

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Horst Kubatschka, Josef Vosen, Klaus Daubertshäuser, Robert Antretter, Holger Bartsch, Hans Büchler (Hof), Edelgard Bulmahn, Ursula Burchardt, Hans Büttner (Ingolstadt), Wolf-Michael Catenhusen, Carl Ewen, Elke Ferner, Lothar Fischer (Homburg), Dr. Peter Glotz, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Ilse Janz, Dr. Ulrich Janzen, Susanne Kastner, Walter Kolbow, Volkmar Kretkowski, Uwe Lambinus, Robert Leidinger, Ulrike Mascher, Heide Mattischeck, Siegmar Mosdorf, Albrecht Müller (Pleisweiler), Rudolf Müller (Schweinfurt), Dr. Rolf Niese, Dr. Helga Otto, Dr. Martin Pfaff, Siegfried Scheffler, Otto Schily, Horst Schmidbauer (Nürnberg), Ursula Schmidt (Aachen), Renate Schmidt (Nürnberg), Dr. Rudolf Schöfberger, Bodo Seidenthal, Erika Simm, Dr. Sigrid Skarpelis-Sperk, Ludwig Stiegler, Uta Titze, Günter Verheugen, Dr. Axel Wernitz, Dr. Margrit Wetzel, Hermann Wimmer (Neuötting), Dr. Hans de With, Berthold Wittich, Verena Wohlleben, Hanna Wolf, Dr. Peter Struck, Hans-Ulrich Klose und der Fraktion der SPD

Einführung eines Tagesfahrlichtgebotes

Seit Bestehen der Europäischen Gemeinschaft vor 34 Jahren sind fast 2 Mio. Menschen im Straßenverkehr gestorben. In der Bundesrepublik Deutschland verunglückten 1990 im Straßenverkehr 11 046 Menschen tödlich. Auf der Basis der Verkehrstotenzahlen bis einschließlich November 1991 prognostiziert das Statistische Bundesamt in Wiesbaden eine Gesamtzahl von 11 200 Verkehrstoten für 1991. Diese Zahlen mahnen eindringlich, alle möglichen Maßnahmen zu treffen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Eine der immer wieder empfohlenen Maßnahmen zur Senkung der Zahl der Verkehrsunfälle – gerade mit Personenschäden – wäre die Einführung eines Gebotes zum Fahren bei Licht auch am Tage (Tagesfahrlicht-TFL). Der Zweck eines solchen Gebotes ist es, die Auffälligkeit der Fahrzeuge zu erhöhen. Es soll dazu dienen, die Fähigkeit zu verbessern, andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer schnell und leicht zu erkennen, Richtung und Größe ihrer Bewegung zu beurteilen sowie fahrende Fahrzeuge vom ruhenden Verkehr zu unterscheiden. In Polen und allen skandinavischen Ländern ist inzwischen das Tagesfahrlicht vorgeschrieben, in Schweden bereits seit dem 1. Oktober 1977. Dort durchgeführte Untersuchungen belegen

10 % weniger Frontalzusammenstöße,
2 % weniger Unfälle beim Überholen,

21 % weniger Unfälle zwischen Autos und Zweirädern,
17 % weniger Unfälle mit Fußgängern,
9 % weniger Unfälle mit Seitenkollision.

Zum 1. Oktober 1988 wurde in der Bundesrepublik Deutschland in die Straßenverkehrs-Ordnung die rechtliche Verpflichtung für Krafträder aufgenommen, am Tage mit Abblendlicht zu fahren (§ 17 Abs. 2 a StVO). Seit 1990 liegt der Bundesregierung eine positive Stellungnahme der Bundesanstalt für Straßenwesen über die Einführung eines TFL-Gebotes für Kraftfahrzeuge vor, in der sie unter anderem zum Ergebnis kommt, daß der belegte Rückgang der Unfallzahlen unabhängig vom Breitengrad der jeweiligen Länder ist. Die Einführung eines TFL-Gebotes ließe daher auch für die Bundesrepublik Deutschland eine deutliche Verringerung der Unfallzahlen erwarten.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die vorliegenden Studien aus Ländern, die ein TFL-Gebot eingeführt haben, nach denen dadurch eine markante Senkung der Unfallzahlen bewirkt wurde?
2. Welche Forschungsprojekte hat die Bundesregierung bisher selbst in Auftrag gegeben?

In welchen Bereichen besteht noch weiterer Forschungsbedarf?

3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Stellungnahme der Bundesanstalt für Straßenwesen von 1990?
4. Bis zu welchem Zeitpunkt ist mit einer Entscheidung der Bundesregierung über die Einführung eines TFL-Gebotes zu rechnen?
5. Welche Auswirkungen auf das Unfallgeschehen hatte die Einführung einer Pflicht zum Fahren mit Abblendlicht 1988 bei motorisierten Zweirädern?
6. Welche Auswirkungen auf das Unfallgeschehen erwartet die Bundesregierung bei einer Einführung eines TFL-Gebotes?
7. Wie würde sich die Einführung eines TFL-Gebotes auf die Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern auswirken?

Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang den besonders von der Bundesanstalt für Straßenwesen vorgebrachten Gesichtspunkt, daß etwa Radfahrer wegen des Fehlens von Möglichkeiten, den Verkehr hinter sich angemessen zu beobachten (z. B. durch einen Rückspiegel) und wegen der Erschwernis, beim Fahren durch Körper- und Kopfdrehung den rückwärtigen, aber auch seitlichen Verkehr wahrzunehmen, ebenso wie Fußgänger in komplexen innerörtlichen Verkehrssituationen besonders auf ein verbessertes Erkennen im Bereich des peripheren Sehens angewiesen sind?

8. Wie wird sich durch die Einführung eines TFL-Gebotes – bei verschiedenen Lichtstärken und Dämmerlichtschalter – der Kraftstoffverbrauch

a) eines durchschnittlichen Pkws,

b) bundesweit

voraussichtlich pro Jahr erhöhen?

Welche zusätzlichen Emissionen werden dadurch bewirkt?

9. Sollte nach Ansicht der Bundesregierung das normale Abblendlicht als Tagesfahrlicht verwandt werden oder sollten zur Verringerung des Energieverbrauchs fahrzeugtechnische Änderungen durchgeführt werden, und welche entsprechenden Bestrebungen der Automobil- und Zuliefererindustrie sind der Bundesregierung bekannt?

10. Welche Kosten würden sich voraussichtlich pro Kfz aufgrund einer derartigen Umrüstung ergeben?

11. Welche Unterschiede zum TFL gibt es hinsichtlich der Sicherheit, der technischen Möglichkeiten sowie der Akzeptanz bei Dämmerlichtschaltern?

Bonn, den 18. März 1992

Horst Kubatschka

Josef Vosen

Klaus Daubertshäuser

Robert Antretter

Holger Bartsch

Hans Büchler (Hof)

Edelgard Bulmahn

Ursula Burchardt

Hans Büttner (Ingolstadt)

Wolf-Michael Catenhusen

Carl Ewen

Elke Ferner

Lothar Fischer (Homburg)

Dr. Peter Glotz

Klaus Hasenfratz

Reinhold Hiller (Lübeck)

Lothar Ibrügger

Ilse Janz

Dr. Ulrich Janzen

Susanne Kastner

Walter Kolbow

Volkmar Kretkowski

Uwe Lambinus

Robert Leidinger

Ulrike Mascher

Heide Mattscheck

Siegmar Mosdorf

Albrecht Müller (Pleisweiler)

Rudolf Müller (Schweinfurt)

Dr. Rolf Niese

Dr. Helga Otto

Dr. Martin Pfaff

Siegfried Scheffler

Otto Schily

Horst Schmidbauer (Nürnberg)

Ursula Schmidt (Aachen)

Renate Schmidt (Nürnberg)

Dr. Rudolf Schöfberger

Bodo Seidenthal

Erika Simm

Dr. Sigrid Skarpelis-Sperk

Ludwig Stiegler

Uta Titze

Günter Verheugen

Dr. Axel Wernitz

Dr. Margrit Wetzel

Hermann Wimmer (Neuötting)

Dr. Hans de With

Berthold Wittich

Verena Wohlleben

Hanna Wolf

Dr. Peter Struck

Hans-Ulrich Klose und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75

ISSN 0722-8333