



Fahrsicherheitstraining von BUSMAGAZIN und der Neoplan academy

„Das war einfach genial“

26 Teilnehmer erlebten beim Fahrsicherheitstraining von BUSMAGAZIN und der Neoplan academy die Grenzbereiche der Fahrphysik und eigneten sich eine solide theoretische Basis für die mögliche Bewältigung einer künftigen Notsituation im Arbeitsalltag an.

Das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) sieht die Möglichkeit vor, alle fünf Pflichtmodule für die Fahrerweiterbildung im Umfang von 35 Stunden zu absolvieren, ohne nur einmal dabei hinter dem Steuer gesessen oder gar den Bus betreten zu haben. Bei den siebenstündigen Modulen „Sozialvorschriften, Risiken und Notfälle“ oder „Markt und Image“ mag das ja durchaus seine Berechtigung zu haben. Anders sieht dies bei den Kursen Eco-Training sowie Sicherheitstechnik und Fahrsicherheit aus. Hier wäre eigentlich eine praktische Übung dringend angeraten, um die physikalischen oder ökonomischen Erkenntnisse der Theorieeinheit am eigenen Leib in der Praxis zu

erleben und den Lerneffekt zu vertiefen. Eigentlich! Denn die Realität sieht anders aus. Um so näher die Deadline der ultimativen Übergangsfrist (9. September 2015) für das Einreichen der fünf Weiterbildungsscheine im Rahmen der Führerscheinerweiterung rückt, umso hektischer werden Kurse nach Verfügbarkeit belegt. Andere Busunternehmen wollen Kosten sparen und buchen für ihr fahrendes Personal solche Trainings, die rein theoretischer Natur sind. Die sind deutlich günstiger zu haben als fahrpraktische Übungen. Alle fünf Pflichtmodule zusammen können bei manchen Anbietern bereits für weniger als 300 € absolviert bzw. abgesehen werden. Manchem Fahrer

bleibt auch schlicht und einfach wenig anderes übrig, wenn der Arbeitgeber die Kosten für die Weiterbildung nicht übernimmt.

Dabei macht der fahrpraktische Übungsteil gerade bei einem Fahrsicherheitstraining den entscheidenden Faktor für das Verständnis der theoretischen Grundlagen aus. Das hat einmal mehr das von BUSMAGAZIN und der Neoplan academy ausgerichtete Training Ende November in Bonn (Theorie) und Grafschaft Lantershofen

Die Busfahrer waren mit Feuereifer und Elan dabei

(Verkehrsübungs-gelände, Theorie und Praxis) gezeigt. Beide Partner haben damit erneut bewiesen, dass ein hochwertiges Fahrsicherheitsmodul ein gutes Preis-

Leistungs-Verhältnis bieten kann. Denn im Kostenanteil von 220 € pro Person waren Übernachtung mit Frühstück, Abendessen mit leckerem Grillmenü sowie Imbiss und Getränke während der Theorie- und Praxiseinheiten mit MAN ProfiDrive an beiden Tagen enthalten.

Und die 26 Teilnehmer wussten das zu schätzen, wie die begeisterte Resonanz an den beiden Veranstaltungstagen bewies. Dass dabei sogar „Überstunden“ gemacht wurden, hat keinen von ihnen gestört – im Gegen-

teil. Denn nach dem rund anderthalbstündigen Theorie- teil am Auftaktabend folgten am nächsten Tag vollgepackte gut sieben Stunden –

◀ Auf dem Weg zur nächsten Übung: Insgesamt 26 Busfahrer ließen sich von der Neoplan academy ausbilden

Foto: Sanne

in der Summe also mehr als die gesetzlich vorgeschriebene Dauer. Und mancher hätte sichtlich und hörbar gerne noch länger praktiziert, mit solchem Feuereifer und Elan waren die Busfahrer dabei – mit dem Ehrgeiz, so lange zu üben, bis das perfekte Ausweich- oder Bremsmanöver „saß“. Doch vor dem „Vergnügen“ stand auch beim Fahr-sicherheitstraining von **BUSMAGAZIN** und der Neoplan academy die Theorie. Den Start machte in der abendlichen entspannten Runde der Vortrag des Berliner Polizeibeamten Burkhard Köhler. Zwar kontrolliert er seit 2012 nicht mehr wie zuvor im täglichen Dienst, sondern heute nur noch gelegentlich Nutzfahrzeuge. Dennoch hatte der Sachgebietsleiter und Fachlehrer für Kraftfahrzeug- und Geschwindigkeitsmesstechnik an der Landespolizeischule Berlin eine Reihe mitunter alarmierender Beispiele von Bussen mit erheblichen sicherheitsrelevanten Mängeln in Wort und Bild mitgebracht. 275 Omnibusse hat er alleine während seiner Laufbahn aus dem Verkehr gezogen. Der 50-Jährige kennt sich schließlich aus, gilt er mit dem erschienen „Handbuch Mängelerkennung an Nutzfahrzeugen“ als eine der Koryphäen auf diesem Gebiet in Deutschland. Die verstärkten Abfahrtskontrollen der Polizei im Busbereich – in Berlin sind es rund 1 000 im Jahr – drücken sich mittlerweile in verbesserten Zahlen aus: Waren 2 000 noch 20 bis 22 % der Fahrzeuge mit gravierenden Mängeln behaftet, sind es gegenwärtig nur noch 7 %. Dennoch: 350 bis 400 Busbrände im Jahr alleine in Deutschland zeugen für weiterhin vorhandenen Nachholbedarf in Sachen



▲ Auch die Evakuierung beim (simulierten) Busbrand stand auf dem Übungsplan

Foto: Bünnagel

technischer Sicherheit. Die Mängelstatistik führt Fahrzeuge aller Marken auf. Köhler hatte ausnahmslos Beispiele von Bussen deutscher Hersteller aus dem laufenden Jahr mitgebracht – keine Exoten also, sondern eher die Platzhirsche. So zeigte er Bilder von einem Reisehochdecker mit schadhafter Einspritzleitung. Der Diesel hatte sich bereits über Motorteile verteilt. „In so einem Fall wird die Weiterfahrt untersagt, dann fährt das Fahrzeug nicht einmal mehr zur Werkstatt, sondern muss unverzüglich abgeschleppt werden“, so der Polizeibeamte. Andernfalls

drohe eine Entzündung des Treibstoffs im heißen Motorraum mit der Folge, dass der Bus in weniger als 15 Minuten komplett ausbrennen könne. Bei einem anderen Fall, einem Überlandbus mit sechs Tage alter Hauptuntersuchung, sei das Glas des linken Rückspiegels dermaßen lose gewesen, dass es wild im Fahrtwind flatterte und keine Sicht nach hinten gegeben war. Außerdem erwies sich ein Lager des Oberquerlenkers als ausgeschlagen und der Bremsbelag an allen Rädern als unterhalb der Verschleißgrenze. Solche multiplen Mängel an schlecht gewarteten Fahrzeugen seien häufig, so Köhler. Bei einem weiteren Reisehochdecker waren die Riemenantriebe z. B. für den Klimakompressor komplett herunter und der Ladeluftkühler defekt, so dass er kaum mehr Leistung abgab. Bei einem baugleichen Modell gab es massive Risse an Brems-scheiben mit der Gefahr eines Brechens der Radbolzen und Verlust des Rads. Außerdem war die Hitzedämmung im Motorraum ebenso beschädigt wie das Hitzeschild des Turboladers.

Die Trainer warnten vor typischen fatalen Fehlern im Arbeitsalltag

Die rege Diskussion mit den Teilnehmern während Köhlers Vortrag zeigte, dass solche Sicherheitsmängel an Bussen die Fahrer nicht kalt lassen und viele von ihnen über detaillierte technische Kenntnisse verfügen – ein Beleg für den weiterhin guten Ausbildungsstand des Fahrpersonals, jedenfalls unter den Busunternehmen, denen gut ausgebildete Mitarbeiter am Steuer von gepflegten Fahrzeugen wichtig sind. Das unterstrich auch der folgende Tag. Während die eine Hälfte der Teilnehmer die fahrpraktischen Übungen absolvierte, führte jeweils einer der beiden Trainer von MAN ProfiDrive/Neoplan academy, Leiter Rolf Lechner oder Willibald Pfeffer, die andere Gruppe in die theoretischen Grundlagen ein – jene physikalischen Einflussfaktoren wie Seitenführungskräfte, Schlupf-schwellen- oder Reibbeiwert. So warnten die Trainer vor typischen fatalen Fehlern im Arbeitsalltag. So seien die Geschwindigkeiten seit Einführung von ESP im Bus durchschnittlich um rund 20 % im Winter gestiegen. Plötzlich auftretende Hindernisse wie ein Pkw, der aus einer Seitenstraße kommt und sich im hohen Schnee festfährt, könnten bei erhöhtem Tempo und glatter Unterlage trotz Stabilitätsprogramm nicht mehr ausgebremst oder unfallfrei umfahren werden – wie ein mitgebrachter Lehrfilm anschaulich darlegte. Das Verhalten des Busses bei Slalomfahrt und Schlagbremsung konnten die Busfahrer anschließend auf dem Testgelände „erfahren“. Für viele war das Neuland, vermeiden sie ansonsten doch solche Manöver und fahren stattdessen fahrgastfreund-



▲ Julia Kirchgäßner-Tornello: „Das war einfach genial!“

Foto: Sanne



▲ Trainiert wurde bis in die Abendstunden Foto: Bünnagel

lich. Nur wenige unter den 26 Teilnehmern hatten bislang Erfahrungen im physikalischen Grenzbereich. Um die Anforderungen an die Teilnehmer zu erhöhen, fanden die Übungen mitunter auf heterogenem Terrain statt. So mussten die fünf Neoplan- und MAN-Busse im mit Hütchen abgesteckten Kurs zwischen normalem Asphalt und polierter Fläche während der Slalomübung hin und her wechseln. Oder eine Fahrzeugseite befand sich jeweils bei der Schlagbremsung auf dem rutschigen Bereich. So ließ sich ein Notbremsmanöver beispielsweise mit leichter Eis- oder Schneeaufgabe am Fahrbahnrand simulieren. Die durch die Walkie-Talkies ins Buscockpit übertragenen Kommentare reichten dabei von „Das war keine Vollbremsung!“ bis hin zum lobenden „Super Spur gehalten!“, wenn der Fahrer durch gekonntes Gegenlenken das leichte Ausbrechen des Fahrzeughecks auf der glatten Fahrzeugseite ausgeglichen

hatte. Gerne hagelte es auf bajuwarische Art auch eine deftige Anmerkung etwa folgender Couleur: „Auf der Bremse draufbleiben, bis das Auto komplett steht, und wenn es die Fahrgäste durchschüttelt!“ Solche Übungen sollten den Fahrern in erster Linie die Hemmungen vor der Vollbremsung nehmen. Denn im Notfall kommt es auf jeden Sekundenbruchteil und die konsequente Durchführung der Fahrzeugverzögerung an. Folgende Rechnung machten die Trainer auf – und ließen die Teilnehmer auch das Ergebnis raten: Ein mit Tempo 50 die Notbremsung einleitender Bus steht bei einem Reaktionsweg von 14 m und einem Bremsweg von 15 m nach 29 m und damit noch vor einem plötzlich auftauchenden Hindernis in etwa 30 m Entfernung. Ist er allerdings mit 70 km/h unterwegs, verlängert sich

Eine Herausforderung stellten die Ausweichmanöver bei hohem Tempo dar

der Reaktionsweg auf 20,5 m und der Anhalteweg auf 26,5 m. Bis zum Hindernis in 30 m Entfernung hat das Fahrzeug allerdings wegen des verlängerten Reaktionswertes von seinem ohnehin höheren Tempo erst wenig abgebaut und schlägt mit nicht weniger als 58 km/h dort ein!

Beachten sollte ein Busfahrer auch, das sein Gefährt bei angenommenem Gewicht von ca. 15 000 kg und einer Bremsleistung von rund 5 000 PS bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h auf trockener Fahrbahn mit 35,5 m einen deutlich längeren Bremsweg hat als ein Motorrad (400 kg/350-400 PS/25 m) und ein Pkw (1 400 kg/1 400-1 500 PS/25 m). Grund: Pro Kilogramm ist hier die Bremsleistung geringer. Nur der schwere Lkw braucht noch länger bis zum Stillstand (40 000 kg/9 000-10 000 PS/39,7 m). Eine besondere Herausforderung stellten für die Fahrer

die Ausweichmanöver bei Geschwindigkeiten zwischen

30 und 65 km/h in engen Hütchengassen mit und ohne Bremsen dar. „Tempo halten, in der Spur bleiben, da fliegen ja schon bei der Anfahrt die Kegel“ oder „Keine Angst, dass der Bus umkippen könnte“ lauten die „aufmunternden“ Kommentare aus den Sprechfunkgeräten. Auffallend: Gerade die Damen der Gruppe – bei ohnehin relativ hohem Frauenanteil – machten ihre Sache dabei bestens und zogen sich mit Bravour aus der Affäre. Manch eine war dabei mutig über den eigenen Schatten gesprungen: „Gestern habe ich noch gesagt: Was mache ich hier eigentlich“, so Busfahran-

fängerin Julia Kirchgäßner-Tornello vom Omnibusbetrieb Gosbert-Kirchgäßner, die laut eigenem Bekunden vor allem vor dem Ausweichtest mit hohem Tempo „Bammel“ gehabt hatte. „Heute muss ich nun sagen: Das war einfach genial!“, fasste sie die allgemeine Meinung der Teilnehmer am Fahrsicherheits-training zusammen. Ein besonderes Schmankerl hatten die beiden Trainer abschließend noch für die Trainingsgruppe, als sie geschlossen in einem der Busse Platz genommen hatte. Denn urplötzlich setzten sie eine Rauchanlage im Fahrzeug in Aktion, die binnen Sekunden das komplette Innere einnebelte und so das



▲ Rolf Lechner führte die Teilnehmer souverän per Funk durch den Fahrparcours

Foto: Sanne

Szenario eines Busbrands simulierte – erschreckend realistisch, wie die Fahrer befanden. Überrascht und bei einer Sicht von praktisch Null benötigten sie relativ lange Zeit, um den Bus zu räumen. Nicht auszudenken bei einem mit mobilitäts eingeschränkten Senioren vollbesetzten Dreiachser. Für das Trainieren eines solchen Falls macht das Weiterbildungsmodul „Fahrgastsicherheit und Gesundheit“ nach dieser Erfahrung künftig sicherlich noch mehr Sinn...

CB ■

Buchtipp Handbuch Mängelerkennung an Nutzfahrzeugen

Das Handbuch Mängelerkennung an Nutzfahrzeugen von Burkhard Köhler erscheint im Kirschbaum Verlag. Die dritte Ausgabe mit separatem Teil zum Bus folgt nun am Anfang kommenden Jahres mit einem deutlich erweiterten Umfang von 600 Seiten sowie erläuternden 1 612 Fotos und kann bis zum 31. Januar 2015 zum Frühbesteller-Vorteilspreis von 58 statt 68 € inkl. MwSt. und Versand erworben werden.