



Aktiver Bremsassistent: Der Radar des neuen Kahmen-LKW überwacht den Raum vor dem Fahrzeug bis zu 200 Meter entfernt. Als der Radfahrer von der Seite vor den Lkw fährt, leitet dieser automatisch eine Vollbremsung ein und vermeidet eine Kollision. FOTOS: ROBERT BECKER

Schutz für Radler per Radar

Straßenverkehr: Mit dem Einbau neuartiger Assistenzsysteme lassen sich nach Aussage von Spediteur Detlev Kahmen Kollisionen vermeiden. Die Vorführung bestätigt das

Von Robert Becker

■ **Kreis Gütersloh.** Die Kahmen TransCargo investiert in sichere Lkw: Innerhalb von drei Jahren hat die 1965 in Gütersloh gegründete und 2007 nach Rheda-Wiedenbrück übergesiedelte Spedition ihren Fuhrpark auf Systeme der neuesten Generation in puncto Sicherheit umgestellt. Die 70 Fahrzeuge sind mit allerlei Assistenten ausgestattet. Zwei Systeme bieten einen hohen Schutz für Radfahrer und Fußgänger, sollten sich diese im Straßenverkehr dem Lkw nähern. Der Abbiegeassistent und die selbstauslösende Bremse, die „Active Brake 4“, helfen Kollisionen zu vermeiden.

Geschäftsführer Detlev Kahmen sagt, das Unternehmen mit 116 Beschäftigten investiere allein für diese beiden Assistenzsysteme einen sechsstelligen Betrag zusätzlich. Kahmen, der das Unternehmen zusammen mit dem zweiten Geschäftsführer Alex Hinkel leitet, sagt, es sei keine Frage gewesen, ob sich das Unternehmen die zusätzliche Sicherheit leiste oder nicht. „Das Beste ist hier gerade gut genug“, sagt Kahmen.

Prägend sei für sein Unternehmen ein Unfall vor etwa 30 Jahren gewesen, als ein junger Radfahrer ums Leben kam. Der Junge war beim Abbiegen eines



Geschäftsführung: Marius, Isabell und Detlev Kahmen (v.l.) leiten die 1965 gegründete Spedition zusammen mit Alex Hinkel (r.).

Lkw der Gütersloher Spedition mit diesem kollidiert. „Mit den heutigen Assistenzsystemen wäre dieser Unfall nicht passiert“, sagt Kahmen.

Stolz auf die beiden Assistenzsysteme sind die Mitarbeiter des Herstellers Daimler. „Trucks you can trust“ (Lkw, denen Du vertrauen kannst) bewerben die Schwaben ihre Zugmaschinen. Man habe sich gewundert, dass weder der 2016 auf der IAA vorgestellte Abbiegeassistent noch die Active-Brake bis heute von anderen Herstellern nachgebaut wurden, sagt Daimler-Mitarbeiter Frank Stahlberger.

Stahlberger ist eigens für die Präsentation zusammen mit seinem Kollegen Steffen Martin von Wörth nach Rheda-Wiedenbrück gekommen. Auf dem Hof der Spedition stellen

die beiden zwei Verkehrssituationen nach.

Martin tragt mit dem Blick aufs Handy über die Straße. Der Truck nähert sich ihm mit Tempo 30. Und tatsächlich: Wenige Meter, bevor es brenzlich wird, wirft der Daimler den Anker. Als Martin beim nächsten Versuch mit dem Fahrrad durch den toten Winkel an der Beifahrerseite vorbei den abbiegenden Lkw rechts überholen will, reagiert das System erneut. Eine Warnleuchte (orange) in der B-Säule zeigt dem Fahrer an, dass sich unten ein Radfahrer aufhält. Als Stahlberger dennoch abbiegen will, springt das Licht auf Rot, es hupt und die Zugmaschine steht auf der Stelle.

Beide Systeme arbeiten auf Basis von Radarwellen. „Die arbeiten witterungsunabhän-

gig“, erklärt Stahlberger den Vorteil gegenüber kameragesteuerten Assistenten.

Allerdings benötigen die radarbasierten Systeme eine hohe Rechnerleistung. Allein über die „Bewegungsmelder“ errechnet das System, wo und wie sich der Radfahrer bewegt und ob es sich überhaupt um einen Radfahrer handelt. Dann berechnet die Steuerung den weiteren Weg und reagiert, sollte es einen zu erwartenden Zusammenprall errechnet haben. In manchen Situationen wird keine Voll-, sondern nur eine Teilbremsung mit Warnhinweis eingeleitet. Der Fahrer bremse dann, wenn es hupt und ruckelt, automatisch nach, sagt Stahlberger.

Die Experten räumen allerdings ein, dass es dennoch Kollisionen geben könne. Beispielsweise wenn das Fahrzeug von 80 auf Null herunterbremse und der Bremsweg nicht ausreicht. Bis 200 Meter nach vorn und zwei bis drei Meter seitlich kontrollieren die Radarsysteme das Umfeld des Lkw. Abgesichert ist auch die sogenannte Schleppkurve, der Verlauf eines großen Anhängers. An autonomes Fahren glauben die Experten erst in weiter Zukunft. Vor 2035 glaubt Detlev Kahmen nicht daran. „Eher als Lkw werden Flugzeuge vollautonom gesteuert.“