

Einsatz von Fahrerassistenzsystemen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

IGV Positionspapier IGV-PP-01T-Rev1

11.01.2018

Industriegaseverband e.V. – Französische Str. 8 – 10117 Berlin
Telefon: 030 206 458 - 800 – Telefax: 030 206 458 - 815
E-Mail: kontakt@Industriegaseverband.de
Internet: www.Industriegaseverband.de

IGV Positionspapier

Einsatz von Fahrerassistenzsystemen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Dieses Positionspapier wurde von der Expertengruppe Transport (EG-T) erstellt.

Haftungsausschluß

Diese Veröffentlichung entspricht dem Stand des technischen Wissens zum Zeitpunkt der Herausgabe. Der Verwender muss die Anwendbarkeit auf seinen speziellen Fall und die Aktualität der ihm vorliegenden Fassung in eigener Verantwortung prüfen. Eine Haftung des IGV und derjenigen, die an der Ausarbeitung beteiligt waren, ist ausgeschlossen.

© IGV 2018 – Der IGV genehmigt hiermit die Vervielfältigung dieses Dokuments, vorausgesetzt, der Verband wird als Quelle angegeben.

Industriegaseverband e.V. – Französische Str. 8 – 10117 Berlin
Telefon: 030 206 458 - 800 – Telefax: 030 206 458 - 815
E-Mail: kontakt@Industriegaseverband.de
Internet: www.Industriegaseverband.de

Position des IGV zum Einsatz von Fahrerassistenzsystemen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Der Wunsch nach Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Unfallvermeidung, Entwicklungen der Fahrzeughersteller, aber auch Gesetzesänderungen haben zur Entwicklung von einer ganzen Reihe von aktiven und passiven Fahrerassistenzsystemen geführt. Diese Systeme sollen den Fahrer unterstützen und Fehler des Menschen möglichst ausgleichen. Sie müssen aber auch Akzeptanz beim Fahrpersonal finden und möglichst „eigensicher“ sein.

Die IGV-Expertengruppe Transport (EG-T) hat sich wiederholt mit diesen Systemen beschäftigt und ist überzeugt, dass der Einsatz von Assistenzsystemen sowohl Unfallhäufigkeit als auch Unfallfolgen deutlich reduzieren kann.

Daher empfiehlt die EG-T den Mitgliedsunternehmen, bei der Beschaffung von Neufahrzeugen diese Fahrerassistenzsysteme zu berücksichtigen. Dies gilt sowohl für Eigenfuhrparks als auch für Speditionsfahrzeuge. Es wird empfohlen, die Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge mit den aufgeführten Systemen vertraglich mit den Spediteuren zu regeln.

Die Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen ist ein laufender Prozess, so dass die in der nachstehenden Tabelle empfohlenen Systeme den heutigen Stand der Technik wiedergeben. Künftige Entwicklungen sind zu beachten. Einige der Systeme sind bereits durch die Gesetzgebung vorgeschrieben, bei anderen steht die gesetzliche Forderung in absehbarer Zeit bevor. Es muss daher in Abständen geprüft werden, ob die Tabelle um weitere Systeme ergänzt werden muss.

Es wird empfohlen, bei der Beschaffung von LKW über 7,5 to zGG und Sattelzugmaschinen mindestens die nachfolgend aufgeführten Fahrerassistenz- und Sicherheitssysteme zu berücksichtigen.

System	Hersteller-Bezeichnungen	Beschreibung	Bemerkungen
Automatisierte Getriebeschaltung		"Zweipedal-Technologie" durch automatisierte Kupplungsbetätigung	
Bremsassistent		Unterstützung bei vom Fahrer eingeleiteter Vollbremsung durch elektr. gesteuerte Druckerhöhung	
Adaptiver Abstandsregeltempomat	ACC, ART	automatischer Bremsengriff bei Unterschreitung eines definierten Mindestabstandes zu vorausfahrenden Hindernissen im Tempomat-Betrieb	Eingriff bis zur Vollbremsung
Notbremsassistent (AEBS)	Active Brake Assist 4, AEBS	Automatisch eingeleitete Vollbremsung mit dem Ziel der Kollisionsvermeidung aus 80 km/h, sowohl auf stehende, als auch auf bewegte Hindernisse mit einer Eigengeschwindigkeit ab 12 km/h.	Auf bewegte Hindernisse Erfüllung, auf stehende Hindernisse Übererfüllung der ab 2018 geltenden Vorgaben.
Retarder		Verschleißfreie hydrodynamische Zusatzbremse	Auch als sogenannter Hochtriebsretarder
Fahrstabilitätsregelung	ESP, ESC, RSS	Erkennt drohende Instabilitäten und wirkt diesen Tendenzen, soweit physikalisch möglich, entgegen.	gesetzl. gefordert
Spurhalteassistent	LaneGuard, LDW, LDWS	Warnt bei Verlassen der Fahrspur	gesetzl. gefordert seit 01.11.2015
Geschwindigkeitsbegrenzer		Eingestellt auf max. 85 km/h	gesetzlich gefordert: 90 km/h
Totwinkel- oder Abbiegeassistent	Blind-Spot-Assist	Erkennt beim Abbiegen Hindernisse auf der rechten Seite des kompletten Zuges und warnt den Fahrer.	Sobald auf dem Markt verfügbar
Videofähiges Display mit Rückfahrkameravorbereitung		Ermöglicht Anschluss einer oder mehrerer Kameras.	
Zentralverriegelung		Auch bei Betrieb von Motor/ Nebenantrieb müssen Türen verschließbar sein.	Unbefugter Zugriff muss wirksam verhindert werden.

Die eingesetzten Sattelzugmaschinen und LKW sollen außerdem mindestens die nachfolgend aufgeführten Merkmale aufweisen:

System	Hersteller-abhängige Bezeichnungen	Beschreibung	Bemerkungen
Wankregelung		Reduziert seitliche Wankbewegung bei Teil- und Voll-Luftgefederten Fahrzeugen	Nur bei Fahrgestellen mit Voll-Luftfederung gefordert. Bei Teilluftfederung empfohlen.
Standheizung			Dieselbetrieb
Standklimaanlage		Sorgt im Stand für Temperaturen, die erholsamen Schlaf des Fahrers ermöglichen.	Sofern Fahrzeug regelmäßig für Übernachtungstouren eingesetzt wird.
Klimaanlage			möglichst Klimaautomatik
Xenon-Licht oder LED-Licht		Sorgt für eine deutlich bessere Fahrbahnausleuchtung bei Dunkelheit.	