



Deutsches Institut
für Qualitätsförderung e.V.



Deutsches Institut
für Qualitätsförderung e.V.

Deutsches Institut
für Qualitätsförderung e.V. (DIQ)

Bismarckstraße 37
66121 Saarbrücken

Tel.: +49 681 9987-0
Fax: +49 681 9987-123
Internet: www.diq.org
E-Mail: info@diq.org



„Sicherheit in Omnibussen“

2. DIQ-Symposium in Bonn

28. September 2012

Klares Votum für die Sicherheit in Omnibussen

Expertenrunde beim Deutschen Institut für Qualitätsförderung e. V.

Schon vom Wort her verkörpert er die Mobilität für alle: der Omnibus – und natürlich nimmt die Sicherheit einen besonders hohen Stellenwert ein. Diesem Thema widmete sich das zweite Symposium des Deutschen Instituts für Qualitätsförderung e. V. (DIQ). DIQ-Präsident Peter Schuler konnte zahlreiche renommierte Experten als Referenten begrüßen.



DIQ-Präsident Peter Schuler im Gespräch mit Walter Eichendorf. Der Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V. (DVR) ging in seinem Grußwort zum 2. DIQ-Symposium vor allem auf den „Faktor Mensch“ ein.

Allein im ersten Halbjahr 2012 nutzten 2,7 Milliarden Menschen den Bus als Nahverkehrsmittel, 1 Million Personen gingen auf eine Fernreise. Die Zahlen im Nahverkehr stagnieren leicht, beim Fernverkehr ist gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 10,3 % zu verzeichnen. Eine beliebte Form der Mobilität also, wie diese aktuellen Zahlen des Statistischen Bundesamts beweisen. Wie brisant der Sicherheitsaspekt dabei sein kann, beweist ein aktuelles Urteil am Oberlandesgericht Hamm. Hier wurde einer Passagierin zwar infolge eines Bus-Unfalls Schmerzensgeld zugesprochen, ihr aber auch eine Mitschuld von 30 Prozent zugewiesen. Sie war nicht angeschnallt – doch auch ohne expliziten Hinweis darauf durch das Personal gelte die allgemeine Anschnallpflicht auch im Bus, befanden die Rechtsexperten in ihrem Urteil.

„Das vorausschauende Denken und Handeln ist für Fahrer von Reisebussen unverzichtbar. Fahrgäste sind deshalb bei einem Fahrer am besten aufgehoben, der gar nicht erst in gefährliche Situationen gerät. Deshalb lernen die Teilnehmer im Sicherheitsprogramm Reisebus des DVR und seiner Mitglieder, Risiken des Straßenverkehrs richtig einzuschätzen, um Gefahren besser erkennen und vermeiden zu können.“ Walter Eichendorf, Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V. (DVR), fand in seinem Grußwort zum Symposium klare Worte zur Bedeutung von „Faktor Mensch“ im Omnibus- und Straßenverkehr.

Die Vorreiterrolle der deutschen Automobilindustrie bei der Sicherheitstechnologie sprach Prof. Dr. Peter König (FH Trier, Institut für Fahrzeugtechnik) an. Der Leiter des 2. DIQ-Symposiums verwies zugleich auf zahlreiche offene Fragen in Gesetzgebung und politischer Infrastruktur – auch zur Vorbildfunktion der deutschen Industrie für Staaten wie China und Indien, in denen mehr individuelle Mobilität für die Menschen nötig ist. Auch Effizienz und Umweltverträglichkeit gehören zur Verkehrssicherheit im gewerblichen Personenverkehr. Diese konnte beim 2. DIQ-Symposium somit umfassend auf aktuellem Stand behandelt werden und einen Blick auf zukünftige Entwicklungen ermöglichen.

„Sicherheit entsteht immer aus dem Zusammenspiel von Fahrer, Fahrzeug und Organisation. Wenn dieses Dreieck der Sicherheit ein etablierter Teil der Firmenkultur ist, werden Risiken erkennbar und damit auch vermeidbar“, erklärte Bastian Roet als Vertreter des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmer e. V. (bdo) und charakterisierte den Omnibus als mit Abstand sicherstes Verkehrsmittel. Er erklärte: „Zum Erhalt dieses Status arbeiten die deutschen Busunternehmen kontinuierlich an allen genannten Punkten, auch für die Aus- und Weiterbildung der Fahrer und stehen im ständigen Dialog mit der Technischen Überwachung.“

Nicht fehlen durfte natürlich die juristische Seite des Busverkehrs, beleuchtet durch Rechtsanwalt Karl-Hermann Lauterbach. Er behandelte die Unfallprävention, also die nötigen Sicherheitseinrichtungen, ebenso wie die Rechtsprechung zum gewerblichen Personenverkehr und konnte dabei auf eigene Erfahrungen in juristischen Auseinandersetzungen zurückgreifen.



Demonstration am Objekt: Referent Lutz Steiner (Volvo Busse Deutschland) sprach über die Energieeffizienz moderner Omnibusse.

Wie steht es um die Kontrolle des gewerblichen Personenverkehrs als Schwerpunkt polizeilicher Arbeit? Hierzu gab Karl-Heinz Brüggemann Auskunft. Der Leitende Polizeidirektor der Polizeiinspektion Emsland/Grafschaft Bentheim stellte die Unfallursachen heraus, dabei als besonders häufige den „Crash“ mit dem vorausfahrenden Fahrzeug durch ungebremstes Auffahren. Oft bremsten die Fahrer nur mit einem Teil der maximalen Verzögerung, ohne „fest genug auf der Bremse“ zu stehen. Spannend stellte sich nicht zuletzt die Kriminalität im gewerblichen Personenverkehr dar. Der Experte konnte unter anderem Beispiele nennen von geheimen – verbotenen – Zusatztanks und im Bus unerlaubt mitgeführten – versteckten – Personen.



Prof. Dr. Peter König (FH Trier/Institut für Fahrzeugtechnik) leitete das 2. DIQ-Symposium.

Über die passive Sicherheit in Reisebussen sprach Alexander Berg (DEKRA). Er stellte den Zusammenhang zwischen den aktuellen Unfallstatistiken, den Risikogrößen und den typischen Unfallszenarien deutlich dar. Sein Überblick über die Entwicklung der technischen Maßnahmen und der dazu durchgeführten Tests fesselte die Zuhörer. Vor allem die Crashtests zur Strukturfestigkeit des Aufbaus, aber auch der Frontalaufprallschutz und der Einbau leistungsfähiger Rückhaltesysteme fanden viel Aufmerksamkeit. Der Experte nannte auch die weitere Steigerung der Gurtanlagequote als nötiges Instrument zur noch wirksameren Unfallvorbeugung.

Zur Effizienz moderner Reisebusse bei Energie und Umwelt referierte Lutz Steiner (Volvo Busse Deutschland GmbH): „Ein einziger Fahrgast im Bus, das ist Verschwendung. Sparmeister bei Treibstoff und Schadstoffausstoß ist dagegen ein mit 50 Personen besetzter Bus im Vergleich zum Individualverkehr.“ Steiner wies auch darauf hin, dass Omnibusse heute größer und gewichtiger sind als früher, wobei zahlreiche Annehmlichkeiten der Busreise aus dem Diesel-Tank des Fahrzeugs als einziger Energiequelle gespeist werden. Features wie Klimaanlage seien so passgenau wie möglich zu planen und abzustimmen. Einen Einblick in die Möglichkeiten und das Potential gab der Experte in Sachen Hybrid- und Retarder-Technik.

Und was leistet die moderne Technik im Omnibus? Gerhard Stangl (MAN) nannte hierzu Details wie Bremsassistent, Abstandsregler und Stabilisierungsprogramm. Er sprach ebenso über die Pläne der MAN, das Cockpit der Busse speziell auf stressfreies Fahren noch weiter zu optimieren und stellte Crash- und Testverfahren für die passive Sicherheit der Busse vor: Sie reichen im Vorfeld der Serienfertigung vom Frontalcrash des Gesamtfahrzeuges bis zur Prüfung der Sitzverankerung.

Einen Überblick über technische Mängel an Omnibussen gab Burkhard Köhler, Polizeibeamter in Berlin und Autor des „Handbuch Mängelerkennung am Lkw und Kleintransporter“ und stellte besonders die Wartungsmängel an den Bussen als Sicherheitsrisiko heraus. Im Rahmen seiner Tätigkeit hat der Polizeibeamte von 2006 bis 2011 bei Unterwegskontrollen 2009 235 Busse überprüft. Beanstandet wurden etwa Betriebsmittelverluste, vor allem im Bereich heißer Motorteile und die damit verbundene hohe Brandgefahr, Mängel am Fahrwerk durch ausgeschlagene Len-

kungsteile oder defekte Luftfedern sowie nicht tadellos funktionierende Bremsanlagen und Lenkungen. Hier plädierte der Polizeibeamte – durchaus in Kenntnis und unter Verweis auf enormen Konkurrenzdruck unter den Busunternehmen – eindringlich für Lösungen zu verbesserter Verkehrssicherheit.

„Busunternehmen befinden sich in einem schwierigen Umfeld. Angesichts der anstehenden Änderungen im Personenbeförderungsgesetz fehlt ihnen eine Perspektive, Investitionen werden aufgeschoben, die aktuell im Einsatz befindlichen Busse länger genutzt“, fasste Prof. Dr. Peter König im Ergebnis zusammen. Er warnte zugleich davor, die Wartung der Busse zu vernachlässigen. Mit Fahrzeugen in katastrophalem Zustand, wie beim Symposium berichtet, setzen die Halter ihre Kunden bewusst einem extrem hohen Unfallrisiko aus.

Zur Überprüfung der Verkehrssicherheit kann das DIQ geeignete Maßnahmen entwickeln und in der Praxis überwachen – unter besonderer Beachtung der Überwachung von Omnibussen. Das 2. DIQ-Symposium zeigte die Risiken im Busverkehr ebenso wie das vorhandene Sicherheitspotential. Neben den Maßnahmen zur Verkehrssicherheit stehen Effizienz, Umweltverträglichkeit und Ressourcenschonung im Vordergrund der Entwicklungsarbeit. Prof. Dr. Peter König formulierte auch die Denkanstöße, die das 2. DIQ-Symposium hervorbrachte – für den Gesetzgeber zur weiteren Optimierung der Vorschriften, für die Politik zur weiteren Förderung eines zukunftsweisenden Verkehrsmittels. Dies bedinge konsequente und langfristige Investitionen in sichere Infrastruktur und in die Bereitstellung entsprechender Anreize für die Industrie. Ihnen galt auch das Schlusswort: „Lassen Sie uns durch Gespräche und Aufklärungsaktionen die Sicherheit in Bussen in das öffentliche Bewusstsein bringen, wie wir es beim Pkw gemacht haben, zum Beispiel mit der Selbstverständlichkeit, den Sicherheitsgurt anzulegen. Wir müssen hier ein Vorbild sein und auch andere überzeugen, die vorhandenen Sicherheitssysteme zu nutzen. Schon eine Gurtquote, so wie im Pkw, wäre eine signifikante Steigerung der Sicherheit im Omnibus!“



Experten zur Verkehrssicherheit (v.l.n.r.): Peter Schuler (DIQ), Karl-Heinz Brüggemann (Polizei Niedersachsen), Burkhard Köhler (Polizeibeamter und Buchautor, Berlin), Lutz Steiner (Volvo Busse Deutschland), Dr. Walter Eichendorf (DVR), Alexander Berg (DEKRA), Bastian Roet (bdo), Prof. Dr. Peter König (Leiter Symposium), Thomas Koch (DIQ), Karl-Hermann Lauterbach (Fachanwalt für Verkehrsrecht)