

Aktion MACH MICH AN

Pro Licht am Tag

Eine Aktion des *ACE Auto Club Europa*

PositionsPapier



1. Deutschland: Raus aus der Finsternis
2. Europa: Leuchtendes Beispiel
3. Neunmalkluger: Lichtpflicht schröpft Autofahrer
4. Unfallverhütung: Lichtfahrer sind sichtbarer

ACE Auto Club Europa e.V.
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Verantwortlich: Rainer Hillgärtner
Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Tel.: 0711 / 53 03-266/277
Fax: 0711 / 53 03-288
www.ace-online.de
E-mail: presse@ace-online.de

1. Deutschland: Raus aus der Finsternis

Nur wer sichtbar ist, kann auch gesehen werden.

Das gilt überall, besonders aber im Straßenverkehr.

Licht macht sichtbar. Nicht nur in der Nacht.

Sich bewegendes Licht wird schneller wahrgenommen als das Fahrzeug selbst.

Das gilt vor allem in eintöniger oder schattiger Umgebung und bei Fahrzeugen ohne Signalfarbe.

Deshalb: Fahren mit Licht selbst bei Taghelligkeit erhöht die Verkehrssicherheit.

Der *ACE Auto Club Europa* engagiert sich von je her für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Er hat deshalb von Anfang an dafür geworben, auch tagsüber Abblendlicht einzuschalten, beziehungsweise spezielle Tagfahrleuchten einzuführen.

Seit Oktober 2005 empfiehlt auch der Bundesverkehrsminister allen Autofahrern in Deutschland, Licht am Tag, sprich Abblendlicht einzuschalten.

Die „freiwillige Regelung“ soll für eine nicht näher beschriebene „Übergangszeit“ gelten, danach - so die ministerielle Ankündigung - folgt eine verpflichtende Einführung. Das kann aber noch dauern, möglicherweise bis 2009; erst dann soll eine in der Planung befindliche gesamteuropäische Regelung greifen, die eine verpflichtende Ausstattung von Neuwagen mit speziellen Tagfahrleuchten vorsieht.

"Mach mich an“, mit diesem flotten Slogan animiert jetzt der ACE zögerliche Autofahrer dazu, schon jetzt den Schalter fürs Abblendlicht auch tagsüber zu betätigen.

Zugleich will der Club im Rahmen von Verkehrszählungen in rund 200 Orten in Deutschland von Mitte Mai (06) an systematisch ermitteln und öffentlich machen, ob und in welchem Maße Autofahrer den Ministerappell befolgen und das Abblendlicht tatsächlich einschalten.

Der ACE will mehr Sicherheit auf unseren Straßen. Er verknüpft damit die Erwartung, dass die Zahl der Verkehrsunfälle bundesweit weiter sinkt.

Der ACE engagiert sich im Interesse der Unfallverhütung und der Schadensvermeidung für die Einführung einer generellen Lichtpflicht in Deutschland und auf dem ganzen Kontinent.

Was ist „Licht am Tag“?

Fahren mit Licht am Tag bedeutet ganzjährig, auch tagsüber bei guter Sicht:

- Fahren mit Abblendlicht oder
- Fahren mit speziellem Tagfahrlicht (Daytime Running Lights)

Derzeit regelt der Paragraph 17 der Straßenverkehrsordnung (StVO), was in punkto Beleuchtung zu beachten ist. Danach sind die Beleuchtungseinrichtungen bei Dämmerung und Dunkelheit zu benutzen oder auch dann, wenn die Sichtverhältnisse es sonst erfordern. Mit Standlicht (offiziell: Begrenzungsleuchten), darf grundsätzlich nicht gefahren werden. Und Fernlicht ist tabu, wenn die Straße durchgehend und ausreichend beleuchtet ist. Gleiches gilt, wenn ein Fahrzeug entgegenkommt oder mit geringem Abstand voraus fährt oder wenn es aus anderem Grund die Sicherheit des Verkehrs auf oder neben der Straße erfordert. Behindert etwa Nebel, Regen oder Schnee die Sicht erheblich, dann ist auch am Tage mit Abblendlicht zu fahren. Hinzu kommen in der deutschen StVO beispielsweise noch spezielle Beleuchtungsvorschriften bei Nebel sowie Ausnahmegesetze, denen zufolge die Regel zur Anpassung der Geschwindigkeit an die Sichtweite beziehungsweise an die Reichweite des Abblendlichts auf Autobahnen nicht ohne Weiteres gilt. Obligatorisches Abblendlicht am Tag ist in Deutschland dagegen (noch) nicht vorgeschrieben.

2. Europa: Leuchtendes Beispiel

Anders halten es unsere Nachbarn: In zahlreichen Ländern Europas gibt es bereits die Pflicht, Abblendlicht auch tagsüber einzuschalten:

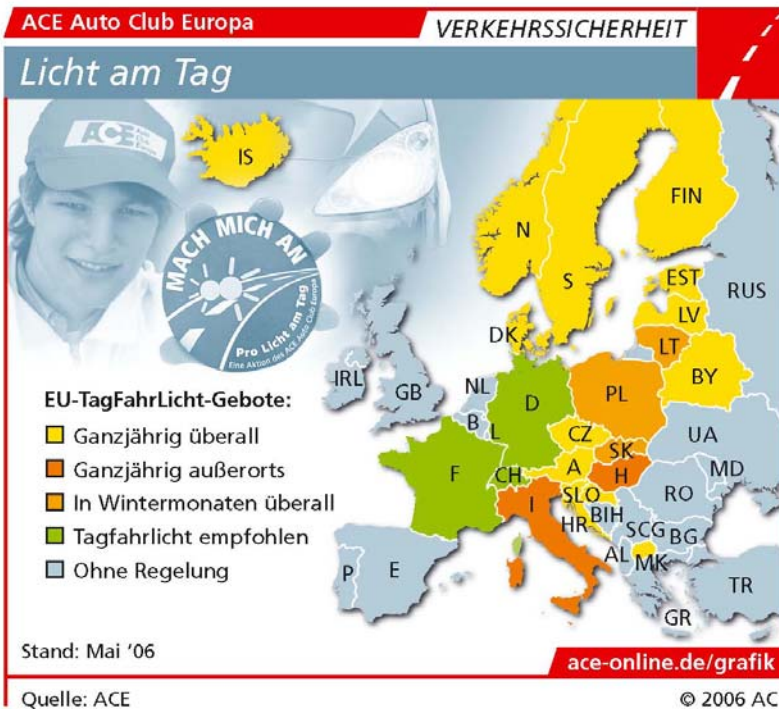
Eine derartige Lichtpflicht besteht bereits seit längerem in Dänemark, Estland, Finnland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Norwegen, Schweden, Slowenien und Ungarn.

In Finnland und Ungarn kommt diese Vorschrift derzeit nur im außerörtlichen Straßenverkehr zum Tragen. In Italien ist Abblendlicht am Tage speziell auf Autobahnen und Schnellstraßen vorgeschrieben. Polen, Litauen und die Slowakische Republik kennen die Lichtpflicht am Tage momentan nur während der Wintermonate. In Tschechien gibt es eine ganzjährige Lichtpflicht vom Juli 2006 an.

Seit Mitte April 2006 wird die Missachtung der in Österreich geltenden Lichtpflicht (seit Oktober 2005) mit mindestens 15 Euro Bußgeld geahndet.

Wie in Deutschland, gibt es in Frankreich und in der Schweiz lediglich behördliche beziehungsweise ministerielle Empfehlungen, das Abblendlicht auch tagsüber einzuschalten; die Befolgung des Appells ist freiwillig. Die Benelux-Länder sowie England und Irland kennen bislang keine spezifische Regelung zum Tagfahrlicht.

Der ACE meint: Besonders im Bereich der Verkehrssicherheit kommt es auf möglichst einheitliche, europaweite Regelungen an; sie sind unterschiedlichen nationalen Vorschriften vorzuziehen. Andererseits: Die meisten europäischen Länder haben inzwischen in punkto Licht bereits gehandelt. Deutschland befindet sich insoweit im Abseits.



Land		Zeitraum
Dänemark	inner- und außerorts	ganzjährig
Estland	inner- und außerorts	ganzjährig
Finnland	inner- und außerorts	ganzjährig
Island	inner- und außerorts	ganzjährig
Italien	außerorts	ganzjährig
Kroatien	inner- und außerorts	ganzjährig
Lettland	inner- und außerorts	ganzjährig
Litauen	inner- und außerorts	01.11. - 01. 03.
Norwegen	inner- und außerorts	ganzjährig
Österreich	inner- und außerorts	ganzjährig
Polen	inner- und außerorts	01.10. - 01.03.
Portugal	auf der IP5	ganzjährig
Schweden	inner- und außerorts	ganzjährig
Slowakei	inner- und außerorts	15.10. - 15.03.
Slowenien	inner- und außerorts	ganzjährig
Tschechien	inner- und außerorts	31.10. - 31.03. Ab 1.7. 2006 ganzjährig
Ungarn	außerorts	ganzjährig

Alle Tabellenangaben ohne Gewähr

3. Neunmalkluge: Lichtpflicht schröpft Autofahrer

Hypothese: Kostenschub

Gegner einer generellen Lichtpflicht am Tage bringen gerne das Argument „Geldbeutel und Umwelt“: Richtig ist: Der Benzinverbrauch steigt bei eingeschaltetem Abblendlicht um durchschnittlich rund 0,2 Liter pro 100 Kilometer (Ottomotor), bei Diesel um 0,14 Liter pro 100 Kilometer; entsprechend höher ist auch der CO₂-Ausstoß. Völlig zweifelhaft dagegen ist die Behauptung, die Scheinwerferlampen müssten wegen außergewöhnlich hohem Verschleiß viel öfter gewechselt werden als sonst. Seriöse Prognosen der Bundesanstalt für Straßenwesen rechnen dagegen mit Mehrkosten in Höhe von lediglich 5 Euro pro Fahrzeug/Jahr.

ACE-Argument: Licht am Tage dient der Verkehrssicherheit, das belegt eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Die Behörde geht davon aus, dass durch die Einführung einer generellen Lichtpflicht die Zahl der jährlich mehr als zwei Millionen Verkehrsunfälle um drei Prozent gesenkt werden kann. Nach ACE-Berechnungen bedeutet dies eine Minderung der allein in Deutschland verursachten volkswirtschaftlichen Unfallfolgekosten um etwa 960 Millionen Euro auf dann noch 31, 2 Milliarden Euro. Der Kostensenkungseffekt und damit der volkswirtschaftliche Nutzen ist höher als der durch Abblendlicht verursachte Mehrverbrauch von Kraftstoff. Er beträgt für die gesamte Fahrzeugflotte einschließlich LKW schätzungsweise 817 Millionen Liter Kraftstoff. (Maximal-Berechnung der Bundesanstalt für Straßenwesen)

Miesmacher sind keine Ratgeber

Wie seinerzeit bei der Anschnallpflicht beziehungsweise bei der Einführung von Sicherheitsgurten, gibt es jetzt auch in der Diskussion über eine Lichtpflicht Neunmalkluger die allerlei Behauptungen in die Welt setzen, um eine im Interesse der Unfallverhütung vernünftige Regelung zu torpedieren.

Wir wissen es besser: Lichtfahrer sind sichtbar. Und zur Frage des Mehrverbrauchs von Kraftstoff bei Abblendlicht am Tage: Wer den Durchschnittsverbrauch seines Autos allein durch umsichtigeres Fahren um nur einen Liter pro 100 Kilometer senkt, erreicht bei einer durchschnittlichen Fahrleistung von etwa 15.000 Kilometern eine jährliche Ersparnis von 150 Litern. Das ist bei steigenden Kraftstoffpreisen viel Geld.

Vorbehalte gegen das Abblendlicht am Tage sind unbegründet. Doch selbst vernünftige Neuerungen rufen gelegentlich Gegner auf den Plan. Bei der Einführung der Gurtspflicht hat es zunächst auch Zweifel an Sinn und Zweck der Maßnahme gegeben. Damals sind Sicherheitsgurte mitunter sogar als strangulierende Mordinstrumente denunziert worden. Doch ähnlich wie seinerzeit, wird allen Skeptikern der Tagesbeleuchtung früher oder später selbst „ein Licht aufgehen“.

Eine Abschätzung möglicher Auswirkungen von Fahren mit Licht am Tag enthält der Abschlussbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST). Der Bericht steht in einer Kurz- und Lang-Version als Download unter www.ace-online.de/mach-mich-an zur Verfügung.

Abblendlicht oder Tagfahrleuchten

Zwischen herkömmlichem Abblendlicht und so genannten Tagfahrleuchten gibt es wesentliche technische Unterschiede: Tagfahrleuchten sind Bestandteil der Erstausrüstung oder als Nachrüstsatz erhältlich. „Eine Tagfahrleuchte ist eine nach vorn gerichtete Leuchte, die dazu benutzt wird, das Fahrzeug leichter erkennbar zu machen, wenn es bei Tageslicht fährt (ECER 87)“, heißt es in der offiziellen technischen Normierung. Tagfahrleuchten werden neudeutsch auch „Daytime Running Lights“ genannt. Ihr Vorteil: Geringer zusätzlicher Energieverbrauch, verminderter Verschleiß. Nachteil derzeit: Mehrkosten beim Neuwagenkauf oder bei der markenbezogenen Nachrüstung. (20 bis 105 Euro laut ARBÖ) Der deutsche Bundesverkehrsminister hat eine europäische Initiative ergriffen mit dem Ziel, neu zugelassene PKW serienmäßig und obligatorisch mit Tagfahrleuchten auszustatten. Auto- und Marktexperten rechnen allerdings damit, dass es erst frühestens von 2009 an dazu kommt. Bis dahin wird das herkömmliche Abblendlicht die Funktion von Tagfahrleuchten übernehmen müssen.

Merke: Würde Licht am Tag in allen EU-Staaten Pflicht, gäbe es nach Erhebungen / Expertisen der EU jährlich

- 1,9 Millionen weniger Unfälle
- 155.000 weniger Verletzte und
- 5.500 weniger Verkehrstote.

Positionen der Autoclubs und Verbände kurz gefasst

Der ACE Auto Club Europa argumentiert: „Tagesfahrlicht ist keine fixe Idee, sondern oft erprobt, wirkungsvoll und eine Notwendigkeit für alle, die mehr Sicherheit auf den Straßen wollen. Die Überzeugung teilen wir mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat“, schreibt der ACE-Vorsitzende Wolfgang Rose am 17. September 2005 in den *Stuttgarter Nachrichten*.

Der AvD lehnt Abblendlicht am Tage ab, weil er darin keine Vorteile für die Sicherheit sieht. „Fahren wird nicht sicherer. Simple physikalische Gründe sprechen gegen das Fahren mit Licht am Tag: Etwa das Phänomen der Lichtbeugung, die dunkle Gegenstände im Lichtstrom untergehen lässt“, so AvD-Präsident Wolfgang-Ernst Fürst zu Ysenburg in den *Stuttgarter Nachrichten* am 17. September 2005.

Der ADAC lehnte bisher Fahrten auch am Tage mit Licht wegen Spritmehrverbrauch und aus Gründen der Sicherheit für Motorradfahrer strikt ab. Neuerdings aber befürwortet der Münchner Club Tagfahrlicht. „Wir sind da lange ziemlich rumgeeiert“, sagte ADAC-Sprecher Dieter Wirsich zu den Widersprüchlichkeiten seines Clubs dem *SPIEGEL*. (7/2006).

Der Verband der Automobilindustrie (VDA), die Verkehrswacht (DVW), der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) sowie der Kinderschutzbund begrüßen die Pläne zu einer generellen Dauerlichtpflicht für Autos.

4. Unfallverhütung: Lichtfahrer sind sichtbarer

Das Ergebnis eines Modellversuchs der Landesverkehrswacht in Niedersachsen brachte bereits vor einigen Jahren „Licht in das Tagfahrlicht“: Allein durch den Einsatz von Scheinwerferlicht am Tage lassen sich danach sage und schreibe 25 Prozent aller tödlichen Unfälle und 35 Prozent der Zusammenstöße zwischen entgegenkommenden Fahrzeugen vermeiden. Bei der Aktion „Licht an am Tag“ wurden Autofahrer an Unfallschwerpunkten per Plakat aufgefordert, ihr Licht einzuschalten.

- Deutliche Verringerung des Unfallrisikos durch eine bessere Erkennbarkeit (besonders bei entgegenkommenden Fahrzeugen und beim Abbiegen)
- Frühere und bessere Wahrnehmbarkeit des eigenen Fahrzeugs durch andere Verkehrsteilnehmer, besonders bei schwierigen Lichtverhältnissen (tief stehende Sonne, blendendes Licht) und im Wechselspiel von Licht und Schatten („Tunneleffekt“ bei Waldstücken und Alleen)
- Bessere Sichtbarkeit in monotoner Landschaft durch Erhöhung des Kontrastes
- Bessere Abschätzung der Entfernung entgegenkommender Fahrzeuge
- Klare Erkennbarkeit der Fahrzeugbewegung
- Optische Abgrenzung fahrender Autos vom parkenden Verkehr

Einwand: „Tagfahrlicht führt zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko für Motorrad- und Radfahrer.“

Entgegnung: Vorurteilsfreie Motorradfahrer können diesem Einwand nicht viel abgewinnen. Licht ist Licht. Daher bleibt es gleichgültig, ob es sich um ein mehrspuriges oder ein einspuriges Fahrzeug handelt. Jeder wird besser, keiner wird schlechter gesehen als vorher! Unabhängig davon wird laut Bundesverkehrsministerium für Motorräder künftig ein „neues Signalbild“ entwickelt, das die heute bereits verpflichtend auch tagsüber beleuchteten Bikes von Autos besser zu unterscheiden hilft.

FAZIT:

- ***Autos, die am Tag mit Licht fahren, sind schneller und besser erkennbar, da die Kontraste zwischen Fahrzeug und Umgebung größer werden***
- ***Licht am Tag hilft besonders dann, wenn sich die Karossen farblich kaum von der Umgebung abheben, in eintöniger Landschaft, in Alleen, im Wald, bei tiefstehender Sonne***
- ***Die leicht erhöhte Umweltbelastung durch minimal höheren Spritverbrauch lässt sich durch entsprechendes Fahrverhalten auskontern. Sicherheitsgewinn und Unfallreduzierung haben Vorrang vor dem Bleifuß.***
- ***Licht am Tag. Es geht dabei weniger um Kosten, sondern vorrangig um Unfallverhütung!***