

Editorial::



Beschränkungsvorschlag

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

seit Jahren gibt es Forderungen und Diskussionen über die Einführung selbst und über den Inhalt und die Qualität der in Event-Data-Recordern (EDR) gespeicherten Informationen. Die tägliche Praxis von Unfallsachverständigen zeigt, dass es zwar einige Fahrzeughersteller gibt, bei denen sich aus Steuergeräten unfallrelevante

Daten auslesen und Zusammenhänge ableiten lassen, die Tiefe der Informationen allerdings sehr unterschiedlich ist und nicht 1:1 übernommen werden kann, da sonst auch falsche Schlussfolgerungen möglich sind. Optimierungen in Bezug auf den EDR erscheinen deshalb notwendig, sinnvoll und sind längst überfällig.

In Zusammenhang mit der Einführung von teil- und vollautonomen Assistenzfunktionen in Fahrzeugen bestand die Hoffnung, dass auch die Inhalte in einem EDR berücksichtigt werden und sich die Arbeit in der Unfallanalyse künftig verbessern lässt. Vor Kurzem wurde nun ein Entwurf des TRL (Transport Research Laboratory) zur EU-Verordnung für den EDR bekannt. Darin heißt es unter Punkt 2.1.2.: Der EDR darf nicht in der Lage sein, folgende Daten zu erfassen oder aufzuzeichnen:

- (a) die letzten vier Ziffern der Fahrzeugidentifikationsnummer
- (b) Ort, Datum und Uhrzeit von Ereignissen und
- (c) alle anderen Informationen, die eine Identifizierung des Fahrzeugs selbst, seines Eigentümers oder Halters ermöglichen könnten.

Welchen Nutzen soll ein EDR haben, bei dem Ereignisse nicht orts- und zeitbezogen gespeichert werden? Hier sind unbedingt weitere Diskussionen in den zuständigen Ausschüssen notwendig.

Dass Daten im EDR dem personenbezogenen Datenschutz unterliegen müssen ist unbestritten. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) äußerte dazu: „Die Auslesung durch Behörden beziehungsweise Unfallsachverständige muss selbstverständlich weiterhin den europäischen und nationalen Datenschutzvorschriften genügen. Eine Zuordnung zu Personen oder Fahrzeugen wird in der zugrundeliegenden ‚General Safety Regulation‘ durch eine Kürzung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer um die letzten vier Stellen ohnehin verhindert.“

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

Inhalt::

Aktuell

Nachrichten	122
Veranstaltungen	125
EVU-Nachrichten	128

Fachbeiträge

Standpunkt des ADAC zu Level 2+ 1.6 Elektrik, Elektronik, Assistenzsysteme ADAC	130
---	-----

Hauptuntersuchung 4.0 0.0 SV-Wesen Karsten Thätner	132
--	-----

Titelthema: Zuverlässige Bestimmung der Lackschichtdicke auf Kunststoffbauteilen mit dahinter verbauter Radarsensorik 1.6 Elektrik, Elektronik, Assistenzsysteme Thomas Behl und Jan Winterberg	134
--	-----

Mehr Aufklärung notwendig 3.5.1 Fahrrad/Radfahrer Deutsche Verkehrswacht	143
--	-----

Auswertung von CDR-Crashtests 1.7.0 UDS/Fahrtschreiber Peter Vertal, Luboš Nouzovský, Michal Frydřín, Zdeněk Svatý und Eduard Kollar	144
---	-----

Datenblätter

Tesla Model X	157
Toyota Yaris	159

Impressum	123
Redaktionsbeirat	122



Foto: Allianz Zentrum für Technik (AZT)