



Gut geübt der Gefahr  
ins Auge sehen



Viel lenken, viel denken: Zu schnelles Fahren auf abschüssiger, nasser Straße verlangt vom Busfahrer Bremsen und feinfühliges Einlenken, um gegebenenfalls plötzlich auftretenden Hindernissen ausweichen zu können.

**A**us dem Boden schießen Wasserfontänen. Links, rechts und vor dem Tourino bauen sich Wasserhindernisse auf. Die glatte Fahrbahn fällt um 7 % ab. Mit 25 km/h steuert der Reisebus frontal auf die Wassermassen zu. Der Fahrer geht voll auf die Bremse, lenkt ruhig und feinfühlig nach rechts ein, nimmt die halbe Lenkradumdrehung im nächsten Moment wieder zurück. Das Umschiffen der fahrbahnmittigen Barriere gelingt ohne unfreiwilligen Waschgang. Das Heck bleibt beim Ausweichen stabil, die Räder stehen wieder gerade. Die Fahrt geht weiter, ohne dass die Fahrgäste das Brenzlige an der Situation gerade gespürt haben.

Die Übung gehört zum Standardprogramm vom „Basic-Plus SicherheitsTraining Reisebus“, das Mercedes-Benz Omnibusse im Fahrsicherheitszentrum auf dem Hockenheimring veranstaltet. Die Fahrtrainer Peter C. Beck und Uwe Beyer wollen die neun Teilnehmer dahin bringen, dass sie den Bus sicher bedienen, optimal beherrschen und sein Fahrverhalten in Grenzsituationen kennen. Das mache einen wesentlichen Teil aus, um gewappnet zu sein. „Fahrfertigkeit und Vermeidungsstrategie müssen aber zusammengehen“, bläut Beyer den Busfahrern ein. Gar nicht erst in eine gefährliche Situation zu geraten, lautet das Ziel. Und wenn diese doch eintritt, heißt es handeln. Wie? Das machen die beiden Trainer vor, danach darf jeder der Alltagserproben selbst ran. Immer wieder.

#### Tellerwäscher unerwünscht

„Überdenkt das eigene Handeln. Gewöhnt euch eure Marotten ab“, appelliert Beck. Er wolle jetzt keine Tellerwäscher sehen, die das Lenkrad durchwischen. Immer schön mit beiden Händen umgreifen beim Lenken, fordert der Trainer streng und flapsig zugleich. Ernsthaft ▶



Ansage: Fahrtrainer Peter C. Beck (r.) erklärt den Teilnehmern, wie sich der Travego auf engstem Raum am besten wenden lässt.

Den Reisebus in Grenzsituationen kennenzulernen, bringt die Teilnehmer des Basic-Plus SicherheitsTrainings dahin, in Gefahrenmomenten richtig zu reagieren. Beim Lernen von Fahrzeugbeherrschung und Vermeidungsstrategien auf dem Hockenheimring bleibt die Fahrfreude nicht auf der Strecke.



Bei der Zielbremsung soll der Tourino so nah wie möglich vor dem Kegel zum Stehen kommen. Die Probanden tasten sich von Versuch zu Versuch heran.



Die Rüttelplatte versetzt dem Tourino einen Schlag, sodass diesem auf nassem Belag das Heck ausbricht. Der Fahrer bremst und steuert gegen, wobei ihm ESP hilft.



Durchschlängeln: Das weite Vorausschauen und das korrekte Führen des Tourino mit angemessenem Tempo entscheiden darüber, ob es gelingt, den Slalom zu meistern.

# „Der Mensch hat die dumme Angewohnheit, nur das zu tun, was er geübt hat.“

Peter C. Beck, Fahrtrainer

demonstriert er, welche Sitzposition er sehen will. Dann wartet der Travego, der auf gut 12 m Länge kommt. Ein 15 x 15 m mit Ketten abgegrenztes Karree simuliert einen engen Hof, auf dem es zu wenden gilt. „Erfasst die Situation, lasst euch einweisen. Zum Schluss bitte das Heck parallel zur Aus- und Einfahrt stellen“, weist Beck an. Das Zusammenspiel von Fahrer und Einweiser funktioniert. Ohne großes Korrigieren klappt das Wenden auf engstem Raum. Absperrketten klirren keine. „Schwer, aber machbar“, steigt der Busfahrer zufrieden aus.

Zum Schulen des Handlings dient auch der Slalomparcours. Den Blick weit nach vorne gerichtet, um mehrere Kegel im Visier zu haben, dabei ständig in den Rückspiegel schauend, gelingt es den Teilnehmern, den Tourino auf Schlängelkurs zu halten. Auch als Beyer die Zündung ausmacht. „Ihr sollt spüren, wie viel Kraft man braucht, wenn die Servolenkung ausfällt“, schmunzelt er. Auch diesen schweißtreibenden Kraftakt überleben alle Kegel, die unberührt stehen bleiben.

## Im richtigen Moment toll bremsen

Beck rast mit Tempo 100 über das Fahrgelände. Er bremst voll. Der Tourismo kommt sicher zum Stehen. Erst im letzten Viertel des Bremsaktes baut sich beim Fahrgast Körperspannung auf, gefolgt vom unangenehmen Abnicken. Das mutet man natürlich den Fahrgästen nur zu, wenn es gar nicht anders geht. Mit 50 Sachen fahren und eine veritable Vollbremsung hinlegen, das dürfen fahrfreudige Probanden jetzt selbst ausprobieren. Ihr Ziel: so nah wie möglich vor einem Hindernis zum Stehen zu kommen. Ob nun der Tourismo oder der Tourino anrauscht, im ersten Versuch bleibt ordentlich Platz zu den Kegeln. „Mensch, der bremst ja toll“, raunt es jedes Mal. Und es wird deutlich, dass man mit der ausgefeilten Technik umgehen können muss.

„Der Mensch hat die dumme Angewohnheit, nur das zu tun, was er geübt hat“, schickt Beck alle wieder los. Der Lerneffekt vertieft sich bei



Anschaungsunterricht: Peter C. Beck demonstriert die Fahrphysik, die greift, wenn ein Bus bei unterschiedlichem Grip der Räder bremst.

der Vergleichsbremmung – mit 30, 50 und 70 km/h. Vorher stellen die Teilnehmer an der Stelle Kegel auf, wo sie planen, zu stoppen. Diese Übung stellt sich als pädagogisch am wertvollsten heraus, denn Annahme und Realität liegen weit auseinander. Die Lehre: Kleinste Geschwindigkeitssteigerungen verlängern den Brems- und Anhalteweg erheblich – trotz Bremsbereitschaft. So braucht der Reisebus bei Tempo 30 und einer Reaktionszeit von einer Sekunde des Fahrers eine Strecke von 14 m bis zum Stillstand. Das bedeutet: Bremst der Fahrer 3 m zu spät, hat der Bus an der geplanten Stoppstelle noch 28 km/h auf dem Tacho. Diese könnten ausreichen, einen Fußgänger beim Crash tödlich zu verletzen.

## Die Bremsangst verschwindet

Das Heck bricht nach rechts aus, verursacht durch den Stoß von der Rüttelplatte. Der Trainierende bremst, lenkt akkurat schnell nach rechts, bringt den Tourino auf der nassen Teststrecke wieder in die Spur. Anders sieht die Situation aus, wenn es bergab geht und die Fahrspur nur einseitig Grip bietet. Durch das Bremsen zieht der Bus in die Fahrbahnmitte – also nach links –, was ein Gegensteuern nach rechts erfordert. Schwierig? Alle meistern den Test. „Es ist völlig easy. Wie können Leute da nicht bremsen“, fragt Beck in die Runde. Das Kopfnicken bestätigt ihn. Einer der Busfahrer bringt es auf den Punkt: „Man kann diese und andere Situationen beherrschen, wenn man weiß, wie es geht.“ Deswegen führt Mercedes-Benz Omnibusse diese Sicherheitstrainings mit Praxis- und Theorieteil durch. Die Fahrer sollen in einem Mercedes-Benz Omnibus, der mit passiver und aktiver Sicherheitstechnik glänzt, jederzeit Herr der Lage sein. Auf den Fahrer kommt es an, ob er mit seiner Maschine eine Einheit bildet. Dazu muss er vorausschauend agieren. Immer. ◀

[www.mercedes-benz.com](http://www.mercedes-benz.com)

## Die Pflicht zur Kür machen

Ab dem 10. September 2013 reicht allein der Besitz der Fahrerlaubnis D1, D1E, D, DE nicht mehr aus, um gewerblich Omnibusse zu steuern. Das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) schreibt eine Weiterbildung von 35 Stunden alle fünf Jahre vor. Omnibusfahrer können die Schulungen auf fünf Blöcke à sieben Stunden splitten. Mercedes-Benz Omnibusse hat sich als Aus- und Weiterbildungsstätte zertifizieren lassen und bietet das gesamte Spektrum der notwendigen Schulungen an: Sicherheitstraining (in Fahrsicherheitszentren oder auf großen Plätzen in Kundennähe), EcoTraining (beim Kunden), Notfalltraining und Ladungssicherung (in Zusammenarbeit mit der Feuerwehr), Kommunikationstraining und Straßenverkehrsrecht, Stresspräventionstraining und Techniktraining. Weitere Informationen unter [www.omnibus.de](http://www.omnibus.de).