



## **Mundstock Reisen Fahrsicherheitstraining über zwei Tage auf dem ADAC Gelände in Hannover mit 20 Reisebussen**

### Bis ans Limit

Die Anweisungen kommen per Funk: „Das nächste Auto bitte, und denkt daran: Bremse, bleibt mir bitte in der Bremse“. Detlef Kehe, Fahrsicherheitsexperte des ADAC gibt hier in Laatzen, dem Fahrsicherheitstrainingsgelände die Anweisungen an die 24 Busfahrer in ihren hochmodernen Reisebussen der Firma Mundstock Reisen weiter. Hier sollen sie die Grenzsituationen „erfahren“ und alle möglichen Gefahrensituationen in Theorie und Praxis erkennen. Am ersten von zwei Trainingstagen wird in erster Linie gefahren. Zunächst geht es auf den Slalomkurs, auf dem die kleinen Hüttchen mit verschiedenen Geschwindigkeiten auf feuchter Fahrbahn umfahren werden. Es kommt darauf an das Fahrzeug dabei ruhig zu halten und mit dem richtigen Gefühl in die Kurven zu gehen.

Als nächstes geht es um die Reaktionszeit und das Bremsen. Sechs Wasserfontänen kann Detlef Kehe in unterschiedlicher Reihenfolge aktivieren und so plötzlich auftauchende Hindernisse simulieren, der Albtraum für jeden Busfahrer. „Ihr bleibt in der Spur und in der Bremse, egal was passiert“, ruft der Experte ins Funkgerät und schon kommt der Doppeldecker mit Tempo 60 angefahren. Plötzlich lässt Kehe die Wasserfontäne hochschießen, das Signal zur Vollbremsung, und die Busfahrerin geht voll in die Eisen. Das schwere Fahrzeug stoppt sichtbar ab und die Fahrerin findet noch Zeit und eine Lücke um dem Hindernis auszuweichen. Beim nächsten geht's daneben und fast ungebremst fährt der Fahrer in die Wasserwand! Aber beim zweiten Mal klappt es richtig gut und sicher bringt er den schweren Bus zum Stehen ohne in die Fontäne zu rutschen.

Der nächste Bus kommt mit 60 km/h angeschossen und geht kurz vor dem Hindernis voll in die Bremse, löst dann auf und umfährt das Hindernis sicher. „Früher hieß es bei Gefahren: Vollbremsung, dann loslassen und lenken“, erklärt Kehe. „Das ist mit dem in allen Fahrzeugen vorhandenem Antiblockiersystem zwar überflüssig, aber niemand fährt gern sehenden Auges auf die Gefahr vor sich zu“. Viele Fahrer verreißen dann das Lenkrad, wollen ausweichen und bringen das Fahrzeug zum Kippen, bis hin zum Überschlag. „Wir sagen den Fahrern: Bremsen, Lücke suchen, ausweichen, so wie der Kollege es eben gemacht hat“, erklärt der Experte. „Das muss das Gehirn erst einmal mitmachen. Instinktiv wird der Fuß von der Bremse genommen, um dann um das Hindernis herum zu fahren. Und das ist falsch. „Lässt der Fahrer den Fuß auf der Bremse“, sagt Kehe, „wird die Energie durchgehend abgebaut, lässt der Fahrer aber die Bremse nach kurzer Zeit wieder los, kann sich der Bus gefährlich aufschaukeln, im Extremfall läuft er dem Fahrer aus der Hand“.

Am Berg, auf der vereisten Abfahrt und beim Fahren durch die nassen Kurven zeigen die 24 als nächstes ihr Können. Auch hier kommt es darauf an, das Fahrzeug ruhig und in der Spur zu halten, nicht zu scharf und nicht zu kurz zu bremsen. In der nächsten Kurve den Bus auch noch sicher einlenken ist schwierig, denn hier muss der Fahrer das Fahrzeug in der Spur halten, ansonsten war's das! Alles klappt sehr gut und auch wenn der Bus mal ausbrechen will, haben ihn die Fahrerinnen und Fahrer schnell wieder unter Kontrolle.

Der Bus gehört zwar immer noch zu den sichersten Transportmitteln, doch einige Unfälle aus den vergangenen Jahren haben Kunden beunruhigt. Daher wird sehr oft nach der praktischen Schulung der Fahrer gefragt. Das Unternehmen Mundstock setzt sich hier sehr für die Weiterbildung seiner Fahrer ein, wobei jeder die nötigen Grenzerfahrungen auf seinem Bus machen kann.



#### Fahrsicherheitsexperte des ADAC verblüfft!

Obwohl Detlef Kehe unsere Fahrzeuge und uns natürlich gern „hart rangenommen“ hat gelang es uns, ihn doch aus der Reserve zu locken. So, wie sicher schon viele andere Fahrer vor uns, bekamen wir über Funk an einem bestimmten Punkt die Order „jetzt Bremsen“.  
Natürlich weiß Detlef Kehe dann aus Erfahrung, egal was der Fahrer anstellt, die folgende Kurve kann dieser eigentlich nicht mehr so richtig schaffen, ab ins Kiesbett – oder hier müsste der Bus zum stehen kommen.

Doch dieses wollte alles nicht so recht nach seinen Vorstellungen klappen. Die Busse schafften die Kurve doch, oder bei einer Vollbremsung stand der Bus einfach früher als erwartet.

Nun, wir hatten ihn nicht darüber informiert, dass alle Fahrzeuge noch, wie bei uns im Winterhalbjahr üblich, komplett auf allen Achsen mit Winterreifen ausgestattet waren.

Natürlich dauerte es nicht allzu lange und der Experte hatte das „Geheimnis“ gelüftet. Dem folgten ein großes Lob zur Bereifung und wir wurden gleich noch ein wenig „härter“ rangenommen.

#### Feststellung

Hier bestätigte sich unsere Entscheidung, obwohl nicht vom Gesetzgeber vorgeschrieben und mit nicht ganz unbeachtlichen Kosten verbunden, alle Fahrzeuge komplett in der nassen und kalten Jahreszeit mit Winterbereifung auszustatten.