

ZVR

[Zeitschrift für Verkehrsrecht]

Beiträge	4	Angehörige von Gemeindewachkörpern als Organe der Straßenaufsicht Franz J. Triendl
	11	Sanktionen für alkoholauffällige Fahrzeuglenker Verena Hirtler
Rechtsprechung	16	Eigene Ersatzpflicht des Kfz-Haftpflichtversicherers bei vorsätzlich sittenwidriger Verschleppung der Ausgleichszahlungen
	24	Feststellungsbegehren bei Unwahrscheinlichkeit künftiger Schäden
	26	Entfall des Mietzinsanspruchs bei unbrauchbarer Tiefgaragenzufahrt
Judikaturübersicht Verwaltung	28	VwGH
	KfV 32	Licht am Tag Karin Schöllnast

Jänner 2007

01

MANZ 

Redaktion
Karl-Heinz Danzl
Christian Huber
Georg Kathrein
Gerhard Pürstl

ISSN 0044-3662



Kuratorium für Verkehrssicherheit

Licht am Tag

Sehen und gesehen werden

ZVR 2007/19

§ 99 Abs 5 a KFG

Tagfahrlicht;
Lichteinschalt-
quoten;
Unfallreduktion;
Sanktionen

Eine der im letzten Jahr eingeführten und wohl am meisten diskutierten Verkehrs-sicherheitsmaßnahmen ist Licht am Tag. Durch das Fahren mit Licht am Tag sind andere Verkehrsteilnehmer früher wahrnehmbar, wodurch die Reaktionszeit der Verkehrsteilnehmer erheblich verkürzt werden kann. Das rechtzeitige Erkennen und Reagieren auf Gefahren ist entscheidend für die Senkung der Unfallzahlen auf Österreichs Straßen.

Von Karin Schöllnast

Inhaltsübersicht:

- A. Entwicklung
- B. Argumente für und gegen Licht am Tag
 - 1. Einleitung
 - 2. Argumente pro und contra
 - a) Unfallreduktion
 - b) Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen
 - c) Kosten-Nutzen-Analyse
 - d) Wahrnehmung, Blendung, Gewöhnungseffekt
 - e) Sichtbarkeit von Motorrädern und Mopeds
 - f) Saisonale und regionale Beschränkungen
- C. Rechtslage in Österreich
 - 1. Ausnahmen
 - 2. Lichteinschaltquoten in Österreich
- D. Europäische Rechtslage
 - 1. Lichtpflicht – Ein Ländervergleich

A. Entwicklung

Bereits Anfang der sechziger Jahre gab es Bemühungen des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV), das Bewusstsein der Autofahrer betreffend Beleuchtung und der damit verbundenen Verkehrssicherheit von Fahrzeugen anzuheben. So wurde im Oktober 1960 vom KfV in Zusammenarbeit mit der Exekutive die „Aktion Licht“ durchgeführt, um Autofahrer auf die Risiken aufmerksam zu machen, die durch mangelhafte oder defekte Beleuchtung eines Fahrzeugs entstehen.¹⁾ In Schweden wurde das Fahren mit Licht bei Tag schon im Jahr 1977 gesetzlich eingeführt, wobei nachfolgende Evaluationen eine Reduktion der Unfallzahlen aufgrund dieser Maßnahme bestätigten.²⁾ Bereits seit 1986 fordert das KfV das Fahren mit Licht am Tag unter der langfristigen Zielsetzung einer gesetzlichen Verankerung des Tagfahrlichts, dessen Lichtstärke zwischen dem Begrenzungslicht und dem Abblendlicht liegen und mit der Zündung gekoppelt sein sollte.³⁾ Schließlich kam der Gesetzgeber im Jahr 2005 der Forderung des KfV nach und normierte mit der 26. KFG-Nov⁴⁾ die verpflichtende Verwendung von Licht am Tag.

1) Aktion Licht, Autotouring 1960,116.

2) Hartmann, Fahren mit Licht am Tag, ZVR 1991, 28.

3) Mehl, State of Art aus der Sicht des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, ZVR 1991, 30.

4) BGBl I 2005/117.

B. Argumente für und gegen Licht am Tag

1. Einleitung

Im norwegischen TOI Report aus 2003⁵⁾ wurden insgesamt 41 Studien über die Effekte von Licht am Tag auf die Verkehrssicherheit ausgewertet, davon betrafen 25 Studien die Effekte für Pkw und 16 für Motorräder. Evaluiert wurde der Unterschied zwischen den allgemeinen und spezifischen Auswirkungen für alle Pkw, die Licht am Tag verwenden. Dabei berücksichtigt wurden die steigenden Lichteinschaltquoten in den Ländern, welche die Lichtpflicht verbindlich eingeführt haben. Durch Gesetze oder Kampagnen mit dem Ziel der Förderung von Licht am Tag für Pkw kann eine Reduktion von 3–12% der Unfälle mit Personenschaden erreicht werden.

2. Argumente pro und contra

a) Unfallreduktion

Durch das Fahren mit Licht am Tag wird die Zahl der Pkw-Unfälle in der EU mit mehreren Beteiligten um 5–15% pro Jahr verringert. Pro Jahr werden tödliche Unfälle mit mehreren Beteiligten um 15%, Unfälle mit schweren Verletzungen um 10% und Unfälle mit leichten Verletzungen um 5% reduziert. Der gesamte Rückgang von Unfällen mit Personenschaden beträgt 5,9%.⁶⁾ Die EU-Studie „Daytime Running Lights“ kommt zu dem Resultat, dass bei einer 90%-igen Verwendungsquote von Licht am Tag 2.359 tödliche Unfälle, 17.507 Unfälle mit schweren Verletzungen und 51.113 Unfälle mit leichten Verletzungen verhindert werden könnten.⁷⁾ Würde das Fahren mit Licht am Tag in der EU verpflichtend eingeführt, dann gäbe es jährlich 5.500 Verkehrstote und 155.000 Verletzte weniger.⁸⁾ Ziel des österr Verkehrssicherheitsprogramms ist, bis 2010 durch die Einführung von Licht am Tag ein Reduktionspotenzial von 30 Verkehrstoten zu erreichen.⁹⁾

5) Elvik/Christensen/Olsen, Daytime Running Lights IR 2, in TOI Report (2003) 104.

6) Commandeur/Mathijssen/Elvik/Janssen/Kallberg, Scenarios for the implementation of daytime running lights in the European Union, in SWOV (2004) 18.

7) Elvik et al, Daytime Running Lights IR 2, in TOI Report (2003) 93.

8) Koomstra/Bijelefeld/Hagenzieker, The Safety Effects of Daytime Running Lights, in SWOV (1997) 5.

9) BMVIT (Hrsg), Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2002–2010² (2003) 19.

b) Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen

Der Kraftstoffmehrverbrauch, der für die Versorgung der lichttechnischen Einrichtungen gebraucht wird, hängt im Wesentlichen von der aufgenommenen elektrischen Leistung, dem Wirkungsgrad des Motors und der Lichtmaschine sowie dem Energiegehalt des Kraftstoffs ab. Vergleicht man die lichttechnischen Varianten, so zeigt sich, dass der streckenbezogene Kraftstoffmehrverbrauch in Liter pro 100 km für Diesel-Pkw bei der Verwendung von Abblendlicht 0,142 l, von Tagfahrleuchten mit Glühbirnen 0,036 l und von Tagfahrleuchten mit LED 0,014 l beträgt. Für die relativen Mehrmissionen von CO₂ gelten die gleichen Werte.¹⁰⁾ Der Nutzen für die Gesellschaft verhält sich 1 zu 2, denn 1 Euro, der in Tagfahrlicht investiert wird, hat einen sozialen Nutzen von 2 Euro.¹¹⁾

c) Kosten-Nutzen-Analyse

Die Gesamtkosten für Unfälle im Straßenverkehr belaufen sich in Österreich auf ca 3,6 Mrd Euro jährlich, die sich größtenteils aus den medizinischen Behandlungskosten, Verlust an Leistungspotenzial, Schmerzensgeldzahlungen, Kosten für Sachschäden und Rechtsangelegenheiten zusammensetzen. Daraus ergeben sich für einen Getöteten € 805.215,-, für einen Schwerverletzten € 43.605,- und für einen Leichtverletzten € 3.695,- an Kosten.¹²⁾ Rechnet man diese Summe auf das Reduktionspotenzial von 30 Verkehrstoten pro Jahr in Österreich auf, dann ergeben sich jährlich € 24.156.450,-, die durch die Einführung von Licht am Tag eingespart werden können. Demzufolge ist der finanzielle Nutzen weitaus größer als die Kosten. Nicht zu vergessen ist der menschliche Nutzen bzw das menschliche Leid, das in solchen Berechnungen zwar berücksichtigt wird, aber niemals aufgewogen werden kann.

d) Wahrnehmung, Blendung, Gewöhnungseffekt

Die Stufen der Informationsverarbeitung bestehen aus der Entdeckung, Identifikation, Bewertung, Entscheidung und Reaktion bzw Handlung, wobei die Entdeckung des Objekts vom Kontrast, wie auch von der Sichtbarkeit und der Auffälligkeit abhängig ist. Durch das Fahren mit Licht am Tag wird durch die verbesserte Sichtbarkeit und Auffälligkeit des Kfz der Kontrast zum Hintergrund verstärkt, wodurch die Reaktionszeit erheblich verkürzt werden kann.¹³⁾

Durch lichttechnische Messungen wurde festgestellt, dass die Beleuchtungsstärken von speziellen Tagfahrleuchten keine die Sicherheit beeinträchtigende Blendwirkung erzeugen. Subjektiv wird oft ein Gefühl der Blendung empfunden, wobei jedoch häufig falsch eingestellte Scheinwerfer und nicht die Intensität der Beleuchtung die Ursache ist.¹⁴⁾ Bereits in den siebziger und achtziger Jahren wurden in einigen skandinavischen Ländern Studien zum Gewöhnungseffekt von Licht am Tag erstellt. Weder in diesen Untersuchungen noch in der ungarischen Studie¹⁵⁾ aus dem Jahr 1998 konnte ein signifikanter Gewöhnungseffekt für das Fahren mit Licht am Tag festgestellt werden.¹⁶⁾

e) Sichtbarkeit von Motorrädern und Mopeds

In Österreich wurde bereits im Jahr 1977 durch die 4. KFG-Nov¹⁷⁾ die verpflichtende Verwendung von Ab-

blendlicht, auch bei Tag und unabhängig von der Witterung, für einspurige Krafträder eingeführt, wodurch die Sichtbarkeit von Motorrädern und Mopeds verbessert wurde. Mit der Einführung von Licht am Tag auch für mehrspurige Kfz besteht für Motorrad- und Mopedfahrer der Vorteil darin, dass auch sie andere Fahrzeuge früher erkennen können und durch die Beleuchtung anderer Fahrzeuge die Auffälligkeit von Einspurigen keineswegs verloren geht. Eine Durchmischung von beleuchteten und unbeleuchteten Fahrzeugen wirkt sich nachteilig auf die unbeleuchteten Fahrzeuge aus, da diese deutlich später wahrgenommen werden.¹⁸⁾ Die Unfallzahlen für Motorräder und Mopeds werden bei Unfällen mit mehreren Beteiligten gesenkt.¹⁹⁾

f) Saisonale und regionale Beschränkungen

Die Wahrscheinlichkeit ist größer, dass der Fahrer in einem genau definierten Gebiet vergisst, das Licht einzuschalten, als dass er direkt beim Starten des Motors die Beleuchtung einschaltet. Bei einer unbeschränkten Verpflichtung zum Fahren mit Licht am Tag gibt es mehrere Möglichkeiten zur Automatisierung, wie eine Einschaltautomatik für Tagfahrlicht und Abblendlicht. Bei vielen Fahrzeugenkern herrscht die Meinung vor, dass das Fahren mit Licht am Tag im Sommer kaum Relevanz hat und das Hauptpotenzial im Winter liegt.²⁰⁾ Vergleicht man jedoch die Zahlen der Straßenverkehrsunfälle der Jahre 2004 und 2005, ergibt sich, dass von April bis September deutlich mehr Unfälle mit Personenschaden passieren, als von Oktober bis März.²¹⁾ Denn auch im Sommer bei hoher Umgebungshelligkeit, vor allem bei peripherem Sehen, ist der Nutzen des Fahrens mit Licht am Tag zu beachten.²²⁾

C. Rechtslage in Österreich

Im Zuge der 26. KFG-Nov wurde in Österreich mit 15. 11. 2005 erstmals verpflichtend das Fahren mit Licht auch tagsüber eingeführt. In § 99 Abs 5 a KFG wurde normiert, dass Lenker von Kraftwagen oder mehrspurigen Krafträdern verpflichtet sind, während der Fahrt auch tagsüber Abblendlicht oder spezielles Tagfahrlicht zu verwenden, auch für den Fall, dass keine Sichtbehinderungen durch Regen, Nebel oder Schnee-

10) *Schönebeck/Ellmers/Gail/Krautscheid/Tews*, Abschätzung möglicher Auswirkungen von Fahren mit Licht am Tag (Tagfahrleuchten/Abblendlicht) in Deutschland, BAST 2005, 13.

11) *Saving lives with daytime running lights (DRL) – A consultation Paper*, in *Inland transport services of the Directorate General for Energy and Transport* (2006) 2.

12) *Metelka/Cerwenka/Riebesmeier*, Österreichische Unfallkosten- und Verkehrssicherheitsrechnung Straße, in *BMVIT* (Hrsg), Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Bd LXXIX, (1997).

13) *Schönebeck et al*, aaO 16f.

14) *Schönebeck et al*, aaO 43f.

15) Vgl *Hollo*, *Changes in the Legislation on the Use of the Daytime Running Lights by Motor Vehicles and their Effect on Road Safety in Hungary* (1998).

16) *Elvik et al*, aaO 81 f.

17) BGBl 1977/615.

18) *Schönebeck et al*, aaO 46.

19) *Elvik et al*, aaO 65.

20) Siehe FN 18.

21) *Statistik Austria* (Hrsg), *Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden, Schnellberichte 4.2.*, Jänner bis Dezember 2005 (www.statistik.at/raumwirtschaft/schnellberichte).

22) Siehe FN 18.

fall vorliegen. Die Leuchten, die das spezielle Tagfahrlicht (gem ECE-Regelung Nr 87) ausstrahlen, müssen sich automatisch mit der Zündung aktivieren bzw wieder ausschalten. Wird Abblendlicht wie Tagfahrlicht geschaltet, gelten die Verpflichtungen über das Mitteluchten der Begrenzungsleuchten, Schlussleuchten und der Kennzeichenbeleuchtung nicht.²³⁾ Bereits mit der 27. KFG-Nov wurde diese Bestimmung dahingehend geändert, dass Nebellicht als weitere zulässige Lichtquelle zum Fahren mit Licht am Tag normiert wurde.²⁴⁾ Nebellicht darf jedoch nur dann verwendet werden, wenn dieses durch in die Fahrzeugfront integrierte Nebelscheinwerfer ausgestrahlt wird, was bedeutet, dass Nebelscheinwerfer die beispielsweise an der Stoßstange montiert sind, keine zulässige Lichtquelle für das Fahren mit Licht am Tag sind. Dimmungen des Abblendlichts oder des Nebellichts auf einen bestimmten zulässigen Wert sind erlaubt.²⁵⁾ Der Beginn der Strafbarkeit bei einem Verstoß gegen Licht am Tag wurde vom BMVIT durch den Erl zur 26. KFG-Nov mit 15. 4. 2006 empfohlen. Der theoretische Strafraum beträgt gem § 134 KFG bis zu € 5.000,-, wobei jedoch im Erl zur 26. KFG-Nov empfohlen wurde, eine Übertretung des § 99 Abs 5 a KFG mit einem Organstrafmandat in der Höhe von € 15,- zu ahnden.²⁶⁾

1. Ausnahmen

Grundsätzlich sind gem § 99 Abs 5 a KFG keine Ausnahmen von der Verpflichtung, Licht am Tag zu verwenden, vorgesehen. Diese Vorschrift kann aber nur im Zusammenhang mit anderen kraftfahrrechtlichen Bestimmungen verstanden werden, da diese Verpflichtung

nur für Fahrzeuge gilt, die mit den entsprechenden Beleuchtungseinrichtungen ausgerüstet sind. Die Verpflichtung zur Verwendung von Licht am Tag gilt nicht für Lenker sehr alter historischer Fahrzeuge, die aufgrund einer Ausnahmegenehmigung nicht mit Leuchten und Scheinwerfern ausgerüstet sein müssen. Weiters gilt die Verwendungspflicht für Licht am Tag nicht für Fahrzeuge, die unter § 1 Abs 2 KFG fallen, wie beispielsweise für Kfz mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h und mit solchen Kfz gezogene Anhänger. Sind bei Fahrzeugen die vorgeschriebenen Leuchten, Scheinwerfer und Rückstrahler durch die Beschaffenheit des Beförderungsguts oder der am Fahrzeug angebrachten Geräte, Aufbauten und Vorrichtungen zur Güterbeförderung verdeckt, so muss gem § 99 Abs 2 KFG eine entsprechend wirksame Ersatzvorrichtung angebracht sein.²⁷⁾

2. Lichteinschaltquoten in Österreich

Im März und April 2006, also vor und nach Beginn der Strafbarkeit, wurde österreichweit von insgesamt 17.100 Fahrzeugen die Lichteinschaltquote erhoben. Die Einschaltquote von Pkw im Durchschnitt aller Straßenarten ist kurz nach Beginn der Strafbarkeit im April 2006 um 8% angestiegen und betrug 91%.²⁸⁾

23) BGBl I 2005/117.

24) BGBl I 2006/57.

25) Erl zur 27. KFG-Nov, BMVIT-179.713/0001-II/ST4/2006.

26) Erl zur 26. KFG-Nov, BMVIT-179.713/0008-II/ST4/2005.

27) Siehe FN 24.

28) Kuratorium für Verkehrssicherheit, Licht am Tag – Erhebung April 2006.

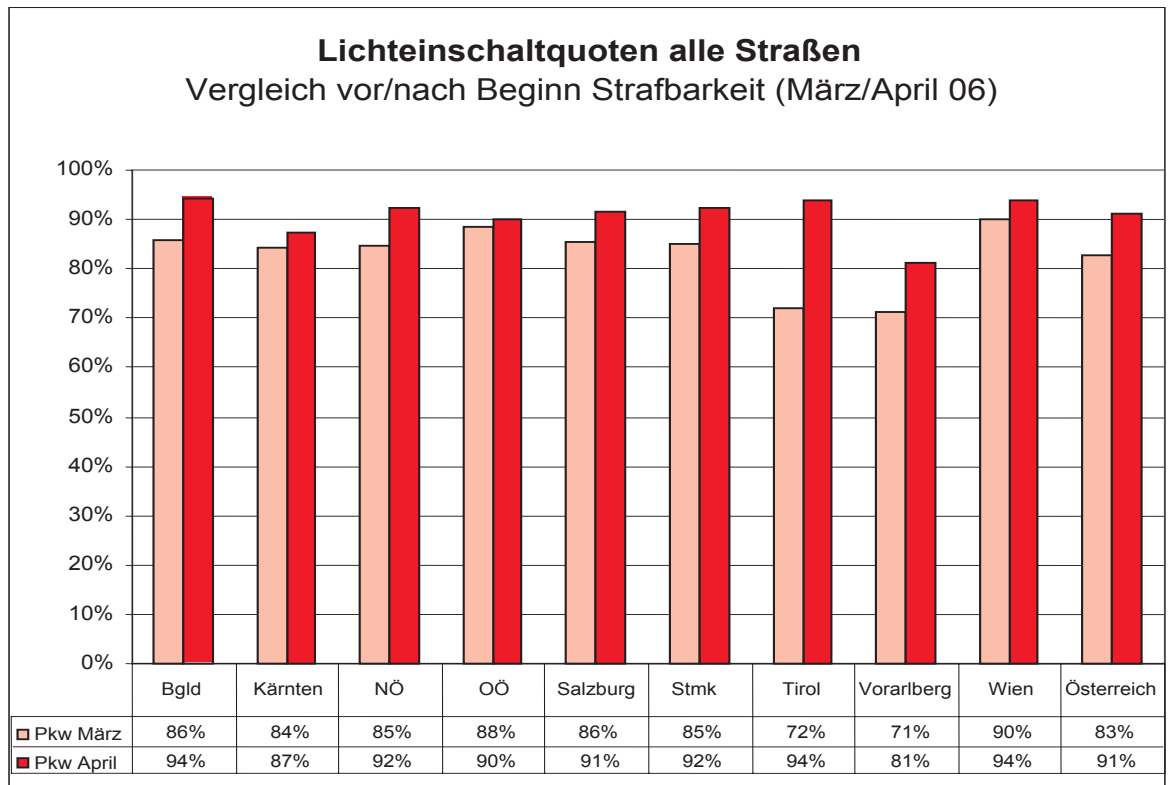


Abbildung 1

D. Europäische Rechtslage

Zurzeit besteht zwar noch keine Regelung für die gesamte EU zur verpflichtenden Verwendung von Licht am Tag, aber es gibt Initiativen der Europäischen Kommission, um das Fahren mit Licht am Tag auf europäischer Ebene gesetzlich zu normieren. Mit einer generellen Einführung der Verwendung von Licht am Tag könnten zwischen 1.200 und 2.000 Leben pro Jahr gerettet werden. Alle Studien, die die Effektivität von Licht

am Tag untersucht haben, ergaben eine Reduktion der Unfälle, so auch die im Jahr 2003 von der Kommission in Auftrag gegebene Studie „Daytime Running Lights“, welche eine Unfallreduktion von 5–15% für Pkw mit mehreren Beteiligten ergab.²⁹⁾

²⁹⁾ Saving lives with daytime running lights (DRL) – A consultation Paper, Inland transport services of the Directorate General for Energy and Transport (2006) 5.

1. Lichtpflicht – Ein Ländervergleich

Land	Lichtart ³⁰⁾	Zeitspanne ³⁰⁾	Geltungsbereich ³⁰⁾	Sanktion ³¹⁾ in €
Dänemark	Tgfl ³²⁾ , Abblendl	ganzjährig	alle Straßen	70,-
Deutschland	Tgfl, Abblendl	nur empfohlen	alle Straßen	–
Estland	Tgfl, Abblendl, Nebelscheinw ³³⁾	ganzjährig	alle Straßen	bis 190,-
Finnland	Tgfl, Abblendl, Nebelscheinw ³³⁾	ganzjährig	alle Straßen	50,-
Frankreich	Tgfl, Abblendl	nur empfohlen	außerhalb Ortsgebiet	–
Island	Tgfl, Abblendl, Nebelscheinw ³³⁾	ganzjährig	alle Straßen	60,-
Italien	Tgfl, Abblendl, Nebelscheinw ³³⁾	ganzjährig	Autobahnen, Schnellstraßen	ab 35,-
Kroatien	Tgfl, Abblendl, Nebelscheinw ³³⁾	ganzjährig	alle Straßen	40,-
Lettland	Tgfl, Abblendl, Nebelscheinw ³³⁾	ganzjährig	alle Straßen	15,-
Litauen	Tgfl ³⁴⁾ , Abblendl, Nebelscheinw ³³⁾	1. 11. bis 1. 3.	alle Straßen	15,-
Mazedonien	Tgfl, Abblendl	ganzjährig	alle Straßen	34,-
Norwegen	Tgfl, Nebelscheinw	ganzjährig	alle Straßen	180,-
Österreich	Tgfl, Abblendl, Nebelscheinw ³⁵⁾	ganzjährig	alle Straßen	15,-
Polen	Abblendl, Nebelscheinw ³³⁾	1. 10. bis 28. 2.	alle Straßen	52,-
Portugal	Tgfl, Abblendl	ganzjährig	nur auf der IP5 ³⁶⁾	ab 60,-
Schweden	Tgfl, Abblendl, Nebelscheinw	ganzjährig	alle Straßen	55,-

³⁰⁾ www.daylightrunninglights.com/page2.htm (30. 8. 2006).

³¹⁾ Für einfache Zuwiderhandlungen, www.oeamtc.at/netautor/download/document/touristik/licht_europa_uebersicht.pdf (30. 8. 2006).

³²⁾ Tagfahrlicht.

³³⁾ Nebelscheinwerfer werden nur geduldet, www.daylightrunninglights.com/page2.htm (30. 8. 2006).

³⁴⁾ Tagfahrlicht wird nur geduldet, www.daylightrunninglights.com/page2.htm (30. 8. 2006).

³⁵⁾ Die Verwendung von Nebellicht ist nur zulässig, wenn dieses durch in die Fahrzeugfront integrierte Nebelscheinwerfer ausgestrahlt wird, Erl zur 27. KFG-Nov, BMVIT-179.713/0001-II/ST4/2006.

³⁶⁾ Straße an der Grenze zu Spanien, www.oeamtc.at/netautor/download/document/touristik/licht_europa_uebersicht.pdf (31. 8. 2006).

Land	Lichtart	Zeitspanne	Geltungsbereich	Sanktion in €
Schweiz	Tgfl, Abblendl	nur empfohlen	außerhalb Ortsgebiet	–
Slowakei	Tgfl, Abblendl	15. 10. bis 15. 3.	alle Straßen	54,–
Slowenien	Tgfl, Abblendl	ganzjährig	alle Straßen	42,–
Tschechien	Tgfl, Abblendl	ganzjährig	alle Straßen	ab 18,–
Ungarn	Tgfl, Abblendl	ganzjährig	außerhalb Ortsgebiet	40,–

Abbildung 2: Verwendungspflicht Länderübersicht

Keine gesetzlichen Regelungen bestehen in Griechenland, Großbritannien, Irland, Luxemburg, Monaco, Niederlande, Türkei, Zypern, Bulgarien und Weißrussland.³⁷⁾

37) www.oeamtc.at/netautor/na_pro/app/na_professional/parse.php3?mlay_id=110 (1. 9. 2006).

→ In Kürze

Die gesetzliche Verankerung der Verwendungspflicht von Licht am Tag durch die 26. KFG-Nov stellt einen positiven Beitrag zur Verkehrssicherheit dar. Auf Grund dessen kann eine Reduktion von 30 Verkehrstoten pro Jahr in Österreich erreicht werden.

→ Zum Thema

Über die Autorin:

Mag. Karin Schöllnast ist Verkehrsjuristin im Kuratorium für Verkehrssicherheit, Bereich Verkehr & Mobilität.

Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, A-1100 Wien.

Tel: (05) 77077–1273; Fax: (05) 77077–1187

E-Mail: karin.schoellnast@kfiv.at

Von derselben Autorin erschienen:

Praxistipp zu UVS Tirol 25. 1. 2005, UVS-2004/14/119–3, ZVR 2005, 379; *Kaltenegger/Schöllnast*, Pistenregeln – Ein Überblick, ZVR 2007, Heft 2.

Link: www.kfiv.at

