

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 7919-0 • Telefax: (069) 7919-227
bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

Positionspapier

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



„Digitalisierung in der Logistik“

Frankfurt am Main, den 22.06.2015



Vorbemerkung

Der BGL teilt die Einschätzung von Experten, dass durch eine **Digitalisierung der Logistik** und dem damit einhergehenden zunehmenden **Einsatz intelligenter Verkehrssysteme** ein deutlicher Beitrag zur **Erhöhung der Verkehrssicherheit** geleistet werden kann. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit gehört ebenso wie die **Steigerung der Verkehrseffizienz** und die **Minderung der negativen Umweltauswirkungen des Verkehrs** zu den dringlichsten Aufgaben der Verkehrspolitik; diese Aspekte werden auch bei der derzeitigen Weiterentwicklung des „Aktionsplans Güterverkehr und Logistik“ gewürdigt. Intelligente Verkehrssysteme können durch Verknüpfung von bislang getrennt betrachteten Einsatzgebieten, z.B. der Straßenverkehrstelematik, der Verkehrsinformationsdienste, der Fahrerassistenzsysteme und von kooperativen Systemen dazu beitragen, Maßnahmen im Straßenverkehr besser und sicherer zu koordinieren.

Technische Fortentwicklungen können allerdings niemals Garant für fehlerfreies oder unfallfreies Fahren sein. Sicherheitsgrenzen ergeben sich bereits aus technischen Systemanfälligkeiten, aber auch durch den Faktor Mensch. 100-prozentige Fehlerfreiheit und damit Sicherheit gibt es nicht. Die Vertreter aller einschlägigen Organisationen und Institutionen sind sich einig, dass es auch bei der Anwendung von IT-Systemen **keine 100%-Sicherheit** geben kann. Bestes Beispiel ist der aktuelle Hackerangriff auf den Deutschen Bundestag.

Automatisierte/Autonome Systeme sollten daher nur eingeführt werden, wenn entsprechende **Nachweise zur Verlässlichkeit, zur Systemredundanz und zur Sicherheit** gegenüber äußeren Einwirkungen und Störfällen vorhanden sind.

1. Besonderheiten der Digitalisierung im Lkw-Bereich

Der **Schwerlastverkehr unterliegt besonderen straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben sowie straßenverkehrlichen Bedingungen und Beschränkungen**, die insbesondere für Pkw nicht gelten. Dies betrifft bspw. Streckensperrungen für Lkw, Brückenbefahrbarkeiten, Restriktionen für Gefahrguttransporte, Durchfahrhöhen unter Brücken etc. Darüber hinaus sind für den Schwerlastverkehr Informationen zur sicheren Nutzung der Straßeninfrastruktur erforderlich, bspw. Informationen über fehlende Wendemöglichkeiten, scharfe Kurven,

starke Gefälle bzw. Steigungen. Selbstredend müssen diese Daten absolut verlässlich erhoben und stets aktualisiert werden (vgl. hierzu Punkt 5).

Autonom gesteuerte Schwerlastverkehre, die kein Eingreifen des Fahrers erforderlich machen, sieht der BGL als „reizvolle“ Zukunftsvision des Verkehrsmanagements von übermorgen, aber noch nicht als greifbare Perspektive. Es gilt deshalb, wichtige elektronische Bauteile und Steuerungskonzepte jeweils einzeln weiterzuentwickeln und zur Serienreife zu führen. Dies gilt insbesondere für einen Abbiegeassistenten. Dafür muss auch die UNECE-Homologation frühzeitig angegangen werden (vgl. hierzu Punkt 4).

2. Digitalisierung von Lkw-Parkplätzen auf den Bundesautobahnen

Das Fahrpersonal ist aufgrund der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten auf eine ausreichende Anzahl von Lkw-Parkplätzen und Lkw-Stellflächen entlang den Autobahnen angewiesen. In diesem Zusammenhang ist die **Bereitstellung von Informationen über freie Lkw-Parkplätze entlang dem Autobahnnetz** von größter Bedeutung für die Verkehrs- und Arbeitssicherheit des Fahrpersonals. Dabei sind Angaben sowohl zum Ort des Lkw-Parkplatzes als auch über die jeweilige Verfügbarkeit aktuell freier Stellplätze von großer Wichtigkeit. Aufgrund des derzeitigen Fehlens von Lkw-Parkmöglichkeiten wird der forcierte Neu-, Um- und Ausbau von Lkw-Parkplätzen seitens der Bundesregierung vom BGL sehr begrüßt.

3. Zusammenführung mehrerer elektronischer Erfassungsgeräte

Ein weiteres Lkw-spezifisches Thema stellt die Erfassung der Straßennutzungsgebühren in Europa dar. Hier kommen unterschiedliche elektronische Erfassungsgeräte zum Einsatz, die systembedingt bislang nicht kompatibel sind. Zur Umsetzung der „Digitalen Straße“ wäre es u.a. wünschenswert, hier **eine europäisch einheitliche Schnittstelle zur Erhebung der Mautdaten über lediglich eine On-Board-Unit** zu schaffen. Die Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft war bereits ein wichtiger Schritt in diese Richtung. Die darauf basierende Einführung eines elektronischen Registers für den elektronischen Mautdienst (EETS) in der Bundesrepublik Deutschland wird von daher seitens des BGL begrüßt.

Hinsichtlich einer unter diesem Aspekt sicherlich sinnvollen **Integration des digitalen Kontrollgerätes in die On-Board-Unit** gibt der BGL zu bedenken, dass nicht alle tachographenpflichtigen Fahrzeuge gleichzeitig der Mautpflicht unterliegen. Somit sollte der digitale Tachograph optional weiterhin als „Stand-alone-Lösung“ verfügbar sein. Wichtig ist jedoch, eine offene elektronische Schnittstelle zu schaffen, die Bordcomputer, Kommunikationssysteme, Mauterhebungssysteme und die Aufzeichnung der Tachografendaten in einen Datenpool überführt und für Auswertungsfunktionen öffnet.

4. Europaweite obligatorische Einführung von Fahrerassistenzsystemen

Die Realisierung des autonomen Fahrens setzt auf die Verfügbarkeit **sicherer und erprobter Fahrerassistenzsysteme**. Hier ist die Politik gefordert, durch rechtliche Rahmenbedingungen für eine zügige europaweite obligatorische Einführung zu sorgen.

Der BGL kann nicht nachvollziehen, dass es trotz obligatorisch vorgeschriebener Sicherheitssysteme dem Fahrer ermöglicht werden kann, bei Fahrtantritt die Systeme AEBS und LDWS abzuschalten. Durch die bestehende Abschaltfunktion kann z.B. der Fahrer seine gesamte Lenkzeit ohne die obligatorisch vorgeschriebenen Sicherheitssysteme absolvieren. Dem BGL ist bewusst, dass es in gewissen Verkehrssituationen durchaus sinnvoll sein kann, dem Fahrer kurzzeitig die Möglichkeit einzuräumen, Sicherheitssysteme manuell zu deaktivieren. Allerdings muss für eine automatisierte Eigenaktivierung der Systeme nach einer definierten Zeit Sorge getragen werden. Nicht zuletzt wird dadurch ausgeschlossen, dass der Fahrer ein erneutes Zuschalten im Fahrbetrieb vergisst. Der BGL sieht in den festgeschriebenen Mindestanforderungen an die genannten Sicherheitssysteme die Gefahr, dass die durch die Verordnung (EG) 661/2009 eingeführte Ausrüstungspflicht unterlaufen werden kann.

Weiter appelliert der BGL mit Nachdruck an die Nutzfahrzeughersteller, dafür Sorge zu tragen, dass sich im Sinne der Verkehrssicherheit die abschaltbar geregelten Systeme automatisiert nach definierten Zeitintervallen (z.B. 15 Minuten) wieder aktivieren.

Der BGL bedauert, dass entgegen der landläufigen Annahme bislang keine serienreifen funktionstüchtigen **Tote-Winkel-Assistenzsysteme** für Lkw am Markt verfügbar sind.

Obwohl mittlerweile zwei Runde Tische zum „Abbiegeassistent für Lkw“ im BMVBS/ BMVI in den Jahren 2012 und 2014 einberufen wurden, konnte von den Fahrzeugherstellern kein serienreifer Abbiegeassistent zur europaweiten obligatorischen Markteinführung entwickelt werden. Seit dem Jahr 2008 befinden sich die Fahrzeughersteller auf dem Stand der Prototypen-Entwicklung. Ein von der BAST im Auftrag des BMVI entwickeltes Testverfahren für einen Lkw-Abbiegeassistenten soll in diesem Jahr bei der UNECE zur europaweiten Anerkennung vorgestellt werden. Damit wäre zumindest ein Grundstein für die einheitliche Wirkungsweise von Abbiegeassistenten geschaffen.

In Anbetracht der derzeit in der Presse festzustellenden „**Euphorie**“ zum **automatisierten und autonomen Fahren** ist es aus Sicht des BGL nur schwer nachvollziehbar, warum bis dato noch kein funktionsfähiger und verlässlicher Abbiegeassistent entwickelt werden konnte.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Umsetzung von automatisiertem, hochautomatisiertem und autonomem Fahren nicht in einheitlichen Etappen geschehen wird. Vielmehr wird es im Straßenverkehr zu einer Durchmischung von Fahrzeugen verschiedenen Automatisierungsgrades kommen. Hier stellt sich die Frage, ob **neue rechtliche Rahmenbedingungen** für das Miteinander im Straßenverkehr geschaffen werden müssen. Wie ist die Schuldfrage zu regeln, wenn autonom geführte Fahrzeuge in Verkehrsunfälle verwickelt sind? Haftet dann am Ende der Fahrzeugführer oder der Hersteller des Systems?

5. Datenerfassung und Datenschutz

Erfasste Daten aus vom Gesetzgeber vorgegebenen Erfassungsgeräten sollten – anders als im Pkw-Verkehr – **dem Arbeitgeber/Fahrzeughalter** im Lkw-Verkehr zur **Auswertung** zur Verfügung stehen. Anhand der bereitgestellten Daten können u.a. Maßnahmen zum Arbeits- und Umweltschutz, aber auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit abgeleitet werden. Hinsichtlich der umzusetzenden **Datenschutzbestimmungen** drängt sich insbesondere die Frage auf, in welchem Umfang Softwareanbieter ihre Nutzer über die Datenübermittlung aufklären.

Die zwingend notwendige Vollständigkeit und Zuverlässigkeit des Datenmaterials für unterschiedliche verkehrliche Anwendungen kann nach Auffassung des BGL nur durch ein **zentrales Datenarchiv und –management sichergestellt werden**. Es ist von den Straßen- und Verkehrsbehörden auf allen Verwaltungsebenen bei Änderungen „online“ und unverzüglich zu speisen und zu aktualisieren. Dies gilt sowohl für den nationalen, aber auch für den europäischen Raum. Voraussetzung hierfür sind einheitliche Datenformate bzw. die Anwendung bereits bestehender Standards bei den zuständigen Stellen. Dies könnte bspw. über den vom BMVI geförderten Mobilitäts-Daten-Marktplatz erfolgen. Dazu muss eine offene Plattform treten, die anhand von Verkehrsflussdaten der Nutzer z.B. über Car-to-Car-Kommunikation oder infrastrukturseitig verbaute Sensoren und Erfassungssysteme auf Gefahren und Behinderungen in Echtzeit hinweist.

Der BGL hatte bereits Ende 2009 auf einige **Misstände im Hinblick auf ein zentrales Datenarchiv und -management**, das von den Straßen- und Verkehrsbehörden auf den verschiedenen Verwaltungsebenen gespeist wird, hingewiesen. Unter anderem wurde die Verwendung einheitlicher Datenformate bzw. die Anwendung bereits bestehender Standards bei den zuständigen Stellen vorgeschlagen. Darüber hinaus wurde eine Verbesserung der TMC-Dienste hinsichtlich der größeren geographischen Abdeckung und des verzögerungsfreien Ausstrahlens von Ereignissen angeregt. Dies wurde unseres Wissens bislang nicht umgesetzt.