

eCall: Mehr Einsätze für die ILS



Ab Ende März 2018 sollen laut EU alle neuen Fahrzeugmodelle mit einem automatischen Notrufsystem eCall ausgerüstet werden. Dieses informiert bei einem Unfall selbsttätig die nächstgelegene Notrufzentrale, die europaweit unter der einheitlichen Nummer 112 erreichbar ist. Dadurch sollen jährlich 2.500 Menschenleben gerettet und die Schwere von Verletzungsfolgen im Straßenverkehr reduziert werden.

Von Ulrike Nikola.

Variante des Notfallknopfes über den Vordersitzen.

Im Falle eines Unfalls senden eingebaute Crash-Sensoren via GSM-Antenne einen Notruf an die Notrufzentrale, gleichzeitig wird über einen GPS-Empfänger die Fahrzeugposition zum Zeitpunkt des Unfalls festgestellt und ebenfalls der Notrufzentrale mitgeteilt. Zusätzlich integriert ist ein Steuergerät, das den Standort im Notfall über eine Mobilfunk-Einheit an die Notrufzentrale meldet. Dabei wird ein Minimal-Datensatz (MDS) bestehend aus Fahrzeug-Identifikationsnummer (VIN), Uhrzeit, GPS-Position, Fahrtrichtung sowie eCall-Status, Antriebsart und Anzahl der angelegten Sicherheitsgurte übermittelt. Bei den Leitstellen wird eine Datenbank mit allen Rettungskarten installiert, damit über die VIN des Unfallfahrzeugs die modell-spezifische Ret-

tungskarte ermittelt und zusammen mit den e-Call-Informationen an die Rettungskräfte weitergeleitet werden kann. Durch die schnelle Information können diese ohne Verzögerungen über Art und Umfang der Rettung entscheiden, was ihnen hilft, schneller vor Ort zu sein, die Zahl der Todesopfer als auch die Schwere der Verletzungen zu verringern und die Kosten zu reduzieren, die aufgrund von unfallbedingtem Stau entstehen.

Um die Funktion auch nach einem Unfall mit Zerstörung der Fahrzeugbatterie aufrecht zu erhalten ist das System an eine Notstromversorgung angeschlossen. Außerdem verfügt das System über Mikrofon und Lautsprecher, damit die Notrufzentrale mit den Fahrzeuginsassen sprechen kann, um sich nach der Zahl der

Verletzten und der Schwere der Verletzungen zu erkundigen. Mittels einer eingebauten Notruftaste ist es möglich, im Falle einer plötzlichen Erkrankung manuell einen Notruf auszulösen.

Zur Gewährleistung des Datenschutzes dürfen die Daten des MDS erhoben und gespeichert werden, da diese für die Funktion des automatisierten Notrufs absolut erforderlich sind. Es ist hingegen untersagt, Systeme so zu konfigurieren, dass sie ein Tracking von Fahrzeugen auch vor einem Unfall erlauben. Zudem dürfen die von den Notdiensten und ihren Dienstleistungspartnern gesammelten Daten nicht ohne die ausdrückliche vorherige Zustimmung der betroffenen Person an Dritte weitergegeben werden. Die Hersteller müssen gewährleisten, dass die eCall-Technologie die vollständige und dauerhafte Löschung aller gesammelten Daten erlaubt (Verordnung über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeuge und zur Änderung der Richtlinie 20 07/46/EG). Die Kommission hat angekündigt, in den kommenden drei Jahren zu prüfen, ob eCall auch auf Busse, Reisebusse oder LKW ausgedehnt werden soll. Die eCall-Verordnung wird zudem als wegweisend für weitere Initiativen im Bereich der Digitalisierung von Fahrzeugen angesehen.



Aufnahmen:
BMW Group (1),
FIRE-Foto Th.
Gaulke (1), ILS
Nürnberg (2).

3 Fragen an Marc Gistrichovsky, den Leiter der Integrierten Leitstelle in Nürnberg:

Was kommt mit eCall 2018 auf die ILS zu?

Gistrichovsky: Ich rechne damit, dass durch eCall mehr Arbeit auf die Integrierten Leitstellen zukommen wird. Zum einen durch Fehlalarme, aber auch durch leichtere Unfälle, die nicht unbedingt einen Rettungseinsatz erfordern. Es gibt schon jetzt einige Fahrzeuge, die mit diesem System ausgerüstet sind, das den Notruf derzeit aber nur an die Zentrale des jeweiligen Automobilherstellers meldet. Da zeichnen sich doch einige Fehlermeldungen ab. Wir hatten einen extremen Fall,



Ein Beispiel: Ein leichter Unfall löst den eCall aus. Der Autofahrer steigt aus, um den Schaden zu begutachten. Von der ILS bauen wir eine Sprechverbindung auf, um mit dem Fahrer zu reden, doch da antwortet dann niemand. Welche Rückschlüsse sollen wir daraus ziehen? Dass die Person nicht ansprechbar ist, oder



in dem wir vom Hersteller benachrichtigt wurden, dass es einen Unfall mit Airbag-Auslösung gegeben habe und als wir dann angerückt sind, stand der Autofahrer ganz überrascht auf dem Parkplatz eines Kaufhauses und wunderte sich, was die Feuerwehr von ihm will. Denn er hatte gar keinen Unfall gehabt!

Welche Probleme müssen noch geklärt werden?

Gistrichovsky: Zunächst muss eine Arbeitsgruppe im Bayerischen Innenministerium die genaue Schnittstelle für das Einsatzleitsystem definieren. Denn wir brauchen eine landesweite Regelung. Erst danach können wir mit den Schulungen für die Mitarbeiter beginnen. Das wird frühestens ab 2017 sein. Aber auch taktische Fragen spielen eine Rolle.

dass sie sich gerade mit einem anderen Verkehrsteilnehmer streitet? Das muss einheitlich beantwortet werden, nämlich ob wir dann immer mit Feuerwehr und Rettungsdienst hinfahren?

Ist der eCall aus Ihrer Sicht sinnvoll?

Gistrichovsky: Grundsätzlich ja. Der eCall kann überlebenswichtig sein, wenn z. B. nachts jemand auf der Landstraße verunglückt. Denn ohne das Notrufsystem kann es Stunden dauern bis der Unfall entdeckt wird. Doch bei einer Massenkarambolage werden wir das Problem haben, dass nicht nur die eCalls in der ILS auflaufen, sondern auch die Autofahrer per Handy anrufen. Ich denke, dass wir mehr Personal brauchen werden, wenn der eCall 2018 kommt. □