

Erwägungen zur Erprobung von e-Beifahrer-Systemen in Berlin

Sachverhalt / Problembeschreibung:

Seit dem Jahr 1992 besteht nach der RGST für erlaubnispflichtige Großraum- und Schwertransporte die Regelvorgabe an die Erlaubnisbehörden bei mindestens vier Fahrauflagen die Auflage 21 „Beifahrer“ zu setzen. Hintergrund ist die, je nach Fahrtstrecke und Auflagenkatalog, für einen einzelnen Fahrzeugführenden kaum zu bewältigende Aufgabe, gleichzeitig das Fahrzeug zu führen, ihm aufgegebenen allgemeine und besondere Fahrauflagen zu beachten und umzusetzen sowie ggf. zusätzlich noch ein Begleitfahrzeug zu „führen“. Es liegt auf der Hand, dass hier Unterstützung vonnöten ist.

Die genaue Funktion und die detaillierten Aufgaben des „Beifahrers“ nach den RGST sind nicht näher definiert. Auch bestehen keine Vorgaben zur erforderlichen (Mindest-) Qualifikation eines Beifahrers i. S. d. RGST Auflage 21. Die Hauptaufgabe des Beifahrers liegt tatsächlich in der Unterstützung des Fahrzeugführenden bei der Umsetzung der behördlichen Auflagen. Wie von Unternehmen wiederholt kritisch angemerkt wurde, könnten jedoch selbst sehr gut qualifizierte und motivierte Beifahrer die an sie gestellte Aufgabe nicht in jedem Fall adäquat erfüllen. So seien z. B. oftmals mit Auflagen belegte Brücken im Streckenverlauf nicht aus dem Fahrerhaus visuell erkennbar. Als Anhaltspunkt zur Identifikation heranziehbar Schilder - z. B. zur Kilometrierung - fehlten oftmals oder seien, z. B. in der Nacht, nicht (rechtzeitig) lesbar. Vielfach sei es deshalb faktisch unmöglich z. B. Langsamfahrauflagen über Brücken zu befolgen, auch mit Beifahrer.

In vielen Fällen ist der Fahrer eines erlaubnispflichtigen Transports gleichzeitig mit den Aufgaben der Fahrzeugführung, der Navigation und - z. B. wegen einer Langsamfahrstelle an einer Brücke - der ortsgenauen Auflagenumsetzung konfrontiert. Dies bedeutet ganz praktisch insbesondere ein paralleles „Im Blick behalten“ der Straße, des Verkehrsgeschehens und eines umfangreichen Papierbescheids. Dabei sollte die Aufmerksamkeit alleine schon aus Gründen der Verkehrssicherheit vor allem dem Verkehrsgeschehen gelten.

Neben der Verkehrssicherheit, die ohne effektivem Beifahrer nicht gänzlich Rechnung getragen werden kann, ist so vor allem auch das Interesse der Straßenbaulastträger an einem auflagegemäßen und damit möglichst bauwerksschonenden Umgang mit Brücken und Straßen zu beachten.

Darüber hinaus gab es mit Beginn der Corona-Pandemie Bedenken bezüglich der Auflage „Beifahrer“, da die einschlägigen Verhaltensvorschriften einen Mindestabstand von 1,5 Metern forderten, der im Fahrerhaus zwischen Fahrer und Beifahrer nicht eingehalten werden konnte.

Lösungsansatz

Zur Verbesserung der geschilderten Situation kommt der Einsatz moderner digitaler Fahrerassistenzsysteme in Betracht. Fahrerassistenzsysteme wie z. B. ABS, ASR, Verkehrszeichenerkennung, Spurhalteassistent, Abstandsassistent usw. kommen in nahezu allen moderneren Kraftfahrzeugen (Pkw, KOM und Lkw) bereits zum Einsatz. Über diese konventionellen Systeme hinaus zeichnet sich die Möglichkeit ab, den Fahrzeugführenden von erlaubnispflichtigen Großraum- und Schwerverkehr einen elektronischen „Beifahrer“ („e-Beifahrer“) an die Seite zu stellen und diese damit wirksam zu unterstützen.

Aktuell gibt es bereits einige Anbieter von entsprechenden digitalen Fahrerassistenzsystemen für den Bereich der Großraum- und Schwertransporte. Bei diesen „e-Beifahrern“ handelt es sich um Applikationen für mobile Endgeräte (Tablet-PC), welche den Fahrern - wie ein Navigationsgerät - die im Bescheid enthaltenen Auflagen, auf Grundlage georeferenzierter Wegpunkte, visuell und auditiv anzeigen und ansagen. Dies verbessert ein sicheres Routing gemäß der behördlich angeordneten Strecke, macht das Blättern im Auflagenbescheid während der Fahrt entbehrlich und ermöglicht die Anzeige und Ansage der Fahrauflagen mittels GPS in chronologischer Reihenfolge an der jeweils von den Behörden vorgegebenen Stelle.

Der e-Beifahrer ist im Vergleich zum menschlichen Beifahrer, für den aktuell keine näher konkretisierten Anforderungen geregelt sind, insbesondere präziser in der Wiedergabe der Auflagen. Vor allem Auflagen bspw. im Zuge des Befahrens von nicht bzw. kaum erkennbaren Brückenbauwerken werden zuverlässig und ortsgenau mitgeteilt. Durch die rechtzeitige optische und akustische (Vor-)Ankündigung der jeweiligen Auflage könnte sich der Fahrer dabei noch besser auf deren Umsetzung konzentrieren. Dies verbessert die Verkehrssicherheit und führt zu einer besseren Schonung der Infrastruktur.

Auch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zeigt großes Interesse an digitalen Fahrerassistenzsystemen wie dem e-Beifahrer. Auch wurde die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragt, ein wissenschaftlich begleitetes Untersuchungsvorhaben durchzuführen. Ein solches Untersuchungsvorhaben steht aber vsl. noch in diesem Jahr vor dem Abschluss, es ist davon auszugehen, dass dann im Nachgang eine bundeseinheitliche Regelung durch das BMDV möglich wäre. Auch aus hiesiger Sicht wird eine Bundesregelung bevorzugt, um einheitliche Standards zu setzen. Im Vorfeld ist es aber sinnvoll und geboten, einen zwischen Ländern und Bund abgestimmten und teilweise schon erfolgreich laufenden Probetrieb auszuweiten um die genannten Vorteile auszuschöpfen und weitere Erfahrungen zu gewinnen.