

Telematik-Dienste im Auto: Unter ständiger Beobachtung

Von Hans-Robert Richarz

In den vergangenen zehn Jahren sind die Telematik-Möglichkeiten, die den Straßenverkehr, die Autos, und nicht zuletzt deren Fahrer mitsamt Verhalten, Bedürfnissen und Fahrweisen registrieren, nahezu perfekt geworden. "Die Anzahl vernetzter Fahrzeuge steigt", hat der TÜV Rheinland in Köln festgestellt. "Bei immer mehr Neuwagen sind bereits ab Werk Sensoren, Speichermedien oder Internetzugang inklusive App-basierter Lösungen installiert." Weil auch ältere Autos sich durch sogenannte Retrofit-Lösungen nachrüsten lassen, könnten 2025 von den rund 344 Millionen in Europa zugelassenen Pkw weit mehr als die Hälfte miteinander verbunden sein. Doch was halten die Autofahrer davon? Der TÜV ließ dieser Frage in einer repräsentativen Umfrage nachgehen.

Es ist ein wenig so wie den Blinden um ein Referat zur Leuchtkraft von Farben zu bitten. Dennoch ließ der TÜV Rheinland eine Marktstudie zur Nutzerakzeptanz von Automotive-Telematik-Diensten durch das renommierte Beratungsinstitut Roland Berger erstellen. Auch Matthias Schubert, Vorsitzender der Geschäftsführung TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH weiß: "Die wenigsten Menschen wissen, was die modernen Telematik-Dienste im Automobilbereich können und auch machen." So registriert laut TÜV zum Beispiel BMW, welche CDs die Autofahrer gerne hören und wo sie ihren Wagen geparkt haben. Mercedes speichert danach alle zwei Minuten die GPS-Position, hält Benutzername samt Email-Adresse fest und überwacht Kilometerstand, Reifendruck und Verbrauch. Renault, weiß der TÜV, konzentriert sich unter anderem auf eine Ferndiagnose oder die Beeinflussung der Batterieaufladung bei Elektrofahrzeugen.

Doch Datentransparenz für den Kunden, Entscheidungsgewalt über die Verwendung der gespeicherten Daten oder Datenschutz? Fehlanzeige. In einem Land wie Deutschland, in dem der Umgang mit persönlichen Daten als besonders sensibles Thema gilt und wo sogar der weltweit übliche Google Street View strengen Beschränkungen unterliegt, ist das mehr als verwunderlich. Ebenso wenig erstaunt daher, dass die Skepsis gegenüber

der Datensammelwut überwiegt. „Mangelndes Vertrauen in die Datensicherheit und den Datenschutz reduzieren die Bereitschaft zur Datenweitergabe“, erklärt TÜV-Schubert und sieht darin „ein wesentliches Hindernis für das Wachstum von Telematik-Diensten“. Andererseits begrüßen Autofahrer und -fahrerinnen durchaus die Weitergabe von Daten zu ihrem Nutzen: 83 Prozent von ihnen finden Sicherheitsdienstleistungen wie Gefahrenmeldungen sehr attraktiv oder attraktiv. Es folgen automatischer Unfallnotruf (81 %), Pannennotruf (77 %), Parkplatzsuche (73 %), Betriebszustand des Fahrzeugs und Werkstattservice (64 %) sowie Fahrzeugfinder (54 %).

Wesentlich zurückhaltender (nur 35 % Zustimmung) reagieren sie indes, wenn es um die Analyse ihres jeweiligen Fahrstils geht, den viele Versicherungsunternehmen gerne zur Kalkulation individueller Versicherungsprämien zu ihren Akten nehmen würden. Sogar wenn vom Fahrstil abhängige Telematik-Tarife dazu beitragen würden, die Versicherungsprämien jährlich um 20 Prozent zu senken, lehnen das 46 Prozent der Befragten immer noch ab. Erst wenn sich das Einsparpotenzial auf unrealistische 30 oder noch utopischere 40 Prozent erhöhen würde, bröckelt der Widerstand. Knapp ein Viertel der Neinsager wären dann bereit, sich überwachen zu lassen, was allerdings auch noch keineswegs einem Durchbruch gleich kommt.

Grundsätzlich und bemerkenswert bleibt festzuhalten: Von den rund 40 Prozent der potenziellen Befürworter und Befürworterinnen, die ihre Daten für kostenlose Nutzung der Telematik-Dienste weitergeben würden, stimmen nur knapp acht Prozent völlig uneingeschränkt dem Datentransfer zu, rund 32 Prozent lassen sich mit der Aussage „wahrscheinlich ja“ noch ein Hintertürchen offen. Für die Telematik-Dienstleister bleibt also in punkto Akzeptanz noch sehr viel zu tun. Laut der TÜV Rheinland-Studie sind dafür in erster Linie offene und glaubwürdige Datenplattform-Lösungen erforderlich, an denen sich neben Automobilherstellern auch andere Anbieter wie zum Beispiel Parkhausbetreiber, Hotel- und Gaststättenverzeichnisse oder Pannendienste beteiligen, und die auch offen gegenüber weiteren ortsgebundenen Anbietern sind und somit möglichst viele individuelle Angebote integrieren und den individuellen Kundennutzen steigern. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel

Automotive-Telematik-Dienstleistungen lassen sich in drei Kategorien einteilen.

	Ausgewählte Automotive-Telematik-Dienste	Datenübermittlung
Fahrzeugorientiert		
Betriebszustand und Werkstattservice	Werkstattangebote und Terminvorschläge	Fehlerspeicher und Wartungshinweise Fahrzeug- und Diagnosedaten
Pannennotruf	Pannenhilfe	Fahrzeugposition, Fehlermeldungen, ...
Personenorientiert		
Fahrzeugsuche	Fahrzeugfinder	Fahrzeugposition
Fahrstilanalyse	Auswertung der Wirtschaftlichkeit Risikobasierte Versicherungsprämie	Beschleunigungs-, Brems- und Lenkverhalten, Geschwindigkeiten, Fahrdauer, ...
Sicherheitsdienstleistungen	E-Call: Automatischer Notruf	Unfallzeitpunkt, Anzahl der Insassen, Fahrzeugposition, ...
	Gefahrenmeldungen	Fahrzeugposition, Umgebungsinformation
Standortorientiert		
Informationen/Angebote	Standortbasierende Informationen: Hotels, Restaurants, Tankstellen, ...	Fahrzeugposition, Anbieterinformation
Parkplatzsuche	Parkplatzfinder	Fahrzeugposition, Parkplatzinformation

Telematik im Auto.



Dr. Matthias Schuberth.



Entwicklung der Telematik.



TÜVRheinland®
Genau. Richtig.

Logo TÜV Rheinland.