Herren, herzlich willkommen Ihnen allen, schön, dass Sie zu uns gekommen sind. Wir wollen zunächst einmal klären, für alle diejenigen, die mit dem eCall-System noch nicht so vertraut sind, was sich genau dahinter verbirgt. Herr Strobl vom ADAC, Sie können uns das vielleicht für den Laien mal erklären. Was ist eCall?

Strobl: Sehr gern. eCall ist ein Notruf, der direkt aus dem Fahrzeug ausgelöst wird. Der eCall kann automatisch, über Sensoren im Fahrzeug oder manuell durch den Fahrer ausgelöst werden. Dann geht ein Sprachruf zur Notrufzentrale, und ergänzend dazu werden Daten dorthin übermittelt. In erster Linie auch die Position, um möglichst rasch feststellen zu können, wo sich der Unfallort befindet. Die Idee ist, dadurch Menschenleben zu retten und Folgeverletzungen durch eine schnellere Rettungskette zu vermeiden. Dies wird vom ADAC natürlich unterstützt.

Ferstl: Das Ganze soll ab 2015 verbindlich werden. Herr Heitmann, was ist das für eine EU-Verordnung, die vorschreibt, dass diese Geräte dann in alle Neufahrzeuge eingebaut werden?

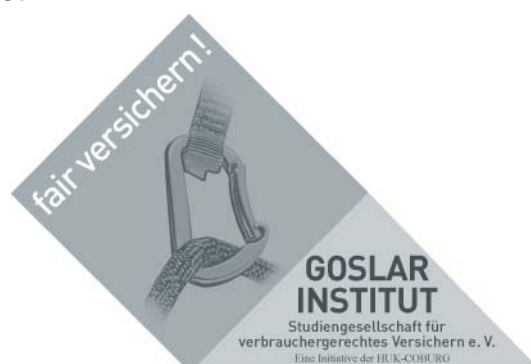
Heitmann: Wie genau die Verordnung heißt und welche Artikelnummer die hat, weiß Herr Dr. Funke vielleicht besser. Wir beschäftigen uns vor allem mit den zu befürchtenden Auswirkungen, wenn die Autoindustrie quasi per Verordnung



gezwungen wird, solche Infrastrukturen einzubauen. Da wird sich die Autoindustrie fragen, wie refinanzieren sie das, und die naheliegende Antwort ist, indem man dieses System nicht nur für den eigentlichen eCall nutzt, über dessen Sinnhaftigkeit man eigentlich nicht mehr diskutieren sollte, sondern eben auch für zusätzliche Services. Denn bei einem kapitalen Unfall wird es in der Regel einen eCall geben, aber da stellt sich auch die Frage, was passiert dann? In einem solchen Fall prallen danach die wirtschaftlichen Interessen aufeinander. Und da sind wir dann mit im Spiel, weil dieses Auto irgendwohin geschleppt werden und repariert werden muss. Und deswegen hätten wir diese Information auch gern. Wir als Versicherer müssen das am Ende vielleicht bezahlen, und bei dem Punkt fängt die Diskussion an.

Ferstl: Diese Diskussion werden wir heute auf jeden Fall führen, aber ich möchte trotzdem noch mal einen Schritt zurückgehen. Herr Becker, ich möchte das Ganze noch weiter klären. Der Gedanke ist ja wirklich sehr gut, dass es eine Vorrichtung im Auto gibt, die automatisch meldet, wenn ich einen Crash habe. Ist das der Gedanke, der auch bei der EU dahintersteht, dass man ein einheitliches System haben möchte, das wirklich überall funktioniert? Ist der Hintergrund der, dass man auch in Gebieten, wo die Versorgung nicht so gut ist wie möglicherweise auf unseren Straßen, sicherstellen kann, dass wirklich Leben gerettet werden?

Becker: Ich glaube, es gibt viele Interessen hinter dieser Initiative eCall. eCall heißt zunächst Leben retten, und durch die Vereinheitlichung, durch ein einheitliches System und die Einführung in Europa wird sicherlich auch eine Harmonisierung innerhalb der Europäischen Gemeinschaft erfolgen. Auf technischem Gebiet muss man gewisse Standards setzen und gewisse Formalitäten und Regeln einführen, wie ein solches System betrieben werden kann. Dahinter muss man aber auch sehen, dass mit diesem System, und Herr Heitmann hat das angesprochen, natürlich auch verschiedene andere Dinge mit abgedeckt werden können, die durchaus wettbewerbsrelevant sind und auch wettbewerbsverzerrend sein können. Und da muss man im Blick haben, dass das mit der Implementierung dieses Systems nicht der Fall ist.

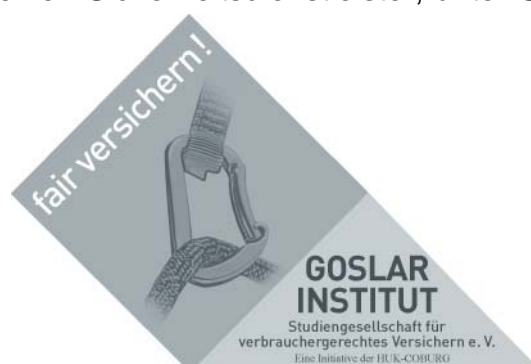


Ferstl: Sie gehen schon alle einen Schritt weiter, aber ich würde trotzdem gern noch einmal, Herr Funke, bei dem Grundgedanken bleiben. Es ist doch eigentlich nichts dagegen zu sagen, dass man ein harmonisiertes System einführt, um Leben zu retten, und dieses erzwingt, weil die Menschen es sowieso nicht freiwillig täten, oder die Automobilhersteller täten es nicht freiwillig. Deswegen ist es ab 2015 europaweit verpflichtend. Ist das also die richtige Initiative?

Funke: Niemand lässt sich gern vom Staat bevormunden, erst recht nicht von Europa, aber hier ist es wirklich eine sinnvolle Initiative, weil die Reaktionszeit der Rettungsdienste verkürzt wird. Der Notarzt, der Rettungswagen sind schneller am Unfallort. Vor allem in ländlichen Regionen wird möglicherweise gar nicht bemerkt, dass es zu einem Unfall gekommen ist. Das Auto ist in den Wald gefahren, ist nicht sichtbar, es ist dunkel, es kommt niemand vorbei, und deswegen ist eCall eine sinnvolle Einrichtung, denn der Verunfallte kann möglicherweise nicht mehr selbst tätig werden. Insofern ist der Grundgedanke richtig, dass der Staat sich hier um den Bürger kümmert, dafür sorgt, dass es schneller geht, und dass es eine europaweite Initiative ist, bedeutet eben auch, dass diese Systeme funktionieren, egal, ob ich mich in Goslar, in Gummersbach oder in Frankreich oder in Schweden befinde. Von daher ist es sicherlich etwas, was dem europäischen Binnenmarkt und der Sicherheit der Autofahrer guttut.

Ferstl: Als Datenschützer, Herr Weichert, schauen Sie sich das natürlich auch genau an – wir gehen auf das Thema Datensicherheit nachher noch genauer ein. Aber welche Daten werden weitergegeben, wenn ich einen Unfall habe? Ist das wirklich das, was mir das Leben retten kann?

Weichert: Das kann unter Umständen Leben retten, wenn relativ schnell auch eine Infrastruktur zur Verfügung steht. Der Standort wird übermittelt, dann, um was für ein Fahrzeug es sich handelt, unter Umständen auch, wem es gehört. Welche Daten konkret als Mindestdatensatz aufgenommen werden, ist noch nicht präzise beschrieben. Diese Informationen sollen dann an einen Dienstleister, einen Sicherheitsdienstleister, unter Umständen eine



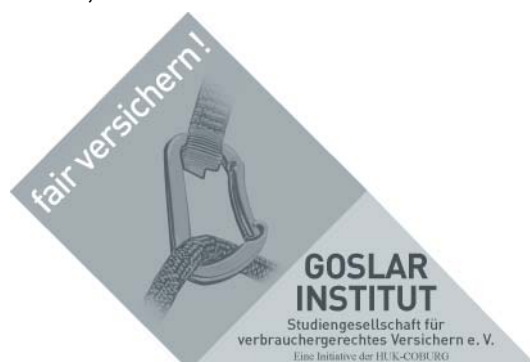
Notfallstelle weitergegeben werden, die dafür sorgt, möglichst schnell Hilfe zu bringen. Das Problem ist, dass derzeit noch nicht klar ist, wann so ein elektronischer Hilferuf ausgelöst wird, ob das schon bei einem normalen Crash der Fall ist oder erst bei etwas mehr an Schaden und wie dieser elektronische Schaden festgestellt wird. Laut sehr spekulativen Expertenschätzungen könnten durch eCall innerhalb der EU jährlich 2.500 Personen gerettet werden. In Europa sind aber 250 Millionen Kfz unterwegs. Meine Überzeugung ist, dass der eCall kein anderes Ziel verfolgt, als Informationstechnik ins Auto zu bringen.

Ferstl: Da sagen ja jetzt wahrscheinlich viele, das finde ich toll. Gerade junge Leute sagen, ich will ja überall erreichbar sein und will meine Vernetzung haben, das gefällt mir ja ganz gut ...

Weichert: Dafür hat man ja das Handy, das Handy ist gar kein Problem. Hier werden aber Daten übermittelt, ohne dass der Betroffene das richtig unter Kontrolle hat, und da muss man schon genau fragen: Welche Daten werden übermittelt? Wer bekommt die Daten, bekommt die zum Beispiel die Versicherung? Vielleicht will ich das gar nicht, vielleicht will ich den Schaden ohne die Versicherung abwickeln, das ist dann in Zukunft nicht mehr möglich. Vielleicht will ich die Polizei draußen halten, auch das ist nicht mehr möglich. Wir haben hier eine sehr konfliktäre Lage, die ausgelöst wird durch die Datenübermittlung an den jeweiligen Dienstleister.

Ferstl: Herr Becker, bei BMW werden solche Systeme doch schon eingebaut.

Becker: Die Premium-Hersteller, sprich BMW, Audi, Daimler oder auch Volkswagen jetzt in der höheren Klasse, haben natürlich solche Systeme schon längst implementiert. In Notrufsystemen, wo sie genau das bewirken können, was wir jetzt also auf europäischer Ebene flächendeckend einführen wollen. Das ist natürlich ein Wettbewerbsargument der einzelnen Hersteller gewesen: Wir bieten das unseren Kunden schon, und die Kunden haben das auch bezahlt. Das ist gar keine Frage. Insofern hat es den Kunden genützt, sie haben es für sinnvoll erachtet.



Ferstl: Wie viel kostet denn so ein System?

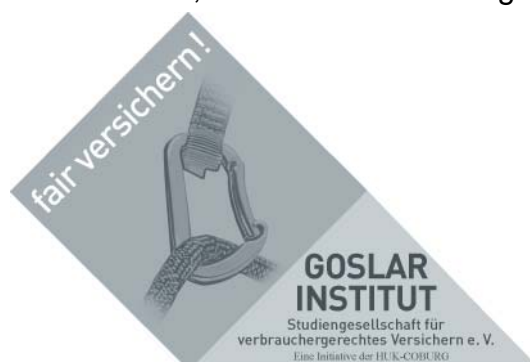
Becker: Die Fachleute sind sich da im Grunde genommen nicht ganz sicher, aber, wenn es massenhaft eingeführt wird, sprechen wir über einen Automobilmarkt in Europa von 14 bis 15 Millionen Neuzulassungen jährlich. Bei diesem Volumen kann man davon ausgehen, dass sich ähnlich wie bei GPS oder bei Scheibenbremsen oder bei ESP die Preise deutlich reduzieren. In der Massenproduktion sollten sich die Kosten zwischen 150 bis 200 Euro bewegen.

Ferstl: Welche Daten werden übermittelt werden, und wer bekommt die Daten? Darauf gehen wir gleich auch noch vertiefend ein. Der Einbau des Systems in Neufahrzeuge soll verpflichtend werden, aber man kann es nicht abschalten?

Weichert: Es ist unsere Forderung als Datenschützer, dass jeder seine informationelle Selbstbestimmung bekommt, das heißt also, er kann selbst entscheiden, ob eine Datenübermittlung erfolgt oder nicht. Das muss weiterhin die freie Entscheidung des Betroffenen sein, genauso wie ich die Möglichkeit und das Recht habe, mich selbst zu schädigen, so muss ich auch die Möglichkeit haben zu sagen, ich möchte nicht von einem Notfallhelfer erreicht werden. Dann habe ich zwar keine automatische Verbindung zum Notfalldienst mehr, aber auch nicht zu anderen Applikationsanwendern oder Versicherungen, Polizei und ähnlichen.

Ferstl: Also abschalten sollte man es können, das ist die Forderung der Datenschützer. Jetzt kommen wir auf die Datensensibilität und wer da eigentlich was bekommt, zu sprechen. Wir sind uns einig in der Runde, grundsätzlich ist es natürlich gut, dass wir Leben retten können, wenn ein Notruf von einem Auto ausgeht. Aber, die Überlegung ist ja, Herr Heitmann, dass es noch andere Informationen gibt, die in diesem System enthalten sind. Oder die dieses System erfasst. Dadurch werde ich zu einem gläsernen Autofahrer oder?

Heitmann: Ja. Die ganze Diskussion geht heute nicht um den eigentlich intendierten eCall, da sind sich alle einig. Es ist eine gute



Zielsetzung, Leben zu retten. Es geht um den Rest. Wir bauen eine Infrastruktur in Autos ein, die aus den Fahrzeugen heraus, für wen auch immer, hoch wertvolle Informationen über einen riesigen Markt zur Verfügung stellen kann. Wir sind betroffen, wir möchten gern mitreden, wenn es darum geht, wie Autos bei Unfällen repariert werden, wir sind auch in der Pannenhilfe aktiv. Ich gebe Ihnen ein ganz plastisches Beispiel. Bei der Panne weiß eventuell nur der eine Anbieter Bescheid, wenn diese Information nur einem zur Verfügung steht, und das darf nicht passieren. Wenn das der Autohersteller ist, dann weiß der eventuell schon von der Panne, dass sie eintreten wird. Weil der permanent Informationen aus dem Auto bekommt und einfach weiß, der Ladestand der Batterie, der sinkt immer weiter, morgen springt der Wagen nicht mehr an. Und kann sich so vielleicht, mit diesem Informationsvorsprung, ganz anders profilieren beim Verbraucher. Aus einer an sich hehren Idee erwächst den Autoherstellern in anderen Feldern eventuell ein Wettbewerbsvorteil, oder bei der Unfallschadensteuerung, wo wir einfach sagen, das darf nicht sein. Wir wollen, dass alle den gleichen Zugang zu diesen Informationen haben, weil die enorm wertvoll sind.

Ferstl: Jetzt sagt Herr Weichert, kann ja sein, dass man gerade seine Versicherung nicht informieren möchte, wenn man einen Unfall hatte.

Heitmann: Wir wollen einfach nur, dass der Kunde auswählt, wer diese Informationen bekommt. Das soll wirklich sehr, sehr gern der Kunde wählen, und von daher sind wir bei dem Thema mit den Datenschützern auch gar nicht weit auseinander, der Kunde soll schlichtweg wählen, und zwar ohne finanziellen Nachteil für sich, wer seine Informationen aus dem Auto bekommt.

Weichert: Das ist aber genau das Problem. Dass eben die Daten nur dann hergegeben werden, wenn man irgendwelche Vergünstigungen hat, und die bietet dann die Versicherung an, die bietet der ADAC an, die bieten irgendwelche anderen Anbieter unter Umständen an, und dann ist die Freiwilligkeit nicht mehr gegeben. Dann ist auch die informationelle Selbstbestimmung zumindest eingeschränkt. Und deswegen ist eine ganz zentrale



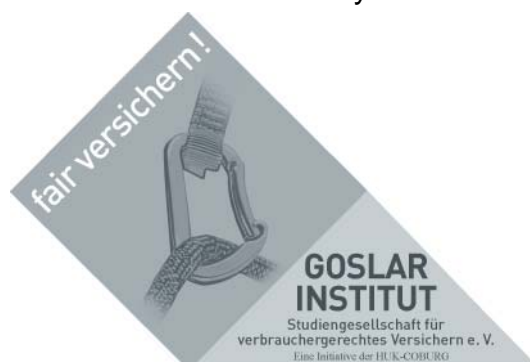
Forderung von uns Datenschützern, dass keine Koppelung zwischen dem eCall und anderen Verträgen besteht. Zumindest dann, wenn diese Verträge existenziell sind. Es darf kein Unterschied zwischen den verschiedenen Personen getroffen werden, ob sie jetzt sagen, ich nehme das System oder ich nehme es nicht, ich nutze die Elektronik, vergleichbar mit „Pay as you drive“, also ich zahle nur so viel Versicherung, wie ich an Kilometern verbrauche. Das sind dann Dinge, die hoch problematisch werden aus Datenschutzsicht.

Ferstl: Aber ist das tatsächlich etwas, Herr Heitmann, was bei Ihnen vielleicht so in der Schreibtischschublade liegt, solche ganz neuartigen Modelle, die man mit solchen Daten dann auch dem Kunden anbieten könnte?

Heitmann: Man diskutiert in dem Zusammenhang jetzt neuerdings sehr viel wieder diese „Pay as you drive“-Modelle. Aber man diskutiert natürlich auch, wer hat Zugang zum Unfallschaden, mit allen Konsequenzen, wer ist als Erster dran. Das treibt die Diskussion, wer ist der sich am besten profilierende Pannenhelfer und so weiter und so weiter. Uns geht es nur darum, dass die Regeln für alle Marktbeteiligten alle gleich sind. Wir reden über einen massiven Eingriff in Märkte, wenn das ohne die entsprechenden Regularien kommt. Es kann nicht sein, dass derjenige, der das System einbaut, einen automatischen Vorsprung hat und alle anderen haben es nun mal nicht, Pech gehabt. Dass dieser Zustand nicht entsteht, darum geht es uns.

Ferstl: Aber ist es tatsächlich das, was die Autobauer vorhaben, wenn Sie, Herr Becker, mal aus der Sicht von BMW sprechen, was es da für Pläne gibt oder Pläne auch gab, dass man gesagt hat, wir können jetzt nicht den ganzen Markt aufrollen, wenn wir diese Daten einfach so geschenkt bekommen?

Becker: Wir dürfen jetzt das Kind nicht mit dem Bade ausschütten. Wir dürfen dieses arme eCall nicht für alle Schlechtigkeiten dieser Welt verantwortlich machen. Das sollte nicht passieren. Fakt ist, heute bestehen die Möglichkeiten für Hersteller aufgrund der bereits installierten Systeme ohnehin, mit den



Kunden in Kontakt zu treten. Und kein Mensch stört sich daran. Der Kunde ist damit einverstanden, wenn Sie heute einen Daimler kaufen, um eine andere Marke zu nennen, damit wir hier nicht immer bei meiner ursprünglichen Hausmarke bleiben, also wenn Sie einen Audi oder einen Daimler kaufen, dann sind Sie damit einverstanden oder nicht, das müssen Sie im Zweifelsfall dann unterschreiben, dass bestimmte Daten fließen und ausgewertet werden. Und wenn Sie nicht einverstanden sind, dann unterschreiben Sie nicht, und damit ist der Fall erledigt. So einfach ist das.

Ferstl: Herr Funke!

Funke: Aber genau das ist ja das Problem dabei. Da sitze ich in meinem BMW, und auf einmal geht das Autotelefon, und dann meldet sich die nächstgelegene BMW-Vertragswerkstatt, bei der gerade die Auslastungsquote nicht so richtig stimmt, und sagt: Ich weiß ja nicht, ob Sie es schon wussten, aber Ihre Bremsen sind nicht mehr so, wie sie sein sollten. So, und Ihr Auto wird kaputtgehen in 10, 9, 8, 7 ..., und das ist eine Situation, die ist in der Formel 1 akzeptabel, wo der Teamchef und vielleicht auch noch der ganze mediale Begleittross mitbekommen, was im Auto passiert. Aber BMW ist ja nicht der Teamchef, sondern BMW hat dieses Auto gebaut, BMW hat dieses Auto verkauft, und das gehört dann dem Kunden. Und der Kunde sollte darüber entscheiden, wer dieses Auto wartet, wer den Ölwechsel macht, wer die Bremsbeläge tauscht, also das ist seine Entscheidung und da sollte Wettbewerb herrschen. Denn, wo kein Wettbewerb ist, da zahlt der Kunde am Ende drauf. Und deswegen ist eCall problematisch, denn in dem Moment des Unfalls, ich sitze da, bin möglicherweise bewusstlos oder zumindest benommen, ich habe alle möglichen Gedanken in meinem Kopf, aber sicherlich nicht die Frage, welche Werkstatt jetzt ein günstiges Angebot für die Reparatur macht. Und deswegen muss ich in der Situation frei sein und nicht so, wie ich den staatlich organisierten Rettungsdienst rufe, automatisch auch den Abschleppwagen des Automobilherstellers bekomme, sondern da sollte schon Wettbewerb herrschen. Beispielsweise sollte Herr Strobl mit seinen Gelben Engeln vom ADAC eine Chance bekommen zu helfen.



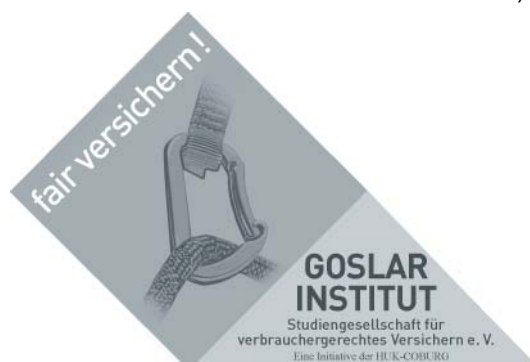
Becker: Da gibt es überhaupt keinen Dissens gegenüber dem, was ich meine und gesagt habe. Wenn wir also bewusstlos im Auto sitzen und der Händler ruft Sie an, dann hören Sie das sowieso nicht. Das vorweggeschickt, um in der praktischen Situation zu bleiben. Noch mal: Wir dürfen jetzt nicht die Dinge so übersteigern, als ob nun unentwegt irgendwelche gierigen Autohändler oder Autohersteller über eCall den Kunden damit belästigen würden, dass er nun irgendwas zu tun hätte. Das kann man ausschließen. Dann, wenn Sie einen Unfall haben, müssen Sie in die Lage versetzt werden, selbst zu entscheiden, drücke ich nun diesen Knopf, eCall, oder drücke ich ihn nicht. Oder nehme ich mein Handy und rufe irgendjemand an, den ADAC oder irgendeinen sonstigen Servicedienst. Das muss mir doch als Kunde freistehen, und das wird auch durch eCall und dessen Einführung nicht unterbunden. Das wäre ja nun pervers, wenn man das anders machen würde. eCall ist ja letztendlich auch nur für die Situation da, dass Sie selbst nicht mehr entscheiden können. Sie liegen nachts im Wald, und das Auto hat sich dreimal überschlagen und fünfmal um den Baum gewickelt und Sie können nicht mehr telefonieren. Und der Notruf wird abgesetzt, weil Sie einfach selber nicht in der Lage sind, das zu machen. Dann macht das Sinn, aber alles andere halte ich jetzt im Moment für ein bisschen übertrieben und ein bisschen auch an Beispielen an den Haaren herbeigezogen.

Ferstl: Die HUK-COBURG, gemeinsam mit dem ADAC, hat eine Beschwerde an die EU geschrieben und sagt, genau das wird passieren. Wir werden ausgegrenzt.

Heitmann: Der GDV.

Ferstl: Der GDV – der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft. Aber wir haben uns zusammengetan, um uns darüber zu beschweren, dass die Versicherer und die Gelben Engel benachteiligt sind, wenn tatsächlich nur noch spezielle Autowerkstätten von den Herstellern angerufen werden.

Heitmann: Der gemeinsame Brief des ADAC und des Versichererverbandes war keine Beschwerde, sondern der



Hinweis, bei der weiteren Ausgestaltung dieser Projektidee eCall bitte darauf zu achten, dass alle, die heute in irgendeiner Weise beteiligt sind, auch morgen dort diskriminierungsfrei mitmachen können. Nur darum geht es. Es will keiner den eCall wegreden, aber, und das ist schon das Thema, wenn da dieser Knopf ist, dann kann ich als Autohersteller einfach sagen, lieber Kunde, und wenn du mal ein Problem hast, wenn du diesen Knopf drückst, ich weiß schon, wo du stehst, ich weiß auch, was an deinem Auto kaputt ist. Und wenn er der Einzige ist, der alles dieses weiß, hat er wieder einen Wettbewerbsvorteil. Er kann sich profilieren und darum geht es, dass wir da einfach, wie sagt man so schön, ein „Level playing field“ haben, dass wir alle die gleichen Startvoraussetzungen haben und alle anbieten dürfen. Alle Branchen, und dann einfach auf die freien Kräfte des Marktes setzen. Der Verbraucher möge wählen, wie viel er auch immer an Daten preisgeben will, aber dass sie bitte für alle zur Verfügung stehen.

Weichert: Bis zu diesem Augenblick sind die Daten schon bei Ihnen, sind sie schon beim ADAC, sind sie nicht nur bei der Notfallhilfe. Und das ist ja genau das Problem. Dass Sie untereinander sich austauschen und kämpfen um die Daten und natürlich um das Geld des jeweiligen Autofahrers. Dass der Autofahrer aber in der Regel nicht mehr gefragt wird, und ich denke, das ist eigentlich das ganz große Problem, was wir heute schon bei der Elektronik im Auto haben, dass die Autofahrer keine Ahnung haben, was in der Elektronik tatsächlich passiert. Und was dann zum Beispiel die Garage oder was der Händler, was der Hersteller alles an Informationen über ihn, über sein Auto, über seine Fahrgepflogenheiten alles erfährt. Wenn nur einmal der Stecker gesteckt wird und die notwendigen Analysen vorgenommen werden. Das ist das ganz große Problem.

Ferstl: Herr Strobl schüttelt mit dem Kopf.

Weichert: Die Betroffenen haben nicht einmal ansatzweise eine Ahnung, welche Daten wo landen, wie sie ausgewertet werden. Und dann haben wir auch nicht mehr den Markt, der das regulieren könnte, zu sagen, ich möchte zwar vielleicht ein bisschen mehr



bezahlen, aber meine informationelle Selbstbestimmung wahren. Weil diese Chance hat der Betroffene dann nicht mehr.

Funke: Und das ist auch der Grund, Herr Becker, weshalb ich Ihnen erstens nicht glaube und zweitens widersprechen muss. Wir haben heute Unternehmen wie Google, wie Facebook, die einen Milliardenwert haben. Nur aus einem Grund, nämlich dass sie Daten besitzen. Sie kennen Nutzerprofile, sie kennen Eigenschaften, die sich zu Dienstleistungen und damit zu Profit ummünzen lassen. Und der Profit wird eben in der Automobilwirtschaft nur noch im Servicegeschäft gemacht. Das ist ganz wesentlich, dass ich die Autos in meine Werkstatt bekomme, gerade Karosseriereparaturen, Unfallreparaturen können sehr profitabel sein. Und deswegen glaube ich Ihnen einfach nicht, wenn Sie sagen, dass diese Daten für den Wettbewerb nicht relevant wären.

Becker: Das habe ich nicht behauptet.

Heitmann: Eine Ergänzung noch: Das Ringen der verschiedenen Parteien, wir ringen ja auf verschiedenen Feldern immer miteinander, ob auf dem Versicherungsmarkt, dem Pannemarkt, führt für die Verbraucher am Ende dazu, dass die Preise nicht ins Kraut schießen. Und das, glaube ich, ist auch von der marktwirtschaftlichen Seite richtig.

Weichert: Jetzt ist es nur der ADAC, die Versicherungswirtschaft und vielleicht noch irgendjemand anderes. In der Zukunft ist es die Pizzeria, die ihre Werbung übermittelt, da ist es die Internetwirtschaft, Google und Facebook sind dann auch mit dabei, und dann sind es alle möglichen anderen Unternehmen mit den Lokalisierungsdaten, mit den Kfz-Kennzeichendaten, mit sonstigen Bewegungsdaten, die natürlich wunderschöne, marktgängige Produkte auf den Markt werfen können.

Ferstl: Herr Strobl.

Strobl: Ich glaube, wir müssen unterscheiden. Zum einen sprechen wir über eCall, und der eCall soll über die Infrastruktur

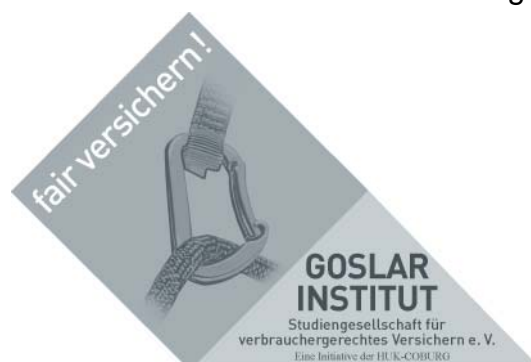


112 laufen und über staatliche Stellen. Die Daten, die übermittelt werden, sind beschrieben. Das ist definiert.

Weichert: Das sind einige wenige, das ist richtig, ja.

Strobl: Mit dem Daten-Minimum-Set-Up sind es sechs, sieben Daten, die notwendig sind. Und da hat die Europäische Union immer wieder betont, so wenig Daten wie notwendig. Mit dem Datenschutz hat man sich natürlich tief auseinandergesetzt, die detaillierte Ausgestaltung ist offen. Da bin ich bei Ihnen. Wir werden darauf achten, dass hier Datenschutz und Interessen der Konsumenten gewährleistet bleiben. Soweit ist das Thema eCall, glaube ich, unstrittig. Und dann müssen wir eine Pause machen und sagen, was kommt in die Fahrzeuge? In die Autos kommt mit dem eCall eine flächendeckende Technik, die auch für andere Dienste benutzt werden kann. Ich denke, es macht Sinn, diese Technik in die Fahrzeuge zu bringen und zweieinhalbtausend Menschenleben im Straßenverkehr jährlich zu retten. Nur, mit dieser Technik kann auch etwas anderes gemacht werden. Und das ist sinnvoll, das unterstützt die Wirtschaft, das unterstützt den Markt, das unterstützt den Service für den Kunden. Nur, hier, hier müssen Regeln aufgestellt sein. Und das hat auch unser Brief betont, den wir gemeinsam mit dem GDV an die Kommission geschrieben haben. Das, es war keine Beschwerde, sondern es war der nochmalige Hinweis: Wir unterstützen eCall, aber damit kommt Technik in die Fahrzeuge, mit der weitere Services möglich sind. Und dort soll es freien und fairen Wettbewerb geben, und nicht, dass zum Beispiel Automobilhersteller die alleinige Nutzungsmöglichkeit für diese Systeme haben. Die Daten, die übermittelt werden, das muss der Kunde gemeinsam mit dem Anbieter ausmachen. Und da muss es transparente Verfahren geben und faire Angebote.

Ferstl: Das wäre jetzt natürlich auch die nächste Frage: Wie sieht denn ein praktisches System aus, das anders ist als das, dass die Autohersteller alle Daten haben? Ich als Verbraucher würde doch vielleicht sagen, ich bin ja ganz froh, wenn nur einer meine Daten hat, nämlich nur mein Autohersteller. Jetzt sollen auch noch der ADAC und die Versicherung meine Daten



bekommen. Also, wie sieht das Ganze dann praktisch aus? Sie schütteln den Kopf, Herr Becker.

Becker: Ich schüttele den Kopf, weil ich den Kollegen anders verstanden habe. Wir wollen ja die Daten nicht in dieser Form breit streuen. Sondern wir wollen sie ja nur konzentrieren. Es soll ja nur diesen eCall geben. Eine bestimmte Servicestelle, die das aufnimmt und dann entsprechende Dinge auslöst. Also Hilfe, Rettungsmaßnahmen. Das heißt, wir wollen ja verhindern, dass es eben zu diesem breit gestreuten Datenfluss kommt, den wir nicht mehr kontrollieren können und den der Kunde auch gar nicht haben will.

Ferstl: Dass der Pizzaservice anruft!

Becker: Das ist Sache des Gesetzgebers, dass das unterbunden ist. Von vornherein.

Ferstl: Ist das realistisch?

Weichert: Das ist nicht realistisch. Wenn Sie sich anschauen, wie es im Internet heute läuft. Sie haben keine Ahnung, was im Hintergrund bei Facebook, bei Google passiert. Da werden auf einmal die unterschiedlichsten Applikationen, Anwendungen zusammengeführt, werden Profile erstellt, und Ihnen wird irgendetwas angeboten. Das ist noch das am wenigsten Schlimme, Sie können die Werbung ja dann ausschalten oder Sie können versuchen, diese zu ignorieren. Aber wenn Informationen über Fahrverhalten ausgewertet werden, die eben für ein Strafverfahren oder für einen Versicherungsvertrag relevant sind, wenn dann diese Informationen in einem Familienrechtsstreit auf einmal wichtig werden, dann ist es natürlich etwas, was den Betroffenen interessiert. Und deswegen muss der betroffene Autofahrer Bescheid wissen, was bei den Applikationen vonseiten der Versicherungen und der Automobilwirtschaft tatsächlich passiert. Das ist der erste Punkt. Der zweite Punkt ist, wir brauchen standardisierte Verfahren, mit denen so etwas kontrolliert werden kann. Und da gibt es eine Vielzahl von rechtlichen Themen, die noch nicht ansatzweise behandelt worden sind. Zum Beispiel, wie



es mit der Haftung aussieht. Wenn zum Beispiel, ohne dass es einen Anlass gegeben hat, so ein Unfall gemeldet wurde, ein Alarm ausgelöst worden ist, haftet dann der Hersteller? Oder Sie sind vielleicht nur etwas abrupt angefahren, haftete ich dann selbst als Autofahrer? Das sind alles Aspekte, die bisher noch nicht ansatzweise diskutiert wurden, und bevor wir so ein System einführen, müssen diese Fragen beantwortet werden.

Strobl: Aber ich glaube, Sie sprechen wieder nicht über den eCall. Das eine ist der eCall über die 112. Die Daten kommen zu staatlichen Stellen, zu Rettungsleitstellen. So wie die Daten, wenn ich heute einen Unfall habe, bei einer Rettungsleitstelle anrufe, dann liegen da auch Daten.

Weichert: Aber bei einem Fehlalarm wird Geld in die Hand genommen, was unter Umständen anderweitig viel besser ausgegeben werden kann.

Strobl: Ich bin bei Ihnen, wenn es um Zusatzdienste geht. Aber das sind zwei unterschiedliche Themen, was den Datenschutz betrifft.

Ferstl: Aber das ist klar, der ADAC hat natürlich ein Interesse daran, dass Sie dann wirklich an die Stelle des Unfalls kommen können, dass Sie diese Daten auch bekommen.

Strobl: Es ist in erster Linie wichtig, dass Rettung und Feuerwehr vor Ort sind. Wir sind keine Rettungsorganisation, und das wollen wir auch nicht werden. Es muss die Rettung vor Ort sein, um das Menschenleben zu retten und die Unfallopfer in ein Spital zu bringen. Das werden nicht wir sein.

Ferstl: Unbestritten, da sind wir uns alle einig, dass das ein guter und richtiger Weg ist. Herr Heitmann, an welche Daten würden Sie denn gern rankommen?

Heitmann: In dem Falle, in dem wir einen relativ kapitalen Unfall haben, wo man in der Tat vermutlich erst mal klären sollte, ob jemand verletzt ist, oder wenn wir einen etwas kleineren Unfall



hätten, dann hätten wir schon gern eine Information, dass das gerade stattgefunden hat. Bevor wir das vielleicht erst drei, vier, fünf Stunden später erfahren, dass unser Kunde, der eine Kasko-Police mit Werkstattbindung hat, bereits in einer BMW-Werkstatt steht, die vielleicht nicht zu unserem Netzwerk gehört. Und wir dann aufgrund der durchgeführten oder angefangenen Reparatur Abrechnungsprobleme mit unserem Kunden haben. Diesen Stress wollen wir nicht haben. Der eCall wird sowieso kommen, und es wird auch einen hohen Kundennutzen für diese weiteren Services geben. Bloß, das Wichtige, und das muss man immer wieder sagen, bitte für alle verfügbar, um sich dort um die Gunst des Kunden zu bewerben.

Ferstl: Da kommen wir jetzt zu einem Geschäftsmodell, das Sie in den vergangenen Jahren aufgebaut haben, die Werkstattbindung für Ihre Kunden. Und das heißt, du gehst in die Werkstatt, die wir dir nennen und mit der Sie Verträge haben. Und jetzt fürchten Sie um dieses Geschäftsmodell, wenn die Autohersteller im Schadensfall eingreifen.

Heitmann: Was will der Kunde bei einem Unfall, der will eine Problemlösung. Und wenn irgendjemand per se immer schneller dran ist als alle anderen und sagt, ich kann dir jetzt helfen, hast du irgendetwas dagegen? Warum sollte der Betroffene Nein sagen? Dann kommt der Abschleppdienst. Der Kunde sollte aber immer wählen können, wer ihm hilft. Es darf kein Informationsmonopol mit allen dann zu befürchtenden Wettbewerbsverwerfungen geben.

Ferstl: Herr Funke, wenn Sie den Mittelstand vertreten, also auch die Werkstätten tatsächlich im Überblick haben, könnten die sich nicht auch genauso mit den Autoherstellern zusamm tun und neue Modelle entwickeln?. Ist das jetzt nur ein neuer Konkurrenzdruck für die Versicherer?

Funke: Natürlich gibt es im deutschen Werkstattgeschäft ständig neue Verbindungen, Allianzen, die durch Technologien und Entwicklungen geprägt sind, die sich auch auf den Wettbewerb auswirken. Das Problem ist nur, dass der Endkunde selbst zwar eine Vorstellung davon hat, was ein fairer Preis für einen neuen



Golf VI wäre. Aber der Endkunde hat in den seltensten Fällen eine Vorstellung davon, was ein angemessener Preis für einen Satz Bremsscheiben ist. Und das ist einer der Gründe dafür, weshalb die Rendite im Ersatzteilgeschäft, im Servicegeschäft gemacht wird. Und darauf ist der Fahrzeughersteller scharf. Wir sprachen gerade eben von einem Informationsmonopol. Der Fahrzeughersteller möchte sein eigenes Werkstattnetz stärker auslasten, und dieses Informationsmonopol gilt es aufzubrechen. Der Kunde soll nicht nur aus datenschutzrechtlichen Gründen in der Lage sein zu entscheiden, welche Daten erhoben, gespeichert und verwertet werden. Sondern der Kunde soll auch aus wettbewerblichen Gründen derjenige sein, der entscheidet, wer an sein Auto herankommt. Und wenn sich der Kunde dafür entscheidet, ich kenne mich damit nicht aus, ich kenne das Preisniveau nicht, aber meine Versicherung, die ist ein starker Verhandlungspartner gegenüber dem Ersatzteilanbieter. Dann soll er sich doch für einen Tarif mit Werkstattbindung entscheiden. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat erst im vergangenen Jahr festgestellt, dass das völlig legitim ist und auch wettbewerblich keine Bedenken aufwirft. Wettbewerbliche Bedenken haben wir aber in dem Moment, wo ich eine Hardware so konstruiere, dass der Kunde faktisch keine Wahlmöglichkeit mehr hat. Das kennen wir in unterschiedlichen Bereichen, denken wir zum Beispiel an die Microsoft-Fälle, wo Microsoft Schnittstellen offenlegen musste und wo Microsoft dem Kunden erlauben musste, unterschiedliche Browser zu nutzen. Sogar den Kunden offensiv darüber informieren musste, dass Windows nicht nur mit dem Internet-Explorer funktioniert. Und genauso stelle ich mir das auch bei den zusätzlichen Dienstleistungen vor, dass die Infrastruktur im Fahrzeug für verschiedene Anwender offen ist. Dass ich eine offene, standardisierte Schnittstelle habe, und dann kann der Kunde sich entscheiden, ob, wenn er diesen Knopf drückt, die Servicezentrale des Fahrzeugherstellers aufgerufen wird oder der ADAC oder sein Versicherer oder sonst jemand. Das soll der Kunde entscheiden, denn es ist sein Auto.

Ferstl: Wollen die Kunden überhaupt diese Wahlmöglichkeit?



Weichert: Es muss Schnittstellen geben, die für alle Nutzer im gleichen Maße zugänglich sind. Und es muss jemanden geben, der dann die Standards, die Allgemeinen Geschäftsbedingungen und die Datenverarbeitungsströme überprüft.

Ferstl: Ein Thema, das alle Autofahrer, alle Verbraucher immer wieder sensibel macht, ist natürlich der Preis. Da kommen wir vielleicht auf die Frage, was die Versicherungen angeht, wenn tatsächlich Sie mit ... Sie haben gesagt, keine Beschwerde des GDV mit dem ADAC, aber sagen wir mal, diesem freundlichen Hinweis, dass doch der Wettbewerb erhalten bleiben möge. Wenn Sie damit nicht weiterkommen, würde es dann denn bedeuten, dass wir nicht mehr jedes Jahr günstigere Autoversicherungen erwarten können?

Heitmann: Mit dem Thema muss man mal aufräumen, dass es jedes Jahr günstiger wird. Das sieht man im Moment. Das ist immer eine Frage, wo wir gerade im Preiszyklus stehen. Augenblicklich geht die Tendenz wieder aufwärts, aber die große bange Frage in unserer Branche ist in der Tat: Wie lange hält das? Wir werden dieses Jahr als Branche noch mehr Verlust machen als im vergangenen Jahr. Wie auch immer, der Wettbewerb funktioniert. Aber wir haben ein ganz valides Beispiel: Unsere Internet-Tochter HUK24 hat eine sehr, sehr junge Klientel, die sehr internetaffin ist, sonst würden die dort nicht abschließen. Und die wählt mittlerweile zu zwei Dritteln in der Vollkaskoversicherung mit Werkstattbindungsprodukt. Wenn das systematisch gestört wird, dass wir die Autos dann gemäß Vereinbarung in unser Werkstattnetz steuern können, wird diese preisgünstige Variante so nicht mehr darstellbar sein. Oder wir haben mindestens Stress in der Abwicklung, weil wir permanent Autos in irgendwelchen Werkstätten haben, wo wir mit dem Kunden vorher eigentlich anderes vereinbart haben. Das möchten wir nicht. Bei einem Unfall soll der Kunde entscheiden können, an wen die Informationen fließen. Auch damit solche Produkte wie unsere preisgünstige Kaskovariante nicht gefährdet werden, die heute vom Verbraucher extrem gut angenommen werden.



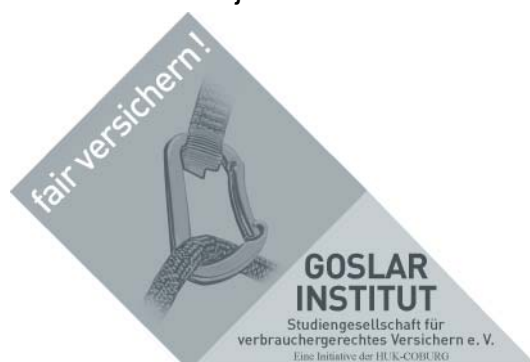
Becker: Ich habe da nur noch eine Frage. Weil Sie sagen, Sie schließen auch Reparaturversicherungen ab. Habe ich Sie richtig verstanden?

Heitmann: Wir haben eine Kaskoversicherung ...

Becker: ... für bestimmte Werkstätten? Womit Sie den Wettbewerb natürlich automatisch ausschließen. Weil Sie ja automatisch dann auf diese Werkstätten Ihre Kunden verweisen. Genau dasselbe machen die Hersteller heute auch. In der Regel verkaufen sie nicht nur das Auto, sondern auch Autoversicherungen. Sie machen Finanzierungen und und und, und das heißt, da hängt ein ganzer Rattenschwanz von Dienstleistungen dran, die jeder Hersteller oder die meisten Hersteller anbieten. Und der Wettbewerb, den wir hier alle reklamieren, findet auf einer ganz anderen Ebene statt, nämlich zwischen den Herstellern. Die sind ja im Wettbewerb und versuchen, für ihre Kunden die besten Problemlösungen zu bewerkstelligen. Die besten Problemlösungen, denn da steht der Kunde tatsächlich im Mittelpunkt, der die Dinge so einfach wie möglich geregelt haben will. Wenn er zum Beispiel einen Unfall hat oder was auch immer, es soll möglichst reibungslos für ihn und ohne großen Aufwand geschehen. Im Zweifelsfall, wenn er beim Hersteller seine Versicherung abgeschlossen hat, ruft er die Versicherung an, und die wird ihn in die Werkstatt schicken, ohne dass wir uns hier so lange über Wettbewerb unterhalten müssen.

Ferstl: Frage an der Stelle natürlich immer, was ist der Preis dafür? Denn diese Bequemlichkeit wird dann sicherlich auch ihren Preis haben. Und da sind Sie ja mit Ihren Werkstattbindungen eben dagegen gegangen, und jetzt durch diese neuen Möglichkeiten in der Technik besteht die Gefahr, dass Sie ausgeschlossen werden aus diesem System. Herr Funke, Sie wollten etwas sagen.

Funke: Ja, in der Tat, denn ich sehe da einen grundlegenden Unterschied. Meinen Versicherer kann ich mir jedes Jahr neu aussuchen. Da gibt es dann im Fernsehen großartige Kampagnen, Stichtag 30.11-- ... Ein Auto ist eine wesentlich langfristige Investition. Und wenn ich jetzt ein Autoleben lang an ein



Werkstattssystem dadurch gebunden würde, weil es einen Informationsvorsprung hat, den freie Werkstätten überhaupt nicht aufholen können, den auch Versicherer kaum aufholen können, dann fühle ich mich als Kunde benachteiligt. Deswegen würde ich mir das wünschen bei diesen zusätzlichen Dienstleistungen, was auch bei den Versicherungen funktioniert, nämlich dass ich, wenn ich es für richtig halte, wenn es der Wettbewerb gebietet, ich den Anbieter wechseln kann. Wenn sich nämlich herausstellt, der ADAC hat vielleicht das bessere Serviceangebot, oder die HUK-COBURG hat die interessanteren Apps zu bieten, dann möchte ich den Anbieter in gewissen Zeiträumen wechseln können. Denn mein Auto kann ich nicht ohne Weiteres abschaffen. Dafür war die Anfangsinvestition zu hoch.

Ferstl: Herr Weichert, geben Sie mal einen Tipp ab als Datenschützer. Glauben Sie, dass wir hier in dem Bereich mehr Wettbewerb bekommen, oder wird es so sein, dass sich hier die Autohersteller durchsetzen und die Daten für sich behalten? Wer wird sich hier stärker zeigen?

Weichert: Ein bisschen Wettbewerb, und ein Hauen und Stechen haben wir in den unterschiedlichsten Bereichen schon. Unser großes Problem ist, dass der Staat immer mehr gefordert ist. Es wird jetzt hier über den gläsernen Verbraucher, den gläsernen Autofahrer gesprochen, in Bezug auf die unterschiedlichen privaten Anbieter. Gleichzeitig muss irgendjemand aufpassen, dass diese Informationen, die da jetzt im Raum stehen, einigermaßen unter Kontrolle gehalten werden. Und das sind die Datenschutzbehörden, das sind die Verbraucherschützer; das sind keine staatlichen Einrichtungen. Und das sind natürlich auch die Kartell- und Wettbewerbsschützer, die darauf achten müssen, dass niemand seine Marktmacht und seine Datenmacht missbraucht.

Ferstl: Ja, ich glaube, das sehen wir jetzt auch auf dem Feld des Automobils. Wir sehen es natürlich in unserem Leben auf allen anderen Feldern auch, dass diese Datenmöglichkeiten in der heutigen Zeit neue Erfordernisse für die Politik nötig machen und für uns alle auch, mit unseren Daten auch verantwortungsvoll umzugehen. Ich danke Ihnen jetzt, dass Sie für die Diskussion zur



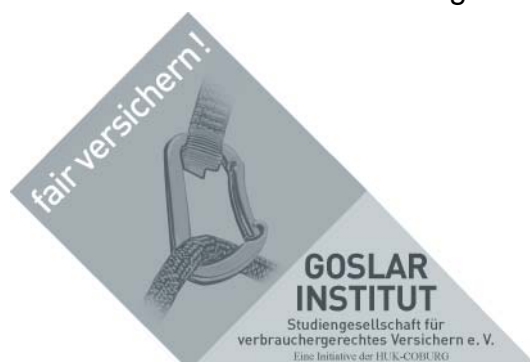
Verfügung gestanden haben, und meine Damen und Herren, ich danke Ihnen natürlich, dass Sie Lust hatten, dem Goslar Diskurs zu folgen, jetzt wieder in diesem Jahr vom Verkehrsgerichtstag. Danke Ihnen für das Interesse, tschüss!

Fragerunde:

Ferstl: Ja, und wir machen weiter an dieser Stelle mit einer Diskussion hier im Saal. Meine Damen und Herren, jetzt sind Sie gefordert, und zwar haben wir Mikrofone, die wir Ihnen reichen werden, damit Sie auch im Ton und nicht nur im Bild aufgenommen werden. Hier vorn ist eine Meldung, die Hände gehen nach oben, und warten Sie bitte, bis ein Mikro bei Ihnen ist, weil wir Sie doch mit aufnehmen wollen.

Fragesteller 1: Ja, danke schön, Gerald Überscher, Reise Travel. Sehr interessant, aber doch eine Frage: Wenn das jetzt schon laufen würde, wer darf die Daten dann einfügen, wie oft darf man die dann verändern, und wer verändert das? Wenn ich zum Beispiel jetzt feststelle, ich möchte die Versicherung wechseln, wie läuft das nach Ihren Vorstellungen? Was hätten Sie dort für Rechtsprobleme?

Weichert: Wenn ich darauf antworten darf, also unsere Vorstellungen als Datenschützer, und die wurden von der Europäischen Union weitestgehend akzeptiert, sind die, dass das gesamte Datenverarbeitungssystem im eigenen Auto, wie beim eigenen Rechner, in der eigenen Verantwortung bleibt. Damit der Betroffene das, was an Informationen rausgegeben wird, einigermaßen unter Kontrolle hat und dann eventuell durch einen Knopf auch ausschalten kann. Das wäre die beste Lösung. Im Internet ist es aber auch so, dass Sie über Updates, über alle möglichen anderen Kommunikationen immer weniger die Kontrolle über Ihren eigenen Rechner haben. Und ich habe die ganz große Befürchtung, dass wir eine ähnliche Entwicklung auch beim Auto haben werden. Und das dann hinreichend transparent für den Betroffenen und für die anderen Beteiligten hinzubekommen, das ist ein riesiges Problem, das wir technisch zurzeit noch nicht gelöst haben.



Ferstl: Weiter hinten gab es eine Meldung. Ich glaube, hier an der Seite.

Fragesteller 2: Schönen guten Abend. Ja, meine Frage: Herr Becker sagte richtig, als Kunde unterschreibe ich, dass meine Daten weitergegeben werden. Das ist heute bei BMW Standard, das habe ich mir letztens angeschaut, aber wenn ich mir diese Realität anschau, die meisten Fahrzeuge sind heute Fuhrparkfahrzeuge, das heißt also, ich als Kunde unterschreibe nicht, sondern der Fuhrparkleiter und der Fahrer. Oder, wenn meine Frau das Auto fährt oder mein Sohn, die haben lange nicht unterschrieben, und da ist also auch die Frage an die Datenschützer: Wie läuft das Ganze? Es hat zwar jemand unterschrieben, dass die Daten übermittelt werden, aber lange nicht die, die das Fahrzeug fahren und deren Daten jetzt gerade übermittelt werden.

Weichert: Das ist ein ganz wichtiger Aspekt, den wir bei eCall auch thematisiert haben; der Autofahrer muss die Möglichkeit haben, zumindest diese Funktionalität auszuschalten. Solange er das kann, ist das Problem gelöst, aber ansonsten ist im Prinzip alles autoorientiert, das heißt, der Halter hat die Entscheidungsmacht darüber, was mit der Elektronik und mit den Daten passiert. Das kann beim Taxiunternehmen interessant sein, bei der Spedition, das sind natürlich hoch spannende Informationen, um auch den Mitarbeiter kontrollieren zu können. Aber in der Regel sollte es ja derjenige sein, dem das Auto auch gehört, das fährt. Und dann ist es kein arbeitnehmerrechtliches Problem, auch kein Familienproblem, sondern dann ist es eine Frage der Selbstbestimmung.

Ferstl: Ich glaube, Sie haben das Mikro in der Hand.

Fragesteller 3: Ja. Ich habe ein Mikro in der Hand, und ich muss ganz ehrlich sagen, Datenschutz ist ein ganz wichtiges Thema, aber das, was vorhin mal so kurz anklang, Datenschutz gegen Menschenleben, damit habe ich ein Problem. Und da muss ich ganz ehrlich sagen, wir haben hier ein Thema, wo wir EU-weit drüber sprechen, dass zweieinhalbtausend Menschen gerettet werden können, und mal abgesehen davon ...



Weichert: Das ist Spekulation ...

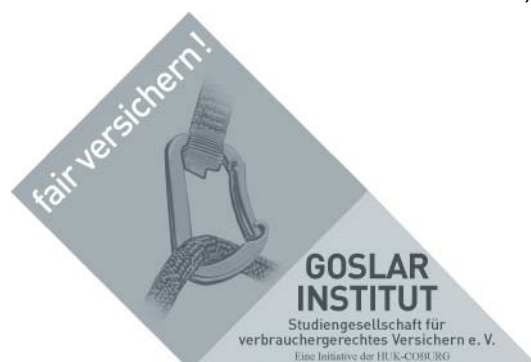
Fragesteller 3: Das mag sein, das können Sie ins Reich der Spekulation tun. Wenn es nur ein Menschenleben wäre, wenn es nur eins wäre, dann möchte ich mir nicht anmaßen, ethisch darüber zu urteilen, was das kostet, was das wert ist. Das andere Thema, das ich gern ansprechen möchte, ist, dass die Leute natürlich mittlerweile sehr viele Daten von sich persönlich und freiwillig freigeben. Und die Menschen haben ja die Möglichkeit, auch bei BMW oder existierenden Systemen zu sagen, ich möchte das oder ich möchte das nicht. Der andere Punkt ist der, wir sprechen jetzt hier über die Zukunft, wir sprechen darüber, was ab 2015 ist. Was ist denn mit den 40 Millionen PKW oder mehr als 40 Millionen PKW, die derzeit auf Deutschlands Straßen rollen? Kann man da nicht irgendwie auch was tun? Gibt es da Gedanken in diese Richtung?

Ferstl: So, also jetzt müssen wir nachhaken: Gibt es Modelle für die Nachrüstung ab 2015 oder schon vorher, damit man solche Systeme in Autos einbauen kann? Gibt es da Bestrebungen, gibt es da bereits etwas auf dem Markt?

Strobl: eCall gibt es ja nicht erst ab 2015. eCall existiert schon seit 10 Jahren. Die ersten eCall-Systeme waren Ende der neunziger Jahre auf dem Markt. Als Nachrüstlösungen, After-sales. Was sich herausgestellt hat, ist, dass die Systeme von den Kunden und Konsumenten nicht nachträglich in das Fahrzeug eingebaut werden. Natürlich gibt es die Möglichkeit auch zukünftig, eCall-Systeme in den Bestand, in den Fuhrpark zu bauen, das muss jeder für sich entscheiden. Verpflichtend wird der Einbau ab 2015. In Neufahrzeuge.

Ferstl: Nächste Frage, Mikro kommt gleich zu Ihnen nach vorn, hinten steht schon ein Herr.

Fragesteller 4: Schönen guten Abend. Herr Heitmann, Sie hatten vorhin betont, dass das gemeinsame Schreiben seitens GDV und ADAC an die Europäische Union war, nicht seitens der HUK. Darf ich daraus den Rückschluss ziehen, dass das die



einheitliche Meinung der gesamten deutschen Versicherungsindustrie ist, die durch den GDV repräsentiert wird, weil, es soll ja die eine oder andere Versicherung geben, die durchaus der Automobilindustrie nahe steht?

Heitmann: Ja, das würde ich so interpretieren, wir haben das in den Gremien im Verband besprochen und gar nicht mal groß kontrovers diskutiert. Bei dem Thema haben wir eine sehr, sehr hohe Einigkeit als Versicherungswirtschaft. Durchaus auch die eingeschlossen, die auch, aber ja nicht allein, nur Kooperationspartner sind. Und das können Sie vielleicht auch als Indiz werten, wie ernst das Thema genommen wird.

Ferstl: So, ich schaue mal, wo das Mikro ist, da hier vorn bei Ihnen. Sprechen Sie los.

Fragesteller 5: Habe ich Sie jetzt richtig verstanden bei dieser Diskussion, dass Sie, um möglichst viel Profit aus Unfällen zu machen, damit einverstanden sind, dass ein verunfallter Fahrer lieber selbstbestimmt stirbt, als dass Ihnen die Knete entgeht?

Weichert: Haben Sie mich das gefragt?

Ferstl: An die Runde, an die Runde.

Weichert: Ich habe kein Interesse am Geldverdienen, also da muss ich die anderen Kollegen ...

Ferstl: Es war ja von Ihnen besonders betont worden, dass die informationelle Selbstbestimmung wichtig ist, dass man entscheiden können muss, wen man an seine Daten ranlässt. Ich glaube, auch hier muss man den Unterschied machen zwischen dem eCall, der Leben rettet, und den Daten, die es noch gibt.

Funke: Die Selbstbestimmung des Verbrauchers ist für den Datenschutz und auch für den Wettbewerb ganz entscheidend. Ich kann aber da, wo ich in einer lebensbedrohlichen Situation bin, unterstellen, dass der Fahrzeugführer und seine Passagiere ein Interesse daran haben, möglichst schnell gerettet zu werden.



Deswegen habe ich eingangs der Diskussion auch gesagt, der eCall als solcher, also die automatische Verständigung der Rettungsdienste, ist sinnvoll. Ich frage ja auch nicht, wenn ich die 112 normal anrufe, weil jemand einen Herzinfarkt hat, ob lieber die Johanniter oder die Malteser vorbeikommen könnten, sondern Hauptsache ist, es wird schnell reagiert. Das ist überhaupt keine Frage, das ist ein Bereich, der staatlich reguliert ist. Und in dem normalerweise auch Wettbewerb nicht auf dieser Ebene stattfindet, sondern da wird eben auf vorgelagerter Ebene entschieden, wer ist denn der zuständige Rettungsdienst in einem bestimmten Bereich? Da, wo das Geld verdient werden kann und wo auch die Kosten für die eCall-Infrastruktur amortisiert werden sollen, das sind eben die Add-on-Services. Die Frage, welcher Abschleppwagen wird geschickt, wer darf die Karosseriereparatur vornehmen, wer darf Anzeigen über das System schalten, wer darf Daten auswerten, das sind Bereiche, in denen die kommerzialisierte Verwertung dieser Daten geschieht. Und das ist ein Bereich, in dem Wettbewerb möglich und sinnvoll ist. Und in dem Daten gegen den Willen des Verbrauchers nicht erhoben und verwertet werden dürfen. Und in dem wir auch nicht wollen, dass es zu Monopolisierungstendenzen im Werkstattgeschäft kommt. Wir haben ja in den vergangenen Jahren etliche Studien durch die EU-Kommission gesehen, nach denen der Fahrzeughersteller auf dem Markt für Reparaturen und Instandsetzungsleistungen, Wartungsarbeiten an Fahrzeugen der jeweiligen Marke europaweit betrachtet einen Marktanteil von round about 50 Prozent hat. Jeder Mitgliedsstaat ein bisschen mehr, ein bisschen weniger. Die Vertragswerkstätten haben also ohnehin schon eine gewaltige Position am jeweiligen Wartungs- und Instandsetzungsmarkt. Und diese Marktposition würde weiter verstärkt, wenn der Fahrzeughersteller mit seinem Netz einen Informationsvorsprung hat. Nämlich den Informationsvorsprung: Wann geht das Fahrzeug kaputt, welche Ersatzteile werden benötigt, wie kann ich das alles reparieren? Und das ist ein Bereich, in dem Wettbewerb möglich und sinnvoll ist. Und der heute ohnehin bereits relativ knappe Wettbewerb ist schützenswert. Das ist ja anlässlich der Kfz-GVO, der Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung, erst vor zwei Jahren wieder festgestellt worden. Deswegen achten die Kartellbehörden auch darauf, dass technische Informationen, die relevant sind für



Wartungs- und Instandsetzungsdienstleistungen, auch den freien Marktbeteiligten diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden. Und genau darum geht es.

Ferstl: Herr Funke, das klingt ja jetzt an der einen oder anderen Stelle wirklich so, als wenn dieses ganze System nur noch darauf angelegt wäre, möglichst viel Kohle am Ende herauszuziehen. Vielleicht sollte man auch noch mal deutlich sagen, wenn ich Sie richtig verstanden habe, ist das aber auch von der EU so vorgesehen, dass es eben diese Zusatzdienste durchaus geben kann? Oder diese Zusatzinformationen auch genutzt werden, um weitere Dienste anzubieten, die dann eben das Geld einspielen für diesen Einbau des Systems und für Ähnliches und ...

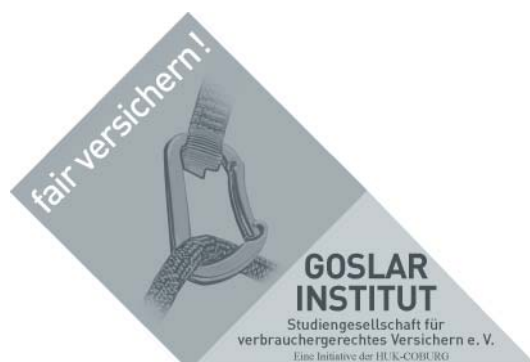
Funke: Ja selbstverständlich!

Ferstl: Das muss man vielleicht noch mal ganz deutlich sagen.

Funke: Ich würde mich doch auch als Verbraucher freuen über derartige Dienstleistungen. Wenn es beispielsweise möglich ist, das Fahrzeug ferngesteuert zu entriegeln, wenn ich den Schlüssel im Auto vergessen habe. Oder wenn der Fehlerspeicher irgendwelche Dinge signalisiert, die nicht richtig sind, und über einen Remote Access eine Diagnose und Reparatur des Fahrzeugs möglich ist, ohne dass ich in irgendeine Werkstatt fahren muss. Das ist praktisch, darüber würde ich mich freuen. Ich möchte nur nicht, dass dieser Markt monopolisiert wird. Ich möchte, dass wettbewerbskontrollierte Preise herrschen und sich der mit seinem Angebot durchsetzt, der das beste Angebot liefert, und das ist nicht notwendigerweise der Fahrzeughersteller.

Ferstl: Herr Strobl, ganz kurz nur, dann nehmen wir noch ein paar Fragen mit rein.

Strobl: Ja, ganz kurz. Bei dieser Diskussion ist es ganz wichtig, die Themen auch zu trennen. Bei eCall ist Datenschutz kein großes Thema. Wo es zum Thema wird, sind Zusatzdienste, und bei den Zusatzdiensten wird auch der Wettbewerb ein



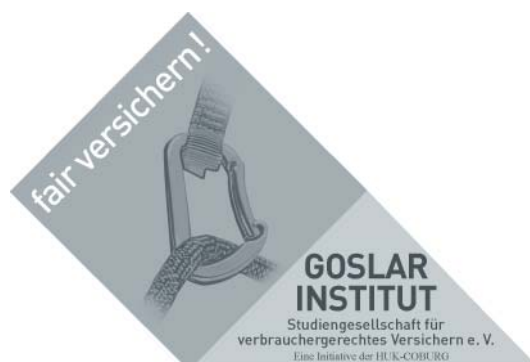
Thema. Und das sollte man trennen. Hier geht es um Menschenleben. Der Datenschutz ist weit entwickelt, der wird, glaube ich, auch sichergestellt werden. Die kritischen Fragen entstehen bei Zusatzdiensten.

Becker: Das ist ein Punkt, der hier vielleicht auch ein bisschen in die Irre geführt hat und zu kurz gekommen ist. eCall heißt: Verbindung zwischen Fahrzeug und Rettungsleitstelle. Und die Rettungsleitstelle entscheidet, ob sie nun den Arbeitersamariterbund, den haben Sie eben vergessen, den Arbeitersamariterbund oder die anderen Dienstleister schickt oder nicht schickt, oder den Abschleppdienst. Das heißt, Wettbewerb findet eigentlich an einer anderen Stelle statt. Nicht im Fahrzeug, und die Frage ist nicht, ob der Autofahrer 10 Knöpfe drückt mit der Versicherung, die ihm gerade einfällt. Sondern er hat nur einen einzigen Knopf, und dann findet die Verbindung statt.

Ferstl: Lassen Sie uns noch Fragen reinnehmen, wenn noch welche da sind. Hier vorn. Da ist das Mikro.

Fragesteller 6: Ich habe eine Frage an Herrn Heitmann, weil Sie darauf hingewiesen haben, dass das ein Hinweis gewesen ist, der in diesem Brief steht, vom ADAC und dem GDV an die Kommission. Was erwarten Sie eigentlich, was an Antwort kommt und in welchem Zeitraum? Mir scheint, dass Sie so ein bisschen im Dilemma stecken, dass Sie darum bitten, dass reguliert wird, damit der Wettbewerb sich voll entfalten kann. Und das Zweite, ist das eigentlich eine typisch deutsche Diskussion, oder wird das genauso leidenschaftlich in anderen europäischen Ländern diskutiert?

Heitmann: Was in anderen europäischen Ländern Diskussionsstand ist, das muss ich ehrlich zugeben, weiß ich nicht en détail. Ich vermute, dass es eine besondere deutsche Diskussion ist, weil wir eine Besonderheit in der heutigen Dominanz der herstellerebenen Servicenetze im Aftersales-Markt haben. Es gibt in Deutschland sehr, sehr hohe Anteile der herstellerebenen Werkstätten. Und das scheint unsere Diskussion hier sehr zu stimulieren. Und Ihr Eindruck ist durchaus richtig, wir bitten,



in der Tat, darauf zu achten, dass Wettbewerb weiterhin möglich ist. Bei den ersten Statements vor einigen Jahren, die von der Europäischen Kommission zu dem Thema kamen, mussten wir Dinge lesen wie: Liebe Fahrzeughersteller, ja, wir zwingen euch jetzt, eine Infrastruktur einzubauen in ein Fahrzeug, das kostet euch Geld, aber das könnt ihr doch über neue Services, erhöhte Kundenbindung und so weiter und so weiter wettmachen. Und wir hatten schon den Eindruck, um das ganz vorsichtig zu sagen, dass der Teil in Brüssel, der über den Wettbewerb wacht im automobilen Aftersales, der ein riesiger Markt mit hoher Relevanz für jeden Verbraucher ist, zumindest in der Diskussion damals noch nicht so richtig involviert war. Und darauf haben wir jetzt nachträglich noch mal hingewiesen, dass man bitte von Anfang an, und das scheint eine schwierige Diskussion zu sein, darauf achtet, dass da wirklich gleiche Wettbewerbsverhältnisse sind.

Ferstl: Eine letzte Frage nehmen wir noch rein.

Fragesteller 7: Zur spekulativen Zahl 2.500 fehlt mir eigentlich eine weitere spekulative Zahl, die gar nicht erwähnt wurde. Wie viele weitere Tote werden wir eigentlich zu beklagen haben, wenn bald, nach eCall, die Unfallfahrzeuge, die Notärzte, die Krankenwagen zu Blebschäden unterwegs sind, was sich aber erst später herausstellt, weil der Unfallmelder möglicherweise was Falsches vermeldet hat oder die Situation falsch beschrieben hat? Mehr Ärzte haben wir doch wohl nicht und mehr Unfallwagen auch nicht, wer stirbt dann dafür?

Strobl: Es gibt in diesem Fall ja nicht nur eine Datenübermittlung, sondern auch eine Sprachverbindung, und die Rettungsleitstellen müssten natürlich überprüfen, wie schwer der Schaden vor Ort ist. Das passiert heute, das muss auch zukünftig mit eCall passieren.

Ferstl: So, meine Damen und Herren, wir schließen die Fragestunde, ich danke, dass Sie so fleißig mitgemacht haben. Ich denke, wir können dann im Zwiegespräch nachher noch das eine oder andere klären, was jetzt noch offen ist. Ich danke Ihnen erst mal an dieser Stelle. Vielen Dank.

