Campus Safety von Daimler: Sicherheitsplus bei Lkw, Transportern und Omnibussen

Von Nicole Schwerdtmann-Freund

Daimler sieht sich bei der Sicherheit von Lkw, Transportern und Omnibussen seit Jahrzehnten in vorderster Front. Diesen Weg will das Unternehmen weitergehen, wie die Verantwortlichen und die Entwickler bei einem „Campus Safety“ in Berlin zeigten. Bisher schon waren die meisten Assistenzsysteme Eigenentwicklungen. Das soll so bleiben, wenn man sich in Zukunft auf die Unfallvermeidung und die Minderung von Unfallfolgen konzentriert.

Um das Wohlbefinden des Fahrers zu steigern, legt Daimler seine Lkw, Omnibusse und Transporter als „Fahrerautos“ aus. Bei Bedienung, Komfort, Antrieb und Fahrverhalten erleichtern sie den Fahrern ihre Aufgaben. Ergänzend unterstützt Daimler die Technik in jeder Fahrzeuggattung durch hochspezialisierte Sicherheitstrainings für Fahrer. Schulungen von Profitrainern versetzen sie in die Lage, in Gefahrensituationen schnell und besonnen zu reagieren. Denn die letzte Verantwortung liegt stets beim Fahrer, da Assistenzsysteme auch bei automatisierten Eingriffen nur „Assistenten“ bleiben.

Lkw, Omnibusse und Transporter benötigen unterschiedliche Sicherheits- und Assistenzsysteme. Das trifft auch – je nach Anwendung – innerhalb der einzelnen Fahrzeuggattungen zu. Ein Lkw im Fernverkehr bewegt sich in einem anderen Umfeld als Verteilerfahrzeuge in der Stadt. Auch Stadt- und Reisebusse haben deswegen technisch weniger Gemeinsamkeiten. Transporter wiederum erfüllen mit ein und demselben Fahrzeug höchst unterschiedliche Ansprüche von Handwerkern und Kurierdiensten, von Reisemobilurlaubern und Busbetreibern.

Bei Daimler sind Lkw, Transporter, Omnibusse auch über die zentrale Konzernforschung vernetzt. Dadurch profitiert jeder Bereich von den Entwicklungen und Erfahrungen der anderen, zum Beispiel bei der Unfallforschung. Seit mittlerweile 45 Jahren untersuchen die Experten reale Unfälle von Mercedes-Benz Lkw. Seit elf Jahren wird das Unfallgeschehen zusätzlich markenübergreifend in einer Nutzfahrzeug-Unfalldatenbank

dokumentiert und ausgewertet.

Daimler orientiert sich dabei weniger an künftigen gesetzlichen Vorgaben als am tatsächlichen Unfallgeschehen. So wurde das Unternehmen schon Jahrzehnten zum Erfinder einer Vielzahl von Sicherheits- und Assistenzsystemen. Viele von ihnen haben Revolutionen in der Sicherheitstechnik ausgelöst. Einige prägnante von vielen Beispielen sind das Antiblockiersystem ABS für schwere Nutzfahrzeuge, das elektronische Stabilitätssystem ESP oder der Notbrems-Assistent Active Brake Assist.

Hochaktuelles Beispiel dafür ist die Vorgabe der EU zum Einbau von Notbremssystemen und Spurassistenten für neu zugelassene Lkw und Omnibusse ab November 2015. Bei Daimler gibt es beides seit neun Jahren (Active Brake Assist) bzw. seit 15 Jahren (Spurhalte-Assistent) im Lkw und kurz darauf im Reisebus. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP ist seit Herbst vergangenen Jahres für neu zugelassene Transporter vorgeschrieben – im Mercedes-Benz Sprinter gehört ESP bereits seit 2002 zum Serienumfang.

In der EU ist seit dem Jahr 2000 die Transportleistung um 15 Prozent gestiegen, die Zahl der Lkw-Unfälle mit Todesfolge aber sank im gleichen Zeitraum um 56 Prozent. In Deutschland hat die Transportleistung in den vergangenen 20 Jahren um 80 Prozent zugenommen, gleichzeitig kann ein Rückgang der tödlich Verletzten in Verbindung mit Lkw-Unfällen um 57 Prozent verzeichnet werden. Auffällig ist hier ein verstärkter Rückgang der Todesfälle ab etwa dem Jahr 2000, parallel zur beginnenden Ausstattung der Lkw mit Assistenzsystemen, die vor allem Mercedes-Benz vorangetrieben hat. Mit der verpflichtenden Einführung von Notbrems- und Spurhaltesystemen für neu zugelassene Lkw und Reisebusse ab November 2015 ist in den kommenden Jahren mit einem weiteren positiven Schub auf Seiten der Nutzfahrzeuge zu rechnen.

In einem nächsten Schritt wird sich die EU voraussichtlich intensiv der Verkehrssicherheit von Fußgängern und Zweiradfahrern widmen. Zurzeit handelt es sich bei jedem fünften Verkehrstoten in Europa um einen Fußgänger, ähnlich groß ist die Zahl getöteter Zweiradfahrer. Der neue Abbiege-Assistent von Mercedes-Benz Trucks soll genau hier ansetzen und steht nun kurz vor der Markteinführung. Zusätzliche Funktionen für den Active Brake Assist, die Adaption weiterer Assistenzsysteme einschließlich ihrer speziellen Auslegung für Transporter gehen weiter. (ampnet/nic)

Bilder zum Artikel



Campus Safety von Daimler.



Campus Safety Notbremsassistent.



Campus Safety Notbremsassistent.



Campus Safety Fahrstabilitätsassistent.



Campus Safety Fahrstabilitätsassistent.



Campus Safety Fahrstabilitätsassistent.



Campus Safety von Daimler.
