



**Sicher  
unterwegs**  
Arbeitsplatz Omnibus

### Herausgeber

Berufsgenossenschaft  
Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr)  
Geschäftsbereich Prävention  
Ottenser Hauptstraße 54  
22765 Hamburg  
Tel.: +49 40 3980-0  
Fax: +49 40 3980-1999  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)

### Ausgabe

3. überarbeitete Auflage, August 2018

Die Inhalte dieses Werks sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urhebergesetz zugelassen ist, bedarf der Einwilligung der BG Verkehr und wird nur gegen Quellenangabe und Belegexemplar gestattet. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Ausgenommen sind Vervielfältigungen, die zur internen Nutzung in den Mitgliedsbetrieben der BG Verkehr verwendet werden.

# Bordbuch *Impressum*



## Liebe Fahrerin, liebe Fahrer,

für Ihre Fahrgäste ist es bequem oder gar erholsam, für Sie als Fahrer bedeutet die Fahrt mit dem Bus dagegen harte Arbeit.

Langes Sitzen, Schichtarbeit, wenn Sie Linienbus fahren, lange Abwesenheit, wenn Sie Reisebus fahren, psychischer Stress durch Zeitdruck, mögliche Konflikte mit Fahrgästen oder Unstimmigkeiten mit Vorgesetzten, die Gefährdungen im Straßenverkehr und last but not least die Verantwortung für Ihre Fahrgäste gehören oft zum Alltag und können belasten. Manche Folgen von Fehlbelastungen zeigen sich erst schleichend nach vielen Jahren.

Die Tipps in diesem Buch sollen dabei helfen, dass Ihnen so etwas nicht passiert. Vieles von dem, was Sie in diesem Buch lesen können, werden Sie bereits wissen und seit langem routiniert praktizieren. Aber: „Die Routine ist der Schlaf des Denkens“ (Gerd B. Achenbach) – manchmal schleicht sich im Alltag ein gewisser Trott ein und man tut Dinge schneller und oberflächlicher als nötig oder eigentlich Bekanntes gerät in Vergessenheit. Fragen Sie sich beim Lesen deshalb nicht nur, ob Sie die jeweiligen Fakten kennen, sondern hinterfragen Sie einmal, wie Sie das im Alltag (tatsächlich) handhaben. Schärfen Sie Ihre Sinne nach in punkto Sicherheit.

Wir sind Ihr Ansprechpartner, wenn es um Ihre Sicherheit und Ihre Gesundheit bei der Arbeit geht. Und wir wollen, dass Sie gesund bleiben!

Ihre BG Verkehr

P. S.: Um Ihnen das Lesen zu erleichtern, sprechen wir im Folgenden nur noch von „Fahren“, schließen die Fahrerinnen aber natürlich ausdrücklich mit ein!



30

**EINBLICK:**  
Hinter den Kulissen einer  
Tunnelleitzentrale



10

**ANGURTEN:**  
Häufige Ausreden



86

**VERLOCKUNG:**  
Essen „on the road“



56

**HERAUSFORDERUNG:**  
Arbeitsplatz Schulbus



54

**AKTIVPAUSEN:**  
Locker machen



88

**TABU:**  
Alkohol, Drogen, Medikamente



### **3 EDITORIAL**

### **6 VOR DEM LOSFAHREN**

- 6 Dynamisches Sitzen
- 8 Spiegel einstellen
- 10 Angurten

### **12 WÄHREND DER FAHRT**

- 12 Defensives Fahren
- 14 Abstand halten
- 16 Sehen und gesehen werden
- 18 Nachtfahrten
- 20 Klima
- 22 Fahrerassistenzsysteme

### **24 BESONDERE SITUATIONEN**

- 24 Unfälle
- 30 Tunnel
- 34 Pannen
- 36 Fahrzeugbrand
- 38 Fahrzeugevakuierung
- 40 Erste Hilfe
- 44 Notruf
- 45 Überfälle

### **46 PAUSEN**

- 46 Pausen gestalten
- 48 Lenk- und Ruhezeiten
- 51 Schlaf und Müdigkeit
- 54 Lockerungsübungen

### **56 SPEZIELLE FAHRGÄSTE**

- 56 Schüler
- 66 Ältere Fahrgäste
- 68 Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste
- 70 Erfahrungsbericht Reisebus

### **72 GESUND BLEIBEN**

- 72 Heben und Tragen
- 74 Lärm
- 78 Herz-/Kreislaufcheck
- 82 Gesund ernähren
- 88 Alkohol, Drogen, Medikamente
- 92 Vorsorgeuntersuchungen
- 94 Stress und Entspannung
- 98 Konflikte lösen
- 101 Rätsellösung
- 102 Kurzcheck Abfahrtkontrolle



# Bordbuch

# *Inhalt*



# Dynamisches Sitzen

Sie haben keine Wahl – in Ihrem Job müssen Sie viel sitzen. Aber Sie können drei Dinge tun, um Ihre Bandscheiben und Muskeln beim Sitzen zu schonen:

1

## Sitz richtig einstellen

Moderne Bus-Sitze lassen sich bis ins Detail individuell auf den Fahrer einstellen. Wie das im Einzelnen geht, sehen Sie im Kasten auf der rechten Seite.

2

## Richtig sitzen

Lehnen Sie Ihren Rücken während der Fahrt ganz an die Lehne an. Krummes Sitzen führt zu einer ungleich stärkeren Belastung der Bandscheiben (siehe Abbildung). Verändern Sie immer mal wieder die Sitzhaltung – sitzen Sie „dynamisch“.

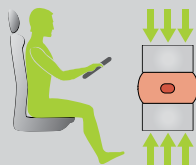
3

## Bewegung

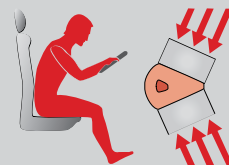
Nutzen Sie Pausen am Rastplatz, an Ampeln oder im Stau für Dehn- und Lockerungsübungen. Sie verspüren Hemmungen? Dann nehmen Sie sich einfach Sportprofis als Vorbild – für die ist das Dehnen und Lockern zum Erhalt der Leistungsfähigkeit eine Selbstverständlichkeit. Auch in Ihrer Freizeit sollten Sie versuchen, etwas für Ihren Rücken zu tun – ein trainierter Rücken ist weniger anfällig für Beschwerden.

## Tipp

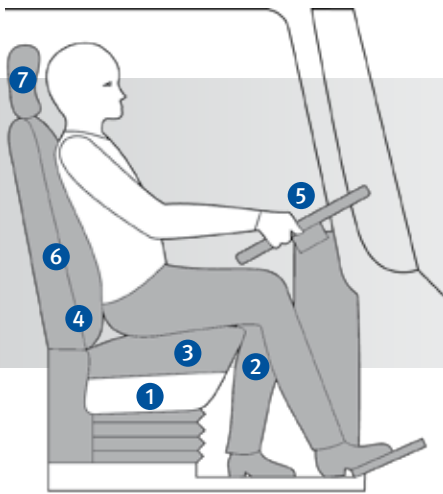
Beispiele für Lockerungsübungen finden Sie auf den Seiten 54–55.



Aufrechtes Sitzen



Krummes Sitzen



## Achtung



Wenn die Rückenlehne zu weit nach hinten geneigt ist, bietet der Sicherheitsgurt z. B. bei Reisebussen keinen optimalen Schutz. Sie könnten bei einem Unfall sogar unter dem Sicherheitsgurt durchrutschen und sich dabei z. B. an Unterleib oder Hals verletzen.

## Richtiges Einstellen des Fahrersitzes

- 1 Sitzhöhe und Sitzlängsverstellung einstellen**

Sitzhöhe und Sitzabstand so einstellen, dass die Füße auf dem Fahrzeugboden stehen, Ober- und Unterschenkel einen rechten Winkel bilden und die Beine bei durchgetretenen Pedalen noch leicht angewinkelt sind.
- 2 Sitzflächentiefe (= Länge der Sitzfläche) einstellen**

Ganz nach hinten rücken und Sitzflächenverlängerung so einstellen, dass die Oberschenkel bis kurz vor dem Knie aufliegen (Abstand zwischen Kniekehle und Sitzvorderkante ca. drei Finger breit).
- 3 Neigung der Sitzfläche einstellen**

Die Sitzfläche soll leicht nach hinten abfallen und die Oberschenkel so aufliegen, dass beim Betätigen des Gaspedals kein Druck von der Sitzvorderkante zu spüren ist.
- 4 Neigung der Rückenlehne einstellen**

Die Neigung so einstellen, dass der Oberkörper leicht zurückgelehnt ist und der Rücken ganz an der Lehne anliegt. Bei einer zu aufrechten Sitzhaltung kann die Lehne Ihren Rücken nicht ausreichend unterstützen. Es darf kein unangenehmer Druck oder ein Gefühl der Beengtheit im Bauchbereich auftreten.
- 5 Lenkrad/Instrumententräger einstellen**

Das Lenkrad kann mit leicht angewinkelten Armen umfasst werden. Beim Drehen des Lenkrades soll der Schulterkontakt mit der Rückenlehne erhalten bleiben.
- 6 Lendenwirbelstütze einstellen**

Es soll sich eine fühlbare Stützwirkung ohne unangenehmen Druck einstellen.
- 7 Kopfstütze einstellen**

Die Oberkante der Kopfstütze soll mit der Kopfhöhe abschließen.

# Eine Sache der Einstellung

## Spiegeleinstellung und Sichtfeld

Die Ausstattung mit Rückspiegeln ist, nach Fahrzeugklassen geordnet, gesetzlich genau geregelt. Trotzdem verbleiben auch bei optimaler Ausstattung des Fahrzeugs tote Winkel, die der Fahrer nicht einsehen kann. Noch größer werden diese, wenn die Spiegel falsch eingestellt sind. Ein kurzer Check der Spiegeleinstellung vor dem Losfahren ist deshalb eine unbedingte Notwendigkeit.

### Grundregel

Im Spiegel sollte möglichst wenig vom Fahrzeug und möglichst wenig vom Himmel zu sehen sein.





1

### Hauptaußenspiegel einstellen





2

### Freie Sicht nach vorne

Auch wenn Ihre Tasche sehenswert ist: Während der Fahrt sollte sie nicht in Ihrem Blickfeld sein. Gleiches gilt für andere Gegenstände wie Navigationsgeräte, Laptop, Klemmbrett o. Ä.



#### Praxistipps:

-  Erst den Sitz, dann die Spiegel einstellen.
-  Durch den Schulterblick kann ein Teil des Toten Winkels eingesehen werden.
-  Besondere Vorsicht ist geboten beim Anfahren oder Einfahren an einer Haltestelle, Einfädeln, Abbiegen und beim Fahrstreifenwechsel.
-  Nicht zu lange in die Spiegel sehen.



# Angurten: Die 10 häufigsten Ausreden

Zumindest in Reisebussen ist das Angurten Pflicht – aus gutem Grund. Trotzdem hält sich nicht jeder Fahrer daran. Angesichts eindeutiger Statistiken und unzähliger Praxisbeispiele stellt sich die Frage: Warum eigentlich? Hier eine Auseinandersetzung mit den 10 häufigsten Ausreden.

**1** Ich finde den Gurt einfach unbequem – er schränkt mich in meiner Bewegungsfreiheit ein.

In den 1970er-Jahren war dieses Argument noch oft zu hören und auch nicht ganz von der Hand zu weisen. Angesichts der Weiterentwicklung der Sitze ist das aber tatsächlich ein Argument von vorgestern. Bei einem modernen Sitz schwingen Sitz und Gurt gemeinsam und nichts kann mehr einschnüren. Wer es gewohnt ist, nimmt den Gurt gar nicht mehr richtig wahr.

**2** Der Schwager eines Bekannten hat einmal einen Unfall nur überlebt, weil er nicht angegurtet war und deshalb herausgeschleudert wurde.

Selbst wenn die Geschichte stimmt: Sehr viel mehr Schwager von Unbekannten hatten dieses sehr unwahrscheinliche Glück nicht und starben bzw. wurden unangeschnallt schwer verletzt. Viele davon eben deswegen, weil sie herausgeschleudert wurden.

## Hinweis



[www.hatsgeklickt.de](http://www.hatsgeklickt.de)



### **3** Mein Bus hat einen Airbag, der mich im Ernstfall schützt.

Die Hauptsicherung erfolgt jedoch durch den Sicherheitsgurt. Der Airbag unterstützt die Schutzwirkung des Gurtes.

### **4** Im Falle eines Unfalles hindert mich der Gurt daran, rechtzeitig den Bus zu verlassen.

Gurte lassen sich in der Regel schnell lösen und im Ernstfall haben die Rettungskräfte Gurtschneider dabei.

### **5** Wenn ich ins Wasser falle und den Gurt nicht rechtzeitig lösen kann, ertrinke ich.

Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit, dass Sie mit einem Bus ins Wasser stürzen? Und es dann nicht schaffen, Ihren Sicherheitsgurt zu lösen? Eben: sehr gering. Die Wahrscheinlichkeit, dass Sie in diesem unwahrscheinlichen Fall die Tür nicht öffnen können, ist übrigens deutlich höher – würden Sie deshalb ohne Tür fahren?

### **6** Ich habe viel Kraft – im Ernstfall stütze ich mich ab und bei höheren Geschwindigkeiten nützt der Gurt sowieso nichts.

Diese Ausrede ist immer seltener zu hören – nicht zuletzt deshalb, weil sich viele selbst bei Simulationen auf dem Gurtschlitten davon überzeugen konnten, dass sich auch bei sehr geringen Geschwindigkeiten niemand mehr abstützen kann.

### **7** Wenn es richtig ernst wird, helfen weder Gurt, noch Airbag.

Diese Fälle gibt es. Aber noch viel mehr Fälle gibt es, in denen der Gurt vor dem Tod, ernsthaften bleibenden Verletzungen oder Entstellungen schützt. Die Unfallforschung hat eindeutig nachgewiesen, dass der Gurt mögliche Verletzungen in den meisten Fällen vermindern oder sogar vermeiden kann. Und wer geringer verletzt ist, kann sich besser aus dem Fahrzeug befreien.

### **8** Der Gurt behindert mich bei möglichen Ausweichmanövern.

Im Gegenteil: Er hält den Fahrer im Sitz und dieser kann so gezielter reagieren und lenken.

### **9** Wir leben in einem freien Land – es ist doch meine Sache, ob ich das Risiko eingehe oder nicht.

Abgesehen davon, dass das Tragen des Gurtes Pflicht ist, sehen das Ihre Familie und Freunde möglicherweise anders. Außerdem: Die Folgen eines Unfalls trägt letztlich immer auch die Gemeinschaft.

### **10** Angurten als Busfahrer ist einfach uncool.

Offen und ehrlich.  
Und genauso dumm.



# Locker oder

# ZOCKER?

## Selbstcheck – Welcher Fahrtyp bin ich?

Welche der folgenden Antworten beschreibt am ehesten Ihr persönliches Verhalten bzw. Ihre persönliche Meinung? Bitte kreuzen Sie immer nur eine Antwort an, die Ihrem Verhalten bzw. Ihrer Einstellung am ehesten entspricht.

### I. Beim Fahren lege ich Wert darauf,

- 1 sicher anzukommen
- 5 Spaß zu haben
- 0 dass der Airbag vom Marktführer stammt
- 3 energiesparend zu fahren
- 7 schnell und sportlich zu fahren

### II. Wenn ich Verkehrsregeln übertrete, könnte am ehesten die Ursache dafür sein:

- 7 Überhöhte Geschwindigkeit
- 1 Unaufmerksamkeit
- 5 Verletzung der Vorfahrt
- 3 Parkverstöße
- 0 Ich übertrete niemals Verkehrsregeln

### III. Wenn ich mir ein Auto kaufe, lege ich vor allem Wert auf ...

- 5 ... Bequemlichkeit und Spaß
- 0 ... die Qualität der Sicherheitsgurte
- 7 ... hohe Motorleistung
- 3 ... sparsamen Verbrauch
- 1 ... Sicherheit

### IV. Wenn mein Fahrzeug reden

#### könnte, welchen Fahrstil würde es mir bescheinigen?

- 0 Übervorsichtig
- 1 Zurückhaltend und vorsichtig
- 7 Forsch und temperamentvoll
- 5 Zügig
- 3 Gelassen und vorausschauend

### V. In unübersichtlichen Verkehrssituationen ...

- 3 ... denke ich auch an das, was passieren kann und reduziere die Geschwindigkeit
- 5 ... bleibe ich ruhig und reagiere nach meinem Gefühl
- 7 ... kann ich zeigen, was ich kann
- 0 ... ist mein Motto: Augen zu und durch
- 1 ... bekomme ich Angst und reduziere die Geschwindigkeit



**Auswertung: Bitte addieren Sie die Punkte.****0 Punkte**

So einfach ist das nicht! Dieser Test wurde von erfahrenen und fachkundigen Psychologen erarbeitet, die ihre Pappenheimer kennen. Niemand verhält sich so, dass er 0 Punkte erzielen würde. Also: Schämen und den Test noch einmal machen – aber dieses Mal richtig!

**5–9 Punkte**

Sie sind ein eher vorsichtiger Fahrtyp. Sicherheit bedeutet Ihnen sehr viel. Sie achten dabei nicht nur auf Ihre eigene Sicherheit, sondern auch auf die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer. Schwierige oder unübersichtliche Verkehrssituationen machen Ihnen eher Angst. Vertrauen Sie auf Ihr Können. Trainieren Sie in einem Fahrsicherheitstraining z. B. risikoreichere Situationen, um mehr Sicherheit im Umgang mit Ihrem Fahrzeug zu erlangen. Denn Sicherheit bedeutet auch, sich auf sein eigenes Können verlassen zu können.

**10–17 Punkte**

Sie sind ein eher überlegter Fahrer und wägen ab, wann eine Verkehrssituation gefährlich oder auch unnötig sein könnte. Sie achten dabei nicht nur auf die Sicherheit, sondern auch auf ein umweltschonendes Verhalten im Straßenverkehr. Versuchen Sie, Ihr sicheres und überlegtes Fahrverhalten zu erhalten. Nutzen Sie Fahrsicherheitstrainings, um auch in Zukunft gefährliche Situationen sicher zu meistern. Denn Erfahrung kann nur durch richtiges Training gepflegt und erweitert werden.

**18–28 Punkte**

Fahren macht Ihnen Spaß und lässt Sie eher entspannen. Sie fühlen sich sicher in Ihrem Fahrzeug und vertrauen auf Ihr Fahrkönnen. Auch Provokationen anderer Fahrer oder schwierige Situationen im Straßenverkehr bringen Sie eher selten aus der Ruhe. Achten Sie darauf, dass Sie Gefahrensituationen nicht unterschätzen. Ein gutes Selbstbewusstsein im Umgang mit dem Fahrzeug kann das eigene Fahrverhalten sicherer machen. Es kann aber auch zur eigenen Überschätzung führen. Nutzen Sie ein Fahrsicherheitstraining, um Ihren Blick für gefährliche Situationen im Straßenverkehr zu schärfen und Ihr eigenes Können realistisch einzuschätzen.

**29–34 Punkte**

Sie lieben das Risiko im Straßenverkehr. Spaß und Power beim Fahren sind Ihnen wichtig. Das kann dazu führen, dass Sie sich über andere Verkehrsteilnehmer ärgern und diese Wut auch in Ihrem Fahrstil ausdrücken. Wut und Ärger sind eine häufige Ursache für Verkehrsunfälle. Risikoreiches Fahren kann Ihre eigene Gesundheit gefährden. Versuchen Sie ruhiger und gelassener zu werden. Dies muss nicht immer auf Kosten der Fahrfreude gehen. Versuchen Sie z. B. in schwierigen Situationen ruhig bis drei zu zählen, um sich selbst zu beruhigen. Nutzen Sie Fahrsicherheitstrainings, um Ihre Reaktionen in gefährlichen Situationen zu schärfen.

**35 Punkte**

„Herzlichen Glückwunsch“: Höchstpunktzahl! Sie sind der Chefzocker! Allerdings drängt sich der Verdacht auf, dass Sie einfach immer die extreme Variante angekreuzt haben. Falls das nicht der Fall ist, sollten Sie Ihr Verhalten dringend überdenken – zum Wohle Ihrer eigenen Gesundheit und der der anderen Verkehrsteilnehmer.

# Abstand halten

## Gründe für das Einhalten eines ausreichenden Sicherheitsabstandes zum vorweg fahrenden Fahrzeug:

### Anhalteweg

Der wichtigste Grund: Wenn Ihr Vordermann plötzlich bremst, z. B. weil hinter einer Kurve plötzlich ein Stauende auftaucht, brauchen Sie diesen Puffer, um Ihr Fahrzeug noch rechtzeitig zum Stehen zu bringen. Immer wieder gibt es schwere Unfälle mit Toten und Verletzten, weil der zu geringe Abstand als Anhalteweg nicht ausgereicht hat.

### Vorausschauendes Fahren

Mehr Abstand bedeutet auch mehr Überblick, um vorausschauend zu fahren und auf das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer sowie Straßenschäden, Verkehrsschilder etc. reagieren zu können.

### Bußgelder

Ein zu geringer Abstand wird genauso wie eine zu hohe Geschwindigkeit mit Bußgeldern und Punkten in Flensburg bestraft.

### Platz zum Einscheren

Wenn Lkw und/oder Busse mit sehr geringem Sicherheitsabstand in Kolonne fahren, haben Fahrer auf der linken Spur kaum Chancen, Wegweiser und Verkehrsschilder zu erkennen. So kann es passieren, dass sie sich zum Einordnen vor einer Ausfahrt in die ohnehin enge Lücke quetschen müssen und damit einen Unfall auslösen können.

### Partnerschaftliches Fahren

Zu dicht auffahrende Fahrer nerven und stressen unnötig die vor ihnen fahrenden Fahrer.

### Abgase

Schlussendlich beschert Ihnen ein zu geringer Abstand auch noch eine Extradosis Abgase des voraus fahrenden Fahrzeugs.

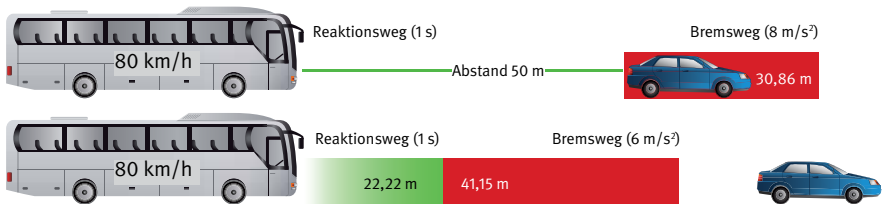
## Gründe gegen das Einhalten eines ausreichenden Sicherheitsabstandes: keine

## Beispiele für Abstände und Anhaltewege:

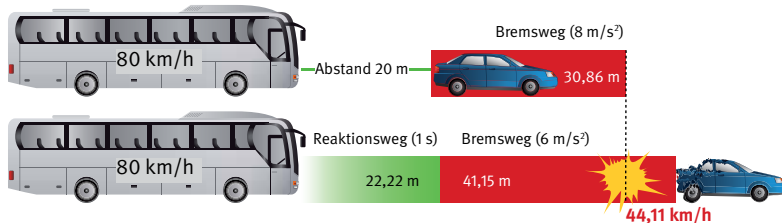
Die folgenden Szenarien zeigen anhand konkreter Werte, was ein verringerter Abstand im Ernstfall bedeuten kann.



**Beispiel 1:** In diesem Beispiel wird deutlich, dass der Bus bei Einhaltung des vorgeschriebenen Abstandes auch bei einer Notbremsung des voraus fahrenden Pkw noch sicher zum Stehen kommen kann.



**Beispiel 2:** Im Gegensatz zum Beispiel 1 wurde hier ein Sicherheitsabstand von lediglich 20 m angenommen. Das Ergebnis: ein Zusammenstoß mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 44,11 km/h.



## Tipp

Im Rahmen eines Fahrsicherheitstrainings können Sie unter anderem auch Notbremsungen trainieren. Erkundigen Sie sich bei Ihrem Arbeitgeber nach den Möglichkeiten.

## Achtung



Halten Sie immer den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstand von 50 Metern (Abstand zwischen zwei Leitposten) zu dem Fahrzeug vor Ihnen ein!

Während der Fahrt

# „Augen auf“ genügt nicht

Sehen und wahrnehmen im Straßenverkehr

80–90 Prozent der notwendigen Informationen im Straßenverkehr liefert uns das Auge. Somit ist die Sehfähigkeit für Sie als Busfahrer extrem wichtig. Die Ergebnisse der Unfallforschung deuten darauf hin, dass auffällig viele Verunglückte auch Defizite bei der Sehschärfe, dem Dämmerungssehen und der Blendempfindlichkeit aufweisen. Problematisch ist vor allem, dass sich die Sehfähigkeit schleichend verschlechtert und die Verschlechterung deshalb von den Betroffenen erst spät oder gar nicht bemerkt wird.





Blickfeldänderung bei wechselnden Geschwindigkeiten

Für Busfahrer sind regelmäßige Augenuntersuchungen vorgeschrieben, wobei verschärfte Anforderungen an das räumliche Sehen gestellt werden. Akute Erkrankungen können zur Verschlechterung der Sehfähigkeit führen, daher kann sich diese zwischen zwei Untersuchungen kritisch verschlechtern. Deshalb: Beobachten Sie selbst Ihre Sehfähigkeit und seien Sie dabei ehrlich zu sich selbst. Gehen Sie im Zweifelsfall auch zwischendurch zum Augenarzt.

Gute Augen alleine reichen aber nicht aus. Wenn wir etwas anschauen, werden immer nur die Objekte im Zentrum unseres Blickes scharf abgebildet. An den Rändern des Blickfelds nehmen wir Dinge wesentlich undeutlicher wahr. Ein Beispiel: Wenn wir als Kraftfahrer am Ende der Straße spielende Kinder beobachten, vernachlässigen wir die Fußgänger, die im Nahbereich auf die Straße laufen könnten. Je schneller wir fahren, desto mehr orientiert sich der Blick in die Ferne. Als Fahrer muss man von daher immer wieder den Blick bewusst zurücknehmen, um auch den Nahbereich unter Kontrolle zu behalten. Und natürlich gilt es, mögliche Ablenkungen (Blick auf Instrumente, Navigationsgerät o. Ä.) auf das Nötigste zu beschränken.

Geübte Kraftfahrer zeichnen sich gegenüber Anfängern durch eine höhere Anzahl von Augenbewegungen aus und haben die Verkehrssituation dadurch besser „im Blick“.



### Praxistipps für Brillenträger:

- Ausreichend große Brillen mit schmalen Fassungen und dünnen, hoch angesetzten Bügeln bevorzugen.
- Kunststoffgläser besonders vorsichtig behandeln (Verunreinigungen oder Kratzer führen zur Streulichtbildung).
- Entspiegelte Gläser sind lichtdurchlässiger und verringern die Blendung.
- Gleitsichtbrillen haben keine störende Trennlinie, bilden aber nur einen eingeschränkten Bereich scharf ab.
- Wichtig: Immer eine Ersatzbrille griffbereit haben.

# Nachtaktiv

## Im Dunkeln fahren

Anders als beispielsweise die Eule ist der Mensch nicht als nachtaktives Lebewesen geboren. Das zeigt besonders unser Sehvermögen, welches nachts auf einen Bruchteil der Tagesleistung (etwa ein Zwanzigstel) sinkt. Das bedeutet, dass wir deutlich weniger Informationen aus dem Straßenverkehr aufnehmen können und die Gefährdung entsprechend steigt.

Aber: Bei Nacht sind nicht alle Katzen grau, zumindest nicht im Scheinwerferlicht. Helle Kleidung reflektiert deutlich stärker als dunkle, ein weißes Auto ist besser zu erkennen als ein schwarzes. Darüber hinaus haben Faktoren wie die Beschaffenheit der Fahrzeugscheinwerfer, Reflexionen der Straße (besonders auch bei Regen) und die Straßenbeleuchtung einen starken Einfluss auf die Sicht. Die Straßenbeleuchtung erzeugt zum Beispiel Hell-Dunkel-Felder, die wie „Tarnstreifen“ wirken und in denen Personen oder Objekte optisch verschwinden können. Eine weitere Besonderheit ist, dass durch das asymmetrische Abblendlicht besonders von links kommende Hindernisse schwerer zu erkennen sind.

Dadurch erhält das vom Gesetzgeber vorgeschriebene „Fahren auf Sicht“ eine ganz neue Dimension. Ihre Sichtweite als Busfahrer ist nachts alles andere als konstant und zudem schwer einzuschätzen. Sie müssen somit stärker aufpassen und Ihre Geschwindigkeit den wechselnden Bedingungen anpassen.

Anpassen muss sich auch das menschliche Auge, wenn es aus der Helligkeit ins Dunkle kommt oder umgekehrt. Dieses geschieht relativ langsam – innerhalb von 5–6 Minuten, vollständig angepasst ist es erst nach einer halben bis ganzen Stunde. Man erkennt das gut an der Wahrnehmung der Armaturenbeleuchtung: Während wir sie anfangs kaum erkennen, neigen wir nach einigen Minuten dazu, sie herunterzuregulieren. Gönnen Sie Ihren Augen auch nach einer Pause in hell erleuchteten Räumen eine kurze Zeit der Gewöhnung. Anschließend können Sie wieder sicher „nachtaktiv“ in die Dunkelheit aufbrechen.

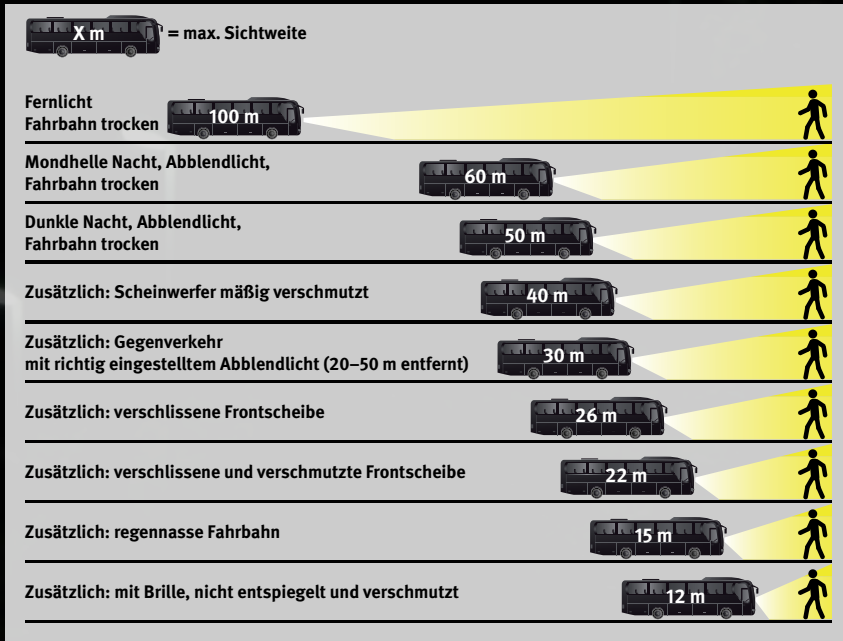
### Achtung

Die erlaubte Geschwindigkeit bei „Fahren auf Sicht“ entspricht nicht immer der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit!



# Maximale Sichtweite

bei unterschiedlichen Fahrzeugbeschaffenheiten und Witterungsverhältnissen



## Tipps:

- Scheinwerfer und Windschutzscheibe regelmäßig reinigen.
- Bei Dämmerung oder einer anderen Beeinträchtigung der Sichtverhältnisse frühzeitig Licht einschalten.
- Nach einer Pause in hell erleuchteten Räumen nicht sofort wieder losfahren, sondern Augen an die Dunkelheit gewöhnen lassen.
- Nie in die Scheinwerfer eines entgegenkommenden Fahrzeugs oder andere Lichtquellen schauen, Blick immer zum rechten Fahrbahnrand.
- Verschlissene Wischerblätter frühzeitig auswechseln.
- Geschwindigkeit anpassen.
- Sehfähigkeit bei Dämmerung und Blendempfindlichkeit regelmäßig kontrollieren lassen.



# Hitzebeständig

## Arbeiten bei hohen Temperaturen

Das Wetter heute: wie immer vorgegeben und nicht zu ändern. Genauso wie Ihre Arbeit, die auch bei tropischen Temperaturen getan werden muss. „Hitzefrei“ gibt es nur in der Schule – deshalb bleibt lediglich, sich bestmöglich mit den Bedingungen zu arrangieren.

Und die können in der Tat extrem sein: Bei intensiver Sonneneinstrahlung herrschen hinter der Front- und Seitenscheibe eines Omnibusses durchaus schon mal Temperaturen über 60° C! Das bleibt nicht ohne Folgen – die Hitze führt zu Unwohlsein, Reizbarkeit und Konzentrationsproblemen. Zudem steigen Herzfrequenz und Blutdruck. Alles keine guten Voraussetzungen für eine sichere Fahrweise. Forschungsergebnisse weisen darauf hin, dass eine hohe Wärmebelastung auf das Unfallgeschehen innerorts eine stärkere Auswirkung hat als starker Regen und nasse Straßen. Übrigens: Ein Übergewicht von 25 Kilogramm führt zu einem sechsmal höheren Hitzschlag-Risiko!



Natürlich sind Sie als Fahrer der Hitze nicht hilflos ausgeliefert. Hier ein paar Tipps, wie Sie den Temperaturen trotzen können:

- Gebläse so ausrichten, dass es im Kopfbereich etwas kühler ist als im Fußbereich. Zugluft durch zu stark eingestelltes Gebläse oder geöffnete Fenster vermeiden. Luftstrom nicht unmittelbar auf den Oberkörper richten.
- Fahrzeug möglichst nicht in der prallen Sonne abstellen.
- Bei Pausen Armaturenbrett und Lenkrad mit einem hellen Tuch abdecken.
- Je größer die Hitzebelastung ist, umso wichtiger sind aktive Pausen im Schatten bzw. in kühlerer Umgebung.
- Kleidung auf die Temperatur abstimmen: Wetterbericht hören und Temperaturvorhersagen berücksichtigen. Gegebenenfalls nach dem Zwiebelprinzip mehrere Schichten übereinander anziehen, damit auf Temperaturschwankungen reagiert werden kann.
- Im Sommer Kleidung aus atmungsaktivem Material wählen, damit der Schweiß vom Körper wegtransportiert wird.
- Bei Klimaanlage die Differenz zur Außentemperatur vor einem Halt auf 4° C anpassen.
- Auch bei Fahrten mit Klimaanlage das Fahrzeug in den Pausen durchlüften.
- Filter der Klimaanlage regelmäßig reinigen und entsprechend der Wartungsintervalle erneuern lassen.

### Tipps zum richtigen Trinken bei Hitze:

- Häufig kleine Flüssigkeitsmengen zu sich nehmen, aber nie mehr als 0,25 Liter auf einmal trinken.
- Leicht gesüßter Kräuter- oder Früchtetee, isotonische Getränke (Sportlernahrung), verdünnte Fruchtsäfte und frisches Wasser sind am besten geeignet, den Flüssigkeitsverlust auszugleichen. Auch der Mineralienverlust muss ausgeglichen werden.
- Getränke nicht zu kalt trinken, damit die Flüssigkeit im Magen besser aufgenommen werden kann.
- Kohlensäurehaltige Getränke können – insbesondere bei sitzender Tätigkeit – zu einer Überblähung des Magen-Darmtraktes führen. Wer davon betroffen ist, sollte zu kohlenstoffarmen oder -freien Getränken greifen.



# Wie von selbst!?

## Fahrerassistenzsysteme

Fahrerassistenzsysteme informieren, warnen und greifen notfalls sogar direkt ins Geschehen ein. Können sie damit wirklich die Gefahr, an einem Unfall beteiligt zu werden, nachhaltig verringern? Wir sprachen darüber mit Dr. Klaus Ruff, dem Leiter der Aktion „SICHER. FÜR DICH. FÜR MICH.“, die eben dieses untersucht hat.

### **D**ie BG Verkehr hat im Rahmen ihrer Kampagne drei Systeme gefördert – warum gerade diese?

Bei den schweren Unfällen haben Auffahren und Abkommen von der Fahrbahn noch immer den Hauptanteil. Genau hier hat die BG Verkehr mit ihrer Kampagne angesetzt. Ziel der Kampagne „SICHER. FÜR DICH. FÜR MICH.“ war es, die Verbreitung dieser Systeme zu erhöhen, um die Zahl schwerer Unfälle zu reduzieren. Die drei Systeme – Abstandsregeltempomat, Spurassistent und Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP) – unterstützen genau dabei: Auf Abstand achten, Spur halten, Stabilität sichern.



Dr. Klaus Ruff  
Stv. Präventionsleiter der  
BG Verkehr

### **W**ie wurden die Systeme von den Unternehmern und Fahrern angenommen?

Die Unternehmerinnen und Unternehmer sehen ein hohes Potenzial in der Entlastung (91 %) und in der Motivation (62 %) des Fahrpersonals. Die Fahrerinnen und Fahrer sehen neben der Entlastung vor allem einen Sicherheitsgewinn (94 %) und die Reduktion gefährlicher Verkehrssituationen (84 %).

### **W**o sehen Unternehmer und Fahrer Optimierungsmöglichkeiten?

Unternehmenschaft und Fahrpersonal wünschen vor allem Verbesserungen bei der Erkennung, einerseits beim Abstandsregeltempomaten von Hindernissen, andererseits beim Spurassistenten von Fahrspuren.

### **M**anche Experten behaupten, dass mit neuen Sicherheitseinrichtungen eine erhöhte Risikobereitschaft verbunden ist. Sehen Sie das auch so? Oder verringern Fahrerassistenzsysteme wirklich das Risiko?

In unserer Untersuchung haben wir eine um circa ein Drittel geringere Unfallbeteiligung von FAS-Fahrzeugen im Gegensatz zu den Vergleichsfahrzeugen nach-



## FAHRER-ASSISTENZ-SYSTEME SICHER. FÜR DICH. FÜR MICH.

### Die Aktion „SICHER. FÜR DICH. FÜR MICH.“

Im Rahmen der Aktion „SICHER. FÜR DICH. FÜR MICH.“ hat die BG Verkehr im Jahr 2008 in ihren Mitgliedsunternehmen zwei Millionen Euro für den Einsatz von Fahrerassistenzsystemen (FAS) zur Verfügung gestellt. In einer Begleitstudie wurden die Auswirkungen wissenschaftlich untersucht. Das Ergebnis ist beeindruckend: Der Sicherheitsvorteil von FAS-Fahrzeugen ist um mehr als ein Drittel höher gegenüber Vergleichsfahrzeugen ohne FAS!

weisen können. Selbst wenn der eine oder andere Fahrer mit den Systemen ein höheres Risiko eingegangen ist, bleibt trotzdem unter dem Strich dieses geringere Unfallrisiko. Wichtig ist es auch, die Fahrer über die Wirkung der Systeme zu informieren. In unserer Kampagne haben wir dies getan und jeden Fahrer durch unsere Aufsichtspersonen im Umgang mit den Systemen geschult.



### Welche Systeme werden sich Ihrer Meinung nach in der Zukunft etablieren?

Elektronisches Stabilitätsprogramm, Notbremsassistent und Spurassistent sind ja vom Gesetzgeber vorgeschrieben. Allerdings sind die Anforderungen derzeit zum Teil zu niedrig angesetzt: So muss in der ersten Stufe der Verordnung der Notbremsassistent die Geschwindigkeit vor stehenden Fahrzeugen nur um

mindestens 10 km/h reduzieren. Hier besteht noch ein deutliches Entwicklungspotenzial. Systeme, die wir dringend benötigen, sind z. B. der Abbiegeassistent. Dieser warnt den Fahrer, wenn er beim Rechtsabbiegen einen schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere Zweiradfahrer, rechts vom Fahrzeug übersehen könnte.



### Wird die Arbeit des Fahrers durch die elektronischen Helfer irgendwann auf eine reine Überwachungsfunktion „degradiert“?

Die Fahraufgabe bei unseren Verkehrsverhältnissen ist insgesamt so komplex, dass der Mensch hier noch lange nicht ersetzbar ist. Allerdings können Fahrerassistenzsysteme ihn von klar umrissenen Routineaufgaben entlasten.

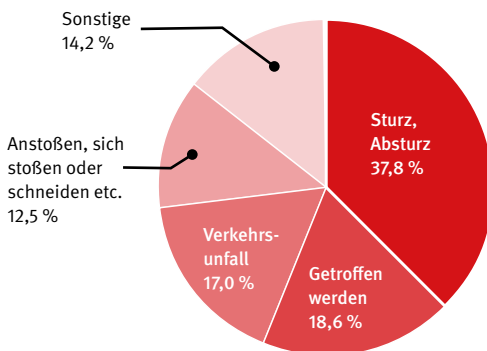


# Sprechende Zahlen

## Unfälle mit Bussen

„Unfälle passieren nicht, Unfälle werden verursacht!“ Von wem und warum? Erste Antworten geben die statistischen Zahlen, die Sie auf dieser Doppelseite finden. Meist haben Unfälle aber mehrere Ursachen, sind Teil eines größeren Zusammenhangs, wie Dr. Jörg Hedtmann in seinem Kommentar erläutert.

### Unfallhergang\*

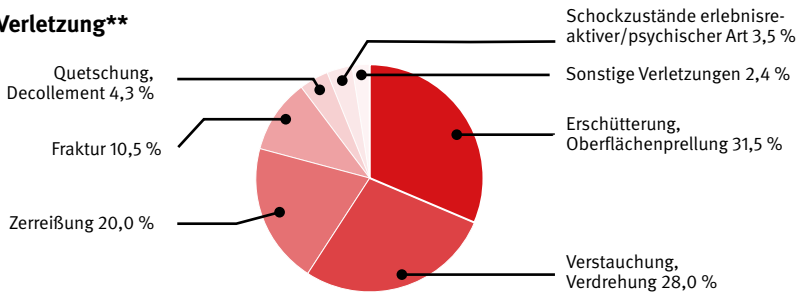


**Fazit:** Mehr als ein Drittel der Unfälle wird durch Stürze oder Abstürze verursacht – Verkehrsunfälle machen dagegen einen relativ kleinen Anteil aus.

\* Meldepflichtige Arbeitsunfälle 2015 nach Unfallhergang (Quelle: BG Verkehr)



**Art der Verletzung\*\***



\*\*Meldepflichtige Arbeitsunfälle 2015 nach Art der Verletzung (Quelle: BG Verkehr)

**Arbeiten Sie sorgfältig**

Ein Blick auf die Zahlen zeigt: Mehr als ein Drittel der Unfälle wird durch Stürze oder Abstürze verursacht, Prellungen und Verstauchungen/Verdrehungen machen zusammen knapp 60 % aller aufgetretenen Verletzungsarten aus. Allerdings sagen diese Zahlen nichts über die Schwere der Unfälle aus.

Verkehrsunfälle haben nur einen relativ kleinen Anteil an den Unfällen im Omnibusbereich, aber sie sind oft besonders schwer. Die meisten Unfälle geschehen bei Nebentätigkeiten. Häufig sind es „Bagatellen“ wie Ausrutschen oder Umknicken, auch sie mit oft schlimmen Folgen.

Hinter jeder Unaufmerksamkeit, jeder Banalität oder jedem Fehltritt steht in der Regel eine weitere Ursache. Oft führen Stress (Termindruck, Streit, persönliche Probleme), Krankheit, Ablenkungen, Stimmungen, Tages- und Jahreszeiten oder die Witterung dazu, dass ein Fahrer Fehler macht.

Deshalb kann die Schlussfolgerung nur sein: Arbeiten Sie generell vorausschauend und sorgfältig – damit Sie nicht eines Tages selbst zu einer Zahl in der Unfallstatistik werden.



Dr. Jörg Hedtmann  
Präventionsleiter  
der BG Verkehr





# Gefahrenpalette

## Typische Gefahrenstellen rund um den Bus

In und an einem Bus lauert eine ganze Palette an Gefahren – einige davon mit einem auf den ersten Blick überraschend hohen Anteil an den Unfallzahlen, wie Sie den Seiten 24–25 entnehmen konnten.



### **Fahrer Arbeitsplatz, Ein- und Ausstiege**

- Stolpern oder Ausrutschen beim Ein- und Aussteigen
- Verletzungen beim Betätigen von Stellteilen, z. B. am Sitz
- Anstoßen an Teilen
- Fahr Unfall wegen Sichtbehinderung, beispielsweise durch Fahrertasche im Bereich der Frontscheibe
- Überrollen des Fahrers nach Schließen der vorderen Tür durch Außentaster bei nicht betätigter Feststellbremse (Linienbus)



### Gepäck- und Wartungsklappen

- Anstoßen an offen stehenden Klappen
- Getroffenwerden von herunterfallenden Klappen
- Einklemmen der Finger beim Schließen von Klappen
- Verspannungen und Rückenprobleme durch ungünstige Körperhaltung beim Be- und Entladen (Reisebus)



### Motorraum

- Verletzungen durch Hitzeeinwirkung und rotierende Teile
- Verletzungen durch heiße austretende Flüssigkeiten
- Einzug von Gliedmaßen durch startenden Motor wegen Manipulation des Motorklappenschalters



### Batteriefach und Starthilfe

- Kurzschluss wegen fehlender Pluspol-Abdeckung
- Falsches Vorgehen oder ungeeignetes Werkzeug beim Wechseln der Batterie oder bei der Starthilfe können Batterieplatzer zur Folge haben
- Ein Verstoß gegen Sicherheitsanweisungen beim Laden der Batterie kann gefährliche Folgen haben



### Räder und Radwechsel

- Verletzungsgefahr beim Absturz fehlerhaft angehobener Fahrzeuge
- Unfallgefahr durch mangelnde Absicherung oder das Nichttragen von Warnwesten bei Arbeiten auf der Straße



### Küche und Sanitärbereich (Reisebus)

- Infektionsgefahr beim Reinigen der Bordtoilette
- Verbrühen in der Bordküche



### Spiegel und Sicht

- Abrutschen beim Einstellen oder Abmontieren der Spiegel und beim Reinigen der Fenster



# Unfallgeschehen

## D-Arzt als Ansprechpartner

Für die Kosten einer Behandlung von Arbeits- und Wegeunfällen kommt nicht Ihre Krankenkasse auf, sondern die BG Verkehr als die für Sie zuständige Berufsgenossenschaft.

Wenn Sie verletzt wurden und länger als zwei Tage nicht arbeitsfähig sind, müssen Sie einen so genannten Durchgangsarzt (D-Arzt) aufsuchen. Zusammen mit der BG Verkehr sorgt er dafür, dass Sie eine optimale Versorgung erhalten. Adressen von D-Ärzten erhalten Sie oder Ihr Arbeitgeber unter [www.dguv.de](http://www.dguv.de) oder bei Ihrem Ansprechpartner der BG Verkehr. Sollten Sie in eine Notaufnahme kommen, müssen Sie dort angeben, dass Sie einen Arbeits- oder Wegeunfall hatten und bei der BG Verkehr versichert sind.

Handelt es sich bei Ihrer Verletzung nicht um einen Notfall, werden Sie von Ihrem Arzt eventuell an einen D-Arzt verwiesen. Eine akute Erstversorgung wird Ihnen aber kein Arzt versagen – egal, ob D-Arzt oder nicht.

### Grundregel

Wenn Sie einen Arbeitsunfall hatten, müssen Sie dieses beim Arzt oder bei der Notaufnahme angeben.

A large, illuminated sign with the word "NOTAUFNAHME" in bold, white, capital letters. The sign is mounted on a curved, brown structure, likely part of a hospital entrance or emergency department.

# Lauernde Gefahren

## Besondere Unfallschwerpunkte

Das Fahren ist nicht auf jeder Straße gleich gefährlich. Es gibt Gefahrenstellen, die ein erhöhtes Unfallrisiko darstellen. Deshalb macht es Sinn, hier besonders aufmerksam und umsichtig zu sein.

### Einmündungen

Eine besondere Unfallgefahr besteht beim Einfädeln in den fließenden Verkehr – sei es bei Auf- und Abfahrten, sei es bei Spurwechseln oder Kreuzungen. Warten Sie lieber mit dem Einfädeln, bis Sie sicher sind, dass der nachfolgende Verkehr Sie bemerkt hat und genügend Platz da ist.



### Gefälle

Neben den unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer besteht die Hauptgefahr bei starkem Gefälle in der starken Beanspruchung Ihrer Bremsen. Bei einem Heißlaufen kann es zu einem Versagen kommen. Deshalb vorrangig Dauerbremsen einsetzen. Es finden Motorbremse und ergänzend Retarder Verwendung.



### Brücken

Starke Winde und plötzliche Windböen sind eine große Gefahrenquelle in offenem Gelände oder vor allem auf Brücken. Ihr Bus bietet dem Wind eine große Angriffsfläche, so dass dieser Sie leicht von der Spur abbringen kann. Deshalb: rechtzeitig und vorbeugend das Tempo drosseln.



### Tunnel

Mit ihren schnell wechselnden Lichtverhältnissen, der engen Fahrbahn und den schwierigen Ausweichmöglichkeiten stellen Tunnel mögliche Gefahrenherde dar (siehe auch die Reportage auf der folgenden Seite).



### Haltestellen

Im Linienbusverkehr stellt das Anhalten und Anfahren an Haltestellen eine zusätzliche Gefahrenstelle dar – vor allem, wenn es keine separaten Haltebuchten gibt. Seien Sie hier besonders vorsichtig.

### Tipp

Rechnen Sie auch immer mit einem Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer.



# Faktor Mensch

## Hinter den Kulissen des Saukopftunnels

Statistisch gesehen ist es viel gefährlicher, auf einer normalen Autobahn zu fahren. Trotzdem fährt kaum jemand gerne in einen Tunnel hinein. „Manche fahren schneller in einen Tunnel, manche langsamer und manche fahren drum herum“, so Benjamin May, Leiter Sachgebiet technische Anlagen beim Straßenbauamt des Rhein-Neckar-Kreises.



Dabei braucht laut May „niemand Angst zu haben“ – ein Straßentunnel ist extrem gut abgesichert. Im Saukopftunnel bei Weinheim gibt es Detektoren für die Luftqualität,

das Licht und eine mögliche Rauchentwicklung. 46 Kameras erfassen jeden Winkel des Tunnels, die Haltebuchten sind extra gesi-

chert und nach Fertigstellung des Rettungstollens in 2013 ist auch im Fall der Fälle eine sichere Evakuierung gewährleistet. Vieles wird von der Technik automatisch geregelt – z. B. Licht und Luftqualität.

Bei außergewöhnlichen Ereignissen erfolgt zudem eine automatische Alarmierung. Eine Ereignisliste regelt genau, was in welchem Fall passiert. Je nach Schwere wird automatisch die erlaubte Höchstgeschwindigkeit reduziert, die Tunneleinfahrt mit



Ampel und/oder Schranken versperert, der entsprechende Abschnitt per Kamera auf den Kontrollbildschirm gebracht, Lautsprecherdurchsagen oder Durchsagen über den Verkehrsfunk ermöglicht, die Beleuchtung verstärkt etc. Und Benjamin May erhält automatisch eine Meldung auf sein Diensthandy. Und es bleibt nicht bei einer SMS, wenn er nicht reagiert – der automatische Anrufer ist extrem geduldig und penetrant. Und er ist vielseitig: Parallel benachrichtigt er per SMS, Fax, Mail oder Telefon weitere Stellen wie den diensthabenden Tunnelwart, die Polizei und die Feuerwehr. Im Falle eines Brandes immerhin 28 Stellen. Wahrscheinlich wissen die dann aber schon Bescheid, denn ein Störfall wird parallel in der Leitzentrale des Tunnels angezeigt und beim Führungs- und Lagezentrum der Polizei in Heidelberg, bei der ein Teil der Kontrollanlagen identisch vorhanden ist. Wo die Notrufe aus einem Tunnel auflaufen, ist je nach Bundesland verschieden. Große und wichtige Tunnel verfügen meist über eine ständig besetzte eigene Leitzentrale, während kleinere Tunnel in Leitzentralen zusammengefasst werden.

Im Betriebsgebäude des Saukopftunnels, des in Mitteleuropa mit 2.715 m längsten einröhrigen Tunnels mit Gegenverkehr nördlich der Alpen, ist der Tunnelwart nicht ständig anwesend, er betreut mehrere Tunnel in der Region. In seiner Abwesenheit erfolgt die Steuerung über die Automatik und die Polizei. Dafür mangelt es vor Ort nicht an Elektronik – sie belegt mehrere Räume voller mannhoher Schränke. Alle wichtigen Geräte sind doppelt vorhanden, zudem besitzt

der Saukopftunnel drei Betriebszentralen zum Steuern und Überwachen des Tunnels.

Aber bei allem Automatismus: Immer bleiben Fälle, die nicht automatisch erkannt werden – z. B. Fußgänger und Radfahrer, die im Tunnel eigentlich nichts zu suchen haben. Jede Woche gibt es laut Hans-Joachim Krauß, Leiter des Referats Betrieb im Straßenbauamt, „im Durchschnitt mehrere Meldungen“. Das können Pannen sein oder verlorene Ladungsstücke, ab und zu bleiben zudem Fahrzeuge ohne Sprit liegen.



Der Hauptunsicherheitsfaktor ist denn auch nach Ansicht der beiden Experten der Faktor Mensch. Als Extrembeispiel führen sie den mit einem Bohrgerät beladenen Lkw an, der vor einigen Jahren die Höhenkontrolle vor dem Tunnel passierte. Da er als zu hoch identifiziert wurde, sprang die Ampel am Eingang des Tunnels automatisch auf rot. Das hielt den Fahrer aber nicht davon ab, trotzdem weiterzufahren und den Tunnelleingang



zu beschädigen. Später stellte sich heraus, dass seine Genehmigung für die Umgehungsstraße galt, er sich aber stur auf sein Navigationsgerät verlassen hatte. In einem solchen Fall nützt die beste Technik nichts – und das Überfahren der roten Ampel am Tunnelportal ist kein Einzelfall.

Der Wunsch von Hans-Joachim Krauß an die Verkehrsteilnehmer: Die in der Fahrschule gelernten Grundregeln beherzigen und bei außergewöhnlichen Vorkommnissen immer schnellstmöglich die Leitzentrale informieren, am besten zwecks besserer Ortung und Qualität über die Notruftelefone in den Haltebuchten. Im Zweifelsfall ist es laut Krauß aber am wichtigsten, überhaupt anzurufen – zur Not auch per Handy unter 112 oder 110. Und im Fall der Fälle beherzt einzugreifen wie der Pkw-Fahrer, der vor einigen Jahren ein in den Tunnel hineingelaufenes Pferd so lange festhielt, bis Rettungskräfte eingreifen konnten.



Außerdem sollte im Ernstfall natürlich den Anweisungen der Einsatzkräfte gefolgt werden. Dass das nicht selbstverständlich ist, zeigt ein Test in Freiburg. Dort wurden die Fahrer per Lautsprecherdurchsage aufgefordert, wegen eines fiktiven Brandes schnellstmöglich wie vorgeschrieben eine Rettungsgasse zu bilden und die Fahrzeuge



## Hinweis



Video zum richtigen Verhalten in Straßentunneln: [www.bast.de](http://www.bast.de) (Suchstichwort „Video Straßentunnel“)

Benjamin May (links) und Hans-Joachim Krauß (rechts) vom Straßenbauamt des Rhein-Neckar-Kreises

stehen zu lassen – mit Zündschlüssel. Eine Frau schloss ihr Fahrzeug trotzdem ab und lief weg. Es dauerte lange, bis sie gefunden wurde und der Tunnel nach dem Test wieder freigegeben werden konnte.

Natürlich darf man nicht vergessen, dass täglich ca. 20.000 Fahrzeuge durch den Tunnel fahren, in der Regel ohne Vorkommnisse. Und wenn etwas passiert, sind alle Vorkehrungen getroffen, schnell und bestmöglich zu reagieren. Was bleibt, ist der „Faktor Mensch“: Einmal fuhr ein Pkw-Fahrer in eine Haltebucht, öffnete die Tür der Notruftkabine, entnahm den Feuerlöscher, legte den in den Kofferraum seines Fahrzeugs und fuhr weiter. Angesichts von 46 Kameras kein großes Problem für die Kriminalpolizei.



# Abgesichert

Erste Maßnahme:  
Unfallstelle sichern



Das Wichtigste bei einer Panne oder einem Unfall ist die Sicherheit der Beteiligten an der Pannen- bzw. Unfallstelle.

## So verhalten Sie sich sicher und professionell:

- Frühzeitig nach einem geeigneten Halteplatz Ausschau halten, wenn sich eine Panne ankündigt (z. B. steigende Kühlwassertemperatur).
- Warnblinkanlage schon beim Ausrollen einschalten und nach dem Halten eingeschaltet lassen.
- Wenn möglich noch zum nächsten Parkplatz fahren, ansonsten Fahrzeug an den äußersten rechten Fahrbahnrand stellen (wenn möglich auf die Bankette).
- Fahrzeug mit Feststellbremse sichern, Lenkrad zum Fahrbahnrand hin einschlagen, d. h. bei rechts abgestellten Fahrzeugen Lenkung nach rechts.
- Bei Dunkelheit oder schlechter Sicht Standlicht einschalten.
- Warnweste anziehen.

## Grundregel




Eigenschutz rangiert vor Fremdschutz, Personenschutz vor Sachschutz.





## Warndreieck-Entfernung

Die Entfernung, in der Warndreieck und/oder Warnblinkleuchte aufgestellt werden sollten, ist abhängig von den Umgebungsbedingungen:

-  bei schnellem Verkehr in einer Entfernung von etwa 100 m,
-  auf Autobahnen in einer Entfernung von mindestens 150 m bis 400 m (Abstand zwischen zwei Leitpfosten = 50 m),
-  ausreichend weit vor einer Kurve bzw. Kuppe.



## Achtung

Nicht vergessen: Tragen Sie beim Absichern unbedingt Ihre Warnweste!


- Bei einer Panne ohne Gefahr für die Fahrgäste sollten diese das Fahrzeug nicht verlassen.
- Warndreieck und andere Warneinrichtungen (Warnleuchte, tragbare Blinkleuchte) in ausreichender Entfernung aufstellen (siehe oben im Kasten).
- Wege nach Möglichkeit abseits der Fahrbahn/hinter der Leitplanke zurücklegen. Falls nicht möglich: am äußersten Fahrbahnrand gehen und Blickrichtung stets zum fließenden Verkehr.
- Den Verkehr zum Langsamfahren auffordern.
- Andere um Mithilfe bitten.
- Ruhe bewahren und andere Beteiligte beruhigen.





# Brandgefährlich

## Was tun, wenn's brennt?



Ein Fahrzeugbrand in einem besetzten Omnibus kann zur Katastrophe werden. Schnelles und überlegtes Handeln ist hier das oberste Gebot.

### Brandursachen

Bei Fahrzeugbränden sind Undichtigkeiten im Bereich der Kraftstoff- und Ölversorgung sowie in Brand geratene Isolierungsmaterialien an heißen Bauteilen die häufigsten Ursachen, darauf folgen mechanische Schäden und elektrische Defekte. Ein Feuersausbruch in Küche oder Bordtoilette ist seltener. Auch in Brand geratene Abfallbehälter (Unachtsamkeit oder Vandalismus) kommen gelegentlich vor. Da sich in den letzteren Fällen der Brand direkt im Fahrzeuginneren ausbreitet, sind diese Fälle mit einer erhöhten Gefährdung für die Insassen verbunden. Hinweise zur sicheren Evakuierung finden Sie auf den Seiten 38/39.

### Tipp

Ein üblicher 6-kg-Feuerlöscher kann bei vollständig geöffnetem Ventil nach 10 Sekunden leer sein. Geben Sie daher nur kurze konzentrierte Stöße aus dem Feuerlöscher ab – sonst haben Sie schnell Ihr „Pulver verschossen“.

### Wann und wo anhalten?

Wehret den Anfängen: Wenn es brennt, kommt es auf jede Sekunde an. Vermeiden Sie wenn möglich das Fahrzeug im Tunnel oder auf Brücken abzustellen. Falls es die Situation erlaubt, langsam mit Warnblinkanlage bis zu einer geeigneten Stelle weiterfahren.

### Feuerwehr informieren

Währenddessen sollte bereits die Feuerwehr informiert werden. Auch bei einem sofortigen Anhalten und eigenen Lösversuchen sollten

## Grundregel

Ihre eigene Sicherheit geht vor – handeln Sie umsichtig und begeben Sie sich bei der Brandbekämpfung nicht unnötig in Gefahr!

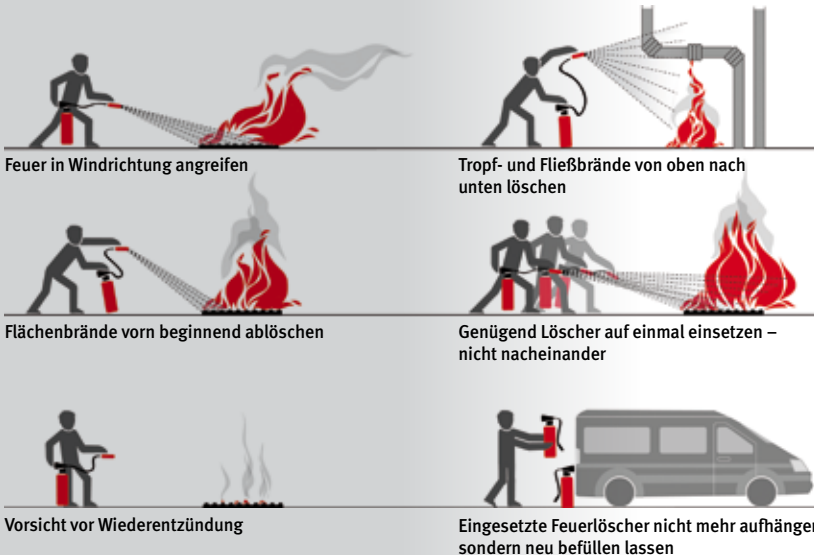
Sie die Alarmierung nicht vergessen oder hinauszögern. Sie können auch einen Fahrgast damit beauftragen. Die Meldung sollte eine genaue Standortangabe einschließlich der Fahrtrichtung enthalten.

### Brandbekämpfung

Beginnen Sie nach dem Anhalten sofort mit Löscharbeiten. Wird ein Brandherd schnell und wirkungsvoll bekämpft, können größere Schäden oft verhindert werden. Tipps zum wirkungsvollen Einsatz des Feuerlöschers finden Sie im unten stehenden Kasten. Bei einem Motorbrand muss die Motorklappe mit angelegten Handschuhen vorsichtig geöffnet werden. Achtung: Hierbei besteht die Gefahr von Verletzungen durch Stichflammen durch erhöhte Sauerstoffzufuhr sowie durch ein Hochschlagen der Klappe. Brand mit dem Feuerlöcher löschen. Mülleimerbrände können auch mit (Mineral-)Wasser oder einer Decke gelöscht werden.



## Brände richtig löschen



# Räumkommando

Evakuierung im Fall der Fälle

Es gibt Situationen, da müssen die Fahrgäste den Bus verlassen – wenn es richtig ernst wird, sogar sehr schnell. Eine einfache technische Panne gehört nicht dazu, in einem solchen Fall sollten die Fahrgäste im Bus verbleiben. Besteht aber die Gefahr eines Brandes oder brennt es bereits, muss der Bus möglichst schnell, aber geordnet verlassen werden.



### Vorbeugende Evakuierung

Besteht keine unmittelbare Gefahr, sind folgende Informationen wichtig für die Fahrgäste:

- Fahrzeug durch die geöffneten Türen verlassen.
- An einem Aufenthaltsort an geschützter Stelle in ausreichendem Abstand vom Fahrzeug und hinter der Leitplanke sammeln.
- Hilfsbedürftige Personen unterstützen.
- Der Witterung entsprechende Kleidung mitnehmen.



### Achtung

Erläutern Sie den Fahrgästen Ihres Reisebusses vor Fahrtantritt Lage und Handhabung der Notausstiege sowie das Verhalten im Brandfall!

### Evakuierung aus umgestürztem Bus

In diesem Fall müssen Sie zuerst die Fahrgäste beruhigen und feststellen, ob Personen verletzt wurden und Hilfe brauchen. Wenn möglich, Anweisungen zum Benutzen der Notausstiege geben. Auch in diesem Fall müssen die Aufforderung zum Helfen sowie der Hinweis zum geeigneten Aufenthaltsort erfolgen.



### Evakuierung im Brandfall

In diesem Fall geht es im Ernstfall um Sekunden. Zielgerichtete und klare Anweisungen des Fahrers sind jetzt besonders wichtig. Machen Sie Ihre Fahrgäste bereits bei Fahrtantritt mit den Notausstiegen vertraut – das kann im Fall der Fälle Leben retten.

Denken Sie bei allen Evakuierungen auch an die Toilette und den Ruheraum – kontrollieren Sie diese im Zweifelsfall, bevor Sie den Bus verlassen.





# Als Erster vor Ort

## Richtig Erste Hilfe leisten

Bewahren Sie einen kühlen Kopf und zwingen Sie sich zur Ruhe. Nur so können Sie die richtigen Entscheidungen treffen und den Verletzten helfen. Wichtig: Sichern Sie bei einem Unfall vor dem Beginn möglicher Erste-Hilfe-Maßnahmen den Unfallort ab, um sich selbst und andere zu schützen.

Als Busfahrer haben Sie eine Erste-Hilfe-Ausbildung erhalten. Sofern kein Arzt unter Ihren Fahrgästen ist, sollten Sie bei einem medizinischen Notfall die Initiative übernehmen und Notfallmaßnahmen ergreifen. Das gilt sowohl für den Fall eines Unfalls, als auch bei Notfällen unter Ihren Fahrgästen.

### Tipp

Besuchen Sie möglichst alle zwei Jahre einen Erste-Hilfe-Kurs, um Ihre Kenntnisse regelmäßig aufzufrischen.

### Notruf absetzen

Unmittelbar notwendige Maßnahmen müssen sofort durchgeführt werden. Gleichzeitig kommt es jedoch darauf an, so schnell wie möglich einen Notruf abzusetzen. Ideal ist eine Aufteilung der Aufgaben, falls mehrere Personen vor Ort sind.





## Achtung



Wenn Sie an eine Unfallstelle mit Verletzten kommen, müssen Sie anhalten und helfen. Es reicht nicht, im Weiterfahren den Rettungsdienst zu verständigen – das zählt ebenfalls als unterlassene Hilfeleistung!

### Erste Hilfe leisten

Gehen Sie bei der Versorgung der Verletzten so vor, wie Sie es im Erste-Hilfe-Kurs gelernt haben. Führen Sie bei Kreislaufzusammenbruch, Bewusstlosigkeit oder Atemstillstand entsprechende Hilfsmaßnahmen durch. Schirmen Sie eine schwerverletzte Person möglichst ab, lassen Sie sie nicht alleine und wirken Sie beruhigend auf sie ein. Wenn es sinnvoll ist, lockern Sie enge Kleidung (Hemdkragen, Krawatte usw.). Verabreichen Sie als Laie keine Medikamente und führen Sie keine medizinischen Maßnahmen durch, die über die Erste Hilfe hinausgehen. Einzige Ausnahme: Unterstützung bei der Einnahme medizinisch notwendiger Medikamente, die regelmäßig eingenommen werden.

### Betreuung weiterer Betroffener

Kümmern Sie sich nach der akuten Versorgung der Verletzten nach Möglichkeit auch um unter Schock stehende oder traumatisierte weitere Betroffene.

### Im Zweifel abgesichert

Machen Sie sich keine Sorgen: Für Fehler kann der Hilfeleistende rechtlich nicht belangt werden, er ist hierbei über die Unfallkassen abgesichert.





1

**Verletzte(n) aus dem Gefahrenbereich retten**



2

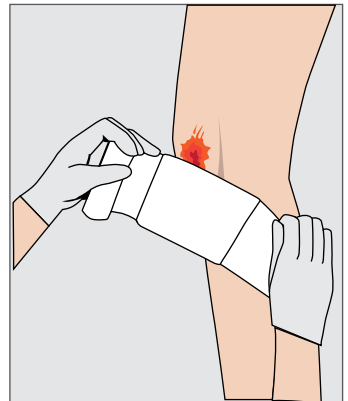
**Bewusstsein prüfen**  
Laut ansprechen, anfassen, rütteln



**Bewusstsein vorhanden**

## Grundsätze

- Ruhe bewahren
- Unfallstelle sichern
- Eigene Sicherheit beachten

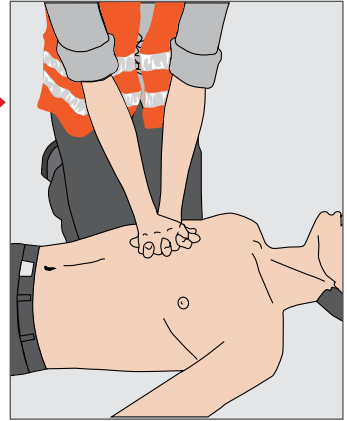


Situationsgerecht helfen  
(z. B. Wunden versorgen).  
Ständig Bewusstsein und  
Atmung überwachen.

**Bewusstsein nicht vorhanden**



**Keine normale Atmung**



Notruf  
tätigen

**3**

**Um Hilfe rufen, Atmung prüfen**  
Atemwege freimachen, Kopf nackenwärts beugen, Kinn anheben, sehen/hören/fühlen

**4**

**Wiederbelebungsmaßnahmen einleiten**  
30 x Herzdruckmassage, Hände in Brustmitte, Drucktiefe 5–6 cm, Arbeitstempo 100–120/min



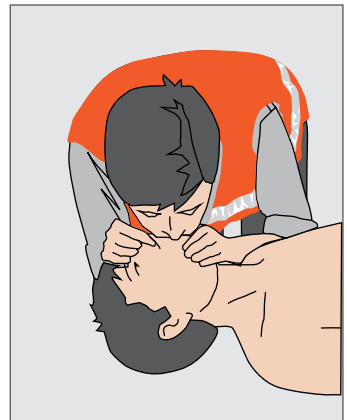
Atmung normal



Im Wechsel mit



Verletzte(n) in stabile Seitenlage bringen. Ständig Bewusstsein und Atmung überprüfen.



2 x Beatmung  
(1 Sekunde lang Luft in Mund oder Nase einblasen)

# Wo, was, wie!?

## Die optimale Notrufmeldung

**Erste Regel:** Der Notruf sollte schnell erfolgen, damit schnell professionelle Hilfe vor Ort ist. Aber zuvor sollte unbedingt die Unfallstelle abgesichert werden und mögliche Evakuierungen sollten erfolgen. Ideal ist eine Aufteilung der Aufgaben, falls mehrere Personen vor Ort sind.

### Notrufsäule

Wenn Sie eine Notrufsäule benutzen, werden Sie direkt mit der Notrufzentrale verbunden. In diesem Fall wird der Unfallstandort automatisch erkannt. Vorsicht beim Weg zur Notrufsäule: Gehen Sie nach Möglichkeit so weit abseits wie möglich von der Fahrbahn, idealerweise hinter der Leitplanke. Und natürlich mit angezogener Warnweste.

### Mobiltelefon

Wenn Sie ein Mobiltelefon benutzen, wählen Sie die „112“. Diese Nummer gilt mittlerweile europaweit als direkte Notrufnummer für Feuer, Unfall oder andere Notlagen. Mobiltelefone sind so eingerichtet, dass sie auch mit abgelaufener Karte und ohne Guthaben für Notrufe benutzt werden können (auch ohne PIN oder bei aktivierter Tastensperre).

### Grundregeln

- Ruhe bewahren, Infos vorher zurechtlegen
- An den „W-Fragen“ orientieren

### Die „W-Fragen“ der Notrufmeldung:

#### Wo ist die Unfallstelle?

Zum Beispiel: Ortsschild, Straßenschild, sonstige Hinweise, bei vierspurigen Straßen Angabe der Richtung (Achtung: Gerade in Ballungszentren immer Straßen- und Ortsnamen nennen)

#### Was ist passiert?

Kurze Darstellung der Unfallsituation

#### Wie viele sind verletzt?

#### Welche Art der Verletzungen?

Zum Beispiel: eingeklemmt, Schock, stark blutende Wunden

#### Warten

Erst aufliegen, wenn die Notrufzentrale den Anruf beendet



# Übergriffe und Gewalt

## Was tun im Fall der Fälle?

Gerade als Linienbusfahrer stellen Sie mit Ihrer Kasse und Ihren oft einsamen Wartezeiten an Endstationen ein potenzielles Ziel für Übergriffe dar.

Falls Sie überfallen werden, halten Sie sich während des Überfalls am besten an die folgenden Hinweise:

- Folgen Sie bei vorgehaltener Waffe widerspruchslos allen Weisungen und vermeiden Sie jede Form von Gegenwehr.
- Versuchen Sie zumindest nach außen Ruhe zu bewahren, um die Stimmung nicht anzuheizen.
- Wenn Sie von Fahrgästen drangsaliert werden, bitten Sie gezielt andere Fahrgäste um Unterstützung (sofern niemand von selbst reagiert).
- Prägen Sie sich persönliche Merkmale des Täters genau ein, um der Polizei später die Arbeit zu erleichtern. Sind mehrere Täter am Überfall beteiligt, empfiehlt sich ein Konzentrieren auf einen der Täter, um diesen dafür umso genauer beschreiben zu können.
- Falls gefahrlos möglich, aktivieren Sie eine eventuell vorhandene Überwachungskamera im Bus.

### **Nach dem Überfall:**

- Benachrichtigen Sie nach dem Überfall sofort über die „110“ die Polizei.
- Verlassen Sie am besten den Tatort, um keine Spuren zu verwischen.
- Handeln Sie darüber hinaus nach dem Interventionsplan Ihres Betriebes, sofern es so einen Plan bei Ihnen im Betrieb gibt.



# PAUSE MACHEN

Höchstparkdauer 120 Min

Je 15 Min. = 50 P



# Pausenfüller

Eigentlich haben Sie es als Busfahrer richtig gut: Sie dürfen nicht nur regelmäßig Pause machen – Sie müssen sogar! Und das ist gut so, denn Pausen halten Körper und Geist fit und steigern die Leistungsfähigkeit. Das ist besonders wichtig bei unregelmäßigen Arbeitszeiten, Schichtdiensten oder rotierenden Systemen.

Wichtig für die Regeneration ist auch die Art der Pausengestaltung. Gestalten Sie Ihre Pausen aktiv! Tanken Sie neue Kraft bei einem Spaziergang an der frischen Luft oder bei etwas Gymnastik. Damit lockern Sie Ihre Muskeln, bauen Stress und Verspannungen ab und bringen Ihren Kreislauf in Schwung. Auch Frischeübungen im Sitzen sind eine Alternative, sollte das Aussteigen mal nicht möglich sein.

Rückenschmerzen gehören bei Berufskraftfahrern zu den am häufigsten genannten Beschwerden. Grund genug, hier rechtzeitig und regelmäßig entgegenzuwirken.

Pausenzeit ist auch Essenzeit. Um Trägheit und Müdigkeit zu vermeiden, sollten Sie statt Fleisch und fettreichen Gerichten lieber leichter verdauliche kohlenhydratreiche Speisen und Gemüse essen. Zudem machen kleinere Zwischenmahlzeiten weniger müde als große Portionen zum Mittag- und Abendessen.



## Tipp

Auf den Seiten 54–55 finden Sie Beispiele für Erholungsübungen im Sitzen und im Stehen.



# Regelungs- Mix

Lenk- und Ruhezeiten



Lenkzeit täglich 9 Stunden, aber 2 Mal die Woche auch zehn, dabei nicht mehr als höchstens 56 Wochenstunden, allerdings innerhalb von zwei Wochen nicht mehr als 90 und im Schnitt von 16 Wochen nur 48 Stunden, jede Menge Pausenregelungen und das Ganze unter Umständen noch eingebettet in einen Schichtdienst oder ein rollierendes Arbeitszeitemsystem ...

Es ist beileibe nicht einfach, den Überblick zu behalten über die vielfältigen Lenk- und Ruhezeitenregelungen. Diese setzen sich zusammen aus unterschiedlichen Quellen: einer EG-Verordnung, der Fahrpersonalverordnung, dem Arbeitszeitgesetz und der AETR-Regelung. Das Gute an diesen Regelungen ist, dass sie Ihrem Schutz dienen.

Nach 4,5 Stunden hinter dem Lenkrad ist es einfach Zeit für eine Pause und nach einer bestimmten Tagesleistung ist ein weiteres Fahren weder zumutbar noch zu verantworten. Das heißt: Wenn Ihnen Ihr Chef eine Tour mit mehr als zehn Stunden Fahrt zuweist, dann haben Sie das Recht, sich zu wehren. Ein Verstoß gegen die Regelungen kann empfindliche Strafen nach sich ziehen – für Sie und Ihren Arbeitgeber.

### Hinweis

Sowohl das Bundesamt für Güterverkehr ([www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de)) als auch die Polizei und die Aufsichtsbehörden der Länder überwachen die Einhaltung des Fahrpersonalrechts, insbesondere die Lenk- und Ruhezeiten.





	EG-Verordnung 561/2006 Reisebusverkehr und Linien- verkehr mit einer Linienlänge > 50 km	Fahrpersonal-Verordnung (FPersV)/Arbeitszeitgesetz (ArbZG) Linienverkehr Linienlänge < 50 km	
		Durchschnittlicher Halte- stellenabstand von mehr als 3 km	Durchschnittlicher Halte- stellenabstand von weniger als 3 km
Fahrtunterbrechnung • nach höchstens: • für mindestens:	4,5 Stunden 45 Minuten (aufteilbar in 1 x 15 Min. und 1 x 30 Min.)	4,5 Stunden 30 Minuten (aufteilbar in 2 x 20 Minuten oder 3 x 15 Minuten)	4,5 Stunden 45 Minuten (aufteilbar in 1 x 15 Min. und 1 x 30 Min. lt. VO 561/2006 bzw. 1/6-Regelung lt. §1 Abs. 3 Nr. 2 FPersV)
Tageslenkzeit höchstens	9 Stunden (zweimal pro Woche Erhöhung auf 10 Stunden zulässig)	9 Stunden (zweimal pro Woche Erhöhung auf 10 Stunden zulässig)	9 Stunden (zweimal pro Woche Erhöhung auf 10 Stunden zulässig)
Wochenlenkzeit höchstens	56 Stunden (höchstens 90 Stunden in 2 aufeinander folgenden Wochen)	56 Stunden (höchstens 90 Stunden in 2 aufeinander folgenden Wochen)	56 Stunden (höchstens 90 Stunden in 2 aufeinander folgenden Wochen)
Tägliche Ruhezeit mindestens	11 Stunden (Aufteilung in 2 Abschnitte möglich, wenn anschließend mind. 12 Stunden Ruhezeit und Aufteilung in erst 3 und dann 9 Stunden)	11 Stunden (Verkürzung um bis zu 1 Std. möglich, wenn anschließend Ausgleich erfolgt durch Ver- längerung einer anderen Ta- gesruhezeit auf 12 Std. lt. § 5 ArbZG)	11 Stunden (Verkürzung um bis zu 1 Std. möglich, wenn anschließend Ausgleich erfolgt durch Ver- längerung einer anderen Ta- gesruhezeit auf 12 Std. lt. § 5 ArbZG)
Wöchentliche Ruhezeit mindestens	45 Stunden, einschl. einer Tagesruhezeit (11 + 34 Std.) • Verkürzung auf 35 Std. (11 + 24 Std.) möglich, wenn: – Ruhezeit von mind. 45 Std. in der Vor- und der Folgewoche – Ausgleich der Verkür- zung auf 24 Std. inner- halb von 3 Wochen • Nach sechs 24-Std.-Zeiträu- men ist eine wöchentliche Ruhezeit einzulegen.	45 Stunden, einschl. einer Tagesruhezeit (11 + 34 Std.) • Verkürzung auf 35 Std. (11 + 24 Std.) möglich, wenn Ruhezeit von mind. 55 Std. in der Vor- und der Folgewoche eingehalten wird. • Nach sechs 24-Std.-Zeiträu- men ist eine wöchentliche Ruhezeit einzulegen. • Weitere Ausnahmen nach FPersV nur für Arbeitneh- mer ohne Arbeitsverhältnis (Arbeitgeber).	45 Stunden, einschl. einer Tagesruhezeit (11 + 34 Std.) • Verkürzung auf 35 Std. (11 + 24 Std.) möglich, wenn Ruhezeit von mind. 55 Std. in der Vor- und der Folgewoche eingehalten wird. • Nach sechs 24-Std.-Zeiträu- men ist eine wöchentliche Ruhezeit einzulegen. • Weitere Ausnahmen nach FPersV nur für Arbeitneh- mer ohne Arbeitsverhältnis (Arbeitgeber).

- 1 Als Fahrtunterbrechnungen sind auch Arbeitsunterbrechnungen ausreichend, soweit diese in den Arbeits-  
schichten enthalten sind und die Gesamtdauer mind. 1/6 der vorgesehenen Lenkzeit beträgt (§1 Abs. 3 Nr. 2  
FPersV). Arbeitsunterbrechnungen unter 10 Minuten werden bei der Gesamtdauer nicht berechnet.
- 2 Kann auch in zwei Teilen genommen werden (1. Teil mindestens 3 Stunden, 2. Teil mindestens 9 Stunden).



# Nicht schlafen macht müde

Die Menschen sind verschieden. Auch, wenn es um das Thema Schlaf geht. Der eine braucht 10 Stunden Schlaf jede Nacht, dem anderen reichen 4 Stunden. Zumindest glaubt manch einer das – im Durchschnitt braucht der erwachsene Mensch 7–8 Stunden Schlaf, nur wenigen Kurzschläfern reichen wirklich 5 oder gar weniger Stunden. Die Verlockung ist groß, gerade im Schichtdienst: Wer weniger schläft, hat mehr Zeit für Familie, Freunde oder Fernsehen.

Aber der Preis ist hoch – wach ist nicht gleich wach, die Leistungsfähigkeit ist mit einem Schlafdefizit nicht die gleiche wie im ausgeschlafenen Zustand. Die Aufmerksamkeit lässt nach, das Reaktionsvermögen sinkt, der Mensch macht Fehler. Das individuelle Schlafbedürfnis kann durch Willensanstrengung oder Training nicht beeinflusst werden. Bereits die Verkürzung der gewohnten Schlafdauer um eine Stunde kann Abgespanntheit hervorrufen, wenn sie über mehrere Tage beibehalten wird.

Auch im wachen Zustand ist die Leistungsfähigkeit nicht immer gleich hoch. Zwar gibt es frühaktive „Lerchen“ und „Eulen“, die erst später zur Hochform auflaufen. Trotzdem gibt es bei beiden einen Tiefpunkt in der Mittagszeit und einen in der Nacht – und es gibt einen persönlichen Biorhythmus, der sich nur begrenzt beeinflussen lässt.

Zu bedenken ist, dass Schlaf auch nicht gleich Schlaf ist. Es ist ein Unterschied für die Erholung, ob man acht Stunden tief und fest ohne Störung im angenehm temperierten Raum auf einer perfekten Matratze geschlafen hat oder die gleiche Zeit mit Störungen. Das gilt besonders, wenn Sie im Schichtdienst arbeiten und tagsüber schlafen müssen. Viel mehr als nachts müssen Sie dann auf eine geeignete Umgebung achten: Ein abgedunkelter Schlafraum, abgestellte Telefone und Türklingel, eingeweihte und rücksichts-

## 7–8 Stunden Schlaf

*braucht der Mensch im Durchschnitt.  
Nur sehr wenigen Kurzschläfern reichen  
5 Stunden, um ausgeschlafen zu sein.*

## 30 Minuten weniger

*schlafen wir im Vergleich zu den  
1970er-Jahren. Gleichzeitig steigt die  
Zahl der Menschen, die über Schlaf-  
störungen klagen.*

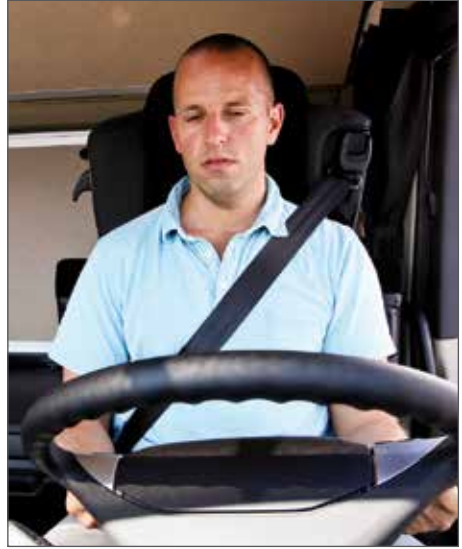
## Schlafapnoe

Eine verbreitete Schlafstörung, bei der es zu kurzfristigen nächtlichen Atemaussetzern kommt. Besonders häufig tritt sie auf bei Übergewichtigen. Durch verminderte Tiefschlafphasen verspüren Betroffene eine für sie unerklärliche Müdigkeit am Tag. Eine Schlafapnoe muss bei Kraftfahrern unbedingt erkannt und behandelt werden – was wegen der guten Behandlungsmöglichkeit problemlos realisierbar ist.

## Müdigkeitswarner

Ein Fahrerassistenzsystem, der Müdigkeitswarner, kann helfen, typische Anzeichen nachlassender Konzentration zu erkennen. Indem er permanent das Lenkverhalten des Fahrers analysiert und mit weiteren Daten wie Fahrzeuggeschwindigkeit, Tageszeit oder Blinkverhalten kombiniert, errechnet er einen Müdigkeitsgrad. Bei nachlassender Aufmerksamkeit schlägt er so Alarm und empfiehlt dem Fahrer eine Pause.





volle Familienmitglieder und Nachbarn können helfen, Ihren Schlaf nachhaltig zu verbessern. Wichtig ist auch der Zeitpunkt des Schlafens: Gehen Sie nach einer Nachtschicht direkt ins Bett; auch ein kurzer Schlaf vor der Spätschicht kann Sie fit machen.

Selbst wenn der Wille da ist und die Umgebung stimmt – nicht immer klappt es mit dem Einschlafen. Schlafstörungen können vielfältige Ursachen haben: neben Organerkrankungen (z. B. Herz-Kreislauf- und Atemwegserkrankungen) kommen auch Hormonstörungen, Vitamin- und Eisenmangel, bestimmte Nervenerkrankungen und natürlich psychische Ursachen oder die Nebenwirkungen von Medikamenten in Frage. Dauern Schlafprobleme länger als vier Wochen an, sollte man einen Arzt aufsuchen. Gleiches gilt bei Vorliegen einer so genannten Schlafapnoe (siehe Kasten).

**20** Prozent

*aller Verkehrsunfälle werden vermutlich durch Müdigkeit verursacht. Bei den tödlichen Unfällen geht man sogar von 30 % aus.*

**17** Stunden ohne Schlaf

*vermindern das Reaktionsvermögen in gleicher Weise wie ein Blutalkoholgehalt von 0,5 Promille.*

# Locker bleiben

## Dehn- und Lockerungsübungen für die Pause

### Übungen im Sitzen



#### Übung 1

**Kräftigung: Rücken, Schulter, Oberarm**

Umfassen Sie das Lenkrad mit beiden Händen und versuchen Sie es auseinander zu ziehen. Richten Sie dabei die Wirbelsäule auf und strecken Sie die Brust raus. Halten Sie die Spannung 3 bis 6 Sekunden. Danach lassen Sie die Arme locker herunterhängen. Übung 3 mal wiederholen.



#### Übung 2

**Kräftigung: Oberschenkel, Brust**

Stemmen Sie Ihre Knie gegen den Druck der Hände nach außen. Neigen Sie den Rücken dazu nach vorne und strecken Sie ihn in Richtung Hohlkreuz. Halten Sie den Druck 3 bis 6 Sekunden. Übung 5 mal wiederholen.



#### Übung 3

**Kräftigung: Oberarm, Schulter, Rumpf**

Stützen Sie sich auf der Sitzfläche mit offenen Händen beidseits der Oberschenkel ab. Die Daumen zeigen nach vorne. Nun versuchen Sie, Ihr Gewicht auf dem Sitz durch Anstemmen der Arme etwas zu verringern oder ganz aufzuheben. Bitte weiter atmen! Die Wirbelsäule sollte möglichst aufrecht bleiben! Spannung ein paar Sekunden halten. Übung 3 mal wiederholen.

Führen Sie die Übungen in Ihren Pausen durch.  
 Führen Sie die Übungen langsam und korrekt aus  
 (keine ruckartigen Bewegungen).  
 Atmen Sie während der Übungen ruhig und gleichmäßig.

## Übungen im Stehen

### Übung 4

#### Mobilisierung der oberen Rumpfmuskulatur

Aus einer stabilen Standposition beide Hände falten und die Arme nach oben strecken (die Handflächen zeigen nach oben). Halten Sie die Spannung ca. 8 Sekunden, wiederholen Sie die Übung 3–5 mal.



### Übung 5

#### Kräftigung der Hals- und Nackenmuskulatur

Nehmen Sie eine stabile Standposition ein. Legen Sie beide Hände auf den Hinterkopf und spannen Sie beide Ellenbogen nach hinten. Halten Sie die Spannung für ca. 8 Sekunden, wiederholen Sie die Übung 3–5 mal.



### Übung 6

#### Dehnung der Beinmuskulatur

Stellen Sie im Stand ein Bein mit der Ferse auf eine kleine Erhöhung (30 cm – eventuell Aufstieg). Neigen Sie den geraden Oberkörper nach vorn, bis Sie ein angenehmes Ziehen im Oberschenkel des aufgestellten Beins spüren. Halten Sie die Spannung ca. 8 Sekunden, wiederholen Sie die Übung 2–3 mal je Bein.





# Eigene Welt

Kinder sind anders, Jugendliche auch

Vieles von dem, was Kinder und Jugendliche machen, erschließt sich uns Erwachsenen nicht auf den ersten Blick. Manches auch nicht auf den zweiten. Versuchen Sie, sich in ihre Lage zu versetzen – vielleicht verstehen Sie, warum sie sich vor und nach der Schule oft wie aufgezogen verhalten.

Lieber Busfahrer,

Eigentlich fahre ich gerne mit dem Schulbus. Da ist immer was los und wir haben viel Spaß. Endlich muss man nicht mehr wie in der Schule stillsitzen und darf sich unterhalten. Auch wenn man dabei ganz schön schreien muss, da alle immer irgendwie gleichzeitig reden.

Ich weiß schon, dass man an der Haltestelle aufpassen muss und sich im Bus festhalten und so. Aber das vergesse ich immer wieder, wenn wir zur Haltestelle rennen und dort fangen spielen. Blöd finde ich, dass der Bus immer so voll ist. Gerade beim Einsteigen drängeln alle, denn wer zuerst drin ist, kriegt den besten Platz.

Was ich nicht leiden kann ist, wenn uns die Streber aus der Nachbar-  
klasse ärgern. Aber wir halten zusammen und machen sie fertig.

Lustig ist es auch, wenn einem von uns ein Eis auf den Sitz fällt oder so. Allerdings muss man dann aufpassen, das man sich da nicht reinsetzt. Einmal hast du uns gesagt, dass es auch für die nächsten Fahrgäste nicht schön ist, sich da reinzusetzen und auch nicht für den, der das nachher wegmachen muss. Dann fiel mir ein, dass ich mir darüber und über Vieles andere noch nie Gedanken gemacht habe. Jetzt weiß ich es.

Aber hoffentlich vergesse ich das nicht wieder, wenn ich das nächste Mal bei dir im Schulbus mitfahre.

Dein Paul



Alter,

was soll ich sagen: In der Rangliste meiner Lieblingsaktivitäten steht die Schule nicht besonders weit oben. Jeden Tag von morgens bis mittags die gleiche langweilige Mühle. Und nachmittags geht es dann gerade weiter mit Hausaufgaben, nütigen Eltern und jeder Menge Pflichten und Aufgaben. Ganz zu schweigen von den Mädchen, die das Leben auch nicht gerade einfacher machen.

Was ich dann am wenigsten brauche ist ein Busfahrer, der mir erklärt, dass ich die Füße nicht auf den Sitz legen soll. Das machen doch alle. Anderswo hungern die Kinder, da muss man sich auch mal locker machen.

Ich bin im Grunde ein friedliebender Typ, der vor allem seine Ruhe haben will. Wenn das Fass überläuft oder man mich provoziert, ist aber auch schnell mal Schluss mit lustig. Und ab und an muss man auch mal den ganzen Zwergen ein bisschen Respekt beibringen, wenn sie wieder die Türen verstopfen, Plätze blockieren oder versuchen, sich vorzudrängeln.

Wenn ich genau darüber nachdenke weiß ich schon, dass du es wirklich nicht leicht hast, tagein tagaus all die nervigen rumschreienden Kinder. Für mich wäre das nichts. Ich wandere später mal aus; irgendwohin, wo es warm und easy ist.

Bleib cool,  
Tim



# Geregeltes Miteinander

## Regeln aufstellen und einhalten



Damit sich die Schüler richtig verhalten können, müssen sie wissen, was das bedeutet. Deshalb muss es im Schulbus klare Regeln geben.

Die beste Regel nützt nichts, wenn sie nicht eingehalten wird. Deshalb müssen die Schüler merken, dass die Regeln wichtig und ernst gemeint sind. Wenn auf eine Missachtung keine Reaktion von Ihnen kommt, wird die Regel nicht ernst genommen und weiter missachtet. Wichtig: Sprechen Sie sich mit Ihren Kollegen ab, damit sie

alle „mit einer Sprache sprechen“. Wenn Sie der Einzige sind, der auf die Einhaltung der Regeln pocht, haben Sie einen deutlich schwereren Stand als bei einer einheitlichen Vorgehensweise. Tauschen Sie sich deshalb aus und vereinbaren Sie ein gemeinsames Vorgehen.

### Die wichtigsten Regeln:

- Beim Warten an der Haltestelle wird Abstand zum Bordstein gehalten.
- Die Türen werden nicht berührt, bevor sie nicht geöffnet sind.
- Beim Einsteigen werden die Fahrausweise vorgezeigt.
- Vorhandene Sicherheitsgurte werden vor dem Losfahren angelegt.
- Schüler auf Stehplätzen halten sich fest.
- Trittstufen werden nicht als Sitz- oder Stehplätze genutzt.
- An Haltestangen wird nicht geturnt.
- Während der Fahrt wird nicht mit dem Fahrer gesprochen.
- Für Aussteigende wird entsprechend Platz gemacht.
- Die Fahrbahn wird erst nach der Abfahrt des Busses betreten.





# Schweigen ist Silber

## Kommunikation mit Schülern

Die richtige Kommunikation mit Schülern ist keine leichte Aufgabe und verdient eine besondere Anerkennung. Grundsätzlich gilt natürlich wie bei allen Fahrgästen: Führen Sie Gespräche nur bei stehendem Fahrzeug und in freundlicher, sachlicher Form und nur, wenn es notwendig ist. Vor allem eine Auseinandersetzung mit einzelnen Schülern kann Ihre Aufmerksamkeit stark beeinträchtigen.

Gerade im Schulbus gibt es aber auch Situationen, in denen der Grundsatz „Reden ist Silber, Schweigen ist Gold“ nicht gilt. Egal, ob Sie dann Auskünfte geben oder zu lebhaft gewordene kleine Fahrgäste per Durchsage oder direkter Ansprache „bändigen“ – sprechen Sie mit den Schülern so, wie auch Sie im entsprechenden Fall angesprochen werden möchten. Auch wenn es manchmal vielleicht schwer fällt und Ihre Nerven auf eine harte Geduldsprobe gestellt werden. Mit Ruhe und Gelassenheit und vielleicht einer Spur Humor erreichen Sie im Zweifelsfall mehr als mit Strenge und Aggressivität. Und das auch langfristig – schließlich haben Sie bei regelmäßigem Einsatz auf dieser Strecke viele „Stammgäste“. Was zudem dafür spricht, durch Freundlichkeit und z. B. ein gelegentliches persönliches Wort beim Ein- und Aussteigen einen Kontakt herzustellen und zu pflegen.

Zögern Sie auch nicht, gerade die Ihnen bekannten „Pappenheimer“ bei Bedarf freundlich auf ein geordnetes Ein- und Aussteigen hinzuweisen oder die Schüler aufzufordern, die Fahrbahn erst nach Abfahrt des Busses zu überqueren.



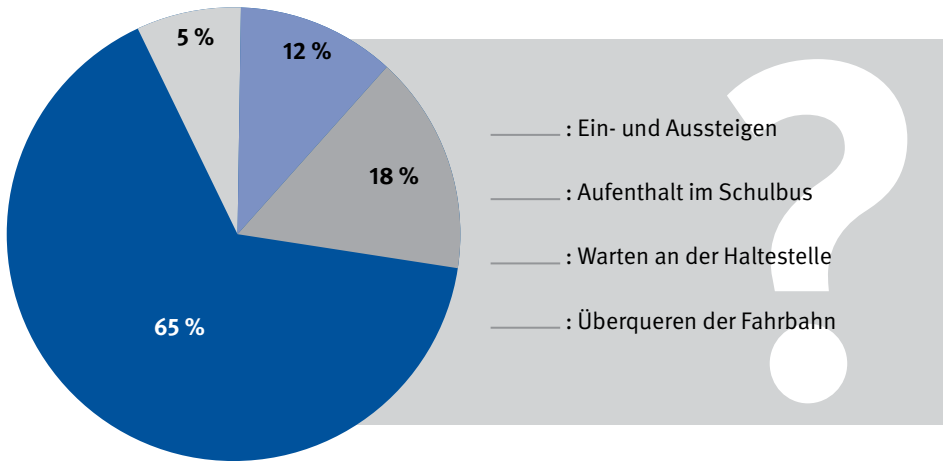
### Tipp

- Schüler gleichrangig behandeln
- Schüler so ansprechen, wie Sie selbst angesprochen werden möchten
- Ruhig, freundlich und humorvoll handeln
- Bei Konflikten erst einmal „Luft holen“
- Angemessen reagieren
- Schüler bei Bedarf an die Regeln erinnern

# Hätten Sie's gewusst?



Verglichen mit anderen Verkehrsmitteln wie Fahrrad oder Pkw gibt es bei Fahrten mit dem Schulbus relativ wenige Unfälle. Aber es gibt sie. Schätzen Sie mal, bei welchen Gelegenheiten sich die meisten Unfälle im Zusammenhang mit Schulbussen ereignen und ordnen Sie die Prozentzahlen aus dem Kuchendiagramm den daneben stehenden Anlässen zu.



(Quelle: Schülerunfallgeschehen 2010, DGUV)

(Auflösung auf Seite 101)



Als erfahrener Schulbusfahrer wissen Sie, wie Sie bei bestimmten Gefahren am besten reagieren. Im Folgenden finden Sie noch einmal eine Übersicht.

Nr.	Problem/Gefahr	Was kann der Fahrer tun?
<b>1 An der Haltestelle</b>		
1a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schüler versuchen, den Bus noch zu erreichen</li> <li>• Achtloses Überqueren der Straße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vorsichtig und langsam fahren</li> <li>• bremsbereit sein</li> <li>• bereits vor dem Anhalten Warnblinkanlage einschalten</li> </ul>
1b	Schüler stehen nahe am Fahrbahnrand und können vom Bus erfasst werden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schrittgeschwindigkeit fahren</li> <li>• Schüler genau beobachten</li> <li>• rechten Außenspiegel nutzen</li> <li>• Schüler an Abstandsregel erinnern</li> </ul>
<b>2 Vor und beim Einsteigen</b>		
2a	Drängeln und Raufen an der Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schrittgeschwindigkeit fahren</li> <li>• Situation genau beobachten</li> <li>• bremsbereit sein</li> </ul>
2b	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schüler drängen zum einfahren- den Bus</li> <li>• andere schieben von hinten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rechten Außenspiegel beobachten</li> <li>• Türen erst öffnen, wenn Schüler Abstand halten</li> <li>• bei mehrmaligen Vorfällen Meldung an Betrieb</li> </ul>
<b>3 Im Bus</b>		
3a	Schüler stehen im Gang und halten sich nicht richtig fest	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sanft anfahren</li> <li>• ruckartige Fahrmanöver vermeiden</li> <li>• zulässige Höchstgeschwindigkeit beachten, besonders dann, wenn Fahrgäste stehen</li> </ul>
3b	Schüler behindern andere beim Aussteigen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorgang im Spiegel beobachten</li> <li>• Abwarten</li> <li>• freundliche Durchsage</li> </ul>
3c	Streitende Schüler: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verletzungsgefahr</li> <li>• Ablenkung/Behinderung des Fahrers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schüler auffordern, das Streiten zu unterlassen und nach hinten zu gehen</li> <li>• nötigenfalls anhalten und Gefährdung unterbinden</li> <li>• Schüler weiter beobachten</li> </ul>

# Rote Karte!?

„Teufels Küche“ ist ein Ort, der aus nahe liegenden Gründen in der Regel gemieden wird. Eine vielversprechende Methode, dort hinzukommen ist es, als Schulbusfahrer einen Schüler des Busses zu verweisen.

Im Prinzip erlaubt die „Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr“ (BOKraft) dem Busfahrer, einen Fahrgast in bestimmten Fällen des Busses zu verweisen. Das ist grob gesagt dann der Fall, wenn dieser trotz Ermahnung Sicherheit und Ordnung des Betriebs gefährdet oder sich rücksichtslos gegenüber anderen Personen verhält.

Allerdings ist ein Schüler kein normaler Fahrgast, deshalb haben Sie hier eine besondere Verantwortung. Als Orientierung kann der Anforderungskatalog für Schulbusse dienen, der vom Bundesministerium für Verkehr zusammen mit den Ländern zusammen gestellt wurde. Dort steht zu diesem Thema:

*„Sie sind befugt, im Einzelfall Schüler nach vergeblicher Ermahnung von der Beförderung auszuschließen, wenn dies zwingend erforderlich ist, um die Sicherheit und Ordnung während der Fahrt aufrechtzuerhalten. Dies darf nur an Haltestellen und dann geschehen, wenn eine Gefährdung der Schüler nicht zu erwarten ist. Bei Schülern von Grundschulen und Schulen mit Förderschwerpunkt sollte grundsätzlich von solchen Maßnahmen abgesehen werden.“*

*Beispiele für Verhaltensfälle, die zum Beförderungsausschluss berechtigen:*

- *Erhebliche Gefährdung oder Belästigung des Fahrers und der mitfahrenden Schüler,*
- *Beschädigung des Kfz,*
- *eigenmächtiges Öffnen der Türen während der Fahrt,*
- *aus dem Kfz werden Gegenstände geworfen oder herausgehalten.*

*Melden Sie Vorfälle dieser Art umgehend der Schule. Bedenken Sie jedoch, dass Sie kein Züchtigungsrecht gegenüber den Kindern haben.“*

## Tipp

Vermeiden Sie es nach Möglichkeit, einen Schüler vor die Tür zu setzen und beachten Sie darüber hinaus mögliche Regelungen in Ihrem Unternehmen. Einige Unternehmen untersagen ihren Fahrern grundsätzlich, Schüler von der Beförderung auszuschließen.

# Partnerschafts- vermittlung

Im Bus vor Ort sind Sie allein und müssen auftretende Probleme zumindest provisorisch spontan und schnell lösen. Gerade als Schulbusfahrer haben Sie aber eine ganze Reihe potenzieller Partner im Hintergrund, die Ihnen langfristig helfen können.



Dazu gehören neben Ihrem Unternehmen der Schulträger, die Schule und vielerorts auch Initiativen, die sich dem Thema widmen. Oft werden im Rahmen

solcher Initiativen oder auch seitens der Schulen Elternabende und Schülerunterweisungen veranstaltet sowie Busbegleitungen oder Haltestellenaufsichten organisiert.

Erster Ansprechpartner für Sie ist immer Ihr Vorgesetzter im Unternehmen – er kann dann den Kontakt zu den in Frage kommenden Partnern suchen und gemeinsam mit diesen Lösungen für aufgetretene Probleme finden. Eventuell wird er Sie dabei auch einbinden.



Mögliche Probleme im Schulbusverkehr, mit denen Sie sich an Ihren Vorgesetzten wenden sollten, sind:

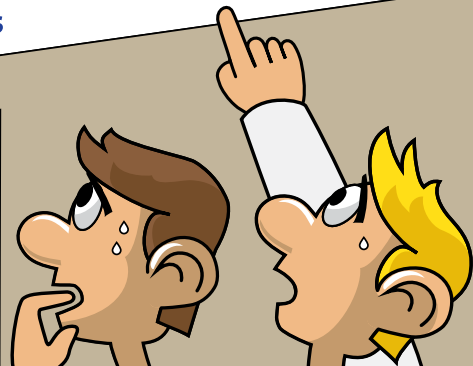
- Schüler konnten mangels Platzkapazität nicht mitgenommen werden.
- Infolge zu großen Andrangs entstehen unzumutbare Platzverhältnisse.
- Abweichungen von der Streckenführung.
- Häufig auftretende Schwierigkeiten beim Einsteigen vor oder nach Schulschluss.
- Behinderung des Schulbusses durch Elternfahrzeuge.
- Besonders auffälliges, sicherheitswidriges Verhalten von Schülern.
- Beförderungsausschluss eines Schülers.

## CARtoon

# KINO

**HEUTE: LANGE HORRORNACHT**

20.30 Alltag eines Schulbusfahrers  
 22.15 Das Grauen III  
 0.30 Zombies unter uns





# Ein offenes Ohr

## Ältere Fahrgäste

Im fortgeschrittenen Alter fällt einem vieles nicht mehr so leicht wie in jüngeren Jahren. Das betrifft sowohl die Beweglichkeit, als auch zum Beispiel die Fähigkeit zur Orientierung. Und es geht alles nicht mehr so schnell „wie früher“. Das macht Ältere mitunter zu nicht ganz einfachen Fahrgästen. Aber Sie können als Fahrer einiges tun, um Ihre älteren Fahrgäste zu unterstützen.

»Wer behauptet, das Älterwerden ist eine einfache Sache, der lügt.«

Benoîte Groult

### Beim Einsteigen

„Ist das der richtige Bus?“, „Wo muss ich aus- oder umsteigen?“, „Was für eine Fahrkarte brauche ich?“. Bei Unsicherheit brauchen ältere Fahrgäste einen Ansprechpartner, der ihnen Sicherheit gibt. Auch wenn es bei zunehmender Verkehrsdichte und sehr kurzen

Haltezeiten schwierig ist: Haben Sie ein offenes Ohr für Fragen und Probleme Ihrer älteren Kundschaft und bleiben Sie geduldig und hilfsbereit, auch wenn die Zeit knapp ist. Vermeiden Sie, Ihren Fahrgast zur Eile anzutreiben – stellen Sie im Gegenteil Blickkontakt her und signalisieren Sie so Ihre Hilfsbereitschaft. Und warten Sie mit dem Losfahren, bis unsichere Fahrgäste einen sicheren Platz erreicht haben. Sie werden es Ihnen danken.



### Während der Fahrt

Ruckartiges Anfahren, heftige Bremsmanöver, zu hohe Geschwindigkeiten oder die Querbeschleunigung beim Kurvenfahren oder Einschwenken in die Haltebucht können von älteren Fahrgästen wesentlich schlechter ausgeglichen werden als von jüngeren. Versuchen Sie deshalb, dieses nach Möglichkeit zu vermeiden. Besonders gefährlich ist es nach dem Ein- und vor dem Aussteigen. Ältere Menschen stehen oft recht frühzeitig vor der Haltestelle auf, um rechtzeitig an der Tür zu sein und niemanden zu behindern. Hilfreich ist es für sie, wenn Sie die Haltestellen frühzeitig ausrufen.



### Beim Aussteigen

Beim Heranfahren an eine Haltestelle ist Ihr Fingerspitzengefühl gefragt: Einerseits sollten Sie möglichst dicht an den Bordstein heranfahren, um älteren Wartenden das Einsteigen zu erleichtern. Im Idealfall kommen Sie dabei auch noch mit den Türen auf Höhe der Wartenden zum Stehen. Gleichzeitig müssen Sie natürlich aufpassen, dass Sie durch den Überhang niemanden gefährden. Besonders aufpassen sollten Sie auch beim Schließen der Türen – gerade unter älteren Leuten ist die Angst noch immer sehr verbreitet, von sich schließenden Türen eingeklemmt zu werden. Achten Sie auch darauf, dass ein beim Anhalten noch sitzender Fahrgast auch genügend Zeit zum Aussteigen hat.

# Eingeschränkt mobil

## Beförderung von Rollstuhlfahrern

Eine besondere Herausforderung ist die Beförderung von Rollstuhlfahrern. Bei professioneller Nutzung der vorhandenen Hilfsmittel ist diese aber leicht zu meistern.

## Ein- und Aussteigen

Je nach Bus und örtlichen Besonderheiten kommen verschiedene Lösungen zum Einsatz, um Rollstuhlfahrern das Ein- und Aussteigen in Busse zu ermöglichen. Die einfachste ist ein breiter Einsteig, der das Hinaufheben des mobilitätseingeschränkten Fahrgastes ermöglicht. Komfortabler ist für alle Beteiligten der Einsatz von Rampen, von Bussen, die sich in eine Richtung absenken lassen, oder von Niederflrbusen. Hubeinrichtungen kommen hauptsächlich bei Reisebussen zum Einsatz. Das Befestigen von Rampen und Hubeinrichtungen ist je nach System unterschiedlich und bedarf einer speziellen Unterweisung, die jeder Unternehmer regelmäßig durchführen muss.



Verschiedene Arten von Einstiegsrampen



Einsatz einer Prallplatte als Rollstuhlsicherung

## Absicherung während der Fahrt

Nach dem Einsteigen muss der Rollstuhl auf einer geeigneten Fläche sicher abgestellt und gegen Wegrollen gesichert werden. Eine gute Möglichkeit ist die Nutzung einer Prallplatte, gegen die der Rollstuhl mit angezogenen Bremsen rückwärts gestellt wird. Solche Prallplatten werden vor allem in Niederflrbusen eingebaut. Beim Einsatz von Rampen als Ein- und Ausstiegshilfe müssen Sie zudem dafür sorgen, dass diese während der Fahrt sicher verstaut werden. Schenken Sie darüber hinaus Ihrem mobilitätseingeschränkten Fahrgast besondere Aufmerksamkeit, indem Sie noch stärker als ohnehin auf abruptes Bremsen, Beschleunigen und Wechseln der Spur verzichten. Der Sitz eines Rollstuhls ist in Bezug auf Bequemlichkeit, Sicherheit und Sitzkomfort nicht mit einem herkömmlichen Sitzplatz im Bus zu vergleichen.

## Tipp

Achten Sie beim Heben von Lasten immer auf eine korrekte Haltung, um Ihren Rücken nicht zu belasten!



# Zwischen Städtetrip und Schulausflug

## Alltag eines Reisebusfahrers

Dietmar Reincke ist Busfahrer aus Leidenschaft – seit über 25 Jahren ist er „on the road“. Wir sprachen mit ihm über Fußballfans, Entertainer und andere Teile seiner Arbeit.



### **M**ögen Sie Ihre Arbeit?

Ja, auf jeden Fall. Ich arbeite gerne mit Menschen, mag die Verschiedenheit der Reisegruppen und komme auch gerne ein bisschen rum. Ich könnte mir nicht vorstellen, jeden Tag im gleichen Büro zu sitzen.

### **W**en fahren Sie lieber: Eine Gruppe von Rentnern auf dem Weg zum Gardasee oder den Fanclub eines Fußballvereins auf dem Weg zum Auswärtsspiel?

Das kann man so allgemein nicht sagen. Es gibt sowohl freundliche und korrekte Rentner, als auch Fußballfans. Unschön kann es immer werden, wenn Alkohol im Spiel ist. Und im letztgenannten Fall wäre es mir lieber, wenn der Verein der Fans das Spiel gewinnt – wegen der Rückfahrt ...

### **G**ibt es etwas Schlimmeres als einen Bus voller Schüler auf dem Weg ins Schullandheim?

(lacht) Ich mag Kinder und wenn man Ihnen mit etwas Humor begegnet, können solche Fahrten auch sehr vergnüglich sein.

### **B**elastet Sie die häufige Trennung von Ihrer Familie und Ihren Freunden?

Tatsächlich bin ich durch meinen Beruf viel außer Haus, auch nachts. Aber meine Familie und ich, wir haben uns damit arrangiert. Wenn ich zu Hause bin, dann bin ich richtig da und unternehme viel mit meiner Frau und meinen Kindern. Man muss da ganz bewusst rangehen – ich kenne Kollegen, da hängt der Haussegen oft auf Halbmast ...





**O**bwohl der Reisebus statistisch gesehen ein vergleichsweise sicheres Transportmittel ist, gibt es viele Ängste – z. B. vor dem Einschlafen des Busfahrers. Sind diese Ängste berechtigt?

In den Statistiken taucht die Müdigkeit des Fahrers ausgesprochen selten als Unfallursache auf. Da ist natürlich jeder Fahrer selbst gefragt. Zumal die Lenkzeiten gesetzlich geregelt sind und ein Fahrer bei Überschreitungen einiges riskiert. Ich persönlich achte strikt darauf, genügend Schlaf zu bekommen. Ebenso beim Thema Alkohol: hier sind Null-Promille ein absolutes Muss. Zudem halte ich mich fit und gehe regelmäßig zu Vorsorgeuntersuchungen – und ich nehme immer mal wieder an speziellen Fahrsicherheitstrainings teil.

**S**ehen Sie sich eher als Kraftfahrer oder als Entertainer?

Jeder Busfahrer ist „nebenbei“ immer auch ein bisschen Entertainer, Reiseleiter und „Mädchen für alles“. Mir gefällt das, allerdings muss man auch aufpassen, dass einen das „Drumherum“ nicht zu stark einnimmt. Wenn ich fahre, dann fahre ich.

**G**ibt es ein Erlebnis, an das Sie sich nicht so gerne erinnern?

2006 war ich mit einer Reisegruppe in Schottland unterwegs. In Edinburgh wurde eine Straße instand gesetzt und der Verkehr umgeleitet. Bei dieser Umfahrung im Schrittempo sackte plötzlich der Straßenuntergrund ab – meine Vorderräder waren fast bis zur Vorderachse versunken.

**W**ie haben Sie damals reagiert?

Zuerst war ich geschockt und wusste nicht was los war. Dann verschaffte ich mir einen Überblick und evakuierte die Gäste aus der hinteren Tür. Straßenbauarbeiter liefen herbei und wir hoben den Bus mit Baumaschinen aus der Vertiefung. Nach dem Unterfüttern mit Erdmaterial konnten wir unsere Fahrt zur nächsten Werkstatt fortsetzen. Dort wurde das Fahrzeug überprüft und es hatte keine Beschädigungen. Glück gehabt!

**D**ann hoffen wir, dass solche Erlebnisse die absolute Ausnahme bleiben und wünschen Ihnen weiterhin allseits gute Fahrt!

# Gut aufgehoben

## Richtig heben und tragen

Die Voraussetzungen sind nicht die besten: Als Fahrer eines Reisebusses müssen Sie das Gepäck der Fahrgäste im Kofferraum verstauen. Der Laderaum ist tief und extrem niedrig, zudem steht die geöffnete Klappe hervor. Dazu haben die Gepäckstücke oft nur einen Griff und lassen so nur ein einseitiges Heben und Tragen zu.

Das alles bedingt oft eine gebeugte oder zurückgelehnte Haltung oder eine Drehung des Körpers – mit entsprechender Belastung der Bandscheiben. Versuchen Sie deshalb trotz der widrigen Bedingungen die unten genannten Tipps zum sicheren Heben und Tragen umzusetzen.

### Beachten Sie die folgenden Regeln:

- Nach Möglichkeit Koffer aufrecht nebeneinander stellen.
- Auf geeignetem Bodenbelag Gepäckstücke schieben oder ziehen.
- Zum Stapeln möglichst leichte Koffer auswählen.



Koffer nach Möglichkeit ziehen statt schieben

### Heben:

- Vor dem Anheben prüfen, ob der Gegenstand nicht zu schwer ist.
- Möglichst nahe und frontal an den Gegenstand herantreten.
- Die Knie beugen, Oberkörper aufrecht und gerade.
- Die Wirbelsäule nicht verdrehen.
- Die Last gleichmäßig anheben.
- Das Absetzen der Last erfolgt entsprechend mit geradem Rücken und gebeugten Knien.



## Grundregel

Möglichst nah am Körper  
und mit geradem Rücken  
anheben und tragen!



Richtiges Heben



Falsches Heben

## Tragen:

- Last nah am Körper tragen.
- Bewusst den Körper aufrecht halten.
- Wenn möglich, die Lasten symmetrisch verteilen.
- Lieber mehrfach gehen als zu schwer tragen.
- Hohlkreuz vermeiden.
- Schwere oder sperrige Lasten zu zweit tragen – bitten Sie evtl. einen Fahrgast, Ihnen Gepäckstücke zu reichen.

# Viel Lärm um nichts?

Lärm wird als Gefahr für die Gesundheit gerne unterschätzt. Dabei können die Folgen erheblich sein – von leichten Kopfschmerzen bis hin zur Taubheit. Was wissen Sie über das Thema Lärm?

## Wussten Sie, ...

### ... dass Lärmschwerhörigkeit die am weitesten verbreitete Berufskrankheit ist?

Bei den anerkannten Berufskrankheiten liegt sie deutlich an der Spitze – weit vor den nächstfolgenden (Asbestose, Infektionskrankheiten).

### ... dass Lärmschwerhörigkeit unheilbar ist?

Eine einmal eingetretene Lärmschwerhörigkeit kann nicht geheilt werden, es können lediglich die Symptome durch Hörhilfen teilweise ausgeglichen werden.

### ... dass Lärm noch andere Folgen hat?

Außer der Schwerhörigkeit hat Lärm auch Folgen auf andere Teile des Körpers, wie z. B. Kopfschmerzen, Schlafstörungen, gesteigerter Stoffwechsel, Herz/Kreislauf-Beschleunigung oder eine reduzierte Verdauung.

### ... dass sich Lärm aufsummiert?

Die Folgen von Lärm verschlimmern sich mit der Dauer, mit der man ihm ausgesetzt wird. Es ist daher wichtig, auf seine „Tageshöchstdosis“ zu achten.



**... dass eine Lärmschwerhörigkeit oft schleichend kommt?**

Meist dauert es Jahre oder Jahrzehnte, bis sich eine ständige Lärmeinwirkung in einer Lärmschwerhörigkeit äußert.

**... dass das persönliche Empfinden uns oft trügt?**

Während uns die für unser Gehör schädliche laute Musik in der Diskothek eventuell sogar gefällt und nicht als Lärm wahrgenommen wird, rauben uns der tropfende Wasserhahn oder der Rasenmäher des Nachbarn oft den letzten Nerv.

**... dass der Lärm des Schlagschraubers oder des Luftablassens am Reifen bereits jenseits der Gehörfähdungsgrenze liegt?**

Die Gehörfähdung beginnt bei 85 dB(A). Schlagschrauber (ca. 104 dB (A)) und Luftablassen (ca. 96 dB(A)) liegen deutlich darüber.

**... wie Lärm gemessen wird?**

Gemessen wird der Schall, der auf das Ohr trifft. Die Maßeinheit ist „Dezibel (A)“, abgekürzt dB(A).



*Folgen der Lärmbelastung*





# Stilleben

## Bewusster Umgang mit Lärm

Die gute Nachricht ist: Sie werden von Ihrer Arbeit keinen Gehörschaden bekommen. Messungen haben ergeben, dass der Lärm am Fahrerarbeitsplatz im Omnibus unterhalb der für eine Gehörschädigung kritischen Werte bleibt.



## Tipp

Gehen Sie bewusst mit Lärm um und versuchen Sie störende Geräusche nach Möglichkeit abzustellen oder zumindest zu reduzieren.

Das heißt aber nicht, dass Sie nicht auch von Lärm belastet werden können. Auch an Ihrem Arbeitsplatz lauern potenzielle Lärmquellen – einige davon haben wir in der Tabelle auf dieser Seite aufgelistet; zusammen mit möglichen Gegenmaßnahmen.

Das Entscheidende ist, dass Geräusche unterschiedlich wahrgenommen werden. Auch wenn, von wenigen möglichen Spitzenwerten abgesehen, keine der aufgeführten Lärmquellen eine direkte Bedrohung für Ihr Gehör darstellt, können auch leisere Geräusche zur Belastung werden. Vor allem, wenn Sie ihnen länger ausgesetzt sind und Sie selbst das Geräusch als unangenehm empfinden, es aber nicht abstellen können. Selbst ein tropfender Wasserhahn hat schon manchen „in den Wahnsinn getrieben“.

Auch wenn es nicht so schlimm kommen muss: Schwierigkeiten, sich zu konzentrieren, Kopfschmerzen, Anspannung oder auch Schlafstörungen sind unangenehme Nebenwirkungen. Ganz abgesehen davon, dass Lärmquellen Sie von Ihrer eigentlichen Fahrtätigkeit ablenken und dann zu einer Unfallgefahr werden können.

Potenzielle Lärmquelle	Maßnahmen
Lauter Fahrgäste (z. B. Gruppenreisen und Schulbusverkehr)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Begleitpersonen mitnehmen</li> <li>• Fahrgäste ansprechen</li> <li>• Gespräch mit Reiseleitungen bzw. Eltern/Schule suchen</li> </ul>
Heizgebläse	Gebläse drosseln
Motorengeräusche	Ausfahren der Gänge vermeiden
Radio/CD-/MP3-Player	Lautstärke reduzieren, vordere Lautsprecher im Bus getrennt regeln
Geräusche beim Verstauen des Gepäcks	Lärm vermeiden (z. B. keine Gepäckstücke werfen, Klappen leise schließen)

# Hand aufs Herz

## Selbstcheck Herz/Kreislauf

Haben Sie ein erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen? Dieser kurze Selbsttest ersetzt zwar keinen Arztbesuch, kann Ihnen aber eine erste Einschätzung geben.

### ♥ Familie

Ist in Ihrer Familie bei Verwandten ersten Grades (Vater, Mutter, Geschwister, Kinder) bereits ein Herzinfarkt oder Schlaganfall aufgetreten?

- |                        |      |                          |   |
|------------------------|------|--------------------------|---|
| Vor dem 70. Lebensjahr | Ja   | <input type="checkbox"/> | 4 |
|                        | Nein | <input type="checkbox"/> | 0 |
| Vor dem 55. Lebensjahr | Ja   | <input type="checkbox"/> | 6 |
|                        | Nein | <input type="checkbox"/> | 0 |

### ♥ Gesundheitsbewusste Ernährung

Ernähren Sie sich fettarm (wenn Fette, dann bevorzugt ungesättigte Fette wie z. B. Olivenöl)? Essen Sie täglich frisches Obst, Salate und Gemüse, Hülsenfrüchte, Vollkornprodukte sowie zwei Fischmahlzeiten pro Woche?

- |                 |                          |    |
|-----------------|--------------------------|----|
| Praktisch immer | <input type="checkbox"/> | -4 |
| Häufiger        | <input type="checkbox"/> | -2 |
| Eher nicht      | <input type="checkbox"/> | 0  |

### ♥ Rauchen

- |  |                          |    |
|--|--------------------------|----|
| Nichtraucher                                       | <input type="checkbox"/> | 0  |
| Weniger als 20 Zigaretten pro Tag                  | <input type="checkbox"/> | 6  |
| Mehr als 20 Zigaretten pro Tag                     | <input type="checkbox"/> | 8  |
| Mehr als 20 Zigaretten pro Tag und Anti-Baby-Pille | <input type="checkbox"/> | 10 |

Punktzahl \_\_\_\_\_



	Frauen	Ihr Wert	Männer	Ihr Wert	
Untergewicht	unter 19		unter 20		<input type="checkbox"/> 0
Normalgewicht	19–24		20–25		<input type="checkbox"/> 0
Übergewicht	25–30		26–30		<input type="checkbox"/> 1
Adipositas	über 30		über 30		<input type="checkbox"/> 2

 **Gewicht**

Ihren BMI errechnen Sie mit folgender Formel:

BMI = Körpergewicht in kg geteilt durch Körperlänge zum Quadrat in m. Bitte übertragen Sie den errechneten Wert in das Schema.

 **Ernährungsgewohnheiten**

Bevorzugen Sie eher deftige Speisen wie rotes oder verarbeitetes Fleisch, Bratwürste, Pommes frites, Vollmilchprodukte, Sahne, Kuchen, Süßigkeiten, Nachtische?

- Praktisch immer  4  
 Häufiger  2  
 Eher nicht  0

 **Bewegung**

Bewegen Sie sich regelmäßig mindestens 20 Minuten am Stück?

- Mindestens 1–2 x pro Woche  -2  
 Mindestens 1 x pro Monat  0  
 Seltener als 1 x pro Monat  2

Punktzahl \_\_\_\_\_

Bitte umblättern

 **Cholesterin**

Was wissen Sie über Ihre Blutfettwerte?

- Nicht bekannt  2
- Stark erhöht (über 280 mg/dl)  6
- Etwas erhöht (200–280 mg/dl)  3
- Normal (unter 200 mg/dl)  0

 **Blutdruck**

Was wissen Sie über Ihren Blutdruck?

- Nicht bekannt  2
- Oberer Wert unter 140 mmHg  0
- Oberer Wert 140–160 mmHg  1
- Oberer Wert über 160 mmHg  6
- Unterer Wert unter 90 mmHg  0
- Unterer Wert 90–95 mmHg  2
- Unterer Wert über 95 mmHg  4

 **Diabetes**

Haben Sie erhöhten Blutzucker?

- Nicht bekannt  2
- Nein  0
- Ja, aber benötige noch keine Medikamente  6
- Nehme Tabletten für den Blutzucker  8
- Spritze Insulin  8

 **Stress**

Arbeiten Sie dauernd unter Zeitdruck oder

- Stress?  0
- Nein  0
- Gelegentlich  2
- Häufig  4
- Praktisch dauernd  4

 **Beschwerden**

Haben Sie gelegentlich bei körperlicher Belastung, bei Kälte oder bei Stress Missempfindungen im Brustbereich, evtl. mit Ausstrahlung in den Hals oder in einen Arm?

- Nein  0
- Bei körperlicher Belastung  10
- Bei Stress  6
- Gelegentlich in Ruhe oder nach Belastung  4

 **Brustkorbdruck**

Haben Sie bereits einmal länger als fünf Minuten anhaltende druckartige Beschwerden im Brustkorb verspürt?

- Ja  10
- Nein  0

 **Herzinfarkt**

Wurden Sie bereits wegen eines Herzinfarktes oder -verdachts behandelt?

- Ja  10
- Nein  0

Gesamtpunktzahl \_\_\_\_\_



**Auswertung:**

Für jede Frage wird jeweils einmal die höchste erreichte Punktzahl addiert. Bei Antworten, die mit einem Minuszeichen versehen sind, muss die entsprechende Punktzahl abgezogen werden. Die Summe ergibt Ihre persönliche Risikoeinschätzung.

**0–4 Punkte:** Herzlichen Glückwunsch! Ihr Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen ist unterdurchschnittlich.

**5–8 Punkte:** Ihr Risiko ist durchschnittlich. Versuchen Sie beeinflussbare Risikofaktoren auszuschalten.

**9–16 Punkte:** Ihr Risiko ist erhöht. Besprechen Sie mit Ihrem Arzt eine Strategie zur Verminderung Ihres Risikos und achten Sie auf Ihren Lebensstil.

**17 Punkte und mehr:** Ihr Risiko ist deutlich erhöht. Sprechen Sie bald mit Ihrem Arzt, wie eine Verminderung Ihres erhöhten Risikos für Herzinfarkt erreicht werden kann. Für Sie ist ein gesunder Lebensstil besonders wichtig.

Wenn Sie nicht wissen, wie hoch Ihr Blutdruck, Ihr Blutzucker und Ihre Blutfettwerte sind, sollten Sie sie bestimmen lassen. Nur wenn Sie diese Werte kennen, können Sie sich vor dem Herzinfarkt schützen. Je älter Sie sind, umso höher ist Ihr Ausgangsrisiko – auch ohne Risikofaktoren. Deshalb ist älteren Personen besonders zu empfehlen, die Risikofaktoren so weit wie möglich zu vermindern. Besonders ungünstig ist die Risikofaktoren-Kombination von Rauchen, erhöhten Blutfettwerten und erhöhtem Blutdruck: Hier ergibt sich ein 11-fach erhöhtes Risiko für Herzinfarkt und Schlaganfall.

# 10 Regeln

## für eine gesunde Ernährung

Die Deutsche Gesellschaft für Ernährung e.V. (DGE) hat zehn Grundsätze formuliert, die zu einer vollwertigen Ernährung führen und schrittweise in das eigene Ernährungsverhalten eingebaut werden können. Dabei bleibt der Genuss am Essen erhalten oder wird sogar gesteigert.

### **Regel 1: Vielseitig – aber nicht zu viel**

Auf die Mischung kommt es an: gegessen werden sollte vielseitig und ausgewogen. Achten Sie generell auf fett-/eiweiß- und zuckerarme Speisen.

### **Regel 2:**

#### **Reichlich Getreideprodukte und Kartoffeln**

Diese Gruppe an Nahrungsmitteln beinhaltet kaum Fett, aber reichlich Vitamine, Mineralstoffe, Ballaststoffe und sekundäre Pflanzenstoffe. Deshalb sollten Brot, Nudeln, Reis, Getreideflocken und Kartoffeln einen festen Platz auf dem Speiseplan einnehmen und dabei möglichst mit fettarmen Zutaten verzehrt werden. Dabei sollten bevorzugt auch Vollkornprodukte zum Einsatz kommen.

### **Regel 3: Reichlich Gemüse und Obst**

Faustregel: „Fünfmal am Tag Obst und Gemüse“ – möglichst frisch und kurz gegart oder auch eine Portion als Saft. Viele Obst- und Gemüsesorten sind bereits von der Natur hervorragend verpackt worden und daher zum Mitnehmen ideal.

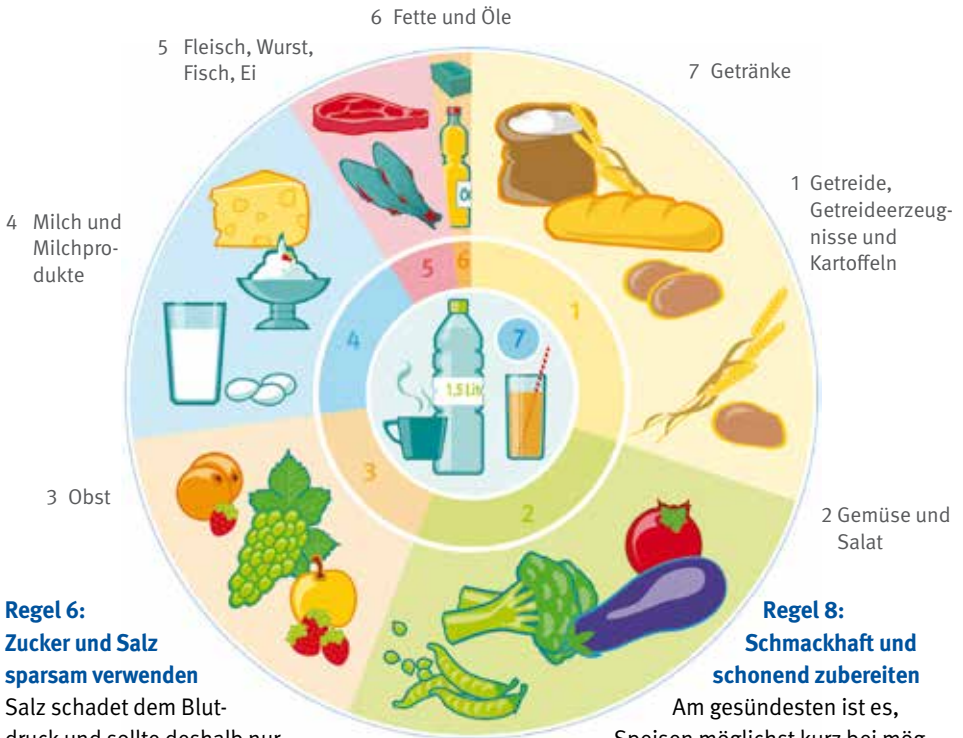
### **Regel 4: Täglich Milch und Milchprodukte, regelmäßig Fisch, wenig Fleisch und Eier**

Milch- und Milchprodukte, Fisch sowie in Maßen Fleisch und Eier enthalten wertvolle Nährstoffe. In Fleisch stecken Mineralstoffe und Vitamine, aufgrund des hohen Fett- und Eiweißgehaltes sollte es trotzdem nur in Maßen, d. h. höchstens zwei- bis dreimal pro Woche, verzehrt werden (am besten möglichst fettarme Produkte). Bei Eiern empfiehlt die DGE eine Obergrenze von drei Eiern pro Woche.

### **Regel 5:**

#### **Wenig Fett und fettreiche Lebensmittel**

Fett liefert essenzielle (lebensnotwendige) Fettsäuren sowie fettlösliche Vitamine. Aber: Zuviel Fett macht fett, deshalb sollten fettreiche Lebensmittel nur in geringeren Mengen gegessen werden. Wichtig ist auch, auf versteckte Fette, z. B. in Wurstwaren, Milchprodukten, Nüssen, Gebäck (Croissants) und Süßwaren sowie in Fast-Food- und Fertigprodukten zu achten und Streichfette (Butter, Streichkäse) zu reduzieren bzw. durch fettarme Zubereitungen (beschichtete Pfannen, Gemüse ohne Fett dünsten, wenig Frittiertes oder Paniertes) zu ersetzen. Pflanzliche Öle und Fette sind tierischen vorzuziehen.



**Regel 6:  
Zucker und Salz  
sparsam verwenden**

Salz schadet dem Blutdruck und sollte deshalb nur sparsam eingesetzt werden – zumal viele verarbeitete Lebensmittel häufig einen (zu) hohen Salzanteil haben. Zucker und Süßigkeiten verursachen nicht nur Karies, sondern führen auch zu Übergewicht. Zuckerhaltige Lebensmittel (Kuchen, Schokolade) enthalten viele „leere“ Kalorien.

**Regel 7:  
Trinken mit Verstand**

Trinken ist lebensnotwendig, täglich sollten rund 1,5 Liter Flüssigkeit getrunken werden. Kaffee und schwarzer Tee sind dabei in Maßen zu genießen. Empfehlenswert sind reichlich Mineralwasser, Kräuter- und Früchtetees sowie verdünnte Obstsaftsäfte. Auf zuckerreiche Getränke sollte dagegen verzichtet werden. Auch alkoholhaltige Getränke sind oft regelrechte Dickmacher und beim Fahren sowieso tabu.

**Regel 8:  
Schmackhaft und  
schonend zubereiten**

Am gesündesten ist es, Speisen möglichst kurz bei möglichst niedrigen Temperaturen zu garen oder zu dünsten – mit wenig Wasser und wenig Fett. Das schont die Nährstoffe, verhindert die Bildung schädlicher Verbindungen und erhält den Geschmack. Längeres Aufbewahren und auch das Warmhalten führen zu Vitamin- und Nährstoffverlusten.

**Regel 9: Sich Zeit nehmen und genießen**

In Ruhe essen hilft, bewusst und richtig zu essen; das Auge kann „mitessen“ und das Sättigungsempfinden wird gefördert.

**Regel 10: Auf das Gewicht achten und in Bewegung bleiben**

Das richtige Körpergewicht fördert das Wohlbefinden und die Gesundheit. Ausgewogene Ernährung, viel körperliche Bewegung und Sport sollten eine Einheit bilden.

# ... und ewig lockt das

## Richtig essen „on the road“

Als Fahrer sind Sie den größten Teil Ihres Arbeitstages unterwegs und müssen sich daher auch unterwegs verpflegen. Das ist zum einen lästig, bietet zum anderen aber auch Chancen: Sie können selbst entscheiden, wo und was Sie essen – sei es an der Raststätte oder etwas Mitgenommenes von zu Hause.

Bereits Kleinigkeiten können in der Summe einen Riesenunterschied ausmachen – sowohl in Sachen Kalorien, als auch auch im Hinblick auf den Fettanteil, Vitamine, Ballaststoffe etc., wie die nebenstehende Tabelle zeigt. Wichtig ist, sich möglichst vielseitig und ausgewogen zu ernähren. Und nicht mehr zu essen, als nötig. Es darf ruhig auch einmal etwas auf dem Teller liegen bleiben.

Tückisch ist auch „der kleine Hunger zwischendurch“. Ein Schokoriegel hier, eine Butterbrezel da. Und dann noch ein Croissant zum „zweiten Frühstück“. Das ist lecker und macht Spaß. Der Spaß hört auf, wenn man das Croissant in seine Bestandteile zerlegt – heraus kommen nämlich ziemlich fiese Zahlen: ein Croissant hat rund 280 kcal. Diese Kalorienzahl ist, je nach Energieumsatz, etwa ein Zehntel des täglichen Gesamtbedarfs.

### Achtung



Essen und Trinken während der Fahrt kann ablenken und sollte nach Möglichkeit vermieden werden. In manchen Ländern ist es sogar verboten.

Und dann ist da noch die Frage des Essens in einer Nachtschicht. Am besten essen Sie in diesem Fall eine leichte – gerne auch warme – Mahlzeit direkt vor oder während der Schicht, möglichst vor 1.00 Uhr. Zwischen vier und fünf morgens empfiehlt sich ergänzend noch ein kleiner Snack. Zum Mittagessen reicht vor der Nachtschicht dann ein leichtes warmes Essen.

Ein eigenes Thema ist das Trinken – auch damit können Sie sich Ihre Tages-Kalorienbilanz verderben. Denn zuckerhaltige Erfrischungsgetränke, aber auch Fruchtsäfte, können wahre Kalorienbomben sein.

# Croissant



Am besten trinken Sie Mineralwasser, Kräuter- und Früchte-tees oder verdünnte Fruchtsäfte.

Das alles heißt nicht, dass Sie nie wieder ein Croissant essen dürfen. Wenn die Ernährung grundsätzlich ausgewogen zusammengestellt wird, ist auch einmal eine Ernährungs-„Sünde“ zu verkraften. Entscheidend ist stets die Wochenbilanz der Nahrungsmittel, die man zu sich nimmt.



Weißes Brötchen mit viel Butter und Salami	▶ Roggenbrötchen mit wenig Butter und Salami	▶ Körnerbrötchen mit magerem Schinken
Gyros mit Pommes und Ketchup	▶ Gyros mit Reis und Salat	▶ Mageres Putenfleisch mit Reis und Salat
Panierte Hähnchenteile mit Pommes und Cola	▶ Panierte Hähnchenteile mit Salat und Apfelsaft-schorle	▶ Unpaniertes Hähnchen-fleisch mit Salat und Apfelsaftschorle
Paniertes Schnitzel mit Kartoffelsalat (Mayonnaise)	▶ Paniertes Schnitzel mit Kartoffelsalat (Essig/Öl)	▶ Unpaniertes Schnitzel mit Kartoffelsalat (Essig/Öl) und Gemüse
Pudding und Eis	▶ Quarkspeise	▶ Obst





# Machen Sie keine Diät!

Richtig abnehmen

Die zu eng gewordene Hose, die Anzeige auf der Waage, das strenge Gesicht des Arztes – alle Versuche des Schönredens sind gescheitert, die nackte Wahrheit ist: der Speck muss weg!

Was tun? Sie könnten eine „Ananas-Diät“ probieren. Oder eine „Low-carb-Diät“. Oder eine „Kohlsuppen-Diät“. Das Ergebnis wird immer das Gleiche sein: Sie nehmen je nach Dauer und Intensität einige Kilos ab. Und Ihr Körper bekommt signalisiert: die Nahrungszufuhr stockt. Essen Sie nach Abschluss der „erfolgreichen Diät“ anschließend wieder wie vorher, erinnert sich der Körper an die „schlechten Zeiten“ und legt zur Vorbeugung ein Depot an. So wiegen Sie bereits nach kurzer Zeit nicht nur wieder gleich viel wie vor Ihrer Diät, sondern haben sogar noch zugenommen – das ist der oft zitierte „Jo-Jo-Effekt“.

Deshalb: Versuchen Sie nicht, Ihr Gewicht mit Radikaldiäten zu reduzieren. Nutzen Sie moderate Diäten höchstens als Einstieg in eine andere Ernährung. Wenn Sie dabei die zehn Ernährungsregeln der Deutschen Gesellschaft für Ernährung beachten, sind Sie auf der sicheren Seite. Dabei müssen Sie nicht leben wie ein asketischer Mönch – bereits kleine Änderungen im Speiseplan können langfristig große Auswirkungen haben.

Und dann ist da noch die Sache mit der Bewegung, die Ihnen nicht nur Ihr Herz- und Kreislaufsystem dankt, sondern auch die Pfunde purzeln lässt. Treiben Sie regelmäßig dreimal die Woche Sport (Laufen, Rad fahren, Walken o. Ä.) und bewegen Sie sich auch im Alltag bei jeder sich bietenden Gelegenheit – wo ein Aufzug ist, gibt es auch eine Treppe.



## Tipp

Wenden Sie sich bei Ernährungsfragen an Experten wie Ihren Arzt oder Ihre Krankenkasse.

# Suchtgefahr

Alkohol, Drogen, Medikamente



**Ehrensache: Alkohol und Fahren – das geht gar nicht. Gleiches gilt für den Konsum anderer Rauschmittel oder von Medikamenten, die Einfluss auf die Fahrfähigkeit haben.**

Beim Konsum von Alkohol, Drogen und Medikamenten ist ganz schnell „Schluss mit lustig“; insbesondere, wenn es um den Straßenverkehr geht. Neben der Gesundheit steht viel auf dem Spiel: Bußgeld, Punkte, Führerschein weg, Kündigung, Freiheitsstrafe, Schadenersatz, Erlöschen des Versicherungsschutzes etc. Deshalb gilt bei der Arbeit: Finger weg von Alkohol und Drogen!

## **Wirkung des Alkohols**

Die Wirkung des Alkohols hängt ab von seiner Konzentration im Blut. Diese ist abhängig vom Geschlecht, dem Körpergewicht und natürlich der getrunkenen Menge Alkohol. Akut wirkt Alkohol enthemmend, beruhigend, euphorisierend und stärkt das Selbstvertrauen. Gleichzeitig verlängert er die Reaktionszeit und stört die Koordination.

### Wirkungen im Straßenverkehr

- 0,2 ‰ : Erste Einbußen der Wahrnehmungsfähigkeit für bewegte Objekte.
- 0,5 ‰ : Verdoppeltes Risiko, in einen tödlichen Unfall verwickelt zu werden.
- 0,8 ‰ : Vervierfaches Risiko, in einen tödlichen Unfall verwickelt zu werden.
- 1,0 ‰ : Aus einem Gesichtsfeld von ca. 180 Grad wird der so genannte „Tunnelblick“.
- 1,1 ‰ : Absolute Fahruntüchtigkeit laut Rechtsprechung.
- 1,2 ‰ : Zwölfaches Risiko, in einen tödlichen Unfall verwickelt zu werden.



Die Unfallstatistik zeigt: Bei tödlichen Unfällen ist auffällig oft Alkohol im Spiel. Im Jahr 2011 starben bei alkoholbedingten Verkehrsunfällen 399 Menschen – das sind rund 10 Prozent der insgesamt im Straßenverkehr Getöteten.

Wichtig ist, zwischen dem Blutalkoholgehalt und der gefühlten Wirkung zu unterscheiden. Der Alkoholgehalt im Blut kann nicht aktiv verringert werden, auch nicht durch einen gefüllten Magen. Abgebaut werden vom männlichen Körper ca. 0,15 ‰ Alkohol im Blut je Stunde, beim weiblichen Körper sind es rund 0,13 Promille. Das bedeutet, dass noch etliche Stunden später ein Restalkoholspiegel im Blut vorhanden sein kann.

**Wichtig:** Die Wirkung von Alkohol kann durch die Einnahme verschiedener Medikamente und den Konsum von Drogen verstärkt werden, obwohl der Blutalkoholgehalt gleich bleibt.

## Grundsatz

Kein Alkohol und keine  
Drogen bei der Arbeit!



### Illegale Rauschmittel

Der illegale Umgang mit Rauschmitteln wie Cannabis, Heroin, Kokain oder synthetischen Betäubungsmitteln (z. B. Amphetamine, LSD, Ecstasy) ist strafbar, was den Besitz einschließt. Die Wirkung dieser Rauschmittel im Straßenverkehr ist zwar im Detail unterschiedlich, läuft aber immer auf folgende Merkmale

hinaus: Enthemmung, verringerte Reaktionszeiten, Wahrnehmungsstörungen, Tunnelblick – was eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr ausschließt. Dabei gibt es keinen Schwellenwert, d. h., wer mit Drogen am Steuer erwischt wird, ist dran. Egal, wieviel nachgewiesen wird.

### Medikamente

Eine Sonderrolle spielt das Einnehmen von Medikamenten. Eine Sonderrolle deswegen, weil Medikamente normalerweise genommen werden, um eine Krankheit zu bekämpfen. Dabei treten mitunter unerwünschte Nebenwirkungen auf, die es



### Unter uns

Überprüfen Sie immer wieder offen und selbstkritisch Ihren Umgang mit Alkohol und Medikamenten. Trinken sie regelmäßig? Fühlen Sie sich unwohl bei zeitweiser Alkoholabstinenz? Setzen Sie Medikamente gezielt über die Behandlung einer konkreten Krankheit hinaus ein? Wenn Sie sich unsicher sind, testen Sie sich doch einfach einmal anhand eines der (anonymen) Selbstchecks, die von vielen Krankenkassen oder auch von der Deutschen Hauptstelle für Suchtfragen e. V. ([www.dhs.de](http://www.dhs.de)) angeboten werden.







zu beachten gilt. Gerade bei Kraftfahrern besteht hier eine Informationspflicht (auch gegenüber den Ärzten), um jedes Risiko auszuschließen, auch bzgl. möglicher Wechselwirkungen.

Wird ein Medikament länger oder in höherer Dosierung als verordnet eingenommen, liegt möglicherweise ein Medikamentenmissbrauch vor.


Über die Gefahr einer Abhängigkeit hinaus ist die unkontrollierte Einnahme von Medikamenten mit weiteren Risiken verbunden. In Bezug auf den Straßenverkehr sind dabei besonders mögliche Dämpfungen des zentralen Nervensystems und die damit verbundene Herabsetzung von Konzentrationsfähigkeit, Reaktionsvermögen und Wahrnehmungsfähigkeit zu nennen.

7–8 % aller Verkehrsunfälle werden laut Schätzung von Experten durch die Wirkung von Medikamenten verursacht. Besonders häufig wurde dabei der Konsum von Benzodiazepinen (Beruhigungsmittel) nachgewiesen.

# Regelmäßige Inspektion!?

## Tipp

Gehen Sie nicht nur „mit dem Kopf unter dem Arm“ zum Arzt, sondern auch vorbeugend zur Vorsorge.



Inspektion ja! Fürs Auto. Wenn es um den eigenen Körper geht, ist der deutsche Mann wesentlich zurückhaltender: nur rund 15–20 Prozent gehen regelmäßig zu Vorsorgeuntersuchungen. Und von denen werden viele noch von ihren Frauen geschickt. Die wiederum sind gewissenhafter: Etwa die Hälfte aller Frauen lässt sich regelmäßig untersuchen. Gründe gibt es genug, wie Arbeitsmediziner Dr. med. Bernd Rehm bestätigt.

## Welche prinzipiellen Möglichkeiten hat ein Busfahrer?

Jeder Betrieb hat einen Betriebsarzt, der den Arbeitgeber und den Arbeitnehmer in Fragen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes berät. An diesen kann sich der Beschäftigte bei auftretenden Problemen im Zusammenhang mit seiner Arbeit wenden. Darüber hinaus hat er das Recht auf eine regelmäßige arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchung, z. B. bei Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeit.

## Was unterscheidet diese Untersuchung von der Pflichtuntersuchung nach Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)?

Zuerst einmal die Freiwilligkeit – sofern keine Verpflichtung durch Tarifverträge, Arbeitsverträge oder Dienstvereinbarungen vorliegt.

## Was hat es mit dem speziellen Leistungstest nach FeV auf sich?

Jeder Busfahrer muss nach FeV bei der Erstuntersuchung und ab dem 50. Lebensjahr zur Verlängerung einen psycho-funktionalen Leistungstest bestehen. Angst



braucht davor niemand zu haben: Jeder, der fit genug zum Fahren ist, wird diesen bestehen. Zudem gibt es auch Wiederholungsmöglichkeiten.

### Und inhaltlich?

Die FeV-Untersuchung ist eine reine Eignungs- und Tauglichkeitsuntersuchung mit dem Ziel, die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs zu gewährleisten. Bei der arbeitsmedizinischen Vorsorgeuntersuchung steht die Gesundheit des Untersuchten im Mittelpunkt.

### Was muss ein Busfahrer tun, der sich untersuchen lassen will?

Bezüglich der FeV-Untersuchung muss er sich selbst als Inhaber der Fahrerlaubnis um die Suche nach dem Arzt und um die Untersuchung kümmern. Bei der Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeit muss sich der Beschäftigte an seinen Arbeitgeber wenden, der dann einen Kontakt zum zuständigen Betriebsarzt herstellen wird.

### Gehen Sie persönlich zu den allgemeinen Vorsorgeuntersuchungen?

Ja, ich lasse mich regelmäßig durchchecken – alle zwei Jahre lasse ich eine Gesundheitsvorsorge durchführen und zusätzlich gehe ich in den empfohlenen Abständen zu den einzelnen Krebsvorsorgen. Immerhin ist Krebs bei rund einem Viertel aller Todesfälle die Ursache. Und bei vielen Krebsarten, z. B. beim häufig vorkommenden Darm- und Prostatakrebs, gibt es sehr gute Heilungschancen. Aber nur, wenn sie rechtzeitig erkannt werden. Und: alle Untersuchungen werden von der Krankenkasse bezahlt.

	Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeit	FeV
Art der Untersuchung	Arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchung	Eignungs- bzw. Tauglichkeitsuntersuchung
Zweck der Untersuchung	Medizinische Beratung der Beschäftigten	Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs
Wer darf untersuchen?	Facharzt für Arbeitsmedizin oder Arzt mit Zusatzbezeichnung „Betriebsmedizin“	Jeder Arzt, wobei bestimmte Anteile der Untersuchung nur durch Spezialisten (z. B. Augenarzt, Arbeitsmediziner) erfolgen dürfen
Grund der Untersuchung	Freiwillige medizinische Beratung	Voraussetzung zur Beibehaltung, zum Erwerb und zur Verlängerung der Fahrerlaubnis
Gültigkeit	Unterschiedlich (je nach Alter), max. 5 Jahre	max. 5 Jahre (Gültigkeit der jeweiligen Fahrerlaubnis)
Verantwortlich für rechtzeitige Untersuchung und Kostenträger	Auf Initiative der Beschäftigten, die Kosten trägt der Unternehmer	Fahrerlaubnisinhaber bzw. -bewerber

# Sie sind nicht gestresst???

## Ein Dutzend Tipps, wie auch Sie endlich Stress bekommen

- 1 Steigern Sie sich in jede **Auseinandersetzung** mit einem Fahrgast richtig tief hinein und vergessen Sie bloß nicht, den Ärger abends auch mit nach Hause zu nehmen.
- 2 Wenn Ihre Tour oder Ihr Fahrplan zeitlich schwer einzuhalten ist, geben Sie Ihrem Arbeitgeber auf keinen Fall ein **Feedback**. Er hört doch sowieso nicht auf Sie und wird schon sehen, was er davon hat.
- 3 No risk, no fun: Sparen Sie sich die Zeit einer gründlichen **Vorbereitung** und informieren Sie sich keinesfalls im Vorfeld über die Strecke, die Verkehrslage und mögliche Ausweichrouten.
- 4 Nutzen Sie die Fahrzeit, um möglichst viel über alle **Probleme** zu grübeln, die Ihnen einfallen.
- 5 Stellen Sie sich im **Ausland** den Herausforderungen vor Ort und vermeiden Sie es, sich vorher wichtige Hinweisschilder und Ortsnamen einzuprägen und über abweichende Verkehrsregelungen zu informieren. Und lassen Sie auf jeden Fall Ihr Wörterbuch zu Hause.
- 6 Verstauen Sie wichtige **Papiere** (Ausweis- und Fahrzeugpapiere, Landkarte, Stadtplan, Anfahrtsskizze, Telefonnummern etc.) irgendwo. Sollten Sie irgend etwas davon benötigen, werden Sie es schon finden.
- 7 Verlassen Sie sich darauf, dass Ihr Fahrzeug in Ordnung ist und machen Sie vor der Abfahrt keinen gesonderten **Sicherheitscheck**.
- 8 **Informieren** Sie niemanden, wenn sich Ihr Zeitplan ändert – man wird schon sehen, wann Sie ankommen.
- 9 Es versteht sich von selbst, dass Sie als erfahrener Profi Ihr Fahrzeug jederzeit im Griff haben und deshalb zum **Telefonieren** weder anhalten, noch eine Freisprecheinrichtung benutzen.
- 10 Versuchen Sie auf keinen Fall, **Konflikte** mit Kollegen, Fahrgästen oder Vorgesetzten zu lösen. Sollen die doch kommen.
- 11 Lassen Sie sich im Straßenverkehr **nichts gefallen**: Ziehen Sie alle Register, um sich gegen Provokateure zu wehren (Vogel zeigen, Schneiden, Abbremsen, Hupen, Drängeln, Spur blockieren etc.).
- 12 Erhöhen Sie Ihr **Anspruchsniveau**: Seien Sie noch perfekter und erfüllen Sie Ihre Ansprüche – koste es, was es wolle.



# Stresskiller

## Übungen und Strategien zur Stressbewältigung

Ganz vermeiden lässt sich Stress nicht. Aber niemand ist dem Stress hilflos ausgeliefert. Hier einige Methoden, die Ihnen helfen können, auftretenden Stress kurz- und mittelfristig zu bewältigen:

### Atemübungen

Als Akutmaßnahme hat sich bewährt, einfach ein paar Mal tief durchzuatmen. Ruhige Atmung wirkt entspannend und fördert die Konzentration. Die Sauerstoffzufuhr belebt den Organismus, erfrischt und macht munter.

### Gedanken-Stopp

Wenn sich die Gedanken wie ein Kreisel im Kreis drehen: Rufen Sie sich selbst ein energisches „Stopp!“ zu. Kommen die Gedanken wieder, wiederholen Sie das „Stopp!“. Klingt vielleicht ein wenig komisch, wirkt aber.

### Tipp

Auch wenn Ihnen manche dieser psychologischen Ansätze zur Stress-Bewältigung zunächst fremd sind: Probieren Sie es einfach mal aus und lassen Sie sich positiv überraschen ...



## Gesund bleiben

### Positive Selbst-Programmierung

Überlegen Sie sich, wie Sie bei Ungeduld, Aggression oder Hektik reagieren wollen und bringen Sie das auf eine kurze Formel. Vermeiden Sie dabei negative Formulierungen und Verneinungen – wählen Sie z. B. „Ich bin ruhig“ statt „Ich will mich nicht aufregen“. Weitere Beispiele für geeignete Formulierungen: „Ich bleibe cool“ (Aggression, Ungeduld), „Ich schaffe es“ oder „Morgen ist auch noch ein Tag“ (Zeitnot, Hektik). Verankern Sie Ihren Vorsatz fest in Ihrem Inneren, indem Sie ihn mehrmals am Tag halblaut oder stumm wiederholen. Sie können ihn auch aufschreiben und den Zettel bei sich tragen. Sie werden sehen – nach einer gewissen Zeit der „Programmierung“ haben Sie Ihren Vorsatz verinnerlicht.

### Uminterpretation der Situation

Schlüpfen Sie als Fahrer einmal in die Haut des vermeintlichen Gegners. Überlegen Sie sich Gründe, warum der andere sich so verhält. Oder versuchen Sie sich vorzustellen, wie Ihre Fahrweise auf den anderen wirkt. Und machen Sie sich bewusst, dass Druck und Aggression von anderen meist gar nicht gegen Ihre Person gerichtet ist.

### Übungen zur muskulären Entspannung

Ein lockerer Körper trägt viel dazu bei, Stress loszuwerden. Gelockert wird durch gezielte Anspannung und Entspannung einzelner Muskelgruppen. Die muskuläre Entspannung ist besonders geeignet, wenn Sie bereits gestresst sind und sich schlecht konzentrieren können. Diese Übungen nehmen wenig Zeit in Anspruch – ideal ist es, pro Tag mindestens eine Übung zu machen. Sie können diese sogar in einer Fahrpause hinter dem Steuer machen. Übungen hierzu finden Sie in Zeitschriften, Ratgebern oder im Internet.

### Bewegung

Sie können Stress auch durch Bewegung abbauen – z. B. mit Hilfe eines kleinen Spaziergangs oder ein wenig Gymnastik.

### Gesunde Lebensführung

Stärken Sie langfristig Ihre Abwehrkräfte und machen Sie sich damit weniger anfällig gegen Stress. Achten Sie insbesondere auf:

- ausreichenden und erholsamen Schlaf,
- eine gesunde Ernährung,
- körperliche Bewegung,
- eine Reduzierung der „Genuss“gifte.



## Entspannung in Fahrpausen

### Hierzu gibt es verschiedene Methoden:



#### Fingerkuppenentspannung

Legen Sie die Fingerkuppen der beiden kleinen sowie der Ringfinger aufeinander, bilden Sie also zwei Fingerpaare. Dadurch wird Ihre angespannte, flache Atmung vertieft und beruhigt. Dies führt zu innerer Beruhigung und Entspannung.



#### Ärger loswerden

Dazu wird ein „Ärger-Partner“ gebraucht. Das kann das Lenkrad, das Armaturenbrett oder sonst ein Gegenstand sein, den man anschauen kann. Wenn er gefunden ist, kann man ihm sein Herz ausschütten, kann seiner Wut freien Lauf lassen. Dieser symbolische Akt entlastet unheimlich und tut gut.



#### Augen-Entspannung

Das Fahren strengt auch die Augen stark an, besonders bei Nachtfahrten oder bei schlechtem Wetter. Diese Übung entspannt die Augen und gibt die Sehkraft wieder zurück. Etwa 30 Sekunden lang kräftig die Hände reiben und sie dann leicht gewölbt für etwa eine Minute über die Augen legen. Wärme fließt von den Händen in den Augenbereich und löst Verspannungen.



#### Gute Erinnerung

Wenn Sie in angespannter und schlechter Stimmung sind, hilft Ihnen folgender Tipp. Schließen Sie die Augen und denken Sie an ein sehr schönes, harmonisches und beglückendes Erlebnis. Die guten Gefühle, die sich dabei einstellen, sollte man genießen. Dann lässt man die Bilder der Erinnerung verblassen, behält aber die positiven Gefühle.



#### Ziel-Programmierung

Um sich vor (dem erneuten) Antritt der Fahrt positiv einzustimmen, macht man es sich in seinem Sitz bequem, schließt die Augen und entspannt sich. Dann stellt man sich lebhaft und positiv vor, wie die Fahrt entspannt und gelassen zurückgelegt und das Ziel sicher erreicht wird.



# Perspektivenwechsel

## Konflikte lösen durch Brückenbau

Wechseln Sie doch mal die Perspektive: Sehen Sie die Sache einfach einmal aus der Sicht Ihres Gegenübers – vielleicht verstehen Sie jetzt eher, warum er sich so und nicht anders verhält. Und das kann bereits der erste Schritt zur Lösung sein.

Folgende Situation: Mal wieder überlässt Ihnen Ihr Kollege den Reisebus unausgefeht, mit überquellendem Mülleimer, den Fahrersitz voller Krümel und die Windschutzscheibe voller Mücken.

» Ständig stellst du mir den versauten Bus hin! Wenn das noch mal passiert, kannst du was erleben! «

Eigentlich reicht es Ihnen und Sie könnten das sagen, was links im Kasten steht.

Da Sie keine Lust auf Streit haben, die Sache aber trotzdem klären wollen, Sie der Klügere sind und zudem in diesem Buch bereits die drei „Brückenbau-Regeln“ aus dem Kasten oben gelesen haben, sagen Sie:

» Gestern habe ich durch Waschstraße, Ausfegen und Fahrerarbeitsplatzreinigen eine ganze Stunde verloren. Das ärgert mich. «

## „Brückenbau-Regeln“:

Wenn Sie wollen, dass der andere Ihnen entgegenkommt, sollten Sie ihm eine Brücke bauen. Dazu gehören drei Dinge:

- 1 Eine sachliche, vorwurfsfreie Beschreibung des störenden Verhaltens
- 2 Die für Sie spürbaren Folgen dieses Verhaltens
- 3 Ihr Gefühl in dieser Situation



Damit haben Sie die Situation sachlich beschrieben, ihm erklärt, welche Folgen das für Sie hatte und wie Sie sich dabei gefühlt haben. Leider hat Ihr Kollege die Regeln nicht gelesen, deshalb blafft er zurück:

» Jetzt mach' dich mal locker – deine Sorgen möchte ich haben! «

Auch wenn es schwer fällt: Wenn Sie jetzt mit gleicher Münze heimzahlen, haben Sie einen heftigen Streit am Hals, keine Lösung für das Problem und einen missliebigen Kollegen mehr. Versuchen Sie daher, die „8 Regeln für ein erfolgreiches Konfliktgespräch“ (Seite 100) einzusetzen und damit ohne Streit zu einer Lösung zu kommen. Sie könnten zum Beispiel sagen:

» Ich mag vielleicht ein wenig pedantisch erscheinen. Aber stell' dir vor, du kommst morgens zur Arbeit, willst losfahren und siehst den ganzen Schmutz – das würde dich auch ärgern. «

Damit gehen Sie auf Ihren Kollegen ein, bieten ihm durch den Perspektivenwechsel eine andere Sichtweise, appellieren an seine

Kollegialität und zeigen ihm, dass Sie ihm gegenüber nicht feindselig eingestellt sind.

**Wichtig ist:** sachlich bleiben und den guten Ton wahren. Denn schon Nietzsche wusste: „Man widerspricht oft einer Meinung, während uns eigentlich nur der Ton missfällt, mit dem sie vorgetragen wurde.“



# 8 Regeln

## für ein erfolgreiches Konfliktgespräch

### **Regel 1: Hören Sie zu**

Geben Sie Ihrem Gesprächspartner zu verstehen, dass Sie ihn und seine Einwände ernst nehmen. Zeigen Sie Wohlwollen und versuchen Sie, auch die Gefühle und Bedürfnisse des anderen „hinter seinen Worten“ zu hören. Achten Sie dabei auch auf eine entsprechende Mimik und Gestik.

### **Regel 2: Beginnen Sie nicht mit Forderungen**

Überfallen Sie Ihr Gegenüber nicht gleich am Anfang mit Forderungen und Erwartungen. Warten Sie auf einen Vorschlag des anderen.

### **Regel 3: Setzen Sie „Ich-Botschaften“ statt „Du-Botschaften“ ein**

Stellen Sie Ihren Gegner nicht mit „Du-Botschaften“ an den Pranger („Du hast den Bus ungereinigt stehen gelassen“, „Du bist ...“). Öffnen Sie sich lieber durch „Ich-Botschaften“ („Ich habe den Bus ungereinigt vorgefunden“, „Ich habe mich geärgert“).



**Regel 4: Wechseln Sie nicht ständig das Thema**

Bleiben Sie bei einem Thema und springen Sie nicht ständig zu neuen Streitpunkten.

**Regel 5: Entkräften Sie nicht jeden Einwand**

Lassen Sie auch einmal Argumente Ihres Konfliktpartners stehen – es könnte ihn ermuntern, sich auf Sie zu bewegen.

**Regel 6: Entwerten Sie keine Zustimmung**

Wenn Sie mal einem Argument zustimmen, dann entwerten Sie das nicht sofort wieder durch ein einschränkendes „Ja-aber“.

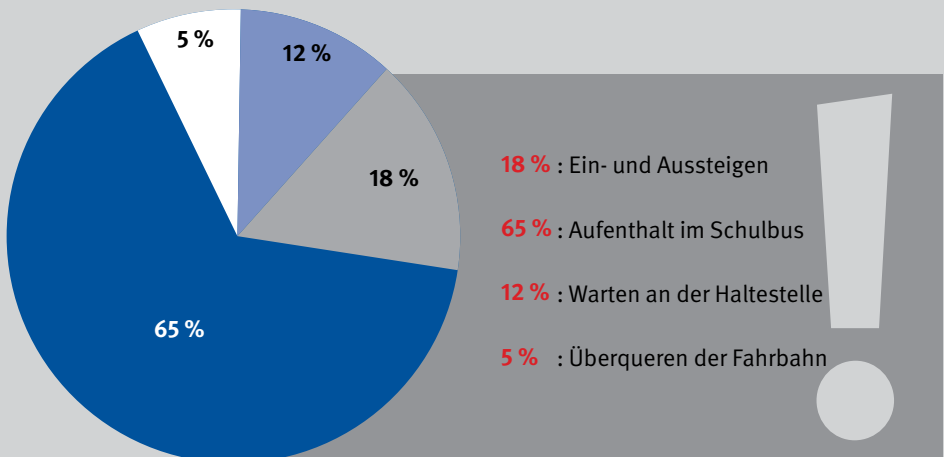
**Regel 7: Suchen Sie nach einer einvernehmlichen Lösung**

Denken Sie langfristig: Wenn Sie Ihrem Gegenüber eine Lösung aufzwingen, wird er sie womöglich nur halbherzig oder gar nicht einhalten.

**Regel 8: Siege zahlen sich nicht aus**

Sorgen Sie dafür, dass es bei dem Konflikt keinen „Sieger“ und keinen „Verlierer“ gibt. So vermeiden Sie, dass der Verlierer auf eine „Revanche“ wartet und es weitere Konflikte gibt.

## Rätsellösung (von Seite 60)



# Abfahrtskontrolle

## ••• Sehen und gesehen werden

- Sind die Front- und Seitenscheiben innen und außen sauber, eisfrei und unbeschädigt?
- Wischen die Scheibenwischer ohne Schlieren?
- Ist die Scheibenwaschanlage nachgefüllt?
- Gibt es keine Sichtbehinderung durch Gegenstände?
- Sind alle Spiegel sauber und richtig eingestellt?
- Sind Scheinwerfer und Leuchten sauber und funktionsfähig?
- Sind die Kontrollleuchten in Ordnung?
- Haben Sie Ihre Ersatzbrille/Sonnenbrille dabei?

## ••• Blick aufs Fahrzeug

- Haben die Reifen genügend Luftdruck und Profil?
- Sind die Räder ohne Schäden, sicher befestigt und frei von Fremdkörpern?
- Ist das Reserverad sicher untergebracht?
- Sind die Bremsen o.k. (Bremsdruck, Bremsflüssigkeit)?

- Ist die Lenkung o.k. (leichtgängig, Ölstand Hydrolenkung)?
- Ist die Federung und ggf. die Kneeling-Einrichtung unbeschädigt und funktionsfähig (z. B. keine unbekanntes Luftgeräusche)?
- Ist der Antrieb o.k. (Kraftstoffvorrat, Ölstand, Kühlflüssigkeit)?
- Sind die Unterlegkeile intakt und sicher verstaut?
- Ist der Anhänger richtig angekuppelt und angeschlossen?
- Sind alle Leitungen intakt und fest?
- Sind die Kennzeichen und ggf. die Schulbus-Schilder sauber und einsatzbereit?
- Sind die Einstiege und Haltegriffe unbeschädigt und rutschsicher?
- Ist die Ski-Box ordnungsgemäß angebaut und gesichert?

## ••• Blick aufs Gepäck

- Ist die Ladung im Gepäckraum ausreichend gesichert?
- Ist das Handgepäck etc. im Fahrgastraum ausreichend gesichert?
- Sind die Gepäckraumklappen und Türen geschlossen?

- Sind zusätzliche Ladungssicherungsmittel vorhanden?

**Alles sicher an Bord**

- Sind Gegenstände im Fahrerbereich und Fahrgastraum fest verstaut?
- Sind die Fahrzeugpapiere vollständig und das EG-Kontrollgerät o.k.?
- Ist der Verbandkasten griffbereit und vollständig bestückt?
- Ist das Warndreieck, die Warnleuchte und die Warnkleidung funktions-tüchtig und griffbereit?
- Ist der Feuerlöscher zugänglich und überprüft?
- Sind die Betriebsanleitungen vorhanden?

**Fahrerarbeitsplatz und Funktionscheck**

- Sind der Sitz und das Lenkrad (oder der Instrumententräger) richtig eingestellt (siehe Unterweisungskarte O2)?
- Zeigen die Kontrolleinrichtungen keine Störungen an?

- Wird der vorgegebene Vorratsdruck der Bremse erreicht?

- Zeigen sich bei der Bremsprobe keine Auffälligkeiten?
- Sind die Fahrerassistenzsysteme eingeschaltet und einsatzbereit?
- Ist die Lüftungsanlage funktionsfähig?

**Im Winter**

- Ist das Dach frei von Eis und Schnee?
- Ist die Bereifung geeignet (evtl. Schneeketten/Anfahrhilfen)?
- Haben Sie Streugut und Schaufel dabei?
- Ist dem Scheibenwaschwasser ausreichend Frostschutzmittel zugefügt?

**Zusätzliche Prüfpunkte (nach Betriebsanleitung):**

- .....
- .....
- .....
- .....

**Kontrollieren Sie den vorschriftsmäßigen Zustand Ihres Fahrzeugs vor jeder Abfahrt, zu Ihrer eigenen Sicherheit und der Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer. Weitere Informationen finden Sie auf der Unterweisungskarte O1 „Abfahrtskontrolle“.**

## BG Verkehr

Geschäftsbereich Prävention  
Ottenser Hauptstraße 54  
22765 Hamburg  
Tel.: +49 40 3980-0  
Fax: +49 40 3980-1999  
E-Mail: [praevention@bg-verkehr.de](mailto:praevention@bg-verkehr.de)  
Internet: [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)

