Zeitschrift: Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung
Herausgeber: Pro Senectute Schweiz
Band: 80 (2002)
Heft: 4

Artikel: Dafür und dagegen : fahren mit Licht am Tag?
Autor: Ruckstuhl, Beatrice / Aeschbacher, Ruedi
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-723913

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Fahren mit Licht am Tag?

ZVG

DAFÜR: BEATRICE RUCKSTUHL
Leiterin Abteilung Information, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, Bern

Fahren mit Licht am Tag bedeutet mehr Sicherheit für alle – auch für Fussgänger. Viele Kollisionen, die am Tag passieren, werden von den Betroffenen mit der Aussage «Ich habe sie/ihn nicht gesehen» kommentiert. Fahren mit Licht am Tag ist eine einfach umsetzbare und wirksame Massnahme, um dieses Risiko zu reduzieren. Dank Abblendlicht erhöhen sich die Kontraste, und Fahrzeuge werden rascher und besser wahrgenommen. Den Lenkerinnen und Lenkern bleibt dadurch mehr Zeit, um sich auf das übrige Verkehrsgeschehen zu konzentrieren. Das kommt auch den Fussgängern zugute, die – wie Wahrnehmungstests zeigen – von den Autofahrern besser erkannt werden und ihrerseits die Distanz und Geschwindigkeit eines herannahenden Fahrzeugs genauer einschätzen können. Vor allem älteren Menschen und Kindern, die als Fussgänger besonders gefährdet sind, erleichtert dies das Überqueren der Strasse.

Gemäss Berechnungen der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu wird sich Fahren mit Licht am Tag positiv auf die Unfallbilanz auswirken. **Jedes Jahr können über 400 Personen vor schweren Verletzungen und bis zu 40 vor dem Tod bewahrt werden, wenn alle Lenkerinnen und Lenker tagsüber mit Licht fahren.**

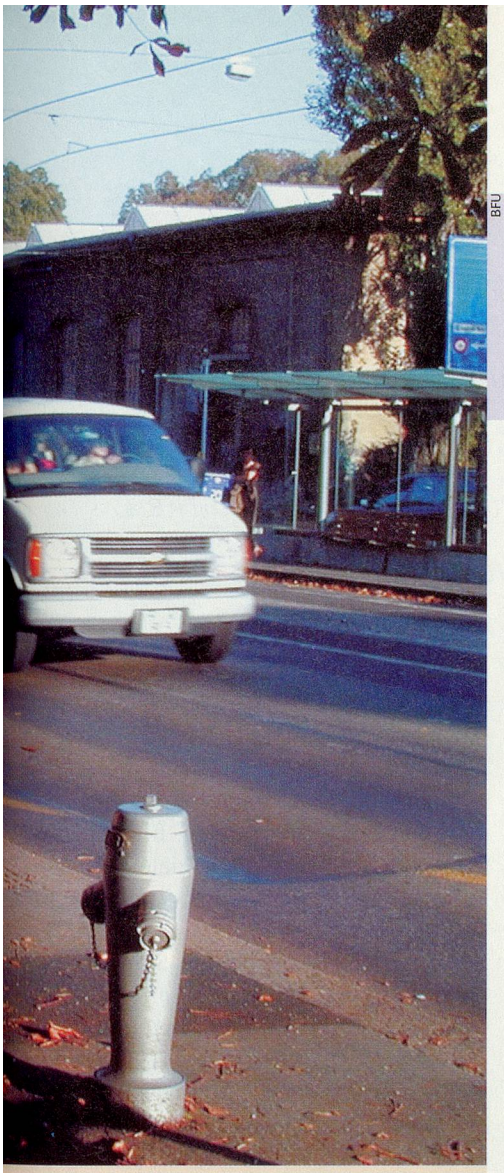
Eine neue, repräsentative Umfrage der bfu zeigt, dass Fahren mit Licht am Tag in der Bevölkerung positiv aufgenommen wird. Über die Hälfte der Befragten sind überzeugt, dass dadurch Unfälle vermieden werden können und die Einführung dieser Sollvorschrift sinnvoll ist.

Es gibt auch kritische Stimmen: Töfffahrer beklagen sich, dass sie dadurch weniger gut gesehen werden. Von Seiten der Autofahrer wird befürchtet, dass Batterien und Fahrzeuglampen öfter ausgewechselt werden müssen. Umweltbewusste Bürger führen den Mehrverbrauch an Benzin als Gegenargument ins Feld – und nicht zuletzt sind es Fussgänger, die die Befürchtung äussern, im allgemeinen Lichtermeer unterzugehen.

Die meisten Gegenargumente entbehren jeder Grundlage. Hingegen stimmt es, dass der Benzinverbrauch um 1 bis 2 Prozent ansteigt. Dieser Mehrverbrauch wird sich aber dank technischer Weiterentwicklungen um rund die Hälfte reduzieren lassen. In Anbetracht des Sicherheitsgewinns ist der zusätzliche Benzinverbrauch aus Sicht der bfu zu verantworten. Dies insbesondere, wenn man bedenkt, dass beispielsweise durch eine nicht angepasste, forsche Fahrweise der Benzinverbrauch um 10 bis 15 Prozent ansteigt. Auch Klimaanlagen, die heute bei vielen Neuwagen zur Standardausrüstung gehören, verbrauchen zusätzlich Benzin.

Selbstverständlich müssen weitere Massnahmen realisiert werden, um die Sicherheit für die Fussgänger zu verbessern – beispielsweise die flächendeckende Geschwindigkeitsbegrenzung in Wohngebieten auf 30 Stundenkilometer.

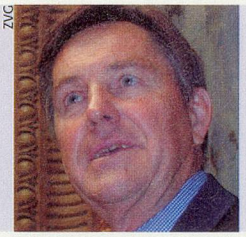
Motor an. Licht ein! Bringt diese Massnahme mehr Sicherheit für alle?



BFU

Seit dem 1. Januar 2002 gilt auf den Schweizer Strassen eine neue «Soll-Vorschrift»: Alle Motorfahrzeuge sollen freiwillig auch am Tag das Licht einschalten. Später soll daraus eine «Muss-Vorschrift» werden. Bringt dies mehr Verkehrssicherheit für alle oder sind jetzt die Fussgängerinnen und Fussgänger benachteiligt?

ZVG



DAGEGEN: RUEDI AESCHBACHER
Nationalrat (EVP Zürich), alt Stadtrat, Präsident Fussverkehr Schweiz

Neuerdings sollen Autos und Motorräder auch tagsüber die Lichter eingeschaltet haben. Das hebe die Verkehrssicherheit. Scheint einleuchtend: Autos mit Licht werden wohl besser und früher wahrgenommen, vor allem von Lenkern entgegenkommender Fahrzeuge. Das gibt mehr Sicherheit für Autofahrende.

Es gibt aber auch noch andere Verkehrsteilnehmer: Fussgängerinnen und Fussgänger. Sie sind unbeleuchtet, haben keinen «Blechpanzer» um sich und sind sehr verletzlich. Werden sie von einem Auto oder Lastwagen angefahren, sind die Folgen Tod oder zumeist schwere Verletzungen. Dient es auch diesen schwächsten Verkehrsteilnehmern, wenn die Autos tagsüber mit Licht fahren?

Ich fürchte Nein. Denn: **Wenn es richtig ist, dass Fahrzeuge mit Licht besser wahrgenommen werden, so stimmt umgekehrt auch, dass Verkehrsteilnehmer ohne Licht weniger gut gesehen und beachtet werden.** Das heisst, dass dann zu Fuss Gehende noch häufiger als heute von Autolenkenden «übersehen» oder zu spät wahrgenommen und angefahren werden. Bei solchen Fussgängerunfällen sind Kinder und vor allem Personen über 65 Jahren die häufigsten Opfer, tragischerweise oft beim völlig korrekten Überqueren der Strasse auf dem Fussgängerstreifen – häufig sogar erst kurz vor Erreichen der gegenüberliegenden Strassenseite.

Das zeigt: Für Menschen zu Fuss liegt die Hauptgefahr nicht darin, dass sie herannahende Autos bei Tag nicht sehen, sondern darin, dass Autofahrende noch allzu häufig die zu Fuss Gehenden nicht beachten, übersehen oder zu schnell auf Zebrastreifen zufahren und nicht mehr rechtzeitig anhalten können. Fahren mit Licht am Tag lässt nicht erwarten, dass sich die Automobilisten gegenüber den Fussgängern vorsichtiger verhalten. Das helle Licht kann diese sogar blenden. Und es verstärkt die Vorherrschaft des motorisierten Verkehrs gegenüber den zu Fuss Gehenden. Diesen wird damit bedeutet, dass sie sich als schwächere Verkehrsteilnehmer im Lichtermeer des «beleuchteten» Verkehrs anzupassen, unterzuordnen, zu warten und selbst ihren sicheren Weg zu suchen haben.

Wirksame Unfallverhütung setzt bei den Fahrzeuglenkenden und beim Verkehrsregime an (zum Beispiel tiefere Geschwindigkeiten inner- und ausserorts). Sie muss ergänzt werden mit einer neuen Verkehrskultur: Die Stärkeren nehmen Rücksicht auf die Schwächeren. Fahren mit Licht am Tag aber ist nicht viel mehr als Pflästerlipolitik, die zudem die zu Fuss Gehenden mehr gefährdet als schützt. Ich habe deshalb im Nationalrat mit einem Postulat vom Bundesrat verlangt, dass er zumindest mit einer Begleituntersuchung klärt, was Fahren mit Licht am Tag für die einzelnen Verkehrsteilnehmer an Verkehrssicherheit wirklich bringt. Auf die Resultate dürfen wir gespannt sein.