

Anwenderhinweise

... zur Bewertung der Nutzung von Fahrerassistenzsystemen und teil-automatisierte Fahrfunktionen in der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (Quelle: arge tp 21)

Wie ist in einer praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu verfahren, wenn der Bewerber Assistenzsysteme nutzt? Diese Frage soll zumindest in Teilen durch die Anwenderhinweise beantwortet werden. Sie werden ab 01.04.2019 umgesetzt. Wir bitten alle Kollegen, sich mit den Hinweisen vertraut zu machen und diese bei der Ausbildung von Fahrschülern zu berücksichtigen. So kann eine gute Vorbereitung des Fahrschülers auf die Prüfung vonstatten gehen.

Die Nutzung oder Wirkung von Fahrerassistenzsystemen in der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung geht in der Praxis mit Fragen zu deren Einfluss auf die Prüfungsbewertung einher. Beispiele hierfür sind:

1. Ist es als Fehler des Bewerbers zu bewerten, wenn der ABV oder das ESP wirkt?
2. Welchen Einfluss hat die Verwendung eines Park-Assistenten auf die Bewertung der entsprechenden Grundfahraufgabe?
3. Wie ist es zu bewerten, wenn der Bewerber für einen Fahrstreifenwechsel einen Spurwechsel-Assistenten nutzt?
4. Welche Auswirkungen auf die Bewertung des Bewerbers hat eine temporäre Unterschreitung des Sicherheitsabstands durch eine Adaptive Geschwindigkeitsregelanlage?
5. Orientieren sich die Bewertungskriterien zur Nutzung eines Fahrerassistenzsystems an den jeweiligen Herstellervorgaben zur Systemnutzung?

Grundsätzlich ist die sicherheitsförderliche Nutzung von Fahrerassistenzsystemen durch den Bewerber begrüßenswert.

Die vorliegenden „Anwenderhinweise zur Bewertung der Nutzung von Fahrerassistenzsystemen und teilautomatisierter Fahrfunktionen in der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ sollen sowohl den betroffenen Fahrerlaubnisbewerbern, den Fahrschulen und den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern der Technischen Prüfstellen als auch den für die Umsetzung des Gesetzes zuständigen Behörden eine Hilfestellung für die tägliche Praxis bieten.

Diese Anwenderhinweise wurden in einer engen Zusammenarbeit zwischen TÜV / DEKRA arge tp 21, den Technischen Prüfstellen, den Fahrlehrerverbänden BDFU, BVF sowie IDFL erstellt und abschließend den für die Umsetzung des Fahrerlaubnis- und Fahrlehrerrechts zuständigen obersten Behörden des Bundes und der Länder zur Kenntnisnahme vorgelegt.

Bewertungsgrundsätze

Nachfolgend werden systemübergreifende Bewertungsgrundsätze für die Nutzung von Fahrerassistenzsystemen und teilautomatisierter Fahrfunktionen bis einschließlich Automatisierungsstufe 2 (S. 4) in der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung definiert:

Bei der Bewertung der Fahrkompetenz bleibt die anforderungsgerechte Bewältigung der Fahraufgabe durch den Bewerber die maßgebliche Entscheidungsgrundlage.

Erläuterung:

Der Bewerber muss erkennen, wenn die Anforderungen der jeweiligen Fahraufgabe durch ein FAS nicht erfüllt werden bzw. erfüllt werden können. In diesem Fall muss er das System unverzüglich übersteuern (Bewerber ist Alleinverantwortlicher).

Die Bewertungs- und Entscheidungskriterien für den aaSoP sind in der Richtlinie für die Prüfung der Bewerber um eine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen (Prüfungsrichtlinie) definiert.

Die Bewertungs- und Entscheidungskriterien für den aaSoP orientieren sich nicht an Herstellervorgaben zur Nutzung der FAS.

Wenn die Systemnutzung aus Sicht des aaSoP nicht zweckmäßig erscheint und ggf. zu gefährlichen Situationen hätte führen können, erläutert der aaSoP dies dem Bewerber im Rahmen des Rückmeldegesprächs.

Beim Wirken von Systemen, die nicht der willentlichen Kontrolle unterliegen (z. B. „Notfallsysteme“ wie AEBs), entscheidet der aaSoP, ob ein Fehlverhalten des Bewerbers vorausgegangen ist.

Erläuterung:

Das bloße Wirken eines solchen Systems ist für sich betrachtet nicht als (Fahr)Fehler zu bewerten, fungiert aber als Anhaltspunkt für zu bewertendes Verhalten.

Bei Systemen ab Automatisierungsstufe 3 müssen voraussichtlich andere Bewertungsgrundsätze definiert werden. Bei diesen Systemen wird beispielsweise zu bewerten sein, ob das System herstellerspezifisch zweckmäßig eingesetzt wird (spezifischer Anwendungsfall), da der Bewerber das System nicht mehr dauerhaft überwachen muss und aufgrund dessen der Einsatzsituation eine besondere Bedeutung zukommt. Zudem ergeben sich neue Anforderungen (Übergabe- und Übernahmealgorithmen), welche ggf. in einer neuen (Teil)Fahraufgabe beschrieben werden müssen.

Mit Einführung der OPFEP werden alle Anforderungen zur Bewältigung der Fahraufgaben im Fahraufgabenkatalog, welcher Teil der Prüfungsrichtlinie wird, definiert. Die gegenwärtigen Anforderungen finden sich als „Anforderungen an die Prüfungsfahrt“ in der Prüfungsrichtlinie (IV. Praktische Prüfung, Pkt. 1.3.8).

Advanced Emergency Braking System.

Das System soll Kollisionen mit Hindernissen vermeiden und / oder deren Folgen minimieren, indem der Fahrer vor einer kritischen Situation gewarnt wird und / oder gegebenenfalls ein (Not-)Bremsvorgang selbstständig eingeleitet wird.

Geschwindigkeitsregelanlage („Tempomat“)

Wirkungsweise

Die Geschwindigkeitsregelanlage (auch „Tempomat“) regelt die Geschwindigkeit eines Fahrzeuges und sorgt durch die Steuerung des Motormanagements bzw. der Kraftstoffzufuhr dafür, dass das Fahrzeug mit einer zuvor vom Fahrer eingestellten Geschwindigkeit fährt, ohne dass er das Gaspedal betätigt. Insofern stellt es ein einfaches System der Systemgruppe B dar (S. 7). Aktiviert wird die Geschwindigkeitsregelanlage mittels Knopfdruck und ausgeschaltet entweder per Knopfdruck oder durch die Bedienung des Brems- bzw. Kupplungspedals. Sie unterstützt den Fahrer bei der Längsführung, dient hauptsächlich seinem Komfort und kann jederzeit von ihm übersteuert werden.

Bei einigen Fahrzeugmodellen mit Schaltgetriebe bleibt der Tempomat auch nach einem Schaltvorgang aktiv. Bei anderen Modellen wird eine Funktion angeboten, die den Fahrer zusätzlich auffordert, einen anderen Gang zu wählen, sofern die Geschwindigkeit aufgrund einer Steigung mit dem aktuellen Gang nicht mehr gehalten werden kann. Darüber hinaus können Geschwindigkeitsregelanlagen einiger Hersteller das Halten von Geschwindigkeiten bei Bergabfahrt auch durch einen Eingriff in die Bremsanlage ermöglichen.

Erkennbarkeit der Systemnutzung

Die Nutzung des Systems ist ggf. durch die Bedienung des Bewerbers (Schalter zumeist am Lenkrad oder an einem Lenkstockschalter) oder durch eine entsprechende Kontrolllampe bzw. ein entsprechendes Symbol

in den Armaturen zu erkennen. Ferner kann die Beinstellung des Bewerbers (rechtes Bein evtl. angestellt bzw. Fuß vom Gaspedal genommen) Hinweise auf die Systemnutzung geben.

Bewertung der Systemnutzung

Entsprechend des Bewertungsgrundsatzes 1 (S. 6) erfolgt die Bewertung der Verkehrsbeobachtung, Fahrzeugpositionierung, Geschwindigkeitsanpassung, Kommunikation und Fahrzeugbedienung/umweltbewusste Fahrweise unabhängig von der Systemnutzung.

Das schließt ein, dass der Bewerber das System durch Eingriff in die Längsführung (Bremsen oder Beschleunigen) unmittelbar übersteuert, wenn dies erforderlich ist. Andernfalls wird dies als Fehler der Fahrzeugpositionierung bzw. Geschwindigkeitsanpassung (wie ohne Systemnutzung) bewertet.

Die korrekte Geschwindigkeitswahl gemäß der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. die Wahl einer angepassten Geschwindigkeit und die unmittelbare manuelle Korrektur der eingestellten Geschwindigkeit bei Erfordernis, spiegeln die entsprechende Fahrkompetenz bezüglich der Geschwindigkeitsanpassung wieder. Hinsichtlich der Fahrzeugbedienung ist die Aktivierung und Deaktivierung in der Bewertung zu berücksichtigen. Geht die Bedienung des Systems mit einer erhöhten Ablenkung einher, wird dies als Fehler bewertet.

Hinweis zur Zweckmäßigkeit der Systemnutzung (Rückmeldung an den Bewerber)

Die Nutzung des Systems sollte in der aktuellen Verkehrssituation bzw. im Rahmen der auszuführenden Fahraufgabe zweckmäßig sein. Unzweckmäßig kann eine Nutzung sein, wenn eine Geschwindigkeitsanpassung unmittelbar erwartet werden kann bzw. erforderlich sein wird. Eine Nutzung ist beispielsweise nicht zweckmäßig bei stockendem Verkehr, auf kurvenreichen Straßen, beim Befahren von Ein- und Ausfädelungstreifen, Kreuzungen, Abbiegen, Kreisverkehr oder Überqueren von Bahnübergängen. Darüber hinaus sollte der Tempomat bei längeren Strecken mit starkem Gefälle nicht eingesetzt werden bzw. vorab des Gefälles ein niedrigerer Gang gewählt werden, um die Bremsen zu entlasten. Auch bei schwierigen Witterungs- und Fahrbahnbedingungen (z. B. Nebel, Glätte, Rollsplitt) ist die Nutzung des Tempomats nicht sinnvoll. Eine vom aaSoP als unzweckmäßig eingeschätzte Nutzung ist für sich betrachtet nicht als Fehler zu werten. Gleichwohl kann die Nutzung zu fehlerhaftem Verhalten des Bewerbers führen, wenn er z. B. eine notwendige Geschwindigkeitsanpassung nicht oder zu spät ausführt. In solchen Fällen ist das Fehlverhalten als solches zu bewerten (s. Bewertungsgrundsatz 1, S. 4). Der Bewerber ist bei unzweckmäßiger Nutzung im Rahmen des Rückmeldungsgesprächs auf die Zweckmäßigkeit hinzuweisen.

(Quelle: Sabine Darjus Fahrlehrerverband Hambrug e.V.)