

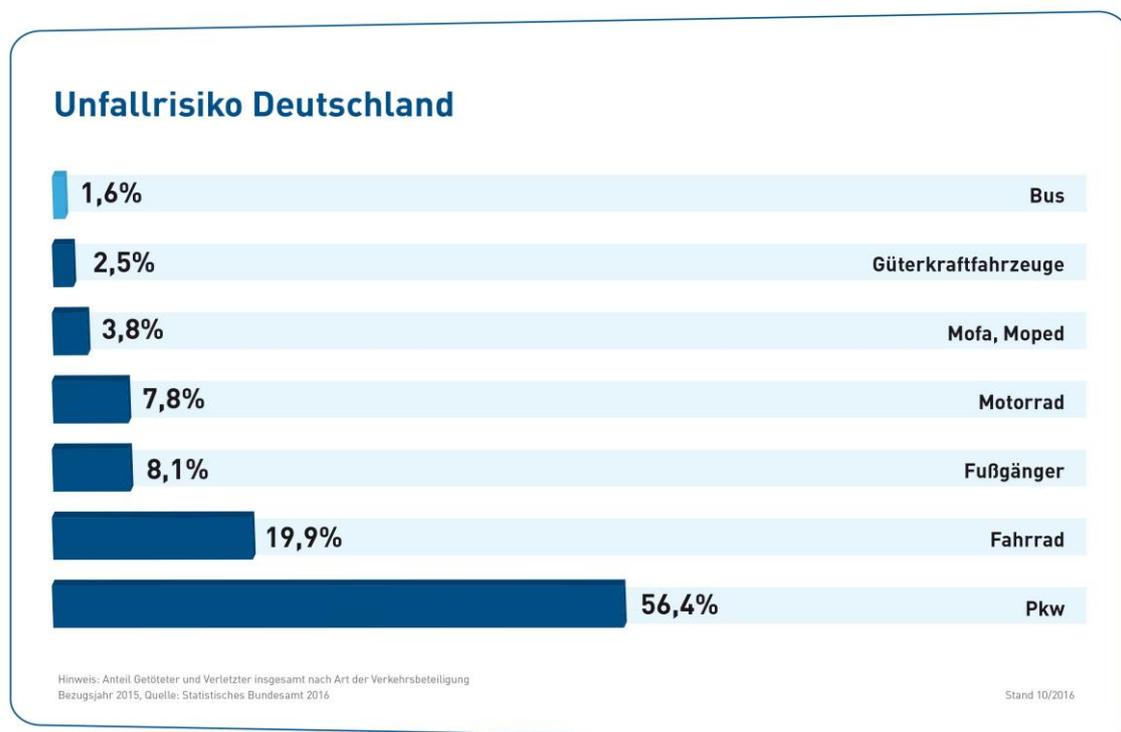
Faktenpapier „Bussicherheit“

Der schwere Unfall auf der A9 am 3. Juli 2017 hat das Thema Bussicherheit verstärkt in den Vordergrund gerückt. Experten untersuchen derzeit noch das Fahrzeug und versuchen den Hergang zu rekonstruieren. Bislang sind keine Informationen zum Ablauf oder den Ursachen bekannt. Es ist daher nicht die richtige Zeit für Spekulationen und Forderungen in Hinblick auf den Stand der Sicherheitsvorkehrungen in Bussen. Erst müssen Tatsachen feststehen, die seriöse Rückschlüsse zulassen.

- ➔ Der Unfall auf der A9 darf nicht zum Anlass genommen werden, über etwaige Risiken bei diesem oder jenem Fahrzeugtyp oder Unternehmer zu spekulieren. Dies würde letztlich nur der gesamten Branche schaden. Es geht vielmehr darum, die Debatte zu versachlichen, bestehende Befürchtungen aufzunehmen und diesen mit Fakten zu begegnen.

Busfahren ist sehr sicher

Sicherheit hat für die Busunternehmen in Deutschland höchste Priorität. Regelmäßige Kontrollen von Bussen, Fahrern und Unternehmen durch unabhängige Einrichtungen sind so selbstverständlich. Dies zeigt Wirkung. Festhalten lässt sich, dass der Omnibus grundsätzlich ein sehr sicheres Verkehrsmittel ist. Dies belegen unter anderem die Zahlen des Statistischen Bundesamtes. Die aktuellen Daten für das Jahr 2015 haben ausgewiesen, dass nur sehr wenige Verkehrsteilnehmer in einem Bus verletzt oder getötet wurden. Dies Ergebnis ist auch über einen längeren Zeitraum zu beobachten. Insbesondere Pkw sind im Vergleich dazu mit höheren Risiken behaftet.



Eine Bestätigung der grundlegenden Sicherheit im Bus zeigen die Prüforganisationen. Denn auch der TÜV kommt zu diesem Ergebnis: „Busse sind sehr sichere Verkehrsmittel“, hielt der Verband der TÜV e.V. anlässlich der Veröffentlichung des Bus-Reports 2015 fest. Darin wurden die Daten von 50.704 Hauptuntersuchungen aus den Jahren 2014 und 2015 ausgewertet, sodass sich ein objektives Bild des

technischen Zustands der Busse auf Deutschlands Straßen ergibt. Das Ergebnis: Mehr als zwei Drittel der Fahrzeuge wiesen keinerlei Mängel auf. Nur 0,1 Prozent mussten aus dem Verkehr genommen werden.

- ➔ Schwere Busunfälle sind eine absolute Seltenheit. Die aktuellen Bilder vom Unfallort an der A9 können natürlich Angst machen. Statistisch gesehen ist der Autoverkehr aber viel gefährlicher und Busse sind sehr sicher.

Es existieren klare Normen und Vorschriften für Fahrzeuge

Die Fahrzeuge der Omnibusunternehmer in Deutschland unterliegen in Hinblick auf die Produktion und Ausstattung einer ganzen Reihe von internationalen Normen, die der Sicherheit dienen. Die UN/ ECE Regelung Nr. 107 befasst sich beispielsweise mit den allgemeinen Konstruktionsmerkmalen. Ihr zufolge sind Brandmeldesysteme für den Motorraum für Erstzulassungen seit 2011 vorgeschrieben. Seit 2015 müssen in Neufahrzeugen auch Rauch- und Temperaturdetektoren in Toiletten, Fahrerruheräumen und anderen vom Fahrgastraum abgetrennten Räumen vorhanden sein. Feuerlöschanlagen im Motorraum sind für neue Typenzulassungen ab 2020, für neu zugelassene Fahrzeuge ab 2021 vorgeschrieben.

- ➔ Der Gesetzgeber hat eine ganze Reihe von Normen vorgegeben, die für Sicherheit in Bussen sorgen. Hersteller müssen diese bei der Produktion befolgen.

Sicherheit wurde und wird weiter verbessert

Das Thema Brandsicherheit ist seit dem A9-Unfall viel diskutiert. Tatsächlich laufen seit einigen Jahren verschiedene Verbesserungen in diesem Bereich an. Diese sind in der UN/ ECE Regelung Nr. 118 zum Brennverhalten von Materialien im Innenraum festgehalten. Diese sieht seit 2016 strengere Vorgaben für Kabel und Isolierungen vor. Ab 2020 folgen strengere Vorgaben bezüglich der Brennbarkeit von Innenraummaterialien.

Auch die zum Teil in der Medienberichterstattung angesprochenen Notbremsassistentensysteme (AEBS) unterliegen einem fortschreitenden Wandel hin zu deutlichen Verbesserungen. Neu zugelassene Fahrzeuge müssen schon seit dem 1. November 2015 mit einem solchen Notbremsassistentensystem ausgestattet sein. Sie müssen die Geschwindigkeit zum Zeitpunkt des Zusammenstoßes mit einem unbeweglichen Ziel um mindestens 10 km/h verringern. Ab November 2018 müssen AEBS in neu zugelassenen Fahrzeugen die Aufprallgeschwindigkeit um mindestens 20 km/h reduzieren.

- ➔ Die geltenden Sicherheitsstandards unterliegen auch Entwicklungen und werden an den aktuellen Anspruch angepasst. Laufende Verbesserungen betreffen unter anderem auch die Frage der Brennbarkeit von Materialien.

Hochqualifiziertes Personal wird fortlaufend geschult und ärztlich untersucht

Busfahrer sind gut auf Ihre Arbeit vorbereitet. Auch nachdem sie ihre Fahrprüfung abgelegt und den Personenbeförderungsschein erhalten haben, werden sie regelmäßig überprüft und ärztlich untersucht. Die Fahrerlaubnis muss alle 5 Jahre verlängert werden. Voraussetzung hierfür sind 35 Stunden Weiterbildung und eine eingehende ärztliche Gesundheitsprüfung und eine augenärztliche Untersuchung. Mit fortschreitendem Alter werden diese Kontrollen vorsichtshalber noch einmal intensiviert: Für Fahrer über 50 gibt es noch einmal zusätzliche Auflagen.

An die gesetzlich festgelegten Lenk- und Ruhezeiten müssen sich die Fahrer konsequent und ohne Ausnahme halten. Dies sorgt dafür, dass Fahrer ausgeruht und ausgeschlafen am Steuer sitzen.

Das bedeutet unter anderem: Nach spätestens viereinhalb Stunden muss eine 45-minütige Pause eingelegt werden, wobei diese aufgesplittet werden kann. Pro Tag sind höchstens neun Stunden Fahrt erlaubt, in wenigen Ausnahmefällen zehn. In einer Woche beträgt die Höchstlenkzeit 56 Stunden. Die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten wird streng kontrolliert. Fahrer müssen rückwirkend einen lückenlosen Arbeitszeitznachweis für 28 Tage vorlegen können.

Die Gesundheit und die Leistungsfähigkeit von Busfahrern wird ständig engmaschig geprüft. Es gibt Fortbildungen und zudem Vorschriften, die stets für ausgeruhte Fahrer sorgen.

Moderne Technik, die regelmäßig auf den Prüfstand kommt

Busse kommen im öffentlichen Verkehr zum Einsatz und unterliegen daher einer starken Kontrolle. Einmal im Jahr werden alle Fahrzeuge komplett technisch durchgecheckt. Zusätzlich gibt es eine sogenannte Sicherheitsprüfung, die im 2. und 3. Zulassungsjahr alle sechs Monate und ab dem 4. Zulassungsjahr alle drei Monate erfolgen muss.

Die moderne Bustechnik entspricht heute sehr hohen Anforderungen an die Sicherheit im Verkehr: Drei separate Bremssysteme sind Standard. Serienmäßig sind ebenfalls Antiblockiersysteme (ABS), die für Brems- und Lenkstabilität sorgen, sowie Antischlupfregelung (ASR), die die Aufrechterhaltung der Seitenführung (Querstabilität) optimiert. Tempobegrenzer auf 100 km/h sind seit 1994 in allen Bussen vorgeschrieben. Spurassistenten kontrollieren den Spurwechsel und sorgen durch ein Warnsignal dafür, dass der Bus auf Kurs bleibt (wird seit 2015 serienmäßig eingebaut).

Auch Busunternehmen selber unterliegen strengen Zulassungsvorschriften, die von den Genehmigungsbehörden regelmäßig überprüft werden.

➔ Häufige Prüfungen auch bei vergleichsweise jungen Fahrzeugen sorgen für Sicherheit.

Die nächsten Schritte nach dem Unfall auf der A9

Wie erwähnt: Die Sicherheit der Fahrgäste ist für Busunternehmer das höchste Gut. Der Wunsch, die richtigen Schlüsse aus dem Unfall im Juli 2017 zu ziehen, ist daher in der Branche groß. Derzeit gilt es aber, gesicherte Ergebnisse abzuwarten. Nur mit diesen kann eine zielführende Auswertung des Unfalls vorgenommen werden. Die Busbranche wird sich ab diesem Zeitpunkt in die Diskussion über die Zukunft der Bussicherheit einbringen. Bis dahin regt die Branche schon einmal den Austausch zwischen technischen Experten, Herstellern, Prüforganisationen und der gesetzgeberischen Seite an, um den derzeitigen Stand zusammenhängend und von verschiedenen Positionen aus zu diskutieren.

➔ Die Busbranche engagiert sich aus Überzeugung für die Sicherheit in den Fahrzeugen. Um aber einen echten Beitrag zum Wohlergehen der Fahrgäste leisten zu können, orientiert man sich hierbei an Fakten und seriösen Zahlen.