Ron Borsboom
Vorstandsmitglied DAF
Trucks N.V., zuständig für
die Produktentwicklung

© DAF Trucks

Menschen im Cockpit

Um Europas führende Rolle im Bereich der Konnektivität zu unterstreichen, organisierte die niederländische Regierung als EU-Vorsitzende im April die „European Truck Platooning Challenge“. Gleichzeitig war es das Ziel, einen Schritt in Richtung Harmonisierung der Vorgaben in den europäischen Ländern zu machen.

Platooning soll nicht als isoliertes Thema betrachtet werden. Es ist vielmehr Teil einer Vision, mit der die Einführung zahlreicher Fahrerassistenzsysteme einhergeht. Es geht darum, dem Fahrer dabei zu helfen, dass er sicherer und effizienter fährt. Assistenzsysteme sorgen für Entlastung, ohne dass der Fahrer überflüssig wird. Im Flugzeug gibt es auch einen Autopiloten und trotzdem sitzen Menschen im Cockpit.

Doch auch die Effizienz darf nicht vergessen werden: Fahrerassistenzsysteme wie Platooning – aber auch fortgeschrittene Stop-and-go-Funktionalitäten – unterstützen einen gleichmäßigen Verkehrsfluss. Das bedeutet: weniger Staus, eine optimale Nutzung der Verkehrswege und weniger Kraftstoffverbrauch bei zugleich verringerten CO₂-Emissionen. Bei Platooning kommen zusätzlich auch noch aerodynamische Vorteile zum Tragen. In ferner Zukunft wird vielleicht dann auch die Fahrzeit des Lkw nicht automatisch auch als Arbeitszeit des Fahrers gezählt.

Die Platooning-Challenge ist eine einmalige Chance für die Industrie, um die Möglichkeiten des vernetzten Fahrens zu präsentieren und zu zeigen, welche technischen Rahmenbe-

dingungen solche Systeme benötigen. Damit ist die Konnektivität, also die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Fahrzeug beziehungsweise zwischen Fahrzeug und Infrastruktur, gemeint. Das sind notwendige Voraussetzungen, um die technische Entwicklung vorantreiben zu können.

Jeder Lkw-Hersteller hat für sich eine Platooning-Lösung entwickelt. Es braucht einen verbindlichen Standard, damit ein Scania auch einem Volvo folgen kann. Den müssen wir im Verband der europäischen Automobilindustrie erst schaffen.

Auch die gesetzlichen Rahmenbedingungen und Haftungsfragen müssen geklärt werden. Bis dahin müssen wir und unsere Partner sicherstellen, dass die Technologie zu 100 % zuverlässig funktioniert, damit es einer Kontrolle durch den Menschen nicht mehr bedarf. Bis wir zu diesem Punkt kommen, haben wir vermutlich das Jahr 2020 schon hinter uns gelassen.

Generell muss bei neuen Technologien unbedingt dafür Sorge getragen werden, dass diese sich auch im grenzüberschreitenden Straßenverkehr bewähren können. Dazu ist es dringend notwendig, dass die Regierungen der europäischen Staaten eng zusammenarbeiten und Barrieren überwinden. Leider ist das bei der europaweiten Einführung des EcoCombis – die effiziente, längere und schwerere Variante des Standard-Lkw – nicht gelungen. Lasst uns dafür sorgen, dass die Geschichte sich nicht wiederholt.