

818/AB XXIII. GP

Eingelangt am 11.07.2007

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-11.000/0008-I/PR3/2007 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer

Parlament
1017 Wien

Wien, 10. Juli 2007

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 816/J-NR/2007 betreffend Umsetzung der am 22.9.2005 einstimmig beschlossenen Ausschussfeststellung zu „Licht am Tag“, die die Abgeordneten Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 10. Mai 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

Welche „wissenschaftliche Untersuchungen“ (Mehrzahl) haben Sie bzw. Ihr Vorgänger in Umsetzung dieser einstimmigen Willensäußerung des Verkehrsausschusses des Nationalrats beauftragt?

Wer sind die Auftragnehmer und bis wann sollen laut der entsprechenden Vereinbarungen die Ergebnisse ihrer Arbeiten vorliegen?

Antwort:

Aus den Mitteln des Verkehrssicherheitsfonds wurden die KfV Sicherheits-Service GmbH mit dem Werkvertrag „Gesetzliche Verpflichtung zum Fahren mit Licht am Tag – Evaluierung“ beauftragt. Das Projekt wurde am 24.5.2006 vom KfV eingereicht und in der 66. Beiratssitzung des Verkehrssicherheitsfonds am 29.6.2006 befürwortet. Die Genehmigung dieses Projektes durch meinen Amtsvorgänger erfolgte am 22.11.2006; der Werkvertrag wurde am 11.12.2006 an das KfV übermittelt.

Vertragsgemäß ist der Schlussbericht Ende 2007, 12 Monate nach Leistungsbeginn (1.1.2007), vorzulegen. Das Projekt beinhaltet Untersuchungen, Expertenbefragungen, Unfallanalysen, Verwendungsquoten (international und in Österreich), Akzeptanz- und Verhaltensänderungen sowie Kosten-Nutzen-Überlegungen einschließlich des Umweltaspektes.

Die Beauftragung mit der Durchführung einer qualitativen Untersuchung blicktechnischer Interaktionen des Instituts für ganzheitliche Unfall- und Sicherheitsforschung EPIGUS unter der Leitung von Univ.- Prof. DI Dr. Ernst Pfleger durch mein Ressort befindet sich gerade in Umsetzung. Die Untersuchung wird bis Ende September 2007 in Anspruch nehmen, über 400 Interventionen erfassen und unter dem Einsatz modernster Raster-Analyseprogramme einer genauen Analyse zuführen. Dabei werden fundierte Erkenntnisse über reale Wahrnehmungs-Antizipation und Reaktionsleistung der Fahrer beim Fahren mit Licht auf ausgewählten österreichischen Streckenabschnitten unterschiedlicher Straßennetze unter realen Verkehrsbedingungen beurteilt werden.

Frage 3:

Falls Sie bzw. Ihr Vorgänger nur eine entsprechende Untersuchung beauftragt haben – wie haben Sie im einzelnen für ein umfassendes und ausgewogenes Vorgehen bei der Analyse Vorsorge getroffen?

Antwort:

Die Vorgehensweise des KfV basiert auf vorliegenden Unfallstatistikdaten und deren Analyse.

Die hohe Aussagekraft der von EPIGUS eingesetzten Analyseverfahren besteht darin, vor allem in der Kombination der international wissenschaftlich abgesicherten Messverfahren der viewpoint-system-Blickforschung sowie der Unterscheidung nach Fixationen und Sakkaden mit einer Genauigkeit von 0,040 Sekunden und 15 Bogenminuten, eine exakte Beurteilung der technischen und menschlichen Komponenten garantieren zu können.

Frage 4:

In welcher Weise wurde die Situation vor der Einführung von Licht am Tag erhoben, um den im Rahmen der Untersuchung der Wirksamkeit dieses Instruments besonders wichtigen Vorher-Nachher-Vergleich überhaupt zu ermöglichen?

Antwort:

Diesbezüglich gab es keine speziellen Erhebungen; es existiert die offizielle Unfallstatistik, die einen Vergleich der Unfallzahlen ermöglicht. Dabei muss aber darauf geachtet werden, dass nicht oberflächlich die absoluten Zahlen, sondern nur jene Unfalltypen verglichen werden, bei welchen Licht am Tag überhaupt eine Rolle spielen kann, so z.B. Unfälle im Begegnungsverkehr.

Fragen 5 und 8:

Welche Informationen liegen Ihnen zu den Hintergründen der Einführung bzw. Ausweitung von Licht am Tag in anderen europäischen Staaten im Zeitraum seit 2005 sowie zu Wirksamkeitsuntersuchungen in diesen Staaten vor?

Welche Untersuchungsergebnisse, Aussagen, Indizien aus dem In- oder Ausland liegen Ihnen im einzelnen vor, die unterschiedliche Verkehrssicherheitswirkungen von Licht am Tag im Sommer- und im Winterhalbjahr belegen? Wir ersuchen um Angabe der jeweiligen Quellen.

Antwort:

Zuletzt wurde Licht am Tag in Tschechien und Polen ganzjährig eingeführt. Die früher geltende Beschränkung auf die Wintermonate wurde aufgegeben.

Als aktuelle Studien liegen die EU-Studie über daytime running lights aus 2003 und die Studie der deutschen Bundesanstalt für Straßenwesen betreffend „Fahren mit Licht am Tag (Tagfahrleuchten/Abblendlicht) in Deutschland“ aus 2005 vor. Generell kann dem Einfluss von Lichtquellen unter schlechteren Lichtverhältnissen ein besserer Wirkungsgrad zugeordnet werden. Deshalb soll mit der EPIGUS-Studie eine klare Analyse von Interaktionen unter österreichischen Witterungsbedingungen und unter Beachtung möglicher Blendwirkungen ermöglicht werden.

Fragen 6 und 7:

Kann der Nationalrat davon ausgehen, dass entsprechend der einstimmigen Willensäußerung die Wirkung von Licht am Tag auf die Verkehrssicherheit – und nur diese – im Mittelpunkt der Untersuchung(en) steht und andere Aspekte, die im Zusammenhang mit Licht am Tag diskutiert werden, nicht mit dieser absolut vorrangig zu beurteilenden Sicherheitsfrage vermengt werden?

Werden Sie dafür sorgen, dass durch detaillierte Analyse möglicher Zusammenhänge zwischen der wiederholt abnormen Witterungssituation im Untersuchungszeitraum und der Unfall- und Opferentwicklung bei spezifischen Gruppen von VerkehrsteilnehmerInnen – Zufußgehende, Radfahrende, Benutzer einspuriger Kfz – die Wirkung von Licht am Tag auf die Verkehrssicherheit von den Wirkungen anderer Einflussfaktoren eindeutig abgegrenzt werden kann?

Antwort:

Ich kann Ihnen versichern, dass die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit im Mittelpunkt der Untersuchung stehen, dabei ist die Einbeziehung aller Verkehrsteilnehmer in die Betrachtungen ein wesentlicher Ansatzpunkt. Die Abgrenzung der Wirkung anderer Einflussfaktoren wird in das Untersuchungsergebnis einfließen.

Frage 9:

Wann wurde der auch von Fachleuten im Zusammenhang mit Licht am Tag erwähnte, mit November 2006 fällig gewesene Bericht an die EU-Kommission gelegt, und welchen Inhalt hat dieser im einzelnen?

Antwort:

Ich gehe davon aus, dass Sie hier wohl das Konsultationspapier der EU-Kommission betreffend Fahren mit Licht am Tag ansprechen. Dieses Papier sah eine Frist für eine Stellungnahme bis 17. November 2006 vor.

Seitens des bmvit wurde dazu mit Schreiben vom 18. September 2006 eine Stellungnahme abgegeben; eine Kopie dieses Schreibens ist meiner Anfragebeantwortung angeschlossen.

Frage 10:

Bis wann werden Sie dem Nationalrat Vorschläge für eine allfällige verbesserte Regelung vorlegen?

Antwort:

Vorerst sind die Berichte der Untersuchungen abzuwarten, der EPIGUS Bericht wird mit Ende September 2007 vorliegen. Auf dieser Basis können weitere, zielführende Maßnahmen formuliert und in weiterer Folge dem Nationalrat vorgelegt werden.

Frage 11:

Welche konkreten Schritte werden Sie zur Umsetzung der bisher noch nicht umgesetzten Forderungen des Nationalen Verkehrssicherheitsprogramms 2002-2010 im Einzelnen bis wann setzen?

Antwort:

Die Einführung der Mehrphasen-Führerscheinausbildung, des Vormerksystems, Licht am Tag oder auch der section control haben im Nationalen Verkehrssicherheitsprogramm ihren Ursprung gehabt. Als BOB-Kampagne wurde für den Bereich des Umgangs mit Alkohol die Kampagne „O,O for friends“ im März abgeschlossen. Im Bereich des LKW-Verkehrs wurde mit der Erhöhung der LKW-Maut eine Steuerungsmaßnahme umgesetzt, die mit 1. Juli 2007 Realität geworden ist.

Für den Bereich Geschwindigkeit sind die nächsten konkreten Schritte meines Ressorts im verstärkten Einsatz von Verkehrsbeeinflussungsanlagen u.a. zur flexiblen Anpassung der Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Witterungsverhältnissen sowie der Verkehrsdichte zu sehen. Im Rahmen der nächsten Verkehrssicherheitskampagne liegt der Themenschwerpunkt bei geeigneten Maßnahmen gegen Übermüdung am Steuer.

Beilage

Mit freundlichen Grüßen

Werner Faymann



BMVIT - II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)
Postfach 3000
Stubenring 1, 1011 Wien
email : st4@bmvit.gv.at



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-170.362/0004-II/ST4/2007 DVR:0000175

European Commission
Directorate General for Energy and Transport
Road Safety Unit
“DRL”

Vienna, 18 September 2006

Re: Saving lives with daytime running lights, a consultation paper, comments from Austria

Dear ladies and gentlemen,

thank you very much for giving Austria the opportunity to comment on the consultation paper “Saving lives with daytime running lights (DRL)” dated 1 August 2006.

1. Is the approach of a technical requirement to equip all vehicles with automatic dedicated daytime running lights, coupled with a user requirement to use dipped beam headlights or retrofitted dedicated DRL the correct one, or should other alternatives be considered?

Austria introduced the obligation to drive with lights during daytime with the 26th amendment to the Austrian Motor Vehicle Act (MVA), published on 27 October 2005.

Since 15 November 2005 multilane vehicles and multilane motorcycles have to turn on lights during daytime (for single-lane motorcycles is the use of dipped beam headlights compulsory since many years).

The law stipulates four different options of how drivers may fulfil this obligation. In order not to cause any confusion due to technically imprecise translation from German to English, I would like to first give you the German text of the Decree of the Austrian Ministry for Transport, Innovation and Technology dealing with that issue. Then, I will give you an unofficial translation as for the time being, there does not exist an official translation of the German wording.

A. (normales) Abblendlicht

[A. (normal) low beam light]

B. (normales) Nebellicht, sofern dieses mit in die Fahrzeugfront integrierten Nebelscheinwerfern ausgestrahlt wird

[B. (normal) fog light, if fog-headlights that are integrated in the front of the vehicle beam this fog light]

C. spezielles Tagfahrlicht (gemäß der ECE-Regelung Nr. 87):

Leuchten für Tagfahrlicht müssen automatisch eingeschaltet werden, wenn die Einrichtung, die den Motor startet oder ausschaltet, in einer Stellung ist, die es ermöglicht, dass der Motor in Betrieb ist. Es muss möglich sein, die automatische Einschaltung der Tagfahrleuchten ohne den Gebrauch von Werkzeug ein- und auszuschalten. Die Tagfahrleuchten müssen sich automatisch ausschalten, wenn die Scheinwerfer eingeschaltet werden. Dies gilt nicht, wenn mit den Scheinwerfern kurze Warnsignale abgegeben werden.

[C. dedicated daytime running lights (in accordance with ECE Regulation no. 87):

As soon as the device that activates or de-activates the motor is in a position, that makes it possible that the motor is in operation, daytime running lights should automatically start to operate. It has to be possible that the automatical activation of the daytime running lights can take place without the assistance of any tool. Daytime running lights have to stop operation automatically, if the headlights are switched on. That rule does not apply in case of only giving short warning signals with the headlights.]

D. wie Tagfahrlicht geschaltetes Abblendlicht oder Nebellicht für die Verwendung bei Tag:

Die Schaltung muss wie beim speziellen Tagfahrlicht (siehe oben) ausgeführt sein. Bei dieser Schaltung gelten die Bestimmungen des § 14 Abs. 3 und 4 KFG, nämlich dass die Begrenzungsleuchten und die Schlussleuchten sowie die Kennzeichenleuchten mit dem Abblendlicht mitleuchten müssen, nicht.

[D. low beam light or fog light that is constructed like daytime running lights for the use during daytime:

The construction has to be set up in the same way as the one for the dedicated daytime running lights (compare explanation above). When using this construction, the boundary lights and the rear lights as well as the lights for the licence plates do not have to be in operation. (This is an exception to the general rule in Austria that those lights have to be in operation as soon as the low beam light is turned on.)

Austria shares the opinion that the approach of a technical requirement to equip all vehicles with automatic dedicated daytime running lights, coupled with a user requirement to use dipped beam headlights or retrofitted dedicated DRL should rather be extended by a more “open” approach.

In order to increase the acceptance of the population for “driving with lights during daytime” and in order to reduce the costs of such an obligation alternatives should be considered.

Austria recommends to offer the population the following 4 alternatives:

- A. (normal) low beam light
 - B. (normal) fog light
 - C. dedicated daytime running lights
 - D. low beam light or fog light that is constructed like daytime running lights for the use during daytime
2. Should there be specific rules concerning motorcycles, e.g. a different colour of light for them?

Austria shares the opinion that there should not be rules concerning a different colour of light for motorcycles.

The reason for this is that different colors of lights may distract the attention of road traffic participants.

In addition to that different colors of lights may lead to increased costs for drivers and as a consequence to reduced acceptance of the rules.

3. Do you have any other comments or questions?

Since 15 November 2005 multilane vehicles and multilane motorcycles have to turn on lights during daytime in Austria.

We are currently evaluating the effects of driving with lights during daytime in Austria.

The results of this study are not expected before 2007.

Best regards

Für den Bundesminister:

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):

Dr. Wilhelm Kast

Tel.: +43 (1) 711 00-5269, Fax-DW: 15072

selma.lundin@bmvit.gv.at
elektronisch gefertigt