

15.11.2012

Pressekonferenz Vorstellung des TÜV Bus-Reports 2012

Statement

Dr. Klaus Brüggemann
Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VdTÜV e. V.

– es gilt das gesprochene Wort –

Sehr geehrte Damen und Herren,
zur Vorstellung des TÜV Bus-Reports 2012 begrüße ich Sie sehr herzlich.

Die Sicherheit von Reise- und Linienbussen ist ein gesellschaftlich wichtiges Thema. Mehrere Milliarden Fahrgäste sind in Deutschland jedes Jahr mit dem Bus unterwegs. Durch die Liberalisierung des Linienfernverkehrs ab dem kommenden Jahr wird die Bedeutung noch zunehmen. Statistisch gesehen, ist das Risiko mit einem Pkw zu verunglücken um ein Vielfaches höher. Dennoch haben schwere Busunglücke in den vergangenen Jahren gezeigt: wenn ein Unfall passiert, sind häufig viele Tote und Schwerverletzte zu beklagen. Ob Pendler auf ihrem Weg zur Arbeit, Urlaubreisende oder die Schülergruppe auf Klassenfahrt: Alle haben ein berechtigtes Interesse daran, dass beim Verkehrsmittel „Bus“ die Sicherheit an erster Stelle steht und alles dafür getan wird, schwere Unfälle zu vermeiden.

Die gesetzlichen Anforderungen an die Sicherheit der Fahrgäste sind hoch. So ist die Hauptuntersuchung für Busse im jährlichen Rhythmus vorgeschrieben. Die Hauptuntersuchung wird von amtlich anerkannten Sachverständigen oder Ingenieuren der Prüforganisationen durchgeführt. Hier gilt der strenge Grundsatz der Neutralität, d.h. eine strikte Trennung zwischen Reparatur und Prüfung.

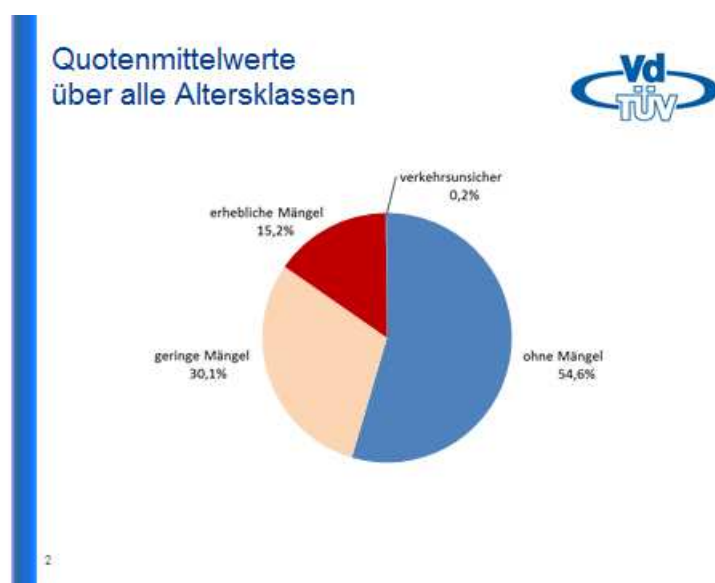
Zusätzlich findet abhängig vom Fahrzeugalter eine regelmäßige Sicherheitsprüfung statt, bei der überwiegend die sicherheitstechnisch relevanten Bauteile überprüft werden. Ab dem dritten Jahr muss ein Bus alle drei Monate zur Sicherheitsprüfung. Diese Sicherheitsprüfung wird überwiegend in autorisierten

Werkstätten durchgeführt und umfasst weniger Prüfpunkte als die Hauptuntersuchung. Um die Sicherheitsprüfung zu bestehen, muss das Fahrzeug mängelfrei sein.

Die Datenbasis für den TÜV Bus-Report bilden die Ergebnisse von 50.000 TÜV-Hauptuntersuchungen an Reise und Linienbussen. Sie ist objektiv und neutral. Die Prüfinhalte sind vom Gesetzgeber vorgegeben.

Anhand einiger Charts möchte ich Ihnen gerne die wichtigsten Ergebnisse des TÜV Report 2012 vorstellen:

Chart 1

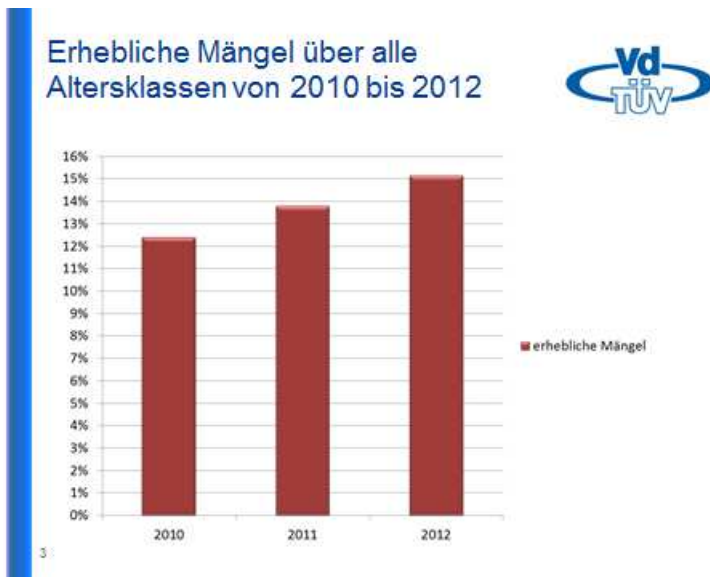


Betrachten wir zunächst die Mittelwerte der Mängelquoten aller geprüften Busse.

- Nur etwas mehr als die Hälfte der Busse bestand die Hauptuntersuchung ohne Mängel.
- Geringe Mängel wiesen 30,1 Prozent auf. Hier wird die Plakette erteilt, die Mängel müssen aber behoben werden.
- Erhebliche Mängel stellten wir bei 15,2 Prozent fest.
- Verkehrsunsicher, d.h. sofort aus dem Verkehr gezogen wurden 0,2 Prozent.

Der Anteil der verkehrsunsicheren Fahrzeuge wirkt gering. Rechnet man aber den Anteil von 0,2 Prozent auf den Gesamtbestand der Busse hoch, sind es immerhin 160 Fahrzeuge, wovon jedes bis zu 50 Passagiere befördert, die aus technischer Sicht so unsicher sind, dass sie nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen dürfen.

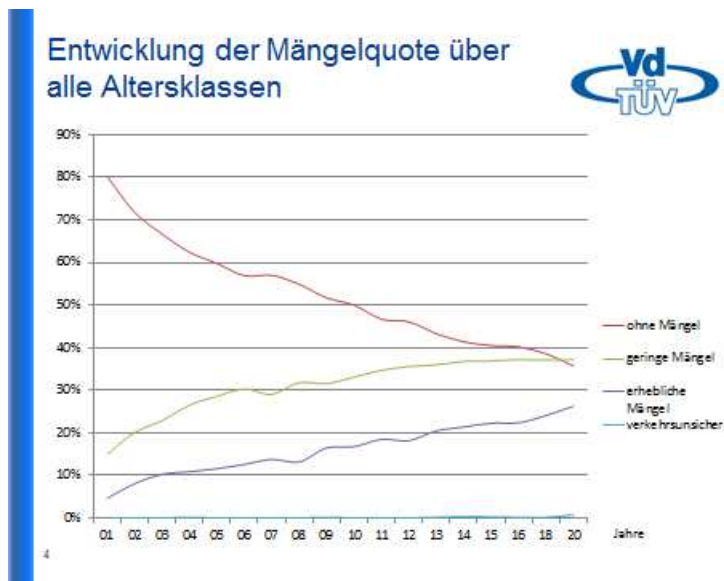
Chart 2



Im Mittelpunkt unserer Analyse stehen die erheblichen Mängel. Sie sind vom Gesetzgeber als so sicherheitsrelevant eingestuft, dass eine Plakette erst dann erteilt werden kann, wenn diese behoben sind.

Auf dieser Folie sehen Sie die Entwicklung der Quote erheblicher Mängel seit 2010. Sie stieg von 12,4 Prozent (2010) auf 13,8 Prozent (2011) und nun 15,2 Prozent um insgesamt 2,8 Punkte an.

Chart 3



Unsere Auswertung zeigt deutlich: je älter ein Bus ist, umso mehr Mängel stellen wir fest. An der Grafik können Sie deutlich sehen, wie die Quote der erheblichen Mängel – hier lila dargestellt - mit zunehmendem Fahrzeugalter ansteigt.

So lag die Quote der Fahrzeuge mit erheblichen Mängeln

- nach einem Jahr bei 4,7 Prozent,
- nach fünf Jahren bei 11,6 Prozent,
- nach zehn Jahren bei 16,8 Prozent und
- nach 20 Jahren bei 26,9 Prozent

Chart 4



Der amtliche Prüfkatalog umfasst bei Bussen rund 130 Positionen, die bei einer Hauptuntersuchung relevant sind.

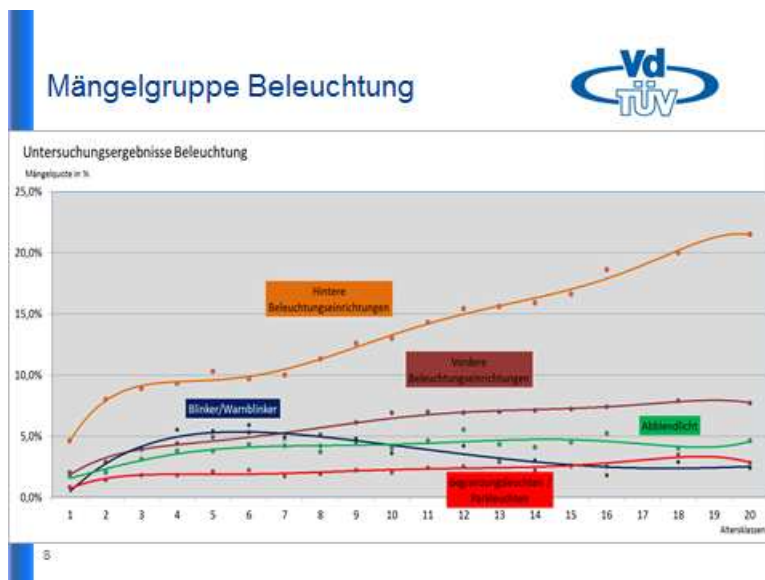
Das sind Mängel u.a.:

- an der Beleuchtung
- an Motor und Antrieb (Umwelt)
- an den Vorder- und Hinterachsen
- durch Korrosion
- an der Bremsanlage
- an der Lenkung
- und im Bereich der Fahrgastsicherheit

Lassen Sie mich auf einige dieser Mängel näher eingehen.

Sowohl der Gesetzgeber, als auch die Berufsgenossenschaften schreiben vor, dass ein Bus vor jeder Fahrt vom Fahrer gründlich auf sicherheitsrelevante Auffälligkeiten gecheckt wird. Im Interesse der Sicherheit von Fahrgästen dürfte dies eine Selbstverständlichkeit sein. Dennoch gibt es bei den vorgeschriebenen Abfahrtskontrollen massive Defizite, was sich an den hohen Mängelquoten an der Beleuchtung belegen lässt:

Chart 5



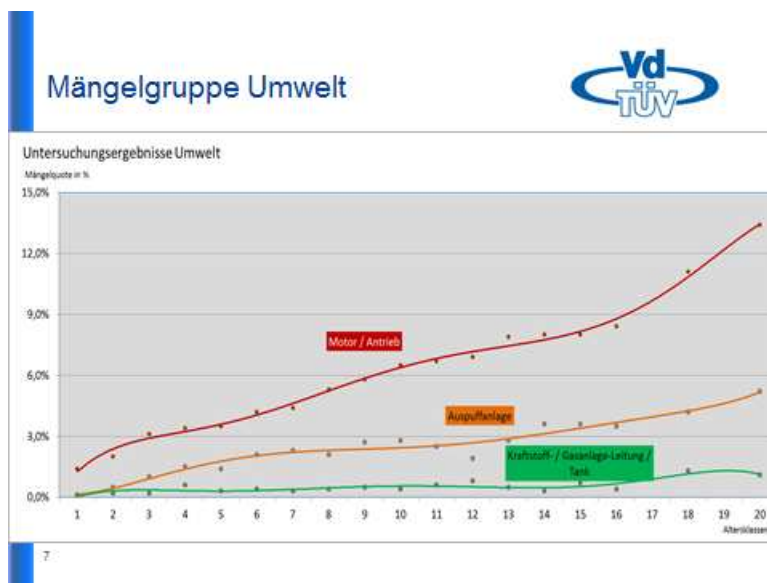
Unter der Mängelgruppe Beleuchtung haben wir folgende Punkte zusammengefasst:

- die vordere Beleuchtungseinrichtung, wobei wir hier den Anteil der Mängel am Abblendlicht noch gesondert darstellen. (hellgrüne Linie),
- die hintere Beleuchtungseinrichtung (gelbe Linie),
- die Begrenzungsleuchten und Parkleuchten sowie
- die Blinker und Warnblinker.

Die hohe Mängelquote bei der Beleuchtung ist vermeidbar und für uns nicht nachvollziehbar. Über alle Altersgruppen hinweg beträgt sie im Durchschnitt 20 Prozent. Viele Mängel an Scheinwerfern lassen sich vom Fahrer durch eine einfache Sichtkontrolle feststellen. Vorbildliche Busunternehmen haben auch auf

ihrem Betriebsgelände Spiegel angebracht, in denen die Fahrer den Zustand der Beleuchtung prüfen können.

Chart 4

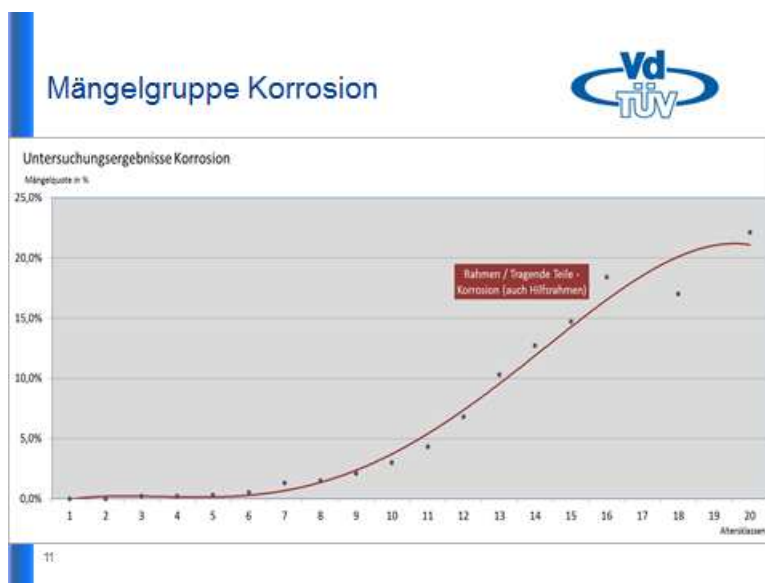


Bei der Hauptuntersuchung werden auch umweltrelevante Mängel geprüft: Dazu gehören Ölverluste an Motor und Antrieb oder Schäden an der Abgasanlage, wie z.B. eine ungenügende Filterung von Abgasen, etwa bei vorhandenen Rußpartikelfiltern - oder auch ungewünschte Lärmemissionen.

Ölverlust bedeutet bei Bussen aber nicht nur ein Umwelt- sondern auch ein besonderes Sicherheitsrisiko. Treten Leckagen im Motorraum auf, kann austretendes Öl auf stark erhitzte Bauteile treffen. In diesem Fall besteht ein hohes Brandrisiko. Dies kann eine Ursache für Busbrände sein, die in den vergangenen Jahren eine extreme Gefährdung für die Fahrgäste darstellten.

Erkennbar ist hier, wie mit zunehmendem Fahrzeualter die Quote der erheblichen Mängel ansteigt. Noch deutlicher ist dieses Phänomen beim Thema „Rost“, also der Korrosion an der Karosserie, Rahmen und tragenden Teilen.

Chart 6

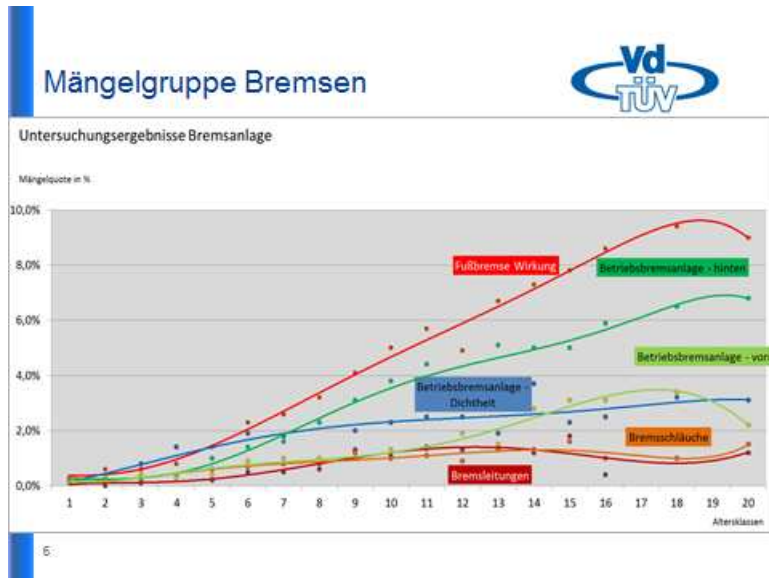


Hier kann man deutlich erkennen, dass bei jüngeren Fahrzeugen die Mängelquote noch sehr gering ist und im Alter deutlich ansteigt.

- Bis zum 6. Jahr liegt der Anteil noch bei unter einem Prozent. Rost ist in dieser Altersgruppe praktisch kein Thema.
- Bei den 10-jährigen liegt die Quote bei 3 Prozent
- Und bei den 20-jährigen ist der Anteil der erheblichen Mängel im Bereich Korrosion auf 22,1 Prozent angestiegen.

Rost muss bereits frühzeitig entgegengewirkt werden. Unsere Experten empfehlen eine sehr regelmäßige Kontrolle des Unterbodens, bei der eine beginnende Korrosion sofort ausgebessert wird. Besonders nach den Wintermonaten und nach dem Einsatz von Auftaumitteln auf den Straßen, sollte der Blick unter den Bus zum Standard gehören.

Chart 7



Wie wichtig eine funktionierende Bremsanlage für die Sicherheit der Passagiere und anderer Verkehrsteilnehmer ist, brauche ich nicht zu erläutern. Auch hier stellen wir gerade bei den älteren Bussen Defizite fest.

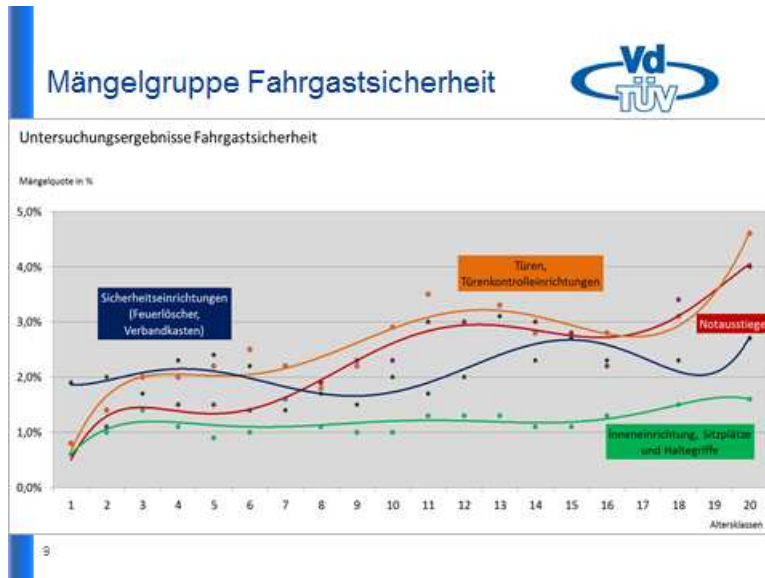
Bei der Überprüfung der Bremsanlage wird auf dem Bremsenprüfstand kontrolliert, ob die Vorgaben zur Mindestabbremmung an jedem Rad erreicht werden.

Die Wirkung der Betriebsbremse ist unzureichend, wenn

- sich die Bremskraft ungleichmäßig verteilt und
- wenn die Verzögerung der Bremse unzureichend ist.

Häufig lässt die Bremswirkung nach, ohne dass der Fahrer diesen Defekt sofort merkt. Deshalb muss die Bremsanlage regelmäßig kontrolliert werden.

Chart 8:



Bei der Hauptuntersuchung werden auch jene Fahrzeugkomponenten geprüft, die dem unmittelbaren Schutz der Fahrgäste in Notsituationen dienen.

Zusammengefasst in dieser Mängelgruppe haben wir

- die Türen und Türkontrollvorrichtungen
- die Sicherheitseinrichtung, wie Feuerlöscher und Verbandskasten
- die Inneneinrichtung, wie Sitzplätze, Sicherheitsgurte, und Haltegriffe sowie
- die Notausstiege.

Der Verlauf der Kurven in dieser Grafik zeigt, dass die Mängel relativ gleichmäßig über die verschiedenen Altersgruppen verteilt sind – also wenig mit alterungsbedingten Verschleißprozessen zu tun haben.

Im Bereich der Fahrgastsicherheit spielt natürlich auch ein verantwortungsvolles Verhalten der Passagiere eine große Rolle.

- Bei Bussen ab dem Baujahr 1999 sind Sicherheitsgurte Pflicht und müssen von den Fahrgästen angelegt werden.

- Gerade im ÖPNV kommt es zu Vandalismus. Davon sind auch die Sicherheitseinrichtungen betroffen. Busunternehmen berichten oft, dass die Nothämmer zum Einschlagen der Notausstiege beliebte Souvenirs sind, die von Passagieren gerne entwendet werden.

Ein wichtiges Fazit des TÜV Bus-Reports lautet: Busunternehmen sollten nicht am falschen Ende sparen. Ein Bus muss vom ersten Tag an fachkompetent gewartet werden. Die Mängelentwicklung zeigt, dass das Wartungsszenario an das steigende Fahrzeualter angepasst werden muss.

Darüber hinaus ist ein hohes Bewusstsein für Sicherheit in den Busunternehmen nach unserer Auffassung notwendig, um Mängel an Reise- und Linienbussen so gering wie möglich zu halten. Das betrifft vor allem auch die gesetzlich vorgeschriebene Abfahrtskontrolle, bei der bereits viele sicherheitsrelevante Mängel erkannt werden können – bevor sich ein Bus mit 50 Fahrgästen in Bewegung setzt.

Doch nicht nur in die technische Sicherheit ihres Fuhrparks sollten Busunternehmen investieren. Entscheidend sind auch ein funktionierendes Qualitätsmanagement und eine optimale Qualifikation der Busfahrer. Gerade bei längeren Strecken ist es absolut sicherheitsrelevant, ob die gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden.

Mein letzter Appell richtet sich an die Verbraucher: Wer eine Busreise plant oder organisiert sollte auf die relevante Sicherheitseinrichtung achten und die Angebote genau prüfen. Sicherheit gibt es nicht zum Nulltarif. Die Investition in eine Flotte, die mit modernen Sicherheitssystemen ausgestattet ist, der Unterhalt der Fahrzeuge sowie Wartung und Instandhaltung haben ihren Preis. Das sollte jedem Verbraucher bewusst sein. Wenn der Einzelne immer weniger bereit ist für einen hohen Qualitätsstandard Geld auszugeben, spart er am Ende auch an der Sicherheit.

Weitere Informationen für Busunternehmen und Verbraucher finden Sie auch im Internet unter www.vdtuev.de

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit