

1885/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1911/J-NR/1997, betreffend Werbekampagne "Lichtfahrer sind sichtbarer", die die Abgeordneten Kopf, Kukacka und Kollegen am 30. Jänner 1997 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1. Durch welche Studien wird die erhöhte Sicherheit durch "Fahren mit Licht am Tag" belegt?

Antwort:

Durch folgende Studien wird die erhöhte Sicherheit durch "Fahren mit Licht am Tag" belegt:

- o Automobile running lights; M.J. Allen und J.R. Clark (USA)
- o Accident Experience with Parking Lights as Running Lights; E.J. Cantilli (USA)
- o Daylight "Lights-On" Plan by Port of New York Authority; E.J. Cantilli (USA)
- o The effects on accidents of compulsory use of running lights during daylight in Sweden K. Andersson, G. Nilsson (SW)
- o Effekt pa trafikolyckor av rekommenderad och pakallad användning av varsellju i Finland, K. Andersson., G. Nilsson, M. Salusjärvi (FL)
- o The potential of Daytime Running Lights as a vehicle Collission Countermeasure, D.A. Attwood (CAN)

- o Huomiovalot vähensivat onnettomuuksia; M. Salusjärvi (FL)
 - o Fleet Experience with Daylight Running Lights in the United States; H. Stein (USA)
 - o The effect of Daytime Running Lights on crashes between two vehicles in Saskatchewan: a Study of a government fleet; G. Sparks, R.D. Neudorf, A.E. Smith, K.R. Wapman, P.L. Zador (CAN)
 - o The effects on accidents of compulsory use of Daytime Running Lights for cars in Norway; R. Elvik (NOR)
 - o Daytime Running Lights: Experience with compulsory use in Denmark; L.K. Hansen (DK)
 - o Fahren mit Licht- auch am Tag, Kuratorium für Verkehrssicherheit-Institut für Verkehrstechnik und Unfallstatistik
 - o An analysis of the use of daytime running lights in the CVA fleet in Saskatchewan, G.A. Sparks, R.D. Neudorf, A.E. Smith (CAN)
 - o Ef Ticiency of day time running lights-experience in Poland, A. Zielinska (POL)
 - o Effectiveness of Daytime Running Lights in Canada; H. Arora, D. Collard, G. Robbins, E.R. Welboume, J.G. White (CAN)
 - o Korelys - effektvurdering baseret pa uheldstal efter knap 3 ars erfaring med korelys; L.K. Hansen (DK)
 - o Changes of the DRL-regulations and their effect on traffic safety in Hungary P. Hollö (HUN)
 - o The current status of automobile running lights; M.J. Allen (USA)
 - o Running light questionnaire; M.J. Allen (USA)
 - o Annotated review of recent DRL results since 1991 ; M.J. Koomstra (NL)
 - o Day time running lights: Ist safety revisited; M.J. Koomstra (NL)
2. u. 3. Das Kuratorium für Verkehrssicherheit beruft sich in seiner Argumentation für die Verwendung von Licht am Tag auf 17 einschlägige Studien. Sind dem Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst diese Studien bekannt, wie heißen diese, und wurden sie von Fachleuten des BMWVK in Hinblick auf ihre statistische Signifikanz und Relevanz und ihre wissenschaftliche Validität geprüft?
- Hat sich das Ressort bei der Überprüfung dieser angesprochenen Studien außenstehender Institutionen oder Wissenschaftler bedient, und wenn ja,

welche Institutionen oder Personen haben eine derartige Prüfung durchgeführt?

Antwort:

Diese Studien sind dem BMWV bekannt. Es wurde festgestellt, daß isoliert betrachtet, nicht jede dieser Einzelstudien allen Kriterien gerecht wird. Es ist jedoch festzuhalten, daß es sich um 17 auf zahlreichen internationalen Fachtagungen und Kongressen präsentierten bzw. in einschlägigen Fachpublikationen veröffentlichten Forschungsarbeiten handelt, deren Aussagen und Ergebnisse klar die einheitliche Tendenz einer positiven Wirkung des Fahrens mit Licht am Tag auf die Unfallbilanz aufweisen, obwohl die Studien unabhängig voneinander in Auftrag gegeben und erstellt wurden. Es besteht daher keine Veranlassung, die statistische Zuverlässigkeit dieser umfassenden internationalen Forschungsarbeiten in ihrer Gesamtheit fachlich in Frage zu stellen.

Es ist zudem zu bedenken, daß es sich beim Vorhaben "Fahren mit Licht am Tag" um eine Verkehrssicherheitsmaßnahme im Unfalltypenbereich von Mehrfachunfällen (z.B. "Überholunfall-Frontalkollision", "Linksabbiegeunfall" und "rechtwinkelige Kollision") handelt, bei dem das Reduzierungspotential in Anzahl und Schweregrad der Unfälle selbst unter Berücksichtigung anderer Unsicherheitsfaktoren bei der Unfallursachenzuordnung beträchtlich ist. Auf Österreichs Straßen sterben die meisten Menschen noch immer bei Zusammenstößen von Kraftfahrzeugen. Wenn wir eine Beeinflussung des Unfallgeschehens anstreben, kommen wir um die Setzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen bei diesen Mehrfachunfällen nicht herum.

4. Bei welchen der Studien, die die angebliche Erhöhung der Verkehrssicherheit belegen, sind die Ergebnisse statistisch signifikant?

Antwort:

Statistisch signifikant sind beispielsweise die Ergebnisse der Studien

- Effectiveness of Daytime Running Lights in Canada; H. Arora, D. Collard, G. Robbins, E.R. Welbourne, J.G. White (CAN)
- 'The effect of Daytime Running Lights on crashes between two vehicles in Saskatchewan: a Study of a government fleet, G. Sparks, RD. Neudorf, A.E. Smith, K.R. Wapman, P.L. Zador (CAN),
- Changes of the DRL-regulations and their effect on traffic safety in Hungary P. Hollo (HUN)

5. Bei welchen der Studien, die die angebliche Erhöhung der Verkehrssicherheit belegen, ist die für statistisch gesicherte Aussagen notwendige Bedingung der Repräsentativität gegeben?

Antwort:

Bei den Studien handelt es sich überwiegend um Vollerhebungen, sodaß sich die Frage ihrer Repräsentativität nicht stellt. Aufgrund des Umstands, daß es sich bei einigen anderen Studien um einzelstaatliche Forschungsarbeiten handelt, stützen sich diese, gerechnet auf einzelne, für das "Fahren mit Licht am Tag" relevante, Unfalltypen naturgemäß auf ein reduziertes Zahlenmaterial. Gerade deshalb erscheint ein über zwei Jahre angelegter Großversuch, der über diese Zeitspanne eine Fülle an Datenmaterial fördern würde, sinnvoll.

6. u. 7. Ist es richtig, daß wie die APA am 11. Dezember 1996 berichtet, die Werbekampagne "Lichtfahrer sind sichtbar" anstatt des Großversuchs "Fahren mit Licht am Tag" erfolgt, da die Verwendung von Licht, wie die APA weiter meldet, forthin auf freiwilliger Basis erfolgen soll?

Wird die Werbekampagne "Lichtfahrer sind sichtbar" wissenschaftlich begleitet?

Antwort:

Die Werbekampagne "Lichtfahrer sind sichtbar" wurde dem Großversuch vorgezogen und stellt eine bewußtseinsbildende Maßnahme dar. Mit dieser Aktion sollen die Autofahrer darauf hingewiesen werden, daß Fahren mit Licht am Tag ihrer eigenen Sicherheit dient, weil die KFZ-Lenker früher und besser wahrgenommen werden. Diese Verkehrssicherheitskampagne ist keine Verordnung von oben, sondern ist ein freiwilliges Angebot an alle Autofahrer, für ihre eigene Sicherheit das Licht einzuschalten. Die Werbekampagne wird durch wissenschaftliche Untersuchungen begleitet.

8. u. 9. Welches Institut bzw. welche(r) Wissenschaftler werden/wird diese Untersuchung durchführen?

Wie sieht der Forschungs- bzw. Erkenntnisansatz dieser Untersuchung aus?

Antwort:

Zur Begleitung der Verkehrssicherheitskampagne werden folgende Untersuchungen durchgeführt.

1) Kuratorium für Verkehrssicherheit:

Erhebung der Lichteinschaltquote

Um die notwendigen Grunddaten zu erhalten, ist neben der Analyse des Unfallgeschehens eine Erhebung der Lichteinschaltquoten an verschiedenen repräsentativen Erhebungsstellen im gesamten Bundesgebiet unabdingbar. Diese Zahlen bilden eine wesentliche Grundlage für die Analyse und Interpretation der Unfallzahlen.

Um den Trend feststellen zu können, wird im Vorfeld an fixierten Erhebungsstellen (Autobahn/Schnellstraße, Bundesstraße, Landesstraße, Freiland und Ortsgebiet getrennt) eine Ist-Erhebung durchgeführt. Weiters sollen die einzelnen Fahrzeugarten (Pkw, Lkw, Busse) getrennt erhoben werden. Durch diese Vorgaben bzw. Verwendung eines dafür erstellten Formblattes ist eine österreichweite Gleichartigkeit der Erhebungen gewährleistet. Nach Beginn der Kampagne sind jeweils vier Meßzyklen pro Jahr vorgesehen. Im Vorher-Nachher-Vergleich soll eine Trendentwicklung dargestellt werden, die auch als Bezugsgröße für eine Unfallanalyse herangezogen werden kann.

2) Univ.-Prof Dipl.-Ing. Dr. Ernst Pflieger, Universität für Bodenkultur, Institut für Verkehrswesen:

Untersuchung von Sehdefiziten bei unfallbeteiligten Lenkern einspuriger Fahrzeuge, Radfahrer und Fußgänger. Lichttechnische Analysen, Unfallrekonstruktion und Unfallsimulation ausgewählter Unfallereignisse

Mit dieser Untersuchung sollen die Auswirkungen für die beteiligten Lenker einspuriger Fahrzeuge, Radfahrer und Fußgänger interdisziplinär analysiert werden. Durch die lichttechnische Untersuchung konkreter Unfallereignisse, genaue Rekonstruktion der Unfallabläufe und mittels Unfallsimulationen soll offengelegt werden, inwieweit für diese Beteiligtegruppen positive oder auch negative Wechselwirkungen gegeben sind.

Die interfakultative Bearbeitung soll eine möglichst hohe Aufklärung aller sehphysiologischen und unfalltechnischen Einflußgrößen sicherstellen.

3) Univ.-Prof Dipl.- Ing. Ernst Pflieger, Universität für Bodenkultur, Institut für Verkehrswesen-Untersuchung der Personenschadenunfälle (wissenschaftliche Strukturanalyse des Unfallgeschehens auf Grundlage der Unfalldatentypenforschung nach relevanten Einflußgrößen)

Das Fahren mit Licht am Tag soll hinsichtlich der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit einer wissenschaftlichen Begleituntersuchung unterzogen werden.

Ziele dieser Forschungsarbeit sind die objektive, fachliche Aufbereitung, Analyse und Diskussion wichtiger Einflußgrößen auf das Unfallgeschehen im Zusammenhang mit "Fahren mit Licht am Tag".

10. Wann soll diese Untersuchung durchgeführt werden und wann sind die Ergebnisse zu erwarten?

Antwort:

Die Untersuchungen wurden bereits beauftragt. Die Ergebnisse liegen nach Abschluß der Untersuchungen vor.

11. u. 12. Welche Kosten verursacht die Werbekampagne "Lichtfahrer sind sichtbar" insgesamt und wer trägt diese Kosten?

Ist es richtig, daß die Kosten der Werbekampagne "Lichtfahrer sind sichtbar" letztlich aus Steuergeldern getragen werden?

Antwort:

Kosten: rund 26 Millionen Schilling.

Der überwiegende Teil wird aus dem Verkehrssicherheitsfonds und somit aus den Einnahmen der Wunschkennzeichen dotiert.

13. Welche Mittel wurden in den letzten Jahren seitens des Ressorts für die Verwendung von "Licht am Tag" aufgewendet?

Antwort:

Keine.

14. Ist Ihnen bewußt, daß durch die Verwendung von Licht am Tag für alle Fahrzeuge, Bestimmungen in StVO bzw. KFG, wie beispielsweise die permanente Beleuchtungspflicht von einspurigen Kraftfahrzeugen, konterkariert werden, und beabsichtigen Sie diesbezügliche Änderungen in StVO und KFG?

Antwort:

Bereits derzeit ist es gemäß KFG nicht verboten, auch am Tag Abblendlicht zu verwenden. Von einem Widerspruch gegenüber bestehenden Gesetzen kann daher nicht gesprochen werden.

15., 16 u. Sind dem Ressort die in der Präambel dieser Anfrage angesprochenen Bedenken gegen die Verwendung von Licht am Tag bekannt?

Wie werden Sie diesen Bedenken Rechnung tragen?

Beabsichtigen Sie, wissenschaftliche Untersuchungen im Hinblick auf diese Bedenken in Auftrag zu geben?

Antwort:

Diese Bedenken sind bekannt. Deswegen sollen auch begleitende Untersuchungen durchgeführt werden, um überprüfen zu können, ob diese Bedenken sachlich fundiert sind.

18. In einem Inserat in der Zeitschrift News (Nr. 3) vom 16. Jänner 1997 wird angeführt, daß es "durch Fahren mit Licht am Tag" in Österreich laut Meinung von Experten 35 bis 45 Verkehrstote und 800 bis 2.000 Verletzte pro Jahr weniger geben würde. Um welche Experten handelt es sich hierbei, welche Qualifikationen (Studienrichtung, Institutsangehörigkeit, wissenschaftliche Publikationen etc.) weisen diese Experten auf und wie kommen die Experten auf diese Zahlen?

Antwort:

Lars Klit Hansen, "Danish Council of Road Safety Research", Kopenhagen, Researcher for heavy vehicles;

Rune Elvik, Institute of Transport Economics, Oslo, Chief research officer,

Peter Hollo, "Institute for Transport Sciences". (KTI), Budapest, Scientific counsellor;

Markku Salusjärvi, "Straßen-, und Verkehrslaboratorium des Technischen Forschungszentrums von Finnland", Oslo, Head of Institute,
M.J. Koorstra, "SWOV-Institute for Road Safety Research", Amsterdam, Head of Institute,
Erwin Schrammel, "Institut für Verkehrstechnik und Unfallstatistik im Kuratorium für Verkehrssicherheit", und Technische Universität Wien, Institutsleiter;
Alexander Kaba, "Institut für Verkehrspsychologie im Kuratorium für Verkehrssicherheit", Institutsleiter,

Eine Liste der Fachpublikationen liegt dieser Beantwortung bei.

19. Weiters wird in diesem Inserat angeführt, daß in Finnland die Zahl der Unfälle bei Tageslicht durch die Verwendung von Licht am Tag um 20 % reduziert wurde. Um welche Studie handelt es sich dabei?

Antwort:

Es handelt sich um die Studie "Huomiovalot vähensivat onnettomuuksia" von Markku Salusjärvi-Technisches Forschungszentrum von Finnland (VTT), in Tie ja liikenne 6; 1977. Aus dieser Studie geht eine Senkung von Unfällen mit Mehrfachbeteiligung im Ausmaß von 21% während des Zeitraums der Einschaltpflicht (September-April) hervor. Während des Betrachtungszeitraums ergibt sich daraus eine Senkung von nicht weniger als 28%, bei Kreuzungsunfällen eine Senkung von 17%.

20. Ist Ihnen bekannt, daß die Fahrzeuge in Finnland besondere technische Einrichtungen (Tagfahrlicht) aufweisen und die Lichtverhältnisse in Finnland während des Jahres erheblich zu Österreich differieren?

Antwort:

Natürlich ist bekannt, daß die Lichtverhältnisse in Finnland in einzelnen Jahresperioden zu jenen in Österreich differieren, aber in Finnland wurde das obligatorische Fahren mit Licht am Tag nicht wegen den dort vorherrschenden Licht- und Witterungsverhältnissen eingeführt sondern weil dieses Land der Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen sehr aufgeschlossen ist. Das Finnische Verkehrsministerium empfahl die Verwendung von Tagfahrlicht bereits im Oktober 1970, bereits seit 1972 ist die Verwendung von Abblendlicht während der Winterzeit und seit 1982 auch während des Sommers obligatorisch vorgesehen.

21. Kann deshalb eine Untersuchung überhaupt repräsentative Schlußfolgerungen für Österreich zulassen?

Antwort:

Finnland weist längere Dämmerungsperioden auf als Österreich. Obwohl die Länge der Lichtverhältnisse zwischen hell und dunkel überall auf der Welt, somit auch in Finnland und Österreich, gleich ist, ergibt sich wegen der unterschiedlichen Lichtverteilung tatsächlich ein unterschiedlicher Einsparungseffekt durch die Einführung von Fahren mit Licht am Tag. Aus der von M.J. Koomstra aufgestellten Abhängigkeitsfunktion der Unfalleinsparungseffekte der Verkehrsicherheitsmaßnahme Fahren mit Licht am Tag vom geographischen Breitengrad ist jedoch klar erkennbar, daß Einsparungseffekte auch in unserem Breitengrad zu erwarten sind, auch wenn sie in ihrer Höhe nicht ganz jenen der skandinavischen Breitengrade entsprechen.

Außerdem wurde die 21% ige unfallsenkende Wirkung bei Unfällen mit Mehrfachbeteiligung in Finnland bereits bei einer Steigerung der Lichteinschaltquote von 50% auf fast 100% erzielt. Für Österreich kann schlüssig der unfallsenkende Einfluß der Steigerung der Lichteinschaltquote von einem wesentlich geringeren österreichischen Anfangswert aus (bei ca. 30%) als zumindest gleichwertig angenommen werden.

22. Meinen Sie, daß es vom wissenschaftlichen Standpunkt gesehen legitim und dem österreichischen Steuerzahler, der ja vermutlich die gegenständliche Kampagne bezahlen muß, zumutbar ist, daß mögliche Ergebnisse aus einem anderen Land, die unter anderen physikalischen Bedingungen (von Österreich stark abweichende Tag/Nachtintervalle) und mit anderen technischen Einrichtungen gewonnen wurden, ohne Adaption auf Österreich übertragen und zur propagandistischen Überzeugungsarbeit einer höchst umstrittenen verkehrspolitischen Maßnahme verwendet werden?

Antwort:

Eine Werbekampagne für eine Maßnahme, die bereits derzeit gesetzlich erlaubt ist, stellt keine "propagandistische Überzeugungsarbeit" dar. Es ist auch wissenschaftlich durchaus üblich und entspricht auch der täglichen Erfahrung, daß bereits gewonnene Erkenntnisse nutzbar gemacht werden können.

23. Gibt es seitens des Ressorts Überlegungen etwas für die bessere Sichtbarkeit der nicht lichtführenden Verkehrsteilnehmer zu tun?

Antwort:

Ja. Es wird gemeinsam mit dem Unterrichtsministerium eine Aktion vorbereitet, damit Kinder am Schulweg durch reflektierende Bekleidung besser gesehen werden können.

24. In einem der TV-Spots der Werbekampagne "Lichtfahrer sind sichtbarer" wird argumentiert, daß Murmeltiere in der Natur schwer erkennbar sind, da sie sich tarnen und über keine Beleuchtungseinrichtung verfügen. Ist diese Problematik Ihres Erachtens auch auf den (unbeleuchteten) Fußgänger oder auf das (unbeleuchtete) Kind im Straßenverkehr übertragbar und wenn ja, warum wurde auf diese Problematik in diesem TV-Spot nicht hingewiesen?

Antwort:

Nein.

25. Werden Sie die Strategie "weg vom Parlament hin zu den Lenkern" (siehe APA-Meldung Nr. 355 vom 11. Dezember 1996) auch bei anderen vom Verkehrsministerium beabsichtigten verkehrspolitischen Maßnahmen anwenden, und wenn ja, welche Mittel werden Sie dafür einsetzen?

Antwort:

Strategische Überlegungen sind einer Beantwortung nicht zugänglich.

Beilage wurde nicht gescannt !!