

Pressemitteilung vom 18.11.2016: Ihr Ansprechpartner ist Martin Bulheller, Telefon 069/7919-277

BGL sieht erheblichen Nachbesserungsbedarf bei Notbrems-Assistenzsystemen für schwere Nutzfahrzeuge...

...und die seit langem geforderten elektronischen Abbiegeassistenten lassen immer noch auf sich warten

BGL, Frankfurt, 18.11.2016:

Anlässlich seiner Mitgliederversammlung 2016 in Frankfurt am Main moniert der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., dass Fahrerassistenzsysteme für schwere Nutzfahrzeuge manuell dauerhaft abschaltbar sind. Zwar sei es ein großer Erfolg für die Verkehrssicherheit, dass diese Systeme – auch auf Initiative des BGL hin – seit nunmehr über einem Jahr EU-weit für alle neu zugelassenen Brummis Pflicht sind. Kontraproduktiv sei hingegen, dass diese Fahrerassistenzsysteme für die ganze Fahrt abgeschaltet werden können. Im Extremfall bedeute dies ein Zurückfallen in die Zeit ohne elektronische Helfer. Zudem konstatiert der BGL mit Bedauern, dass der seit langem geforderte elektronische Abbiegeassistent auf der IAA-Nutzfahrzeuge im vergangenen September lediglich von einem Lkw-Hersteller für ausgewählte Modelle präsentiert wurde.

BGL-Präsident Adalbert Wandt äußert sich grundsätzlich zum Thema Verkehrssicherheit: „Wir – das deutsche Transportlogistikgewerbe – bekennen uns zur ‚Vision Zero‘ als Fernziel für die Reduzierung der Unfallopfer im Straßenverkehr. Auf dem Weg dahin brauchen wir – neben einer gefahrenorientierten Ausbildung für Lkw-Fahrer – eine entsprechende Verkehrserziehung aller am Straßenverkehr Beteiligten sowie alltagstaugliche Fahrerassistenzsysteme, aber auch eine dem wachsenden Verkehrsaufkommen angepasste Infra-

struktur. Nur in Kombination aller Handlungsoptionen lässt sich die Zahl der Unfallopfer signifikant senken.“

Fahrerassistenzsysteme übernehmen in dieser Strategie eine entscheidende Rolle. So hat der BGL gemeinsam mit der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft und der KRAVAG-Versicherung in einem Feldversuch mit mehr als 1.000 Fahrzeugen nachgewiesen, dass mit Fahrerassistenzsystemen ausgestattete Lkw eine um 34 % niedrigere Unfallwahrscheinlichkeit aufweisen als gleichartige Referenzfahrzeuge. Diese Werte ließen sich nach Auffassung des BGL jedoch noch weiter verbessern, wenn entsprechende Modifikationen vorgenommen würden. So sollte eine manuelle Abschaltbarkeit durch den Fahrer bis zum nächsten Starten des Motors entweder nicht mehr zugelassen sein oder nur noch für eine begrenzte Zeit mit automatisierter Reaktivierung. Außerdem sollte nicht mehr möglich sein, dass ein bereits eingeleiteter Notbremsvorgang, z.B. durch versehentliches Betätigen des Blinkers oder Ausweichenbewegungen, abgebrochen wird. Überdies müssten die Systeme der verschiedenen Hersteller in ihrer Bedienung vereinheitlicht werden, um auch bei kurzfristigem Fahrzeugwechsel ein gleichbleibend hohes Sicherheitsniveau zu ermöglichen. Der verpflichtende Einbau eines Abstandswarners oder Abstandsregeltempomaten bei Neufahrzeugen ist überfällig, denn bei zu geringem Abstand kann auch der Notbremsassistent eine Kollision nicht mehr vermeiden. Last but not least ist die automatische Geschwindigkeitsreduktion vor stehenden Hindernissen weiter zu erhöhen: Derzeit ist es möglich, dass ein Lkw mit eingeschaltetem vorschriftsmäßigem Notbremsassistenten nicht stark genug abbremst, um eine Kollision zu vermeiden!

Einen weiteren Zugewinn an Verkehrssicherheit wird dem autonomen Fahren zugemessen. Trotz bereits heute starker medialer Präsenz muss hier noch von Zukunftsmusik gesprochen werden. BGL-Präsident Adalbert Wandt: „Alles, was heute auf Teststrecken zu sehen ist, geht nicht über das Stadium teilautomatisierter Fahrfunktionen hinaus. Bis zum alltagstauglichen und vor allem verkehrssicheren autonomen Lkw wird noch manches Jahr ins Land ziehen, bis die hierfür erforderlichen Fahrerassistenzsysteme ausreichend perfektioniert sind. Zunächst einmal wünschen wir uns den alltagstauglichen, wirksamen und sicheren Abbiegeassistenten als Serienausstattung für jeden Lkw. Und die Botschaft

an Fahrerinnen und Fahrer lautet: Auch bei automatisiertem Fahren werden ‚Fahrzeugbegleiter‘ unabdingbar sein.“

Autonomie und Digitalisierung müssen im Zeitalter des globalen Terrorismus jedoch auch kritisch hinterfragt werden. Eine der Herausforderungen der Zukunft wird sein, zu verhindern, dass autonome Fahrzeuge „digital gekapert“ und als ferngelenkte „Bomben“ missbraucht werden. Entsprechende Hacker-Versuche – zum Glück ohne böse Absicht – verliefen in der Vergangenheit jedenfalls bereits erfolgreich.

Ergänzende Informationen hierzu finden Sie im neuen BGL-Jahresbericht auf den Seiten 130-133.