

## Fahrsicherheitstraining

# Besser lenken lernen

Oft entscheiden Sekundenbruchteile über Wohl und Wehe des Busfahrers und seiner Fahrgäste. Beim Fahrsicherheitstraining von **BUSMAGAZIN** und der Neoplan Academy frischten 24 Teilnehmer ihr Wissen und Können auf.

**B**ehaupte bloß noch seiner, Busfahrer hätten ihr Arbeitsgerät nicht im Griff. Samstagmorgen, der Verkehrsübungsplatz in Graftschaft an der Ahr. **Rolf Lechner** hat sich die Jacke ausgezogen, die Sonne strahlt an diesem schönen Tag im späten Oktober noch einmal kräftig vom Himmel. Gerade hat der kernige Bayer, Trainer der Neoplan Academy des Herstellers MAN, noch einmal die Pylonen gerichtet, die hintereinander im Abstand von rund 25 m auf der asphaltierten Strecke stehen.

„Der nächste kann kommen“, befiehlt er ins Funkgerät, seine Verbindung zu den vier Bussen, die auf dem Übungsplatz unterwegs sind, „bitte mit 20 Stundenkilometern“. Schon nähert sich ein Fahrzeug aus dem kleinen Waldstück heraus, umkurvt elegant die kleinen Hindernisse, ohne auch nur eines zu berühren. Das ist Gefühl für die

Lenkung pur. „Der Nächste jetzt mit 30 Stundenkilometern“, fordert Lechner auf, „da wird’s schon etwas sportlicher.“ Auch diesmal geht alles glatt, „sehr schön gelenkt, wunderbar“, schickt Lechner sein Kompliment via Funkgerät ins Fahrzeug. 24 Busfahrerinnen und Busfahrer haben sich auf dem Verkehrsübungsplatz versammelt, um einen Tag lang beim Fahrsicherheitstraining von Lechner und seinem Academy-Kollegen Willibald Pfeffer in Theorie und Praxis aufzufrischen, was zwar bei den meisten vorhanden ist, in der Routine des Fahreralltags aber auch schon mal vergessen wird. Lechner ist zufrieden, das Kurvenfahren hat bei den allermeisten sehr gut geklappt.

Doch auf die Teilnehmer warten noch ganz andere Aufgaben, so ein Übungsplatz ist gespickt mit allerlei Herausforderungen, die Reaktionsvermögen, mentale Stärke und Konzentrationsvermögen testen. Jetzt stehen Vollbremsungen auf Nässe auf dem Programm. Mit knappen Unterweisungen

unterstützt Lechner den Fahrer, „die 30 km/h halten, sauber bis zum Bremspunkt fahren, und dann voll drauf“. Der Fahrer macht, was verlangt wird, steigt mit aller Kraft auf die Bremse. Sein Fahrzeug ächzt und geht in die Knie, bleibt aber schön in der Spur – und steht nach gerade mal gut 10 m still. „Nicht vorher schon vom Gas runtergehen“, empfiehlt Lechner dem nächsten Aspiranten, der etwas nervös scheint. Doch auch der bleibt sicher in der Spur. Danach beschleunigen die Busse auf 50 km/h, der Bremsweg verlängert sich um rund ein Drittel. „Auch das haben alle sauber hingekriegt“, lobt Lechner, „keine Ausreißer dabei“.

Etwas komplizierter ist die nächste Übung, Vollbremsung auf geschliffenen nassen Basaltsteinen, die eine festgefahrene Schneedecke simulieren. Wahrlich kein Pappenstiel. Der Bremsweg verlängert sich. „Ihr werdet merken, dass sich an der Vorderachse etwas tut“, warnt Lechner die Teilnehmer vor. „Einfach weich gegenlenken,

falls der Wagen ausbrechen sollte.“ Dazu neigen die Busse, die noch mit Sommerreifen auf der Vorderachse unterwegs sind – der Gesetzgeber schreibt Winter-Pneus nur für die Antriebsachse vor. Doch auch hier ist Lechner mit den Leistungen einverstanden. „Den Fahrer unterstützen heute ja auch so viele elektronische Helferlein“, sagt der Neoplan-Mann. „Aber er ist natürlich auch selbst immer gefordert. Gerade bei einer Vollbremsung muss er eine große Hemmschwelle überwinden.“ Die Teilnehmer geben ihm recht, es könnte ja just in diesem Moment ein Fahrgast auf dem Weg zur Toilette oder aufgestanden sein, um an der nächsten Haltestelle auszusteigen.

„Es ist gut, das alles auch noch mal in der Praxis zu erleben“, bewertet Trainings-



Neuling **Michael Jähn** von der Verkehrsfachschule Köhn im baden-württember-





**Anspruchsvolle Fahrübungen absolvierten die 24 Busfahrerinnen und Busfahrer beim Sicherheitstraining von BUSMAGAZIN und der Neoplan Academy**

gischen Albruck, die u. a. Bus- und Lkw-Fahrer ausbildet, seine Versuche in Bremsen, Kurvenfahren und Ausweichen. Ein weiterer Pluspunkt der samstäglichen Übung: Am Ende kann er sich das Training als Modul für die Weiterbildung im Rahmen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes bescheinigen lassen. Dass oft nur Bruchteile von Sekunden über Wohl und Wehe des Fahrers und seiner Gäste im Bus entscheiden, hat Rolf Lechner den aufmerksamen Teilnehmern schon vorher beim theoretischen Teil des Sicherheitstrainings demonstriert. Während Trainer-Kollege Pfeffer schon draußen mit der einen Hälfte der Gruppe Kreisfahren, Ausweichen mit hoher Geschwindigkeit und Vollbremsungen übt, zeigt Lechner

**Bei einer Vollbremsung müssen die Fahrer eine große Hemmschwelle überwinden**

den anderen oben in der Blockhütte über dem Übungsplatz das kurze Video eines schweren Unglücks in der Türkei.

Ein Bus fährt eine abschüssige Strecke hinab, von rechts

kommt plötzlich ein Pkw aus einer Seitenstraße, er hat die Vorfahrt

missachtet. Was folgt, ist nur schwer anzuschauen. Der Busfahrer will auszuweichen, verliert die Kontrolle, das schwere Fahrzeug gerät ins Schlingern, kippt um und kracht in eine Tankstelle. 28

Menschen sterben. Vermeidbar, wenn der Busfahrer anderes reagiert hätte, glaubt Rolf Lechner: „Der Fahrer hätte sachte bremsen und versuchen sollen, auf den Pkw aufzufahren. Dann wäre vielleicht gar nicht viel passiert.“ Seine Zuhörer geben ihm recht.

Doch das ist leichter gesagt als getan, wenn im alltäglichen Stress der Kopf zwar auch nach vielen Stunden Fahrt noch klar sein muss, die Konzentration aber vielleicht schon ein wenig schwer fällt. Dass der Fahrer überwiegend selbst in der Verantwortung ist, wissen

auch die Teilnehmer des Trainings – vielleicht gerade, weil sie ihren Job dann doch ein wenig anders angehen als jene, die glauben, Zeit ihres Fahrerlebens ohne solche Maßnahmen auskommen zu können.

„Es liegt an jedem selbst, bewusst und vorausschauend zu fahren“, sagt **Olaf**



**Köhn**, Chef von Michael Jähn in der Albrucker Verkehrsfachschule, der den schweren

Bus nachher im Gelände mit stoischer Ruhe über den Übungsplatz manövrieren wird. „Wir müssen uns immer wieder vergegenwärtigen“, so Köhn weiter, „dass hinter der nächsten Kuppe etwas sein kann, das uns Probleme bereitet.“ In diesem Sinne wird auch Rolf Lechner an diesem Morgen immer wieder von lebenslangen Lernprozessen sprechen, denen Busfahrer sich stellen müssen. Oft sind es die kleinen alltäglichen Dinge, die man sich von Tag

**Aufmerksam verfolgen die Teilnehmer die Ausführungen von Neoplan-Academy-Trainer Rolf Lechner im theoretischen Teil der Weiterbildung ▶**





zu Tag vergegenwärtigen muss, und Lechner präsentiert sie zur Veranschaulichung schwarz auf weiß über den Beamer auf der Leinwand. Wenn es später auf die Übungsstrecke geht, sollte der Sicherheitsgurt angelegt und der Sitz richtig eingestellt sein, die vorgegebene Geschwindigkeit eingehalten werden und keine losen Gegenstände im Bus herumliegen.

Dann aber geht's ans Eingemachte, Lechner hat „Fragen zum Training“ vorbereitet, die er in der Diskussion mit den Busfahrern beantworten will. „Wie mache ich eine Gefahrbremung?“ lautet die erste, und Lechners Hinweis werden die Teilnehmer nacher auf der Strecke beherzigen: „Voll drauf“ – auch, wenn die Hemmschwelle riesig ist.

Vor allem aber muss beachtet werden: „Wie reagiert das Fahrzeug bei einer Gefahrbremung?“ Und dann ist Lechner in seinem Element, redet über dynamische Achslastverlagerungen und die Anhebung des Schlupf-schwellenwertes, erklärt, was ausbrechende Hinter- und übersteuernde Vorderachsen auslösen können, bewertet die aktive Wankstabilisierung in einem Fahrzeug und weist darauf hin, dass wenig Spurversatz eines Busses bei der Vollbremsung viele Menschenleben retten kann.

Lechner spricht auch die

„elektronischen Helferlein“ im Bus an. Wie reagieren ABS, ASR, ESP oder CDS im Extremfall? Und: Was ist zu tun, wenn Mensch und Elektronik mit ihrem Latein am Ende sind, der Bremsweg vor dem Hindernis nicht mehr ausreicht? Wie reagiert mein Fahrzeug, wenn die Geschwindigkeit in der Kurve ganz einfach viel zu hoch ist? Experte Lechner versteht es nicht nur, die Zuhörer in seinen Bann zu ziehen, sondern auch von der Notwendigkeit zu überzeugen, immer auf der Hut und wachsam zu sein.

Auch **Peter Scheifele** passt an diesem Tag gut auf, mit Unterstützung von **Cordula Scheifele**. Der Mainzer ist von Geburt an gehörlos, seine Ehefrau Gebärdendolmetscherin. Ein gehörloser Busfahrer – sicher ein Novum. Zumindest in Deutschland, sagt Cordula Scheifele, sei ihnen kein weiterer bekannt.

15 Jahre lang hat Peter Scheifele im Büro als Technischer Zeichner gearbeitet, dann entdeckte er seine Leidenschaft für Busfahren und Reisen. Heute verbindet er beides mit einem eigenen Unternehmen, das über-



wiegend ebenfalls gehörlose Menschen an die schönen Flecken in ganz Europa bringt. Auch Scheifele ist zum ersten Mal dabei, aber das vorausschauende und bewusste Busfahren, teilt er über seine Ehefrau mit, habe er ohnehin verinnerlicht. Vielleicht ja auch, weil sein Handicap ihn zu noch

mehr Aufmerksamkeit zwingt. Nicht hören zu können, kann für einen Fahrer allerdings auch von Vorteil sein. „Mit dem Geschrei von Kindern im Bus“, sagt Cordula Scheifele, „hat Peter keine Probleme“.

Dass nicht nur Können und Wachsamkeit des Fahrers darüber entscheiden, ob die Fahrgäste sicher und heil ans Ziel kommen, hatte am

Abend zuvor schon **Burkhard Köhler** im Saal des Tagungshotels Dahl in Wachtberg-Niederbachem anschaulich demonstriert. Zugegebenermaßen auf sehr drastische Art und Weise. Köhler ist Polizeibeamter des Landes Berlin und u. a. Autor des Fachbuches „Mängel-erkennung an Nutzfahrzeugen“ im Kirschbaum Verlag. In seinem früheren Leben, bis 1997, war Köhler auch mal

als Busfahrer auf den Straßen Europas unterwegs, ist sehr entspannt nach Barcelona oder Biarritz gefahren. „Heute“, sagt Köhler, „bin ich als Straßenverkehrsteilnehmer lange nicht mehr so entspannt, weil ich weiß, was da so alles unterwegs ist.“

Und dann zeigt Köhler seine vielen Bilder, die irgendwie wie diese nun vorgeschriebenen drastischen Abbildungen auf den Zigarettenpackungen wirken. Sie verdeutlichen, wie ein Bus aussehen kann, der nicht regelmäßig gepflegt und gewartet wird. Es sind Bilder von heftigen Mängeln an der Bremsanlage, von verrosteten Achs- und angegriffenen Lenkanlagen. „Wartungsmängel sind ein großes Sicherheitsrisiko“, sagt Köhler.

Da seien doch wohl auch die Prüforganisationen in der Pflicht, fragt einer aus dem betroffenen wirkenden Teilnehmerkreis. „Bestimmte Dinge will man offenbar nicht sehen“, antwortet Köhler ein wenig resigniert. Eine Erklärung, warum die Prüfer offenbar manchmal nicht so genau hinschauen, hat er aber auch nicht. Und daher ziehen dann Köhler und seine Kollegen schon mal einen Bus aus dem Verkehr, der Mängel an allen sicherheitsrelevanten Teilen hat – aber erst sieben Tage zuvor die Hauptuntersuchung überstanden hat. Die Busfahrer nimmt Köhler in Schutz: „Viele Mängel sind für sie nicht zu erkennen.“ Doch die Fahrer wissen, dass sie auch in Sachen Pflege und Wartung in der Pflicht sind. Auch hier müssen sie sich einem Lernprozess stellen. Im Idealfall das gesamte Busfahrerleben lang.

### Wartungsmängel am Fahrzeug sind ein großes Sicherheitsrisiko



Abend zuvor schon **Burkhard Köhler** im Saal des Tagungshotels Dahl

Fotos: Samme, Schröder



▲ Zufriedene Gesichter bei allen Beteiligten nach anderthalb ereignisreichen Trainingstagen

Ronald Schröder ■