

# Neue Fahrkompetenzen für mehr Sicherheit

**Immer mehr und immer bessere Assistenzsysteme erhöhen die Sicherheit im Straßenverkehr und erleichtern Berufskraftfahrern die Arbeit – im Umgang damit sollten sie aber professionell geschult werden. Die technischen Helfer im Lkw können sogar helfen, den Mangel an Fahrerinnen und Fahrern zu lindern.**

Kein Crash mit mehr als 42 Kilometern pro Stunde. Das ist das Ziel für die übernächste Generation von Notbremsassistenten. Auf dieses Tempo sollen Lastwagen und Busse in einigen Jahren selbstständig vor einer Kollision heruntergebremst werden, wenn der Fahrer nicht rechtzeitig reagiert. Die gefürchteten Auffahrunfälle an Stauenden sollen durch das Assistenzsystem deutlich verringert werden – ebenso die Schäden begrenzt. Schon heute sind diese Systeme mit geringeren Anforderungen für Nutzfahrzeuge vorgeschrieben: Ein Piepen alarmiert zunächst die Fahrenden, dann bremst der Assistent selbstständig mit maximaler Kraft. Das Beispiel zeigt: Fahrerassistenzsysteme, die die Sicherheit für Fahrer und Umge-

bung erhöhen, sind bereits heute Alltag – und doch erst der Anfang: In den kommenden Jahren werden immer mehr solcher Helfer die Arbeit von Bus- und Lkw-Fahrern erleichtern. Vor einem Jahr trat eine EU-Verordnung in Kraft, die unter anderem Rückfahr- und Abbiegeassistenten, aber auch ein Warnsystem vor Müdigkeit und eine Reifendrucküberwachung für neue Nutzfahrzeugtypen vorschreibt. Im Jahr 2024 werden diese Einrichtungen dann Pflicht für alle neu zugelassenen Fahrzeuge.

## Fahrer brauchen neue Kompetenzen

Trotz dieser technischen Verbesserungen bleiben die Fahrerinnen und Fahrer in der Verantwortung. „Es ist wichtig, die Gren-

zen der Systeme zu kennen und sich nicht blind auf sie zu verlassen“, sagt Marc-Philipp Waschke, Referent für Fahrerlaubnis und Fahreignung beim TÜV-Verband. Ein erster Schritt: Seit dem Sommer 2022 wird der Umgang mit den verschiedenen Systemen verpflichtend in der Fahrerlaubnisprüfung abgefragt. In der theoretischen Prüfung wird abgefragt, wie die Assistenzlösungen funktionieren. Und in der Praxis können die Prüfenden verlangen, dass Anwendungen an- und abgeschaltet werden.

Für angehende Lkw- oder Busfahrer bedeutet das: Alles, was sie aktiv bei der Bewältigung einer Fahraufgabe unterstützt, zum Beispiel adaptive Geschwindigkeitsregelungen oder Spurhalteassis-

Foto: Daimler AG



Fahrerassistenzsysteme werden die Arbeit der Fahrer in Zukunft weiter entlasten

tenten mit Lenkeingriff, gehören nun zum Curriculum. „Die Ausbildung und die Prüfung werden mit zunehmender Automatisierung eher umfangreicher und komplexer“, sagt Waschke. Die Zahl derer, die an den erhöhten Anforderungen scheitern, ist dennoch vergleichsweise gering. Während in der Pkw-Führerscheinklasse B zuletzt etwa 43 Prozent durchfallen, sind es in den Lastwagen- und Busklassen eher 10 bis 20 Prozent. „Das zeigt, dass die Ausbildung gut ist“, sagt Waschke. „Vor allem haben die Prüflinge eine viel höhere Motivation, weil ihr berufliches Vorankommen vom Prüfungserfolg abhängt.“

Doch bis sämtliche Lkw- und Busfahrer mit modernen Fahrerassistenzsystemen von Grund auf vertraut sind, kann noch einige Zeit vergehen. Zum einen, weil die Ausbildungsstätten ihre Fahrzeuge nicht automatisch auf die neuesten Baureihen mit maximaler Ausstattung umrüsten müssen. Zum anderen, weil der Großteil der Fahrer den Führerschein gemacht hat, ohne den Umgang mit diesen Systemen nachweisen zu müssen. Etwa 110.000 Personen legten im Jahr 2022 die Prüfung in den verschiedenen Kategorien der Führerscheinklassen C (Lastwagen) oder D (Busse) ab – bei insgesamt mehr als 27 Millionen registrierten Fahrerlaubnissen in diesen Klassen. Ein möglicher Hebel dafür, dass auch ältere Fahrer den Umgang mit Assistenzlösungen beherrschen, sind regelmäßige Weiterbildungen. Berufskraftfahrer müssen alle fünf Jahre insge-

## Fahrerassistenzsysteme müssen verstärkt Eingang in die Weiterbildung finden.

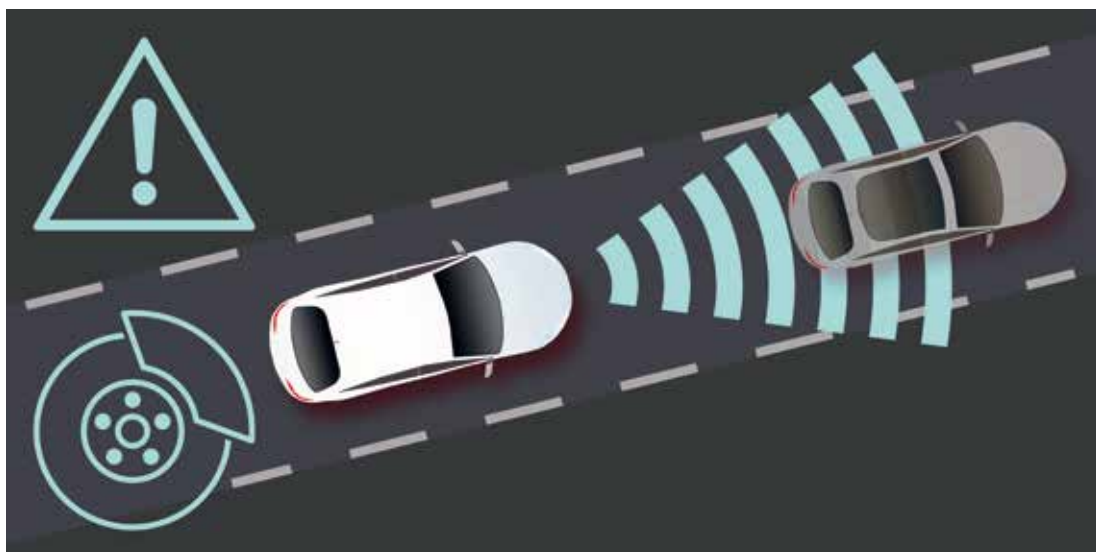
samt 35 Fortbildungsstunden nachweisen. „Wir müssen Anreize schaffen, um in den Jahren nach den Fahrprüfungen auch freiwillig mehr Schulungen zu machen – und auch Fahrerassistenzsysteme müssen dabei eine immer stärkere Rolle spielen“, sagt Marc-Philipp Waschke.

### Modernere Fuhrparks, früher zur Fahrpraxis

Der Fachkräftemangel könnte ein unerwarteter Helfer auf dem Weg zu mehr Sicherheit sein. Zwar ist die Zahl der in Deutschland registrierten Lkw-Fahrerlaubnisse in den vergangenen zehn Jahren um etwa ein Drittel gestiegen, vor allem, weil Führerscheine aus dem Ausland anerkannt wurden. Dennoch sucht die Transport- und Logistikbranche händeringend nach Fahrern. Laut einer zu Jahresbeginn veröffentlichten Studie der Universität St. Gallen, der Technischen Universität Dresden und der Technischen Hochschule Würzburg-Schweinfurt fehlen im Jahr 2023 insgesamt 70.000 Fahrerinnen und Fahrer. Ein Baustein in dem komplexen Puzzle: moderne Fuhrparks, die mit allen Fahrerassistenzsystemen ausge-

stattet sind. Immer häufiger werben Speditionen und andere Logistikunternehmen in Stellenanzeigen mit solchen Fahrzeugen in ihrer Flotte. Die assistierenden Systeme könnten die Qualität der Arbeit für Fahrer deutlich steigern, heißt es in der Studie – beispielsweise durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Mit Blick auf die Sicherheit begrüßen Prüforganisationen eine Initiative der Europäischen Union. Laut einem Entwurf für die europaweite Führerschein-Richtlinie könnte das Modell des begleiteten Fahrens künftig auch auf die Klasse C ausgeweitet werden. Berufskraftfahrer-Azubis dürften dann schon mit 17 Jahren die ersten eigenen Kilometer zurücklegen – mit einem erfahrenen Kollegen auf dem Beifahrersitz: „Sie könnten dadurch intensiver von der Fahr- und Berufserfahrung ihrer Kollegen profitieren“, heißt es in einer Stellungnahme vom TÜV-Verband, die Anfang Juni veröffentlicht wurde. Gleichzeitig könnten Theorie und Praxis in der Berufsausbildung durch zusätzliche Zeit im Fahrzeug besser verzahnt werden und die Qualität der Ausbildung ließe sich deutlich erhöhen. ■■■



Es wird noch einige Zeit dauern, bis alle Lkw- und Busfahrer mit modernen Fahrerassistenzsystemen vertraut sind