



WIRTSCHAFTSKAMMER

 ÖSTERREICH

 Abteilung für Verkehrspolitik
 Wirtschaftskammer Österreich

 Bundesministerium für
 Wissenschaft, Verkehr und Kunst
 Verwaltungsbereich Verkehr
 Radetzkystraße 2
 1030 Wien

 Wiedner Hauptstraße 63
 Postfach 191
 1045 Wien
 Telefon +43(1)50105-DW
 Telefax +43(1)50206-259

ENTWURF	
Zl. 42	-GE/19.96
Datum: 10. JULI 1996	
Verf. d. O. Juli 1996	

Dr. Klausyuber

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

 Zl. 179.713/3-I/7/96
 10.6.1996

Unser Zeichen, Sachbearbeiter

 Vp 25638/60/96/DI.Re/Fr
 Mag. Dipl.-Ing. Regler

Durchwahl

4000

Datum

04.07.1996

Entwurf eines Bundesgesetzes über die Durchführung des Großversuches "Fahren mit Licht am Tag"

Zum Ministerialentwurf für ein Bundesgesetz über die Durchführung des Großversuches „Fahren mit Licht am Tag“ stellt die Wirtschaftskammer Österreich fest, daß der angestrebte österreichweite Versuch keinesfalls abgelehnt wird. Da in dieser Frage die Meinungen der Experten derart divergierend sind, ist es wahrscheinlich nur durch einen wissenschaftlich begleiteten Großversuch möglich, die tatsächlichen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit festzustellen.

Die Wirtschaftskammer Österreich spricht sich aber gegen jede Strafbestimmung im gesamten Versuchszeitraum aus. Erst nach Beendigung des zweijährigen Versuches wird ja feststehen, welchen Beitrag das „Fahren mit Licht am Tag“ für die Verkehrssicherheit bringt. Somit ist die Fortführung dieser Maßnahme derzeit keinesfalls gesichert, sodaß eine Bestrafung im zweiten Versuchsjahr abgelehnt wird.

Unbeschadet der oben angeführten grundsätzlichen Erwägungen erlaubt sich die Wirtschaftskammer Österreich, nochmals verschiedene Bedenken zu wiederholen, die bereits anlässlich der Begut-

achtung der 19. KFG-Novelle vorgebracht wurden. So wurde das Fahren mit Abblendlicht für einspurige Kraftfahrzeuge nicht zuletzt deshalb verpflichtend eingeführt, damit diese Fahrzeuge sich deutlich von den anderen im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen unterscheiden (vgl. OGH 20.01.1983, 8 Ob 266/82; ZVR 1984/109). Wenn jetzt alle Kraftfahrzeuge Abblendlicht bei Tag verwenden müssen, verliert der Schutz von § 99 Abs. 5 KFG seine Bedeutung.

Für den innerstädtischen Verkehr dürfte eine Einführung des Fahrens mit Licht bei Tag kaum einen Beitrag zur Verkehrssicherheit darstellen. Gerade die schwächsten Verkehrsteilnehmer, die Fußgänger, könnten durch die Hervorhebung der Kraftfahrzeuge mit Licht leichter übersehen werden.

Weiters bedeutet das Fahren mit Abblendlicht am Tag einen erhöhten Treibstoffverbrauch und somit eine vermehrte Umweltbelastung. Dazu möchte die Wirtschaftskammer Österreich auch auf einen Bericht der Wiener Verkehrsbetriebe im Zuge eines einjährigen Versuches mit "Fahren mit Licht am Tag" hinweisen. Dieser Bericht kommt zu dem Schluß, daß diese Aktion mit erhöhten Kosten verbunden war. So waren vor allem vermehrt Glühlampenschäden aufgetreten, die in Summe zu nicht unbeträchtlichen Material- und Personalkosten geführt haben. Darüber hinaus hat sich insbesondere im innerstädtischen Betrieb durch die Belastung des Stromhaushaltes durch das Abblendlicht gezeigt, daß bei den verhältnismäßig geringen Linienfahrzeiten die Batterien nicht mehr ausreichend versorgt wurden, wodurch ein häufiger Tausch der Batterien notwendig wurde.

Im Zusammenhang mit der Fahrzeugbeleuchtung sind noch weitere Probleme erkennbar. Eines besteht darin, daß Fahrzeuglenker bei beginnender Dämmerung, aber auch bei Tunnelleinfahrten auf das Einschalten des Lichtes vergessen bzw. dies aus ihrer individuellen Betrachtung für nicht oder noch nicht notwendig halten. Weiters können Beleuchtungsfehler auftreten, meist hervorgerufen durch schadhafte Glühbirnen, wobei der Defekt vom Fahrzeuglenker

nicht sofort erkannt wird. In beiden Fällen ergibt sich ein erhöhtes Unfallrisiko. Deshalb sollten Modelle überlegt werden, wie die Elektronik im Hinblick auf Dämmerungsschalter und Kontrolleuchten hilfreich sein kann. So sollten die Lenker über kaputte Leuchten durch ein entsprechendes Signal informiert werden. In ähnlicher Weise könnte auch der Zeitpunkt des Lichteinschaltens elektronisch bestimmt werden, wenn die Helligkeit zu stark abnimmt.

Unklar am vorliegenden Entwurf bleibt auch, was unter dem gesetzlich nicht definierten Begriff „Tagfahrlicht“ zu verstehen ist. Wenn es sich dabei um neue, zusätzliche Leuchten am Fahrzeug handeln sollte, müßten folgende Punkte geregelt werden:

- Lichtstärke (Minimum/Maximum), Lichtfarbe, Lichtverteilung auf Meßschirm (vgl. Anlage 2 zur KDV)
- Vorschriften über das Anbringen
- Schaltung (mit welchem Licht soll dieses „Tagfahrlicht“ gleichzeitig leuchten? - Bindung an Anlasser oder Automatik?)

Weiters wäre noch der Zusammenhang zu § 99 KFG, welcher die zwingende Verwendung des Abblendlichtes in gewissen Fällen vorsieht, zu klären. Wann muß von dem sogenannten „Tagfahrlicht“ auf das Abblendlicht umgeschaltet werden?

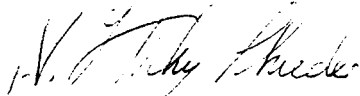
Letztlich müßte gesetzlich festgelegt sein, daß während des gesamten Versuchszeitraumes die Unterlassung der Beleuchtungspflicht am Tag im Falle eines Unfalls keinesfalls - somit auch nicht teilweise - als unfallkausal und damit als Teilverschulden qualifiziert werden kann.

Das Vorblatt betont, daß durch dieses Gesetz keine Kosten anfallen. Dem muß jedoch widersprochen werden. Die Durchführung einer Reihe von Verwaltungsstrafverfahren wegen Nichteinschaltens des Lichtes wird bei der Exekutive und der Bezirksverwaltungsbehörde zu erheblichen Mehrkosten führen. Auch werden für die Durchfüh-

zung der begleitenden Untersuchungen beachtliche Geldmittel aufzuwenden sein.

25 Exemplare dieser Stellungnahme werden wunschgemäß der Parlamentsdirektion übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen



Leopold Maderthaner
Präsident



Dr. Günter Stummvoll
Generalsekretär