

Wem gehören die Daten?

Telematik | Ob GPS-Position, Wischwasserstand oder Bremsvorgänge – moderne vernetzte Autos sammeln eine Vielzahl von Daten, die der Autohersteller zu seinem Vorteil nutzen kann. Der Aftermarket hat bislang keinen Zugriff auf den Datenschatz.



Autos senden eine Vielzahl an Daten an den OEM, die Werkstätten nicht nutzen können.

Der Renault Zoe ist eines der beliebtesten Elektroautos und auch in Deutschland weit verbreitet. Was kaum einer weiß: Der Stromer sendet in regelmäßigen Abständen Datenpakete an den Hersteller. Darunter unter anderem die Fahrgestellnummer, Datum, GPS-Position oder den Zellzustand der Batterie. Das hat der ADAC mithilfe von Experten vom Helmholtz-Zentrum für

Informationssicherheit (CISPA) und dem Deutschen Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz (DFKI) festgestellt. Doch nicht nur das: Das Aufladen der Batterie des Stromers kann per Mobilfunk jederzeit vom Hersteller unterbrochen werden, beispielsweise dann, wenn der Fahrzeugbesitzer die Leasingrate nicht bezahlt hat.

Bei der Mercedes-Benz-B-Klasse stellten die Tester fest, dass das Fahrzeug alle zwei Minuten seine GPS-Position, Kilometerstand, Verbrauch und den Füllstand von Wischwasser sowie Bremsflüssigkeit übermittelt. Der BMW 320d wurde ebenfalls untersucht. Er sendet beispielsweise die Maximaldrehzahl des Motors mit jeweiligem Kilometerstand an den Hersteller oder die Zahl der elektromotorischen Gurtstraffungen aufgrund starken Bremsens. Der Nutzer weiß davon meistens nichts, denn er hat im Regelfall nur allgemein zugestimmt, dass das Auto Daten

nach außen senden darf, um bestimmte Konnektivitäts-Dienste zu nutzen. Die Hersteller verwenden die gewonnenen Daten jedoch auch dazu, die Performance des Autos zu analysieren (siehe Interview mit Robert Stevens) und Rückschlüsse über den Fahrer und sein Fahrverhalten zu bekommen. Wenn der Gurtstraffer beispielsweise häufig im Einsatz ist oder der Motor mit hohen Drehzahlen betrieben wird, deutet das auf einen risikoreichen Fahrstil hin. Wird oft der Sitz verstellt, verrät das wiederum einen häufigen Fahrerwechsel.

Vorteile für den Autohersteller

Wir wollten von dem Experten Robert Stevens, Director Technologies and Garage Networks beim Teilehändler Groupauto International, genauer wissen, was die Autohersteller mit den Daten machen und ob sie auch für den freien Aftermarket verfügbar sind.

asp: Autos sammeln eine Menge an Daten über die Sensoren und schicken sie an den Fahrzeughersteller. Was fangen die damit an?

R. Stevens: Das stimmt, Fahrzeughersteller sammeln große Mengen an Daten in vernetzten Fahrzeugen („Connected Cars“). Momentan wissen wir aber noch nicht umfassend über die Inhalte der Daten Bescheid, da diese von Hersteller zu Hersteller und in den verschiedenen Fahrzeugen sehr unterschiedlich ausfallen. Die Autohersteller nutzen die Daten, um die Performance des Autos und seiner Komponenten zu analysieren. Einerseits ist es verständlich, dass die Autohersteller das überwachen wollen. Andererseits scheint es aber so zu sein, dass sie diese Daten auch dazu nutzen, ihrem eigenen Händler- und Servicenetzwerk einen Vorteil gegenüber dem Independent Aftermarket zu verschaffen.

Kurzfassung

Mit den Daten aus Connected Cars haben Fahrzeughersteller einen Vorteil gegenüber dem freien Aftermarket. Wir sprachen mit dem Experten Robert Stevens von Groupauto International darüber, wie sich die Daten nutzen lassen.

„Die Daten aus dem Fahrzeug gehören – wenn überhaupt – dem Autofahrer.“

Robert Stevens, Groupauto International

asp: Was für Vorteile haben die Fahrzeughersteller dadurch?

R. Stevens: Fahrzeughersteller legen die internen Telematiksysteme der Fahrzeuge proprietär aus und können durch die gewonnenen Daten zu Service-Providern werden. Beispielsweise können sie dem Kunden Fahrzeugreparaturen vorschlagen oder Finanzierungsangebote machen. Sie können die Daten auch weiterverkaufen. Durch das geschlossene System kann der freie Aftermarket jedoch nicht an diesem Wettbewerb teilnehmen.

asp: Lässt sich über die OBD-Schnittstelle auf diese Daten zugreifen?

R. Stevens: Nein, über die OBD-Schnittstelle können freie Werkstätten oder andere unabhängige Marktteilnehmer nicht im gleichen Umfang auf die Daten des Connected Car zugreifen, wie es die Fahrzeughersteller tun. Der einzig verfügbare Datensatz ist der Extended Vehicle Dataset (ExVe), welcher aber signifikante Probleme aufweist. Extended Vehicle wird von einigen Autoherstellern für freie Werkstätten angeboten, um Daten eines Connected Car abzurufen.

asp: Was sind die Probleme bei Extended Vehicle?

R. Stevens: Die Daten sind sehr limitiert und es handelt sich nicht um Echtzeitdaten. Selbst rudimentäre Funktionsparameter des Fahrzeugs werden nur einmal pro Tag versendet oder wenn der Fahrer sie mittels App extra abrufen. Das heißt wiederum, dass eine freie Werkstatt nicht rechtzeitig auf Veränderungen im Fahrzeug während des Betriebs reagieren kann. Die Kosten für den geringen Gegenwert stehen zudem in keinerlei Verhältnis zum Nutzen. ExVe verlangt von den freien Werkstätten außerdem die Kontaktinformationen des Fahrzeugbesitzers und die Datennutzung offenzulegen. Das heißt wiederum, dass die Fahrzeughersteller in der Lage sind, die

Kunden und Aktivitäten der freien Werkstätten genau zu verfolgen – ein sehr wettbewerbsschädliches Verhalten.

asp: Wie bekommen freie Werkstätten Zugriff auf alle Fahrzeugdaten?

R. Stevens: Die einzige brauchbare Lösung für den freien Aftermarket ist ein fairer und diskriminierungsfreier Zugang zu allen Daten und Ressourcen eines Fahrzeugs. Wir brauchen eine Open-Telematics-Plattform (OTP) im Auto. Das umfasst nicht nur den Zugang zu Steuergeräten und Sensoren, sondern auch zum Armaturenbrett des Fahrzeugs. Fahrzeugbesitzer müssen wiederum in der Lage sein, ihren bevorzugten Serviceanbieter auszuwählen, und der Serviceprovider muss auch Services vergleichbar den OEM anbieten können, indem die Daten direkt aus dem Fahrzeug entnommen werden – ohne Umweg über den Fahrzeughersteller. Das umfasst auch einen effizienten und sicheren Weg, mit dem Fahrer des Fahrzeugs zu

kommunizieren. Momentan kann nur der Fahrzeughersteller über das Armaturenbrett mit dem Fahrer kommunizieren.

asp: Was müsste die Gesetzgebung tun, damit das Realität wird?

R. Stevens: Die Autohersteller glauben, dass die Daten ihnen gehören. Aber die Daten gehören – wenn überhaupt – dem Autofahrer. Das ist auch eine akzeptierte Doktrin der EU. Unglücklicherweise hindert das Fahrzeughersteller nicht daran, ihre Telematiksysteme proprietär und geschlossen zu halten. Der FIGIEFA, der Interessenverband des freien Ersatzteiles in Europa, und andere Aftermarket-Verbände fordern deshalb einen Zugang in Echtzeit zu den Fahrzeugdaten und eine Möglichkeit, bidirektional mit dem Fahrzeug zu kommunizieren. Auch eine sichere Kommunikation mit dem Fahrer über eine Mensch-Maschine-Schnittstelle wird gefordert. Die EU muss hier handeln. Alexander Junk



Robert Stevens (Groupauto International) plädiert für eine offene Telematikplattform in Autos.