

## **Beantwortung einer Anfrage „Akustisches Warnsystem bei Hybrid- und Elektrofahrzeugen“**

### **Anfrage**

Eine zunehmende Anzahl von Bussen ist mittlerweile elektrobetrieben. Diese E-Busse und viele Straßenbahnen sind bei niedriger Geschwindigkeit mittlerweile so leise, dass diese beispielsweise von blinden und/oder hörbehinderten Menschen kaum noch wahrgenommen bzw. gehört werden. Was ist seitens der KVB AG geplant, dieses Gefahrenpotential zu entschärfen?

### **Antwort**

#### **Bus**

Die ersten E-Busse fuhren 2016 in Köln. Als sie bestellt wurden, gab es noch keine E-Busse mit künstlich erzeugten Fahrgeräuschen. Deswegen sind die Busse, die heute auf der Linie 133 fahren, nicht entsprechend ausgestattet. Zurzeit werden diese E-Busse mit einem sogenannten AVAS (Acoustic Vehicle Alerting System) ausgestattet. Aufgrund der Corona-Krise kann noch nicht gesagt werden, wann die AVAS in Betrieb genommen werden können.

Alle weiteren E-Busse, die die KVB gekauft hat und kaufen wird, werden von Beginn an mit einem AVAS ausgestattet sein. Wie ein AVAS funktionieren muss, ist in einer Verordnung der EU festgelegt. Hierin ist zum Beispiel festgehalten, dass bis zu einer Geschwindigkeit von 20 km/h künstliche Fahrgeräusche erzeugt werden müssen. Diese Anforderungen werden von den E-Bussen der KVB erfüllt werden.

#### **Stadtbahn**

Stadtbahnen erzeugen keine künstlichen Fahrgeräusche. Dies ist auch für die Zukunft nicht vorgesehen. Für das Fahrpersonal in den Stadtbahnen gibt zum einen „Verkehrsschilder“, die darauf hinweisen, dass besondere Vorsicht geboten ist und geläutet werden muss. Es sind sogenannte Läutetafeln. Eine Läutetafel wird immer dann aufgestellt, wenn aufgrund der Topographie und / oder der gefahrenen Geschwindigkeit eine zeitgerechte Sichtbeziehung zwischen Fahrer und Querungstelle schwierig ist oder eine große Unfallgefahr durch querende Fußgänger/Radfahrer festgestellt wurde. Grundsätzlich wird vor technisch gesicherten Überwegen – also vor Lichtsignalanlagen - keine Läutetafel aufgestellt, da die Rot-Dunkel Anlage ein sicheres Queren ermöglicht. Dazu gibt es jedoch auch Ausnahmen wie zum Beispiel die oberirdische Haltestelle Heumarkt.

Die Läutetafel besagt, dass der Fahrer auf Höhe der Tafel läuten muss und kurz vor Erreichen der Gefahrenstelle, dem Überweg, ein weiteres Mal läuten soll. Steht die Tafel unmittelbar vor dem Überweg, so läutet er nur einmal.

Weiterhin werden die Fahrer dahingehend geschult, dass sie unabhängig davon, ob eine Läutetafel vorhanden ist oder nicht, immer dann warnen sollen, wenn durch die Bewegung eines Verkehrsteilnehmers der Eindruck entsteht, dass er die herannahende Bahn nicht oder nicht rechtzeitig bemerkt. Nähert sich beispielsweise eine Person mit Taststock einem Überweg, so wird der Fahrer läuten, ggf. auch hupen und die Geschwindigkeit reduzieren. Gleiches gilt natürlich auch für alle Verkehrsteilnehmer.