



Mit Stahlseil auf dem Busdach

Spezielle
Technik macht
ein Gerüst
überflüssig

Das Münchener Busunternehmen Baumann Busbetrieb hat hohe Summen in den aufwändigen Umbau seiner Werkstatt investiert, die jetzt unter anderem mit pfiffigen Ideen alle gesetzlichen Auflagen erfüllt.

Als die Werkstatt im Jahre 1979 gebaut wurde, dachte damals noch keiner an Gelenkbusse“, sagt Günther Pekruhl, Technischer Leiter und Kfz-Meister bei der Baumann Busbetrieb GmbH in München. „Heute bestehen fast 50 Prozent des Fuhrparks aus Gelenkbusen“.

Insgesamt stehen im Fuhrpark des Münchener Busunternehmens 40 MAN- und Mercedes-Benz-Busse. Der Linienverkehr ist mit 85 Prozent das Kerngeschäft des Unternehmens und die Baumannbusse fahren hauptsächlich für die Münchener Verkehrsgesellschaft

(MVG). Die restlichen 15 Prozent erwirtschaftet der Busbetrieb mit dem Schülerverkehr, seinem zweiten Standbein. Hier setzt das Unternehmen moderne Überlandbusse vom Typ MAN Lion's Regio ein, die der Geschäftsführer Harald Baumann erst im Juli dieses Jahres angeschafft hat (*einen ausführlichen Artikel über das Unternehmen Baumann Busbetrieb können Sie in der busplaner-Ausgabe 8/2011 lesen*).

Gelenkbusse waren zu lang

Damit auch die Gelenkbusse auf eine bequeme und unkomplizierte Weise gewartet werden können, hat sich das Unternehmen entschieden, die betriebseigene Werkstatt umzubauen und diese gleichzeitig auch an die aktuellen gesetzlichen Bestimmungen anzupassen. Vor dem Umbau der Werkstatt passten die Gelenkbusse nicht ganz in die Arbeitsspuren, wodurch sich die Wartezeit verlängert und der Arbeitsvorgang verkompliziert hat, da der Bus mehrmals raus- und reingefahren werden musste, um sowohl im vorderen als auch im hinteren



Durch den Umbau wurden die Arbeitsgruben verlängert und der Arbeitsplatz breiter gestaltet

Bereich inspiziert zu werden.

Jetzt hat man zum einen die Arbeitsgruben der Länge der Gelenkbusse angepasst und zum anderen den Arbeitsplatz breiter gestaltet. Bei der Umgestaltung der Arbeitsgruben haben insbesondere auch Sicherheitsfaktoren wie Fluchtwege eine große Rolle gespielt (zwei Ausstiege sind von der Berufsgenossenschaft vorgeschrieben), deshalb musste das ganze Konzept neu überdacht werden.

Die meisten Wartungs- und Reparaturarbeiten werden in den Gruben vorgenommen, die Hebebühnen kommen beispielsweise bei Bremsarbeiten oder wenn Kühler abgebaut werden müssen, zum Einsatz. „Am arbeitsintensivsten sind die Linienbusse“, erklärt Pekruhl. „Diese werden viel stärker beansprucht als zum Beispiel Reisebusse und der Verschleiß ist entsprechend höher, da Linienfahrzeuge mehr Kilometer zurücklegen und nach neuen gesetzlichen Bestimmungen zwölf Jahre fahren müssen“, führt er weiter aus.

Generell würde jedes Fahrzeug spätestens alle 14 Tage zur Kontrolle in die Werkstatt gebracht (vorbeugende Maßnahme).

Je Fahrzeug fallen Prüfungen wie die jährlichen Haupt- und Abgasuntersuchungen, Sicherheitsprüfungen und die Kontrollgeräteprüfung (alle zwei Jahre) an. Bis auf die Sicherheitsprüfungen führen Pekruhl und sein Team die Kontrollen selber durch. Die Sicherheitsprüfungen überlässt man der Dekra. „Es müssen auch mal andere Prüfer dran, weil man irgendwann betriebsblind wird“, erklärt der erfahrene Kfz-Meister. Die erste Sicherheitsprüfung findet sechs Monate nach der ersten Hauptuntersuchung statt, die zweite Prüfung sechs Monate nach der zweiten Hauptuntersuchung und ab der dritten Hauptuntersuchung werden diese vierteljährlich durchgeführt.

Tankstelle und Waschanlage modernisiert

Neben der Werkstatt wurden auch die Tankstelle und die Waschanlage gemäß neuer Auflagen erneuert: Bei der Tankstelle musste man den Beton sanieren (spezieller Beton: B37). Darüber hinaus mussten die Ölabscheider und Abwasserleitungen saniert werden. „Es werden ständig neue Auflagen erlassen, die innerhalb bestimmter Fristen ausgeführt werden müssen, ohne jede Rücksichtnahme auf die finanzielle Leistungsfähigkeit gerade kleinerer Busbetriebe, die sich zum Teil dafür auch noch verschulden müssen“, ärgert sich Harald Baumann. Alles in allem habe Baumann eine Investition im sechsstelligen Bereich getätigt. Für den



Geschäftsführer Harald Baumann (dritter v.re.) und Werkstattleiter Günther Pekruhl (re.) mit vier Mechanikern



Umbau der Werkstatt hat man inklusive Planung eineinhalb Jahre gebraucht.

Bis auf Scheibenreparaturen könne man über 90 Prozent aller notwendigen Reparatur- und Wartungsarbeiten selber durchführen, so Werkstattleiter Pekruhl. Selbst die Wartung der Bus-Klimaanlagen übernehmen Pekruhl und sein Team aus vier Mechanikern. Im Sommer beispielsweise müsse man die Filter der Klimaanlagen alle zwei Wochen wechseln. Dazu hat sich der Busbetrieb etwas Spezielles einfallen lassen: Um Wartungsarbeiten auf dem Bus durchführen zu können, benötigt man in der Regel ein Gerüst, was eher unflexibel ist. Anstelle eines Gerüsts hat man bei Baumann Busbetrieb ein Stahlseil horizontal an der Decke der Werkstatt angebracht. Zunächst wird der Mechaniker gesichert, anschließend hakt er sich oben auf dem Bus mit einem Karabiner an das Seil ein und kann seine Arbeit auf dem Busdach durch die Bewegungsfreiheit bequemer und zügiger erledigen.

Im Grunde genommen führe der Werkstattleiter sein eigenes Unternehmen. Er sei für alles zuständig und verantwortlich, was die Werkstatt betrifft, so Baumann. Die Werkstatt ist in der Regel fünf Tage die Woche besetzt. Gearbeitet wird in

Tag- und Nachtschicht. An Wochenenden steht der Bereitschaftsdienst zur Verfügung und bei Unfällen wird auch mal am Wochenende gearbeitet. „Wenn ein Bus unterwegs liegen bleibt, muss man schnell reagieren, entweder kann das Fahrzeug vor Ort repariert werden oder man muss es abschleppen“, sagt Pekruhl. Letzteres sei nicht so einfach. In beiden Fällen werde aber ein Ersatzfahrzeug rausgeschickt.

Softwaretools ersetzen Schraubenschlüssel

Laut Baumann sei es nicht nur schwierig, qualifizierte Busfahrer zu finden, sondern auch im Bereich der Werkstätten habe man Probleme, gute und zuverlässige Mechaniker zu rekrutieren – zumal die Reparaturarbeiten von Fahrzeugmodell zu Fahrzeugmodell komplizierter und aufwendiger und in den Werkstätten Softwaretools den klassischen Schraubenschlüssel ersetzen würden. „Einen Bus zu reparieren, ist nicht so einfach, weil alles nach unten hin repariert wird. Meiner Meinung nach ist ein Bus das am kompliziertesten verbaute Fahrzeug“, sagt Pekruhl beeindruckt.

Zu der komplexen Technik und Elektronik in den Fahr-



Auch eine Zwei-Stempel-Hebebühne gehört zur Werkstattausrüstung

handschriftlich festgehalten werden, werden in das System eingepflegt, auf das die Werkstattmitarbeiter Zugriff haben, um sich dann unverzüglich um die Mängel kümmern zu können. „Mit diesem System ist alles einfacher und übersichtlicher geworden“, freut sich Pekruhl. Und im Falle eines Systemausfalls sei alles doppelt und dreifach abgesichert.

Direkt gegenüber der Werkstatt befindet sich die moderne Waschanlage mit biologischer Wasseraufbereitung. „Hier übernehmen die Bakterien die Arbeit“, schmunzelt der Werkstattleiter. „Kein Gestank“, bestätigt er. Um die Reinigung der Busse im Münche-

ner Busbetrieb kümmert sich ein Mitarbeiter. Die Busse würden je nach Zustand zwei Mal wöchentlich gereinigt und der Vorgang könne durchaus vier bis fünf Stunden in Anspruch nehmen.

Permanente Schulungen

„Unsere Mechaniker werden nach DIN ISO laufend geschult“, betont Baumann. Aber auch Schulungen für die EG Kontrollgeräteprüfung (57b genannt), für AU sowie Technik, Elektrik und Wartung würden stets vor Ort oder bei den Fahrzeugherstellern und Zulieferern (zum Beispiel von Klimaanlage) aufgefrischt. Hinzu kämen Schulungen der Berufsgenossenschaft.

Über eine spezielle Branchensoftware läuft die komplette Dokumentation und Kommunikation des Unternehmens ab. Mängelberichte beispielsweise, die von den Busfahrern

Voll ausgestattet mit Werkstatt, Tankstelle und Waschanlage, verfügt das mittelständische Unternehmen auch über eine Lackiererei. Im Winter habe man hier die Möglichkeit, auf bis zu 40 Grad zu heizen, damit die Farbe trocknet.

Die „sinnvolle“ Investition und die Mühe, die man in den Umbau der Werkstatt gesteckt habe, rentieren sich nach Angaben von Pekruhl sehr wohl. Denn er spare dadurch heute, auch wenn die eineinhalb Jahre während der Umbauarbeiten sehr hart gewesen seien, viel mehr Zeit und Kosten. Abschließend sind sich Geschäftsführer und Werkstattleiter einig: Man darf wichtige Unternehmensfaktoren, die langfristig zum Gewinn führen, nicht außer Acht lassen, nur weil man kurzfristig gesehen Kosten einsparen kann. *ab*



Die Lackiererei kann im Winter bis zu 40 Grad Celsius beheizt werden



Moderne Waschanlage mit biologischer Wasseraufbereitung