

Antwort
der Bundesregierung

auf die 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, Siegmars 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 Wetzels, Hermann Wimmer (Neuötting), Dr. Hans de With, Berthold Wittich, Verena Wohlleben, Hanna Wolf, Dr. Peter Struck, Hans-Ulrich Klose und der Fraktion der SPD

— Drucksache 12/2301 —

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

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 8. Mai 1992 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

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.

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?

Untersuchungen zum Tagesfahrlicht (TFL) liegen der Bundesregierung aus den USA und Kanada sowie aus den skandinavischen Ländern vor. Sie waren Gegenstand einer Analyse der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

Die Untersuchungen kommen zu unterschiedlichen Ergebnissen. So können aus den amerikanischen und kanadischen Forschungsergebnissen wegen deren methodologischen Ansatzes (Stichproben, Flottenversuche) z. B. nur tendenzielle Schlußfolgerungen gezogen werden.

In der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) besteht Einigkeit darüber, daß die Ergebnisse der skandinavischen Untersuchungen nicht unmittelbar auf die übrigen europäischen Verhältnisse übertragen werden können, um so mehr, als die schwedischen Autoren selbst die mangelnde statistische Signifikanz zu bedenken geben. Die Rückführung eines großen Teils des erzielten Effekts auf die dort lange andauernde Phase der Dämmerung ist nicht auszuschließen.

Niederländische Untersuchungen haben unter Berücksichtigung dessen die Hypothese über eine 5%ige Senkung der Unfallrate entwickelt. Auch diese Vermutungen sind weithin auf Kritik gestoßen. Ebenso sind die in den schwedischen Untersuchungen aufgezeigten Nebeneffekte auf nicht durch Licht geschützte Verkehrsteilnehmer, wie Radfahrer und Fußgänger, nicht unstrittig. Die Einwendungen haben dazu geführt, daß die Niederlande von der ursprünglich für Oktober 1990 geplanten Einführung des TFL als Rechtspflicht vorläufig absieht. Zur Klärung der tatsächlichen Auswirkungen des TFL auf die Verkehrssicherheit ist statt dessen nunmehr ein Versuch in einigen holländischen Provinzen vorgesehen.

Die genannten Untersuchungsergebnisse haben die Bundesregierung veranlaßt, die Einführung des TFL als Verhaltensregel zu erwägen. Sie muß jedoch angesichts der auch international geäußerten Zweifel davon ausgehen, daß gesicherte Erkenntnisse über das Wirkungspotential in Mitteleuropa noch ausstehen, zumal Flottenversuche in Österreich keine eindeutigen Ergebnisse erbrachten. Überdies bevorzugt sie eine europäische Lösung.

Nationale Einzelregelungen hätten die Mischung des Verkehrs von mit und ohne TFL in den europäischen Nachbarländern verkehrenden Kfz zur Folge, was erwartete Sicherheitsvorteile in Frage stellen würde. Aus diesem Grund hatte auch die BAST eine Einführung des TFL als Empfehlung nicht befürwortet.

Die Bundesregierung erachtet die weitere Erhärtung der wissenschaftlichen Hypothesen auch zur Stärkung der Argumentationsbasis für erforderlich, weil bei Kraftfahrzeugführern allgemein die Akzeptanz von TFL bei weitem nicht so ausgeprägt scheint wie bei Motorradfahrern.

Sie beabsichtigt deshalb, auch die Ergebnisse des von einer internationalen Expertengruppe begleiteten holländischen Großversuches ihrer Entscheidung zum TFL zugrunde zu legen. Eine vorzeitig deutsche Regelung würde im übrigen die Verfügbarkeit von Vergleichszahlen für den holländischen Versuch erschweren und seine Ergebnisse u. U. verfälschen. Die wissenschaftliche Unanfechtbarkeit jedoch ist eine Mindestbedingung, um auch in anderen Nachbarländern die Bereitschaft zur Einführung von TFL zu fördern.

2. Welche Forschungsprojekte hat die Bundesregierung bisher selbst in Auftrag gegeben?

In welchen Bereichen besteht noch weiterer Forschungsbedarf?

Die Bundesregierung beauftragte die Bundesanstalt für Straßenwesen, die internationalen Erfahrungen in einer Literaturstudie auszuwerten. Außerdem ist die BAST beauftragt, in der den holländischen Großversuch wissenschaftlich begleitenden internationalen Expertengruppe mitzuwirken.

Eigene Untersuchungen werden wegen der angestrebten europäischen Lösung und des zu erwartenden holländischen Versuches nicht erwogen.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Stellungnahme der Bundesanstalt für Straßenwesen von 1990?

Siehe Antwort zu Frage 1.

4. Bis zu welchem Zeitpunkt ist mit einer Entscheidung der Bundesregierung über die Einführung eines TFL-Gebotes zu rechnen?

Die Bundesregierung beabsichtigt, erst nach Vorlage der Ergebnisse der holländischen Untersuchungen über die Einführung von TFL zu entscheiden. Der Zeitrahmen hängt von der zur Durchführung des Versuches erforderlichen Entscheidung des Parlamentes der Niederlande ab. Sie wird noch im Mai dieses Jahres erwartet.

5. Welche Auswirkungen auf das Unfallgeschehen hatte die Einführung einer Pflicht zum Fahren mit Abblendlicht 1988 bei motorisierten Zweirädern?

Der Bundesregierung liegen dazu keine Zahlen vor.

6. Welche Auswirkungen auf das Unfallgeschehen erwartet die Bundesregierung bei einer Einführung eines TFL-Gebotes?

Die Bundesregierung kann anhand der ihr vorliegenden Untersuchungen keine sicheren Prognosen über die Auswirkungen des TFL auf das Unfallgeschehen treffen.

Wie in der Antwort zu Frage 1 dargelegt, sind die internationalen Untersuchungen nicht unmittelbar auf hiesige Verhältnisse übertragbar. Versuche einer Umrechnung sind, wie ausgeführt, auf breite Kritik gestoßen. Zur Bewertung des Einflusses auf die Verkehrssicherheit sind deshalb die Ergebnisse des holländischen Versuches abzuwarten.

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?

Die BASt kommt in ihrer Studie von 1989 zu der Schlußfolgerung, daß die Einführung von TFL die Erkennbarkeit des Fahrzeugverkehrs für den langsamen Verkehr (Radfahrer und Fußgänger) erhöht, gleichzeitig führt sie aus, daß wesentliche Beeinträchtigungen für seine eigene Auffälligkeit nicht auftreten.

Diese Hypothesen sind entsprechenden Untersuchungen aus den Niederlanden und Schweden entnommen und werden von der Bundesregierung als Tendenzaussage gewertet. Die ausschließlich positiven Folgen für den langsamen Verkehr sind in der vorliegenden wissenschaftlichen Literatur nicht unstrittig. So bestehen insbesondere unterschiedliche Auffassungen über den Grad der Beeinträchtigung der Auffälligkeit der Fußgänger und Radfahrer. Ebenso wird befürchtet, mit der Erhöhung der Auffälligkeit des schnellen Verkehrs in der Praxis das Gebot zur Vorsicht und Rücksicht im Straßenverkehr ungleichmäßig dem schwächeren Verkehrsteilnehmer aufzuerlegen.

Eine allseitige wissenschaftliche Unterlegung erwartet die Bundesregierung auch für diesen Teilaspekt vom holländischen Großversuch.

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?

Deutsche Untersuchungen über die Auswirkung des TFL auf den Kraftstoffverbrauch liegen nicht vor. In Analogie zu den Berechnungen in den USA kann, bezogen auf den deutschen Fahrzeugtypbestand, von einem Mehrverbrauch in Höhe von etwa 0,11 l pro 100 km ausgegangen werden.

Zu a)

Die durchschnittliche jährliche Fahrleistung eines Pkw von 13 100 km vorausgesetzt, ergibt sich bei Verwendung des Abblendlichts ein Kraftstoffmehrverbrauch von etwa 14,4 l pro Jahr. Nimmt man großzügig an, daß bereits heute die Hälfte der Fahrleistungen unter Verwendung von Abblendlicht bei Nacht oder schlechter Sicht erbracht werden, würde sich der Mehrverbrauch durch die Einführung von TFL auf etwa 7,2 l im Jahr reduzieren.

Zu b)

Wegen einer noch unzureichenden neueren Datenbasis, insbesondere über den Fahrzeugbestand, die Fahrleistungen und die Höhe des Schadstoffausstoßes in den neuen Bundesländern, ist hinsichtlich der bundesweiten Auswirkungen nur eine grobe Abschätzung möglich; sie ergibt einen Mehrverbrauch von ca. 288 Mio. l Kraftstoff. Der zusätzliche CO₂-Ausstoß würde danach etwa 690 000 t betragen; dies entspricht 0,43 % des durch den Straßenverkehr emittierten CO₂.

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 Zulieferindustrie sind der Bundesregierung bekannt?

Die Bundesregierung strebt auch in technischer Hinsicht eine mit den europäischen Nachbarländern abgestimmte Regelung an. Bei unterschiedlichen technischen Lösungen wären wegen der divergierenden Lichtintensität angesichts der zunehmenden Internationalisierung des Verkehrs eher negative Folgen für die Verkehrssicherheit zu befürchten.

Bestrebungen der deutschen Automobil- und Zulieferindustrie sind der Bundesregierung nicht bekannt.

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

Bei Neufahrzeugen belaufen sich die Kosten für die Ausrüstung vorhandener Scheinwerfer mit speziellen TFL-Glühlampen auf etwa 10 bis 20 DM. Für gegenwärtig im Verkehr befindliche Kraftfahrzeuge kann eine Umrüstung wegen entgegenstehender internationaler Bestimmungen (EG, ECE) nicht erfolgen. Die Kosten für die Nachrüstung mit zusätzlichen TFL-Scheinwerfern (ähnlich Nebelscheinwerfern) betragen 50 bis 100 DM zuzüglich Montage.

Erhöhte Mehrkosten für Glühlampenausfall und stärkere Belastung der Batterie sowie der Lichtmaschine sind gegenwärtig nicht quantifizierbar.

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

Der Einbau sog. Dämmerlichtschalter wurde vor einigen Jahren im Sinne der Automatisierung des Einschaltens der Beleuchtung bei Dämmerung erwogen, wegen der Schwierigkeiten bei deren Definierung aber im internationalen Expertenkreis verworfen. Auch bei dieser technischen Lösung liegt die Verantwortung letztlich beim Fahrzeugführer, so daß die erstrebte Neutralisierung des subjektiven Einflusses nicht erreicht werden kann.

