

## **Bericht**

### **des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 16./17. Oktober 2013 in Berlin und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 6./7. November 2013 in Suhl

#### **TOP 6.6/ Thema Falschfahrten auf Bundesfernstraßen**

##### **TOP 6.2**

Am 11.03.2013 fand unter der Leitung der Herren Staatssekretäre Odenwald und Bomba ein Runder Tisch zum Thema „Reduzierung von Falschfahrten“ statt. Im Rahmen dieses Treffens wurde festgelegt, dass Arbeitsgruppen (AG) für die drei Bereiche „Mensch“, „Fahrzeug“ und „Infrastruktur“ eingesetzt werden, die sich intensiv mit den jeweiligen Fragestellungen auseinandersetzen werden und praxisorientierte Konzepte gegen Falschfahrten entwickeln sollen.

##### Sachstand AG Infrastruktur:

Die AG Infrastruktur hat inzwischen zweimal getagt, zuletzt am 25.07.2013.

Die Checklisten zur systematischen Sicherheitsüberprüfung von Anschlussstellen und Rastanlagen sind in der AG Infrastruktur besprochen und mit den Ländern abgestimmt. Die Checklisten wurden inzwischen finalisiert und am 5. September 2013 an die Länder übersandt. Die Länder wurden darin aufgefordert, alle Autobahnanschlussstellen und Anschlussstellen von zweibahnigen Bundesstraßen sowie die Rastanlagen schnellstmöglich einer Sicherheitsüberprüfung zu unterziehen. Für Februar 2014 ist ein weiteres Bund-Länder-Gespräch vorgesehen, um sich über das Ergebnis der Sicherheitsüberprüfung sowie weitere infrastrukturelle Möglichkeiten zu Optimierung von Anschlussstellen auszutauschen.

Die Einsatzkriterien für den Einsatz von Falschfahrerwarntafeln wurden in der AG ebenfalls besprochen. Auch hier wurde mit den Ländern Einvernehmen erzielt.

Als ein weiteres Tätigkeitsfeld wurden auch mögliche telematische Maßnahmen in der letzten Sitzung andiskutiert.

##### Sachstand AG Mensch:

Die AG Mensch tagte bislang zwei Mal, zuletzt am 05.08.2013.

Es wurden unter anderem Aspekte wie fehlende Risikoeinschätzung, Ansprache von Zielgruppen, Fahrschulausbildung, Fahrassistenz durch Navigationssysteme und Falschfahrerermeldungen aufgegriffen. Einvernehmen bestand, dass es grundsätzlich bei dem Themenkomplex „Mensch“ nur darum gehen kann, Angebote zu formulieren und den Verkehrsteilnehmern zur Verfügung zu stellen. Gegenstand der ersten Sitzung war die Erarbeitung und Diskussion von Maßnahmenvorschlägen. Im Ergebnis der Diskussion der zweiten Sitzung wurde die Erstellung eines Flyers zum Thema „Falschfahren“ vorgesehen. Der Flyer wird voraussichtlich vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat erarbeitet. Der Entwurf wird mit allen Beteiligten abgestimmt. Im Arbeitsprogramm des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) für 2014 wurde das Thema aufgenommen und auch finanzielle Vorsorge getroffen. Darüber hinaus sollen für die Problematik „Falschfahren“ möglichst viele mediale Möglichkeiten genutzt werden, so die Internet-Seiten von BMVBS und BAST mit einer entsprechenden Verlinkung zu den Ländern. Die Deutsche Verkehrswacht (DVW) hat ebenfalls angeboten, ihren Internet-Auftritt anzupassen. Durch den DVR wird im Rahmen seiner Presseseminare bzw. Publikationsmöglichkeiten (z.B. ADAC-Motorwelt) über das Thema aufmerksam gemacht. Das Thema „Falschfahrer“ wird verstärkt in die Fahrschulausbildung eingebunden. Das BMVBS hat die Fahrlehrerverbände bereits angeschrieben.

#### Sachstand AG „Fahrzeug“:

Bei der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe „Fahrzeug“ am 24.04.2013 wurde als gegenwärtiges Hauptproblem bei der Weiterentwicklung fahrzeugbasierter, eingreifender Systeme die Genauigkeit der Detektion einer Falschfahrt des eigenen Fahrzeuges (Ego-Fahrzeug) identifiziert. Diese müsse unter allen Randbedingungen (Sicht-/Straßenverhältnissen, Ausführung und Zustand der Anschlussstelle) bei nahezu 100% liegen, was bei dem derzeit vorhandenen Technologiestand noch nicht erreicht wird. Eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass diese Genauigkeit erzielt werden könnte, ist die Verfügbarkeit von sehr viel genauerem digitalem Kartenmaterial als es den derzeitigen Standards entspricht.

Die Automobil- und Zulieferindustrie arbeitet gegenwärtig intensiv an der Weiterentwicklung und Verbesserung des digitalen Kartenmaterials. Motiviert wird diese Arbeit vor allem dadurch, dass hochgenaue digitale Karten eine Grundvoraussetzung für die Weiterentwicklung von Systemen des automatisierten Fahrens darstellen.

Zukünftige fahrzeugseitige Ansätze für die Detektion von Falschfahrten könnten von diesen Entwicklungen im Bereich des automatisierten Fahrens profitieren. Notwendige Synergieeffekte sind in dem Umfang zu erwarten, in dem durch die Industrie Fortschritte beim automatisierten Fahren erzielt werden.

Diese Fortschritte betreffen nicht nur technische Aspekte, sondern auch die Klärung organisatorischer und rechtlicher Fragen (z.B. beim Zulassungsrecht) im Zuge der Einführung von Systemen des automatisierten Fahrens.

Im Rahmen eines speziellen Runden Tisches „Automatisiertes Fahren“ soll unter der Federführung von BMVBS und in enger Kooperation u.a. mit den betroffenen Ressorts und der Automobilindustrie die Klärung aller für dieses Thema relevanten Fragen erfolgen. Der Runde Tisch „Automatisiertes Fahren“ befindet sich derzeit in der Vorbereitung und wird seine Arbeit voraussichtlich im Oktober 2013 aufnehmen.

Darüber hinaus prüft BMVBS (Ref. LA 20) derzeit, wieweit Projekte zur Weiterentwicklung von Systemen zur Falschfahrererkennung auch bei der Fortschreibung des nationalen IVS-Aktionsplans (Handlungsfeld 3: IVS-Anwendungen zur Steigerung der Verkehrseffizienz, Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit) berücksichtigt und der KOM bei zukünftigen Berichten zum Stand der deutschen Aktivitäten im Bereich von IVS ggf. gemeldet werden können.