

Editorial::



Bittsteller

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wer sich im digitalisiert getriebenen Umfeld bewegt und Vorzüge nutzen möchte, bekommt diese Leistungen nicht umsonst. Wie ein Fingerabdruck oder eine DNA-Spur an einem Tatort hinterlässt jeder eine mehr oder weniger umfangreiche digitale Fährte, wenn er Computer oder Smartphone verwendet. Der Speicherung dieser

Spuren wird üblicherweise mit einem einfachen Klick ohne weiteres Nachdenken zugestimmt. Was anschließend mit den erhobenen Daten passiert, interessiert die Mehrzahl der Nutzer eher nicht.

Auch viele Komfort- und Sicherheitsfeatures im modernen Auto werden erst möglich, weil das Fahrzeug permanent von sich selbst, seiner Umgebung und dem Fahrzeugnutzer Informationen sammelt und weitergibt. Durch sinnvolle Verknüpfung solcher Daten ergibt sich ein Bild des Nutzers, es werden Verhaltensmuster erkannt, die neue Features ermöglichen, aber zugleich auch Manipulationen des Menschen und eine kommerzielle Nutzung erlauben.

Automobilhersteller haben beim Datenzugriff eine privilegierte Position im Markt, da sie permanent an der Datenquelle zapfen können – am Fahrzeug und den Fahrzeuginsassen. Diese Stellung schafft ein wettbewerbsverzerrendes Datenmonopol, dass in Zukunft weiter wächst. Denn der VDA hat sein ADAXO-Konzept (Automotive Data Access – Extended and Open) präsentiert, das den Zugriff auf fahrzeuggenerierte Daten regeln soll, aber einem gleichberechtigten Zugang aller Marktteilnehmer zum vernetzten Fahrzeug entgegensteht. Mit ADAXO entscheiden ausschließlich die Automobilhersteller wer Daten abrufen kann, wie umfangreich und genau diese Daten sind und was Dritte für die Daten bezahlen müssen. Zudem können bei Panne oder Unfall nur die Automobilhersteller direkt mit dem Kunden in Kontakt treten. Unabhängige Marktteilnehmer bleiben außen vor und werden in eine Bittsteller-Rolle geschoben.

ADAC, ASA-Verband, BRV, GDV, GVA, wdk, ZDK, ZKF und andere haben bereits Position bezogen und fordern einen rechtlichen Rahmen, um den freien und fairen Wettbewerb zu sichern. So ließe sich der Zugang zu im Fahrzeug generierten Daten und Ressourcen zum Beispiel in der EU-Typgenehmigungsverordnung und in der neu zu fassenden Kfz-GVO regulieren.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

Inhalt::

Aktuell

Nachrichten	42
Veranstaltungen	45
EVU-Nachrichten	48

Fachbeiträge

Versicherer darf Datenspeicher auslesen	
9 Rechtsfragen	
<i>Karsten Thätner</i>	50

Kein Anschluss mehr?	
1.6 Elektrik, Elektronik, Assistenzsysteme	
<i>Thomas Seidenstücker</i>	52

Titelthema: Rückhaltesysteme für alle Pkw-Insassen Teil 1	
1.4.2 Sicherheitsgurt, Airbag	
<i>Isabella Ostermaier, Michael Ostermaier, Volker Sandner, Reinhard Kolke</i>	60

Neuentwicklungen in der Unfall- analyse – ein Einblick in AnalyzerPro 22	
1.0.1.1 Computerprogramme	
<i>Matthias Schmidt</i>	72

Datenblätter

Dacia Spring	77
Volkswagen Caddy	79

Impressum	43
Redaktionsbeirat	42



Foto: ADAC e. V.