

Der Winter ist kein Paradies für Busfahrer

PROBLEME Der übermäßig viele Schnee auf den Straßen, verärgerte Fahrgäste und uneinsichtige Pkw-Fahrer machen den Busfahrern zu schaffen.

VON BENJAMIN NEUMAIER, MZ

KELHEIM. Walter Friedls erster Weg kurz nach dem Aufstehen führt ihn in diesem Winter sofort zu seinem Schlafzimmerfenster. Walter Friedl ist seit 17 Jahren Busfahrer und „da schaut man dann morgens schon nach, ob es schon wieder schneit.“ Trotz der Behinderungen durch die Schneemassen in diesem Winter fühlt der 56-Jährige aber keine erhöhte Belastung: „Ich muss egal ob Sommer oder Winter immer hoch konzentriert sein. Schließlich trage ich die Verantwortung für meine Fahrgäste. Aber natürlich muss man bei Schnee und Eis vorsichtig sein.“

„Bei Eis wird es richtig gefährlich“

Auch Friedls Vorgesetzter, Prokurist Gerald Hierl, ist eigentlich ein Winterfan. Dennoch weiß auch er um die Tücken der kalten Jahreszeit: „Schnee ist noch nicht so schlimm, richtig gefährlich wird es erst bei vereisten Straßen. Wir versuchen durch ständige Kontrollen und einen vorwintertlichen Routinecheck das Risiko zu minimieren.“

Die Busse werden dabei unter anderem mit Schneeketten, Streugut, Schaufel, Besen und einem Reservekanister Frostschutzmittel ausgestattet. Unter die Wintervorbereitungen fällt auch das Aufziehen von Winterreifen. Beim Busunternehmen Hierl werden alle 22 Busse komplett mit Winterreifen ausgestattet – laut Gesetz muss nur die Hinterachse winterfest bereift werden. „Das ist eine Investition, die sich lohnt. Erstmal dient es der Sicherheit unserer Fahrgäste und zweitens kommen viel höhere Kosten auf uns zu, wenn wir einen Bus in den Graben setzen“, sagt Gerald Hierl. Der Winter ist für den Busunternehmer immer teurer als andere Jahreszeiten. „Man kann nicht verhindern, dass bei Glätte mal ein Unfall passiert, oder man in einem Schneehaufen mit dem Bus aneckt. Bisher hatten wir ein paar Lack-schäden, aber das beschränkt sich auf Einzelfälle“, fügt er hinzu. Außerdem müssen zusätzliche Putzfrauen eingestellt werden, um die vom Schneematsch verdeckten Busse zu säubern.

Aber auch die besten Vorbereitungen helfen manchmal nichts, wenn der Schnee überhandnimmt. „Am 20. Dezember sind gleich vier unserer Busse liegen geblieben. Ich war auch im Einsatz, aber es ist nichts Größeres passiert und nach zwei Stunden war alles wieder in Ordnung. Ansonsten hatten wir diesen Winter Glück“, sagt Gerald Hierl. Viel größere Probleme bereiten den Busfahrern die durch den Schnee verengten Straßen und nicht geräumte Bushaltestellen, wie etwa am Kelheimer Schulzentrum. Täglich kommen dort hunderte Schüler per Bus an. „Wir müssen die Kinder teilweise auf der Straße aussteigen lassen, weil die Haltestelle voll Schnee ist. Das birgt natürlich ein erhöhtes Risiko“, sagt Walter Friedl.

Fahrgäste haben wenig Verständnis

Dass Verspätungen durch die Witterung teilweise unabdingbar sind, wollen vor allem Linienfahrgäste nicht verstehen. „Man wird schon öfter angeschnauzt, obwohl wir gar nichts für die Verspätungen können. Es kommt oft vor, dass wir auf verspätete Züge am Bahnhof warten und sich dadurch der Fahrplan verschiebt“, sagt Walter Friedl. Auch hat der Busfahrer mit den Launen der Autofahrer zu kämpfen, die oft wenig Rücksicht nehmen. Lob hingegen gibt es nur ganz selten. „Wenn man seinen Job gut macht, dann ist das ja normal. Wenn man aber dann doch mal Respekt gezollt bekommt, dann tut das der Seele schon gut“, sagt Walter Friedl.



Walter Friedl inspiziert die Schneeketten und überprüft die restliche Winterausrüstung in seinem Bus.

Fotos: Neumaier

Mindeststandards zu wenig

Über die neue Winterreifenverordnung bei Lkw und Bussen macht sich auch Heinz Meyer, Geschäftsführer der Kreisverkehrswacht Kelheim, seine Gedanken.

MZ: Herr Meyer, wie sehen sie die neue Winterreifenpflicht?

Meyer: „An sich ist das sehr sinnvoll. Jetzt sind endlich mal Nägel mit Köpfen gemacht worden. Auch wenn es nur Nägelchen sind.“

Inwiefern Nägelchen?

„Man hat nur gewisse Mindeststandards etabliert, genauere Vorgaben und Reformierungen, etwa eine vorgeschriebene Profiltiefe von vier Millimetern, wären wünschenswert.“

Ähnlich ist es bei der Winterreifenpflicht für Lastwagen und Busse.

„Ja genau. Eine Bereifung nur der Antriebsachse ist zu wenig. Man argu-

INTERVIEW



HEINZ MEYER, Kreisverkehrswacht

mentiert hier mit der Zusammensetzung der Reifen, die soviel Naturkautschuk enthalten, dass sie bei Schnee mehr Stabilität bieten als Autoreifen. Aber auch hier ist ein Sommerkein Winterreifen.“

Sollten also auch Lastwagen und Busse verpflichtet werden komplett auf Winterreifen umzustellen?

„Auf jeden Fall. An alle Unternehmen, die das schon jetzt freiwillig praktizieren geht ein großes Lob und meine Anerkennung. Natürlich entstehen dadurch leicht höhere Kosten, aber das sollte einem die Sicherheit doch wert sein. Jeder sollte alles dafür tun, Risiken zu minimieren.“

Ist eine Gesetzesreform unumgänglich?

„Sie ist auf jeden Fall wünschenswert. Hier wird man auch die neuesten Unfallstatistiken abwarten müssen.“



Alle Hierl-Busse sind komplett mit Winterreifen ausgestattet.

WINTERREIFENPFLICHT UNTER DER LUPE

Seit dem 4. Dezember 2010 gibt es für Autofahrer keine Ausreden mehr: Bei Schnee, Eis und Matsch sind Winterreifen Pflicht. Die lange erwartete Neuregelung in der Straßenverkehrsordnung (StVO) wurde am 3. Dezember im Bundesgesetzblatt veröffentlicht und gilt damit ab dem Folgetag. Demnach müssen alle Autos bei Winterwetter Reifen mit dem Matsch- und Schneesymbol (M+S) haben. Die Neuregelung gilt für alle Kraftfahrzeuge, also auch für Motorräder. Zudem wurden die Bußgelder verdoppelt. Wer mit Sommerreifen erwischte wird, muss 40 statt bisher 20 Euro bezahlen – außerdem gibt es einen Punkt in der Sünderkartei in Flensburg. Dabei wird der Fahrer belangt, nicht der

Halter. Behinderungen im Winterverkehr durch unpassende Reifen werden mit 80 Euro und einem Punkt in der Verkehrssünderkartei geahndet. Eine genau festgelegte zeitliche Regelung gibt es allerdings nicht. Der Gesetzestext besagt nur eine Pflicht bei Glätte, Schneematsch, Schneeglätte, Eis- oder Reifglätte.

Ausnahmeregelung für Lastwagen und Busse: Schwere Nutzfahrzeuge müssen nur auf den Antriebsachsen Winterreifen aufziehen. Die Reifen an den übrigen Achsen haben wegen erhöhten Naturkautschukanteilen bessere Haftungseigenschaften als Pkw-Sommerreifen. Auch land- und forstwirtschaftliche Nutzfahrzeuge sind wegen ihrer grobstolligen Bereifung von der

Winterreifenpflicht befreit.

Kritik: Der Auto Club Europa (ACE) hatte moniert, dass durch die neue Vorschrift für Lkw und Busse vermutlich alles beim Alten bleibe, da die Fahrzeuge auch bislang schon mit sogenannten Ganzjahres- oder Allwetterreifen unterwegs seien.

Blick ins Nachbarland Österreich: Es besteht seit 15. November 2006 die Winterreifenpflicht für Kraftfahrzeuge über 3,5 t. Die Mindestanforderungen an Winterreifen für Lastwagen und Busse: mindestens 4 Millimeter Profiltiefe und mit M+S gekennzeichnete Traktionsreifen. Empfohlen wird dabei eine Restprofiltiefe von deutlich über 4 Millimeter auf allen Achspositionen. Außerdem müs-

sen Schneeketten mitgeführt werden. Seit 1. Januar 2008 gilt auch für Pkw eine generelle Winterreifenpflicht. Sowohl für Pkw, als auch Lkw und Busse im Zeitraum zwischen 1. November und 15. April.

Schweiz: Eine Winterreifenpflicht gibt es nicht, außer wenn mittels Verkehrstafeln ausdrücklich darauf hingewiesen wird. Wer auf verschneiten Straßen mit Sommerreifen unterwegs ist, riskiert aber den Versicherungsschutz.

Italien: Winterausrüstung temporär auf bestimmten Strecken vorgeschrieben, Schilder geben Hinweise.

Schweden/Norwegen: Es besteht eine Winterreifenpflicht, jedoch nicht bei ausländischen Fahrzeugen.