

## Sicherer fahren mit Licht am Tag

*Vortrag Enquête des Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien, 10 November 1993*

D-93-13

J.L. Lindeijer

Leidschendam, 1993

Forschungsgesellschaft für Verkehrssicherheit SWOV, Niederlande

**SWOV Institute for Road Safety Research**  
**P.O. Box 170**  
**2260 AD Leidschendam**  
**The Netherlands**  
**Telephone 31703209323**  
**Telefax 31703201261**

# Sicherer fahren mit Licht am Tag

## Zusammenfassung

Der Verkehrsminister der Niederlande hat im Herbst 1992 beschlossen, das Fahren mit Licht am Tag auf freiwilliger Basis anzuregen. Auch 1993 wurden diese Aktionen im Frühjahr und Herbst wiederholt. Meinungsumfragen im Jahre 1991 und 1992 haben ergeben:

- Viele Menschen haben mehr als einmal selbst erlebt, daß sie ein Auto tagsüber nicht oder zu spät gesehen haben. Doch wird diese Erfahrung bei weitem nicht immer als gefährlich erkannt. Gründe: das "zu spät Sehen" wird oft nicht als wichtigste und/oder einzige Ursache für einen Unfall angesehen.
- Je mehr Menschen mit Licht am Tag fahren, desto positiver wird dieses Verhalten auf die Verkehrssicherheit eingeschätzt. Das gilt sowohl für Niederländer wie auch Dänen.
- Es besteht eine Beziehung zwischen Lebensalter, der psychologischen Einstellung zum Tagesfahrlicht und der Haltung auch jetzt schon mit Licht am Tag zu fahren. Wer jünger ist als 50 Jahre und tagsüber immer mit Licht fährt, ist eher zur Mitarbeit bereit, sowohl auf freiwilliger Basis als auch obligatorisch.
- Ungefähr die Hälfte der Befragten findet, daß die Regierung das Fahren mit Licht am Tag zur Pflicht machen sollte. Unter diese Gruppe sind verhältnismäßig mehr Rad- als Autofahrer.

Objektive Messungen auf der Straße machen außerdem deutlich, daß die Bereitwilligkeit erheblich geringer ist als die Erwartungen, die aus den Meinungsumfragen hervorgehen. Mit Licht am Tag wird mehr im Norden und Osten der Niederlande gefahren als im Westen und Süden, mehr auf Landstraßen (vor allem auf Autobahnen und in Poldergebieten) als in der Stadt und mehr bei trübem Wetter als bei Sonnenschein.

Unter der Bedingung, daß jeder mit Licht am Tag fährt, hat sich auf Grund neuer Untersuchungsergebnisse ein positiver Zusammenhang ergeben zwischen dem Effekt auf die Verkehrssicherheit durch Fahren mit Licht am Tag und dem Breitengrad: je ferner vom Äquator, desto größer die Wirkung.

Diese Ermittlungen führen zu dem Schluß, daß ein optimaler Effekt auf die Verkehrssicherheit (in den Niederlanden) allein dadurch erzielt werden kann, wenn fahren mit Licht am Tag in absehbarer Zeit zur Pflicht werden wird.

# Vortrag

## Einleitung

Als Mitarbeiterin der Forschungsgesellschaft für Verkehrssicherheit - abgekürzt SWOV - in den Niederlanden ist eine meiner Aufgaben die Untersuchung darüber, wie sich das Einschalten von Fahrlicht am Tag auf die Verkehrssicherheit in den Niederlanden und vielleicht in den Benelux-Ländern auswirkt. Das Kuratorium für Verkehrssicherheit in Wien hat mich nun eingeladen, Sie über die Bereitswilligkeit für fñhren mit Licht am Tag in den Niederlanden zu unterrichten.

Das möchte ich nach folgendem Schema tun:

- Zuerst berichte ich kurz über die derzeitige Situation in den Niederlanden.
- Danach werde ich an Hand von Meinungsumfragen in Dänemark und in den Niederlanden nachweisen, dass Menschen positiver auf Fahrlicht am Tag reagieren, wenn sie eigenen Erfahrungen damit gemacht haben. Aber, dass Menschen positiver reagieren bedeutet nicht, dass sie jederzeit mit Licht fahren.
- Am Ende meines Vortrags werde ich Sie Kurz erklären warum ich auf meiner Meinung bestehe, dass es ein Vorteil sein wäre wenn bei uns dass Tagesfahrlicht in absehbarer Zeit zur Pflicht gestellt wird.

## Niederlande

Noch immer gilt dass viele Autofahrer und Politiker in den Niederlanden erst richtig überzeugt sein wollen über die Wirkung von Tagesfahrlicht auf die Verkehrssicherheit, bevor das jeder es freiwillig akzeptieren will mit Tagesfahrlicht zu fahren, also, auch bei hellem Sonnenschein. Deswegen gilt der Beschluss unseres Verkehrsministers, das Fahren mit Licht am Tag, vorläufig auf freiwilliger Basis durchzuführen, und zwar mit Hilfe nationaler Aufklärungskampagnen. Diese Kampagnen wurden im Herbst 1992 begonnen und sind in Frühjahr und Herbst 1993 wiederholt worden. Je nach Erfolg dieser Versuche kann es eines Tages in den Niederlanden Pflicht sein, auch am Tag mit Licht zu fahren.

## Meinungsbildung:

Ende des Jahres 1991 und 1992 wurde in den Niederlanden die Meinungen über Tagesfahrlicht untersucht. Nach Möglichkeit wurden dabei dieselben Fragen gestellt.

Wie ich schon sagte, wurden ab Oktober 1992 zeitweise nationale Aufklärungsaktionen durchgeführt, um die Beteiligung anzuregen. Obwohl es mit der Umstellung der Autofahrer auf Tagesfahrlicht nur langsam voran geht, scheint doch der Einfluss davon auf die öffentliche Meinung positiv zu sein.

Wie die öffentliche Meinung sich verschiebt, möchte ich mit folgende Zahlen verdeutlichen.

Unter anderem konnten die Befragten frei ihre Meinung äussern über die Vor- und Nachteile von Tagesfahrlicht.

Diese Statistik lässt eine Reihe interessanter Veränderungen erkennen, wie Sie vielleicht bemerkt haben.

Untersuchung: Niederlande, Oktober 1991 und 1992.

	1991	1992	
		In der Stadt	Auf dem Land
<i>Vorteile</i>			
Bessere Sichtverhältnisse bei schlechtem Wetter	<b>53%</b>	19%	27%
Erhöhte Sicherheit durch besserer Erkennen	32%	<b>50%</b>	<b>60%</b>
<i>Nachteile</i>			
Optische Unruhe im Strassenbild Rad-/Motorfahrer und Fussgänger fallen weniger auf	12%	<b>32%</b>	<b>29%</b>
Kein eindeutiger Effekt	20%	<b>7%</b>	<b>5%</b>
Höhere Kosten	5%	14%	11%
Nicht umweltfreundlich	12%	14%	15%
	1%	2%	2%

Copyright: MarketResponse

*Erstens:* Im Jahre 1991 wurden die Vorteile vor allem mit schlechten Wetter- und Lichtverhältnissen in Verbindung gebracht, wobei viele Autofahrer nur unter diesem Umständen das Fahrlicht anschalten.

1992 Dagegen hat deutlich die Einsicht gewonnen, dass Fahrlicht die Autos besser markiert und damit das allgemeine Sicherheitsgefühl erhöht, sowohl in der Stadt wie auf dem Land.

Eine Erklärung dafür kann sein: je mehr Menschen mit Licht am Tag fahren, desto positiver wird dieses Verhalten auf die Verkehrssicherheit eingeschätzt.

*Zweitens:* Schon 1991 hat mehr als die Hälfte der Befragten sich dafür ausgesprochen, dass Tagesfahrlicht nicht eine persönliche Entscheidung sein sollte, sondern gesetzlich vorgeschrieben wird.

Wie Sie sehen können wird häufig der Einwand laut, dass Fahrzeuge mit Licht das Strassenbild insgesamt unruhiger erscheinen lassen.

Da bei freiwilliger Beteiligung jeder machen kann, was er will, dürfte das tatsächlich der Fall sein.

Vielleicht ist das auch eine Erklärung dafür, warum verhältnismässig im Jahre 1992 mehr Rad- als Autofahrer eine Initiative vom Staat wünschen.

*Drittens:* Eine wichtige Veränderung hat sich auch bei der Ansicht ergeben, Rad-, Motorradfahrer und Fussgänger wären benachteiligt, wenn der Schnellverkehr am Tag Licht führt.

Das meinten 1991 noch 20% der Befragten, 1992 waren es kaum mehr als 5%.

In November 1991 wurden auf Antrag unseres Verkehrsministers auch in Dänemark die Meinungen über Tagesfahrlicht untersucht. Nach Möglichkeit sind dabei dieselben Fragen vorgelegt wie in den Niederlanden.

Sicher ist es auch für Sie wesentlich, wie sich die öffentliche Meinung in Dänemark geändert hat in Bezug auf das Tagesfahrlicht nach einem Jahr gesetzlicher Pflicht und im Vergleich mit freiwilliger Reaktion bei uns in Bezug auf eine Verpflichtungsmöglichkeit.

*Meinungsumfrage: Dänemark und Niederlande / November 1991*

	Dänemark Vor der gesetzlichen Verpflichtung 1991	Niederlande Verpflichtungs- möglichkeit 1991
Befürworter	50%	58%
Gegner	27%	22%
Keine Meinung	23%	20%

Copy-right MarketResponse

Vor der gesetzlichen Verpflichtung fuhren in Dänemark ungefähr 20% der Autofahrer mit Licht am Tag. Das Fahrverhalten ist ungefähr vergleichbar mit dem Fahrverhalten in der Niederlanden Ende 1991.

Interessant in diesem Zusammenhang ist, dass die Verteilung der Befürworter und Gegner in Dänemark und Holland auch etwa vergleichbar sind.

*Meinungsumfrage: Dänemark / November 1991*

	Dänemark Vor der gesetzlichen Verpflichtung 1990	Nach einem Jahr gesetzlicher Verpflichtung 1991
Befürworter	50%	81%
Gegner	27%	13%
Keine Meinung	23%	6%

Copyright: MarketResponse

Direkt nach Inkrafttreten des Gesetzes in Dänemark in Oktober 1990 haben über 95% der Autofahrer das Fahrlicht akzeptiert.

Wie Sie sehen, hat die Zahl der Befürworter stark zugenommen. Auch diese Ergebnisse sind ein Hinweis darauf, dass man eindeutig positiver über Tagesfahrlicht denkt, wenn man sich erst daran gewöhnt hat. Die steigende Zahl der Befürworter kommt vor allem aus den Reihen der Radfahrer und Fussgänger.

Interessant in diesem Zusammenhang ist, dass nach Untersuchung dänischer Sachverständiger die hohe Einschaltquote keine Folge polizeilicher Massnahmen ist.

Für Aufklärungsaktionen sind zum besseren Verständnis folgende Punkte hilfreich:

- Die meisten befragten Auto- und Radfahrer hatten schon die Erfahrung gemacht, dass sie ein Auto nicht oder zu spät bemerkt hatten (vor allem tagsüber in der Stadt). Beinahe jeder konnte sich vorstellen dass ihm das im Zukunft wieder passieren kann. Darüber hinaus sieht man ein, dass eine solche Situation gefährlich ist. Doch wird das bei weitem nicht als Unfallrisico erkannt. Einer der Gründe dafür ist: Andere Verkehrssünden, wie zum Beispiel: zu schnelles Fahren und/oder Verstösse gegen die Regeln werden als weit aus gefährlicher eingeschätzt. Gerade darum muss immer wieder darauf hingewiesen werden, dass Tagesfahrlicht in solchem Situationen ein ganz wichtiges Vorbeugungsmittel sein kann.

- Weiterhin lassen die Ergebnisse der Meinungsumfragen Zusammenhänge erkennen zwischen Lebensalter und der psychologische Einstellung zu Tagesfahrlicht. Wer jünger als 50 ist, zeigt sich eher zur Mitwirkung bereit, sowohl auf freiwilliger Basis als auch bei gesetzlicher Regelung. Die Aufklärung sollte sich daher vor allem an ältere Verkehrsteilnehmer richten.

Dass Menschen positiver reagieren bedeutet aber nicht, dass sie jederzeit mit Licht fahren. Dazu möchte ich folgenden Zahlen vorlegen.

Beim Fahrverhalten lassen sich regionale Unterschiede erkennen, wie aus der folgende Tabelle ersichtlich ist.

Die Zahlen für Juni oder Mai hätten etwas anders ausgesehen, doch wären die Unterschiede, relativ gleich geblieben.

*Prozentualer Anteil der Autos mit Fahrlicht im Juli, nach Landesteilen der Niederlanden gegliedert (12 Uhr mittags, bei hellem Sonnenschein)*

	1990	1991	1992	1993
Norden	9	13	17	28
Osten	7	7	13	28
Westen	4	5	9	12
Süden	4	4	5	10

Copyright: SWOV

*Prozentualer Anteil der Autos mit Fahrlicht im Juli, im Ortsverkehr und auf dem Land (12 Uhr mittags, bei hellem Sonnenschein)*

	1990	1991	1992	1993
Im Ortsverkehr	4	5	7	13
Auf dem Land	6	9	13	18

Copyright: SWOV

Es handelt hier um den prozentualen Anteil der Autos mit Fahrlicht, sowohl nach Landesteilen der Niederlande als nach Ortsverkehr und auf dem Land gegliedert, im Juli, um 12 Uhr mittags, bei hellem Sonnenschein.

Im allgemeinen kann man sagen, dass im Norden und Osten mehr mit Licht am Tag gefahren wird als in Westen und Süden. Eine Erklärung dafür ist vielleicht folgendes: in Holland fahren schon lange viele Autofahrer mit Licht am Tag im Poldergebiet und in Gebieten mit viel Baumbestand. Und wie Sie schon ahnen, im Norden gibt es sehr viele Polder, und im Osten ist unser Land am meisten bewaldet.

Beachten Sie bitte auch, dass die Bedeutung guter Sichtverhältnisse im Laufe des Jahres eine immer geringere Rolle spielt.

Ich möchte mit Folgendem meinen Vortrag abschliessen:

Wir wissen schon auf Grund theoretischer Erkenntnisse, dass ein optimaler Effekt auf die Verkehrssicherheit nur erreicht werden kann, wenn alle Autofahrer mit Licht am Tag fahren.

Ausserdem bestätigen neue Untersuchungen aus Dänemark und der kanadischen Provinz Saskatchewan unsere Meinung, dass die Zahl der Tagesunfälle in unserer Breite um etwa 10% gesenkt werden könnte, wenn jeder am Tag mit Licht fährt.

Noch kann ich den Einfluss von Tagesfahrlicht auf die Verkehrssicherheit nicht an Hand einer Unfallstudie in den Niederlanden beweisen. Doch hoffe ich mit meinen Ausführungen deutlich gemacht zu haben, dass allein schon die Erfahrung damit ein höheres Sicherheitsgefühl vermittelt und zwar bei allen Verkehrsteilnehmern. Aber, wie Sie selbst gesehen haben, bedeutet ein höheres Sicherheitsgefühl nicht, dass zum Beispiel alle Autofahrer das Fahren mit Licht am Tag auch bei hellem Sonnenschein akzeptieren.

Meine Meinung ist und bleibt daher auch, dass es für unser Land ein Vorteil sein wird, wenn Tagesfahrlicht in absehbarer Zeit gesetzlich eingeführt wird.