

## Automatisches Abblendlicht

Vorstandsbeschluss vom 11.10.2022 auf Basis der Empfehlungen des Vorstandsausschusses Fahrzeugtechnik

**Neufahrzeuge werden häufig mit „Lichtautomatik“ ausgerüstet. Ein zu blindes Vertrauen der Fahrzeugführenden in diese Komfortfunktion kann jedoch zu einem potentiellen Unfallrisiko werden. Um dem vorzubeugen, sollten neben der Sensibilisierung für das Thema auch technische Verbesserungen umgesetzt werden.**

### Empfehlungen

- Die Fahrzeugführenden müssen über die Funktion der „Lichtautomatik“ sowie hinsichtlich ihrer Verantwortung für eine StVO-konforme Beleuchtung sensibilisiert werden – sowohl durch die Fahrzeughersteller als auch bspw. durch Fahrschulen, Händler und Verbände.
- Die Fahrzeughersteller sollen, sofern technisch möglich, im Fahrzeugbestand eine Logik implementieren, welche das Abblendlicht sowie das Schlusslicht, in Anlehnung an die UNECE R48-08, bei Aktivierung des Scheibenwischers (über die Wischhäufigkeit) einschaltet. Die Kopplung von der Scheibenwischerautomatik mit der „Lichtautomatik“ muss vom Fahrzeugführenden deaktivierbar sein. Die Möglichkeiten von Nachrüstungen (z.B. Software-Update) sollten genutzt werden.
- Der Status der Beleuchtung muss für den Fahrenden klar erkennbar sein und soll deutlich angezeigt werden (z.B. im Display anlog Fernlicht).
- Die UNECE-Regelung Nr. 48 ist bezüglich der Anzeige des Status der Beleuchtung zu ergänzen.
- Das BMDV wird gebeten, diese Vorschläge zu einem möglichst frühen Zeitpunkt in die Diskussionen um eine Revision der UNECE-Regelung Nr. 48 einzubringen.

### Erläuterung

Seit vielen Jahren werden Neufahrzeuge mit einer Automatikstellung am Lichtschalter für das Fahrlicht ausgerüstet. Damit schalten die Fahrzeuge das Fahrlicht bei beginnender Dunkelheit, in Tunneln oder Tiefgaragen selbsttätig ein und wieder aus und entlasten die Fahrenden damit von dieser verkehrssicherheitsrelevanten Aufgabe.

Zusätzlich funktionieren Assistenzsysteme wie Kurvenlicht und automatisch abblendendes Fernlicht meist nur im „Automatik“-Modus. Damit wird den Fahrenden suggeriert, dass sie sich im Bereich „Beleuchtung“ um nichts mehr kümmern müssen. Tatsache ist jedoch, dass die Fahrzeugführenden unabhängig von vorhandenen Assistenz- oder Unterstützungssystemen gemäß StVO nicht aus ihrer Gesamt-Verantwortung entlassen sind.

Weil sich nicht wenige Fahrzeugführende komplett auf die „Lichtautomatik“ als Unterstützungsfunktion verlassen, führt dies potentiell zu folgenden gefährlichen Situationen:

- Bei Witterungsbedingungen mit hoher Grundhelligkeit wie z.B. bei leichtem Regen (mit Regenbogen) oder Nebel mit dünner Wolkendecke schaltet die Automatik bei derzeit im Feld befindlichen Fahrzeugen das Abblendlicht und damit auch die rückwärtigen Begrenzungsleuchten nicht ein. (Diese Forderung gilt für die rückwärtigen Begrenzungsleuchten bereits heute mit der UNECE-Regelung Nr. 48).
- Dadurch sind die Fahrzeuge bei schwierigen Sichtverhältnissen nicht StVO-konform ohne Rundumbeleuchtung, insbesondere ohne rückwärtige Beleuchtung, unterwegs.
- Das Fahren mit Tagfahrlicht kann bei schlechter Sicht/ Witterung zur Blendwirkung für den Gegenverkehr führen.

gez.  
Prof. Dr. Walter Eichendorf  
Präsident