



Fahrertraining

Du siehst es kommen...

Trotz aller technologischen Innovationen: Das wichtigste Sicherheitssystem an Bord eines Reisebusses ist und bleibt der Fahrer. Und der muss wissen, wie sich sein Fahrzeug verhält – erst recht in Extremsituationen, wenn jede Sekunde zählt. Den Ernstfall simulierten 20 begeisterte Teilnehmer beim 10. Fahrsicherheitstraining von **BUSMAGAZIN.**

Genau 24 Verletzte, 28 Tote – davon 22 Kinder. Das ist die tragische Bilanz des schwersten Busunfalls, der sich seit 30 Jahren in der Schweiz ereignet hat. Die Bilder hat wohl jeder noch vor Augen: Am Abend des 13. März war ein belgischer Bus mit zwei Schulklassen an Bord frontal auf die Endwand einer Nothaltebucht des Autobahntunnels der A 9 bei Sierre (Siders) geprallt. Neben den beiden Busfahrern starben 22 Schüler und vier Lehrer. Johannes Hübner, Koordinator der Reisebus-Intervention RBI des RDA, hat sich eingehend mit diesem Unglück befasst: „Die RBI dokumentiert und analysiert seit 2004 alle wichtigen Unfallereig-

nisse, an denen Reisebusse beteiligt sind. In diesem Fall habe ich schon 30 Minuten nach dem Unfall erste Bergrungsinformationen per Telefon erhalten, so dass wir direkt damit beginnen konnten, Informationen für unsere Analyse zu sammeln. Denn natürlich ging in der Öffentlichkeit sofort die Diskussion um die Schuldfrage los.“ Und die wurde wie so oft zuallererst beim Fahrer gesucht. Von Übermüdung, überhöhter Geschwindigkeit, Alkohol, Medikamenten über das Einlegen einer DVD bis hin zum Herzinfarkt reichten die Spekulationen, von denen die meisten allerdings schnell entkräftet werden konnten. Auch technische Defekte lagen nicht vor.

Warum also war der Reisebus – scheinbar ungebremsst, wie viele Medien schrieben – frontal in die Endwand der Nothaltebucht „gerast“? „Ganz geringe Kleinigkeiten, mit denen man noch Sekunden vorher nicht gerechnet hat, können eine verheerende Wirkung haben“, erklärt Hübner den gebannt lauschenden Teilnehmern des 10. Fahrsicherheitstrainings von **BUSMAGAZIN**, das in Kooperation mit der Neoplan Academy der MAN Truck & Bus AG in Grafschaft bei Bad Neuenahr stattfand und ein anerkannter Baustein im Rahmen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) ist.

Im vorliegenden Fall habe der Bus, so Hübner, in einer leichten Rechtskurve lediglich die Bordsteinkante kurz mit dem rechten Vorderrad berührt. Dadurch sei eine Ansaugwirkung entstanden, durch die der Reifen leicht angehoben und der Bus automatisch nach rechts gesogen wurde. Wo auf gerader Strecke die Tunnelwand als Begrenzung gedient hätte, eröffnete sich nun aber auf der rechten Seite eine 40 m lange Nothaltebucht, in die der Reisebus hineingezogen wurde.

„Der Busfahrer hatte keine Chance“, betont Hübner und ergänzt: „Die Reaktionszeit, in der er eine Vollbremsung einleiten konnte, betrug nur 1,7 Sekunden – mehr war da nicht. Und das bedeutet,

Aufmerksamkeitsfehler sind dritthäufigste Ursache bei Busunfällen

dass der Bus nach einer erlaubten Ausgangsgeschwindigkeit von 90 km/h trotz Gefahrenbremsung noch mit 72 km/h auf die Endwand der Nothaltebucht geprallt ist. Kein Crashtest wurde mit einem Bus je mit einer solchen Geschwindigkeit durchgeführt.“

◀ **Und Action! Auf Kommando der Trainer üben die Fahrer extreme Fahrsituationen wie schnelles Ausweichen oder Schlagbremsen**

Bleibt die Frage, ob das Unglück hätte verhindert werden können. Ja und nein, meint der Unfallexperte. Leitplanken sowie eine schräg in den Tunnel zurückführende Endwand der Nothaltebucht hätten die Ausmaße des Crashes seiner Ansicht nach zumindest abschwächen können. Auch stellt sich die Frage, ob ein Bordstein im Tunnel unbedingt notwendig ist. Auf der anderen Seite kann sich niemand – ob Pkw-, Lkw- oder Busfahrer – komplett von kleinen Aufmerksamkeitsfehlern freisprechen.

„So werden wir wohl nie erfahren, warum der Bus den Bordstein touchiert hat“, bedauert Hübner. „Vielleicht waren die Scheiben durch die Temperatur- und Luftfeuchtigkeitsunterschiede bei Einfahrt in den Tunnel stark beschlagen, vielleicht hat der Fahrer die Kurve einfach falsch eingeschätzt. Fest steht, dass bei Bussen Aufmerksamkeitsfehler mit Berührung an dritter Stelle der Unfallursachen stehen. Deshalb geht es hier auch nicht um den erhobenen Zeigefinger, sondern vielmehr darum, ein Gefühl dafür zu entwickeln, dass man sich manchmal einfach eine Sekunde länger Zeit nehmen sollte. Es geht darum, die Macht der Gewohnheit zu durchbrechen.“

Schwierig wird es aber in Gefahrensituationen, wenn

keine Sekunde zu verlieren ist. Schließlich haben die meisten Berufsbusfahrer in ihrer Ausbildung gelernt, dass Vollbremsungen zu vermeiden und stattdessen das Fahrzeug weich und fahrgastfreundlich zum Stehen zu bringen ist. Eine Vollbremsung aus 60 km/h mit Passagieren im Bus stellt sich für die meisten Fahrer daher auch eher als Horrorszenerario dar. Was früher einmal richtig war, muss heute aber nicht mehr stimmen. Um das unter Beweis zu stellen,



bittet **Rolf Lechner**, Ausbilder der Neoplan Academy, seine Trainingsgruppe

kurzerhand in den mitgebrachten Cityliner, weist sie an, sich anzuschallen, tritt aufs Gas – und geht bei 80 km/h voll in die Eisen. Das Ergebnis sind überraschte Gesichter. Denn – ganz anders als von den meisten erwartet – verlief das Manöver völlig undramatisch für die Passagiere. „Das ist genau das, was jeder Busfahrer einmal ausprobieren sollte“, ist Lechner überzeugt. „Er muss in der Praxis einen modernen Bus in extremen Situationen getestet haben, um zu wissen, was das Fahrzeug leisten kann und wie es sich verhält.“



▲ **Johannes Hübner (l.) und Burkhard Köhler griffen in ihren Vorträgen verschiedene Aspekte der Bussicherheit auf**



▲ **Neoplan-Academy-Ausbilder Pfeffer (l.) erklärt den Teilnehmern des Sicherheitstrainings den Ablauf der nächsten Übung**

Und genau dazu hatten die Teilnehmer des Fahrsicherheitstrainings ausgiebig Gelegenheit. Drei moderne Neoplan-Busse hatten Lechner und sein Ausbilderkollege



Willibald Pfeffer

dafür mit auf das Trainingsgelände gebracht – einen Starliner, einen Cityliner und sogar den nagelneuen Jetliner. Pfeffer betont: „Mit einem modernen Reisebus erübrigt sich in einer Gefahrensituation die Frage nach dem weichen

und fahrgastfreundlichen Bremsen.

Denn mittlerweile verfügen diese Fahrzeuge durch Bremsassistenten und andere technische Komponenten über das Bremsverhalten beispielsweise eines Porsche oder eines Audi A8. Das wissen aber die wenigsten und daher wird oft viel zu zögerlich gebremst.“

Das zeigt sich auch in den ersten Runden, in denen die Teilnehmer selbst ans Steuer dürfen. Gefordert ist zunächst eine Vollbremsung aus lediglich 30 km/h. Was sich leicht anhört, hat aber seine Tücken. Denn während die ersten Fahrer gar nicht erst auf die geforderte Geschwindigkeit

beschleunigen, um Bremskraft zu sparen, treten die nächsten lieber gleich mehrmals leicht auf das Bremspedal.

Mit zunehmender „Brems-Praxis“ steigt aber auch das Vertrauen in die Fahrzeuge und das eigene Können, so dass schon kurze Zeit später Vollbremsungen aus 60 km/h keine Hemmschwelle mehr darstellen. „Genau darum geht es“, sind Lechner und Pfeffer zufrieden. „Die Fahrer müssen praktische Übung bei dieser Art von Extremmanövern haben und sich dabei wohl fühlen, sonst trauen sie sich nicht, in die

Eisen zu gehen, wenn es darauf ankommt.“

Um diese

Zuversicht zu erlangen, muss der Fahrer aber auch zweifelsfrei wissen, dass die Technik im Bedarfsfall wirklich funktioniert. Einen Beitrag dazu sollen die Sicherheitsprüfungen leisten, die der Gesetzgeber abhängig vom Alter des Fahrzeugs vorschreibt. Ab dem vierten Zulassungsjahr müssen

Die Zeiten, in denen eine Vollbremsung verpönt war, sind vorbei

Sie können nur gewinnen!

Fordern Sie eine kostenlose, unverbindliche Beratung und Präsentation in Ihrem Hause!

Rufen Sie an: ☎ 02736 44440

UNI BUS de

EDV für Busreiseveranstalter



▲ Die vielen praktischen Übungen wurden immer wieder mit theoretischem Grundlagenwissen „unterfüttert“

Kraftomnibusse beispielsweise vierteljährlich einer Sicherheitsprüfung unterzogen werden. Sie umfasst die Bereiche Fahrgestell/Fahrwerk/Verbindungseinrichtungen, Lenkung, Bremsanlage, Reifen/Räder sowie Auspuffanlage. Theoretisch sollten auf diese Weise also die wichtigsten Bereiche abgedeckt und kaum Busse mit gravierenden Mängeln auf Deutschlands Straßen unterwegs sein. Theoretisch. Polizeioberkommissar Burkhard Köhler könnte aber ganze Bücher mit Beispielen füllen, die vom Gegenteil zeugen. „Kraftomnibusse mit gravierenden Mängeln sind keine Einzelvorkommnisse“, betont der Nutzfahrzeugexperte bei seinem Vortrag am Abend des ersten Veranstaltungstages. Er hat im Rahmen seiner Tätigkeit bei so genannten

Unterwegskontrollen seit 2009 bereits mehr als 230 Busse aus dem Verkehr gezogen. Auf einen einzelnen Beamten gerechnet nicht gerade wenig. Köhler: „Zu sehen waren dabei z. B. Mängel wie Betriebsmittelverluste im Bereich heißer Motorteile, die eine enorme Brandgefahr im Bus darstellen. Auch Auffälligkeiten am Fahrwerk, etwa durch ausgeschlagene Lenkungsteile oder defekte Luftfederungen, entdecken wir ebenso häufig wie nicht tadellos funktionierende Bremsanlagen und Lenkungen. Selbst lose im Motorraum vergessene Schrauben oder Arbeitslampen sind schon vorgekommen.“ Die Beweisfotos dafür liefert Köhler den Teilnehmern des Fahrsicherheitstrainings direkt mit, was bei den Zuhörern anfangs noch leichte Belustigung hervor-

ruft. Schnell schlägt die Stimmung aber in fassungsloses Staunen um. Kaum zu glauben, dass diese Fahrzeuge erst Monate zuvor eine Sicherheitsprüfung überstanden haben sollen. Und genau hier liegt das Hauptproblem, so Köhler. „Zum einen haben einzelne Busunternehmen mittlerweile anscheinend Wege – und damit unseriöse Werkstätten – gefunden, welche die Sicherheitsplaketten und -nachweise herausgeben, ohne einen Finger am Fahrzeug zu rühren. Zum anderen sorgt der Preisdruck dafür, dass billige Werkstätten gewählt werden, die sich im Busbereich

gar nicht richtig auskennen.“ Aber selbst professionell ausgebildeten Mechanikern können Aufmerksamkeitsfehler unterlaufen, ob es nun eine vergessene Arbeitslampe oder das unzureichende Befestigen eines Verbindungsschlauches ist. Für Köhler ist es daher besonders wichtig, dass der Fahrer im Anschluss an Wartungs- und Reparaturaktivitäten eine optische Kontrolle und einen Testlauf am Fahrzeug durchführt. Dabei sollte den Komponenten besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden, die direkt mit der Fahrsicherheit zusammenhängen. Köhler weiter: „Natürlich sind die meisten Fahrer keine Mechaniker, aber so ein Kontrollblick auf die wichtigsten Komponenten kann oft schon zeigen, ob die Werkstatt vernünftig gewartet hat. Und das ist die Voraussetzung dafür, sich auf sein Fahrzeug verlassen zu können.“ Wer diesen Grundsatz lebt, zahle unterm Strich letztlich sogar weniger für den Unterhalt, weil nicht zusätzliche Komponenten in Mitleidenschaft gezogen werden, weniger Arbeitszeit anfällt und der Werkstattbesuch planbar ist. Wenn der eigene Bus vorbildlich gepflegt und gewartet ist, ist schon ein entscheidender Schritt zur Fahrzeugsicherheit getan. „Ideal wäre zudem eine prüfende Runde ums Fahrzeug, bevor man in die Raststätte geht, sowie eine generelle Abfahrtskontrolle mit Checkliste – auch wenn das im Alltag natürlich

Mehr Bilder von unserem Fahrsicherheitstraining finden Sie im Internet unter www.busmagazin.de/bildergalerien.html

Zum Übungsfuhrpark gehörten u. a. ein Cityliner (l.) und ein brandneuer Neoplan Jetliner ▶



Auch auf der Kreisbahn simulierten die Fahrer den Ernstfall ▶

Zeit kostet“, räumt Neoplan-Academy-Mann Willibald Pfeffer ein. „Auf diese Weise lassen sich eine ganze Reihe Unfälle vermeiden.“

Dabei werden laut Statistik im Reisebusbereich rund ein Drittel aller Unfälle durch das Abkommen von der Fahrbahn durch den Einfluss Dritter, Müdigkeit, Unaufmerksamkeit sowie Fehleinschätzung der Straßenbegrenzung verursacht. Weitere häufige Auslöser sind die Beeinträchtigung des Fahrwegs durch Dritte, Unfälle mit Dritten, Aufmerksamkeitsfehler sowie technische Pannen. Eine 100%-ige Unfallvermeidung wird

unterschiedlichem Untergrund? Wie steht es mit dem Vorurteil, dass Aquaplaning bei Bussen gar nicht vorkommt? Wie verhält sich das Fahrzeug auf Glätte und in Kurvensituationen? Und wie wirkt sich das alles auf den Anhalteweg aus? Anhand verschiedener Übungen lassen Pfeffer und Lechner ihre „Schüler“ in all diesen Bereichen Erfahrungen sammeln und ein Gespür für die jeweiligen Situationen entwickeln.

Auf dem Programm stehen Ausweich- und Bremsmanöver auf verschiedenen Untergründen sowie das Beherrschen des Fahrzeugs

bei simulierter Nässe und Glätte auf Blaubasalt. Und auch hier stellt sich nach anfänglichem Zögern bei den Fahrerinnen und Fahrern immer mehr Sicherheit ein. Während sie sich in den ersten Runden den zur Begrenzung aufgestellten Pylonen noch langsam und vorsichtig mit ihrem jeweiligen Fahrzeug nähern, wächst das Selbstvertrauen

mit jeder neuen Runde. „Man kann deutlich spüren, wie sie mit jedem neuen Durchgang nach und nach lernen, ihren Bus besser einzuschätzen und die eigenen Reaktionen auf das Gefährt einzustellen“, beobachten Pfeffer und Lechner zufrieden. Und auch die Gesichter der Teilnehmer zeigen deutlich: Nicht nur Mut und Selbstvertrauen steigern sich zunehmend, sondern auch der Spaßfaktor. Kein Wunder also, dass so mancher Teil-



nehmer als Wiederholungs-täter in die Eifel gekommen ist. Dazu zählt beispielsweise Anna Schmid, die schon mehrfach am Fahrsicherheits-training von **BUSMAGAZIN** teilgenommen hat. „Dieses praktische Training von Gefahrensituationen bringt mir einfach unheimlich viel“, berichtet die süddeutsche Fahrerin. „Im Alltag kommt man meist ja

gar nicht dazu, so etwas einmal auszuprobieren. Ein weiteres Plus ist natürlich die Möglichkeit, auf diese Weise auch einmal die neuesten Busmodelle mit unterschiedlicher Ausstattung testen zu können. Das macht einfach Spaß.“

Auch Harald Kühn vom Taxi- und Busservice Nordkirchen war bereits zweimal beim Fahrsicherheitstraining mit von der Partie. Der Münsterländer erklärt: „Ich komme immer wieder gerne hierher, weil es einfach informativ und interessant ist und vor allem, weil man die erlernten Inhalte auch sofort in der Praxis umsetzen kann.“

Genau darauf basiert auch das Konzept der Neoplan Academy. So wechseln sich die Teilnehmer aufgeteilt in zwei Gruppen in Zeitintervallen von etwa 1,5 Stunden mit Theorie und Praxis ab, damit jeder einzelne Fahrer so viel Zeit wie möglich hinter dem Steuer erhält. Hinzu kommt, dass die theoretischen Einheiten in den kleinen Gruppen viel Spielraum für individuelle Fragen der Teilnehmer lassen, beispielsweise zum richtigen

Einsatz eines Retarders, dem Verschleiß von Reifen und Achsen oder zu rechtlichen Bestimmungen im Führerscheinwesen. Gleichzeitig beschäftigen sich die Gruppen auch theoretisch damit, wie technische Hilfsmittel wie ABS, ASR, ESP, CDS, etc. bei einer Vollbremsung

reagieren. Und was ist zu tun, wenn trotz all dieser

Theorie und Praxis müssen sich sinnvoll ergänzen

Hilfsmittel der Bremsweg nicht mehr ausreicht? „All diese modernen Technologien nützen nicht viel, wenn der Fahrer sie nicht richtig einzuschätzen und anzuwenden weiß“, wissen Pfeffer und Lechner. „Denn letzten Endes kann die beste Technik den Fahrer nicht ersetzen – und sie kann ihm vor allem keine Entscheidungen abnehmen.“

Claudia Rothkamp ■



▲ Der Spaß kam bei den gemeinsamen Übungseinheiten hinterm Steuer nicht zu kurz

also kaum einem Berufskraftfahrer im Laufe seiner Berufslaufbahn gelingen. „Deshalb ist es umso wichtiger, dass man auf plötzlich auftretende Gefahrensituationen intuitiv und in Sekundenschnelle reagieren kann – und das lässt sich nicht durch Theorie, sondern nur durch praktische Übung erreichen.“ Also wieder zurück auf den Bock und die eigenen Grenzen austesten. Was passiert beispielsweise bei Ausweichmanövern auf

deltaplan
Software für Busunternehmen



Software für
Busunternehmer...

... aus der Praxis,
kostensparend und
einfach

- Mietbus
- Touristik
- Linienverkehr
- Disposition

Der Bundesverband Deutscher
Omnibusunternehmer e.V. (bdo)
empfiehlt Deltaplan-Software

Tel.: +49 (0) 71 52.94 90 43

www.deltaplan.de