

Prof. Dr. Dr. Bernhard Lachenmayr

Facharzt für Augenheilkunde

Dr. med. Wilfried Brux

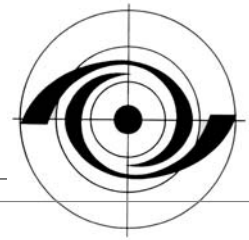
Facharzt für Anästhesiologie

Neuhauser Straße 23

80331 München

Tel.: 0 89 / 2 60 37 91

Fax: 0 89 / 2 36 61 16



Prof. Dr. Dr. B. Lachenmayr - Neuhauser Str. 23 - 80331 München

Praxisklinik und Ambulanter Op
Belegbetten in der Arabellaklinik
Glaukomdiagnostik und -therapie
Fluoreszenz- und ICG-Angiographie
Sehschule - Kontaktlinsen
Lidchirurgie - Ultraschall - Laserchirurgie

Tagfahrlicht – sicher **kein** Irrweg !

Stellungnahme zum Beitrag
„Tagesfahrlicht – ein Irrweg?“
von Herrn Dipl. Ing. W. Köppel ZVS 4/2006

Prof. Dr. Dr. Bernhard Lachenmayr
Vorsitzender der Verkehrskommission der DOG
Mitglied im Herausgeberbeirat der Zeitschrift für
Verkehrssicherheit

Neuhauserstraße 23
80331 München

Dipl. Ing. W. Köppel stellt in seinen Ausführungen in der ZVS 4/2006, Seite 202 die Wertigkeit des Tagfahrlichtes (TFL) für die Verkehrssicherheit in Frage. Er argumentiert, dass „die TFL-Befürworter“ (pauschal!) unzulässige und unbewiesene Annahmen verfechten würden, dass „die Studien zum TFL“ (pauschal!) insgesamt auf statistisch unsicherem Boden stünden, ohne Details zu nennen. Es kann nicht angehen, dass unzählige (!!!) Studien, die während der letzten Jahrzehnte (nicht Jahre!) gezeigt haben, dass das Tagfahrlicht ohne Zweifel einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer hat, pauschal verunglimpft werden und die Befürworter des Tagfahrlichtes als unkritische Verfechter von nicht bewiesenen Annahmen hingestellt werden. Die ersten Untersuchungen zum Tagfahrlicht gehen zurück bis zum Jahre 1962 aus USA und Kanada. Unzählige Studien sind gefolgt. Alle haben gezeigt, dass eindeutig ein positiver Effekt für die Verkehrssicherheit resultiert. Eine Literaturliste findet sich in der Anlage [1-13, 15-23], ich verweise hierzu auf eine Publikation meinerseits aus dem Jahre 2003 [14].

Nicht nur die Fahrzeugführer erleben durch das Tagfahrlicht einen Zugewinn an Sicherheit aufgrund der erhöhten Auffälligkeit entgegenkommender Fahrzeuge, sondern gerade die schwächeren Verkehrsteilnehmer, wie Radfahrer und vor allem Fußgänger, insbesondere die älteren Fußgänger. Die älteren Fußgänger verfügen bereits bei Tage über ein deutlich schlechteres Sehvermögen als junge und mittelalterliche Mitbürger. Ein älterer Mitmensch hat eine reduzierte Sehschärfe, ein reduziertes Kontrastsehen und benötigt schlichtweg mehr Licht, um ein Gefahrenobjekt rechtzeitig zu erkennen. Gerade die alten Verkehrsteilnehmer, deren Anzahl während der nächsten Jahrzehnte deutlich ansteigen wird, gewinnen in ganz erheblichem Umfang durch das Tagfahrlicht, da sie annähernde Fahrzeuge wesentlich früher erkennen können!

Sicherlich weist die eine oder andere Studie, die über die Jahrzehnte publiziert wurde, methodische Mängel auf. Durchwegs sind aber alle Studien, die publiziert wurden, zu einem positiven Ergebnis gekommen, dergestalt, dass die Unfallzahlen für alle Beteiligten zurückgehen. Als Beispiel hierzu eine Tabelle von

einigen der älteren Studien, die seinerzeit den Anstoß für die Einführung des Tagfahrlichtes in weiten Regionen der Welt ergeben haben (Tab. 1[15]).

Die Argumentation von Herrn Dip. Ing. W. Köppel ist kontraproduktiv. Es ist zweifelsfrei erwiesen, dass das Tagfahrlicht einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit hat. Das Herumgenörgele an statistischen Parametern und Auswertemodalitäten bringt nichts. Es muss dafür gesorgt werden, dass ein echtes Tagfahrlicht (nicht das Fahren mit Abblendlicht) umgesetzt wird und in die Fahrzeuge der modernen Generation integriert wird. Es gibt einen einfachen Nachrüstsatz der Firma Hella, zumindest für einige Fahrzeugtypen, der für wenige Euro angebaut werden kann (Abb. 1).

Ich freue mich ganz besonders, dass eine positive Stellungnahme von der Bundesanstalt für Straßenwesen im gleichen Heft der ZVS 4/2006 publiziert wurde. Ich hoffe, dass die BRD nicht wieder einmal – wie so oft bei derartigen Entscheidungen - das letzte Land weltweit ist bei der Einführung des Tagfahrlichtes. Viele Nachbarn in der Europäischen Union haben bereits das Tagfahrlicht, wir in der BRD sind wieder einmal die Schlusslichter.

Abbildungen

Abb. 1.

Fahrtszene mit Tagfahrlicht. Das Tagfahrlicht wurde an einem VW-Bus Caravelle montiert und zeigt, dass im Hochsommer bei hellem Sonnenschein gerade bei Einfahrt in Waldstrecken das Tagfahrlicht eine erhebliche Verbesserung für die Sichtbarkeit der Fahrzeuge erbringt.



Tabellen

Tab 1.: Unfallstudien zum Tagfahrlicht (prozentualer Rückgang der Kollisionen bei Tag) [15]

1962	Greyhound	-10%
1965	LKWs USA	-44%
1968	PKWs New York	-18%
1970	Taxi Chicago	-12%
1976	Staat Finnland	-21%
1979	LKWs USA	-07%
1980	Staat Schweden	-11%
1985	PKWs USA	-11%
1986	Staat Norwegen	-15%

Literatur

1. Allen MJ (1970) Vision and highway safety. Chilton, Radnor
2. Andersson K, Nilsson G, Salusjärvi M (1976) Effect on road accidents by recommended and compulsory running light in Finland (in Swedish). Rapport 102, National Swedish Road and Traffic Research Institute, Linköping
3. Andersson K, Nilsson G (1981) The effects on accidents of compulsory use of running lights during daylight in Sweden. VII Rapport 208A
4. Bayern 3, Meldung vom 7.8.2002: Einschaltpflicht für Abblendlicht auf Schnellstrassen und Autobahnen in Italien, Rundfunkmeldung
5. Confoederatio Helvetica, Die Bundesbehörden der Schweizerischen Eidgenossenschaft (2001) Tagfahrlicht in der Armee obligatorisch, Archiv der Pressemitteilungen, Bern, 29.5.2001
6. Elvik R (1996) A meta-analysis of studies concerning the safety effects of daytime running lights on cars. Accident Analysis and Prevention 28: 685-694
7. Hansen LK (1994) Positive Erfahrungen mit Tagfahrlicht in Dänemark. ARBÖ Verkehrsjurist 1:25-26
8. Helmers G (1988) Daytime running lights - A potent traffic safety measure? VII Rapport 333A, Linköping
9. Hörberg U, Rumar K (1979) The effect of running lights on vehicle conspicuity in daylight and twilight. Ergonomics 22: 165-173
10. Holl P (1998) Changes in the legislation on the use of daytime running lights by motor vehicles and their effect on road safety in Hungary. Accident Analysis and Prevention 30: 183-199
11. Kercs L (1994) Positive Erfahrungen mit Tagfahrlicht in Ungarn. ARBO Verkehrsjurist 1: 24
12. Klöckner JH (1994) Allgemeine Auswirkungen des Tagfahrlichtes auf die Verkehrssicherheit. ARBÖ Verkehrsjurist 1:20-23
13. Koornstra MJ (2000) Tagfahrlicht und Straßenverkehrssicherheit, bfu-Forum, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung, Mitteilung vom 14.11.2001

14. Lachenmayr B (2003) Tagfahrlicht - pro und kontra. Ophthalmologie 100: 836-842
15. Rumar K (1994) Die Wirksamkeit von Licht am Tag - Tendenzen in Schweden. ARBO Verkehrsjurist 1: 6-7
16. Schrammel E (1994) Fahren mit Licht am Tag - ein Beitrag zur Reduktion des Unfallrisikos. ARBO Verkehrsjurist 1:26
17. Sparks GA et al. (1989) An analysis of the use of daytime running lights in the CVA fleet in Saskatchewan. Clayton, Sparks & Associates Ltd, Saskatoon, Saskatchewan Automobile Insurance Corp, Regina, Canada
18. Sparks GA, Neudorf RD, Smith AF, Wapman KR, Zador PL (1991) The effects of daytime running lights on crashes between two vehicles in Saskatchewan: A study of a governmental fleet. Insurance Institute for Highway Safety, Arlington
19. Steff FM (1991) The effectiveness of daytime running lights to reduce crashes and crash injuries. The University of Michigan, Transportation Research Institute, UMTRI-91-12
20. Stein H (1985) Fleet experience with daytime running lights in the United States. Insurance Institute for Highway Safety, SAE Paper No 851239, Washington DC
21. Swedish Road Safety Office (1980) The usage of daytime running lights in August 1980 (in Swedish). Stat Grp PM No 29, Swedish Road Safety Office, Borlänge
22. Verkehrswacht Rügen, Polizeiinspektion Bergen (1994) Auf Rügen mit Licht. Pressemitteilung vom 7. 7. 1994
23. Wronski P (1994) Die Wirksamkeit von Licht am Tag - Tendenzen in Polen. ARBO Verkehrsjurist 1: 5