



Personen-/Objekterkennung, Warnung in Gefahrenbereichen

**Kamera-, Sensoriksysteme, intelligente Software
im Arbeitsbereich von Flurförderzeugen**

Sicherheit und Effizienz beim Einsatz von Flurförderzeugen/Hubstaplern
Leitfaden für Betreiber, Beschäftigte, Hersteller und Aufsichtspersonen

Der Nachdruck und das Zur-Verfügung-Stellen für die Mitgliedsbetriebe der Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie erfolgt mit freundlicher Genehmigung des Netzwerk Baumaschinen.

Stand 02/2025

Kontakt BG RCI (Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie)

Präventionsabteilung Grundsatzfragen und Information
Postfach 10 14 80, 69004 Heidelberg
Theodor-Heuss-Straße 160, 30853 Langenhagen

E-Mail: verkehrssicherheit@bgrci.de
Internet: www.bgrci.de

Kontakt Netzwerk Baumaschinen

fact3 network e.K.
Wilhelmshöher Allee 262, 34131 Kassel

Telefon: 0561 81041-11

E-Mail: info@netzwerk-baumaschinen.de
Internet: www.netzwerk-baumaschinen.de

Personen-/Objekterkennung, Warnung in Gefahrenbereichen

Kamera-, Sensoriksysteme, intelligente Software im Arbeitsbereich von Flurförderzeugen

Sicherheit und Effizienz beim Einsatz von Flurförderzeugen (FFZ)/Hubstaplern –
Leitfaden für Betreiber, Beschäftigte, Hersteller und Aufsichtspersonen



aktualisierte AUSGABE 02/2025

Das Netzwerk Baumaschinen NRMM CV

unterstützt die Qualität und Wirtschaftlichkeit von Prozessen zur Verbesserung der Sicherheit im Gefahrenbereich von mobilen Maschinen (NRMM – Non Road Mobile Machinery) und Nutzfahrzeugen (CV – Commercial Vehicles). Im Fokus steht die Personen- und Objekterkennung zur Kollisionsvermeidung. Zentrale Aufgabenstellungen werden mit betroffenen Akteuren diskutiert und aus den Ergebnissen praxisgerecht aufbereitete Informationen erarbeitet.

Die Erfahrungen aus Sichtfeldeinschränkungen bei Baumaschinen erweitert das Netzwerk auf mobile Arbeitsmaschinen verschiedenster Branchen – von der Land- und Forstwirtschaft über den Garten-/Landschaftsbau bis hin zur Rohstoffgewinnung, Industrie und Logistik.



Der im Netzwerk erarbeitete Leitfaden

„Personen-/Objekterkennung, Warnung in Gefahrenbereichen“ bietet einen Überblick zu technischen Maßnahmen wie zum Beispiel

- ▶ Kamera-Monitor-Systeme,
- ▶ Warn- und Sensorik-/Assistenzsysteme,
- ▶ intelligente Software zur Objekterkennung,
- ▶ KI-Anwendungen.

Diese Maßnahmen können den Fahrer/Bediener bei eingeschränkten Sichtverhältnissen unterstützen und für einen zuverlässigen Kollisionschutz beim Einsatz von Flurförderzeugen (FFZ) sorgen.

Unternehmer, Führungskräfte, Betriebsräte, Sicherheitsfachkräfte (SiFas), Sicherheitsbeauftragte (SiBes), Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinatoren (SiGeKos), Fahrer/Bediener erhalten wertvolle Hinweise für einen sicheren und effizienten Einsatz.

Die Informationen in diesem Leitfaden für Flurförderzeuge (= kraftbetriebene FFZ gemäß ISO 5053-1) behandeln hauptsächlich die sogenannten Gabel- bzw. Hubstapler.



Gute Arbeitsbedingungen und wirtschaftlicher Erfolg gehören zusammen!

Das Netzwerk Baumaschinen NRMM CV agiert im Sinne der nationalen „Initiative Neue Qualität der Arbeit“ (INQA) des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS). INQA als Praxisplattform für Arbeitsqualität und den Wandel der Arbeit begleitet Unternehmen mit Fachwissen, Praxiserfahrungen und einem breiten Netzwerk mit konkreten Angeboten, die sozialpartnerschaftlich getragen sind.

▶ www.inqa.de

Inhalt

Anwendungsbereich Flurförderzeuge (FFZ)	4
1 Gefahrensituationen sicher erkennen, Prozesse verbessern	5
1.1 Typische Gefährdungen	5
1.2 Die Gefährdungsbeurteilung	6
1.3 Beispiele für Prozessverbesserungen	7
2 Sicht und Sichthilfsmittel – Kamera-Monitor-Systeme (KMS)	8
2.1 Standard Kamera-Monitor-Systeme	8
2.2 Rundumsicht Kamera-Monitor-Systeme (270°- bis 360°-Surroundview)	12
2.2.1 Rundumsicht aus der Vogelperspektive (Birdview)	13
Multikamerasystem Nachrüstlösung	14
2.2.2 Darstellung einer Rundumsicht aus Einzelansichten	15
2.3 Spiegellersatzsysteme	16
3 Personen- und Objekterkennung – Warn-/Assistenzsysteme	17
3.1 Ultraschallsysteme	18
3.1.1 Ultraschallsysteme mit Safety-Zertifizierung	20
Empfehlungen aus VDI-Richtlinie 4482 – Assistenzsysteme für Flurförderzeuge	21
3.2 Radarsysteme	22
3.2.1 Radar mit Anfahrtschrittstopp/Geschwindigkeitsreduzierung	24
3.3 LiDAR-Systeme	25
3.3.1 Funk-/Transponder-/Tag-Systeme	26
3.3.2 LPS-Tag-System mit cloudbasierter Datenanalyse-Plattform	28
3.5 3D-Kamerasensoren (3D-Snapshot-Vision)	30
3.6 Aktive Fußschutzleiste an Mitgängern	31
Fußschutz bei Fahrzeugen mit Plattform	31
4 Akustische und optische Warnsignale für Personen in der Umgebung	32
4.1 Akustische Warnung von gefährdeten Personen	32
4.1.1 Breitbandton-Warner	33
4.2 Optische Warnung von gefährdeten Personen	34
4.2.1 TruckSpot	34
4.2.2 BlueSpot und RedSpot	35
4.2.3 Red/Blue Warning Lines	35
5 Intelligente Software, Künstliche Intelligenz	36
5.1 Künstliche Intelligenz (KI)	36
5.1.1 Sichere und zertifizierbare KI	38
5.2 Beispiele für Objektdetektion mittels künstlicher Intelligenz (KI)	40
5.3 Beispiel für KI-Lösungen zur Erhöhung der industriellen Sicherheit und Produktivität	42
5.4 KI-basierte Kamera zur Personenerkennung mit aktivem Bremsengriff (optional)	44
Publikationen des Netzwerks	45
6 Allgemeine Grundlagen für die Beschaffung und den Betrieb	46
7 Regelwerke und Normen für Betreiber/Arbeitgeber, Hersteller, Beschäftigte/Arbeitnehmer	48
Impressum, Bildquellennachweis, fachliche Unterstützung	51

Anwendungsbereich Flurförderzeuge (FFZ)

Dieser Leitfaden befasst sich mit Personen- und Objekterkennungssystemen für selbstfahrende, kraft- bzw. motorangetriebene FFZ.

Aufgrund der hohen Unfallzahlen bei Mitgänger-FFZ werden im Kapitel 3.6 technische Möglichkeiten vorgestellt, die das Gefährdungspotenzial für den Bediener reduzieren können.

► Kraftbetriebene Flurförderzeuge (FFZ)

Im Bereich der Intralogistik kommt eine Vielzahl an Flurförderzeugen zum Einsatz.

Für unterschiedliche Anwendungen stehen u.a. folgende FFZ-Typen zur Verfügung

- FFZ mit Hubeinrichtung wie Gabel-/ Gegengewichtstapler, Schmalgang-, Container-, Teleskop-, Schubmaststapler, Mitnahmestapler
- FFZ ohne Hubgerüst, z.B. Schlepper, Plattformwagen, Kommissioniergeräte
- Neben FFZ mit Fahrersitz oder Fahrerstand spielen beim Materialtransport zunehmend auch fahrerlose Flurförderzeuge (FTF/FTS/AGV) eine wichtige Rolle

Das Be- und Entladen eines LKWs führt oft zu kritischen Situationen: Flurförderzeuge und Menschen arbeiten auf engem Raum, es geht hektisch und unübersichtlich zu. Im schlimmsten Fall kann das zu Sach- oder gar Personenschäden führen. Verladesituationen ebenso wie enge Platzverhältnisse in Lagern verlangen von allen Beteiligten höchste Aufmerksamkeit. Tote Winkel, schwer einsehbare Bereiche und Ablenkung durch Lärm sind ein permanentes Sicherheitsrisiko beim Einsatz von FFZ.

► Anti-Kollisionssysteme – Systeme zur Personen- und Objekterkennung

Kollisionen beim Fahren und Rangieren von FFZ stellen ein erhöhtes Risiko für die Beschäftigten dar. Um Gefährdungen zu verringern, werden Anti-Kollisionssysteme bzw. Systeme zur Personen- und Objekterkennung installiert.

Hierzu werden je nach Gefährdungssituation vor Ort **die Umgebung, die Flurförderzeuge** und/oder **die Beschäftigten** mit Systemen ausgestattet, um beispielsweise

- **Sicht in nicht oder schwer einsehbare Bereiche zu ermöglichen,**
- **den Fahrer und/oder die gefährdete Person aktiv zu warnen,**
- **das Fahrzeug automatisch abzubremsen oder zu stoppen.**

► Fahrer-Assistenzsysteme (FAS)

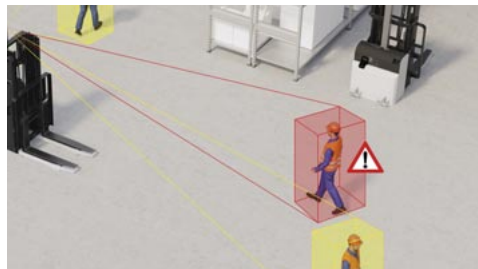


Bild oben: Mitgänger-FFZ mit klappbarer Standplattform

FAS bieten dem Fahrer Sicherheit, Effizienz und/oder Komfort. Der Fokus dieses Leitfadens liegt auf dem Sicherheitsaspekt der Kollisionsvermeidung.

Anti-Kollisionssysteme/Systeme zur Personen- und Objekterkennung zählen zu den Fahrer-Assistenzsystemen. Hierbei handelt es sich um elektronische Einrichtungen, die den Fahrer bei seiner Tätigkeit unterstützen.

Der Begriff reicht von reinen Sichthilfsmitteln über Systeme, die den Fahrer vor einer kritischen Situation warnen, bis hin zum automatischen Eingriff in die Steuerung und/oder den Antrieb des Fahrzeugs. Je nach Anwendungsfall sind Kombinationen aus unterschiedlichen FAS möglich/sinnvoll.

Gefahrsituationen sicher erkennen

Prozesse verbessern

1

Sicht und Aufmerksamkeit

Beim Betrieb von mobilen Arbeitsmaschinen, wie Flurförderzeugen, ereignen sich immer wieder Sachbeschädigungen und schwere, auch tödliche Unfälle, weil im Gefahrenbereich befindliche Personen und Objekte nicht rechtzeitig erkannt werden.

Schlechte oder fehlende Sicht verursacht

- ▶ Störungen des Arbeitsablaufs,
- ▶ Stress bei den Betroffenen und
- ▶ erhöhte Unfallrisiken.



1.1 Typische Gefährdungen

▶ Gefährdungen durch mangelhafte Sicht

Mit Flurförderzeugen werden Lasten transportiert, geschoben und gezogen, bei vorhandenen Hub-einrichtungen auch aufgenommen, gehoben, abgesetzt, gestapelt und in Regale ein- und ausgelagert. Dabei besteht aufgrund von eingeschränkten Sichtverhältnissen die Gefahr, dass Personen oder Objekte nicht rechtzeitig erkannt werden.

Es kann insbesondere zu folgenden Gefährdungen durch Sichteinschränkungen kommen:

- ▶ Kollisionen des FFZ mit Personen oder Gegenständen bei Rangier- oder Fahrbewegungen (betrifft 2/3 aller Unfälle mit FFZ).
- ▶ Zusammenstöße von FFZ mit anderen Fahrzeugen auf dem Betriebsgelände, insbesondere an Ausfahrten aus Lagerhallen oder in Kreuzungsbereichen.
- ▶ Einquetschen von Personen durch das Transportgut, z.B. durch eingeschränkte Fahrersicht auf den Verkehrsweg oder aufgrund fehlender seitlicher Sicherheitsabstände.
- ▶ Schädigung des Muskel-Skelett-Systems des Fahrpersonals durch Zwangshaltungen, wie z.B. Kopfdrehung bei Rückwärtsfahrten.
- ▶ **Achtung: Stapler verfügen über ein besonders hohe Beschleunigungskraft.**
Der Vorgang des Anfahrens ist mit Elektroantrieben besonders risikobehaftet!

Die DGUV-Statistik zeigt das hohe Gefährdungspotenzial. 2023 ereigneten sich:

- ▶ 18.491 meldepflichtige Unfälle mit FFZ (inkl. hand- und kraftbetriebene Mitgänger), davon
- ▶ 6.240 mit Gegengewichtsstaplern, 704 mit Schubmaststaplern o.Ä., 229 mit Teleskopstaplern
- ▶ 7 Unfälle endeten tödlich,
- ▶ 294 führten zu dauerhafter Arbeitsunfähigkeit.
- ▶ In 46,6 % der Fälle wurde das Unfallopfer eingequetscht, an- oder überfahren.

Die „TRBS 1111 – Gefährdungsbeurteilung“ konkretisiert die Anforderungen der Betriebs-sicherheitsverordnung (BetrSichV).

Die Technischen Regeln für Betriebssicherheit (TRBS) geben den Stand der Technik, Arbeitsmedizin und Arbeitshygiene sowie sonstige gesicherte arbeitswissenschaftliche Erkenntnisse für die Verwendung von Arbeitsmitteln wieder.

Mit einer Gefährdungsbeurteilung muss bereits vor der Auswahl und der Beschaffung eines Arbeitsmittels begonnen werden.

Die Anforderungen und Kriterien für die geplanten Einsatzbereiche sind dabei detailliert zu beschreiben und zu dokumentieren.

Hierzu gehören z.B.:

- ▶ Einsatzanforderungen
- ▶ Erfahrungen der Beschäftigten
- ▶ Stand der Technik bei Personen- und Objekterkennungssystemen

Gefährdungsbeurteilung ≠ Risikobeurteilung

Die Gefährdungsbeurteilung durch den Arbeitgeber ist nicht zu verwechseln mit der Risikobeurteilung/Gefahrenanalyse des Herstellers!

1.2 Die Gefährdungsbeurteilung

FFZ dürfen nur gefahren werden, wenn der Fahrer ausreichende Sicht auf den Fahrweg hat oder eingewiesen wird (DGUV Vorschrift 68 §12). Zur Festlegung ggf. erforderlicher Maßnahmen ist die gesetzlich vorgeschriebene Gefährdungsbeurteilung durchzuführen. Neben einem wirkungsvollen Arbeitsschutz bringt die Umsetzung wirtschaftlichen Nutzen: weniger oder gar keine Arbeitsausfälle bei Mitarbeitern, weniger Beschädigungen von Maschinen und Material.

Reicht die direkte Sicht des Fahrers/Bedieners auf seinen Arbeitsbereich nicht aus, um dort Personen und Objekte sicher zu erkennen, sind gemäß „TOP-Prinzip“ vorrangig technische Maßnahmen festzulegen und umzusetzen. Beispiele für Schutzmaßnahmen:

1. **Technisch:** Mittel zur Sichtverbesserung, wie Kamera-Monitor-Systeme, die eine ausreichende Sicht gewährleisten. Auch prüfen, ob Warn-/Sensoriksysteme zur Personen-/ Objekterkennung erweiterten Schutz bieten können (siehe unten).
2. **Organisatorisch:** Gefahrenbereiche definieren und kennzeichnen, Verhaltensregeln aufstellen (z. B. Aufenthaltsverbote, Einweiser, Sicherungsposten oder Abschränkungen) und deren Einhaltung kontrollieren, regelmäßig über Gefahren und die einzuhaltenden Schutzmaßnahmen unterweisen.
3. **Persönlich:** Persönliche Schutzausrüstung (PSA), z. B. Warnwesten als ergänzende Maßnahme bereitstellen und für deren Benutzung sorgen.

Sicht auf Fahrweg und Gefahrenbereiche ermöglichen



Zuerst die Sitzeinstellung für den Fahrer optimieren und dann überprüfen, ob eine direkte Sicht auf die Gefahrenbereiche der Maschine gegeben ist:

- ▶ Sind an der Maschine alle Spiegel montiert?
- ▶ Sitzen sie an der richtigen Position?
- ▶ Reicht jetzt die Sicht aus?

Ist eine direkte Sicht nicht gegeben, folgende technische Maßnahmen/Lösungen einsetzen:

- ▶ Kamera-Monitor-System
- ▶ Rundumsicht-Kamerasystem
- ▶ Warn-/Assistenzsystem
- ▶ Intelligente, aktive Lösung, KI



Wenn technische Maßnahmen nicht ausreichen, ergänzend organisatorische Maßnahmen ergreifen:

In besonders unübersichtlichen Situationen (wie beim Auf-/Abladen, beim Wareneingang oder bei fließendem Verkehr) ggf. Einweiser einsetzen (siehe Seite 46). Vorher unbedingt mit diesem die Zeichengebung abstimmen.

Generell klären: können gefährdete Personen sicher aus bestimmten (Gefahren-) Bereichen ausgesperrt werden?

1.3 Beispiele für Prozessverbesserungen

Die Digitalisierung und Vernetzung von Warenwirtschaftssystem, Produktion, Fahrzeugen und Logistik beschleunigt sich. Zunehmende Automatisierungsgrade verändern die Arbeitsbedingungen gravierend. Für die Arbeitssicherheit entstehen neue Herausforderungen, aber auch innovative Lösungen, die die Unfallrisiken verringern können.

Assistenzsysteme und intelligente Software für FFZ ermöglichen Prozessverbesserung bei gleichzeitiger Erhöhung der Sicherheit. Hierzu zählen beispielsweise:

- ▶ Automatische Funktionen wie: Positionierung von Gabelzinken, Containererkennung, Frachtdimensionierung (siehe DIN EN ISO 24134)
- ▶ Gestenerkennung (Fahrzeug folgt Maschine)
- ▶ Fahrzeugcheck via Smartphone (Zustandskontrolle vor Schichtbeginn inkl. Dokumentation, ggf. Visualisierung von Schäden; Fahrzeug wird nur freigeschaltet, wenn Check durchgeführt wurde)
- ▶ Echtzeitlokalisierung (Personen, Fahrzeuge, Güter)

Um Unfälle von FFZ mit Personen zu vermeiden, sind neben den technischen Schutzmaßnahmen auch die folgenden Schritte zur Prozessverbesserung zu beachten:

- ▶ Klare Regeln für den innerbetrieblichen Verkehr/Transport
- ▶ Trennung von Fahr- und Fußwegen, gute Sichtverhältnisse auf den Fahrwegen
- ▶ Eindeutige Beschilderung, Warningschilder
- ▶ Ausreichend breite Fahrwege und Seitenabstände zum FFZ
- ▶ Unterweisung der Beschäftigten
- ▶ Sicherung gefährlicher Stellen mittels Stoppstellen bzw. Zebrastreifen
- ▶ Betriebsanweisung mit allen Regeln und Schutzmaßnahmen für den Betrieb von FFZ
- ▶ Panorama- oder Kugelspiegel an unübersichtlichen Verkehrspunkten
- ▶ Angepasste Fahrgeschwindigkeit (reduziertes Motordrehmoment beim Anfahren)
- ▶ Ggf. Eingangskontrollen
- ▶ Einhaltung der Pausenzeiten

Wichtige Regelungen und hilfreiche Empfehlungen:

DIN EN ISO 24134 - 2018-12
„Flurförderzeuge –
Zusätzliche Anforderungen
für automatische Funktionen
von Staplern“

VDI-Richtlinie 4482 (Entwurf)
„Assistenzsysteme für
Flurförderzeuge“
(inkl. Informationen zur
Sichtfeldmessung),
siehe Seite 21

DGUV Information 208-059
„Sicherer Umgang mit
Teleskopstaplern“



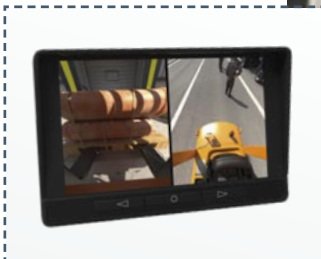
2 Sicht und Sichthilfsmittel

Kamera-Monitor-Systeme (KMS)

2.1 Standard Kamera-Monitor-Systeme

Kamera-Monitor-Systeme (KMS) sind Hilfsvorrichtungen zur Verbesserung der Sicht im Arbeits- und Bewegungsbereich mobiler Maschinen. Sie unterstützen die Überwachung des Gefahrenbereichs vor, hinter und um eine mobile Maschine herum – sowohl bei Fahrbewegungen als auch bei Bewegungen der An- und Vorbauelementen.

Kombination aus Rückfahr- und Gabelträgerkamera am Gabelstapler



Darstellung von zwei Kamerabildern auf dem Monitor in der Dual-Ansicht (Split-Screen) – links: Kamera am Gabelträger zur Erleichterung der Lastaufnahme, rechts: Rückfahrkamera



Weitwinkelkamera zur Seitenbereichsüberwachung

Beim Einsatz von KMS beachten:

- ▶ KMS sind ausschließlich zur Überwachung des Nahbereichs um eine mobile Maschine herum einzusetzen!
- ▶ KMS sind nicht dazu vorgesehen, längere Fahrbewegungen mit der mobilen Maschine durchzuführen!



Rückfahrkamera und Monitor

Direkte Sicht hat oberste Priorität – ersetzt aber nicht den Einweiser!

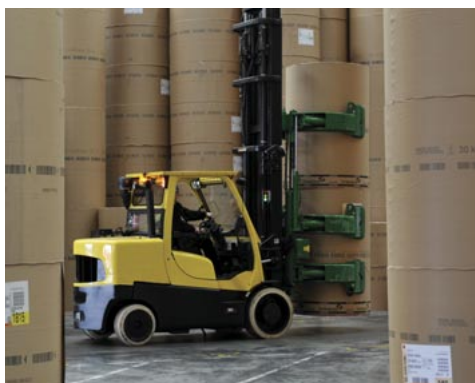
Systeme zur Sichtverbesserung und Gefahrenerkennung

Wer mit mangelhafter Sicht Fahrzeuge/mobile Maschinen steuert, gefährdet andere und ist selbst psychischen Belastungen ausgesetzt.

Zur Sichtverbesserung und schnelleren Gefahrenerkennung beim Einsatz von FFZ und anderen mobilen Maschinen haben sich Standard Kamera-Monitor-Systeme bewährt.



Das Verwenden von KMS ermöglicht bzw. erleichtert dem Fahrer den Blick in schwer einsehbare Bereiche.



Unfälle und Gefährdungen durch Sichteinschränkungen vermeiden

Durch den Einsatz moderner Technik werden Arbeitsabläufe sicherer, ergonomischer und wesentlich effektiver.

Lassen Sie sich qualifiziert über Einsatzbereiche und Vorteile der Systeme durch einen Fachbetrieb beraten. Hierzu zählen umfassende Informationen über wichtige technische und optische Anforderungen an Kamera-Monitor-Systeme, wie zum Beispiel:

- ▶ Öffnungswinkel der Kamera
- ▶ Darstellungsqualität des Monitors, wie Auflösung, Kontrast, Farbtiefe
- ▶ Übertragungszeit der Bilddaten
- ▶ Äußere Einwirkungen
- ▶ Ausrichten von Kamera und Monitor



Hat der Fahrer keine direkte oder nur mangelhafte Sicht auf seinen Arbeitsbereich, kann eine Front-, Rückraum- und/oder Seitenbereichskamera Einblick in die verdeckte Gefahrenzone ermöglichen!

Bei der Nachrüstung unbedingt die Herstellerangaben der mobilen Maschine und des eingesetzten Kamera-Monitor-Systems beachten!

Ein kontrollierbares Sichtfeld für den Gefahrenbereich ermöglicht ein schnelleres, präziseres und sichereres Arbeiten.

Vorgaben für die Monitorauswahl:

Laut DIN EN 1175 sollten Monitore bei einem Sichtabstand von bis zu 1 m mindestens eine Größe von 7 Zoll haben. Die gefährdete Person muss mindestens in einer Größe von 7 mm auf dem Monitor abgebildet werden (ISO 16001).

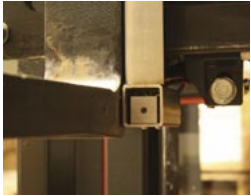
Empfehlung aus der Praxis:

- ▶ Aus ergonomischen und sicherheitstechnischen Gründen sollten Monitore **mindestens eine Größe von 10 Zoll** haben – bei einem Sichtabstand vom Fahrer zum Monitor von bis zu 1 m.



► Anwendungen und Montagemöglichkeiten unterschiedlicher Kamera-Monitor-Systeme an einem FFZ

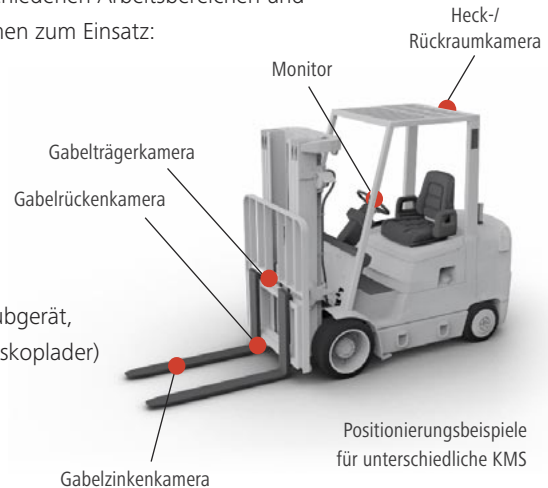
Beispiel Gabelrückkamera:



Die Kamera mit Pinhole-Objektiv ist gut geschützt vor Stößen und Beschädigungen durch Gitterboxen oder Paletten. Dabei bietet sie freie Sicht auf beide Gabelzinken und erleichtert das Ein- und Auslagern von Waren.

KMS unterstützen den Fahrer/Bediener in verschiedenen Arbeitsbereichen und Anwendungsfällen. Bei Flurförderzeugen kommen zum Einsatz:

- Rückraum-KMS
- Front-KMS
- Seitenbereichs-KMS
- Rundumsicht-KMS
- Gabelzinken-KMS
- Gabelrücken-KMS
- Gabelträger-/Mast-KMS (z.B. Innenmast, Hubgerät, Innenseite Palettenabschieber, Ausleger Teleskopklader)
- Kombinationen verschiedener KMS
- Kombinationen von KMS mit Sensorik (z.B. Ultraschall, Radar, etc.)



KMS sind in verschiedenen Qualitäten und Ausführungen erhältlich, wie zum Beispiel:

- Extrem robust bei Erschütterungen, chemischen Einflüssen, Staub und/oder Nässe
- Dicht bei Einsatz von Hochdruckreinigern
- Für kabelgebundene oder kabellose Übertragung
- Vereisungsschutz durch integrierte Heizung
- Geeignet für Nutzung im Kühlhaus und CA-/ULO-Lager

Bei Arbeiten mit FFZ im CA- und ULO-Lager: Unbedingt die besonderen Anforderungen gemäß SVLFG-Broschüre GBG 7 „Sicherheit im Obstbau“ (TR3) Anhang Technische Regel 3 beachten.

► Anwendungsbeispiel 1: Front-, Heck-, Seitenbereichs-KMS

Kamerasysteme zur Front- und Rückraumüberwachung unterstützen den Fahrer/Bediener bei der **Sichtverbesserung in Fahrgassen vor bzw. hinter dem FFZ**. Dadurch können das Unfallrisiko und der Stresspegel wesentlich gemindert werden.

Neben dem „erweiterten“ Blick – auch in Bereiche, auf die ohne Hilfsmittel keine direkte Sicht möglich ist – bietet das KMS zusätzlich ergonomische Vorteile. Der Fahrer/Bediener kann den Arbeitsbereich einsehen, ohne sich ver- oder umdrehen zu müssen.



Gefahrsituation: Der Fahrer übersieht beim Rückwärtsfahren trotz Schulterblick die Person hinter dem Gabelstapler.



Abhilfe: Durch einen Blick auf den Monitor kann der Fahrer die Situation im rückwärtigen Arbeitsbereich einsehen.



Abhilfe: Nachträglich montierte Seitenbereichskamera an einem Teleskopstapler zur Einsicht in den Gefahrenbereich.

► Anwendungsbeispiel 2: Gabelzinken-, Gabelträger-KMS

Das Transportieren, Ein- und Auslagern von großvolumigen und langen bzw. tiefen Ladungen erfordert höchste Präzision und Aufmerksamkeit. Am Gabelträger montierte Kameras und spezielle Zinkenkameras können dem Fahrer Sicht in die Fahrgasse, den Bereich vor dem Stapler auf die Gabelzinken und den Bereich unterhalb der Staplerladung geben. Das Handling von sperrigen Ladungsträgern wie beispielsweise Paletten im Hochregallager wird erleichtert.

Für noch mehr Sicherheit und Arbeitseffizienz sollte das Gabelzinken- und/oder Gabelträger-KMS zusätzlich mit einer automatisch aktivierbaren Rückfahrkamera kombiniert werden.



Mittels Gabelzinkenkamera hat der Fahrer/Bediener Sicht auf jeweiliger Höhe der Ladung.



Gabelträgerkamera für die indirekte Sicht nach vorn.



Mithilfe von Gabelzinken- und Gabelträgerkameras kann der Fahrer/Bediener den Arbeitsvorgang kontrollieren und dabei eine ergonomische Körperhaltung beibehalten.



Der Monitor zeigt dem Fahrer/Bediener die Aufnahme der Gabelträgerkamera.

► Montage/Nachrüstung

Kamera-Monitor-Systeme lassen sich in der Regel unproblematisch nachrüsten. Dabei sind unbedingt die Herstellerangaben zu beachten. Für die Montage/Ausrichtung des Monitors gilt:

- Auf eine ergonomisch sinnvolle Positionierung des Monitors achten.
- Die direkte Sicht auf den Fahr-, Arbeits- und Gefahrenbereich nicht einschränken – der Monitor darf keine Bedienelemente verdecken.
- Eine direkte Sonneneinstrahlung auf den Monitor vermeiden.

Für die Ausrichtung der Kamera(s) und die Festlegung des optimalen Bildwinkels sind jeweils:

- die Art des Arbeitseinsatzes und
- die Umfeldbedingungen entscheidend.
- Die aus der Gefährdungsbeurteilung resultierenden Anforderungen müssen erfüllt werden.
- Bei Dachmontagen die zu passierenden Durchfahrthöhen (z.B. bei Toren) beachten.



Akku- und Magnet-Lösung als Beispiel für eine besonders einfache, flexible Nachrüstung.

2.2 Rundumsicht Kamera-Monitor-Systeme

► 270°- bis 360°-Rundumsicht (Surroundview)

Weiterentwickelte Kamera-Monitor-Systeme ermöglichen 270°- bis 360°-Rundumsichten. Ihr Einsatz kann die Arbeitsabläufe bei mobilen Maschinen wie FFZ unterstützen.



Monitordarstellung von 4 Kameras, die ein 360° Live-Bild erzeugen. Der Bediener hat ein vollständiges, rundum kontrollierbares Sichtfeld für schnelles, präzises und stressfreies Arbeiten, Fahren und Manövrieren.

Prinzip Rundumsicht-KMS



Die Bilder mehrerer Kameras bieten eine Rundumsicht.

Eine Echtzeit-Abbildung der Umgebung rund um die Maschine kann auf unterschiedliche Arten erfolgen – Grundlage bildet jeweils der Einsatz von 4 Kameras (bzw. je nach Anforderung 3 Kameras für eine 270° Darstellung):

1. Rundumsicht in Vogelperspektive:

Zeitgleich erzeugte Digitalbilder der Kameras werden per Video-Stitching weiterverarbeitet und zu einem 360°-Bild kombiniert. Der Monitor zeigt ein Bild aus der Vogelperspektive (2D-Top-View oder 3D-View) als Gesamtansicht oder wahlweise einzelne Ansichten im Splitscreen. (s. Kap. 2.2.1)

2. Rundumsicht aus 3-4 Einzelansichten:

Die Bilder von drei bis vier Standardkameras werden zu einer Rundumsicht arrangiert und auf dem Monitor neben-/übereinander angeordnet angezeigt. (s. Kap. 2.2.2)

► Von der Rück- zur Rundumsicht

Der Vorteil einer Rundumsicht besteht in der gleichzeitigen Darstellung aller relevanten Bereiche um das FFZ herum: Der Fahrer erfasst mit einem Blick auf den Monitor alle Gefahrenbereiche seines direkten Maschinenumfeldes.

Moderne Standardkomponenten ermöglichen bei entsprechender Anordnung und Anzeige der Kamerabilder 360°-Rundumsicht im Monitor. Individuell und anwendungsbezogen zeigen die Kamerabilder die zur Gefahrenerkennung erforderlichen Bereiche und bieten somit ein hohes Maß an Sicherheit.

Einzelne Kamerabilder können manöverbezogen als Vollbild oder Splitscreen (geteilter Bildschirm) angezeigt werden. Sie ermöglichen einen Blick um das gesamte Fahrzeug herum oder Sicht auf festzulegende, bestimmte Bereiche.

Zusätzlich können KMS-Systeme durch Sensoren ergänzt werden. Siehe Kapitel 3 und 5. →

Welches System geeignet ist, hängt von der Art des FFZ (z.B. Gabelstapler, Teleskopstapler) und dem konkreten Arbeitseinsatz ab.



Nachrüstung:
Ausgehend von einer Rückfahrkamera kann auf bis zu vier Kameras für Rundumsicht erweitert werden.

Beispiel für ein Rundumsicht-KMS mit Sensorik: Der Fahrer/Bediener wird gewarnt, sobald sich eine Person oder ein Objekt im Gefahrenbereich befindet.



2.2.1 Vier Kameras – Rundumsicht aus der Vogelperspektive (Birdview)

In Echtzeit optimierte Bilder des KMS bieten Übersicht für ein noch sichereres Manövrieren bei niedrigen Geschwindigkeiten. An der mobilen Maschine – vorne, hinten und seitlich – montierte Ultraweitwinkel-Kameras zeigen die jeweilige Fahrzeugumgebung.

Die Bilder der Kameras werden über die Steuereinheit (ECU) zu einer Rundumsicht zusammengesetzt (Video-Stitching). Der Fahrer/Bediener kann mit einem Blick die Situation und die ggf. gefährdeten Personen und Objekte um sein Fahrzeug herum erkennen.



Komponentenbeispiele:
Monitor mit Splitscreen-Darstellung,
Recheneinheit und Kameras

Bitte beachten:
Die Kamera-Kalibrierung erfolgt auf Bodenniveau – Objekte/Personen, die höher als die Kalibrierungsebene der Kamera stehen, werden größer dargestellt, da sich der Kamerawinkel zum Objekt/zur Person ändert.

Eine integrierte Software entfernt Verzerrungen und Fischaugen-Effekte, die bei sehr großen Kamera-Öffnungswinkeln entstehen können. Dadurch wird ein klares, störungsfreies Bild mit Rundumsicht aus der Vogelperspektive auf dem Monitor erzeugt.



Die Anwendungsbeispiele verdeutlichen, wie die Sicht aus der Vogelperspektive („Birdview“) auf dem Monitor in der Fahrerkabine dargestellt wird.

Das Foto links stellt die Monitoransicht in der Fahrerkabine eines Teleskopstaplers dar:

- ▶ Das eingesetzte KMS vermittelt dem Fahrer eine realistische Rundumansicht.
- ▶ Neben der Rundumsicht kann der Fahrer sich im Vollbild- oder im Splitscreen-Modus gezielt einzelne Bereiche anzeigen lassen.



Bild oben: Am Stapler montierte Seitenkamera des 360°-KMS



Das untere Praxisbeispiel zeigt die am Heck eines Gabelstaplers angebrachte Weitwinkel-Kamera eines 270°-Systems:

- ▶ Das aus drei Kameras bestehende KMS ermöglicht eine Überwachung des Heck- und Seitenbereichs des Staplers.

Optionale Erweiterung

Rundumsicht-Systeme können z.B. durch eine Gabelzinkenkamera und/oder durch Radar-/Ultraschallsensoren ergänzt werden.

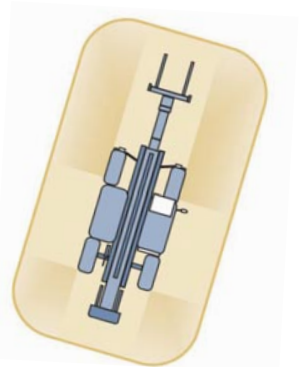


Bild oben: Schematische Darstellung einer Rundumsicht am Teleskopstapler

Birdview – Nachrüstlösung Multikamerasystem



Bild oben:
Am Fahrzeug montierte Kamera

Mit der anpassbaren Retrofit-Lösung lassen sich auch unterschiedlichste Bestandsfahrzeuge einfach und schnell nachrüsten.

► Alles aus einer Hand

Das Komplettpaket besteht aus vier kompakten Nahbereichskameras samt Steuergerät, einem universellen Kabelbaum, einem 10-Zoll-Touch-Display sowie Kamerahaltern. Eine schnelle und einfache Montage ist damit möglich.

Hohe Funktionsgüte bei unterschiedlichen Nutzungsbedingungen:

Eine durchgängig digitaleameratechnik sorgt dabei für eine hohe Bildqualität selbst bei widrigen Lichtverhältnissen, wie etwa in der Dämmerung, bei schlechter Beleuchtung der Arbeitsumgebung oder bei Gegenlicht.

Das hochauflösende Display ermöglicht eine sehr gute Bilddarstellung und Ablesbarkeit sogar bei direkter Sonneneinstrahlung oder schnellen Helligkeitswechseln.

Dank eines stabilen Gehäuses aus pulverbeschichtetem Aluminium-Druckguss ist das Display auch für den Außeneinsatz unter rauen Umgebungsbedingungen geeignet (Schutzklasse IP 66).

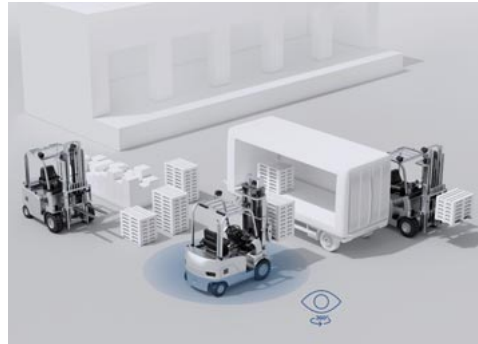


Bild oben: 360°-Rundumsicht bei einem Gabelstapler

Funktionen einfach per Touch-Oberfläche steuern

Alle Funktionen des Multikamerasystems werden durch eine Touch-Oberfläche auf dem Display gesteuert, sodass keine weiteren Tastenfelder in die Fahrzeug-Kabine integriert werden müssen. Über das **intuitiv bedienbare** Menü kann beispielsweise zwischen den einzelnen Kameraansichten des Systems gewechselt werden:

- Einzelansichten vorne/hinten
- 360°-Rundumsicht im Vollbild oder Splitscreen
- Bird-View
- Panorama-View

Insbesondere die Panorama-Ansicht bietet durch den erweiterten Sichtbereich auf 180° ein erhebliches Mehr an Sicherheit beim Rangieren an unübersichtlichen Stellen.



Nachrüstungs-Set:

Das Retrofit-Kit besteht aus vier kompakten Nahbereichskameras, einem Steuergerät, einem 10-Zoll-Touch-Display und den zugehörigen Kabeln.

Bild links: Komponenten des Retrofit-Sets – Multikamerasysteme zur Nachrüstung eignen sich für unterschiedlichste mobile Arbeitsmaschinen und Fahrzeuge.

2.2.2 Vier Kameras – Darstellung einer Rundumsicht aus Einzelansichten

Die Bilder von vier Standardkameras werden zu einer Rundumsicht zusammengestellt und auf dem Monitor neben-/übereinander angeordnet angezeigt. **Durch die flexible Anordnung der Kameras kann individuell auf die Fahrzeug-/Anwendungssituation reagiert werden.** Monitore mit Splitscreen-technik unterstützen die optimale Sicht um das FFZ herum.



Komponentenbeispiel:
Monitor mit Splitscreen-Darstellung,
Kamera mit und ohne Heavy-Duty-Gehäuse.

Systemeigenschaften

- ▶ Keine Kalibrierung und Recheneinheit notwendig
- ▶ Flexible Wahl von Öffnungswinkel und Montageposition der Kameras, damit alle Bereiche um das Fahrzeug herum einsehbar sind – auch an den Ecken
- ▶ Einblendbare Führungslinien geben eine zusätzliche Orientierung
- ▶ Automatische, anwendungsspezifische Darstellung der Kameras – z.B. Sicht nach rechts beim Rechtsabbiegen
- ▶ Nachrüstbarkeit für unterschiedlichste Anwendungen optional möglich

- ▶ 3 bis 4 Weitwinkel-Kameras zum Erfassen des gesamten Fahrzeugbereichs und der Umgebung; Öffnungswinkel von 100° bis 130° entsprechend der gewünschten Kameraposition und der Maschinengröße auswählbar
- ▶ Integrierte Voreinstellung zur geeigneten Anordnung der Kamerabilder für unterbrechungsfreie Bildwiedergabe in Echtzeit
- ▶ An Fahrzeugtyp und Anwendung anpassbare Sichtbereiche und Abstände
- ▶ Individuell einstellbare Auslöser für verschiedene Perspektiven



Die Aufnahmen der einzelnen Kameras zeigen zusammen auf dem Monitor angeordnet die Rundumsicht.

Die Ansteuerung einzelner Kamera-Ansichten (Split-screen) kann manuell und/oder automatisch über Fahrzeugsignale, wie zum Beispiel Blinker setzen oder Einlegen des Rückwärtsgangs, eingerichtet werden.

Rundumsicht-KMS in verschiedenen Arbeitsbereichen

270°-/360°-KMS lassen sich für unterschiedlichste FFZ, weitere mobile Arbeitsmaschinen, Nutzfahrzeuge und vielfache Anwendungen und Aufgabenbereiche konfigurieren. Je nach Umgebung und Anwendung können besonders robuste Kameras erforderlich sein.



- ▶ Leistungsorientierte Systemwahl:
Für eine optimale Nutzung unbedingt auf die Qualität der Kameras und des Monitors achten!

2.3 Spiegellersatzsysteme

► „Digitaler Außenspiegel“

Am Fahrzeug montierte herkömmliche Außenspiegel bieten oftmals keine ausreichende arbeits- und bedarfsgerechte Unterstützung für den Fahrer. Der Einsatz eines digitalen Spiegellersatzsystems – auch als „digitaler Außenspiegel“ bezeichnet – kann hier Abhilfe schaffen.

Dabei liegt ein besonderer Vorteil darin, dass die Kameras über einen großen Blickwinkel verfügen und flexibel genau so platziert werden können, dass der Gefahrenbereich vom Fahrer optimal einsehbar ist.

Nachrüstung:

Digitale Spiegellersatzsysteme können an FFZ und weiteren unterschiedlichen Fahrzeugarten im Off-Road-Bereich nachgerüstet werden.

Entspiegelte Displays und besondere Schutzlacke auf dem Kameragehäuse sorgen für eine zusätzliche Robustheit gegen Umwelteinflüsse.



Geschützt vor äußeren Einflüssen, befinden sich die Displays (Monitore) innerhalb der Fahrerkabine, wo sie ergonomisch sinnvoll montiert werden können.

Displays und Kameras sind individuell auf die jeweilige Anwendung und die besonderen Erfordernisse einstellbar. Dabei liefern eine oder zwei hochauflösende Kameras pro Display die erforderlichen Aufnahmen des Gefahrenbereichs. Durch HDR-Funktion (= High Dynamic Range) **zuverlässig auch bei Gegenlicht, direkter Sonneneinstrahlung und Dunkelheit.**

Systemeigenschaften

Gestochen scharfe und reflexionsfreie Bilder der Umgebung durch:

- hochauflösende HD-Kameras mit
- HDR Funktion für brillante Bildqualität auch bei schwierigen Lichtverhältnissen
- lichtstarke und reflexionsfreie Displays mit
- Sensor für Anpassung der Helligkeit an das Umgebungslicht
- um 90° drehbares Display für eine anwendungsgerechte Anzeige

Über eine Fernbedienung einstellbare Funktionen, wie beispielsweise:

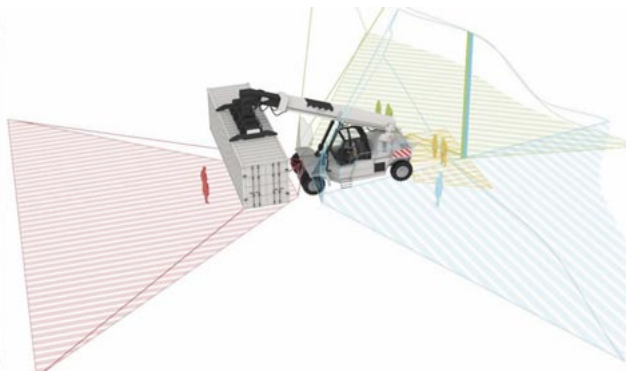
- Zoom für individuelle Bildausschnitte (dabei Vergrößerung in 10 Stufen)
- flexible Bildaufteilung (im Verhältnis 1:1 oder 2:3)
- einblend- und frei verschiebbare, farbige Hilfslinien zur Unterstützung der Abstandseinschätzung (beim Rangieren, Verladen, Manövrieren)



Drehbares Display



Je nach Anforderung kann zur Sicht auf die Gefahrenbereiche eine senkrechte oder waagerechte Ausrichtung des Displays gewählt werden – mit einer Bildaufteilung im Verhältnis 1:1 (siehe Abbildung oben) oder 2:3 (siehe Abbildung links).



Anwendungsbeispiel Reach-Stacker: Die Kamerabilder der Gefahrenbereiche werden in den digitalen Außenspiegeln angezeigt. Der Fahrer kann die für ihn relevanten Ansichten individuell einstellen und ergänzend farbige Hilfslinien einblenden lassen.

Personen- und Objekterkennung

Warn-/Assistenzsysteme

3

► Gefährdungen dauerhaft erkennen!

Ganztägiges konzentriertes Arbeiten kann allein mittels KMS nicht sichergestellt werden. Ergänzende Objekterkennungssysteme können bei nachlassender Konzentration den Fahrer/Bediener unterstützen.

Vorbeugen stellt immer die sinnvollste Unfallverhütung dar. Daher stets eine Gefährdungsbeurteilung erstellen – siehe hierzu Kapitel 1.2.

► Einsatzgebiete nach Funktion

Warn-/Assistenzsysteme unterstützen die Personen- und Objekterkennung beim Arbeiten in unübersichtlichen und schwer bzw. nicht einsehbaren Bereichen. Zur Erhöhung der Sicherheit können die Detektionssysteme für verschiedenste Arbeitsaufgaben und Gefahren konfiguriert werden. Je nach Anforderungsprofil kommen unterschiedliche sensorische Systeme zum Einsatz, nach Funktionsprinzip unterteilt in z.B.:

- Ultraschallsysteme
- Radarsysteme
- LiDAR-Systeme
- Funk-/Transponder-/Tag-Systeme
- 3D-Kamerasensoren

Entscheidend sind die anwendungsgerechte Auswahl und die Qualität des eingesetzten Systems. Weitere technische Lösungen können für spezielle Aufgaben zum Einsatz kommen – lassen Sie sich von Ihrem Fachbetrieb beraten.



Beengte Platzverhältnisse erfordern allerhöchste Aufmerksamkeit. Zudem kann bei langanhaltenden oder eintönigen Tätigkeiten die Konzentration des Fahrers/Bedieners nachlassen. Dies führt zu einem höheren Gefährdungspotenzial.



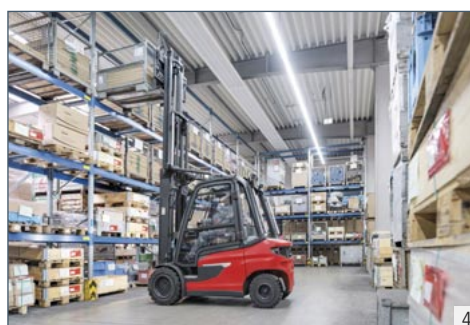
Hier können Personen- und Objekterkennungssysteme wirksam vorbeugen, beispielsweise mittels:

- intelligenter Personen-/ Objekterkennung durch 3D-Kamerasensoren (Bild 1)
- Radarsystemen zur Rückraumüberwachung optional mit ergänzender Kamerasicht (Bild 2)
- Ultraschallsensoren für eine flächendeckende Rückraum- und Seitenbereichsüberwachung (Bild 3)



Für abgeschlossene Betriebsgelände mit Eingangs-/Personenkontrolle eignen sich auch

- funkbasierte Transponder/ Tag-Systeme zur gegenseitigen Warnung der auf dem Betriebsgelände befindlichen Fahrzeuge und gefährdeten Fußgänger (Bild 4).



3.1 Ultraschallsysteme

► Sicher agieren in beengten Zonen

Beengte Platzverhältnisse fordern besondere Aufmerksamkeit vom Fahrer. Hier bietet das großflächige Erkennen von Hindernissen eine typische Aufgabenstellung für Ultraschallsensoren in mobilen Applikationen. Geraten Personen oder Objekte in den Erfassungsbereich der Sensoren, warnt z. B. ein akustisches Signal den Fahrer: sofortiges Stoppen ist möglich!

► Objekte mit hoher Präzision bei niedrigem Tempo erkennen

Ultraschallsensoren erkennen Objekte, wie Personen und Gegenstände, mit einer sehr hohen Genauigkeit von bis zu 1 cm (abhängig von Fahr-/Rangiergeschwindigkeit) im näheren Umfeld: bei Entfernungen bis zu 3 m (im Einzelfall sogar bei Entfernungen bis zu 9 m) Abstand vom Fahrzeug. Der Erkennungsbereich kann anforderungsorientiert eingestellt werden.

► Bewährt bei unterschiedlichsten Fahrzeugen in vielen Branchen

Ultraschallsysteme mit ihrer präzisen Objekterfassung ermöglichen ein kontinuierlich überwachtes Annähern, beispielsweise von Fahrzeugen oder Staplern an Übergabepunkte der stationären Fördertechnik. Sinnvoll ist der Einsatz von Ultraschallsystemen bei beengten Platzverhältnissen, bei denen auch Personen beachtet werden müssen. In Abhängigkeit vom Arbeitsbereich und von der Gefahrensituation stehen Abstandswarner auf Ultraschallbasis in unterschiedlicher Konfiguration zur Verfügung.

Je nach Anforderung (Fahrzeug-/Maschinenart, Arbeitsaufgabe und Umfeld) kommen:

- rückseitige,
 - seitliche und/oder
 - vorderseitige
- Ultraschallsysteme zum Einsatz.

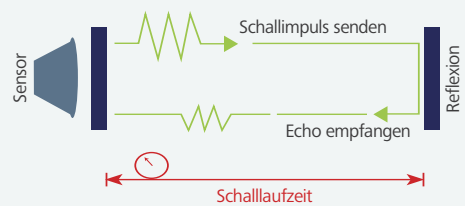
ACHTUNG: Bei sehr hoher Verschmutzung durch Staub, bei Rauch, Feuchtigkeit können Fehlmeldungen ausgelöst werden.

Fehlalarme können beim Fahrer/Bediener die Bereitschaft, Warnmeldungen zu beachten, beeinträchtigen.

Einige Systeme erkennen Sensorverschmutzungen und weisen den Fahrer/Bediener darauf hin.

Daher immer Einsatzort und Aufgabengebiet prüfen und eine Gefährdungsbeurteilung Sicht (siehe Kapitel 1.2) durchführen.

Prinzip Ultraschall (Ultraschallwellen)



Die Entfernung zum Objekt errechnet sich aus der Differenzzeit eines Schallimpulses mit einer Frequenz > 20 kHz (optimal 40 bis 60 kHz) zwischen Senden und Empfangen.

Ultraschallsysteme können mehrere Objekte gleichzeitig registrieren. Dabei kann zum Beispiel das am nächsten zur Maschine stehende Objekt per Display weiterkommuniziert werden. Sobald ein Objekt die Gefahrenzone verlässt, meldet das Display, dass sich ggf. noch weitere potenzielle Gefahren in einer Warnzone befinden.



Beispiele für Ultraschallsensoren zur Entfernungsmessung

Komponenten eines Ultraschallsystems:



Sensoren, Steuereinheit, Signalgeber

Merkmale für Ultraschallsysteme

Bei der Beschaffung sollte u.a. auf die folgenden Ausstattungsmerkmale besonders geachtet und zuvor ein Pflichtenheft mit den spezifischen Vor-Ort-Anforderungen erstellt werden:

- ▶ Erfassung unabhängig von Materialfarbe, Transparenz, Glanz und Umgebungslicht (auch Glas, Flüssigkeiten, Folien)
- ▶ Hohe Genauigkeit durch Laufzeitmessung
- ▶ Unempfindlichkeit bei leichtem Schmutz und geringer Feuchtigkeit
- ▶ Mehrstufiges, auditives Abstandswarnsystem
- ▶ Messempfindlichkeit flexibel einstellbar
- ▶ Umgebungslernmodus zur Vermeidung von Fehlalarm
- ▶ Synchronisations- und Multiplex-Betrieb, Selbstdiagnose, visuelles Abstands-Display



Zwei am Heck montierte Ultraschallsensoren (Foto oben) detektieren den rückwärtigen Nahbereich des Gabelstaplers. In der Detektionszone befindliche Objekte werden von den Sensoren erkannt (Grafik Draufsicht Gabelstapler von oben).

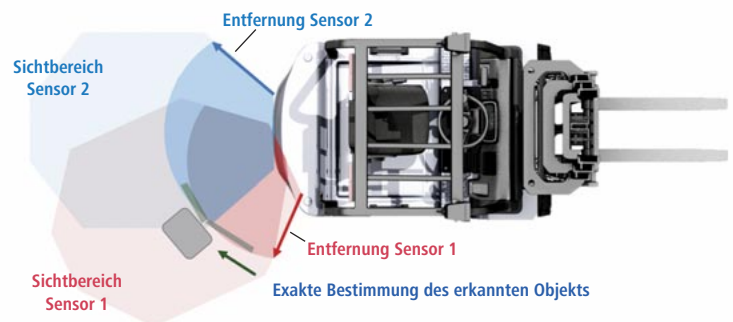


Beim Fahren und Rangieren in beengten Lagerhallen können Ultraschallsysteme zur Kollisionsvermeidung beitragen.

Ultraschallsysteme bestehen aus mehreren Sensoren und einer elektronischen Steuereinheit (ECU = Electronic Control Unit), siehe Abbildung unten. Die ECU verarbeitet die von den Sensoren empfangenen Abstandsdaten.



Der Datenaustausch erfolgt über die CAN-Schnittstelle. (CAN = Controller Area Network)



Ultraschallsysteme können die Arbeits-/Blindbereiche von Flurförderzeugen überwachen. Dabei arbeiten Ultraschallsensoren (systemabhängig) unter allen Witterungsbedingungen. Sie sind in der Lage, Objekte unabhängig von Farbe, Oberfläche und Umgebungseinflüssen zu erfassen.

Der Detektionsbereich kann in mehrere, einstellbare Gefahrenzonen unterteilt werden. Einige Systeme ermöglichen die genaue Erfassung der Position eines erkannten Objektes im Raum. Die nach jeweiliger Gefahrenzone unterscheidbaren Signale informieren den Bediener/Fahrer über den Abstand zum Objekt bzw. zur Person im Gefahrenbereich. Über ein ergänzendes Kamera-Monitor-System erhält der gewarnte Fahrer optische Informationen über die Art eines Hindernisses: Dadurch kann er dieses erkennen und besser lokalisieren.

Ultraschallsysteme können über vielzählige Konfigurationsmöglichkeiten verfügen, wie z.B.:

- ▶ Distanzfilter zum Ausblenden von Störelementen im Sichtfeld
- ▶ Empfindlichkeitseinstellung zur Anpassung auf das jeweilige FFZ und dessen Anwendung
- ▶ Intelligente Sende- und Filteralgorithmen zur Vermeidung von Signal-Interferenzen oder zur Reduktion von externen Störeinflüssen

Das Thema safety-relevante Funktionen zur Umfelderkennung gewinnt zunehmend an Relevanz. Für den Off-Highway Bereich werden erste Safety Varianten nach der Maschinenrichtlinie (MRL) mit Performance Level D in den Markt kommen. Vorgaben hierfür regelt die EN ISO 13849.

Ultraschallsysteme mit safety-relevanten Funktionen siehe nächste Seite.

3.1.1 Ultraschallsysteme mit Safety-Zertifizierung

Sicheres Ultraschallsystem

Ultraschallsysteme für autonome mobile Roboter und Anwendungen in der Intralogistik decken mit bis zu zwölf Ultraschallsensoren einen weiten Detektionsbereich bis zu einer 360°-Rundumsicht ab. Je nach Konfiguration messen die Sensoren nur die reine Distanz (sichere Funktion) oder bieten zusätzlich eine Objektlokalisierung. Dazu bestimmt ein Algorithmus die Position des Objekts im Detektionsraum mithilfe der Triangulationsmethode. Diese beruht auf der Winkelmessung der Signale von zwei Sensoren mit überschneidendem Sichtfeld, die das gleiche Objekt erkannt haben.

Bild rechts:
Beispielanwendung „Safe Stop“
bei einem autonomen mobilen
Roboter (AMR).



Funktionale Sicherheit:

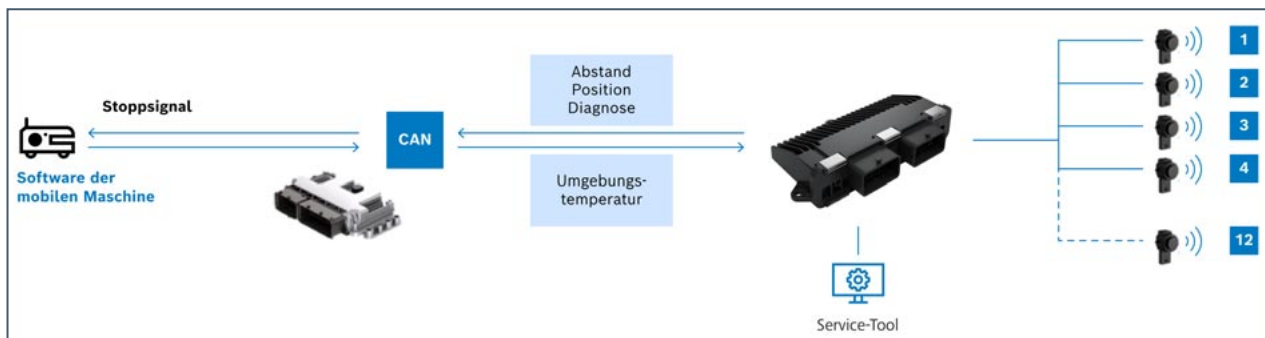
► Die ISO 13849 bildet die Grundlage zur Bewertung der Sicherheit komplexer Maschinensteuerungen.

Durch eine Safety-Zertifizierung nach ISO 13849 mit Performance Level D kann das Ultraschallsystem einfach in das Sensor-Cluster eines Systems zur Umfelderkennung, das Anforderungen der Funktionalen Sicherheit erfüllen muss, integriert werden.

Hierzu zählen zum Beispiel Anfahrtskontrollen oder Notbremsfunktionen für langsam fahrende Maschinen. Um die Schnittstelle zwischen erkannten Objekten im Sensorsystem und dem Anhalten der Maschine zu schließen, wird an einem Safe-Stop-System gearbeitet.

Beispielanwendung Safe-Stop-System

Ziel des Konzepts ist, bei erkannten Hindernissen im Fahrweg ein Stoppsignal für die Fahrzeugsteuerung auszulösen. Maschinenhersteller können die anspruchsvolle Notbrems-Assistenzfunktion als abgesicherte und zuverlässige Basis-Lösung einsetzen und sich auf die spezifische Integration auf der Maschine konzentrieren.



Empfehlungen aus VDI-Richtlinie 4482 (Entwurf) – Assistenzsysteme für Flurförderzeuge

Auszug: Hinweise für den Betreiber zur Auswahl und Einführung von Assistenzsystemen für FFZ

Vor dem Einsatz von Assistenzsystemen für FFZ sollte der Betreiber das gesamte innerbetriebliche Logistiksystem betrachten und genau definieren, welche Gefährdungen durch den Einsatz von Assistenzsystemen für FFZ reduziert werden sollen und können, und welche neuen Gefährdungen durch den Einbau und Einsatz ggf. entstehen können.

Für die Auswahl und Integration des Assistenzsystems in die betrieblichen Abläufe hat sich in der Praxis die Funktion des Systemintegrators erwiesen. Bei diesem müssen die betrieblichen Informationen aus der Gefährdungsbeurteilung und die Informationen über die Funktion und Einsatzgrenzen des gewählten Assistenzsystems zusammenlaufen. **Der Systemintegrator**

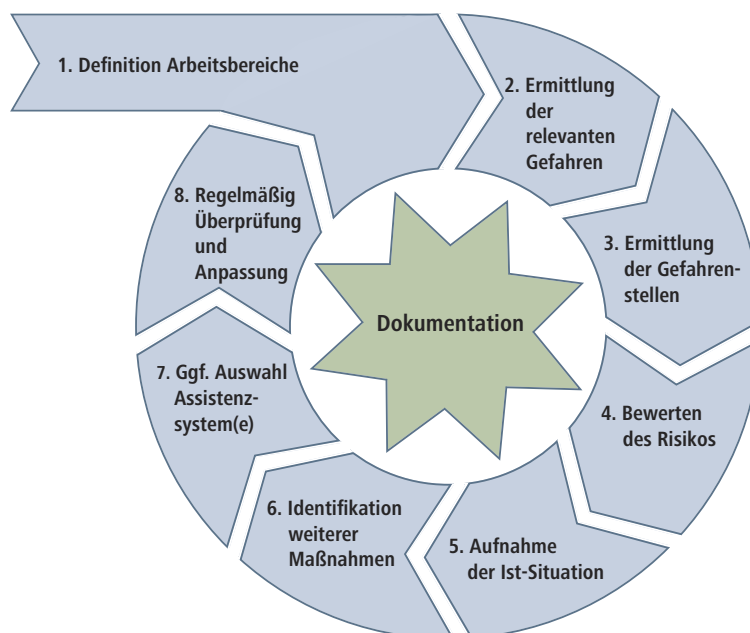
- ▶ kann ein Vertreter des Herstellers des FFZ oder des Assistenzsystems, der Betreiber oder ein beauftragter Dritter sein,
- ▶ prüft vor der Realisierung, ob im Anwendungsfall die betriebliche Gefährdungsbeurteilung den Einsatz eines Assistenzsystems zulässt oder ein Sicherheitssystem eingesetzt werden müsste,
- ▶ ist in der Lage, das Assistenzsystem optimal an den betrieblichen Abläufen auszurichten, die richtigen Montagepunkte für die Sensoren/Kameras festzulegen sowie ggf. die Funktionstests bei der Inbetriebnahme durchzuführen und die Maßnahmen zur Kalibrierung im Betrieb zu definieren.

Die Richtlinie richtet sich an die Hersteller von Assistenzsystemen für FFZ, Hersteller von FFZ und die Betreiber.

Für den Einsatz eines Assistenzsystems gilt: Die Vorgaben des Herstellers des Assistenzsystems und des FFZ sind unbedingt zu beachten!

Der Betreiber sollte bei der Planung und Gefährdungsbeurteilung insbesondere darauf achten,

- ▶ dass die Gefährdungen aus vorhersehbarer Fehlanwendung des Assistenzsystems betrachtet und
- ▶ ggf. gegen diese Schutzmaßnahmen getroffen werden.



Die Grafik (aus VDI 4482 nachempfunden) veranschaulicht die **empfohlene Vorgehensweise zur Auswahl von Assistenzsystemen** für FFZ,

- ▶ orientiert am Schema zur Gefährdungsbeurteilung nach ArbSchG und der BetrSichV,
- ▶ führt zu einem genau definierten Pflichtenheft für das Assistenzsystem

3.2 Radarsysteme

► Zuverlässige Warnung auch bei widrigen Sichtverhältnissen



Radarsensor in Verbindung mit einer Rückfahrkamera

Auch in rauester Umgebung detektieren Radarsysteme Personen und Objekte sehr zuverlässig. Ihre hohe Resistenz gegenüber Schmutz, Staub, Schlamm, Starkregen, Feuchtigkeit, Hitze, Kälte (optional ausgerüstet mit beheizbaren Sensoren), UV-Strahlen, Vibrationen und Sturm ermöglicht auch bei schlechten Sichtverhältnissen wie Nebel, Dunkelheit und Rauch eine zuverlässige Funktion. Radarsysteme eignen sich hervorragend für den Einsatz in den Bereichen Logistik, Hafen- und Industrieanwendungen und bei schwierigen Bedingungen im Außenbereich, wie z. B. auf Baustellen und in der Land-/Forstwirtschaft.

► Objekte im 20m-Umfeld bei hoher Geschwindigkeit erkennen



Erkennungs- und Ortungsverfahren auf der Basis elektromagnetischer Wellen können auch bei Geschwindigkeiten von bis zu 20 km/h großflächige Detektionsbereiche bis zu Entfernungen von 20 m Abstand zum Fahrzeug sicher erfassen.

► Mit einer sehr geringen Zeitverzögerung warnen

Warnsysteme mit Radarsensoren unterstützen den Fahrer mit einer sehr geringen Zeitverzögerung (50 ms) bei der Objekterkennung. Sie helfen, Unfälle im Gefahrenbereich eines Fahrzeugs zu vermeiden und erleichtern das Rangieren und Rückwärtsfahren.

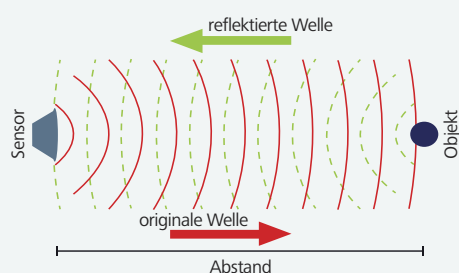
Radarsysteme können gezielt dort angebracht werden, wo der jeweilige Gefahrenbereich der Maschine bzw. des Fahrzeugs überwacht werden soll. Der Detektionsbereich unterteilt sich in mehrere Zonen, so dass der Bediener/Fahrer durch entsprechende Signale über den Abstand zum Objekt bzw. zur gefährdeten Person informiert wird – siehe Abbildung im Kasten unten rechts.

► Ergänzt durch Kamera-Monitor-System besonders wachsam

Radar-Warnsysteme ermöglichen zusätzliche Sicherheit bei der Sichtfeldüberwachung. Je nach System können sie direkt an ein KMS gekoppelt oder unabhängig davon eingesetzt werden.

ACHTUNG: Unbedingt die Einsatzorte und Aufgabengebiete des Fahrzeugs prüfen und Gefährdungsbeurteilung durchführen: Unwegsames Gelände kann zu unnötigen Fehlalarmen führen.

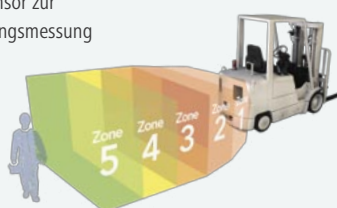
Prinzip Radar (elektromagnetische Wellen)



Vom Radargerät als Primärsignal gesendete elektromagnetische Wellen werden in Lichtgeschwindigkeit vom Objekt reflektiert und als Sekundärsignal wieder empfangen. Aus der gemessenen Zeit zwischen Senden und Empfangen ergibt sich die Entfernung zum Objekt.



Radarsensor zur Entfernungsmessung



Merkmale für Radarsysteme

Bei der Beschaffung sollte u.a. auf die folgenden Ausstattungsmerkmale besonders geachtet und zuvor ein Pflichtenheft mit den vorgesehenen Einsatz-Anforderungen erstellt werden:

- ▶ Mehrstufiges Abstandswarnsystem
- ▶ Einstellbare Erkennungsbereiche/-zonen
- ▶ Geringe Zeitverzögerung bei der Objekterkennung (50ms)
- ▶ Akustisches und/oder optisches Warnsignal
- ▶ Erweiterbar für Zusatzanwendungen (wie zum Beispiel Rückfahralarme)
- ▶ Bodenreflektionsfilter und Verschmutzungs-erkennung zur Reduzierung von Fehlalarmen



Radarsensoren sind robust gegenüber Außenbedingungen. Sie eignen sich auch bei rauer Umgebung, Regen und Dunkelheit.

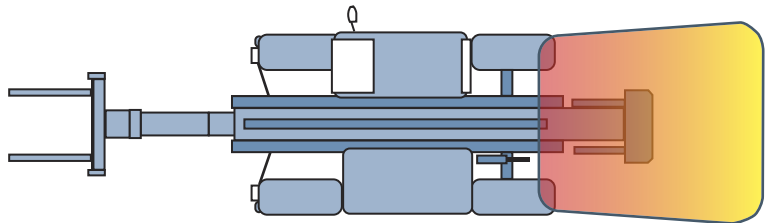
Feste und bewegliche Hindernisse erkennt der Radarsensor mit Hilfe von modulierenden oder pulsierenden Wellen. Es erfolgt eine Warnung an den Bediener/Fahrer als akustisches und/oder optisches Signal.

Eine sich verändernde Entfernung zwischen Maschine und Objekt kann der Bediener/Fahrer erkennen:

- ▶ Eine schneller werdende Tonfolge signalisiert das Näherkommen der gefährdeten Person(en) bzw. der sich in der Gefahrenzone befindlichen Objekte.
- ▶ Die entsprechende visuelle Darstellung der Gefahrensituation erfolgt auf einem Display in der Fahrerkabine.



Anwendungsbeispiel: Das im Frontbereich montierte Radarsystem detektiert den Fahrweg des Containerstaplers. In der Detektionszone befindliche Objekte werden von den Sensoren erkannt.



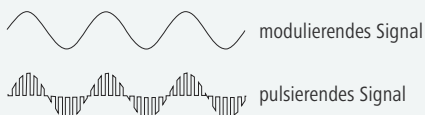
Anwendungsbeispiel: Am Heck montierter Radarsensor an einem Teleskopstapler mit Darstellung der Detektionszone des rückwärtigen Gefahrenbereichs.



Anzeigedisplay zur Warnung des Fahrers

Objektverfolgung (optional)

Die Position eines erkannten Objektes kann je nach verwendeter Radartechnologie exakt oder in Zonen ausgegeben werden. Modulierende Radarsensoren erlauben neben der Positionsbestimmung auch ein Tracking des Kollisionskurses der erkannten Objekte und die Unterscheidung von stehenden und sich bewegenden Objekten.



Zusätzliche Option:
CAN-Bus-fähige Radarsysteme bieten eine Schnittstelle für einen möglichen aktiven Fahrzeugeingriff

3.2.1 Kollisionsvermeidung durch Radar mit Anfahrtsstopp/Geschwindigkeitsreduzierung

Gerade das rückwärtige Anfahren birgt in einem extrem dynamischen Arbeitsumfeld ein hohes Kollisionsrisiko mit herannahenden Fahrzeugen oder noch folgenschwerer mit Personen, die sich zu

Fuß durch die Halle oder auf dem Firmengelände bewegen und im gefährlichen Moment in eine andere Richtung blicken.

Zum gezielten Verhindern derartiger Unfallszenarien koppelt das Assistenzsystem eine Objekterkennung im Fahrweg des Staplers mit einer automatischen Tempo-Drosselung bis zum Stillstand bzw. mit einem Anfahrtsstopp.

Das für Gegengewichtsstapler konzipierte System unterstützt somit den Fahrer/Bediener, der sich auf seinen Arbeitsvorgang konzentrieren kann, besonders auch bei hohem Zeitdruck und/oder monotonen Arbeitsabläufen.

Dennoch bitte beachten: Assistenzsysteme sind keine Sicherheitssysteme. Die Verantwortung liegt beim Fahrer. Er muss weiterhin vorsichtig sein und sich umschaun.



Sicherheit in der Gefahrensituation: Enge Gänge, hohe Ware und dunkle Lichtverhältnisse im Lager erschweren die Sicht des Fahrers. Das Assistenzsystem detektiert den Kollegen hinter dem Stapler und bremst das Fahrzeug automatisch ab.

► Sicherheit beim Starten und Rückwärtsfahren

- 1 Das Assistenzsystem **erkennt statische und sich bewegende Objekte/Personen** hinter dem Stapler und
- 2 **warn**t den Fahrer/Bediener akustisch, optional auch visuell über das Display in der Fahrerkabine (in mehrstufiger Warnung).
- 3 Auch die im Gefahrenbereich befindliche Person wird durch ein akustisches Signal gewarnt (bei Bewegungserkennung im Stillstand, kein Dauerwarnton!).
- 4 Wird im Stillstand des Staplers eine Bewegung erkannt, **verhindert das Assistenzsystem das rückwärtige Anfahren**.
- 5 Angepasst an die jeweilige Situation **erfolgt bei drohender Kollision ein aktiver Bremseneingriff in der Fahrt bis zum Stillstand**.



Zusätzlich zur automatischen Geschwindigkeitsreduzierung und Anfahrverhinderung im Gefahrenfall erhält der Fahrer eine Warnung auf dem Display, welche den Abstand und die Position des detektierten Objektes oder der detektierten Person anzeigt. Dies wird durch die farbliche Markierung des jeweiligen Bereiches hinter dem Stapler erreicht.

Keine Blockade!

Falls erforderlich, kann der Fahrer in engen Bereichen die Freigabetaste betätigen, um den Stapler ungehindert aus dem Stillstand zurücksetzen zu können.



Praxisgerecht anpassbares und zuverlässiges Assistenzsystem:

- Der Erfassungsbereich ist standardmäßig auf die Breite des Hecks ausgelegt und kann bei Bedarf individuell angepasst werden.
- Die Lichtverhältnisse der Umgebung sind für die Funktion des Systems nicht relevant.

3.3 LiDAR-Systeme

► Aktive Kollisionswarnung für Gabelstapler

LiDAR-Systeme sind eine kosteneffiziente Lösung zum gezielten Vermeiden von Unfällen durch Kollisionen.

Hindernisse auf dem Fahrweg des Gabelstaplers werden zuverlässig detektiert und Warnkonzepte sorgen mit akustischen und visuellen Signalen in Echtzeit dafür, dass Fahrer auf eine mögliche Gefahr aufmerksam werden.



Innerbetrieblicher Materialtransport mit Flurförderzeugen



Systemkomponenten eines LiDAR-Assistenzsystem zur aktiven Kollisionswarnung

LiDAR = „Light Detection and Ranging“ liefert als Methode zur Abstandsmessung mittels Laserstrahl sehr genaue Ergebnisse.

► Schlüsseltechnologie für Assistenzsysteme

2D- und 3D-LiDAR-Sensoren eignen sich für die Umgebungserfassung, Lokalisierung und Kollisionsvermeidung. **Dank ihrer kompakten Bauform und ihrer industriellen Schnittstellen ist eine sehr hohe Integrationsfreundlichkeit in das Fahrzeug gewährleistet.** LiDAR-Systeme können kosteneffizient nachgerüstet oder auch direkt in die Fahrzeugsteuerung integriert werden. LiDAR-Sensoren sind im Innen- und Außenbereich, sowie auch bei Dunkelheit performant einsetzbar.



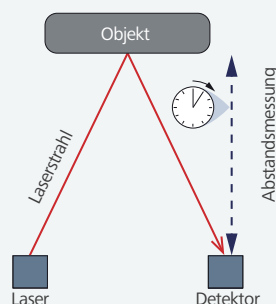
Einfache Nachrüstung für Bestandsfahrzeuge und Flotten – unabhängig von Hersteller oder Baujahr! Das Foto oben zeigt einen am Heck eines FFZ montierten LiDAR-Sensor mit Wetterschutzhaube.

► Effektives Warnkonzept

LiDAR-Sensoren, die am Flurförderzeug montiert sind, überwachen kontinuierlich die Umgebung hinter dem Fahrzeug. Je nach Montageposition der Sensoren ist auch eine Überwachung des Seitenbereichs möglich.

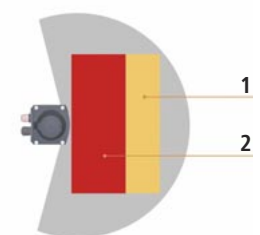
- Der vom 2D-LiDAR-Sensor abgetastete Überwachungsbereich kann in die Überwachungsfelder **1) „Warnung“** und **2) „Stopp“** unterteilt werden.
- Größe und Geometrien der beiden Überwachungsfelder können unterschiedlich sein und parametrisiert werden.
- Jedes Überwachungsfeld ist einem Schaltausgang des LiDAR-Sensors zugeordnet.
- Bei einer Objektdetektion in einem Überwachungsfeld wird das Schaltsignal an die Steuereinheit weitergegeben.
- **Die Steuereinheit verarbeitet die eingehenden Signale des 2D-LiDAR-Sensors und signalisiert entsprechende Ergebnisse wie „Objektdetektion innerhalb des Warnfeldes“ oder „Objektdetektion innerhalb des Stoppfeldes“ über die optischen und akustischen Signalgeber.**

Prinzip LiDAR (gepulster Laserstrahl)



Der Laser emittiert einen gepulsten – d.h. nicht kontinuierlichen, sondern in zeitlich begrenzten Portionen – abgegebenen Lichtstrahl, der vom Objekt reflektiert wird. Der reflektierte Strahl wird von einem Detektor empfangen und die Zeit zwischen Sendung und Empfang des reflektierten Lichtstrahls in eine Entfernungsangabe umgewandelt.

Der gepulste Laser besitzt eine höhere Leistungsdichte als ein Dauerstrichlaser. Die optische Leistungsdichte von LiDAR ist augensicher konzipiert (Laserklasse 1).



Überwachungsfeld unterteilt in 1) Warnung und 2) Stopp



Objektdetektion innerhalb des Warnfeldes: Die Signalleuchte leuchtet gelb, zudem wird ein Warnnton aktiviert.

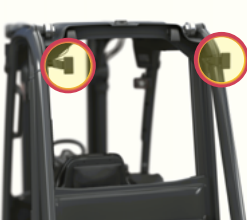
3.4.1 Funk-/Transponder-/Tag-Systeme



Die Fahrzeug-Unit warnt den Fahrer eines Flurförderzeuges durch LED-Leuchten und akustische Signale.



Die tragbare Personal-Unit warnt Personen durch Tonsignale, LED-Leuchten und Vibration vor nahenden Flurförderzeugen.



Sensoren erkennen die Units von Personen und Fahrzeugen im definierten Gefahrenbereich.



Hoher Tragekomfort:
Der Fußgängerwarngurt passt bequem über Warnwesten und macht seinen Träger durch Lichtsignale, Vibrationen und Töne auf herannahende Fahrzeuge aufmerksam.

► Warnen sowohl Fahrer als auch Personen im Gefahrenbereich

Aktive Transpondersysteme auf Funkbasis warnen

- **den Bediener des Fahrzeugs und**
- **die sich der Gefahrenzone nähernden Personen und Fahrzeuge**

durch optische und/oder akustische Signale. Alle Beteiligten können rechtzeitig reagieren: der Stapler stoppen, die Personen den Gefahrenbereich verlassen.

Gewarnt werden alle Personen und Fahrzeuge, die mit einer Warneinheit ausgestattet sind.

Für die Nutzung funkbasierter Erkennungssysteme eignen sich abgeschlossene Betriebsgelände bzw. Unternehmensbereiche mit Einlasskontrolle.

► Erkennen von Personen – auch in verdeckten Bereichen

Funkwarnsysteme können Gefahrenbereiche von bis zu 25m abdecken – auch bei höheren Geschwindigkeiten von bis zu 25km/h. Der gesamte Gefahrenbereich wird rundherum erfasst, eine eindeutige Zuordnung des Warnsignals über im Umkreis befindliche Personen möglich. **Durch die vollflächige Ausbreitung der Funkwellen wird auch eine von Hindernissen verdeckte Person sicher erkannt.**

► Voraussetzungen für eine beidseitige Warnung:

Abgeschlossener Bereich/Betriebsgelände, mit sichergestellter Ausstattung aller Personen und Fahrzeuge mit Warn-Tags:

- Jedes Fahrzeug muss mit einer Unit „**Warneinheit Fahrzeug**“ ausgerüstet sein.
- Jede Person muss eine Unit „**Warneinheit Person**“ (Transponder/Tag) tragen.

Begriffserläuterung:

Transponder = zusammengesetzter Begriff aus „Transmitter“ (Übermittler) und „Responder“ (Antworte).

Tag = Kurzbezeichnung für die Warneinheit/Unit eines Sender-Empfänger-Systems.

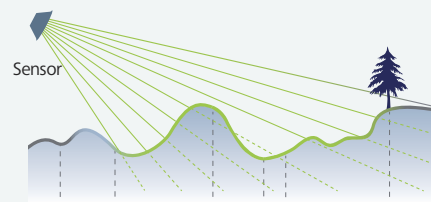
LPS – Local-Positioning-System = Ortungssystem zur Positionsbestimmung von Objekten.

► Detektieren auch bei schlechten Sichtverhältnissen

In Abhängigkeit des Abstands innerhalb einer frei konfigurierbaren Zone (siehe Bild unten) erfolgt die Warnung des Bedieners/Fahrers und der Person/en im Gefahrenbereich automatisch nach festzulegenden Kriterien.

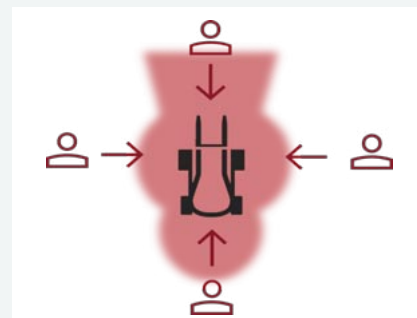
Funkbasierte Rundumerkennung funktioniert auch bei schlechten Sichtverhältnissen, bei Nässe und bei Verschmutzung.

Prinzip Funk (elektromagnetische Wellen) am Beispiel LPS – Local-Positioning-System



Bei Nutzung von **Niederfrequenz-Feldern**: Durchdringung; keine Reflexion; keine „blind spots“

Vom Sender ausgestrahlte Funkwellen werden in Raum- und Bodenwellen unterschieden. An der Erdoberfläche gebeugte Bodenwellen können sich auch in durch Hindernisse versperrte Bereiche ausdehnen.



Für die Zuverlässigkeit sorgt ein breitbandiges Funksignal im 4 GHz-Bereich (Ultra Wideband), das Störungen durch WiFi, Bluetooth oder RFID ausschließt. Dadurch eignen sich funkbasierte LPS für herausfordernde Umgebungen.

Merkmale für Funk-/Transponder-/Tag-Systeme

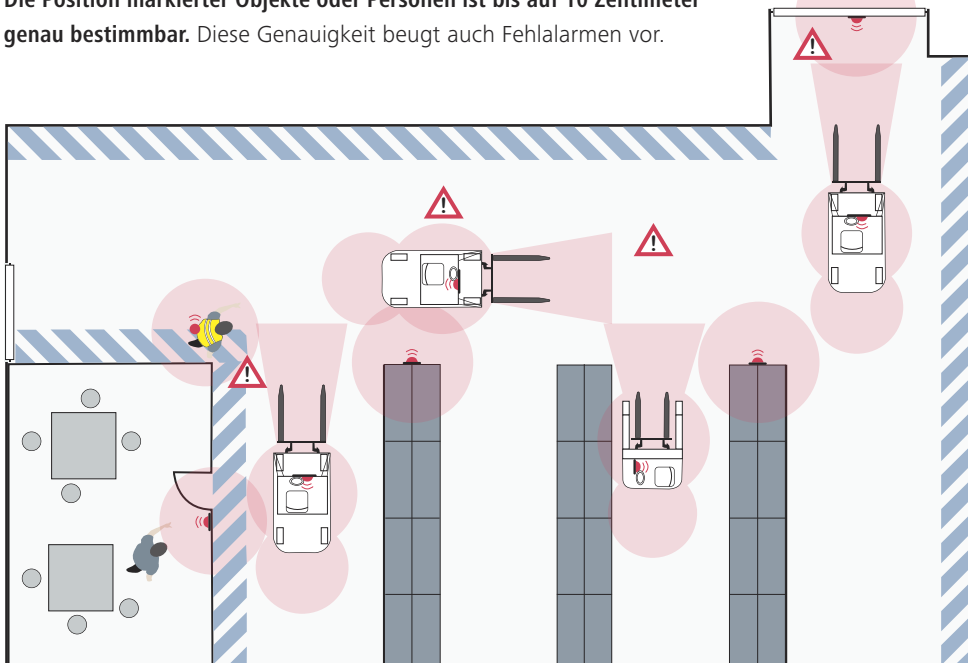
- ▶ Mehrstufiges Personen- und Fahrzeug-Erkennungssystem
- ▶ Konfigurierbare Sicherheitszonen
- ▶ Fahrzeug zu Fahrzeug-Erkennung bis 25 m (abhängig von der Umgebung)
- ▶ Personen-Detektionsbereich bis 25 m
- ▶ Warnung von Personen und Fahrzeugen
- ▶ Anzeige zu Anzahl und Position der Personen im Gefahrenbereich
- ▶ Kein optischer Kontakt von Sensor zu Tag erforderlich
- ▶ Unabhängig von schlechter Sicht, z.B. durch verdeckende Ladung oder Umwelteinflüsse
- ▶ Flexible, schnelle Installation/Nachrüstung

Bei der Beschaffung u.a. oben genannte Ausstattungsmerkmale berücksichtigen. Zuvor ein Pflichtenheft nach Gefährdungsbeurteilung mit den vorgesehenen Einsatzanforderungen erstellen.

▶ Überwachte Schutzzone – Innovatives Assistenzsystem hilft, Gefahren frühzeitig zu erkennen

Überhöhte Geschwindigkeit, kreuzende Personen oder schlechte Sicht: Bei der Arbeit mit Gabelstaplern kann es aus unterschiedlichen Gründen zu Unfällen kommen. Tote Winkel, schwer einsehbare Bereiche und Ablenkung durch Lärm sind ein permanentes Sicherheitsrisiko in der Intralogistik. Für die festzulegenden Gefahrenbereiche können bei dem unten dargestellten System Sicherheitszonen individuell angepasst errichtet werden.

Die Position markierter Objekte oder Personen ist bis auf 10 Zentimeter genau bestimmbar. Diese Genauigkeit beugt auch Fehlalarmen vor.



Für eine passgenaue Sicherheit

Das System erhöht die Sicherheit im innerbetrieblichen Verkehr. Es schaut um Ecken und durch Wände, drosselt Geschwindigkeiten und lässt sich auf jedes Gefahrenszenario einstellen, verhindert Unfälle durch Sicherheitszonen.

Sender werden an Flurförderzeugen, Wänden, Regalen und direkt an den Mitarbeitern platziert und warnen in unterschiedlichen Gefahrensituationen durch Früherkennung: Sachschäden und mögliche Unfälle werden vermieden.

▶ Aktive Assistenzsysteme können optional in die Fahrzeugtechnik eingreifen:

So lassen sich z.B. Geschwindigkeitszonen definieren, in denen das System das Tempo des Fahrzeugs drosselt und den Fahrer darüber informiert. Dadurch können Unfälle zwischen Fahrzeugen und Personen im Produktions- oder Kommissionierbereich und an unübersichtlichen Kreuzungen vermieden werden.



Optional: Eine zusätzliche Kamera-Monitor-Lösung gibt dem Fahrer ein konkretes Bild vom in der Sicherheitszone aufgetauchten Hindernis – hier eine gefährdete Person.

Weitere Lösungen, wie z.B. intelligente Torsteuerungen (Bild unten) können zu einer zusätzlichen Sicherheit und Effizienz im Betriebsablauf beitragen.



3.4.2 LPS-Tag-System – Lösung mit cloudbasierter Datenanalyse-Plattform

LPS-Lösung –

Komponenten im Fahrzeug:



Tablet mit SIM-Daten

Warnt den Fahrer des FFZ akustisch und visuell vor der Anwesenheit und Position einer gefährdeten Person.



LPS-Sensor

Der Sensor ermöglicht die genaue Lokalisierung der mit einem Tag ausgestatteten Person auf den Zentimeter genau.

Komponente für die Person:



Aktiver Tag

Der von den Fußgängern getragene Tag vibriert und leuchtet bei Gefahr.

All-in-One

Für kleinere Fahrzeuge kann die LPS-Technologie in ein einziges Gerät integriert werden.



In einer belebten Umgebung, in der sich Personen und Flurförderfahrzeuge häufig begegnen, ereignen sich schnell Zusammenstöße – insbesondere durch tote Winkel oder unachtsames Verhalten. Mit dem Fokus auf Produktionssteigerung erhöhen Unternehmen oftmals die Geschwindigkeit von Arbeitsprozessen, wodurch die Arbeitsbelastung und gleichsam auch die Unfallrisiken ansteigen.

Auf der LPS-Technologie basierende Tag-Systeme bieten hier eine sinnvolle Lösung:

Sie gewährleisten eine zentimetergenaue Erkennung von Fußgängern – auch ohne direkte Sichtlinie zwischen Sensor und detektiertem Objekt.

Das System ermöglicht eine präzise Echtzeit-Risikobewertung, reduziert Fehlalarme und hebt das Sicherheitsniveau durch Optimierung der logistischen Abläufe. Es passt sich flexibel an unterschiedlichste Szenarien, Umgebungen und Fahrzeugtypen an, wodurch mögliche Schäden und Unfälle deutlich reduziert – und insbesondere die Sicherheit der Personen erhöht werden kann.

► Eigenschaften des LPS-Tag-Systems

Das System

- warnt Fußgänger vor möglichen Gefahren durch herannahende Gabelstapler,
- alarmiert den Fahrer des Staplers vor einer drohenden Kollision und
- zeigt ihm die Anwesenheit und Position der Personen in Echtzeit auf dem Tablet an.

Um Hindernisse zu erkennen, die durch sperrige Lasten oder infrastrukturelle Einschränkungen entstehen können, ermöglicht die präzise und zuverlässige LPS-Technologie vorausschauende Maßnahmen wie beispielsweise die Reduzierung der Gabelstaplergeschwindigkeit.

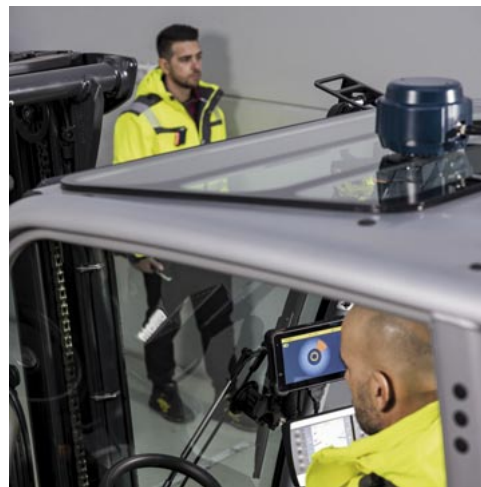
Das System ist flexibel und kann auf zwei Arten konfiguriert werden:

► Adaptiv-Modus:

Das System erfasst jedes Ereignis und bewertet dessen Risikoniveau nach einer adaptiven Logik, wobei es nur dann eine Warnung am Display anzeigt, wenn ein festgelegter Risikogrenzwert überschritten wird.

► Standard-Modus:

Das System warnt vor Gefahren, indem es vordefinierte Bereiche nutzt: Dabei bietet es Warnbereiche sowohl für andere Fahrzeuge als auch für Personen. Der erforderliche Erfassungsbereich kann flexibel in seiner Größe sowie in seiner Form angepasst werden, wobei bis zu 6 Punkte modelliert werden können.



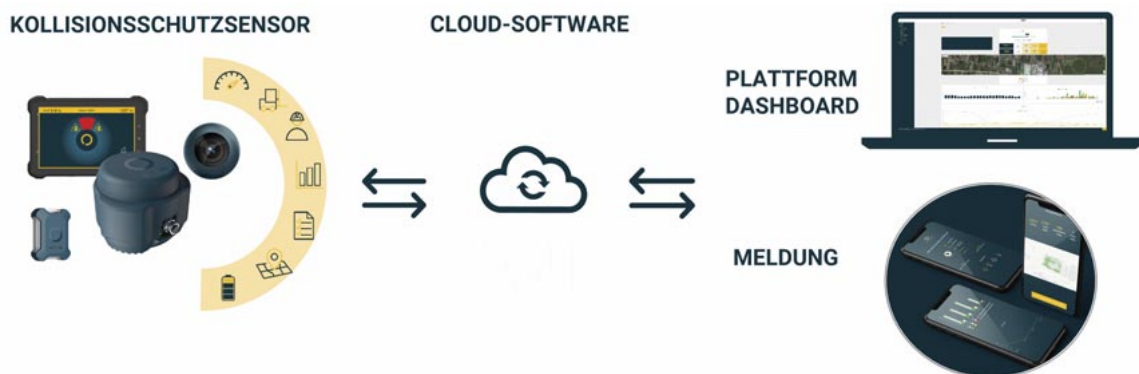
Das LPS in Aktion, installiert auf einem Gabelstapler.

Durch die anschauliche visuelle Darstellung kann der Fahrer die Situation schnell erfassen.

► Effektiver Workflow: Sicherheit und die Bedeutung der Datenanalyse

Die LPS-Technologie bietet präzise und hochwertige Daten, die dem Fahrer/Bediener eine exakte Einschätzung der Risiken bei Interaktionen zwischen Fahrzeugen und Personen (V2P = Vehicle-to-Person) sowie zwischen Fahrzeugen (V2V= Vehicle-to-Vehicle) ermöglichen. Die von den Fahrzeugen gesammelten Daten werden in Echtzeit von einer leistungsstarken Cloud-Software verarbeitet. Diese liefert wichtige Informationen direkt an die Sicherheits- und Logistikverantwortlichen.

Mit übersichtlichen Dashboards, die Berichte, Benachrichtigungen und Präventionsalarme enthalten, können sowohl die Sicherheit als auch die Effizienz im Betrieb gesteigert werden. Die Daten werden zu wertvollen Informationen, die helfen, proaktiv zu handeln und Risiken zu minimieren.



LPS-Technologie

- Auf den **Zentimeter** genaue Erfassung
- **Modellierbare Form und Größe** des Bereichs oder anpassungsfähiger Modus
- Mögliche Verwaltung der Leistungen des Staplers (Relais) und des Systems
- Wiederaufladbares TAG - LED und mit Vibration

Einfache Installation

- Bestehend aus nur zwei Geräten am Stapler, ermöglicht es geringe Montagezeiten und -kosten.
- Möglichkeit, das System auf andere Fahrzeuge zu montieren (bei Fahrzeugstillstand, Vermietung oder Änderung des Fahrzeugparks, usw...)

Konnektivität

- **Direkte, zweiseitige** Datenübertragung in der Cloud-Plattform
- Datenspeicherung auf der Cloud-Plattform
- Kontinuierliche SW- und FW-Aktualisierung
- Fernbetreuung und -unterstützung

Datenanalyse

- Intuitives **Dashboard** mit **ESI-Berechnung** (ESI = Efficiency and Safety Indicator)
- Verarbeitung, Analyse der gesammelten Daten und Berichterstattung **je nach Risikostufe**
- Visualisierung der Zeitfenster, Verfahren und am stärksten gefährdeten Bereiche sowie Flottenmanagement



Integration des LPS-TAG-Systems mit KI-Kamera-Technologie

Das LPS-TAG-System kann mit KI-Kamera-Technologie erweitert werden, wodurch **sowohl Personen, die das Tag tragen, als auch solche ohne Tag** erkannt werden können. Diese Integration überwindet die technischen und Erkennungslimits von allein verwendeten Kameras und fügt dem LPS-TAG-System eine zusätzliche Sicherheitsebene hinzu.

3.5 3D-Kamerasensoren (3D-Snapshot-Vision)

► Objektspezifische Detektion

Die Technologie von 3D-Kamerasensoren ermöglicht es, Objekte mittels einer Aufnahme dreidimensional zu erfassen. Gefahren können objektspezifisch klassifiziert, deren Position und Volumen bestimmt und in Systemen mit Fahrerassistenzaufgaben genutzt werden – wie beispielsweise an Flurförderzeugen in der Intralogistik. Fahrerassistenzsysteme sind gerade dann gefragt und sinnvoll, wenn sich der Fahrer voll auf die Arbeit konzentrieren muss – z.B. beim Umsetzen sperriger Ladungen und in Schmalgängen. Häufig fehlt dem Bediener der komplette Überblick über den Fahrweg/Arbeitsbereich und damit über drohende Gefahren oder Hindernisse in der Umgebung. Bei der Personen-/Objekterkennung in Gefahrenbereichen von FFZ und weiteren mobilen Arbeitsmaschinen kommen folgende Arten von Kamerasensoren zum Einsatz:

- 3D-Time-of-Flight-Sensoren (3D-ToF)
- 3D-Stereokameras mit und ohne Strukturlicht für den Außen- und Innenbereich

Anwendungsbeispiele:

Abbildung 1:
Assistenz bei der Paletten-
entnahme im Hochregal:
Erkennung und Positions-
bestimmung für die Paletten-
aufnahme mittels App



Abbildung 2:
Assistieren im Nahbereich beim Fahren im Schmalgang

Merkmale für 3D-Kamerasensoren (3D-Snapshot-Vision)

Bei der Beschaffung sollte u.a. auf die folgenden Ausstattungsmerkmale besonders geachtet und vorher ein Pflichtenheft mit den spezifischen Vor-Ort-Anforderungen erstellt werden:

- Konzipiert auch für den Einsatz in Außenumgebungen – und/oder für industrielle Anwendungen und Innenbereiche
- Konfigurierbare Detektionszonen zur Vermeidung von Fehlalarmen
- Konfigurierbare Detektion zur Erkennung spezifischer Objekte wie z.B. Paletten
- Mehrstufiges Abstandswarnsystem
- Akustisches und optisches Warnsignal/Feedback
- Aufnahmefunktion der Bilddaten
- Stand-alone 3D-Sensor: intelligente Objekterkennung mit integriertem KMS

Prinzip 3D-Snapshot

Mit jeder Aufnahme wird ein 3D-Bild der Umgebung erstellt. Das ermöglicht eine schnelle Erfassung von 3D-Szenen ohne aufwendige Scanvorgänge und so eine effiziente Umgebungswahrnehmung für mobile Arbeitsmaschinen.



3D-Snapshotaufnahme einer Palette:
Die Entfernung der Objekte zum Sensor wird erkannt und durch unterschiedliche Farbgebung dargestellt.

3.6 Aktive Fußschutzleiste an Mitgängern

► Stoppt den Mitgänger bei Fußkontakt



Die Füße des Bedieners sind bei der Arbeit mit Mitgängern extrem gefährdet!

Fußschutzleisten an Mitgängern verringern das Verletzungsrisiko des Bedieners. **Einen noch effektiveren Schutz vor Fußverletzungen bietet die mit Sensoren ausgestattete aktive Fußschutzleiste.**

Eine integrierte Stopp-Funktion sorgt für wirksame Sicherheit am Arbeitsplatz. Die innovative Fußschutzleiste reagiert sofort, falls das Fahrzeug gegen den Fuß des Bedieners fährt und reduziert das Verletzungsrisiko erheblich.

Handgeführte Mitgänger-Flurförderzeuge werden auch in Kurzform als „Mitgänger“ oder „MFFZ“ bezeichnet.

Die Lösung steht in zwei Varianten zur Verfügung, als „STOP-Version“ und als „STOP&GO-Version“:

- **STOP-Version:** Das Fahrzeug stoppt unmittelbar, sobald der Sensor aktiviert wird.
- **STOP&GO-Version:** Bei Auslösen des Sensors setzt das Fahrzeug einige Zentimeter zurück, um sich vom Hindernis zu entfernen.

Die aktive Fußschutzleiste kombiniert fortschrittliche Sensortechnologie mit einem zuverlässigen Mechanismus. Sie ist einfach zu installieren und passt in jede Arbeitsumgebung – egal ob Lager, industrielle Anlagen, Supermärkte oder andere Betriebsumgebungen.



Bei Berührung der aktiven Fußschutzleiste stoppt das MFFZ umgehend und verhindert Fuß- oder Knöchelverletzungen. Mit der STOP&GO-Funktion springt der Mitgänger zusätzlich ein Stück zurück, um sich von dem Fuß des Bedieners zu entfernen.

Fußschutz bei Fahrzeugen mit Plattform

► Die Füße bleiben im sicheren Bereich

Die im unteren Rahmenbereich des Hubwagens angebrachte Lichtschranke erhöht die Sicherheit des Fahrers, indem sie sicherstellt, dass dieser stets mit seinen Füßen innerhalb der Fahrzeugkontur bleibt.

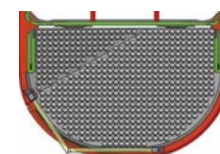


Die Lichtschranke überwacht den Rand der Fahrzeugplattform und verhindert das An- und Weiterfahren, falls ein Teil des Fußes über die Fahrzeugkante hinausragt.

Die Funktion basiert auf Lichtsensoren:

- Sobald die Füße des Bedieners über die Trittbrettkontur hinausragen und dadurch
- die Lichtschranke durchbrochen wird,
- erfolgt die Aktivierung des Systems.
- Das Fahrzeug wird automatisch abgebremst.

Solange die Lichtschranke unterbrochen ist, wird das Anfahren verhindert. Das führt dazu, dass der Fahrer während der Fahrt auf der Plattform innerhalb der Fahrzeugkontur stehenbleibt, was die Gefahr von Klemmungen zwischen Fahrzeug und Umgebung reduziert.



Die Grafiken zeigen Lage und Höhe der Lichtschranke (hellgrün), deren Unterbrechung die Bremsfunktion auslöst.

4 Akustische und optische Warnsignale für Personen in der Umgebung

4.1 Akustische Warnung von gefährdeten Personen

Weitere Lösungen zur Warnung gefährdeter Personen siehe Kapitel 3.4 Funk-/Transponder-/Tag-Systeme (bei abgeschlossenem Betriebsgelände mit Eingangskontrolle).

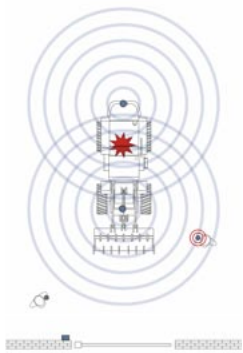


Bild oben: Grafische Darstellung eines Transpondersystems

In vielen Einsatzbereichen von FFZ und anderen mobilen Arbeitsmaschinen ist es sinnvoll, dass nicht nur der Bediener/Fahrer vor Gefährdungssituationen gewarnt wird, sondern auch **Personen, die sich in der unmittelbaren Umgebung aufhalten**, die in den Gefahrenbereich hineinlaufen (wie zum Beispiel Arbeitskollegen oder Passanten) und die ohne Warnung in Gefahr geraten können.

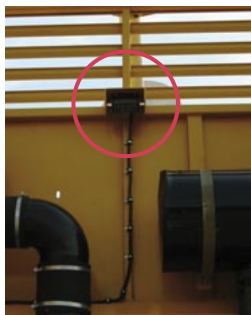
► Gezielt Aufmerksamkeit erzeugen

Zur Verbesserung der Wahrnehmbarkeit von mobilen Maschinen wie FFZ stehen unterschiedliche akustische Warner zur Verfügung, die entweder:

- bei Bewegung (z. B. bei Rückwärtsfahrten) permanent aktiviert sind oder
- situativ aktiviert werden, wenn z. B. ein Sensoriksystem mit intelligenter Software Personen/Objekte detektiert.

Der erzeugte Alarmton wird als „Zischen“ oder „Piepen“ wahrgenommen und kann sich optional an die Umgebungslautstärke anpassen. Während „Zischer“ (Breitbandton-Warner) durch einen gerichteten Alarmton Personen warnen, die sich dem Gefahrenbereich nähern oder sich dort bereits befinden, werden Pieper in der gesamten Umgebung gehört. Daher ist Vorsicht geboten!

„Pieper“ verursachen Lärmbelästigungen, die bei Beschäftigten und Anwohnern Ärger und Stress auslösen. Mögliche Folge: Desensibilisierung gegenüber dem Dauerpiepen – eine reale Gefährdung wird nicht mehr als solche eingeschätzt. Da der Piepton nur schwer lokalisierbar ist, müssen sich gefährdete Personen zunächst orientieren, aus welcher Richtung die Gefahr droht.



Je nach Arbeitseinsatz ist eine Kombination aus KMS und Breitbandton-Warner sinnvoll: Der Fahrer hat den Arbeits-/ Gefahrenbereich im Blick, zusätzlich werden gefährdete Personen akustisch gewarnt.

Vorteile „Zischer“

- Nur in der Gefahrenzone wahrnehmbar
- Weites Frequenzspektrum
- Reduzierte Lärmbelästigungen für Umwelt
- Reduzierter Stress bei Beschäftigten und Nachbarschaft/Anwohnern
- Schnelle Lokalisierbarkeit
- Optional durch Sensor aktivierbar

Foto rechts: **Kombination aus Radar und Zischer.** Das Radarsystem **warnt den Fahrer** mittels akustischer und optischer Anzeige über Personen im Detektionsbereich. Der Breitbandton-Warner **warnt gefährdete Personen** in Fahrzeugnähe durch einen akustischen Alarm.



4.1.1 Breitbandton-Warner

► Umgebung gezielt warnen – unnötige Lärmbelastung vermeiden

Breitbandton-Warner verursachen weniger Lärmbelastung.

Eindringlich alarmierende Zischsignale werden dort gehört, wo es darauf ankommt: im direkten Gefahrenbereich der mobilen Maschine.

Für die Beschäftigten, Anwohner und Passanten reduziert sich der (Dauer-)Stress durch schrille Pieptöne.

Der Bediener/Fahrer wird nicht dazu verleitet, das Warnsystem auszuschalten, um seine Nerven zu schonen. Es besteht eine geringere Gefahr für eine Desensibilisierung gegenüber Warnsignalen.

► Richtung der Gefahrenquelle schnell erfassen

Breitbandton-Frequenzen vermitteln eine Richtungsinformation an das Ohr und ermöglichen dem Hörer hiermit eine bessere Lokalisierung des Tons. So erhält er Zeit, der Gefahr auszuweichen.

► In vielen Bereichen einsetzbar

Sinnvolle Einsatzbereiche von Breitbandton-Warnern sind Flurförderzeuge, Teleskopstapler, Nutzfahrzeuge, weitere mobile Arbeitsmaschinen wie Gepäckfahrzeuge auf Flughäfen und land- oder forstwirtschaftliche Maschinen.

Entsprechend der vielfältigen Einsatzbereiche kommen unterschiedliche Modelle von Breitbandton-Warnern zum Einsatz.

Die Anforderungen an Teleskopstapler in geschlossenen Lagerhallen oder Scheunen sind anders zu beurteilen als beispielsweise an Gabelstaplern in Produktionsumgebungen oder auf einem Flughafen – und ebenfalls anders als an Mitnahmestaplern, die in stark frequentierten innerstädtischen Bereichen Baustoffe entladen.

Prinzip Breitbandton

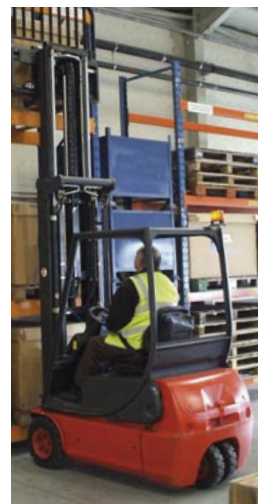
Breitbandrauschen – auch als „weißes“ Rauschen bezeichnet – entsteht durch die Komposition mehrerer Frequenzen. Es wirkt als verdeckender Schall, indem Tonimpulse im Rauschen „verschwinden“.

Durch entsprechendes Einstellen der Schallpegelverhältnisse wird die Mithörschwelle auf das benötigte Niveau gesetzt.

Signifikant für die menschliche Wahrnehmung des so erzeugten Tons sind die

- räumliche Begrenzung und
- eine schnelle Lokalisierbarkeit.

Als Warnton eingesetzt kann das Breitbandrauschen so eingestellt werden, dass sich die Lautstärke an den Geräuschpegel der Umgebung anpasst.



Breitbandton-Warner unterstützen Gabelstaplerfahrer beim sicheren Rangieren und Fahren.

Durch das breite Frequenzspektrum kann eine Person in der Gefahrenzone sofort lokalisieren, aus welcher Richtung das Geräusch kommt, ob und wie schnell die Gefahr sich weiter nähert.

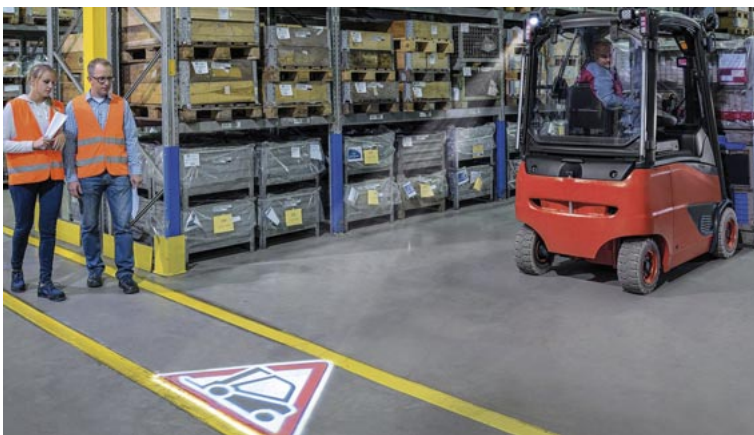
Technische Optionen:

Bei der Auswahl des geeigneten Systems spielt u.a. der Lärmpegel in der Umgebung eine Rolle. Für einige Anwendungsbereiche empfiehlt sich daher eine automatische Anpassung der Warnton-Lautstärke: Die Warnintensität erhöht sich, sobald dies erforderlich ist.

4.2 Optische Warnung von gefährdeten Personen

Fahrweg-Warneinrichtungen

Unübersichtliche Bereiche wie enge Regalgänge und schwer einsehbare Kreuzungen erschweren es Fußgängern, einen sich nähernden Stapler rechtzeitig zu sehen.



Mit dieser Lösung haben Flurförderzeuge ihr Warnschild immer und überall dabei und entschärfen aufmerksamkeitsstark gefährliche Situationen – auch an schwer einsehbaren Kreuzungspunkten.

Erst das Warnschild, dann der Stapler

Im Abstand von rund vier Metern projiziert der Spot ein rot-umrandetes Gefahrendreieck mit Staplersymbol auf den Boden. Bei Rückwärtsfahrt schickt das Fahrzeug dieses Zeichen voraus und zeigt so klar die Fahrtrichtung des Staplers an. An Ecken und Einfahrten können kreuzende Fußgänger und Staplerfahrer frühzeitig reagieren. Der Spot ist so montiert, dass Passanten und andere Fahrer nicht geblendet werden.

Gefahrendreieck

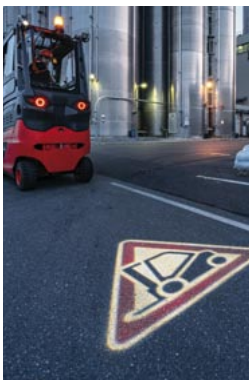
Motiv, Größe und die Bewegung des Symbols erregen eine sofortige Aufmerksamkeit: Personen weichen automatisch zurück!



Form und Farbe sind bewusst gewählt:

Auf der ganzen Welt wird das rote Gefahrendreieck auf weißem Grund intuitiv verstanden.

► 4.2.1 Truck Spot – immer dabei



Das projizierte Warnschild fährt bei Rückwärtsfahrten voran.

Einfache Nachrüstung an Gegengewichts- und Schubmaststaplern: Der Truck Spot ist ab Werk und als Nachrüstsatz erhältlich.

Optische Warnsignallösungen wie der sogenannte Truck Spot kündigen das nahende FFZ durch ein eindeutiges und vorausgehendes Lichtsignal an. Statische Warnschilder erhöhen zwar die Achtsamkeit und warnen vor möglichen Gefahren, sind aber in der konkreten Situation nicht immer eine Hilfe. Mit dem Truck Spot hat das Flurförderzeug sein Warnschild immer und überall dabei und entschärft brenzlige Situationen, bevor sie entstehen.

Stärkere Warnwirkung

Am Rahmen des Fahrerschutzdaches montiert, projiziert das Warnlicht ein eindeutiges Signalzeichen hinter dem FFZ auf den Fußboden und warnt Fußgänger und andere Fahrzeuge: Mit kräftigen Kontrastfarben sorgt das projizierte großformatige Warnschild für eine starke Alarmwirkung, die bei den Gefährdeten sofort ankommt und verstanden wird.

Prinzip optisches Warnsignal



1. Visuelle Lösung: Lichtspots und Projektionen funktionieren rein visuell und sind für alle Beteiligten prägnant und klar verständlich. Daher werden sie auch in lauten Arbeitsumgebungen wahrgenommen, ohne selbst den Geräuschpegel zu erhöhen oder zu irritieren. Das bringt zusätzliche Sicherheit.

2. LED-Technologie: überzeugt durch eine hohe Langlebigkeit mit einer Einsatzdauer von mehr als 20.000 Stunden.

► 4.2.2 Blue Spot und Red Spot

Laute Geräusche lenken ab, sie können wichtige Warnsignale übertönen. Das kann gefährliche Unfälle auf dem Werksgelände verursachen. Fahrwegwarneinrichtungen in Form von signalfarbenen Lichtspots ermöglichen eine wirkungsvolle optische Warnung für Fußgänger und erhöhen im Fahrbereich, auch an unübersichtlichen Kreuzungen die Sicherheit im Betrieb.

Das LED-Licht projiziert einen sich mit dem Stapler bewegenden blauen oder roten Warnpunkt direkt auf den Fußboden. Dadurch werden Fußgänger und andere Staplerfahrer vor herannahenden Fahrzeugen gewarnt und die Aufmerksamkeit auf den fahrenden Stapler gelenkt.

Die Praxis bestätigt eine hohe Akzeptanz bei Fahrern/Bedienern und den Personen im Umfeld des Staplers.

Nicht zu übersehen

Der Spot besteht aus zwei blendfreien, lichtstarken LED-Leuchten. Diese sind so einstellbar, dass sie entweder konstant leuchten – oder sich dynamisch beim Fahren einschalten. Sowohl vorwärts als auch rückwärts fährt der Licht-Spot dem Stapler voraus und ist für alle deutlich erkennbar.



Frühzeitige Ankündigung: Der vorausleuchtende auf den Boden projizierte blaue oder rote Warn-Spot ist kontraststark – ohne zu blenden – und lässt den Kollegen Zeit zum Ausweichen.

Systemeigenschaften

- LED-Licht mit rotem oder blauem Licht-Spot oder mit blauem Richtungspfeil
- IP69K-Schutzklasse für den Einsatz im Freien und für Hochdruckreinigung
- Einfache Anbringung am Fahrerschutzdach Rahmen mit universeller Halterung

- LED-Technologie für eine blendfreie hohe Lichtstärke bei geringem Stromverbrauch
- Hohe Lebensdauer durch sehr niedrige Betriebstemperatur
- Robust und unempfindlich gegenüber Erschütterungen und Vibrationen

Auch die Lichtspots und projizierten Warnlinien sind ab Werk und zur Nachrüstung erhältlich. So können auch bestehende Flotten mit optischen Warnsignalen ausgestattet werden.

► 4.2.3 Red/Blue Warning Lines

Für mehr Sicherheit im Seitenbereich des Staplers: auf den Boden projizierte rote (optional blaue) Lichtstreifen auf beiden Seiten des Fahrzeugs markieren wichtige Sicherheitszonen.

Durch einen Mindestabstand werden potenzielle Gefahrenbereiche neben dem Stapler deutlich visualisiert, um Personen davon abzuhalten zu dicht an den Stapler heranzutreten.

Die Warning Lines können neben roten auch mit blauen Lichtstreifen verwendet werden. Somit eignet sich diese Technologie für eine Vielzahl von Anwendungen und Umgebungen.



Je nach Einsatzbereich kann es sinnvoll sein, verschiedene optische Warneinrichtungen am Stapler anzubringen, wie links im Bild Warning Lines plus Truck Spot, um für noch mehr Sicherheit im Arbeitsablauf zu sorgen.

5

Intelligente Software, Künstliche Intelligenz für mobile Maschinen

► **KI-Definition** nach der am 1. August 2024 in Kraft getretenen EU KI-VO (KI VO / KI-Verordnung = AI Act / Artificial Intelligence Act)

Artikel 3 (1): Ein „KI-System“

ist ein maschinengestütztes System, das für einen in unterschiedlichem Grade autonomen Betrieb ausgelegt ist und das nach seiner Betriebsaufnahme anpassungsfähig sein kann und das aus den erhaltenen Eingaben für explizite oder implizite Ziele ableitet, wie Ausgaben wie etwa Vorhersagen, Inhalte, Empfehlungen oder Entscheidungen erstellt werden, die physische oder virtuelle Umgebungen beeinflussen können.

► KI-Einsatzbeispiel Unfallschwerpunkte durch Data Analytics erkennen

Neben der Unterstützung des Fahrers (Kapitel 5.2) können mittels Deep-Learning Unfallschwerpunkte erkannt werden. Hierzu werden bei jeder Detektion einer potenziellen Kollision anonymisiert das Datum, die Uhrzeit und die GPS-Position des FFZ erfasst.

Abhängig von der Datenmenge und deren Speicherzeit können „Hotspots“ ermittelt und präventive Maßnahmen eingeleitet werden (z. B. verbesserte Einsehbarkeit und/oder ein Einbremsen des FFZ).

Der Einsatz von Software, vernetzten Systemen und KI-basierenden Lösungen durchdringt die Praxis. Intralogistik 4.0-Methoden werden intensiv weiterentwickelt und vorangetrieben – das gilt sowohl für branchenspezifische als auch für branchenübergreifende Lösungen bei Anwendungen in der Personen- und Objekterkennung und zur Prozessverbesserung.

Während Kamera-/Sensorsysteme, entsprechend ihren anforderungsbedingten Spezifikationen, unabhängig voneinander an gleichen Aufgaben wirken, ermöglichen digitalisierte Prozesse weitergehende und vernetzende Lösungswege.

Digitale Prozesse können Informationen von mehreren Sensoren integrieren. Die parallel erfassten Messdaten von z.B. einer Kamera, einem Ultraschallsensor und einem Radarsystem werden zeitgleich ausgewertet. Die Überlagerung der Sensorsignale steigert die Zuverlässigkeit in der Erkennung von Gefahrensituationen über die Vielzahl möglicher Umgebungsszenarien. Mit dem Ergebnis kann ein vorher definierter Systemeingriff ausgelöst werden – zum Beispiel ein automatisch herbeigeführtes Brems- oder

Ausweichmanöver, um erkannte Personen zu schützen und das System wieder in einen sicheren Zustand zu bringen.

Digitalisierung liefert die Basis, gleichzeitig

- KI-basierende Algorithmen einzusetzen,
- Maschinen „intelligenter“ und sicherer zu machen sowie eine
- zunehmende Automatisierung von Geschäfts- und Arbeitsprozessen zu ermöglichen.

Digitalisierung schafft wertschöpfende Effekte durch Prozessoptimierung. Sie unterstützt und beschleunigt permanente Veränderungen. Dabei führt sie neue Formen in der Zusammenarbeit herbei.

► KI (Künstliche Intelligenz)

Oberbegriff für SW-Programme zur Simulation von kognitiven Fähigkeiten und menschlicher Intelligenz (Wahrnehmen, Lernen, Anpassen, Schlussfolgern, Agieren) für die Automatisierung.

► ML (Maschinelles Lernen/Machine Learning)

Teilgebiet der „KI“; Algorithmen, die aus großen Datenmengen Muster erlernen, sich optimieren und Lösungen eines bestimmten Problems finden (ohne dass der Lösungsweg explizit programmiert wurde). Beispiel: aus gelernten Bilddaten Objekte erkennen.

► Deep Learning (Methode der KI)

Teilgebiet des „ML“. Deep Learning verwendet „tiefe“ vielschichtige neuronale Netze, die aus großen Datenbeständen lernen. Ermöglicht u. a. die Klassifizierung detektierter Objekte. Charakteristische Dopplereffekte unterscheiden Personen von anderen Objekten. Bei Dopplereffekten handelt es sich um wahrnehmbare Frequenzänderungen bei Annäherung bzw. Entfernung eines vorbeifahrenden Fahrzeugs.

5.1 Künstliche Intelligenz (KI)

► Aufgaben schnell, fehlerfrei und automatisiert lösen

Künstliche Intelligenz (KI) beschäftigt sich als Teilgebiet der Informatik mit der Simulation menschlicher Intelligenz und kognitiver Fähigkeiten (Kompetenz, Informationen aus der Umwelt wahrzunehmen und zu erkennen), um „intelligentes“ Verhalten bei Maschinen und Fahrzeugen zu ermöglichen.

Mit Hilfe großer Datenmengen ermöglicht KI Maschinen, **schnell und automatisiert plausible Entscheidungen zu treffen**. Um selbständig zu agieren, verarbeiten und analysieren Algorithmen die vom System gemachten Erfahrungen, können sich an diese erinnern und **aus Versuch und Irrtum lernen**.

Als Ziel für eine jeweilige KI wird die Fähigkeit angestrebt, dass die Maschine in ihrem Handlungsfeld auf alle möglichen Herausforderungen reagieren kann, sich „intelligent“ verhält.

Dabei können KI-basierende Steuerungen weitestgehend autonom mit ihrer Umwelt agieren und Entscheidungen treffen. Sie müssen beispielsweise **im Notfall eine gefährdete Person sicher erkennen und Schutzmaßnahmen wie z.B. Bremsen einleiten**.

Hinsichtlich der Betriebssicherheit wird hier juristisches Neuland betreten, wenn es darum geht, die **Rahmenbedingungen von KI-Systemen zu bewerten**.

► Generell wird ein KI-System in der Trainingsphase angelernt. In der Betriebsphase erfolgt keine weitere Selbstständigkeit.

► Neuronale Netze

Während klassische Software mithilfe vom Programmierer manuell erstellter Anweisungen Kontrollstrukturen ermöglicht und bewusst einpflegt, ersetzt ein KI-System diese klassisch erstellten Programmierungsabschnitte durch selbstgelernte und erstellte neuronale Netzstrukturen.

Neuronale Netze stellen eine der mächtigsten Algorithmenfamilien der KI dar. Sie lernen aus Trainingsdaten komplexe Zusammenhänge, die für den Menschen nicht ohne weiteres nachvollziehbar sind. Neuronale Netze können Muster erkennen und durch Erhebung von Daten im Betrieb in einer nachgelagerten Trainingsphase verbessert werden. Beim Einsatz mehrerer Netze können sich diese in der Trainingsphase gegenseitig verbessern. Unterschiedliche Kamera-/Sensoriksysteme erfassen und liefern der KI die benötigten Informationen zur Weiterverarbeitung und zum Weiterlernen.

Eine für die Personen- und Objekterkennung besonders relevante KI-Anwendung wird als Machine Vision oder Vision AI bezeichnet.

Machine Vision erfasst und analysiert visuelle Informationen mit 2D- und 3D-Kameras und kann mit dem menschlichen Sehvermögen verglichen werden – sie ermöglicht einer Maschine, quasi sehen zu können.

Ziel ist zum Beispiel vor einer möglichen Kollision, die erfassten Informationen für Schlussfolgerungen zu nutzen und einen Maschineneingriff zu ermöglichen, um wieder eine sichere Situation herbeizuführen.

► KI-Systeme sind von ihren Daten abhängig

Zum Anlernen bedienen sich KI-Systeme umfangreicher Daten verschiedener Herkunft:

- den **Basisdaten**,
- den **kundenspezifischen Daten**, die im Einsatz erkannte Schwächen minimieren
- den **Metadaten**, die Auskunft über die Eigenschaften der Datensätze geben.

Im Zusammenhang mit KI – insbesondere im maschinellen Lernen – spielt „Konfidenz“ eine wichtige Rolle.

Sie beschreibt, wie sicher ein Modell bei seinen Vorhersagen ist.

Zum Beispiel könnte ein KI-Modell bei der Bildklassifikation vorhersagen, dass ein Bild mit 90% Konfidenz eine Katze zeigt. Konfidenzwerte helfen dabei, die Unsicherheit eines Modells zu verstehen, was besonders wichtig ist, um zu entscheiden, ob man einer Vorhersage vertrauen kann, oder ob zusätzliche Überprüfung nötig ist.



Ein sicheres KI-System bedarf neben der sicheren KI auch eine sichere Hardware- und Softwareumgebung.

In einer **Black Box** verarbeiten KI-Algorithmen große Datenmengen, bringen diese in Verbindung und ziehen daraus definierte Schlüsse. Obwohl die Ziele für die Daten-Ein- und Ausgabe bekannt sind, können die Verarbeitungsschritte innerhalb des Systems oft nicht erklärt werden, da sie quasi in einer schwarzen Kiste stattfinden, in die nicht hineingeschaut werden kann. Der User bekommt eine Lösung, erfährt aber nicht wie diese erreicht wird.

Ziel ist die **White Box**, ein erklärbarer Ansatz. Mittels Erläuterungsinterface bekommt der User Antworten auf die Fragen, warum und mit welcher Wahrscheinlichkeit eine Entscheidung getroffen wurde. Er kann verstehen und nachvollziehen, wieso die KI etwas auf eine bestimmte Art und Weise entscheidet.

MLOps

(Machine Learning Operations) sind eine Kernfunktion des Machine Learning Engineering. Diese legen den Schwerpunkt auf die Prozessoptimierung bei der Überführung von Machine-Learning-Modellen in die Produktion sowie auf deren anschließende Wartung und Überwachung.

5.1.1 Sichere und zertifizierbare KI

Für aktive Assistenzsysteme mit Eingriff in die Fahrzeugbeschleunigung oder Bremse sowie für die Automatisierung von Arbeitsprozessen an Maschinen und gelenkten Fahrzeugen nimmt die KI zunehmend eine zentrale Rolle ein.

Klassische Ansätze für die Qualifizierung der getroffenen Entscheidung stoßen auf das Problem, dass die Entscheidung einer KI nicht auf transparenten Algorithmen basiert, sondern auf das Einbeziehen von Millionen Parametern, die über einen Trainingsprozess bestimmt

wurden. Dies erschwert die Vorhersage einer KI-Entscheidung (Black Box Ansatz, siehe Text links außen). Für die Qualifizierung dieser Zuverlässigkeit müssen Ansätze gefunden werden, die eine statistische Aussage über das Verhalten einer KI ermöglichen. Neben dem EU AI Act (Gesetz über künstliche Intelligenz) entstehen erste Normen und Normentwürfe, die den Einsatz einer sicheren KI beschreiben.

Aus diesem lassen sich zusammenfassend 6 wichtige Qualitätskriterien ableiten:

► **Qualitätskriterien einer sicheren KI** (Auszug gemäß Art.10 KI-VO, Einsatz von Hochrisiko-KI-Systemen)

1. Fairness & Bias

Die Ergebnisse des KI-Modells müssen auf einer fairen und verzerrungsfreien Entscheidungsfindung beruhen (Bias = Verzerrungen). Dies erfordert eine gleichverteilte Repräsentation des intendierten Anwendungsfalls im Trainingsdatensatz (z. B. Geschlecht, Alter, Nationalität, Verdeckungen, etc.).

2. Transparenz & Erklärbarkeit

Die Transparenz muss sicherstellen, dass eine Entscheidung (z. B. eine erkannte Person) auf Merkmalen basiert, die eine Person definieren (wie Kopf, Arme, Beine und nicht beispielsweise anhand der Farbe der Kleidung).

3. Datenmanagement & Qualität

Die Leistungsfähigkeit eines KI-Modells wird über die verwendeten Trainingsdaten definiert. Daraus ergeben sich hohe Qualitätsanforderungen an die gewonnenen Daten, um die Anwendungsfälle und Anforderungen des Kunden abzudecken. Darüber hinaus müssen insbesondere Daten, die Personen enthalten, gemäß der DSGVO gehandhabt werden.

4. Zuverlässigkeit & Sicherheit

Der KI-Entwicklungsprozess muss einem definierten Ablauf folgen (MLOps = Machine Learning Operations, siehe Text links unten) und Qualitätsmerkmale erfüllen. Der Betrieb des KI-Systems muss zudem auf zuverlässiger und unterbrechungsfreier Hard- und Software erfolgen.

5. Performance & Funktionalität

Ein KI-System muss die definierten Erkennungsraten unter den spezifizierten Rahmenbedingungen erreichen, die für diesen spezifischen Anwendungsfall definiert wurden.

6. Robustheit & Sicherheit

Alle Schritte der Modellerstellung müssen vor Cyber-Angriffen geschützt werden. Darüber hinaus muss die KI so robust wie möglich ausgelegt werden, um unter anderem mit absichtlichen Täuschungen umgehen zu können.

► Betrachtung eines kompletten Systems

Die Erfüllung der KI-Qualitätskriterien erfordert neben hohen organisatorischen Anforderungen, wie der Implementierung von entsprechenden Prozessen und einem darauf ausgerichteten Qualitätsmanagement, auch ein hohes Maß an Dokumentation und einen sehr hohen Aufwand für die Validierung.

Über definierte Testdatensätze, die möglichst umfassend und genau den Parameterraum des

angestrebten Einsatzes der KI beschreiben, kann eine Nachweisführung gelingen.

Abbildung rechts:
SAFE AI Ethernet-Kamera
mit umfangreichen
Hard- und Software Safety
Features sowie einem
sicheren KI-Personennetz



Für die Qualifizierung einer KI-Kamera und letztlich auch deren Zertifizierung muss das gesamte System, bestehend aus KI-Modell, Hard- und Software betrachtet werden. Hieraus darf keine Gefahr ausgehen. Es muss gewährleistet sein, dass sowohl die Funktion des KI-Modells als auch die Kommunikation zum Fahrzeug funktional sicher erfolgt.

Welche Daten sind relevant?

Zum Trainieren von z. B. Machine Learning Modellen benötigen wir Trainingsdaten, Validierungsdaten und Testdaten.

► **Trainingsdaten** lernen das neuronale Netz an. Über den Trainingsdatensatz wird die Anpassung der Gewichte des Netzes antrainiert, d. h. das Netz lernt aus diesen Daten.

► **Validierungsdaten** werden während des Trainingsprozesses genutzt, um die Loss-Function (Verlustfunktion) zu minimieren. Mit diesem Datensatz wird die bereits erreichte Performance gemessen und idealerweise noch vorhandene Schwächen ermittelt, z. B. kniende Personen werden nicht mit hoher Konfidenz erkannt. Im nächsten Trainingslauf kann dann auf diese Merkmale (auch als Corner Cases bezeichnet) hin weiter trainiert werden, bis das Netz insgesamt eine hohe Konfidenz erreicht hat. (Ergänzende Information siehe rechte Spalte)

► **Testdaten** werden nach Ende des Trainings für die Verifikation herangezogen. Sie dienen der externen, unabhängigen Testung des neuronalen Netzes und kommen typischerweise vom Kunden oder einer Zertifizierungsstelle. Der Algorithmus kennt diese Daten nicht.

Welche Datenmenge wird benötigt?

Die Datenmenge hängt von mehreren Parametern und der Heterogenität des Anwendungsfalls ab.

Mit jedem Parameter wächst die Datenmenge um eine Dimension und erreicht schnell eine Anzahl von über einer Million. Am Beispiel der Personenerkennung wird schnell klar, dass bereits für einen kleinen Teil der denkbaren Parameter, zum Beispiel Sichtwinkel, Rotation, Verdeckung, Pose, Geschlecht, Bekleidung, Umgebungsverhältnisse wie Licht, Regen, Schnee, etc. hunderttausende Bilder erforderlich werden. Mit jedem weiteren Parameter steigt die Anzahl der möglichen Kombinationen um eine Dimension.

Da es in der Praxis schwer sein wird, alle Kombinationen des Parameterraums abzudecken, werden vermehrt synthetische Daten verwendet, die durch moderne Rendering-Software bereits sehr nah an reale Daten herankommen.

Zumindest für die Validierung oder das Testing eignen sich synthetische Daten und es kann nachgewiesen werden, dass das sogenannte „Reality Gap“ (Lücke zwischen Bildern aus der realen Welt und synthetischen Bildern) sehr gering ist.

Data Transparency:
Anbieter Safety relevanter KI-Systeme werden verpflichtet, die Quellen ihrer Daten transparent darzustellen. Die Verwendung von vortrainierten öffentlich verfügbaren KI-Modellen als Basis fällt somit aus.

Der Validierungsdatensatz muss die sogenannte ODD (Operational Design Domain) gleichverteilt repräsentieren, um sicherzustellen, dass der Trainingsprozess zu einem sinnvollen Ergebnis führt. Während des Trainings werden diese Daten unter anderem dazu genutzt herauszufinden, ob sich das KI Model über die Trainings-Epochen hinweg verbessert.

5.2 Beispiele für Objektdetektion mittels künstlicher Intelligenz (KI)

► Kamerabasierte Kollisionswarnung

360°-Rundumsichtsystem mit Objekterkennung durch angelernte neuronale Netze



Systemkomponenten: Ethernet-Kameras, Recheneinheit und Touchmonitor

Die Kamerasysteme mit integrierter Kollisionswarnung basieren auf der Anwendung von künstlicher Intelligenz. Mithilfe sogenannter künstlicher neuronaler Netze werden verschiedenste Objekte durch Kamerabilder erkannt und klassifiziert.

Neuronale Netze lernen durch eine große Anzahl an Beispielbildern bestimmte Objektklassen anhand ihres Aussehens zu identifizieren. Dies können beispielsweise Personen und Objekte im Einsatzbereich der FFZ sein. Die Anzahl der benötigten Beispiele zum Anlernen/Trainieren des Systems hängt dabei vom gewünschten Anwendungsfall ab. Mit dieser entsprechenden Anzahl an Beispielbildern lassen sich auch Personen und Objekte in anderen Branchen und Anwendungsfällen erfassen.

Das angelernte neuronale Netz kann dadurch in Echtzeit die statischen und dynamischen Objekte im Kamerabild erkennen und deren Position bestimmen (Beispiele für Systemkomponenten s. Abbildung links).

► Klassifizierung bei KMS

Vor besonders gefährdeten Personen oder Objekten wird der Fahrer spezifisch akustisch und/oder visuell gewarnt.

Um die Rate unnötiger Fehlalarme zu minimieren wird er hingegen vor nicht angelernten Objektklassen, wie Schildern, Regalen und sonstigen statischen Objekten nicht gewarnt.

In Zusammenarbeit mit einer Recheneinheit und implementierter Anwendungs-Software (neuronales Netz) kann ein KMS zu einer aktiven Sicherheitsunterstützung für den Fahrer werden.

Das KMS erkennt die klassifizierten Objekte und Personen im Kamera-bildausschnitt – siehe Abbildungen rechts und in linker Spalte.



Der Fußgänger wird vom System erkannt, als Person klassifiziert und durch gelbe Rahmenlinien deutlich markiert.



Die am FFZ montierten und damit bekannten Kamerapositionen werden herangezogen, um eine ausreichend genaue Entfernungseinschätzung abzugeben, die eine rechtzeitige Warnung möglich macht. Voraussetzung dafür ist ein einmaliger Kalibriervorgang bei Montage der Kameras.

Visualisierte Warnzonen definieren, ab wann das System Objekte und Personen detektiert und den Fahrer warnen soll. Diese können flexibel und individuell konfiguriert werden.

Das System kann anwendungsfallspezifisch auf weitere neue Objektklassen „angelernt“ bzw. „trainiert“ werden, sodass die Lösung in vielen unterschiedlichen Branchen und Bereichen eingesetzt werden kann.

In Kombination mit Radar-/ Ultraschallsensoren oder Stereokameratechnologien können weitere Verbesserungen zur Erkennung von Objekten oder Personen erreicht werden.

► Sicherheit mit Deep Learning Technologie

Kamerabasierte Kollisionswarnung durch eingebettete (embedded) KI findet ein immer größeres Spektrum an Anwendungsmöglichkeiten bei unterschiedlichen mobilen Arbeitsmaschinen und Nutzfahrzeugen in verschiedenen Bereichen und Umgebungen.

Überall dort, wo sich Personen/Objekte in dynamischen Prozessen befinden, besteht ein besonders hohes Gefährdungspotenzial. Neben Klassifizierung und Positionsbestimmung von detektierten Objekten kann die eingebettete KI zusätzlich Bewegungsverläufe errechnen und drohende Kollisionen vorhersehen.

Intelligente Bewegungserkennung

Durch die über Deep-Learning-Prozesse speziell entwickelte KI werden die Bilder der Kamerasensoren ausgewertet und der zukünftige Bewegungsverlauf der gefährdeten Objekte errechnet. Parallel dazu wird u.a. auch die Bewegungsrichtung des eigenen Fahrzeuges bestimmt. Überschneiden sich die beiden Vektoren/Bewegungslinien, warnt das System den Fahrer vor einer Kollisionsgefahr.

Erweiterter Detektionsbereich

Der Detektionsbereich der Kamera kann durch eine integrierte KI deutlich erweitert werden, sodass z.B. auch Objekte/Personen seitlich der Fahrzeugfront und sogar in der zweiten Reihe, wie beispielsweise hinter parkenden Autos, detektiert werden.

Je nach System und Anwendung kann die KI-Software direkt in den Sensor oder in eine zwischengeschaltete Steuerbox appliziert werden.



Bild oben:
Intelligente Kamera – Beispiel einer Ethernetkamera mit Personen-/Objekterkennung direkt auf der Kamera ohne zusätzliche Hardware.

**Anwendungsbeispiel
Teleskoplader**



Die intelligente Kamera liefert HD-Bilder von den kritischen Bereichen. Dabei erkennt die integrierte Deep-Learning-Technologie Personen wie Fußgänger und Radfahrer und sendet in Echtzeit Alarmsignale an den Fahrer.

Die KI-Kamera kann direkt an handelsübliche Monitore angeschlossen werden. Beim Anbringen des Monitors ist darauf zu achten, dass dieser nicht das direkte Sichtfeld des Fahrers/Bedieners beeinträchtigt (Kapitel 1.2 Gefährdungsbeurteilung).




Weitere Systemeigenschaften

- KI-basierte Kamerasysteme funktionieren auch bei eingeschränkten Lichtverhältnissen,
- sind anwendbar für verschiedene Fahrzeugtypen und einfach zu montieren und
- können leicht durch Softwareupdates aktualisiert werden.
- Die Nutzung der CAN-Signale des Fahrzeugs
- und Customizing des Systems sind möglich.



KI-Kameras werden in unterschiedlichsten Bereichen eingesetzt – auch in rauer Umgebung wie Landwirtschaft oder Baustellen und auch dort, wo viele ungeschützte Personen unterwegs sind, wie im öffentlichen Straßenverkehr.

5.3 Beispiel für KI-Lösungen zur Erhöhung der industriellen Sicherheit und Produktivität

System Hauptkomponenten:



Sensor, Smart-Farbdisplay und akustische Warnleuchte



Das am Gabelstapler montierte System erkennt Personen, warnt den Fahrer und vermeidet Fehlalarme.

► Vernetzte KI-Personenerkennung zur Vermeidung von Kollisionen mit mobilen Maschinen/Fahrzeugen

In der Intralogistik arbeiten Mensch und Maschine oft in derselben Umgebung eng nebeneinander. Diese Zusammenarbeit erzeugt ein hohes Kollisionsrisiko zwischen Fahrzeugen und Personen, das nach wie vor die Ursache vieler Unfälle ist.

Das kompakte und robuste System-Beispiel ist einfach zu installieren. Die KI-Kamera erkennt und lokalisiert Personen in Echtzeit und in jeder Körperhaltung (stehend, in der Hocke, in partieller Sicht), um Kollisionen mit Fahrzeugen wie z. B. Gabelstaplern zu vermeiden. Ein Smart-Farbdisplay bzw. eine Warnleuchte mit Buzzerfunktion warnt den Fahrer durch optische und akustische Alarme sobald eine Person in der definierten Gefahrenzone sowohl heck- als auch frontseitig erkannt wird. Unter Einsatz von KI unterscheidet das System Personen von Objekten und bewirkt nur relevante Alarmierungen.

Fehlalarme werden vermieden, was zu einer hohen Fahrerakzeptanz führt.



Abbildung oben: Der Sensor überwacht den Bereich in seinem Sichtfeld – auch im toten Winkel des Gabelstaplers – und erkennt jede Körperhaltung.



Was der Fahrer sieht:
eine Menge toter Winkel!

Was das System sieht
und alarmiert:
den hockenden Fußgänger.

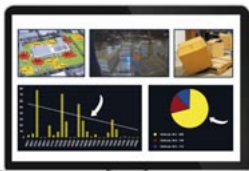


► Sicherheits- und Produktivitätsanalysen

Die **integrierte Cloud-basierte IoT-Flottenmanagementlösung** (Internet of Things) unterstützt den Betrieb darin, die Produktivität zu verbessern und die Sicherheit von Menschen in der Nähe von Maschinen wesentlich zu erhöhen. Das Unfallrisiko kann um ein Drittel reduziert werden.

Dank GPS- und 4G-Verbindung bietet ein Dashboard Zugriff auf relevante Metriken, Fotos und Hotspot-Mapping, um datengesteuerte Entscheidungen zu treffen. Es zeigt z.B. die gefährlichsten Fahrzeuge an und ermittelt, wann und wo das Unfallrisiko am höchsten ist. Es bietet außerdem einen Überblick über die Leistung der Checkliste (siehe nächste Seite) und detaillierte Informationen zu Kollisionen, inkl. Standort und visueller Beweise (Fotos), um die Schadensquelle, die beteiligten Fahrzeuge und Personen sowie die Schwere der Auswirkungen zu analysieren.

Unternehmen können Prioritäten setzen, proaktiv Maßnahmen für ihre Organisation ergreifen und die Wirksamkeit der umgesetzten Vorbeugungsmaßnahmen monitorieren.



Das Dashboard der vernetzten Lösung bietet Zugang zu relevanten Metriken/KPIs und Hotspot-Karten, um die Fahrzeugflotte zu überwachen und die Sicherheit und Produktivität der Standorte zu verbessern.

► Fahrzeug-Sicherheitscheck vor dem Start

Der Bediener hat die Möglichkeit, vor dem Starten seines Fahrzeugs eine Checkliste auf einem Tablet zu erstellen. Dieses Kontrollinstrument verstärkt die Personensicherheit, verbessert die Verfügbarkeitsrate von Maschinen und optimiert die Wartung. Die Checkliste ist als eigenständige Lösung oder als Ergänzung zur Antikollisionslösung „Fußgängererkennung“ erhältlich.

Beim Start stellt die Checkliste anhand einer Reihe von gezielten Fragen die Sicherheit und ordnungsgemäße Funktion der Maschine sicher. Die Antworten werden direkt in der Cloud gespeichert – und im Falle einer Nichteinhaltung oder Fehlfunktion der Maschine wird der Service benachrichtigt und der Start der Maschine kann eingeschränkt oder verhindert werden.



Die Fragen der Checkliste sind vielfältig, anpassbar und decken wichtige Aspekte ab, wie beispielsweise den Reifenzustand, das Erkennen von Flüssigkeitslecks und die Konformität der Gabel mit den Spezifikationen.

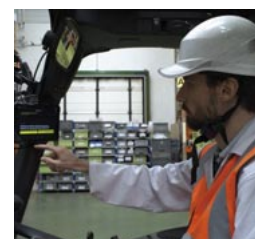
► Automatische Geschwindigkeitsbegrenzung in Risikobereichen

Diese Lösung ermöglicht die automatische Begrenzung der Geschwindigkeit von Fahrzeugen, die in Risikobereiche einfahren, z. B. Bereiche mit hoher Fahrzeug-/Fußgängerkoaktivität, enge Gänge, gefährliche Kreuzungen, Türen, etc.

Sobald ein Fahrzeug diese Risikobereiche verlässt, wird die normale Geschwindigkeit automatisch wiederhergestellt, was einen optimalen Ablauf des Betriebs gewährleistet.



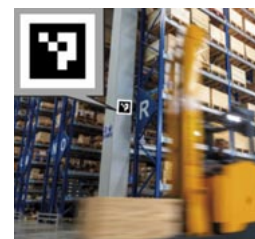
Beispiel einer Geschwindigkeitsbegrenzung



Sobald alle Kontrollen ordnungsgemäß durchgeführt wurden, kann das «sichere» Fahrzeug gestartet werden.

► Vermeidung von Fahrzeug-/Hinderniskollisionen

Die Lösung geht über die Fußgängererkennung hinaus: Sie erkennt und lokalisiert auch spezifische Hindernisse um Fahrzeuge herum (z. B. Betonpfeiler, Rolltore) und garantiert so eine umfassendere Kollisionsvermeidung.



Das Unfallrisiko durch Kollisionen mit bestimmten Hindernissen (z. B. Stützpfeiler im Lager) wird minimiert.

► Vermeidung von Aufprallschäden

Das System macht Kollisionen sichtbar und nachvollziehbar. Ausgestattet mit einem Inertialsensor erkennt und lokalisiert es Stöße in Echtzeit und übermittelt kritische Daten an eine cloudbasierte IoT-Lösung. Es ermöglicht die Nachverfolgung jedes Aufpralls und gibt den genauen Ort, die Erkennungszeiten, die beteiligten Fahrzeuge und die Schwere des Aufpralls an. Darüber hinaus werden visuelle Belege wie Fotos und Videoaufnahmen der Vorfälle für eine eingehende Analyse bereitgestellt.

Durch die Katalogisierung und Bewertung jeder Auswirkung, auch der kleinsten, können Unternehmen schwerwiegendere Probleme verhindern, das Risiko von Sachschäden deutlich reduzieren und die allgemeine Sicherheit verbessern.



Präzise Erkennung von Fahrzeugaufprallen (z. B. Stöße gegen einen Pfosten/ein Regal/eine Palette usw.).

5.4 KI-basierte Kamera zur Personenerkennung mit aktivem Bremseingriff (optional)

Kollisionen zwischen Personen und Gabelstaplern stehen im Lagerbetrieb nach wie vor an oberster Stelle der Unfallarten mit schwerwiegenden Folgen. Um gezielt diese Unfälle mit Personenschäden zu verhindern, kann das KI-basierte Kamerasystem wertvolle Unterstützung leisten:

In Echtzeit unterscheidet das System Menschen von anderen Hindernissen und warnt den Fahrer mehrstufig vor einem drohenden Zusammenstoß mit einer oder mehreren Personen.

Die künstliche Intelligenz der Kamera registriert Fußgänger in Fahrzeugnähe und ist speziell auf Personen in Arbeits- und Schutzkleidung trainiert und optimiert.

Da das System ausschließlich Menschen erkennt, wird der Arbeitsfluss des Fahrers nicht durch unnötige Alarme gestört. Das Risiko, dass eine Warnung ignoriert wird, ist somit gering.



Die KI-Kamera erkennt die Personen hinter dem Stapler. Das System gibt sofort eine Warnung aus und reduziert die Fahrgeschwindigkeit.

► Automatische Geschwindigkeitsreduzierung bei Kollisionsgefahr

Sobald der Fahrer die Zündung betätigt, wird das Assistenzsystem aktiviert.

Die Warnfunktion des Systems kann zusätzlich mit einer zonenabhängigen Geschwindigkeitsreduzierung kombiniert werden. Dadurch wird der Stapler bei Personenerkennung automatisch verlangsamt. Die erforderlichen Erkennungszonen lassen sich individuell an das jeweilige Fahrzeug und die Anforderungen vor Ort anpassen.



► Sicher in jeder Umgebung

Die Videobilder des überwachten Bereichs werden in Echtzeit auf den Monitor in der Fahrerkabine übertragen und die Warnmeldungen dort direkt eingeblendet.

Durch das staub- und wasserdichte Kameragehäuse arbeitet das Assistenzsystem auch bei schwierigen Umfeldbedingungen zuverlässig – z. B. in besonders trockener oder feuchter Arbeitsumgebung. Obwohl die meisten Unfälle im rückwärtigen Bereich des Staplers passieren, kann je nach Arbeitsumgebung und -aufgabe der Unfallschwerpunkt auch bei Vorwärtsfahrten liegen.

Das Assistenzsystem wird daher in zwei unterschiedlichen Ausführungen angeboten: als Reverse- und als Front-System – jeweils mit spezifisch anpassbaren Warnzonen und Arten der Tempodrosselung.

Das System funktioniert auch ohne Monitor. Dann werden im Gefahrenfall Fahrer und Fußgänger über den fahrzeugintegrierten Lautsprecher gewarnt.

Nachrüstung und Erstausrüstung

- Die KI-Kamera kann leicht nachgerüstet werden und bietet auch ohne Bremseingriff eine sinnvolle Unterstützung.
- Das System inklusive aktivem Bremseingriff ist in der Erstausrüstung und für ältere Stapler des OEM verfügbar.



Nutzen Sie unsere Demonstrationsmöglichkeiten der unterschiedlichen Systeme auf Ihren Veranstaltungen wie Hausmessen, Weiterbildungsveranstaltungen, Kongressen... Setzen Sie sich direkt in Verbindung mit: info@netzwerk-baumaschinen.de

Kollisionsvermeidung bei mobilen Arbeitsmaschinen und Nutzfahrzeugen

Publikationen des Netzwerk Baumaschinen NRMM CV

Personen-/Objekterkennung, Warnung in Gefahrenbereichen

Kamera-, Sensoriksysteme, intelligente Software bei mobilen Arbeitsmaschinen

- a) Version: Baumaschinen; plus Version: Baumaschinen – Mining
- b) Version: Flurförderzeuge (FFZ)
- c) Version: Traktoren und mobilen Maschinen in der Land- und Forstwirtschaft
- Leitfäden für Betreiber, Beschäftigte, Hersteller und Aufsichtspersonen

Abbiegeassistenzsysteme im Einsatzbereich

- a) Version: schwerer Nutzfahrzeuge und Busse
- b) Version: Lkw, Kommunalfahrzeuge und LoF-Fahrzeuge
- Leitfäden für Betreiber, Beschäftigte, Hersteller und Aufsichtspersonen

Kamera-Monitor-Systeme – Sinnvoll und sicher nachrüsten

- Tipps zum Einbau von Kamera-Monitor-Systemen bei Baumaschinen
- Leitfaden für Unternehmen, Fachhändler und Montagewerkstätten

Profis nehmen Rücksicht

- Gefahren durch Sichteinschränkungen erkennen und vermeiden
- Praxishilfe für Arbeitgeber, Arbeitnehmer und Interessenvertretungen

Erdbaumaschinen wirtschaftlich und sicher einsetzen

- Maßnahmen kennen – produktiv arbeiten – profitieren
- Praxishilfe für Betreiber, Unternehmer und Führungskräfte

Funktionale Sicherheit bei mobilen Arbeitsmaschinen und Fahrzeugen

Safety und Industrial Security bei Entwicklung und Verwendung von Steuerungssystemen

- Information für Betreiber, Hersteller und Aufsichtspersonen



6 Allgemeine Grundlagen für die Beschaffung und den Betrieb

► Potenziale und Grenzen technischer Hilfsmittel



Für die Konfiguration eines Systems zur Personen- und Objekterkennung stets die jeweiligen Angaben des Herstellers beachten und einen Fachbetrieb beauftragen!

Reicht die direkte Sicht des Fahrers nicht aus, um die Sicherheit zu gewährleisten, müssen vorrangig technische Mittel bzw. technische Maßnahmen (vergl. TRBS 2111 Teil 1, Ziffer 3.2.1 Abs. 3 und 4) zur Verbesserung der Sicht, wie zum Beispiel Kamera-Monitor-Systeme (KMS), eingesetzt werden.

Kameratechnologien, Warn-/Sensorik-/Assistenzsysteme sind technische Hilfsmittel zum Erkennen von Personen und Objekten im Gefahrenbereich von mobilen Maschinen und Nutzfahrzeugen. Diese Systeme unterstützen die Überwachung des Nahbereichs um die mobile Maschine herum – bei Maschinenbewegungen, ggf. auch bei Bewegungen der Anbaukomponenten. Optische und akustische Systeme können zusätzlich Personen im Gefahrenbereich warnen.

ACHTUNG:

- Warnsysteme sind nicht dazu bestimmt, Fahrbewegungen ohne Sicht durchzuführen!
- Die Systeme sind insbesondere zur Überwachung des Gefahrenbereichs um eine Maschine herum vorgesehen.
- Anzeigen, Kamerabilder, Warnsignale müssen für den Fahrer eindeutig und überschaubar bleiben – drohende Gefährdungen sofort erkannt werden können.

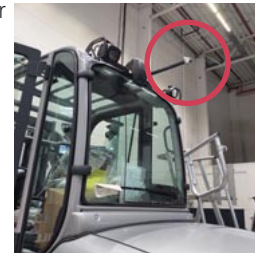
► Betriebsbereitschaft

Warn-/Sensorik-/Assistenzsysteme müssen ebenso wie das Kamera-Monitor-System beim Start des FFZ ordnungsgemäß funktionieren. Eine Funktionskontrolle ist daher vor Arbeitsbeginn zwingend erforderlich.

► Nachrüstung: Montagepunkte wählen, montieren, ausrichten

Die Festlegung des optimalen Montageortes und die einsatzgerechte Ausrichtung von Kamera, Sensor und Monitor/Display hängen von mehreren Faktoren ab, zum Beispiel:

- Einsatzort, Einsatzbedingungen und daraus resultierendem notwendigen Erfassungsbereich gefährdeter Personen/Objekte,
- der Konstruktionsweise und den ergonomischen Anforderungen an das FFZ.



► Einweiser

Ist keine ausreichende Sicht (weder direkt, noch mittels technischer Maßnahmen wie Spiegel, KMS, Sensorik) möglich, sind Einweiser erforderlich!

Nur wenn durch die Benutzung von geeigneten Einrichtungen eine uneingeschränkte Überwachung des Fahrwegs gewährleistet ist, darf auf den Einweiser verzichtet werden – **wenden Sie sich bei Fragen an die für Ihren Betrieb zuständige Berufsgenossenschaft/Unfallkasse!**

► Prüfungen durch die „zur Prüfung befähigte Person“

Die „zur Prüfung befähigte Person“ im Sinne der Betriebssicherheitsverordnung (§ 2 (6) BetrSichV) ist jemand, der durch seine Berufsausbildung, Berufserfahrung und zeitnahe berufliche Tätigkeit über die erforderlichen Fachkenntnisse zur Prüfung der Arbeitsmittel verfügt.



Die nachträgliche Montage eines KMS, Warn- und Sensoriksystems ist eine prüfpflichtige Änderung der mobilen Maschine. Daher muss nach der Montage das System durch eine **zur Prüfung befähigte Person** geprüft werden. Gemäß TRBS 1201 „Prüfungen und Kontrollen von Arbeitsmitteln ...“ sind im Rahmen der Prüfung durch die befähigte Person eine sogenannte „Ordnungsprüfung“ sowie eine „technische Prüfung“ durchzuführen.

Bei der **Ordnungsprüfung** wird zum Beispiel festgestellt, ob

- ▶ erforderliche Unterlagen vorhanden und schlüssig sind,
- ▶ die technischen Unterlagen mit der Ausführung übereinstimmen und
- ▶ die erforderlichen Prüfparameter festgelegt sind (Prüfumfang, Prüfzeiten).

Im Rahmen der **technischen Prüfung** werden die sicherheitstechnisch relevanten Merkmale des Systems auf Zustand, Vorhandensein und ggf. Funktion mit geeigneten Verfahren geprüft. Hierzu gehören zum Beispiel

- ▶ die äußere oder innere Sichtprüfung und
- ▶ die Funktions- und Wirksamkeitsprüfung.

▶ Sicht- und Funktionskontrolle durch den Bediener/Fahrer

Vor Beginn jeder Arbeitsschicht überprüft der Bediener/Fahrer

- ▶ die Funktion und die Wirksamkeit der Bedienungs- und Sicherheitseinrichtungen,
- ▶ Spiegel, KMS-, Warn- und Sensoriksysteme auf Vollständigkeit, Funktion, richtige Einstellung und Sauberkeit.

Während des Betriebes ist das FFZ

- ▶ vom Bediener/Fahrer auf den betriebs-sicheren Zustand und auf augenfällige Mängel zu beobachten.
- ▶ Festgestellte Mängel sind sofort dem Vorgesetzten mitzuteilen – bei einem Wechsel des Bedieners/Fahrers auch dem ablösenden Mitarbeiter.
- ▶ Mängel zur Sicherheit dokumentieren!

- ▶ **Bei Mängeln** an KMS, Warn- oder Assistenzsystemen, die die Betriebssicherheit gefährden, ist der Betrieb des FFZ bis zur Beseitigung der Mängel einzustellen.

▶ Unterweisungen

Unterweisungen müssen sich nach den unterschiedlichen Einsatzbedingungen und den verwendeten Systemen richten. Dabei müssen auch der Anwendungsbereich und die Grenzen der Systeme erläutert und der Umgang damit festgelegt werden!

- ▶ Bei der Verwendung technischer Hilfsmittel sind Fahrer/Bediener über die bestimmungsgemäße Verwendung und die erforderlichen Maßnahmen zur Einstellung, Kontrolle der Funktionstüchtigkeit und Wartung zu unterweisen.

- ▶ Bei Transponder-/Tagsystemen ergänzend Verhaltensregeln für Fahrer/Bediener und alle weiteren Personen am Einsatzort (geschlossen und mit Eingangskontrolle) aufstellen, die Einhaltung kontrollieren und durchsetzen – siehe Kapitel 3.4.



Aufgabe des Arbeitgebers

Der Arbeitgeber hat sicherzustellen, dass Arbeitsmittel (auch mobile Maschinen und Fahrzeuge) geprüft werden. Die Prüfung hat den Zweck, sich von der ordnungsgemäßen Montage und der sicheren Funktion der Arbeitsmittel zu überzeugen. Die Prüfung darf nur von hierzu befähigten Personen durchgeführt werden.

Weitere nützliche Informationen:

- ▶ **Unterweisungsnachweis „Betrieb von Gabelstaplern“ (BGHM)**

- ▶ **VDI Richtlinie 2511** – Flurförderzeuge – Regelmäßige Prüfung, Mindestanforderungen

- ▶ **VDI Richtlinie 3568** – Maßnahmen und Werkstatteinrichtungen zur Instandhaltung von FFZ

Arbeitsschutzgrundsätze stets beachten, z.B.:

- ▶ **Organisation und Abgrenzung der Verantwortung verbindlich festlegen** (wer für welche Aufgaben konkret verantwortlich ist – siehe § 13 ArbSchG).
- ▶ **Einhaltung überwachen,**
- ▶ **Unterweisungen nutzer-verständlich in den entsprechenden Sprachen durchführen, nachvollziehbar dokumentieren** – siehe § 12 ArbSchG, § 81 BetrVG, § 4 DGUV Vorschrift 1.
- ▶ **Sicherstellen, dass niemand gefährdet wird, ggf. sind Einweiser einzusetzen!**

7

Regelwerke und Normen

Technische Regeln/

Richtlinien des VDI, z.B.:

- ▶ **VDI 2398** – Einsatz von Gabelstaplern im öffentlichen Straßenverkehr
- ▶ **VDI 3578** – Anbaugeräte für Flurförderzeuge
- ▶ **VDI 3589** – Auswahlkriterien für die Beschaffung von FFZ
- ▶ **VDI 4288** (Entwurf) – Assistenzsysteme für Flurförderzeuge
- ▶ **VDI 4464** – Betrieb von Flurförderzeugen mit RFID-Komponenten

Weitere Unterlagen und Informationen, z.B.:

- ▶ BG BAU Baustein B 218 – Teleskopstapler
- ▶ BGHW-Wissen FFZ im Straßenverkehr: Zulassung
- ▶ BGHW-Kompakt M4 – Umgang mit FFZ
- ▶ VDI-Handbuch Technische Logistik - Band 2: Flurförderzeuge

Betrifft Betreiber/Arbeitgeber

- ▶ **ArbSchG** – Arbeitsschutzgesetz
- ▶ **BetrSichV** – Betriebssicherheitsverordnung
- ▶ **TRBS 1111** – Gefährdungsbeurteilung
- ▶ **TRBS 1112** – Instandhaltung
- ▶ **TRBS 1116** – Qualifikation, Unterweisung und Beauftragung von Beschäftigten für die sichere Verwendung von Arbeitsmitteln
- ▶ **TRBS 1151** – Gefährdungen an der Schnittstelle Mensch-Arbeitsmittel – Ergonomische und menschliche Faktoren, Arbeitssystem
- ▶ **TRBS 1201** – Prüfungen und Kontrollen von Arbeitsmitteln und überwachungsbedürftigen Anlagen
- ▶ **TRBS 1203** – Zur Prüfung befähigte Personen
- ▶ **TRBS 2111** Teil 1 – Mechanische Gefährdungen – Maßnahmen zum Schutz vor Gefährdungen beim Verwenden von mobilen Arbeitsmitteln
- ▶ **EmpfBS 1113** – Beschaffung von Arbeitsmitteln
- ▶ **EmpfBS 1114** – Anpassung an den Stand der Technik bei der Verwendung von Arbeitsmitteln
- ▶ **DIN 15185-2** – Flurförderzeuge – Sicherheitsanforderungen – Teil 2: Einsatz in Schmalgängen

Bei Einsatz im öffentlichen Verkehrsbereich:

- ▶ **StVO** – Straßenverkehrs-Ordnung
- ▶ **StVZO** – Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

- ▶ **DGUV Vorschrift 68** – Flurförderzeuge
- ▶ **DGUV Information 208-004** – Gabelstapler
- ▶ **DGUV Information 208-030** – Personenschutz beim Einsatz von FFZ in Schmalgängen
- ▶ **DGUV Information 208-031** – Einsatz von Arbeitsbühnen an FFZ mit Hubmast
- ▶ **DGUV Information 208-053** – Mensch und Arbeitsplatz – Physische Belastungen
- ▶ **DGUV Information 208-059** – Sicherer Umgang mit Teleskopstaplern
- ▶ **DGUV Grundsatz 308-001** – Qualifizierung und Beauftragung der Fahrerinnen und Fahrer von Flurförderzeugen außer geländegängigen Teleskopstaplern
- ▶ **DGUV Grundsatz 308-008** – Ausbildung und Beauftragung der Bediener von Hubarbeitsbühnen
- ▶ **DGUV Grundsatz 308-009** – Qualifizierung und Beauftragung der Fahrerinnen und Fahrer von geländegängigen Teleskopstaplern

- ▶ **TRBS 2111 Teil 1** – Auszug:
3.2 Technische Maßnahmen unter 3.2.1:

(3) Der Arbeitgeber hat technische Maßnahmen zur Vermeidung oder, wenn das nicht möglich ist, zur Reduzierung der Gefährdung von Beschäftigten durch Anfahren, Überfahren oder Quetschen durch mobile Arbeitsmittel aufgrund unzureichender Sichtverhältnisse [...], insbesondere beim Rückwärtsfahren, zu treffen.

- (4) Solche Maßnahmen können z.B. sein:
- Einsatz von KMS, 360°-Kamera-Systemen, [...]
 - Warnung der Bediener [...] durch Systeme zur Erkennung von Personen oder Hindernissen, [...]

VDI-Richtlinie 4482 (Entwurf) – Assistenzsysteme für Flurförderzeuge (siehe Seite 21) beschreibt u.a.:

- ▶ Klassifizierung von Assistenzsystemen für Flurförderzeuge
- ▶ Funktionen und Komponenten eines Assistenzsystems für Flurförderzeuge
- ▶ Allgemeine Anforderungen an Assistenzsysteme und deren Komponenten
- ▶ Anforderungen an die Schnittstelle Logik Assistenzsystem – Steuerung
- ▶ Hinweise zur Einführung und Auswahl von Assistenzsystemen für FFZ für den Betreiber

Betrifft Hersteller

- ▶ **MRL** – EU-Maschinenrichtlinie 2006/42/EG
- ▶ **ProdSG** – Produktsicherheitsgesetz
- ▶ **9. ProdSV** – 9. Verordnung zum ProdSG („Maschinenverordnung“)

Hinweis zur MRL (2006/42/EG):

Die EU-Maschinenrichtlinie (MRL) wird durch die neue **EU-Maschinenverordnung (MVO)** abgelöst. Diese neue Verordnung (EU) 2023/1230 ist ab 20.01.2027 für das Inverkehrbringen von Maschinen anzuwenden. Sie gilt für alle EU-Mitgliedstaaten unmittelbar, die Umsetzung über eine nationale Verordnung (9. ProdSV) entfällt.

- ▶ **ISO 5053** – Industrial trucks – Vocabulary
 - 1: Types of industrial trucks
 - 2: Fork arms and attachments
- ▶ **DIN EN 1175** – Sicherheit von FFZ – Elektrische/elektronische Anforderungen
- ▶ **DIN EN 1459-1** – Geländegängige Stapler – Sicherheitstechnische Anforderungen und Verifizierung
- ▶ **DIN EN ISO 3691** – Flurförderzeuge - Sicherheitstechnische Anforderungen u. Verifizierung
- ▶ **DIN EN 12895** – Flurförderzeuge – Elektromagnetische Verträglichkeit
- ▶ **DIN EN 16307** – Flurförderzeuge – Sicherheitsanforderungen und Verifizierung
- ▶ **DIN EN 16842** – Kraftbetriebebene Flurförderzeuge – Sichtverhältnisse – Prüfverfahren und Verifikation
- ▶ **UNECE R46** – Einrichtungen für indirekte Sicht und deren Anbringung
- ▶ **UNECE R10** – Elektromagnetische Verträglichkeit (Funkentstörung)
- ▶ **EN 300 328** – „Funkrichtlinie“ – Breitband-Übertragungssysteme

DIN EN ISO 24134 – 2018-12

Flurförderzeuge – Zusätzliche Anforderungen für automatische Funktionen von Staplern

Sicherheitstechnischen Anforderungen an Stellteile und Steuerungssysteme für automatische Funktionen von FFZ:

- ▶ Lenkung (unter Ausschluss einer direkten mechanischen Führung)
- ▶ Fahrbewegungen
- ▶ Hub und Senkvorgänge
- ▶ Lastmanipulationen (wie Drehen, Ausschieben, Schwenken, Neigen, Festhalten)
- ▶ Kombination und/oder aufeinanderfolgende Bewegungen der genannten Arten

Anforderungen Funktionale Sicherheit, z. B.:

- ▶ **DIN EN ISO 13849** – Sicherheit von Maschinen – Sicherheitsbezogene Teile von Steuerungen
- ▶ **DIN EN ISO 12100** – Sicherheit von Maschinen – Allgemeine Gestaltungsgrundsätze – Risikobeurteilung und Risikominderung

Anforderungen an IT-/Cyber-Sicherheit, z. B.:

- ▶ **DIN EN IEC 62443** – Sicherheit für industrielle Automatisierungssysteme

Ergonomie

- ▶ **DIN EN 894** – Sicherheit von Maschinen – Ergonomische Anforderungen an die Gestaltung von Anzeigen und Stellteilen
- ▶ **DIN EN ISO 6385** – Grundsätze der Ergonomie für die Gestaltung von Arbeitssystemen
- ▶ **DIN EN ISO 7731** – Ergonomie – Gefahrensignale für öffentliche Bereiche und Arbeitsstätten – Akustische Gefahrensignale
- ▶ **DIN EN ISO 10075** – Ergonomische Grundlagen bezüglich psychischer Arbeitsbelastung
- ▶ **ISO 11429** – Ergonomie – System akustischer und optischer Gefahren- und Informationssignale
- ▶ **DIN EN ISO 15008** – Straßenfahrzeuge – Ergonomische Aspekte von Fahrerinformations- und Assistenzsystemen
- ▶ **DIN EN ISO 26800** – Ergonomie – Genereller Ansatz, Prinzipien und Konzepte
- ▶ **DIN EN 61310** – Sicherheit von Maschinen – Anzeigen, Kennzeichen und Bedienen
- ▶ **DGUV FBVW-201** – Gefährdungen der Augen durch blaues Licht bei LED-Beleuchtung
- ▶ **BAG-Faktenblatt** – LED-Lampen

Weitere Vorgaben siehe Information:

„Funktionale Sicherheit bei mobilen Arbeitsmaschinen und Fahrzeugen“ unter: www.netzwerk-baumaschinen.de



Abkürzungen:

- DIN** – Deutsche Norm
- EN** – Europäische Norm
- ISO** – Internationale Norm (International Organization for Standardization)
- TRBS** – Technische Regeln für Betriebssicherheit
- BekBS** – Bekanntmachungen zur Betriebssicherheit
- EmpfBS** – Empfehlungen zur Betriebssicherheit
- DGUV** – Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V.
- VDI** – Verein Deutscher Ingenieure e.V.
- BAG** – Bundesamt für Gesundheit der Schweizerischen Eidgenossenschaft

Betrifft Beschäftigte / Arbeitnehmer

► ArbSchG

§ 15 Abs. 1 Satz 1 – Arbeitnehmer sind verpflichtet, nach ihren Möglichkeiten sowie gemäß der Unterweisung und Weisung des Arbeitgebers für ihre Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit Sorge zu tragen.

§ 15 Abs. 1 Satz 2 – Arbeitnehmer sind verpflichtet, nach ihren Möglichkeiten sowie gemäß der Unterweisung und Weisung des Arbeitgebers auch für die Sicherheit und Gesundheit der Personen zu sorgen, die von ihren Handlungen oder Unterlassungen bei der Arbeit betroffen sind.

§ 16 Abs. 1 – Arbeitnehmer haben dem Arbeitgeber jede von ihnen festgestellte unmittelbare erhebliche Gefahr für die Sicherheit und Gesundheit unverzüglich zu melden.

Arbeitgeber unverzüglich melden. Dieser ist dann wiederum verpflichtet, Abhilfe zu schaffen. Der Arbeitnehmer wird aber durch eine solche Überlastungsanzeige nicht aus seiner Verantwortung entlassen! Er muss im Rahmen des für ihn Möglichen und Zumutbaren alles tun, um Schäden zu verhindern.

► **Unterstützungspflicht:** Die Arbeitnehmer haben gemeinsam mit dem Betriebsarzt und der Fachkraft für Arbeitssicherheit den Arbeitgeber darin zu unterstützen, die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Beschäftigten bei der Arbeit zu gewährleisten und seine Pflichten entsprechend den behördlichen Auflagen zu erfüllen – siehe § 16 Abs. 2 ArbSchG.

► **Überlastungsanzeige** steht jedem Mitarbeiter offen, der in irgendeiner Hinsicht überfordert ist bzw. sich überfordert fühlt. Grundlagen siehe u.a. § 618 BGB, allgemeines Zivilrecht § 241 Absatz 2 BGB, Arbeitsschutzrecht § 15 und § 16 Absatz 1 ArbSchG. Kann der Arbeitnehmer also erkennen, dass er aus eigener Kraft seine Leistungen nicht mehr so erbringen kann, dass Schäden oder Rechtsverletzungen ausgeschlossen werden können, muss er dies seinem

► **Anzeigerecht (und -pflicht):** Sind Arbeitnehmer auf Grund konkreter Anhaltspunkte der Auffassung, dass die vom Arbeitgeber getroffenen Maßnahmen und bereitgestellten Mittel nicht ausreichen, um die Sicherheit und den Gesundheitsschutz bei der Arbeit zu gewährleisten, und hilft der Arbeitgeber darauf gerichteten Beschwerden von Beschäftigten nicht ab, können sich diese an die zuständige Behörde wenden – siehe § 17 Abs. 2 ArbSchG.

Bitte beachten:

Auch beim Einsatz von Assistenzsystemen liegt die Verantwortung grundsätzlich beim Bediener / Fahrer. Bei Problemen den Vorgesetzten informieren.

Pflichten des Arbeitnehmers (Fahrers/Bedieners)

- Nur beauftragte Beschäftigte dürfen den Gabelstapler benutzen.
- Betriebsanleitung des Herstellers und Betriebsanweisung beachten.
- Täglich vor Einsatzbeginn den Gabelstapler auf erkennbare Mängel überprüfen.
- Gabelstapler mit Mängeln, die die Sicherheit beeinträchtigen, dürfen nicht in Betrieb gesetzt oder weiter betrieben werden.
- Mängel am Gerät sind umgehend dem Arbeitgeber oder dem Vorgesetzten zu melden.
- Vorhandene Rückhaltesysteme benutzen.
- Gabelstapler nur vom Steuerplatz aus bedienen.
- Beschäftigte und andere Dritte dürfen durch den Gabelstapler nicht gefährdet werden.
- Gabelstapler und deren Anbaugeräte nicht überladen bzw. überlasten.
- Keine zusätzlichen Gegengewichte anbringen.

Lasten nur so laden und transportieren, dass diese nicht herabfallen oder sich verschieben können!

Für die Kollegen gilt: Nicht im Gefahrenbereich der Maschine aufhalten!

Impressum

Bildnachweis, fachliche Unterstützung

► Netzwerk Baumaschinen NRMM CV

Seit über fünfzehn Jahren unterstützen die Mitglieder des Netzwerks konsequent die Entwicklung zum Stand der Technik bei der Personen- und Objekterkennung in mobilen Arbeitsmaschinen und Nutzfahrzeugen für nahezu alle Einsatzbereiche – Baustellen, Land- und Forstwirtschaft, den betrieblichen Verkehr/Intralogistik und Straßenverkehr.

Das Netzwerk wirkt überall dort, wo es gilt, Zusammenstöße und Unfälle zwischen Menschen, Maschinen und Material zu verhindern.

Neben Herstellern und Zulieferern engagieren sich Fachleute aus Wissenschaft und Forschung, Behörden der Arbeitsschutz- und Marktaufsicht sowie Berufsgenossenschaften, Unfallkassen und Gewerkschaften.

Das Netzwerk Baumaschinen ist u.a. Vision Zero-Kooperationspartner und offizieller Unterstützer der Aktion Abbiegeassistent des BMV.

Weitere Informationen und Leitfäden des Netzwerkes stehen auf der Homepage zur Verfügung: www.netzwerk-baumaschinen.de

► Wir bedanken uns für das zur Verfügung gestellte Bildmaterial bei:

Titel: VBG/Karin Heyer, Netzwerk Baumaschinen; S. 2: BGHW; S. 4: SVLFG, Luis Technology GmbH; S. 5: Motec GmbH; S. 6: Mekatronics GmbH, Netzwerk Baumaschinen; S. 7: VBG/Karin Heyer, Netzwerk Baumaschinen; S. 8: Mekatronics GmbH, Motec GmbH, Brigade Elektronik GmbH; S. 9: Motec GmbH, Brigade Elektronik GmbH, Mekatronics GmbH; S. 10: Mekatronics GmbH, Motec GmbH, Netzwerk Baumaschinen, Luis Technology GmbH, Brigade Elektronik GmbH; S. 11: Luis Technology GmbH, Motec GmbH; S. 12, 13: Luis Technology GmbH, Brigade Elektronik GmbH, Motec GmbH; S. 14: Bosch Engineering GmbH; S. 15: Mekatronics GmbH, Linde Material Handling GmbH, Netzwerk Baumaschinen; S. 16: Mekatronics GmbH; S. 17: Arcure Blaxtair SA, Motec GmbH, Bosch Engineering GmbH, Linde Material Handling GmbH; S. 18: Brigade Elektronik GmbH, Bosch Engineering GmbH; S. 19: Netzwerk Baumaschinen, Bosch Engineering GmbH; S. 20: Bosch Engineering GmbH; S. 22: Motec GmbH, Brigade Elektronik GmbH, Mekatronics GmbH; S. 23: Bosch Engineering GmbH, Netzwerk Baumaschinen, Brigade Elektronik GmbH, Mekatronics GmbH; S. 24: Linde Material Handling GmbH; S. 25: Sick AG, Netzwerk Baumaschinen; S. 26: Linde Material Handling GmbH, Netzwerk Baumaschinen; S. 27: Linde Material Handling GmbH, Mekatronics GmbH; S. 28, 29: Advanced Microwave Engineering S.r.l.; S. 30: Sick AG; S. 31: Linde Material Handling GmbH; S. 32, 33: Brigade Elektronik GmbH; S. 34, 35: Linde Material Handling GmbH; S. 38, 39: Luis Technology GmbH; S. 40: Luis Technology GmbH, Arcure Blaxtair SA; S. 41: Luis Technology GmbH, Mekatronics GmbH, Brigade Elektronik GmbH; S. 42, 43: Arcure Blaxtair SA; S. 44: Linde Material Handling GmbH; S. 45: Claas Material Handling GmbH, Netzwerk Baumaschinen; S. 46: Brigade Elektronik GmbH, Palfinger GmbH; S. 47: VBG/Karin Heyer; S. 49: Linde Material Handling GmbH

Mit freundlicher Unterstützung durch Aufnahmen vor Ort bei: Kindelbrücker Obstbau eG, Erzeuger-Genossenschaft Neumark e.G., Cees de Regt/Gülitz

Fachliches Netzwerk Baumaschinen NRMM CV der Initiative Neue Qualität der Arbeit (INQA)

Die Initiative Neue Qualität der Arbeit ist eine durch das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) geförderte Initiative von Bund, Ländern, Sozialversicherungsträgern, Gewerkschaften, Stiftungen und Arbeitgebern.

► In Zusammenarbeit mit:

BG BAU – Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft
BGHM – Berufsgenossenschaft Holz und Metall
BGHW – Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik
BG RCI – Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie
BG Verkehr – Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation
BMAS – Bundesministerium für Arbeit und Soziales
IG BAU – Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt
KAN – Kommission Arbeitsschutz und Normung
SVLFG – Sozialversicherung Landwirtschaft, Forsten und Gartenbau
UK NRW – Unfallkasse Nordrhein-Westfalen
VBG – Verwaltungs-Berufsgenossenschaft
VDGAB – Verein Deutscher Gewerbeaufsichtsbeamter e.V.

► Koordination, Konzeption und Gestaltung:

fact3 network e.K.
Wilhelmshöher Allee 262, D-34131 Kassel
Fon: +49 561 81041-11
info@netzwerk-baumaschinen.de
www.netzwerk-baumaschinen.de

► Weitere Medien des Netzwerks unter:



<https://www.netzwerk-baumaschinen.de>

Genderverweis: Für eine bessere Lesbarkeit wird in diesem Leitfaden die männliche Sprachform verwendet.

Sämtliche Ausführungen beziehen sich selbstverständlich auf alle Geschlechter.

Trotz Sorgfalt und Aufmerksamkeit, mit denen das Netzwerk die Informationen zusammenstellt, kann es dazu kommen, dass Inhalte nicht vollständig, richtig oder aktuell sind. Das Netzwerk und fact3 network übernehmen keine Haftung und keine Garantie für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben. Änderungen vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung durch das Netzwerk Baumaschinen NRMM CV und fact3 network e.K.

Weitere Medien der BG RCI finden Sie unter:

www.bgrci.de/praevention/praeventionsmedien

oder nutzen Sie den Auswahlassistenten (AWA) oder die Medienhotline

<https://awa.bgrci.de/>

E-Mail: medienhotline@bgrci.de

Telefon: 06221 5108-44444



Weitere Medien des Netzwerk Baumaschinen NRMM CV finden Sie unter:

www.netzwerk-baumaschinen.de



Bildnachweis:

Titelbild: © VBG/Katrin Heyer, Netzwerk Baumaschinen

Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie

Kurfürsten-Anlage 62
69115 Heidelberg
Tel.: 06221 5108-0
www.bgrci.de