

Editorial

## Sicher und sauber

Busse glänzen mit besten Werten. Laut TÜV sind sie das sicherste Verkehrsmittel auf der Straße.

Doch stehen die Zeichen bei den Unternehmen wieder auf Rot. Es drohen strenge Grenzwerte für Stickoxide. Damit wären die Unternehmer überfordert, weil viele erst kürzlich in neue Busflotten investiert haben. Die Einführung einer blauen Plakette käme einer Euro-7-Norm gleich. Doch erst seit diesem Jahr lassen sich Euro-6-Busse kaufen – Kostenpunkt ab 300.000 Euro, häufig teurer.

Die Abschreibung eines Busses dauert mehrere Jahre. Busunternehmer können nicht erneut Unsummen für fragliche Ziele zahlen. Denn obwohl der Partikelaustritt bei den Bussen deutlich gemindert wurde, hat sich in den Städten mit Umweltzonen die Luftqualität nicht sichtbar verbessert. Busse sind nicht für die Feinstaubbelastung verantwortlich.

Der bdo lehnt die blaue Plakette ab. Lasten und Kosten würden den Falschen aufgebürdet werden. Denn der Bus bleibt auch so Rekordhalter in Sachen Klimaverträglichkeit.



**Wolfgang Steinbrück,**  
Präsident des bdo

Business

## Sicherheit ist das Kapital

**Busunternehmen sorgen für gefahrloses Reisen und optimale Umweltstandards**



**An Bord des Reisebusses können sich Fahrgäste darauf verlassen, sicher ans Ziel zu kommen. Viermal im Jahr werden Fahrzeuge einer umfassenden Sicherheitsprüfung unterzogen.**

Busse liegen beim Thema Klimaverträglichkeit ganz vorn – jeder einzelne Bus ersetzt auf der Straße gut 30 Autos. Der Blick auf Energieverbrauch und Kohlendioxidausstoß zeigt, dass der Bus das umweltfreundlichste Verkehrsmittel ist – was vom Umweltbundesamt jedes Jahr aufs Neue bestätigt wird. Umgerechnet auf die Fahrgäste verbraucht kein anderes Verkehrsmittel so wenig Kraftstoff und stößt so wenig klimafeindliches Kohlendioxid aus.

Zudem rangiert er bei der Verkehrssicherheit ganz weit vorn – kein Wunder, ist doch die Sicherheit der Fahrgäste das Kapital jedes Busunternehmers. Er sorgt für ein perfektes Zusammenspiel von verantwortungsbewussten Menschen und einer ausgefeilten Technik. Busfahrerinnen und Busfahrer sind hierzulande hervorragend ausgebildet, ihre Tauglichkeit wird regelmäßig überprüft. An die gesetzlich festgelegten Lenk- und Ruhezeiten müssen sich die Fahrerinnen und Fahrer der Unternehmen in den bdo-Landesverbänden konsequent halten. Moderne Bustechnik, wie drei separate Bremssysteme oder der auto-

matische Tempobegrenzer, sorgt für erfolgreiche Sicherheitsstandards.

Diese äußerst positive Bilanz ist das Ergebnis intensiver Bemühungen aller Mitgliedsunternehmen in den Landesverbänden des bdo. Für sie sind regelmäßige Kontrollen durch unabhängige Einrichtungen selbstverständlich.

### *Sicherheitsstandards werden regelmäßig überprüft*

Busse werden einmal im Jahr komplett technisch durchgecheckt. Zusätzlich gibt es alle drei Monate eine umfassende Sicherheitsüberprüfung. Regelmäßig werden Busfahrerinnen und Busfahrer ärztlich untersucht. Sie dürfen nur weiterfahren, wenn der Arzt grünes Licht gibt. Auch das Busunternehmen muss sich in regelmäßigen Abständen überprüfen lassen, denn in Deutschland gelten strengste Zulassungsvorschriften.

# Das sicherste und sauberste Verkehrsmittel

## Busunternehmen garantieren höchste Sorgfalt

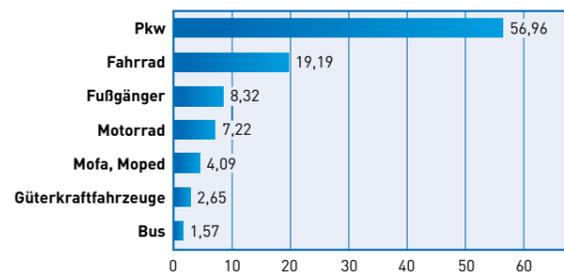
Strenge Arbeitsschutz- und Unfallverhütungsvorschriften werden nicht nur intern, sondern auch durch externe Genehmigungsbehörden, Gewerbeaufsichtsämter, TÜV/DEKRA und Berufsgenossenschaften überprüft. Tarifverträge garantieren faire Arbeitsbedingungen und zufriedene Mitarbeiter.

## Sicherheitsbilanz spricht für sich

Reisende im Bus sind im sichersten Verkehrsmittel unterwegs – das bestätigt der TÜV: Jedes Jahr eine Hauptuntersuchung, dazu drei weitere Überprüfungen, drei unabhängig voneinander wirkende Bremsensysteme, ABS, der Tempobegrenzer auf 100km/h, Brandmeldeanlagen und Gurte sind selbstverständlich. Technische Einrichtungen sorgen dafür, dass ein Schlingern verhindert wird, sie kontrollieren den Spurwechsel und warnen, falls der Sicherheitsabstand nicht eingehalten wird. Digitale Kontrollgeräte überwachen die Fahrzeiten – sowohl den aktuellen Tag wie auch die 28 Tage davor.

### Unfallrisiko Deutschland 2013

Verletzte bei Verkehrsunfällen nach Art der Verkehrsbeteiligung in Prozent



Quelle: Destatis; Stand 10/2014

## Verantwortungsvolle Busfahrer

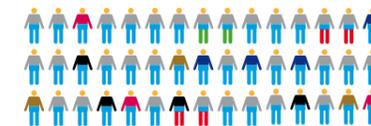
Top ausgebildet und hoch motiviert: Busfahrer brauchen einen speziellen Führerschein, werden drei Jahre dual ausgebildet und bekommen regelmäßige Fortbildungen – mindestens 35 Stunden innerhalb von fünf Jahren. Sie absolvieren regelmäßig Sicherheitstrainings und Gesundheits-Check-ups alle fünf Jahre. Busfahrer werden lückenlos überwacht: Es gelten strenge Lenk- und Ruhezeiten, die Piloten oder Lokführer nicht kennen oder befolgen müssen.

## Großartige Klimabilanz

Diese Zahlen sprechen für sich: Ein Bus befördert durchschnittlich 45 Personen – dazu wären 30 Pkw notwendig. Auf einer 100 Kilometer langen Fahrt werden im Reisebus nur 1,3 Liter Diesel pro Fahrgast verbraucht, deutlich weniger als umgerechnet bei Bahn (2,3l), Flugzeug (4,6l) oder Pkw (6,1l). Auch beim CO<sub>2</sub>-Ausstoß hat der Bus die besten Werte gegenüber allen anderen Vergleichen und ist damit Rekordhalter in Sachen Klimaverträglichkeit.

### Der Bus – das ökologischste Verkehrsmittel

1 Bus befördert durchschnittlich



45 Menschen.

Das sind so viele, wie normalerweise von

30

Pkw befördert werden.



Quelle: bdo-online.de

# „Dieselmotoren bleiben uns noch lange erhalten“

**Wie sehen Busse im Jahr 2030 aus? Rollen sie vom Elektromotor getrieben? Martin Burkart, Referent für Lenk- und Ruhezeiten sowie Technik und Umwelt beim Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e. V. (WBO), im Gespräch über moderne Umweltstandards und den Bus von morgen.**



**Martin Burkart,**  
Referent beim WBO

Herr Burkart, Sie sind Referent beim WBO und Technikexperte. Woher stammt Ihre Begeisterung für den Bus?

**Martin Burkart:** Eine Affinität zum Bus war tatsächlich schon früh gegeben. Als Junge fuhr ich gerne im Schulbus in die Schule. Bei Jugendfreizeiten ging es per Bus zum Zeltplatz. Und ich bin bis heute Überzeugungstäter – ich nutze schon aus Prinzip den öffentlichen Nahverkehr.

Was macht den Bus zu einem sicheren Verkehrsmittel?

**Martin Burkart:** Es sind viele Faktoren, die eine Rolle spielen. Da haben wir den Busunternehmer. Für ihn ist die Sicherheit der Fahrgäste das Grundkapital. Keiner kann es sich leisten, das aufs Spiel zu setzen. Dann gibt es die Fahrerinnen und Fahrer. Sie zeichnen sich durch ein hohes Verantwortungsgefühl aus. Ich behaupte, dass dies ausgeprägter ist als bei anderen Nutzfahrzeugführern. Mittlerweile besteht auch eine gesetzliche Weiterbildungspflicht, ebenso stehen bei jeder Führerscheinerweiterung alle fünf Jahre ärztliche Untersuchungen an.

Untersucht werden ja auch die Fahrzeuge, richtig?

**Martin Burkart:** Richtig. Und zwar in einem engeren Turnus als beispielsweise der private Pkw. Neben der jährlichen Hauptuntersuchung gibt es alle drei Monate eine zusätzliche Sicherheitsprüfung. Dabei werden beispielsweise das Fahrgestell, die Bremsen und die Lenkung kontrolliert.

Waren die Busse in Ihrer Kindheit auch schon so sicher?

**Martin Burkart:** Auf jeden Fall, die Busse waren immer sichere Verkehrsmittel. Man muss allerdings bedenken, dass das Verkehrsaufkommen früher noch geringer war. Gemessen an den technischen Entwicklungen von heute waren sie natürlich im Rückblick lauter oder auch weniger geschmeidig. In den 50er Jahren musste der Fahrer vorne an einer Kordel ziehen, um die hintere Tür zu schließen. Seit den 90er Jahren öffnen sich die Türen dank Schließautomatik automatisch wieder, wenn sie Widerstand spüren.

Mit dem höheren Verkehrsaufkommen wurden Sicherheitsaspekte relevanter?

**Martin Burkart:** Die technische Entwicklung wurde rasant vorangetrieben. Denken Sie an Fahrerassistenzsysteme: automatische Notbrems-

systeme, Abbiegeassistenten, elektronische Stabilitätsprogramme (ESP), Bremsassistentensysteme ...

Das höhere Verkehrsaufkommen verlangt ja auch nach technischen Fortschritten in puncto Sauberkeit. Wie bewerten Sie die Entwicklung?

**Martin Burkart:** Die Verbrennungsmotoren sind ständig optimiert worden. Seit 2014 müssen obligatorisch „EURO VI-Motoren“ in Nutzfahrzeugen eingebaut werden, das sind Motoren mit extrem hohen Abgasstandards. Dieser Motor wurde als Paradebeispiel für Effizienz und Umweltverträglichkeit angekündigt – und die Stimmen der Busunternehmer bestätigen bislang die Versprechen der Hersteller. Der Dieselmotor wurde optimiert, es sinkt nicht nur der Verbrauch, sondern dadurch auch die CO<sub>2</sub>-Belastung.

Also fährt der Bus der Zukunft weiter mit Diesel? Und wird nicht vom Elektromotor angetrieben?

**Martin Burkart:** Ich behaupte, dass uns die Dieselmotoren noch sehr lange erhalten bleiben. So wie Flugzeuge noch lange mit Kerosin fliegen werden. Das gilt vor allem für den Bereich der Bustouristik. Im öffentlichen Nahverkehr ist das prinzipiell ähnlich, wobei der ÖPNV aber seinen Umweltvorteil gegenüber dem Individualverkehr behalten und ausbauen muss. Allerdings benötigen wir dafür alltagstaugliche Modelle.

Und diese sehen Sie noch nicht?

**Martin Burkart:** Es gibt viele Initiativen, aber aus meiner Sicht wird es noch sehr lange dauern, bis der Elektrobus konkurrenzfähig sein wird. Bislang gelingt das nicht ansatzweise, trotz hoher öffentlicher Förderung, und selbst damit bleibt das Problem der Alltagstauglichkeit noch ungelöst. Elektrobusse sind nur sehr eingeschränkt auf bestimmten Linien einsetzbar. In Zukunft müsste außerdem eine standardisierte Schnittstelle für Ladeinfrastruktur aufgebaut werden. Ich sehe nicht, wie das alles finanziert werden soll.

Gibt es Bereiche, in denen Sie weitere technische Neuerungen erwarten?

**Martin Burkart:** Bei den Leichtbaumaterialien wird sich noch mehr tun. Es gilt, leichte Fahrgestelle herzustellen, die nichts an Festigkeit einbüßen. Und ich denke, das Thema Emissionsfreiheit wird uns langfristig verstärkt begleiten, auch wenn nicht absehbar ist, wie dieses Ziel technisch, aber auch wirtschaftlich umgesetzt werden kann. Und Daimler befindet sich im Testbetrieb mit Brennstoffzellenbussen – es bleibt also spannend.

## IMPRESSUM:

Herausgeber: Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) e.V.; Reinhardtstraße 25; 10117 Berlin  
Telefon 030 / 2 40 89 – 300; www.bdo-online.de; info@bdo-online.de; V. i. S. d. P.: Matthias Schröter

Konzept, Layout & Redaktion: KOMPAKTMEDIEN – Die Kommunikationsbereiter GmbH (www.kompaktmedien.de)