

Hellwach mit 80 km/h

Die Initiative für 40 Tonnen Verantwortung

Das Max Achtzig Sicherheitsregister
für die Fahrerhandbücher der Transportun-
ternehmen



Die Ursachen tödlicher Unfälle lassen sich eingrenzen auf:

„Unaufmerksamkeit“ und „Ablenkung“

Unfallhäufungen ergeben sich:

Wo?	☹ Transitrouten vor Dauerbaustellen
Wann?	☹ zu Stoßverkehrszeiten
Wie?	☹ ungebremst, mit Anlauf
Warum?	☹ Ablenkung o. Sekundenschlaf



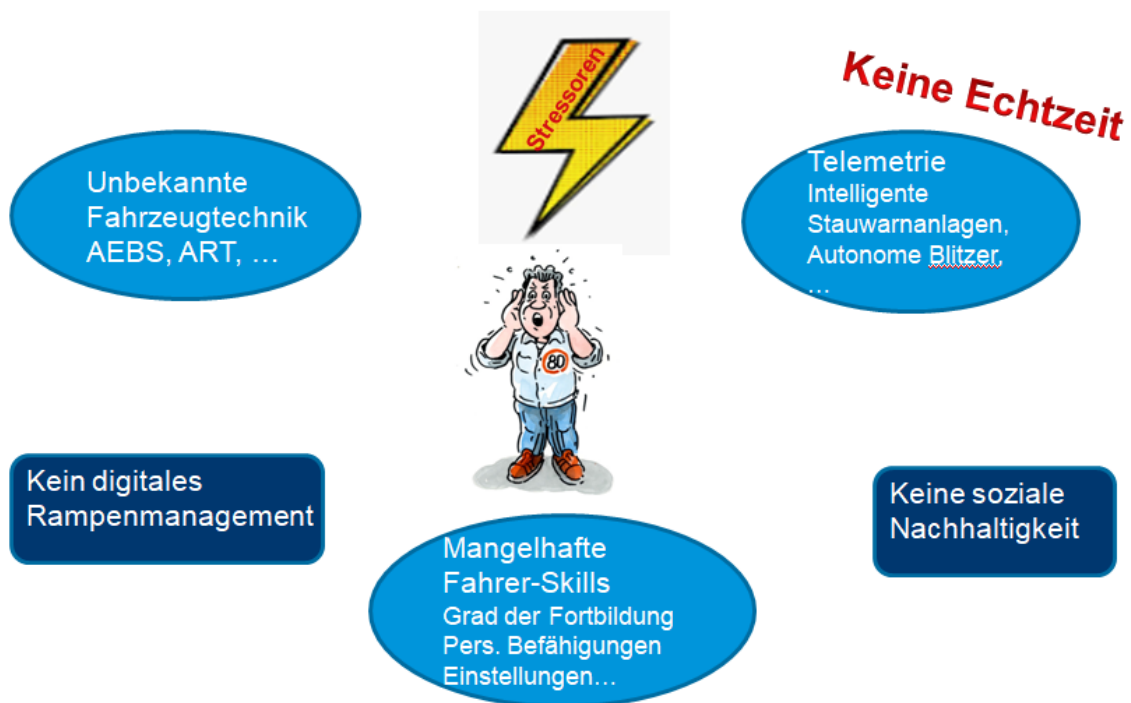
Das größte Gefahrenmoment lauert:

- auf mehrspurigen BAB´en,
- wenn sich bereits LKW-Stau auf dem rechten Fahrstreifen gebildet hat
- und noch ungehinderter Verkehrsfluss auf übrigen Fahrstreifen herrscht

Unfallbegünstigende Wechselwirkungen zwischen Fahrverhalten und Technik

Es gibt Umstände, die ein Augenblicksversagen des Fahrers wahrscheinlicher machen.

Solche Stressoren rühren aus den Einstellungen und Befähigungen des Fahrers, aber auch aus den Arbeitsbedingungen, fehlenden technischen Lösungen und der Infrastruktur des Verkehrsraumes.



Schärfung des proaktiven Gefahrenradars

- Kein Fahrer fährt absichtlich auf ein Stauende auf!
- Aber der Fahrerberuf ist ein Anachronismus.
- Die Monotonie der Kolonnenfahrt schreit nach Ablenkung.
- Doch schon 3 Sekunden Ablenkung können tödlich enden!
- Deshalb gefährliche Routinen identifizieren und ändern!
- Ursachen für stressbedingte Schlafstörungen beseitigen!



Vorschläge zur Umsetzung

- Unternehmerische Selbstverpflichtung
- Schulungsmaßnahmen gemäß BKrFQV, Anlage 1, insbes. Kenntnisbereiche 1.2 (zu AEBS), 1.3a und 3.1 (Gefahrenradar)
- Motivationsanreize für BKF
- Nachprüfbarkeit der Einhaltung
- Soziale Nachhaltigkeit und Wertschätzung für BKF



Das Max Achtzig Sicherheitsregister

1.1. Vertrautheit und Kenntnis der Assistenten

In nahezu jedem LKW ist moderne Notfalltechnik verbaut. Der BKF muss deshalb auf jedem (!) von ihm genutzten LKW eine Einweisungsfahrt erhalten und mit den vorhandenen Hilfssystemen vertraut gemacht werden.

Erwartet wird insbesondere ein sicheres Wissen über die unterschiedlichen Übersteuerungsmöglichkeiten des Notbremsassistenten im Gefahrenfall, um im Gefahrenstress ein unbeabsichtigtes Abschalten der Notbremsung zu vermeiden.

Der BKF muss vor Übernahme des LKW auf die Einweisungsfahrt bestehen.

1.2. Abstandsregeltempomat (ART)

Die Nutzung außerhalb geschlossener Ortschaften ist vertragliche Pflicht. Der ART führt zu einer defensiveren und ruhigeren und damit sichereren Fahrt. Außerdem wird dadurch eine wirtschaftliche Fahrweise gefördert.

1.3. LKW-Navigations-App

Wir setzen nur LKW-taugliche Navigationssysteme ein. Die Software erhält regelmäßige Updates. Der BKF muss sich bei unbekanntem Strecken mit der Fahrtstrecke und der Baustellensituation vertraut machen. Wir empfehlen hierfür die Nutzung der Autobahn App.

Bei Stauhinweisen wird gesteigerte Aufmerksamkeit erwartet.

1.4. Termine und Zeitfenster

Liefer- und Abholtermine, wie auch gebuchte Zeitfenster, sind bindend und grundsätzlich einzuhalten. Hierzu disponieren wir Zeitpuffer. Kommt es zu Verzögerungen, die Termine gefährden, sind diese umgehend mitzuteilen.

Ein Aufholen verlorener Zeit durch Geschwindigkeitsverstöße oder sonstige unerlaubte Handlungen werden untersagt.

1.5. Die 10 Max-Achtzig Regeln

Wir bekennen uns als teilnehmendes Logistik- oder Speditionsunternehmen zur Einhaltung der Max-Achtzig-Regeln durch unsere Fahrer.

Die BKF werden in Fahrerversammlungen beschult und mit dem Akt einer Selbstverpflichtung zu „Max-Achtzigern“.

Die Initiative
HELLWACH MIT



80 km/h

DIE **MAX-ACHTZIG** REGELN FÜR LKWFAHRER

10



1 PAUSEN
...STETS EINHALTEN. UND SINNVOLL NUTZEN!



2 HALLO! TELEFONIEREN
JEDES TELEFONAT LENKT AB !!!
...NUR MIT FREISPRECH-ANLAGE, UND NUR WENN'S WIRKLICH WICHTIG IST.



3 LANGWEILIG?!?!
...SIND BEIM FAHREN TABU!



4 NEUER AUFTRAG!
FINGER WEG VOM NAVI!
DU BIST ABGELENKT



5 DU FAHRST ROUTINIERT?! ALLES NOCH NEBEN- BEI...



6 ESSEN & TRINKEN
...WÄHREND DER FAHRT NUR, WENN'S NICHT ABLENKT !!



7 ALKOHOL & MEDIKAMENTE
GEHT GAR NICHT!
BIST DU SICHER, DASS DU DAMIT FAHREN KANNST?
FRAG LIEBER NACH



8 KLEIDER-WECHSEL
BEIM NÄCHSTEN PARK-PLATZ ODER IN DER PAUSE



9 ETWAS RUNTERGEFALLEN
BEI NÄCHSTER GELEGENHEIT ANHALTEN UND ERST DANN AUFHEBEN!



10 MAX-ACHTZIG-GEBOT:
- AUFFAHREN
- DRÄNGELN
- ZU SCHNELL
GEHT GAR NICHT!
DU HAST **40** TONNEN VERANTWORTUNG



hellwach-mit-80-kmh.de © Initiative „HELLWACH MIT 80 km/h“

Sie können helfen, eine Bewegung für vorausschauendes Fahren und mehr Rücksichtnahme anzustoßen – bitte werben Sie für die Max Achtzig Idee.

INITIATIVE
HELLWACH
MIT 80 KM/H



© Initiative „HELLWACH MIT 80 km/h“

STOPP

DEN UNFÄLLEN AM STAUENDE



70m

60

80

MITGLIED!
WERDEN!

Anhang: Warum ist die Einweisung des Fahrers in die Assistenzsysteme des LKW, insbesondere des Notbremsassistenten (AEBS), so wichtig?

Der Einbau von AEBS-Systemen wurde bei Neuzulassungen ab 2015 verpflichtend. Die gesetzlichen Anforderungen waren moderat. Der Assistent musste bei Kollisionsgefahr die Geschwindigkeit um 10 km/h reduzieren, ab 2018 dann um 20 km/h. Das gilt bis heute. Die Hersteller boten schnell Systeme an, die weit effizienter waren und immer öfter bis zum Stillstand bremsen konnten.

Die Entwicklung brachte aber auch Programmierfehler mit sich. Die ersten Systeme waren ausschließlich auf Radarbasis ausgelegt. Ein Algorithmus erkennt ein Hindernis und berechnet den letztmöglichen Bremspunkt, ab dem ein gefahrloses Halten bei trockener Fahrbahn noch möglich ist. 1,4 bis 2,1 Sekunden vor diesem Punkt setzt eine zweiteilige Warnphase ein. Zunächst erhält der Fahrer eine akustische Kollisionswarnung. 0,8 Sekunden vor dem Bremspunkt erfolgt zusätzlich eine Warnbremsung mit der Hälfte der verfügbaren Bremskraft, bevor am definierten Bremspunkt eine Vollbremsung eintritt.

Diese Systeme wurden schnell weiterentwickelt und zum Radarsensor kam bei mittlerweile allen Herstellern ein Kamerasystem hinzu, welches Gefahrenmomente noch effizienter erkennen lässt. Die heutigen Systeme sind nahezu alle in der Lage, den LKW im Notfall vor einem Aufprall zum Stehen zu bringen. Diese modernen Systeme lassen sich bei fast allen Herstellern auch nicht mehr durch einen Schalter am Armaturenbrett abschalten, sodass die Nothilfeoption immer aktiv bleibt.

Wäre da nicht die international gesetzlich vorgeschriebene Übersteuerungsoption. Das AEBS ist ein Assistent und darf nicht autonom handeln. Der Fahrer muss zu jeder Zeit die Entscheidungshoheit behalten.

Deshalb haben alle Systeme **Übersteuerungsoptionen**. Einheitlich gehören dazu:

- **die Betätigung des Blinkers**
- **Lenkbewegungen**
- **ein Kickdown des Gaspedals**



Bei älteren Systemen führte vereinzelt gar das Antippen des Bremspedals zu einer Übersteuerung. Der Fahrer ist also zu jeder Zeit der Warnphase in der Lage, die anstehende Notbremsung zu übersteuern. Macht er das willentlich, weil er erkennt, dass der Algorithmus fehlerhaft gewarnt hat, so ist dies gesetzes- und systemkonform.

Leider zeigen wissenschaftliche Untersuchungen von Auffahrunfällen¹, dass in mehr als einem Viertel der Fälle im verunfallten LKW ein aktives AEBS eingebaut war. Da ein solch häufiges Systemversagen unterschiedlicher Hersteller unwahrscheinlich ist, muss die Ursache beim Fahrer liegen.

Ist er nämlich abgelenkt oder in Sekundenschlaf verfallen, schreckt er in der Warnphase, spätestens aber bei der Warnbremsung hoch und sieht das Hindernis auf sich zukommen.

Fehlt jetzt bei ihm eine Unterweisung in die Wirkungsweise des AEBS, reißt er im Fluchreflex das Lenkrad herum. Dadurch übersteuert er die Notbremsung und schaltet die Bremskaskade ab. Der Aufprall auf das Heck des Vordermannes erfolgt dabei versetzt und nicht vollflächig.

Der eingewiesene Fahrer hält die Spur, bremst mit und kann auf das System vertrauen, das den LKW zum Stehen bringt.

Im Fernverkehr sind nun fast alle LKW serienmäßig mit modernen und effizienten AEBS-Systemen ausgestattet. Im Nah- und Regionalverkehr fahren aber weiterhin LKW und Zugmaschinen mit älteren und unterschiedlichen Systemen. Deshalb ist eine Einweisung eines neuen Fahrers auf den individuellen LKW zur Unfallvermeidung unabdingbar.

¹ www.vkuonline.de/erweiterte-betrachtungen-zum-umgang-mit-automatischen-notbremssystemen-und-zu-deren-auslegung-teil-1-2669196.html
www.hellwach-mit-80-kmh.de
www.facebook.com/Hellwachmit80kmh/