

# Kraftfahrt-Bundesamt



**Pressebericht 2003/2004**



## **Impressum**

### **Herausgeber:**

Kraftfahrt-Bundesamt  
Pressestelle  
Fördestraße 16  
24944 Flensburg

### **Redaktion:**

Angela Bartholmae

### **Druck:**

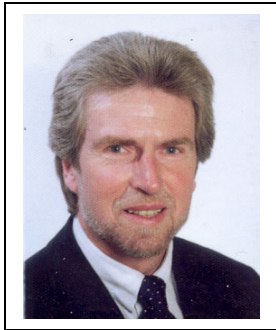
Kraftfahrt-Bundesamt

Stand: Dezember 2003

### **Kontakte:**

Telefon: (04 61) 3 16-0  
3 16-12 93  
Fax: (04 61) 3 16-29 07  
E-Mail: [Angela.Bartholmae@kba.de](mailto:Angela.Bartholmae@kba.de)  
Schriftlich: Kraftfahrt-Bundesamt  
Pressestelle  
24932 Flensburg  
Internet: <http://www.kba.de>

Dieser Bericht ist ein Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Kraftfahrt-Bundesamtes;  
er wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.



## Vorwort

**Lass' ab vom Ablass** - ist unsere auf eine griffige Formel reduzierte Haltung zum Thema "Punktehandel im Internet", der in der ersten Jahreshälfte eine breite mediale Aufmerksamkeit erregte. Das Internet als Kommunikationsplattform der worldwide community leistet indes nicht nur Vorschub für strafrechtlich relevante und dem Bemühen um Verkehrssicherheit entgegenwirkende Ablassgeschäfte, sondern ist aus der Aufgabenbewältigung des KBA nicht mehr hinweg zu denken.

Nach unserem eigenen Selbstverständnis sehen wir uns als *der zentrale Informationsdienstleister rund um das Kraftfahrzeug und seine Nutzer*. Konsequenterweise nutzen wir dieses Medium und die damit verbundene Technik zunehmend in vielen Geschäftsfeldern: Angefangen von unserem barrierefreien Internetauftritt, über elektronisch erteilte EG-Typgenehmigungen, ein in diesem Jahr modernisiertes Zentrales Verkehrsinformationssystem bis hin zu online-Dateneingaben der örtlichen Fahrerlaubnisbehörden an unser Zentrales Fahrerlaubnisregister und die via Internet-Technik zur Verfügung gestellte Auswahl an amtlichen Statistiken, hat sich die Internet-Technologie zum zentralen Nervensystem unserer externen wie internen Dienstleistungen entwickelt. Nicht zuletzt steht Ihnen auch der vorliegende Bericht via Internet zur Verfügung.

Ich hoffe, Ihnen mit dem Jahrespressebericht einen interessanten Einblick in unsere vielgestaltigen Tätigkeiten zu ermöglichen.

Ihr

Ekhard Zinke

Abteilungspräsident des Kraftfahrt-Bundesamtes

## Inhalt

	Seite
<b>Vorwort .....</b>	<b>1</b>
<b>Datengigant des Nordens .....</b>	<b>4</b>
<b>Auskünfte .....</b>	<b>4</b>
Fahrzeugregister .....	4
Verkehrszentralregister .....	4
EUCARIS .....	5
Fahrerlaubnisregister .....	5
Lkw-Maut .....	5
<b>Produktsicherheit/Rückrufe .....</b>	<b>6</b>
Rückrufaktionen .....	6
Service zeigt Wirkung .....	7
Produktsicherheit .....	7
Stilllegung .....	8
Öffentliche Warnungen .....	8
<b>Typgenehmigungsverfahren .....</b>	<b>9</b>
Rekord: 15 800 Typgenehmigungen .....	9
Konformitätsprüfungen / Wiederholungsprüfungen von Qualitätsmanagementsystemen .....	9
<b>Zentrale Register .....</b>	<b>10</b>
<b>Verkehrszentralregister .....</b>	<b>10</b>
Neue Einträge .....	10
7,1 Mio. Verkehrssünder .....	11
Historischer Höchststand .....	11
Deliktgruppen und Punktestand .....	12
Junge Fahrer gefährdet! .....	13
Gefährdungsfaktor .....	14
Tempo mit Risiko .....	16
Rauschwirkung macht fahruntüchtig .....	17

<b>Zentrales Fahrzeugregister .....</b>	<b>18</b>
Neue Zulassungsdokumente ab 2004 .....	18
<b>Zentrales Fahrerlaubnisregister .....</b>	<b>19</b>
16,5 Mio. Personen mit EU-Führerschein .....	19
Umtauschbereitschaft sinkt weiter! .....	20
<b>Kraftfahrzeugstatistiken .....</b>	<b>21</b>
3,24 Mio. Pkw-Neuzulassungen.....	21
Klassengesellschaft .....	22
Hersteller .....	23
Diesel auf Erfolgskurs .....	24
Krafträder .....	25
Busse .....	26
Nutzfahrzeuge .....	27
Ackerschlepper.....	28
Made in Ostblock .....	29
Good bye Käfer .....	31
<b>Güterkraftverkehrsstatistik .....</b>	<b>32</b>
Güterkraftverkehr mit europäischen Fahrzeugen .....	32
Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge - Licht am Horizont .....	34
Inlandsfahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge und kommende Maut .....	35
Schadstoffarme Lastkraftfahrzeuge weiter auf dem Vormarsch.....	36
Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr an den deutschen EU-Ostgrenzen .....	37
<b>Akkreditierungsstelle KBA .....</b>	<b>39</b>
Akkreditierung von Zertifizierungsstellen .....	40
<b>Zertifizierungsstelle KBA.....</b>	<b>41</b>
<b>Aus der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.....</b>	<b>42</b>
Neues aus dem Internet.....	42

## Datengigant des Nordens

Im KBA laufen alle wichtigen Datenströme über in Deutschland zugelassene Fahrzeuge, Fahrerlaubnisse und Verstöße im Straßenverkehr zusammen. Zulassungsbehörden liefern Fahrzeug- und Halterdaten, Fahrerlaubnisbehörden neue Führerscheininhaber, Gerichte und Bußgeldbehörden teilen mit, wer in Flensburg eingetragen und bepunktet wird und vieles mehr. Die Daten kommen via Datenfernübertragung oder über Datenträger ins Haus, werden verarbeitet und stehen zur Auskunftserteilung bereit. Im Jahr 2003 wurden rund **70 Mio.** **Auskünfte** erteilt.

## Auskünfte

### Fahrzeugregister

Das KBA erteilt Auskünfte über Fahrzeug- und Halterdaten an Polizei, Behörden und Gerichte sowie an Privatpersonen. Im Jahr 2003 waren es **57,1 Mio. Auskünfte** (Vorjahr 51,7 Mio.). Im Vergleich zum Vorjahr nahmen die Auskünfte um 10,4 Prozent zu.

**Tabelle 1: Auskünfte aus dem Zentralen Fahrzeugregister im Jahr 2003**

	2003	2002	Veränderung in % gegenüber Vorjahr
Auskünfte insgesamt	rd. 57 146 000 *)	51 751 234	+ 10,4
darunter			
<b>ZEVIS</b>	<b>rd. 24 683 000</b>	<b>20 475 023</b>	<b>+ 20,5</b>
private Personen	rd. 134 000	182 909	- 26,7
Auskunftsdienst Polizei/Behörden	rd. 32 330 000	31 093 302	+ 4,0

### Verkehrszentralregister

Das KBA erteilt berechtigten Behörden und Personen Auskünfte zu den im VZR registrierten Entscheidungen. Im Jahr 2003 gingen rund **10,7 Mio. Auskünfte** an Verwaltungsbehörden und Gerichte für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten oder für die Erteilung einer Fahrerlaubnis (Tabelle 2). Im Vergleich zum Vorjahr hat diese Zahl um 7,3 Prozent zugenommen.

An die Verwaltungsbehörden gingen rund **229 000 Auskünfte** auf der Basis der Bestimmungen des Punktsystems über Personen, die einen bestimmten Punktestand überschritten haben. Die Auskünfte im Jahr 2003 stiegen um 2,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Die Zahl der Privatauskünfte stieg im Jahr 2003 auf rund **212 000**. Gegenüber dem Vorjahr ist dies ein Zuwachs von 20 Prozent.

**Tabelle 2: Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister 2003**

Auskünfte	2003 in Tausend	2002 in Tausend	Veränderung in % gegenüber Vorjahr
Auskünfte für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten oder die Erteilung einer Fahrerlaubnis	10 690	9 964	+ 7,3
Auskünfte von Amts wegen für die Ergreifung von Maßnahmen	229	218	+ 2,2
Auskünfte an Privatpersonen über sie betreffende Eintragungen	212	176	+ 20,5
Unterrichtungen über in der Probezeit auffällig gewordene Fahranfänger auf Probe	154	146	+ 5,5

\*) Die Zahlen wurden anhand der bisher vorliegenden Ergebnisse hochgerechnet (01.01. bis 30.10.2003).

## EUCARIS

Das Europäische Fahrzeug- und Führerscheininformationssystem EUCARIS verhindert, dass gestohlene Fahrzeuge nicht durch eine Zulassung im Ausland legalisiert werden können. In Bezug auf das Fahrerlaubniswesen hilft EUCARIS, den sogenannten Führerscheintourismus zu bekämpfen und sicherzustellen, dass jeder EU-Bürger nur im Besitz einer Fahrerlaubnis/eines Führerscheins ist.

Die EUCARIS-Partner richteten im ersten Halbjahr 2003 an das Fahrzeugregister rund **114 000** (Vorjahr: 56 000) Anfragen über Fahrzeuge deutscher Herkunft. Im gleichen Zeitraum holte das KBA rund **9 400** (Vorjahr: 6 200) Auskünfte über importierte Fahrzeuge ein. Das Auskunftsvolumen stieg damit um 104 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

EUCARIS-Vertragsstaaten sind: Belgien, Niederlande, Luxemburg, Großbritannien und Nordirland sowie Deutschland.

## Fahrerlaubnisregister

Das KBA erteilte erstmals im Jahr 2002 Auskünfte aus dem Fahrerlaubnisregister. Sie gingen an die 650 örtlichen Fahrerlaubnisbehörden und die Polizei. Die Auskünfte nahmen im Jahr 2003 deutlich zu und werden nach Anbindung der Polizeibehörden an die Online-Auskunft im Rahmen des Zentralen Verkehrsinformationssystems ZEVIS weiter wachsen.

**Tabelle 3: Auskünfte aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister im Jahr 2003**

Auskünfte	2003	2002	Veränderung in % gegenüber Vorjahr
Auskünfte insgesamt	980 000	680 000	+ 44
darunter an			
Fahrerlaubnisbehörden	310 000	80 000	+ 288
Polizei	670 000	600 000	+ 12

## Lkw-Maut

Das KBA wird im Rahmen der **Lkw-Maut** künftig auch Online-Auskünfte zur Gesamttonnage, über Emissionswerte und über die Anzahl der Achsen erteilen. Die Informationen gingen bereits im Rahmen der Testphase zur kurzfristigen Feststellung der Lkw-Mautpflicht für Kontroll- und Abrechnungszwecke an das Betreiberkonsortium Toll Collect. Die Abfragen erfolgen über eine erweiterte Schnittstelle zum **Zentralen Verkehrsinformationssystem ZEVIS**.

Mit der Realisierung der Software startete das KBA im 1. Quartal 2003. Ab Mai 2003 stellte es bereits eine Testumgebung zur Verfügung. Pünktlich zum 31.08.2003 standen die Systeme für den produktiven Einsatz bereit. In der Testphase wurden im September/Oktober 2003 statt der von Toll Collect angekündigten 5 000 bis zu **78 000 Online-Anfragen täglich** abgerufen. Dieses wider Erwarten hohe Anfragevolumen kam durch sogenannte „Mautpreller“ zustande, denn zahlreiche überprüfte Fahrzeuge verfügen zur Zeit noch nicht über ein Onboard—Unit und wurden noch nicht für die Entrichtung der Gebühren eingebucht.

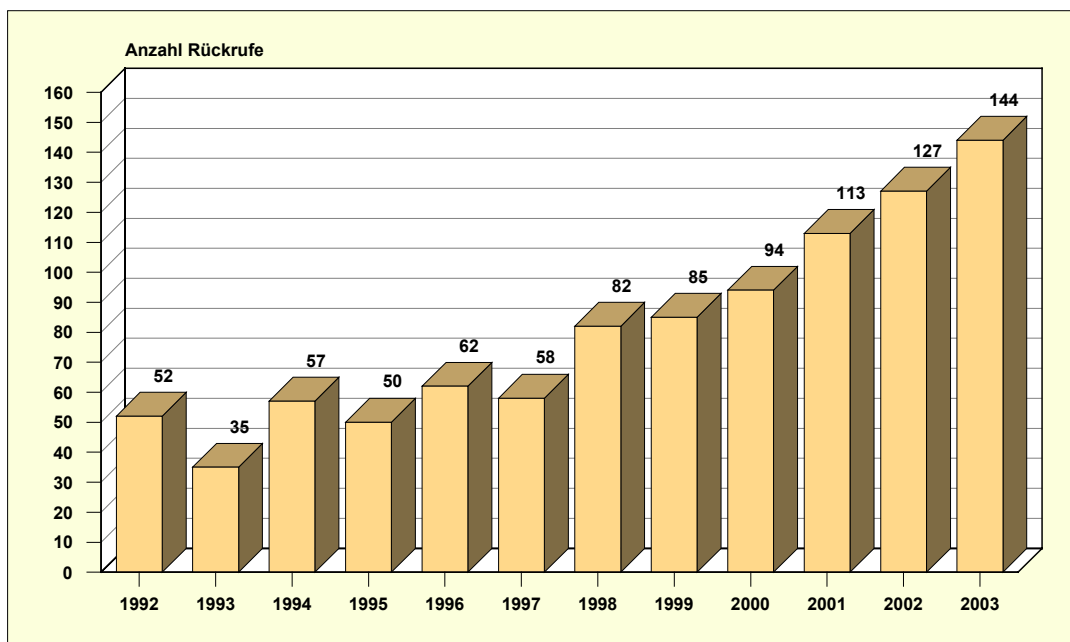
Die KBA-Rechner haben diese zusätzlichen Belastungen problemlos bewältigt; die laufende Produktion wurde nicht beeinträchtigt. Die ZEVIS-Systemarchitektur leistete die erforderliche Flexibilität und Stabilität der Verfahren. Die IT-Welt im KBA sieht dem künftigen Betrieb des Maut-Verfahrens deshalb entspannt entgegen.

## Produktsicherheit/Rückrufe

### Rückrufaktionen

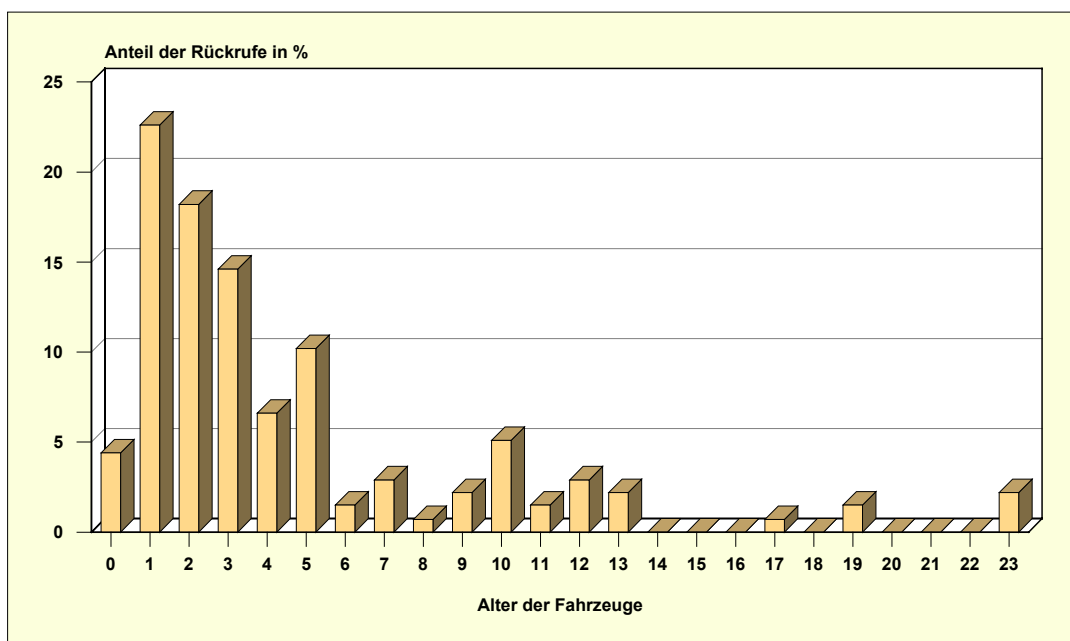
Die Zahl der Rückrufaktionen stieg von 127 im Jahr 2002 auf **144 Aktionen** im Jahr 2003. Das ist eine Steigerung um 13 Prozent. Es handelt sich mit diesen Maßnahmen um Rückrufaktionen, die die Hersteller über das KBA einleiteten. In 46 Fällen mussten die Aktionen wiederholt werden, weil die angeschriebenen Halter der Rückrufaufforderung nicht nachkamen oder nicht erreichbar waren.

**Grafik 1: Entwicklung der Rückrufaktionen von 1992 bis 2003**



Von allen Rückrufaktionen waren insgesamt **939 884 Fahrzeuge und Halter** betroffen. Die größte Einzelaktion umfasste 300 000 Halter, die kleinste Aktion einen. Im Durchschnitt lagen 6 500 Fahrzeuge/Halter einer Rückrufmaßnahme zugrunde. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge lag bei 1 bis 3 Jahren. Betroffen waren vereinzelt aber auch gerade ausgelieferte und 23 Jahre alte Fahrzeuge.

**Grafik 2: Alter der Fahrzeuge bei Rückrufaktionen**





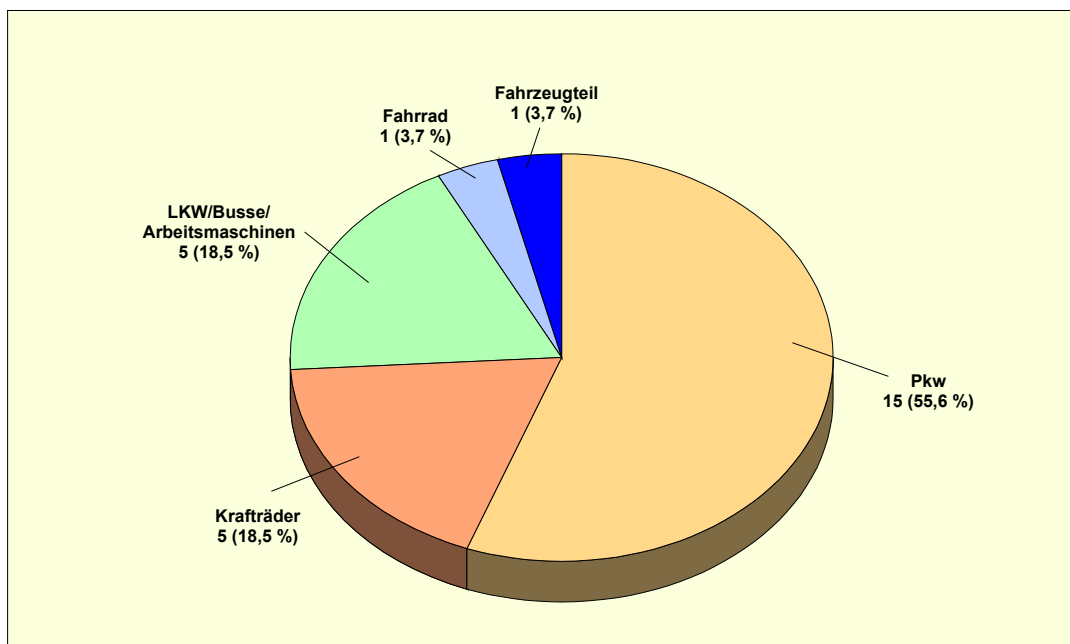
### Service zeigt Wirkung

In 71 Fällen übernahm das KBA im Auftrag der Hersteller die Benachrichtigung der Fahrzeughalter unmittelbar. Mit dem Versand über das Amt handelt es sich um einen Service, der sich bewährt hat. Die Erfolgsquote liegt in diesen Fällen höher als beim Versand über den Hersteller, weil das KBA-Schreiben nicht mit vermeintlich unerwünschter Werbung verwechselt und entsorgt wird.

### Produktsicherheit

Das KBA geht in seiner Zuständigkeit im Bereich des Produktsicherheitsgesetzes (ProdSG) Mängelhinweisen der Polizei, der Presse und der Bevölkerung nach. Insgesamt überprüfte es im Jahr 2003 **277** Hinweise, um festzustellen, ob die Mängel eine erhebliche Gefährdung für die Sicherheit und Gesundheit darstellen und Gegenmaßnahmen getroffen werden müssen. In **64 Fällen** ergab sich zunächst der Verdacht, dass es sich bei diesen Fahrzeugen und Fahrzeugteilen um nicht sichere Produkte handelte. In diesen Prozess bindet das KBA bereits die Hersteller ein und gibt Sachverständigengutachten in Auftrag. Tatsächlich stufte es in **27 Fällen** Fahrzeuge und Fahrzeugteile als nicht sichere Produkte ein. Daraufhin wurden im Einvernehmen mit den Herstellern Rückrufaktionen durchgeführt und die Rücklaufquoten vom KBA überwacht. Konnten alle Halter erreicht werden, gilt der Hersteller als entlastet.

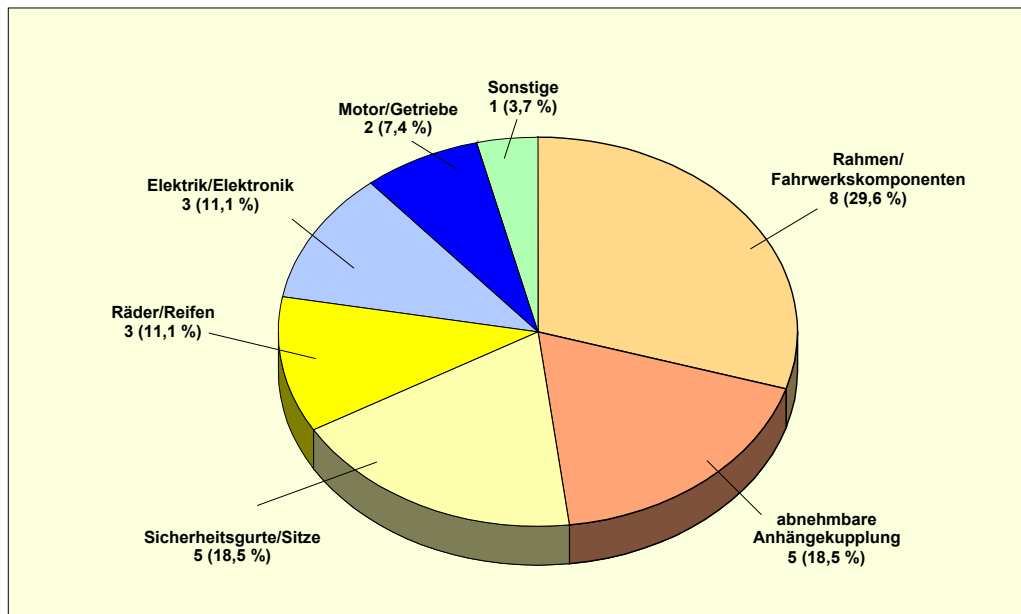
Grafik 3: Anteile nicht sicherer Produkte 2003



Die Mängel bei den nicht sicheren Produkten reichten von

- brechenden oder reißenen Fahrwerkskomponenten
- Fehlauslösungen von Airbags
- nicht korrekt verriegelten Anhängerkupplungen
- fehlerhaften Sicherheitsgurten
- elektronischen Motorsteuergeräten, die ungewollte Beschleunigungen hervorriefen
- plötzlich berstende oder brechende Räder
- blockierenden Getrieben bis zu
- versagender Lenkung.

Grafik 4: Mängelgruppen nicht sicherer Produkte 2003



### Stilllegung

Im Rahmen des ProdSG drohte das KBA in Abstimmung mit dem Hersteller 17 Haltern die Stilllegung ihrer insgesamt 21 **Reisebusse** mit Fristsetzung an, weil sie trotz mehrfacher Aufforderung dem Rückruf und einer damit einhergehenden Umrüstung nicht folgten. Und das, obwohl von den Fahrzeugen eine erhebliche Gefährdung für die Sicherheit und Gesundheit von Personen ausging. Die Rückrufe haben stattgefunden, die Umrüstungsmaßnahmen wurden umgesetzt. Es handelte sich bei den Fahrzeugen um Schäden an der Hinterachsbefestigung.

### Öffentliche Warnungen

Das KBA ordnete im Jahr 2003 **vier** öffentliche Warnungen an. Zwei über Fahrräder und Kindersitze wurden von den Hersteller ausgesprochen, in zwei weiteren Fällen sprach es die öffentliche Warnung über Kindersitze und Reifen selbst aus.

Eine öffentliche Warnung erfolgt, wenn Fahrzeugteile oder nicht meldepflichtige Fahrzeuge von einer Rückrufaktion betroffen sind, die Halter aber nicht über das Zentrale Fahrzeugregister ermittelt werden können.

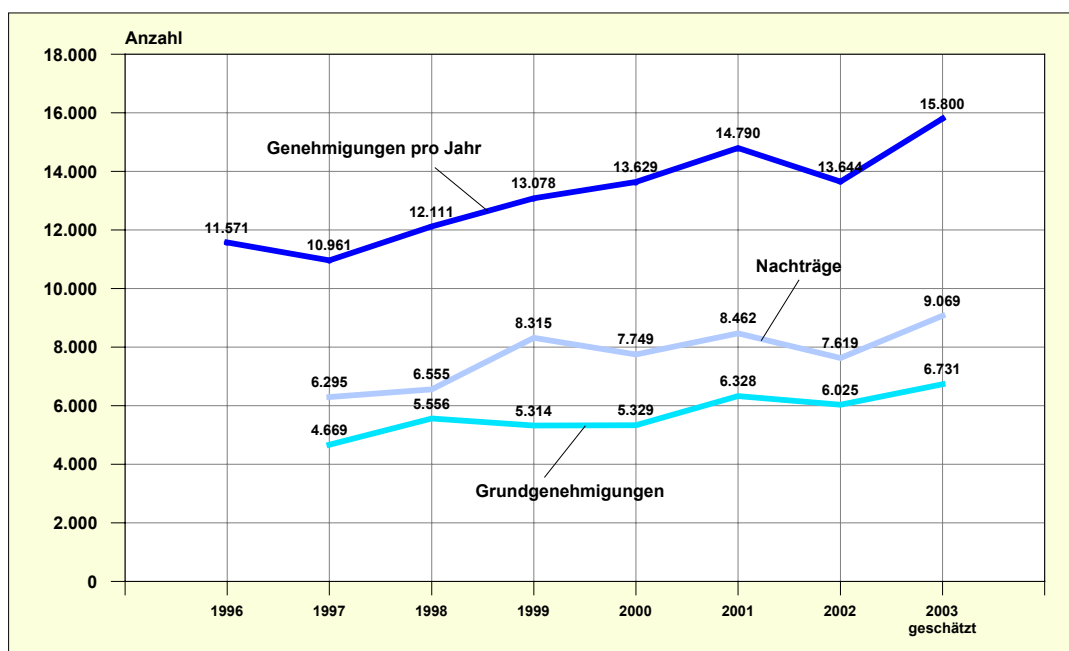
## Typgenehmigungsverfahren

### Rekord: 15 800 Typgenehmigungen

Das KBA erteilte im Jahr 2003 **15 800 Typgenehmigungen** an deutsche und internationale Hersteller (*Vorjahr: 13 700*). Das ist eine Steigerung um rund 15 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Sie spiegelt das Vertrauen in die deutsche EG-Typgenehmigungsbehörde wieder. Das KBA nimmt in Konkurrenz zu anderen europäischen Genehmigungsbehörden bei der Standardisierung der Genehmigungsverfahren international eine führende Rolle ein. Die Hersteller schätzen insbesondere die kompetente Beratung und Betreuung der Antragsteller vor, während und nach der Genehmigungserteilung.

Die Einführung der EG-Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge prägt seit 1996 die europäische Genehmigungslandschaft. Seitdem hat der Inhaber einer EG-Typgenehmigung den Vorteil, dass seine Genehmigung in der gesamten Europäischen Union und im Europäischen Wirtschaftsraum Gültigkeit hat. Er kann seine Fahrzeuge in allen EU-Mitgliedstaaten verkaufen, ohne dass dort ein weiteres nationales Genehmigungsverfahren durchlaufen werden muss.

**Grafik 5: Erteilte Genehmigungen (einschl. Nachträge) 1996 bis 2003**



### Konformitätsprüfungen / Wiederholungsprüfungen von Qualitätsmanagementsystemen

Schwerwiegende Abweichungen von der genehmigten Serienfertigung beeinträchtigen die Verkehrssicherheit. Sie stellen die Zuverlässigkeit des Fahrzeugherstellers in Frage und führen zum Widerruf der erteilten Typgenehmigung.

Im Jahr 2003 stellte das KBA in **54 Fällen** (*Vorjahr: 89*) im Rahmen der

- Nachprüfung (StVZO)
- Konformitätsprüfung (EG, ECE) und
- CoP-Überwachung (Überprüfung der fortlaufenden Produktion)

Abweichungen von den Typgenehmigungen und Pflichtverstöße der Genehmigungsinhaber fest. Es handelte sich nicht um schwerwiegende Abweichungen, so dass keine Typgenehmigung widerrufen werden musste (*Vorjahr: 6 Genehmigungen*).

## Zentrale Register

### Verkehrszentralregister

Im Verkehrszentralregister werden Mitteilungen eingetragen

- von den **Fahrerlaubnisbehörden**, Fahrerlaubnisse versagen, entziehen oder neu erteilen, durchgeführte Maßnahmen melden,
- von den **Bußgeldstellen**, die Verkehrsordnungswidrigkeiten mit einer Geldbuße von mindestens 40 Euro oder einem Fahrverbot ahnden,
- von den **Gerichten**, die Verurteilungen wegen Straftaten im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr aussprechen oder im Ordnungswidrigkeitenverfahren Geldbußen oder Fahrverbote verhängen.

### Neue Einträge

Im Jahr 2003 wurden rund **4,7 Mio.** (Vorjahr: 4,3 Mio.) registerpflichtige Entscheidungen über geahndete Verkehrsverstöße oder fahrerlaubnisbezogene Maßnahmen von Gerichten, Bußgeld- und anderen Verwaltungsbehörden gemeldet (Tabelle 4). Das ist eine Zunahme um rund 8 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Bußgeldentscheidungen machen mit 77 Prozent die Mehrzahl der im Register eingehenden Mitteilungen aus. Gerichtliche Entscheidungen zu Straftaten haben einen Anteil von rund 7 Prozent, Fahrerlaubnisentscheidungen der Gerichte und Fahrerlaubnisbehörden von 16 Prozent.

**Tabelle 4: Mitteilungen an das Verkehrszentralregister im Jahr 2003**

Zugang an Mitteilungen von		2003 in Tausend	2002 in Tausend	Veränderung in % gegenüber Vorjahr
Gerichten:	Verurteilungen	320	328	- 2,4
	Bußgeldentscheidungen	50	51	- 2,0
	vorläufige Entscheidungen und Aufhebungen	117	114	+ 2,6
	zusammen	487	493	- 1,2
Bußgeldbehörden:	Bußgeldentscheidungen	3 630	3 265	+ 11,2
Andere Behörden:	Fahrerlaubnisentscheidungen und -maßnahmen	592	589	+ 0,5
Insgesamt		4 709	4 347	+ 8,3

## 7,1 Mio. Verkehrssünder

Der Personenzugang fiel im Jahr 2003 höher aus als der Personenabgang (Namenslösungen). Damit sind erstmalig in der Geschichte des VZR mehr als 7 Mio. Personen gespeichert. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr beträgt 4,7 Prozent.

**Tabelle 5: Personenbestand im Verkehrszentralregister 2003**

Personen im Verkehrszentralregister	Personen		
	Anzahl in Tausend	in %	Veränderung in % gegenüber Vorjahr
Anfangsbestand an Personen (01.01.2003)	<b>6 780</b>	100,0	- 0,1
+ Personenzugang	2 763	40,8	+ 9,9
- Personenabgang	2 445	36,1	- 2,9
Endbestand an Personen (31.12.2003)	<b>7 098</b>	104,7	+ 4,7

## Historischer Höchststand

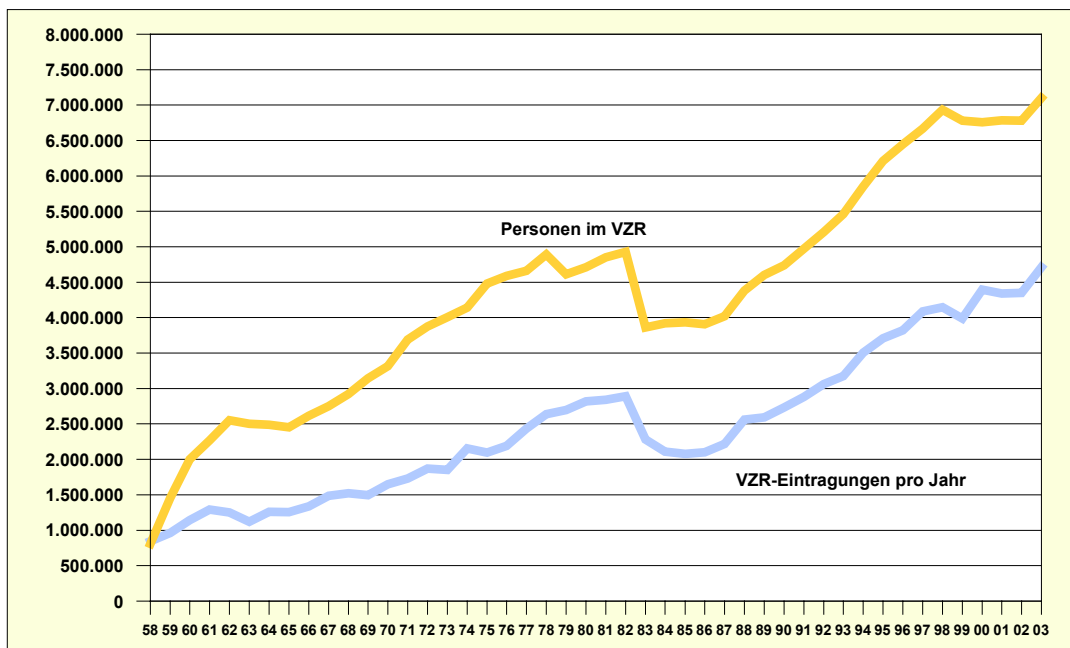
Das VZR wurde 1958 eingeführt. Dabei stand nicht der Sanktions- oder Strafgedanke im Vordergrund, sondern die Überlegung, eine Minderheit von Verkehrsteilnehmern zu künftig korrektem Verhalten im Straßenverkehr zu führen.

Im Jahr der Einführung wurden rund 840 000 rechtskräftige Entscheidungen eingetragen; der Personenbestand betrug 810 000 Personen (Grafik 6). Danach nahm die Zahl der jährlichen Eintragungen und der im Register eingetragenen Personen bis 1982 relativ konstant auf 2,9 Mio. Mitteilungen bzw. 4,9 Mio. Personen zu.

Durch die Anhebung der Eintragungsgrenze von 40 DM auf 80 DM am 01.06.1983 reduzierte sich die Zahl der Eintragungen um rund 0,6 Mio. und die der Personen um etwa 1,1 Mio. Zwischen 1984 und 1987 pendelte sich die Anzahl der jährlichen Eintragungen sowie der Personen im Register auf ein relativ konstantes Niveau von rund 2 Mio. Eintragungen bzw. 4 Mio. Personen ein.

Die Wiedervereinigung führte dann zu einem Anstieg auf 6,9 Mio. Personen im Jahr 1998. In diesem Jahr wurde mit rund 4,1 Mio. Eintragungen der Höchststand erreicht. Aufgrund der Änderung des Straßengesetzes zum 01.01.1999 und der Umstellung des Meldeverfahrens der Gerichte und Behörden an das VZR von Papier auf EDV gab es 1999 erhebliche meldetechnische Probleme bei den mitteilenden Stellen, die zunächst zu einem Rückgang der VZR-Eintragungen führten. Bis 2002 bewegen sich die Zahlen dann wieder auf einem konstanten Niveau. Im Jahr 2003 sind erstmalig in der Geschichte des VZR – bei einem Rekord-Zugang von 4,7 Mio. Eintragungen - mehr als 7 Mio. Personen erfasst.

Grafik 6: Personen und Eintragungen im Verkehrszentralregister seit 1958



### Deliktgruppen und Punktestand

5,9 Mio. Männer bilden mit 82,8 Prozent die Mehrheit im Register (Tabelle 6). Die Hälfte der Männer wie der Frauen ist mit Geschwindigkeitsübertretungen eingetragen.

4,7 Mio. Personen haben einen Punktestand von 1 bis 7 Punkten. Bei den Männern sind es 63,6 Prozent (3,7 Mio.) und bei den Frauen sogar 80,1 Prozent (1,0 Mio.). Nur 9,3 Prozent (660 000) aller eingetragenen Personen erreichen mehr als 7 Punkte. Und sogar nur 1,7 Prozent (121 000) 14 und mehr Punkte, was im wesentlichen damit zusammenhängt, dass häufig infolge schwerwiegender Verkehrsverstöße auf die Nichteignung zum Führen von Fahrzeugen im Straßenverkehr erkannt, die Fahrerlaubnis entzogen und der Punktestand auf „null“ gesetzt wird.

Etwa ein Viertel (1,6 Mio.) der eingetragenen Personen, hat **keine** Punkte: Zu dieser Gruppe gehören neben den Personen, denen die Fahrerlaubnis (noch) entzogen ist, auch diejenigen, die nach anschließender Neuerteilung noch nicht wieder aufgefallen sind. Ferner zählen auch die Personen dazu, die nie eine Fahrerlaubnis hatten und dennoch verkehrsauffällig wurden.

**Tabelle 6: Im Verkehrszentralregister eingetragene Personen am 31.12.2003**

Bestand, Deliktart und Punktegruppe	Insgesamt <sup>2)</sup>		Männer		Frauen	
	in % <sup>1)</sup>	in 1 000	in % <sup>1)</sup>	in 1 000	in % <sup>1)</sup>	in 1 000
<b>Personenbestand im Verkehrszentralregister</b>						
Personenbestand	100	<b>7 098</b>	82,8	<b>5 877</b>	17,1	<b>1 221</b>
<b>Deliktart je Personengruppe im Bestand</b>						
Geschwindigkeit	54,9	3 897	55,0	3 232	54,3	659
Fahren unter Alkohol	18,9	1 342	21,0	1 234	8,8	107
Vorfahrtsverletzung	14,6	1 036	13,6	799	19,6	238
<b>Punktstände je Personengruppe im Bestand<sup>3)</sup></b>						
ohne Punkte	23,2	1 647	25,2	1 481	13,6	165
1 - 7 Punkte	66,6	4 727	63,6	3 738	80,1	972
8 - 13 Punkte	7,6	539	8,2	482	4,5	55
14 und mehr	1,7	121	1,9	112	0,6	7

1) Prozentanteile gemäß Stichprobe zum VZR-Bestand vom 31.12.2000

2) einschließlich der Meldungen ohne Angabe zum Geschlecht (0,1%)

3) ohne Personen, deren Punktstand nicht mittels DV-Programm berechnet werden konnte (insgesamt 0,9 %)

### Junge Fahrer gefährdet!

Eine aktuelle Analyse der eingetragenen Verkehrsverstöße von Pkw-Fahrern mit Unfall-Vermerk ergab charakteristische Unterschiede zwischen jungen und älteren Fahrern.

Junge Fahrer, insbesondere die 18- bis 20-Jährigen, fallen durch eine zu hohe, unangepasste Geschwindigkeit auf. Darauf entfallen 12 Prozent der Unfalleintragungen bei den 18- bis 20-Jährigen, 9 Prozent bei den 21- bis 24-Jährigen und 5 Prozent bei den 25-Jährigen und Älteren (Tabelle 7).

Ähnlich verhält es sich bei der falschen Straßenbenutzung, hierzu gehören Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot, zum Beispiel vor Kurven (Kurvenschneiden), vor Bergkuppen und beim Überholt werden. Bei den 18- bis 20-Jährigen ist dieses Fehlverhalten in 6 Prozent der Unfälle ursächlich, bei den 21- bis 24-Jährigen dagegen in 4 Prozent und bei den älteren nur in 3 Prozent aller Fälle.

In Alkohol- oder ‚anderen‘ Drogenfällen im Straßenverkehr, die im Zusammenhang mit einem Unfall standen, heben sich speziell die 21- bis 24-Jährigen vor den 18- bis 20-Jährigen leicht hervor.

Die Altersgruppe der 25-Jährigen und Älteren tritt mit Delikten wie Vorfahrtsmissachtungen einschließlich Rotlichtverstößen oder mit Fehlern beim Abbiegen, Wenden oder Rückwärtsfahren prozentual mehr hervor. Gemessen an den absoluten Unfallzahlen liegt jedoch die jüngere Altersgruppe deutlich an erster Stelle.

**Tabelle 7: Art des Fehlverhaltens von Pkw-Fahrern mit Unfalleintragungen**

Art des Fehlverhaltens von Pkw-Fahrern mit Unfalleintragungen	Alter des Pkw-Fahrers		
	18 bis 20 Jahre	21 bis 24 Jahre	25 Jahre und älter
	in Prozent aller Unfalleintragungen der jeweiligen Altersgruppe		
zu hohe, unangepasste Geschwindigkeit	12	9	5
falsche Straßenbenutzung (insbesondere Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot, z. B. in Kurven und vor Bergkuppen)	6	4	3
Alkohol oder andere Drogen im Straßenverkehr	15	21	19
Vorfahrtsmissachtung einschließlich Rotlichtverstoß	35	30	38
falsches Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	13	13	14
falsches Überholen	3	3	2

**Gefährdungsfaktor**

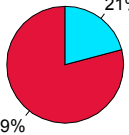
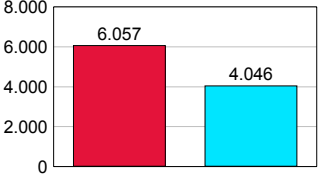
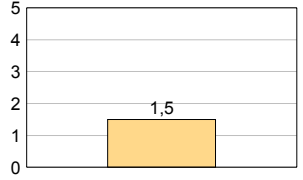

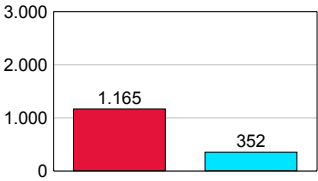
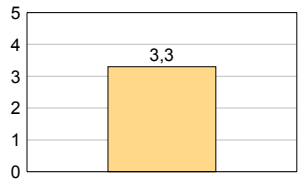
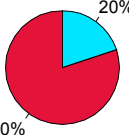
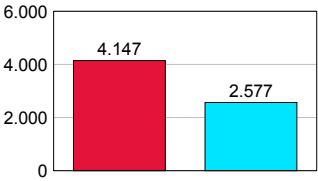
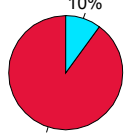
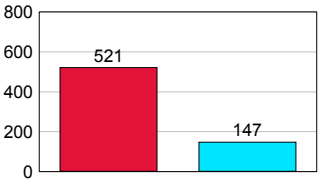
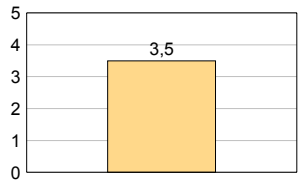

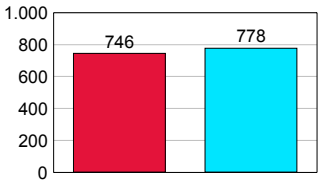
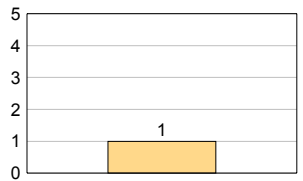
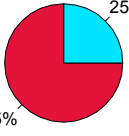
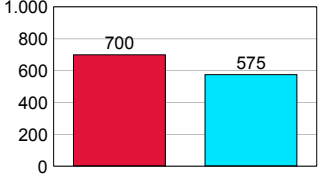
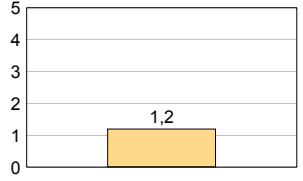
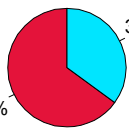
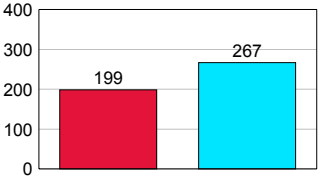
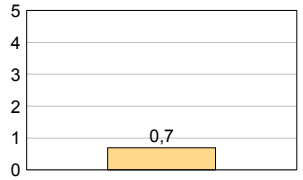

Die Auswertung des Mitteilungszugangs im Jahr 2001 verdeutlicht Unterschiede in der fahrleistungsbezogenen Auffälligkeit von Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern. In allen Kategorien sind die männlichen Pkw-Fahrer die weitaus dominante Gruppe. Der Anteil der Männer liegt bei Vorfahrtsdelikten mit Unfallhinweise bei 65 Prozent und bei den Alkoholdelikten bei 90 Prozent (Kreisdiagramm Grafik 7). Sie haben bezogen auf die Fahrleistung in allen analysierten Kategorien (mit Ausnahme der Vorfahrtsverletzung) die höhere VZR-Auffälligkeit (Balkendiagramme/Grafik 7).

Der Relationsfaktor „Männer zu Frauen“ ist das Verhältnis der fahrleistungsbezogenen Deliktauffälligkeiten der männlichen zu denen der weiblichen Pkw-Fahrer. Im Vergleich zu den Frauen sind Männer bei Straftaten und Alkoholdelikten mehr als 3mal so häufig belastet, während der Relationsfaktor bei den Ordnungswidrigkeiten, den Geschwindigkeitsdelikten sowie den VZR-Mitteilungen mit Unfallhinweis mit Werten zwischen 1,2 und 1,6 geringer ausfällt.

Frauen verletzen – bezogen auf die Fahrleistung – geringfügig häufiger die Vorfahrtsregeln als männliche Fahrer (Relationsfaktor 1,0). Bei Betrachtung der Vorfahrtsdelikte mit Unfallhinweis liegt der Relationsfaktor mit 0,7 sogar noch etwas niedriger und demnach die Auffälligkeit der Pkw-Fahrerinnen höher. Eine Ursache der häufigeren Verstöße gegen die Vorfahrtsregelung liegt in dem unterschiedlichen Aktionsmuster von Männern und Frauen. Frauen fahren häufiger innerorts. Hier ist das Risiko, ein Vorfahrtsdelikt zu begehen, erheblich größer.



Grafik 7: Verkehrsverstöße von Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern 2001

	VZR-Anteile in %	Delikte je 1 Mrd. Pkw-Km	Männer zu Frauen
Ordnungswidrigkeiten	 <p>Anzahl (in 1.000) 2.972</p>		
Straftaten	 <p>Anzahl (in 1.000) 506</p>		
Geschwindigkeitsdelikte	 <p>Anzahl (in 1.000) 2.005</p>		
Alkoholdelikte	 <p>Anzahl (in 1.000) 225</p>		
Vorfahrsdelikte	 <p>Anzahl (in 1.000) 409</p>		
Mitteilungen mit Unfallhinweis	 <p>Anzahl (in 1.000) 360</p>		
Vorfahrsdelikte mit Unfallhinweis	 <p>Anzahl (in 1.000) 118</p>		
			

## Tempo mit Risiko

Wer mit Bleifuß fährt, hat nicht immer einen deutlichen zeitlichen Vorteil. Die Auswirkungen auf den Geldbeutel und die Umwelt sind dagegen klar. Wer schnell fährt, verbraucht mehr Sprit und verursacht damit einen höheren Schadstoffausstoß.

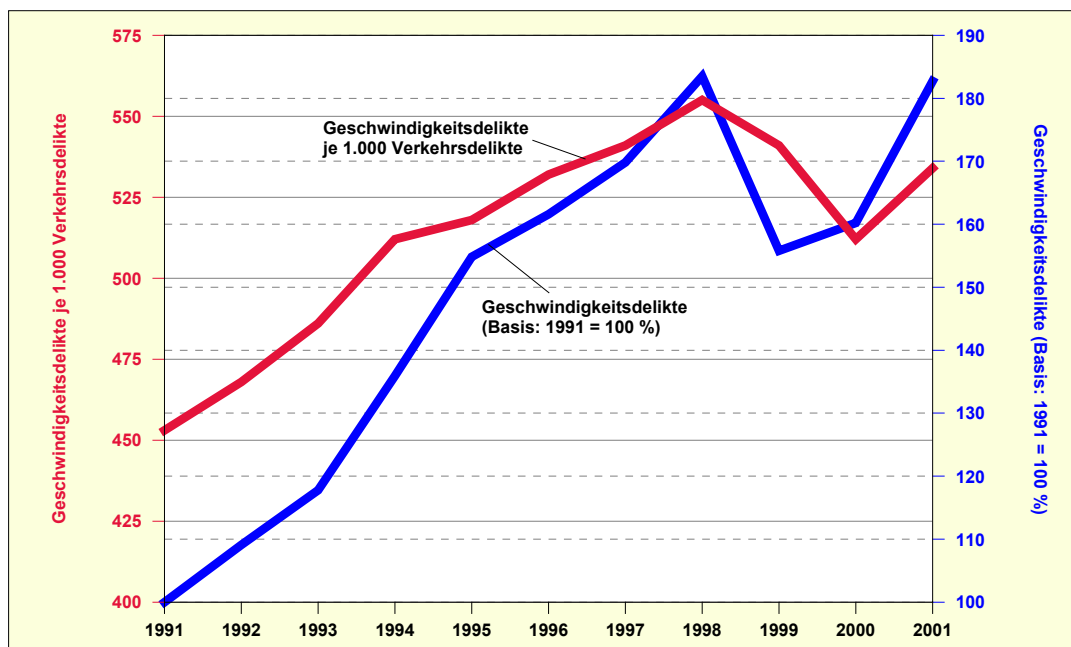
Verstöße gegen die Geschwindigkeitsregelungen sind die am häufigsten eingetragenen Verkehrsdelikte. Von 453 je 1 000 Verkehrsdelikten im Jahr 1991 stiegen die Geschwindigkeitsüberschreitungen auf 555 je 1 000 Verkehrsdelikte im Jahr 1998.

Zwischen 1991 und 2001 nahm die Anzahl der gemeldeten Geschwindigkeitsdelikte von 1,182 Mio. um rund 83 Prozent auf 2,160 Mio. zu. Dieser enorme Anstieg lässt sich im wesentlichen durch die Faktoren

- Zunahme der Überwachungsintensität
- Wiedervereinigung sowie
- Zunahme der Fahrleistung

erklären. Der kurzzeitige Rückgang in den Jahren 1999 und 2000 ist auf die Umstellung des Meldeverfahrens von Papier auf EDV der dem KBA mitteilenden Stellen zurückzuführen.

Grafik 8: Geschwindigkeitsdelikte 1991 - 2001



### Rauschwirkung macht fahruntüchtig

Fahrten im Rausch, sei es unter dem Einfluss von Alkohol-, anderen Drogen- oder Medikamenten, können nicht nur teuer werden und Existenzen vernichten, sondern sie schränken die Fahrtüchtigkeit ein.

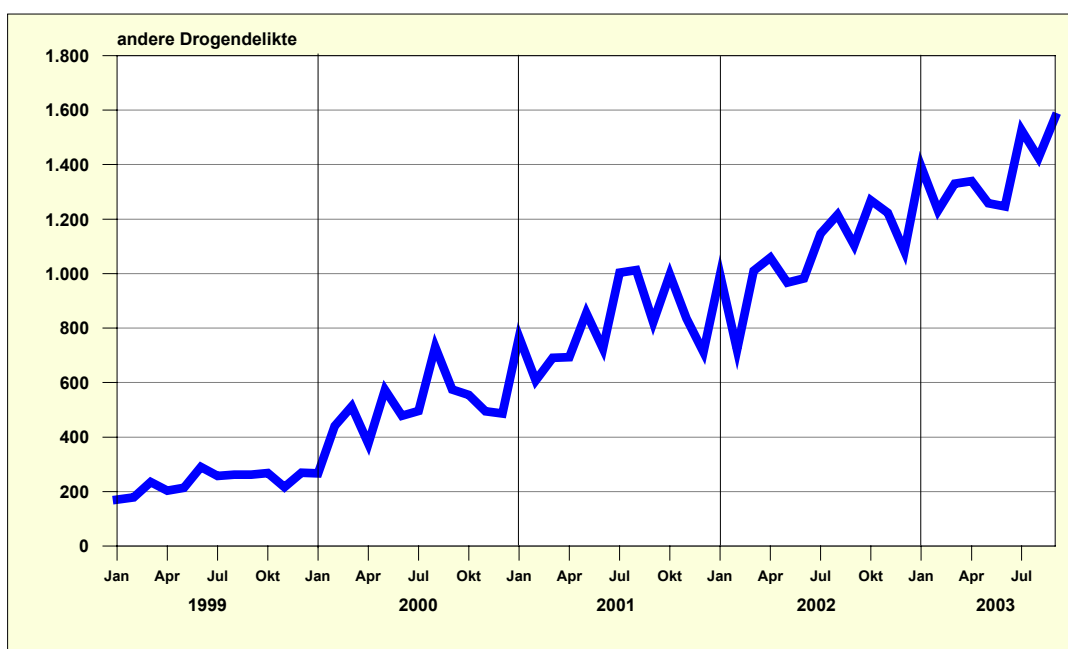
Wer unter dem Einfluss von Drogen am Straßenverkehr teilnimmt, muss mit empfindlichen Strafen wie Fahrverbot oder Entziehung der Fahrerlaubnis rechnen. Von den rund **238 000 Drogendelikten** in 2002 wurden 225 000 (95 Prozent) in Verbindung mit Alkohol im Register eingetragen. 13 000mal fielen Personen mit anderen Drogen wie Cannabis, Heroin, Kokain, Amphetamin, Morphin oder Designer-Amphetamin im Straßenverkehr auf.

Tabelle 8:

Verstoß Ordnungswidrigkeit	Euro	Punkte	Fahrverbot
Kraftfahrzeug geführt mit einer Blutalkoholkonzentration (oder mit einer Alkoholmenge im Körper, die zu einem solchen Wert führt)			
... ab 0,5 Promille	250	4	1 Monat
... ab 0,5 Promille beim zweiten Mal	500	4	3 Monate
... ab 0,5 Promille beim dritten oder weiteren Mal	750	4	3 Monate
Kraftfahrzeug unter der Wirkung eines berauschenden Mittels geführt	250	4	1 Monat
... beim zweiten Mal	500	4	3 Monate
... beim dritten oder weiteren Mal	750	4	3 Monate

Im Gegensatz zur rückläufigen Entwicklung der Alkoholdelikte nimmt die Zahl der anderen Drogendelikte seit 1999 kontinuierlich zu (Grafik 10). Während 2002 monatlich etwa **1 060 Delikte** im VZR eingetragen wurden, sind es in 2003 bereits **1 200**. Diese Zunahme ist vermutlich auf die intensivere Überwachungstätigkeit der Polizei zurückzuführen, die erheblich verbesserte Nachweis-Methoden anwendet.

Grafik 9: Drogendelikte (ohne Alkohol) Januar 1999 - September 2003



## Zentrales Fahrzeugregister

Das KBA erfasst, speichert und verarbeitet Fahrzeug- und Halterdaten über Fahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen, Ausfuhrkennzeichen, Oldtimerkennzeichen, Saison- und Versicherungskennzeichen und erteilt Auskünfte an Polizei, Behörden und Gerichte sowie an Privatpersonen.

### Neue Zulassungsdokumente ab 2004

Im Jahr 2004 werden neue Zulassungsdokumente eingeführt. Die Harmonisierung der Zulassungsbescheinigung soll zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes beitragen. An ihrer Gestaltung hat auch das KBA mitwirkt. Anlass für diese Neuerung ist die Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1. Juni 1999, S. 57), die die gemeinschaftsweite **Harmonisierung der Zulassungsbescheinigungen für Kraftfahrzeuge** zum Ziel hat.

Die Harmonisierung der Aufmachung und des Inhalts der Zulassungsbescheinigung erleichtert das Verständnis und trägt dazu bei, dass die in einem Mitgliedstaat der EU zugelassenen Fahrzeuge ungehindert im Hoheitsgebiet anderer Mitgliedstaaten verkehren können. Anhand des Inhalts kann überprüft werden, ob der Inhaber eines Führerscheins Fahrzeuge führt, für die er eine Fahrerlaubnis besitzt.

Als notwendige Voraussetzung für die erneute Zulassung eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs verlangen alle Mitgliedstaaten eine Bescheinigung, in der die Zulassung sowie die technischen Merkmale des Fahrzeugs bestätigt werden. Jeder Mitgliedstaat kann darüber entscheiden, ob die harmonisierte Zulassungsbescheinigung aus einem oder aus zwei Teilen bestehen wird.

Um die bewährten Funktionen des Fahrzeugbriefs einerseits, insbesondere seine eigentumsichernde Wirkung, und des Fahrzeugscheins andererseits mit der Legitimation der Teilnahme am Straßenverkehr weiterhin erhalten zu können, sollen diese im Rahmen der Harmonisierung erhalten bleiben. Aus diesem Grunde werden in Deutschland

- **die Zulassungsbescheinigung Teil I** (Fahrzeugschein)
- **die Zulassungsbescheinigung Teil II** (Fahrzeugbrief)

eingeführt werden. Die Angaben, die in den Teil I und Teil II einzutragen sind, orientieren sich an den Vorgaben der EU-Richtlinie, berücksichtigen jedoch auch nationale Belange.

Teil I enthält künftig alle Daten, die für die Zulassung und die Überprüfungen im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr erforderlich sind. Neben dem Datenumfang wird sich auch das Layout ändern und fälschungser schwerende Merkmale enthalten.

Die harmonisierte Zulassungsbescheinigung wird immer dann ausgestellt werden, wenn ein Fahrzeug neu zugelassen oder aus anderem Anlass (z. B. bei Umschreibung auf einen neuen Halter) ein Austausch der derzeit gültigen Fahrzeugpapiere notwendig wird.

Eine Einführung in Form von Chipkarten ist zur Zeit in Deutschland nicht vorgesehen.

## Zentrales Fahrerlaubnisregister

Das Fahrerlaubnisregister speichert und verwertet seit 01.01.1999:

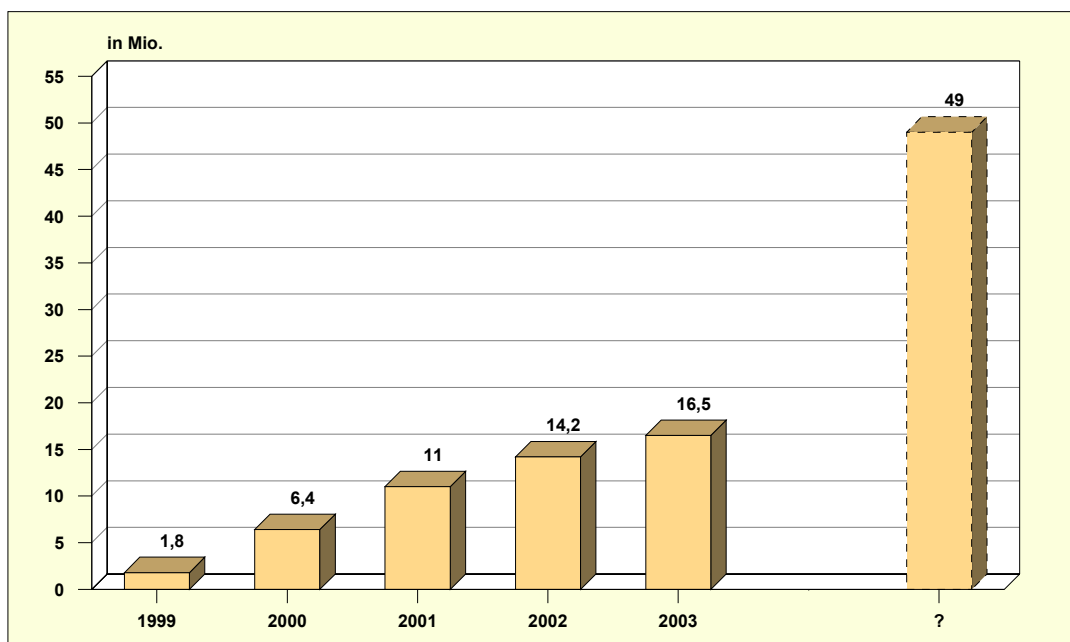
- in Deutschland erteilte Fahrerlaubnisse nach den EG-einheitlichen Klassen A – E und den nationalen Klassen L, M und T
- Dienstfahrerlaubnisse von Polizei, Bundesgrenzschutz und Bundeswehr
- die Probezeit bei Fahranfängern
- in Deutschland registrierte Führerscheine aus anderen EU-/EWR-Staaten
- in Deutschland ausgestellte internationale Führerscheine
- Fahrerlaubnisse zur Fahrgastbeförderung (Taxi, Mietwagen, Krankenkraftwagen, Pkw im Linienverkehr)
- Fahrlehrerlaubnisse und Dienstfahrlehrerlaubnisse von Fahrlehrern
- Berechtigungen der Kraftfahrtsachverständigen, Prüfer und Prüfengeure für den Kraftfahrzeugverkehr

### 16,5 Mio. Personen mit EU-Führerschein

Ende 2003 sind rund **16,5 Mio. Personen** mit EU-Fahrerlaubnis im Register gespeichert. Der Bestand erhöhte sich zum Vorjahr um 2,3 Mio. Damit ist ein Drittel aller geschätzten 49 Mio. Führerscheininhaber im Zentralregister erfasst. Der Umtausch eines alten Führerscheins ist freiwillig.

Das Register wird erst voll funktionsfähig nationale und internationale Auskünfte erteilen können, wenn alle Bürger im Besitz des EU-Führerscheins sind.

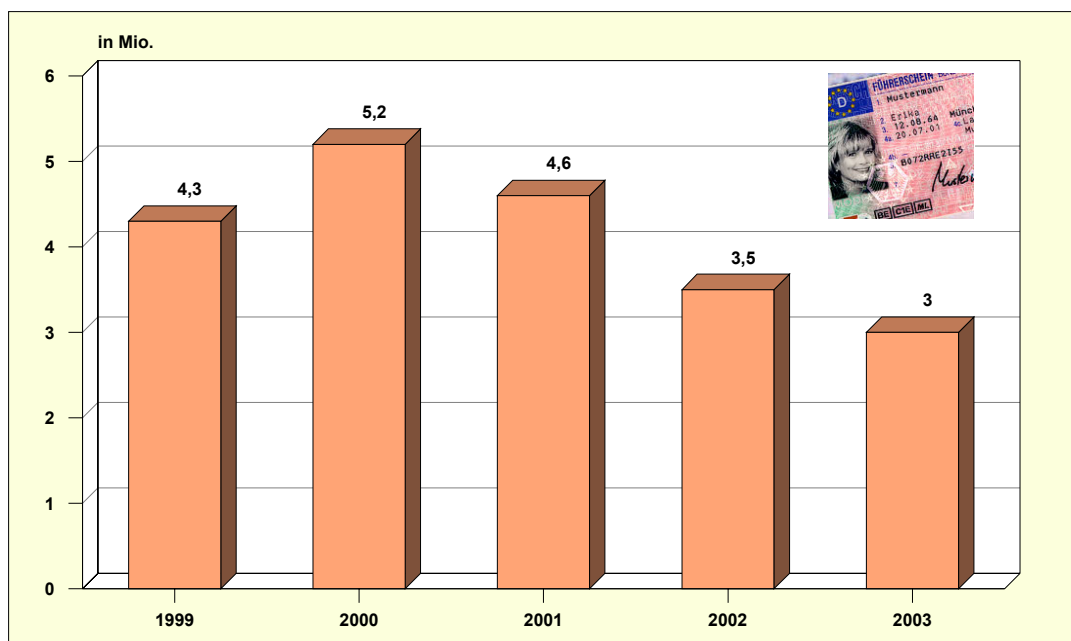
Grafik 10: Im Zentralen Fahrerlaubnisregister gespeicherte Personen



**Umtauschbereitschaft sinkt weiter!**

Die Bereitschaft der Bürger, ihren Führerschein in eine EU-Fahrerlaubnis umzutauschen, sinkt seit Mitte 2001. Dieser Trend setzte sich 2003 fort. Die Bundesdruckerei in Berlin produzierte im Jahr 2003 rund 3 Mio. Führerscheine. Im Jahr der Einführung waren es noch 4,3 Mio.

**Grafik 11: Produzierte EU-Führerscheine**

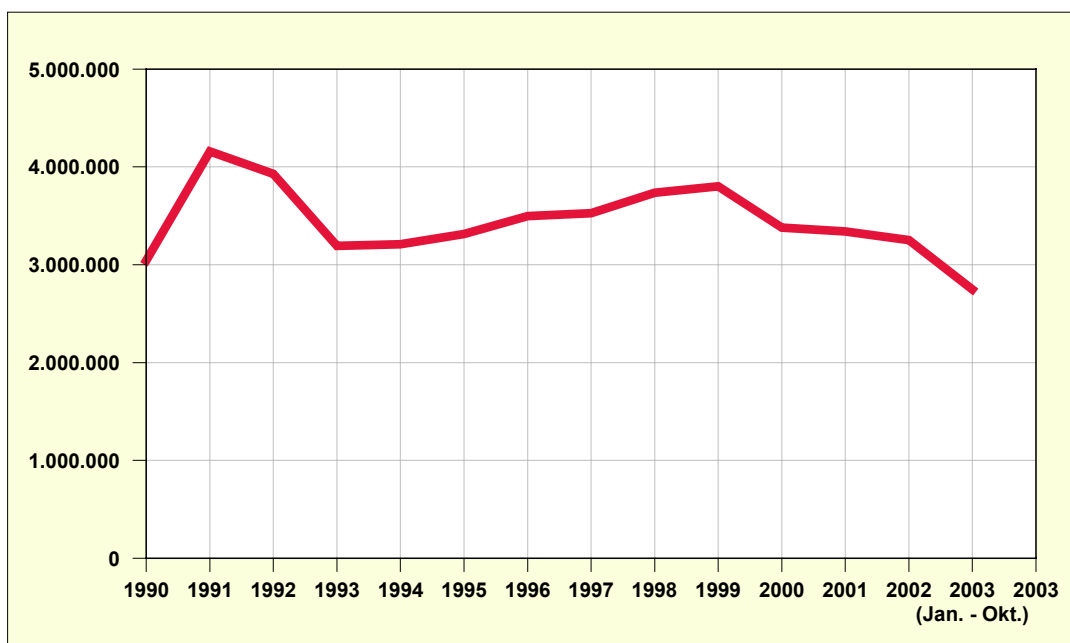


## Kraftfahrzeugstatistiken

### 3,24 Mio. Pkw-Neuzulassungen

Das KBA prognostiziert für das Jahr 2003 rund **3,24 Mio.** Pkw-Neuzulassungen. Diese Schätzung basiert aufgrund der Tatsache, dass nach 4 Jahren anhaltender Kaufzurückhaltung im Herbst 2003 entgegen aller Erwartungen die Neuzulassungen anstiegen. Die Kaufzurückhaltung und das durchschnittliche Löschungsalter der Pkw, das im Jahr 2002 um 0,8 Prozent auf 11,9 Jahre anstieg (*Vorjahr: 11,8*), hat den Pkw-Gesamtbestand älter werden lassen.

Grafik 12: Neuzulassungen von Personenkraftwagen in den Jahren 1990 bis 2003



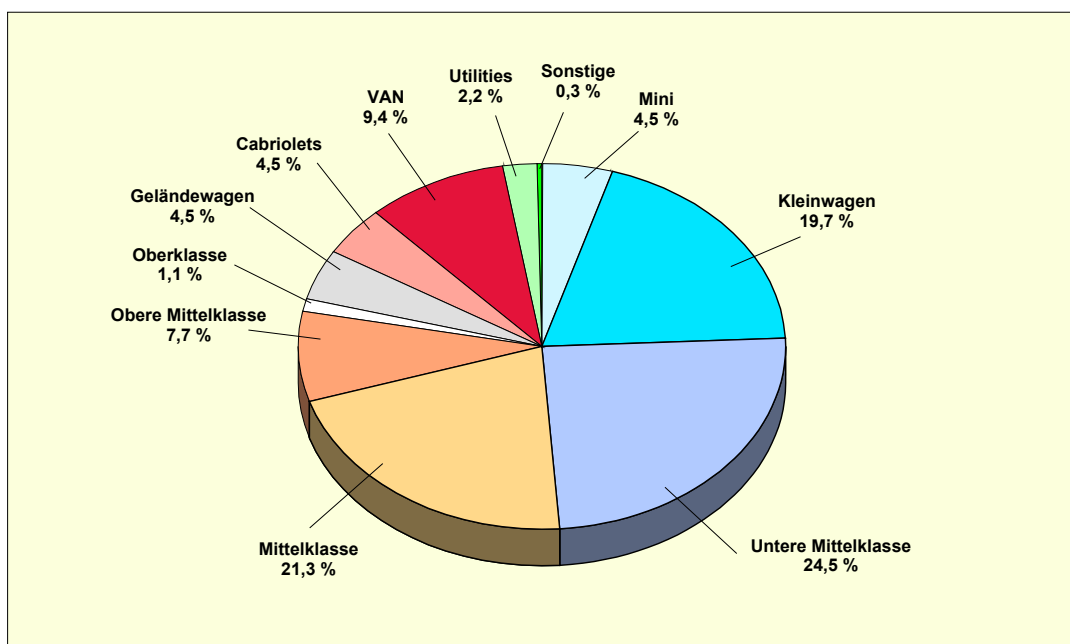
Ende 2003 werden insgesamt **54,1 Mio. Kraftfahrzeuge, 5,3 Mio. Kfz-Anhänger und 1,5 Mio. Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen** zugelassen sein. Die Zuwachsrate fällt mit 0,8 Prozent wie im Vorjahr erneut relativ gering aus. Der Pkw-Bestand beläuft sich auf **45,1 Mio.**

5 Mio. von ihnen und damit 11,1 Prozent befinden sich nicht im Straßenverkehr. Sie wurden vorübergehend stillgelegt.

### Klassengesellschaft

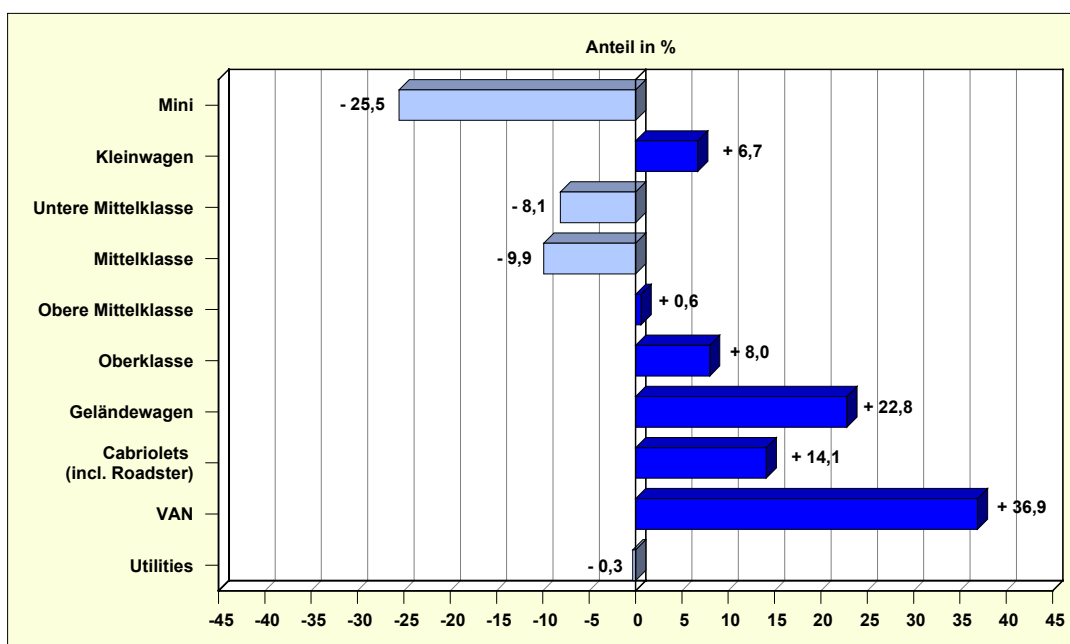
Das Straßenbild von heute zeigt eine Automobilwelt mit einem breiten Spektrum an technischen und optischen Neuentwicklungen, zugeschnitten auf vielfältige Verwendungsmöglichkeiten. Etwa zwei Drittel aller im Jahr 2003 neu zugelassenen Pkw fällt in den Bereich der kleineren beziehungsweise mittleren Segmente:

Grafik 13: Neuzulassungen von Pkw Januar - Oktober 2003 nach Segmenten



Freizeit orientierte VAN - von der Mini- über die Kompaktklasse bis zur Großraumversion – stehen mit einer Zunahme von 36,9 Prozent am stärksten in der Gunst der Käufer. Das Segment Geländewagen (darunter zunehmend sportliche Mehrzweckfahrzeuge beziehungsweise Sport-Utility-Vehicles) stieg um 22,8 Prozent. Das Oben-Offenfahren nahm im Jahr 2003 um 14,1 Prozent zu. Die Oberklasse fuhr ein Plus von 8,0 Prozent ein. Die Umverteilung ging zu Lasten der Minis. Sie waren mit – 25,5 Prozent weniger gefragt.

Grafik 14: Neuzulassungen von Pkw Januar - Oktober 2003 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum

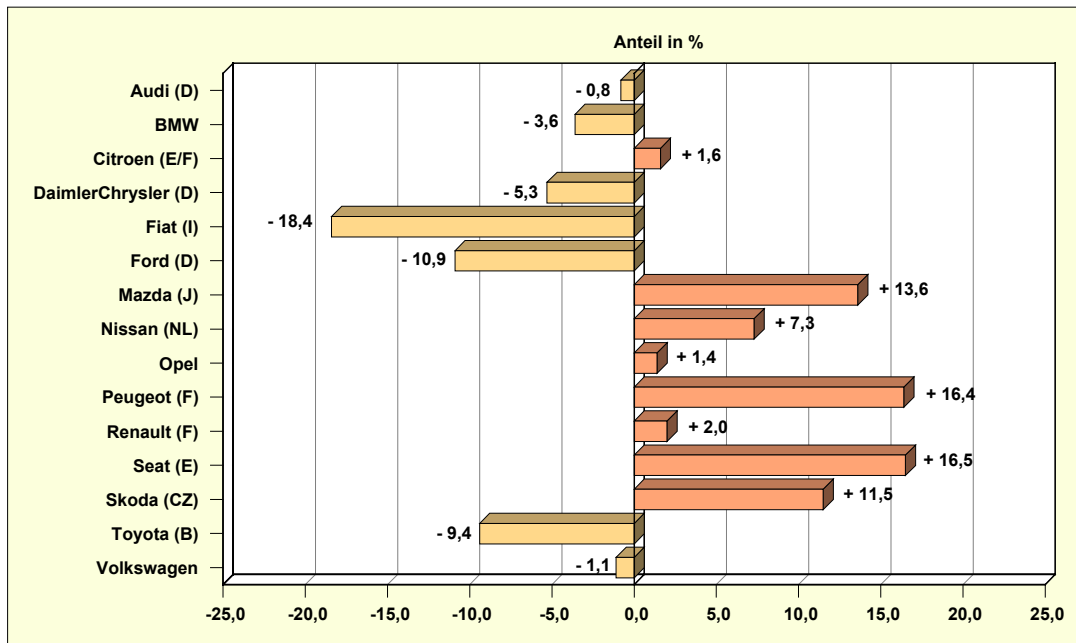




**Hersteller**

Trotz Kaufzurückhaltung konnten sich die Importeure im vergangenen Jahr positionieren. Peugeot/F (+ 16 Prozent), Mazda/J (+ 13,6 Prozent), Seat/E (+ 16,5 Prozent) und Skoda/CZ (+ 11,5 Prozent) verzeichneten zweistellige Zuwachsraten. Fiat/I (- 18,4 Prozent) und Ford/D (- 10,9 Prozent) gerieten in den Sog der Wirtschaftsflaute. Sie mussten im Neuzulassungsbereich die größten Einbußen hinnehmen.

**Grafik 15: Neuzulassungen von Pkw Januar - Oktober 2003 nach Herstellern**



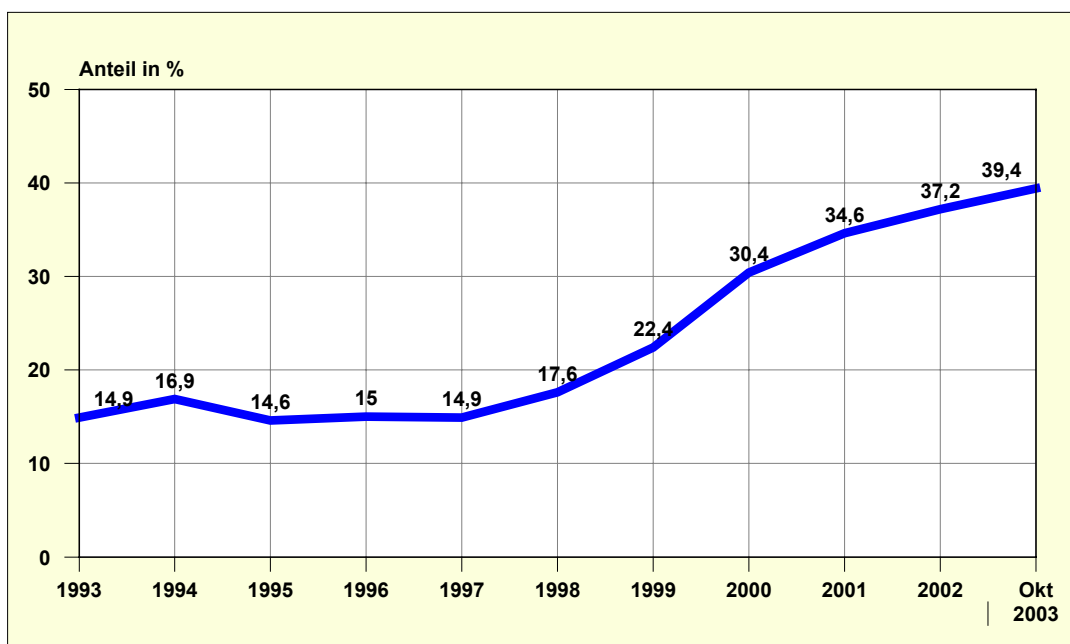
### Diesel auf Erfolgskurs

Der Diesel setzte trotz konjunkturschwacher Zeit seinen Siegeszug fort. Mit 39,4 Prozent und 1 082 826 Neuzulassungen wurde die 40-Prozent-Marke im Bereich der Neuzulassungen nur knapp verfehlt.

Zukünftig soll nach den Vorstellungen der Bundesregierung im Jahr 2004 der Diesel durch die Beimischung von kostengünstigem und voraussichtlich steuerbefreitem Bio-Kraftstoff einen weiteren Anreiz bieten. In Österreich, Belgien, Luxemburg und Frankreich überwiegt bereits der Dieselanteil.

Alternative Antriebe, wie Elektro und Gas führen mit 2 300 bzw. 13 400 Einheiten am Pkw-Gesamtbestand eher ein Schattendasein.

Grafik 16: Pkw-Neuzulassungen mit Dieselantrieb in den Jahren 1993 bis Oktober 2003



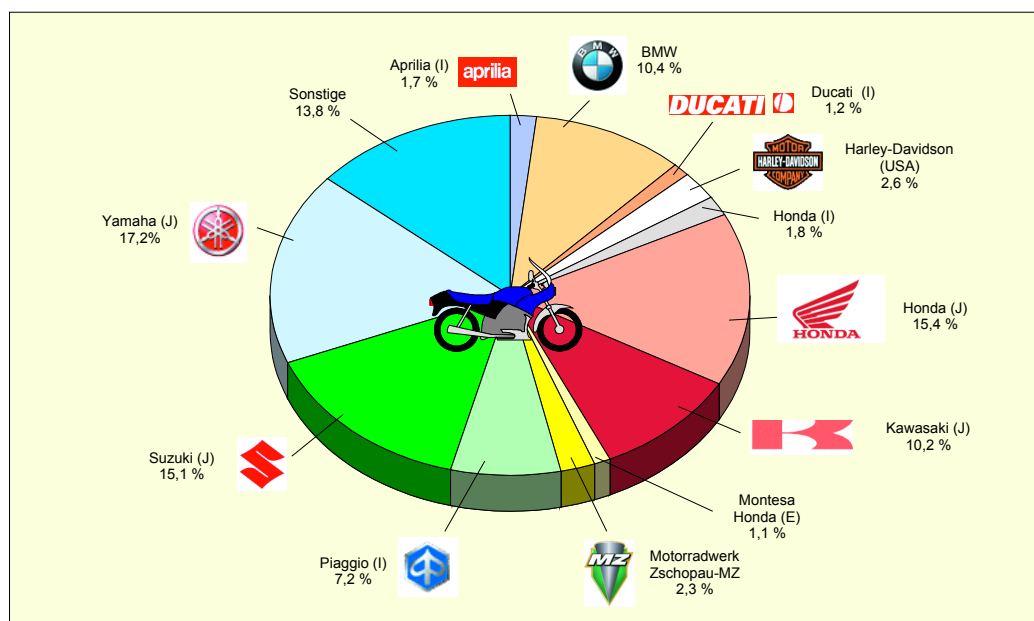
## Krafträder

Zwar wird die Minusrate der neu zugelassenen Krafträder am Jahresende voraussichtlich nicht so hoch ausfallen wie in den Jahren zuvor, dennoch ist zur Zeit ein Ende der Talfahrt noch nicht erkennbar. In den letzten sechs Jahren gingen die jährlichen Zulassungen um etwa ein Drittel von fast 314 000 auf nunmehr rund 200 000 zurück. Die Leichtkrafträder sind mit einem Rückgang von knapp 104 000 auf rund 50 000 davon besonders betroffen. Der Anteil der Neuzulassungen ging im letzten Jahr weiter von 24,1 auf 21,5 Prozent zurück. Die Krafträder bis 499 ccm (1998 = 27 358 und 2003 = 33 000) und 750 - 999 ccm verzeichneten (1998 = 36 650 und 2003 = knapp 45 000) dagegen Zugewinne.

Mit über 600 000 Krafträdern teilen sich Yamaha (J), gefolgt von Honda (J) mit rund 560 000 und Suzuki (J) mit rund 550 000 Fahrzeugen trotz Einbußen weiterhin den größten Bestandsanteil. Der Hersteller BMW legte bei einem Bestand von 380 000 Krädern zu und konnte die 10-Prozent-Hürde überspringen.

Insgesamt sind zurzeit 3,6 Mio. Krafträder in Deutschland gemeldet.

**Grafik 17: Bestand an Krafträdern und dreirädrigen Kraftfahrzeugen am 1. Januar 2003 nach Herstellern**

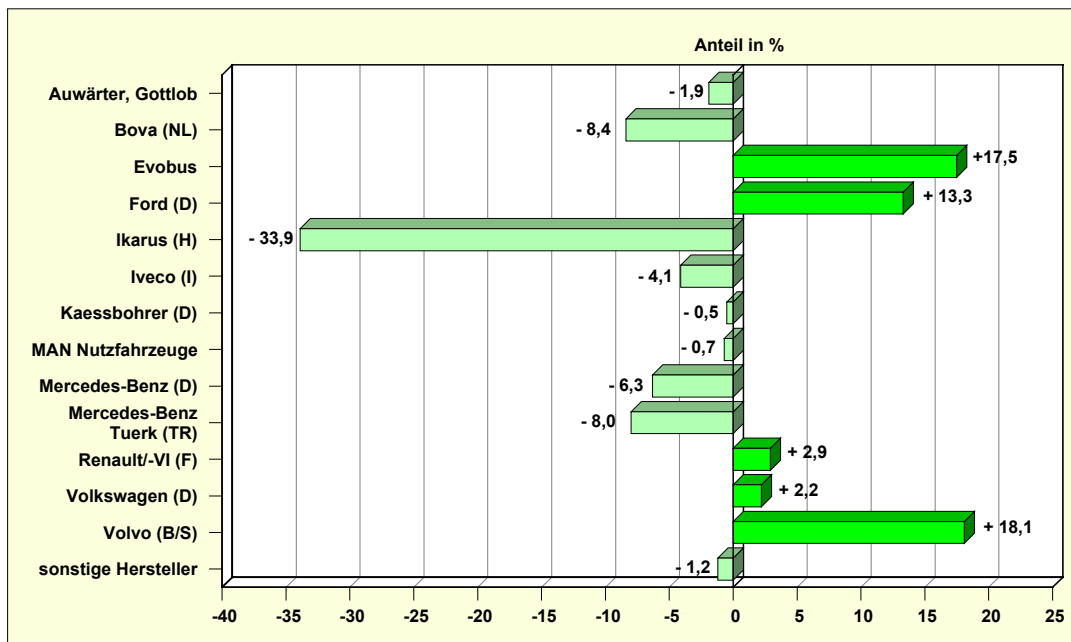


**Busse**

Die Kraftomnibusse bilden mit 85 880 Fahrzeugen die *kleinste* Fahrzeuggruppe. Das sind 581 Fahrzeuge oder 0,7 Prozent weniger als ein Jahr zuvor. Die Neuzulassungen in 2003 deuten jedoch auf eine Belebung hin. Knapp 6 000 Busse und damit ein Plus von 2,3 Prozent zum Vorjahreszeitraum setzten ein Signal.

Seit 1993 sind die kleinen (bis 16 Sitzplätze) und die großen Busse (ab 41 Sitzplätzen) weniger gefragt. Die mittleren Größen (17 - 40 Sitzplätze) verzeichneten dagegen Zunahmen, im letzten Jahr waren es 1,7 Prozent mit 399 Fahrzeugen. Bei den Anteilen nach Herstellern waren in den Bestandszählungen von 2002 und 2003 deutliche Verschiebungen zu beobachten. Während Ikarus (H) innerhalb eines Jahres eine Einbuße von 33,9 Prozent oder 193 Fahrzeugen hinnehmen musste, verzeichneten Volvo mit 18,1 Prozent und 136 Fahrzeugen, Evobus mit 17,5 Prozent und 1 437 Fahrzeugen und Ford mit 13,3 Prozent und 52 Fahrzeugen deutliche Zunahmen.

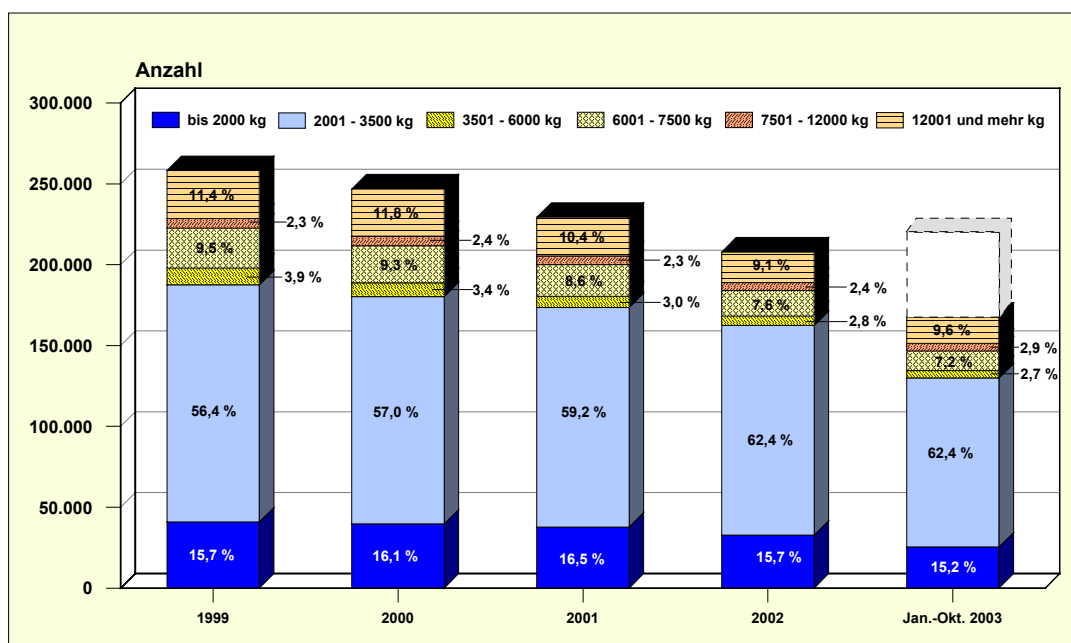
**Grafik 18: Bestand an Kraftomnibussen am 1. Januar 2003 im Vergleich zum Vorjahr**



### Nutzfahrzeuge

Die Neuzulassungen im Nutzfahrzeugbereich spiegeln am ehesten die Wirtschaftslage wieder. Genau dort wurden in den vergangenen Jahren deutliche Einbußen festgestellt (1998 = 258 215 Fahrzeuge, 2001 = 229 223 Fahrzeuge). Zum Ende des Jahres 2003 wird jedoch eine leichte Erholung des Marktes vermutet. Die Sattelzugmaschinen stehen im Vergleich zum Vorjahr mit 23 751 Neufahrzeugen bei einem Plus von 8,2 Prozent. Und das Defizit der Lastkraftwagen ist auf 2,9 Prozent geschmolzen. Zum Jahresende wird die Grenze von 200 000 Einheiten voraussichtlich nur knapp überschritten.

Grafik 19: Neuzulassungen von Lkw nach zulässigem Gesamtgewicht

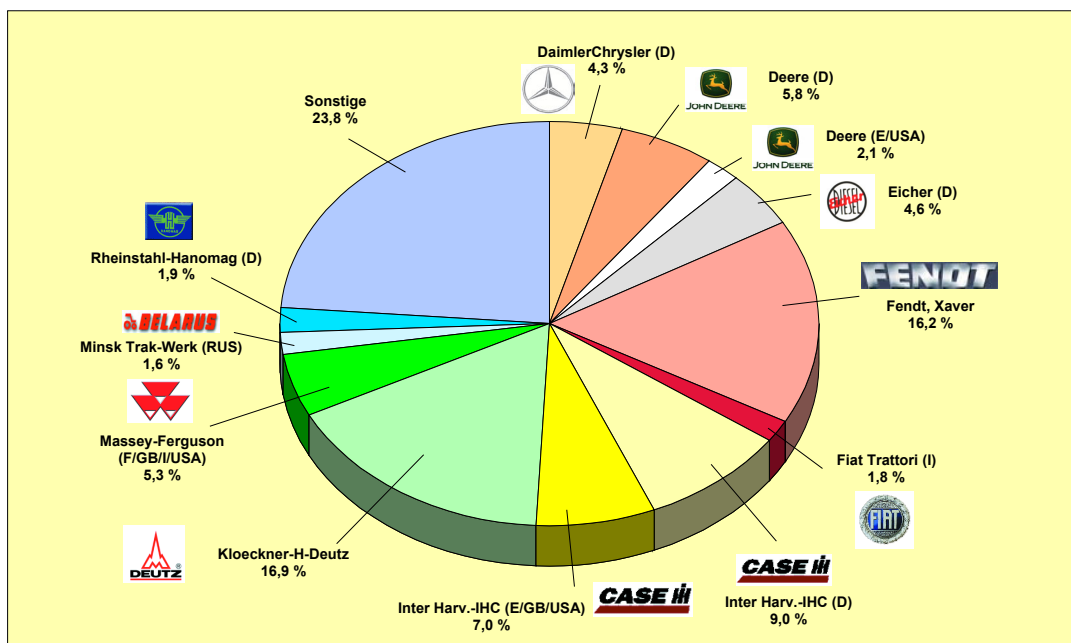


### Ackerschlepper

Der Bestand an Ackerschleppern blieb in den letzten Jahren mit durchgehend 1,77 Mio. konstant. Im Jahr 2003 existiert im Vergleich zum Vorjahr jedoch noch ein Defizit von etwa 1 600 Neuzulassungen (7,0 Prozent).

Den größten Bestandsanteil (40,7 Prozent mit knapp 722 000) nehmen die kleineren Ackerschlepper mit einer Motorisierung bis 30 kW ein. Bei der Betrachtung der Haltergruppen ist dies auch nicht verwunderlich. Bei über 40 Prozent mit rund 760 000 Fahrzeugen handelt es sich um Neben- bzw. Nichterwerbspersonen. So pendelt sich auch fast ein Drittel, und zwar 566 000 aller Traktoren, in der unteren Gewichtsklasse von 2001 – 3500 kg zulässigem Gesamtgewicht ein. Im vergangenen Jahr gab es deutliche Veränderungen zu Gunsten der Hersteller Deere (E/USA) mit + 14,8 Prozent oder rund 5 000 Fahrzeugen und Deutz-Fahr mit + 13,5 Prozent oder rund 2 000 Fahrzeugen. Die Schönebecker Traktoren-Werke mussten dagegen mit - 8,0 Prozent und damit etwa 1 200 Fahrzeugen eine deutliche Einbuße hinnehmen.

Grafik 20: Bestand an Ackerschleppern am 1. Januar 2003 nach Herstellern



**Made in Ostblock**

Mehr als 720 000 Pkw des ehemaligen Ostblocks sind in Deutschland zugelassen. Die schwindenden Bestände werden zum Teil bereits wie kleine Schätze behandelt. So ist auch der Bestand des Trabant von rund 1 Mio. zum Zeitpunkt der Wende auf unter 100 000 zurückgegangen. Als wahre Sammlerstücke gelten inzwischen 439 Wolga und 94 Saporoshez.

Bei den Krädern gibt es nur noch etwa eine Handvoll Hersteller. JAWA (CS) und URAL (SU) sind mit Abstand am stärksten vertreten. Insgesamt sind noch knapp 8 000 „Ost“-Kräder in Deutschland zugelassen.

**Tabelle 9: Bestand an Kraftfahrzeugen und Anhängern osteuropäischer Herkunft**

Hersteller	Bestand am 1.1.2003	Veränderung in % zum Vorjahr
<b>Krafträder</b>		
BOEHMISCHE MOTORENWERKE (CS)	262	+ 2,3
CSEPEL (H)	85	+ 14,9
C.Z. (CS)	64	0,0
CZM (CS)	72	- 10,0
JAWA (CS)	3 882	+ 7,6
POVA-JAWA (CS)	461	+ 2,0
JIKOV (CZ)	61	- 10,3
URAL (SU)	2 775	- 1,1
<b>Zusammen</b>	<b>7 662</b>	<b>+ 3,4</b>
<b>Personenkraftwagen</b>		
AUDI (H)	54 271	+ 5,9
AWE (WARTBURG)	27 523	- 27,8
AZLK (RUS/MOSKWITSCH)	538	- 16,3
BARKAS	2 169	- 21,8
FSM (PL)	1333	- 25,3
FSO (PL)	196	- 8,8
DACIA (ROM)	613	- 13,7
GAS (RUS/WOLGA)	439	+ 4,8
INTREPRINDEREA (R)	51	- 23,9
MAGYAR SUZUKI (H)	71 602	+ 10,3
SACHSENRING (TRABANT)	96 585	- 22,4
SAS (RUS/SAPOROSHEZ)	94	- 8,7
SKODA (CZ)	431 027	+ 18,3
TATRA (CZ)	153	+ 1,3
UAZ (SU)	330	- 12,2
VAZ LADA (RUS)	36 301	- 18,5
ZASTAVA (YU)	1787	- 28,7
<b>Zusammen</b>	<b>725 012</b>	<b>+ 4,0</b>
<b>Übrige Kraftfahrzeuge</b>		
IKARUS (H)	41	- 24,1
KAMA AUTOMOBILWERK (SU)	11	- 31,1
KREMENTSCHUG (SU)	13	- 27,8
LIAZ (CS)	45	- 15,1
LICHATSCHOW (SU)	47	- 2,1
MINSK TRAK-WERK (RUS)	64	- 3,0
SKODA (CZ)	58	- 3,1
TATRA (CZ)	320	- 10,9
UAZ (SU)	41	- 6,8
VAZ-LADA (RUS)	33	- 15,4
ZIL-WERKE (SU)	14	0,0
<b>Zusammen</b>	<b>687</b>	<b>- 10,9</b>

Hersteller	Bestand am 1.1.2003	Veränderung in % zum Vorjahr
<b>Ackerschlepper / gew. Straßenzugmaschinen</b>		
BELARUS (SU)	130	- 3,7
LENINGRAD TRAK-W (RUS)	1037	- 15,3
LIAZ (CS)	32	- 5,6
MINSK TRAK-WERK (RUS)	28 533	- 1,8
PAWLOWSK (SU)	12	0,0
PROSTEJOR (CZ)	434	0,0
TATRA (CZ)	20	- 4,8
UZINA (R)	4759	- 1,8
ZETOR ZKL (CZ)	16 815	- 2,2
ZTS MARTIN (CZ)	1 601	- 10,0
<b>Zusammen</b>	<b>53 373</b>	<b>- 2,5</b>
<b>Kraftfahrzeuge insgesamt</b>		
	<b>794 838</b>	<b>+ 3,4</b>
<b>Kraftomnibusse einschl. Obusse</b>		
IKARUS (H)	377	- 33,9
KAROSA (CS)	12	- 25,0
<b>Zusammen</b>	<b>389</b>	<b>- 33,6</b>
<b>Lastkraftwagen</b>		
DAEWOO AVIA (CZ)	28	- 86,7
INTREPRINDERIA (R)	38	- 19,1
KAMA AUTOMOBILWERK (SU)	20	- 35,5
KREMENTSCHUG (SU)	29	- 25,6
LIAZ (CS)	114	- 20,3
SKODA (CZ)	6 861	- 3,8
TATRA (CZ)	433	- 25,6
UAZ (SU)	119	+ 6,3
VAZ-LADA (RUS)	73	+ 1,4
<b>Zusammen</b>	<b>7 715</b>	<b>- 5,6</b>
<b>Kraftfahrzeuganhänger</b>		
AGADOS (CZ)	7 194	+ 42,8
ANTIP (CZ)	212	- 2,3
BOEHMISCHE MOTORENWERKE (CS)	15	- 11,8
BSS BRANDYS (CS)	376	- 17,5
BUDAMOBIL (H)	53	- 26,4
MAGYAR (H)	82	+ 1,2
TPV (SLO)	8 637	+ 9,6
UAZ (SU)	13	- 13,3
VELOREXPOR (CS)	1 103	- 1,1
VSS KOSICE (CS)	33	- 2,9
WOOD-MIZER (PL)	67	- 2,9
ZREMB (PL)	43	- 20,4
ZSP NIEWIADOW (PL)	12 371	+ 0,3
<b>Zusammen</b>	<b>30 199</b>	<b>+ 10,3</b>



**Good bye Käfer**

Er lief und lief und lief. Jetzt ist er *ausgelaufen* und in den Ruhestand versetzt worden. Insgesamt wurden 21 529 464<sup>\*)</sup> Käfer produziert. Zurück bleiben in Deutschland 78 808 Exemplare mit Fahrzeugschein und -brief, darunter 400 mit Brezelfenster. Etwa ein Viertel ist im bevölkerungsstärksten Bundesland Nordrhein-Westfalen gemeldet. In Hessen liegt der Käferanteil mit 10,6 Prozent deutlich über dem des dortigen Pkw-Bestandes (7,9 Prozent). In Bremen und Sachsen-Anhalt ist die Fan-Gemeinde mit 538 bzw. 539 gleich gering. Über die Hälfte (54,4 Prozent) stammen aus den 70er Jahren. Von den ersten Baureihen aus den 50ern gibt es nur noch knapp 3 000 Raritäten.

**Tabelle 10: Bestand an VW-Käfer am 1. Januar 2003 (einschließlich vorübergehend stillgelegter Fahrzeuge)**

Bundesland	Insgesamt	Zulassungsjahre			
		80er und später	70er	60er	50er und früher
Baden-Württemberg	12 430	2 335	7 390	2 249	456
Bayern	13 763	2 919	7 569	2 648	627
Berlin	1 953	656	1 022	221	54
Brandenburg	764	275	420	63	6
Bremen	538	124	317	88	9
Hamburg	1 620	397	956	219	48
Hessen	8 355	1 515	4 315	2 060	465
Mecklenburg-Vorpommern	350	154	167	26	3
Niedersachsen	8 873	2 486	4 726	1 405	256
Nordrhein-Westfalen	20 113	4 694	10 551	4 131	737
Rheinland-Pfalz	4 165	860	2 207	918	180
Saarland	907	172	525	184	26
Sachsen	1 156	423	633	89	11
Sachsen-Anhalt	539	211	285	36	7
Schleswig-Holstein	2 754	872	1 462	354	66
Thüringen	528	178	303	41	6
<b>Insgesamt</b>	<b>78 808</b>	<b>18 271</b>	<b>42 848</b>	<b>14 732</b>	<b>2 957</b>

\*) Quelle: p:news Volkswagen AG\_Political News

## Güterkraftverkehrsstatistik

### Europaweite Datenerhebungen

Damit die EU-Kommission ihre Aufgaben im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik erfüllen kann, benötigt sie vergleichbare, zuverlässige, aufeinander abgestimmte, regelmäßige und vollständige Statistiken über den Umfang und die Entwicklung des Güterkraftverkehrs mit in der Gemeinschaft zugelassenen Fahrzeugen sowie über den Nutzungsgrad der Fahrzeuge, mit denen Beförderungen erfolgen. Daher hat der Rat der Europäischen Union die Verordnung 1172/98 zur statistischen Erfassung des Güterkraftverkehrs erlassen. Danach muss jedes EU-Land eine Statistik über Fahrten der im Inland zugelassenen Güterkraftfahrzeuge erstellen und die Daten regelmäßig an das statistische Amt der europäischen Gemeinschaften in Luxemburg, Eurostat, übermitteln. Inhalt, Format und technische Modalitäten der zu übermittelnden Daten sind durch Verordnung geregelt (Verordnung (EG) Nr. 2163/2001 der Kommission vom 7. November 2001). Alle Regelungen zur Güterkraftverkehrsstatistik gelten ab 2002 auch für die EWR-Länder Norwegen und Liechtenstein.

Die Datenverbreitung aus dem bei Eurostat geführten Datenpool ist seit Anfang des Jahres 2003 durch die Verordnung (EU) Nr. 6/2003 der Kommission vom 30. Dezember 2002 festgelegt. Darin werden Struktur und Inhalt der Tabellen bestimmt, die Eurostat veröffentlichen, sowie der Tabellen, die Eurostat an die Mitgliedstaaten zur Vervollständigung der nationalen Statistik übermitteln darf. Für Deutschland erhält das Kraftfahrt-Bundesamt die Daten zur Erstellung einer Statistik zum grenzüberschreitenden Kraftverkehr.

Dieser Datenaustausch zur Vervollständigung der nationalen Statistik ist ein Novum sowohl für die amtliche Statistik der EU-Länder als auch für Eurostat. Damit wird die durch Wegfall der EU-Binnengrenzen entstandene Datenlücke weitgehend geschlossen. In der nationalen Güterkraftverkehrsstatistik zum grenzüberschreitenden Verkehr können dann wieder die in Deutschland fahrenden ausländischen Fahrzeuge ausgewiesen werden. Allerdings sind kleine Fahrzeuge in den meisten EU-Staaten - auch in Deutschland - von der Erhebung freigestellt.

Gegenwärtig wird im Kraftfahrt-Bundesamt die Veröffentlichung einer nationalen Statistik zum grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr in diesem Rahmen erarbeitet.

### Güterkraftverkehr mit europäischen Fahrzeugen

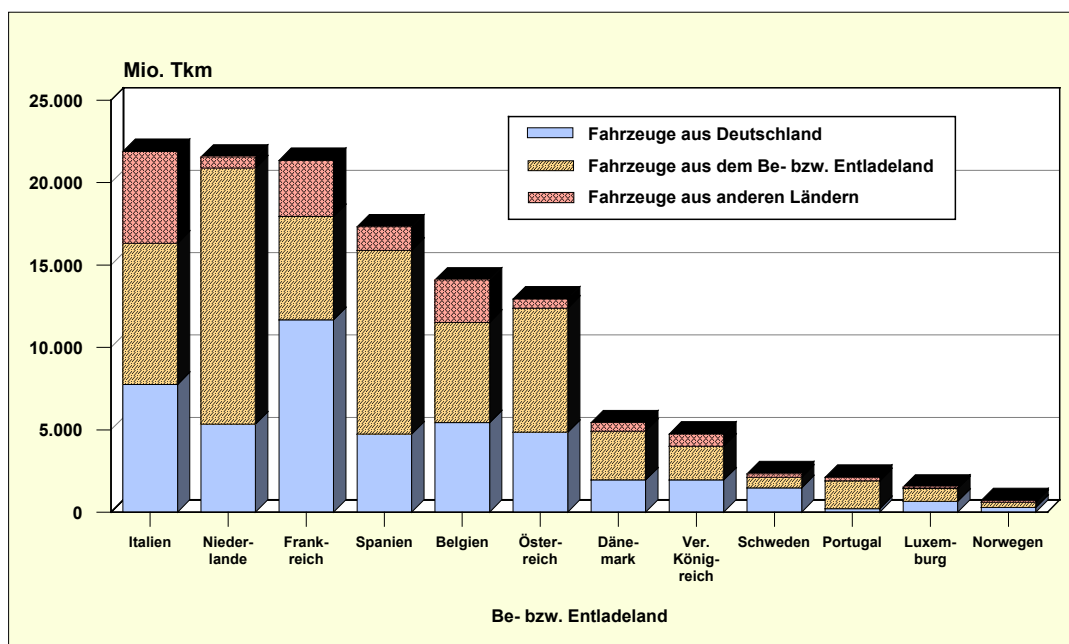
Die Beteiligung deutscher Fahrzeuge am grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zwischen Deutschland und den einzelnen europäischen Ländern variiert stark (Tabelle 11/Grafik 21). Gemessen an der Beförderungsleistung können sich die portugiesischen (80 Prozent), die niederländischen (72 Prozent), die spanischen (64 Prozent), die österreichischen (58 Prozent) und die dänischen (55 Prozent) Transportunternehmen einen deutlich erhöhten Anteil am Gütertausch zwischen Deutschland und ihrem jeweiligen Heimatland sichern. Für deutsche Unternehmen gilt dies im Verkehr zwischen Deutschland und Schweden (63 Prozent) sowie Frankreich (55 Prozent). Bemerkenswert ist zudem, dass die Konkurrenz in der EU dazu führt, dass die Transportleistung zwischen Deutschland und den Ländern Italien, Belgien, Frankreich, Vereinigtes Königreich und Norwegen zu einem deutlichen Anteil mit Fahrzeugen aus anderen EU-Ländern (Dreiländerverkehr) erbracht wird. Der überwiegende Teil dieses Dreiländerverkehrs wird dabei durch Transportunternehmer aus den Benelux-Staaten abgewickelt – mit Ausnahme der Relationen Deutschland-Italien sowie Deutschland-Norwegen. Hier entfällt der Großteil des Dreiländerverkehrs mit Italien auf österreichische Fahrzeuge bzw. mit Norwegen auf schwedische, niederländische und österreichische Fahrzeuge.

Tabelle 11: Güterkraftverkehr zwischen Deutschland und EU-Ländern sowie Norwegen im Jahr 2002

Be- / Entladeland	Beförderungsleistung (Mio. Tkm)	Anteil der Fahrzeuge aus ...			
		Deutschland (%)	Be- / Entladeland (%)	anderen Ländern	
				Zusammen (%)	Darunter %-Punkte
Italien (IT)	21 893	35,4	39,1	25,5	19,0 AT
Niederlande (NL)	21 553	24,8	72,1	3,1	
Frankreich (FR)	21 344	54,7	29,3	15,8	13,1 NL, LU, BE
Spanien (ES)	17 322	27,4	64,4	8,2	
Belgien (BE)	14 091	38,5	43,3	18,2	15,0 NL
Österreich (AT)	12 939	37,5	58,1	4,4	
Dänemark (DK)	5 431	36,0	54,5	9,5	
Verein. Königreich (UK)	4 743	41,1	43,3	15,6	12,0 NL, BE
Schweden (SE)	2 337	63,4	27,4	9,2	
Portugal (PT)*	2 116	10,1	80,3	9,6	
Luxemburg (LU)	1 528	43,8	50,1	6,1	
Norwegen (NO)	707	41,4	43,9	14,7	11,9 SE, NL, AT
Irland (IE)	412	/	/	/	
Finnland (FI)	150	/	/	/	
Griechenland (GR)	X	X	X	X	

\* : Ergebnis aus Portugal ohne Werkverkehr portugiesischer Fahrzeuge  
 / : Wert zu unsicher  
 X : Ergebnisse der Fahrzeuge aus Griechenland nicht verfügbar

Grafik 21: Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr zwischen Deutschland und europäischen Ländern im Jahr 2002



### Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge - Licht am Horizont

Welche Beförderungsleistungen von deutschen Lkw mit mehr als 3,5 t Nutzlast und Sattelzugmaschinen erbracht werden, ergibt die aufgrund nationaler und EU-rechtlicher Bestimmungen gemeinsam vom KBA und dem Bundesamt für Güterverkehr laufend durchgeführte Befragung der Fahrzeughalter. Sie liefert Ergebnisse über Umfang und Entwicklung des Güterkraftverkehrs für die nationale, aber auch EU-weite Verkehrsplanung und -politik. Die Daten werden regelmäßig im KBA aufbereitet und die Ergebnisse als Bundesstatistik veröffentlicht.

Die nachfolgende Tabelle vermittelt einen Eindruck von der Entwicklung im Güterkraftverkehr der letzten drei Jahre.

Tabelle 12: Entwicklung im Güterkraftverkehr von 2000 bis 2003

Zeitraum	Transportmenge (1 000 Tonnen)	Beförderungs- leistung (Mio. Tonnenkilometer)	Veränderung zum Vorjahreszeitraum in %	
			Transport- menge	Beförderungs- leistung
Januar bis Mai 2000	1 142 447,2	115 128,5	+ 0,1	+ 6,6
2000	3 005 103,5	280 699,1	- 5,5	+ 0,8
Januar bis Mai 2001	1 109 525,0	120 176,0	- 2,9	+ 4,4
2001	2 884 479,4	288 955,2	- 4,0	+ 2,9
Januar bis Mai 2002	1 018 277,5	116 251,6	- 8,2	- 3,3
2002	2 720 163,0	285 206,8	- 5,7	- 1,3
Januar bis Mai 2003	1 015 396,0	116 493,4	- 0,3	+ 0,2

Während aufgrund der anhaltenden Konjunkturschwäche in Deutschland in den letzten drei Jahren nicht nur die Transportmenge sank, nämlich von 3,0 Mrd. Tonnen im Jahre 2000 über 2,9 Mrd. Tonnen 2001 (- 4,0 Prozent) auf 2,7 Mrd. Tonnen (- 5,7 Prozent) im vergangenen Jahr und auch die Beförderungsleistung im letzten Jahr mit 285 Mrd. Tonnenkilometer (- 1,3 Prozent) erstmalig rückläufig war, scheint sich in den ersten fünf Monaten dieses Jahres ein erster Silberstreif am Horizont des Güterkraftverkehrsmarktes abzuzeichnen. Denn mit - 0,3 Prozent lag die Transportmenge der Monate Januar bis Mai 2003 im Vergleich zu den ersten fünf Monaten des Vorjahres nur knapp niedriger, jedoch veränderte sich die Beförderungsleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum mit + 0,2 Prozent wieder in den positiven Bereich. Die in den ersten fünf Monaten des Jahres transportierte Gütermenge von 1 015 Mio. Tonnen lag damit nur geringfügig unter der des Vorjahreszeitraumes (1 018 Mio. t), die entsprechende Beförderungsleistung mit 116,5 Mrd. Tkm geringfügig darüber.

### Inlandsfahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge und kommende Maut

Bei der bevorstehenden Einführung der streckenbezogenen Maut für schwere Lastkraftfahrzeuge (ab 12 t zul. Gesamtgewicht) werden die Gebühren für die im deutschen Autobahnnetz gefahrenen Kilometer gestaffelt berechnet nach der Emissionsklasse und der Achsenzahl der Fahrzeuge.

Die Güterkraftverkehrsstatistik liefert Informationen, wie viele Kilometer deutsche Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen im gesamten deutschen Straßennetz – unabhängig von der Straßenkategorie – zurücklegen (Tabelle 13). Der überwiegende Teil der Inlandsfahrleistung schwerer Fahrzeuge dürfte dabei auf den Autobahnen erbracht werden.

**Tabelle 13: Inlandsfahrleistung der Fahrzeuge ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht nach Anzahl der Achsen in 1 000 km**

Schadstoffklasse	Max. 3 Achsen	Mind. 4 Achsen	Zusammen
Euro III und besser	608 653,3	4 622 995,9	5 231 649,2
Euro II	2 285 817,2	12 359 199,0	14 645 016,2
Euro I	586 177,0	1 215 327,3	1 801 504,3
Euro 0 1)	1 073 992,1	1 209 622,2	2 283 614,3
Insgesamt	4 554 639,6	19 407 144,2	23 961 783,8

1) Einschließlich „Sonstige“ (u. a. Oldtimer)

So belief sich im Jahre 2002 die gesamte Inlandsfahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht auf rd. 24 Mrd. km. Sie wurde vor allem von Fahrzeugen mit mindestens 4 Achsen (rd. 19 Mrd. km) erbracht. Mit Abstand die meisten Kilometer, nämlich rd. 15 Mrd., wurden von Fahrzeugen der Schadstoffklasse EURO II gefahren, davon der überwiegende Teil (rd. 12 Mrd. km) mit mindestens 4-achsigen Fahrzeugen.

### Schadstoffarme Lastkraftfahrzeuge weiter auf dem Vormarsch

Immer größere Anteile der Fahrleistung im Güterkraftverkehr werden von schadstoffärmeren Fahrzeugen erbracht (Tabelle 14).

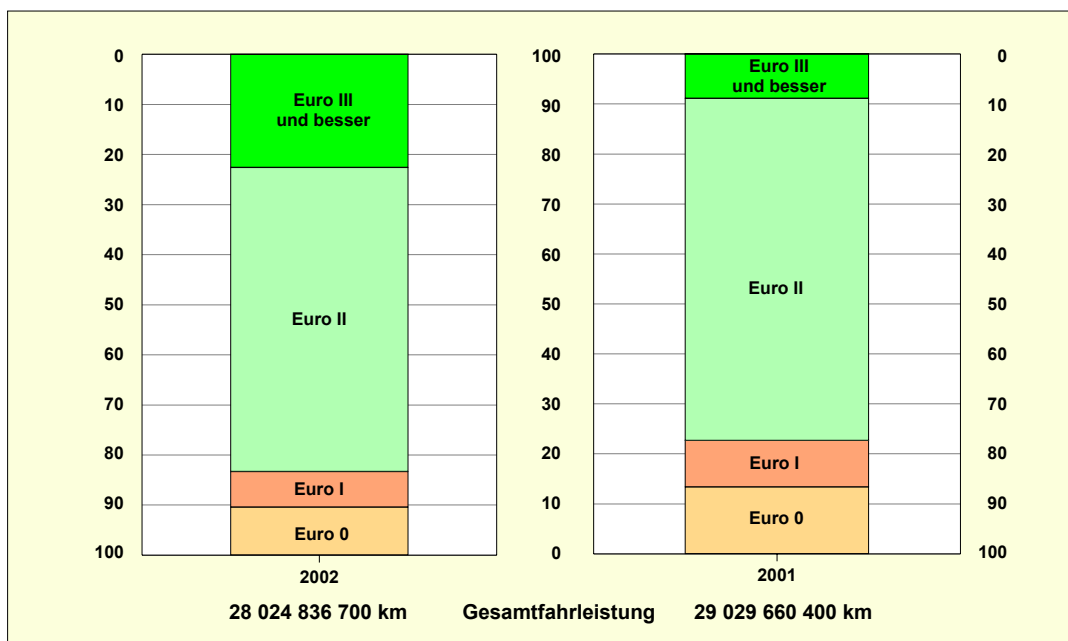
**Tabelle 14: Gesamtfahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge (Lkw > 3,5 t Nutzlast und Sattelzugmaschinen)**

Schadstoffklasse	2002		2001	
	1 000 km	%	1 000 km	%
Euro III und besser	6 323 733,8	22,6	2 573 021,7	8,9
Euro II	16 998 104,5	60,7	19 858 968,8	68,4
Euro I	2 000 338,1	7,1	2 696 314,8	9,3
Euro 0 <sup>1)</sup>	2 702 660,3	9,6	3 901 355,1	13,4
Insgesamt	28 024 836,7	100	29 029 660,4	100

1) Einschließlich „Sonstige“ (u. a. Oldtimer)

Während die gesamte Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge (Lkw > 3,5 t Nutzlast und Sattelzugmaschinen) im Jahr 2001 (29 Mrd. km) bereits überwiegend, nämlich zu 77 Prozent (rd. 22 Mrd. km), mit schadstoffarmen Fahrzeugen der Klasse EURO II und besser erbracht wurde, stieg dieser Anteil im Jahr 2002 – trotz leicht verringerter Gesamtfahrleistung (28 Mrd. km) - auf 83 Prozent (rd. 23 Mrd. km). Dabei haben vor allem die „saubereren“ Fahrzeuge der Klasse Euro III und besser um fast 14 Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahr deutlich zugelegt (Grafik 22).

**Grafik 22: Gesamtfahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Schadstoffklassen in Prozent**



**Forschungsprojekt  
„Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland“ (KiD)**



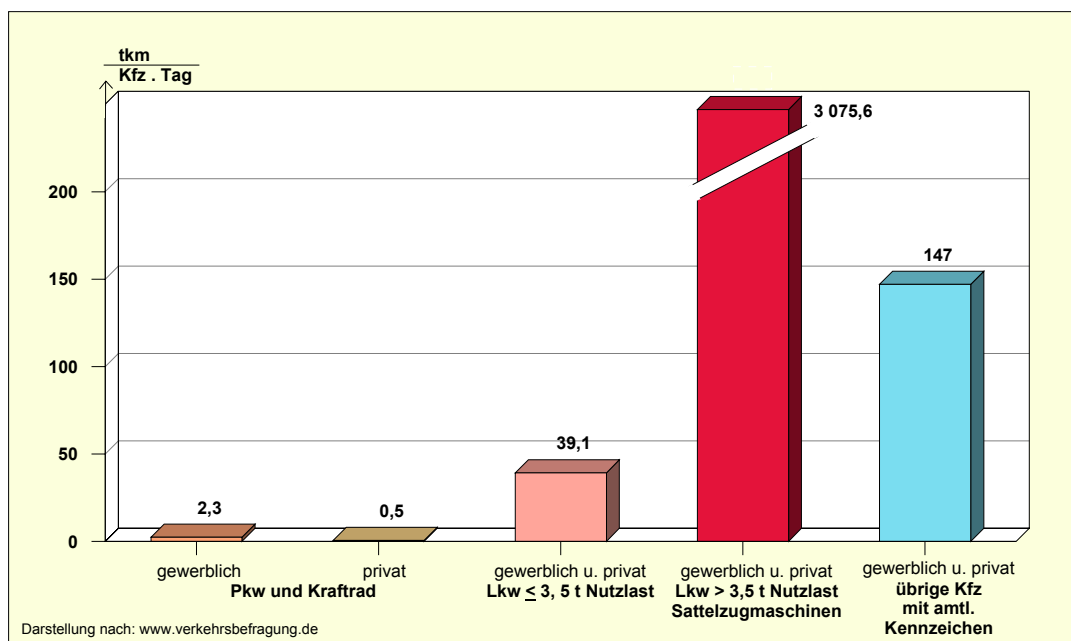
**Erste Ergebnisse**

Mit der bundesweiten, repräsentativen Befragung von Kraftfahrzeughaltern im Auftrage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, für die das KBA die organisatorisch-technische Abwicklung übernahm, konnten Erkenntnisse über Umfang und Struktur des Wirtschaftsverkehrs, zu dem alle Wege und Fahrten von Personen in Ausübung ihres Berufes zählen, gewonnen werden.

Die Befragung begann im November 2001 und lief über ein Jahr. Mit rd. 49 Prozent erreichte die Quote an ausgefüllten Fragebögen den erwarteten Wert.

Da der Einsatz der kleinen Lkw bis 3,5 t Nutzlast ein zentraler Aspekt dieser Untersuchung war, stellen die Ergebnisse eine gute Ergänzung zur Güterkraftverkehrsstatistik dar, in der die größeren Lkw und Sattelzugmaschinen berücksichtigt sind. Erste Ergebnisse enthält die Grafik 23.

**Grafik 23: Gütertransportleistung je mobiles Fahrzeug gewerblicher und privater Halter im Werktagsverkehr (Montag - Freitag) pro Tag**



**Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr an den deutschen EU-Ostgrenzen**

Das KBA erhält monatlich von allen Grenzzollstellen an den deutschen EU-Außengrenzen Meldungen über die ein- bzw. ausgefahrenen Lastkraftfahrzeuge zur statistischen Auswertung.

Vor dem Hintergrund der Beitritte Polens und der Tschechischen Republik zur Europäischen Union im Jahr 2004 wurde eine Analyse der regelmäßig von den Grenzzollstellen gemeldeten Daten über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr erstellt.

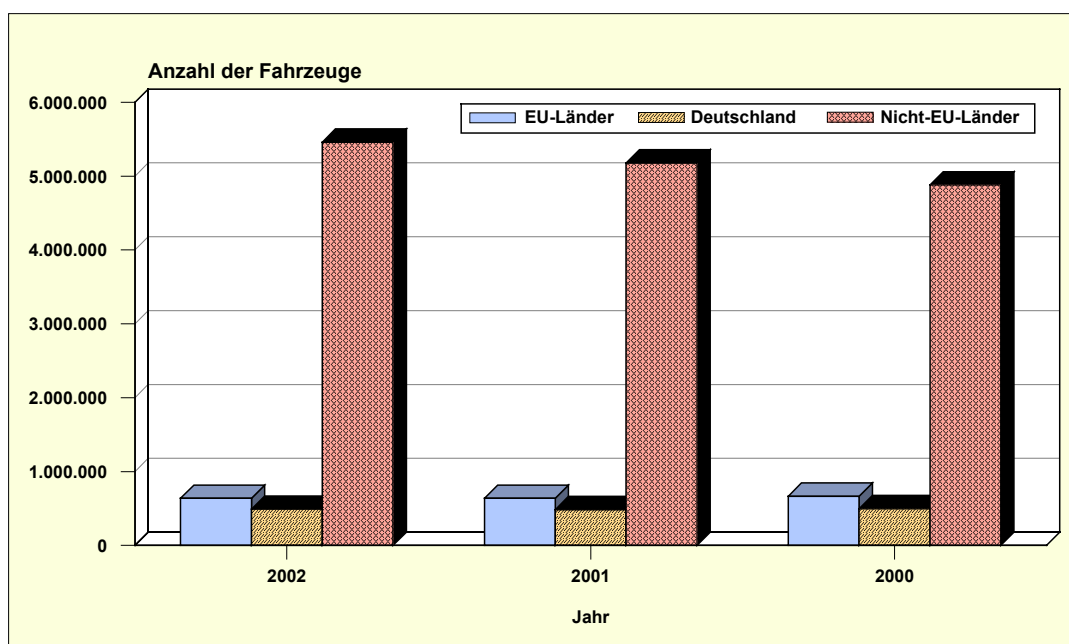
Die Auswertung macht deutlich, dass der Verkehr mit Lastkraftfahrzeugen über die deutschen Ostgrenzen stetig zunimmt (Tabelle 15 und Grafik 26). Insgesamt passierten im Jahr 2002 gut 6 Mio. Lastkraftfahrzeuge die Grenzen zu Polen und der Tschechischen Republik. Dies entspricht einer Steigerung um 550 000 Fahrzeuge oder fast 10 Prozent in nur zwei Jahren. Dieser Trend hält auch im Jahr 2003 weiter an.

Das Anwachsen des Verkehrsaufkommens ist in erster Linie auf die sehr starke Zunahme bei Fahrzeugen aus Nicht-EU-Ländern zurück zu führen, während die Anzahl der Fahrzeuge aus Deutschland und der EU im einfahrenden Verkehr sogar rückläufig ist. Mittlerweile kommen 9 von 10 Fahrzeugen, die die deutschen EU-Ostgrenzen passieren, aus Nicht-EU-Ländern.

**Tabelle 15: Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr an den deutschen EU-Ostgrenzen nach der Beheimatung der Lastkraftfahrzeuge im Zeitverlauf**

Beheimatung der Lastkraftfahrzeuge	1. Halbjahr 2003	2002		2001		2000		Veränderung 2002 gegenüber 2000	
	Anzahl der Fahrzeuge	Anzahl der Fahrzeuge	Anteil in %	Anzahl der Fahrzeuge	Anteil in %	Anzahl der Fahrzeuge	Anteil in %	Anzahl der Fahrzeuge	Anteil in %
<b>Einfahrten</b>									
EU-Länder	132 838	278 861	9,3	289 437	10,1	320 518	11,7	- 41 657	- 13,0
Dar. Deutschland	102 413	212 030	7,1	217 147	7,6	238 649	8,7	- 26 619	- 11,2
Nicht-EU-Länder	1 433 887	2 706 267	90,7	2 575 706	89,9	2 418 576	88,3	+ 287 691	+ 11,9
Zusammen	1 566 725	2 985 128	100	2 865 143	100	2 739 094	100	+ 246 034	+ 9,0
<b>Ausfahrten</b>									
EU-Länder	157 937	358 631	11,5	348 214	11,8	344 633	12,3	+ 13 998	+ 4,1
Dar. Deutschland	122 274	279 053	9,0	266 925	9,0	258 039	9,2	+ 21 014	+ 8,1
Nicht-EU-Länder	1 418 040	2 753 287	88,5	2 601 986	88,2	2 463 175	87,7	+ 290 112	+ 11,8
Zusammen	1 575 977	3 111 918	100	2 950 200	100	2 807 808	100	+ 304 110	+ 10,8
<b>Insgesamt</b>									
EU-Länder	290 775	637 492	10,5	637 651	11,0	665 151	12,0	- 27 659	- 4,2
Dar. Deutschland	224 687	491 083	8,1	484 072	8,3	496 688	9,0	- 5 605	- 1,1
Nicht-EU-Länder	2 851 927	5 459 554	89,5	5 177 692	89,0	4 881 751	88,0	+ 577 803	+ 11,8
Zusammen	3 142 702	6 097 046	100	5 815 343	100	5 546 902	100	+ 550 144	+ 9,9

**Grafik 24: Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr an den deutschen EU-Ostgrenzen**





## Akkreditierungsstelle KBA

Anerkennung/Akkreditierung von Prüflaboratorien, die an Fahrzeugen und Fahrzeugteilen Prüfungen durchführen und Gutachten erstellen

Akkreditierung von Zertifizierungsstellen, die im Rahmen der Zertifizierung von Qualitätsmanagementsystemen bei Herstellern Forderungen des KBA hinsichtlich des Typgenehmigungsverfahrens überprüfen

Seit 1995 führt die Akkreditierungs-/Anerkennungsstelle Verfahren zur Anerkennung/Akkreditierung von in- und ausländischen Prüflaboratorien innerhalb der EU sowie von in- und ausländischen Zertifizierungsstellen weltweit durch. Das Verfahren umfasst eine fachliche Beurteilung von Systemunterlagen, den Nachweis von Kenntnissen im vorgenannten Bereich, deren Umsetzung sowie eine Begutachtung einschließlich der praktischen Durchführung der Prüfverfahren vor Ort im Prüflaboratorium bzw. im Zertifizierungsverfahren vor Ort beim Hersteller/Antragsteller (Typgenehmigung). Die Kriterien der Begutachtung von Prüflaboratorien sind in der Norm DIN EN 45001 festgelegt. Die Akkreditierungsstelle bestätigt seit 2002 bei Antragstellung die Erfüllung der Norm DIN EN ISO/IEC 17025. Die Kriterien der Begutachtung von Zertifizierungsstellen sind in der Norm DIN EN 45012 festgelegt.

Das Prüflaboratorium/die Zertifizierungsstelle erhält nach positiven Abschluss des Verfahrens und positiver Entscheidung des Akkreditierungsausschusses eine Akkreditierungsurkunde. Während der **fünf Jahre** Laufzeit der Akkreditierung werden geeignete Maßnahmen zur Überwachung durchgeführt. Danach ist eine Re-Akkreditierung möglich.

Der Akkreditierungsbereich umfasst derzeit ca. 280 verschiedene Prüfverfahren nach deutschen und internationalen Vorschriften.

Diese Prüfverfahren bilden die Grundlage für vergleichbare Prüfungen für Gesamtfahrzeuge (PKW, LKW, Motorrad usw.) und Fahrzeugteile/-systeme (Abgas, Geräusch, Bremse, Reifen, Elektrik, Lichttechnik usw.).

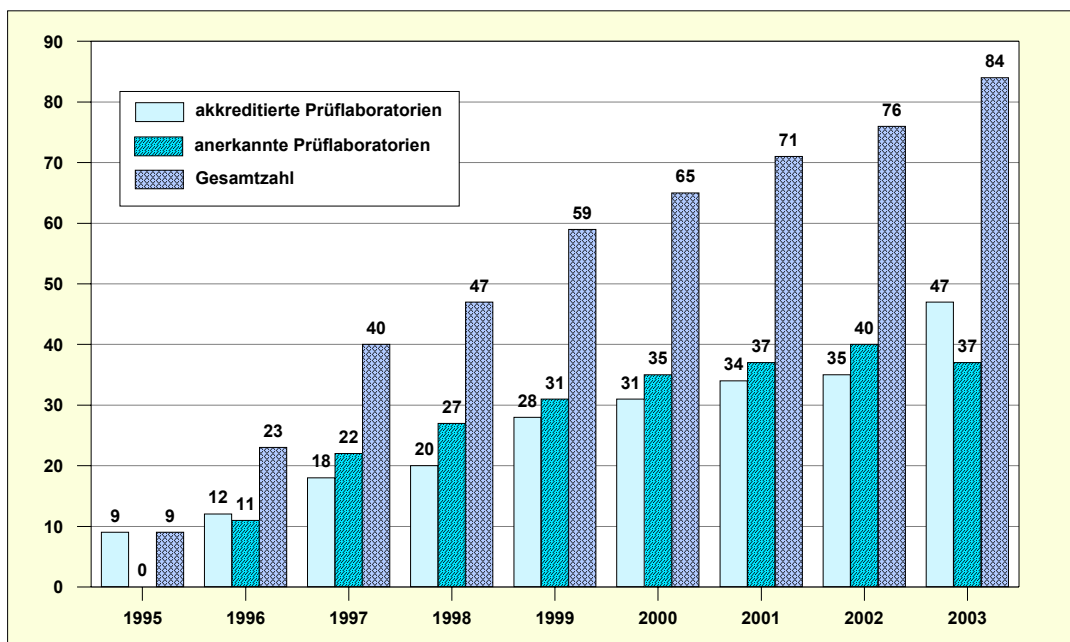
### Anerkennung/Akkreditierung von Prüflaboratorien

Tabelle 16: Entwicklung der Anerkennung/Akkreditierung von Prüflaboratorien

	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
akkreditiert	47	35	34	31	28	20	18	12	9
anerkannt	37	40	37	35	31	27	22	11	0
<b>Gesamtzahl</b>	<b>84</b>	<b>75</b>	<b>71</b>	<b>66</b>	<b>59</b>	<b>47</b>	<b>40</b>	<b>23</b>	<b>9</b>

Überwachungsbegutachtungen im Zeitraum der Gültigkeit sowie Re-Anerkennungs-/Akkreditierungsverfahren sind nicht dargestellt.

Grafik 25: Anzahl der anerkannten/akkreditierten Prüflaboratorien

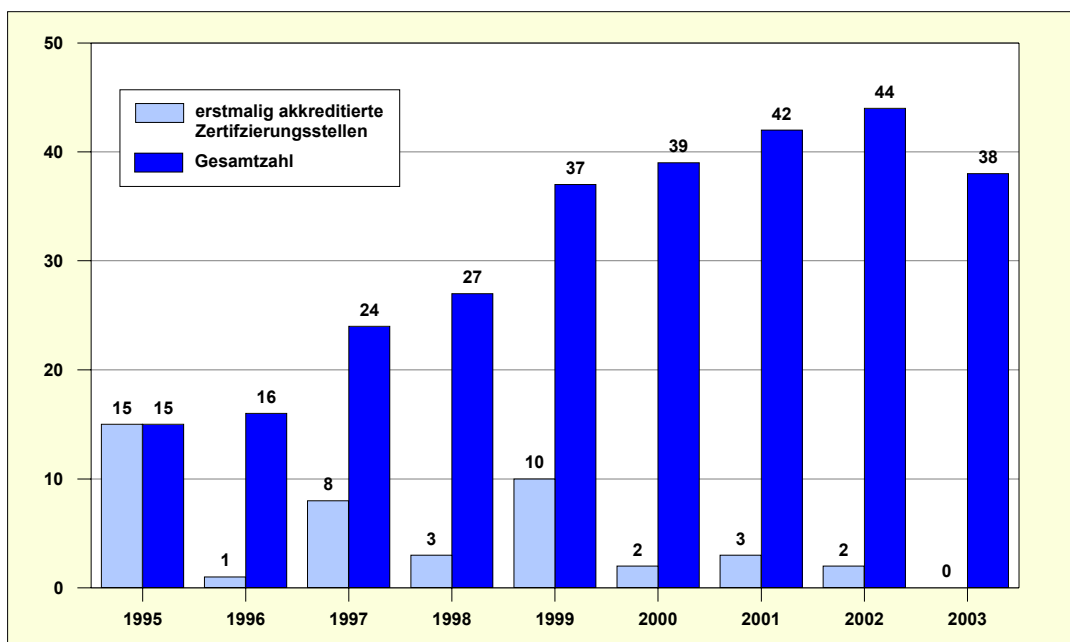


### Akkreditierung von Zertifizierungsstellen

Tabelle 17: Zahl der akkreditierten Zertifizierungsstellen

	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
erstmalig	0	2	3	2	10	3	8	1	15
Gesamtzahl	38	44	42	39	37	27	24	16	15

Grafik 26: Anzahl der akkreditieren Zertifizierungsstellen



Überwachungsbegutachtungen und Witnessaudits im Zeitraum der Gültigkeit der Akkreditierung sowie Re-Akkreditierungsverfahren sind nicht dargestellt.

Durch die im Zuge der Globalisierung stattfindenden Veränderungen des Marktes, ist die Zahl der akkreditierten Zertifizierungsstellen rückläufig. Kleine Zertifizierungsstellen sind nicht mehr in der Lage, die Anforderungen der Industrie nach einer umfassenden Zertifizierung für die Bereiche Umwelt, Arbeitssicherheit, Automobilindustrie, gesetzlicher Bereich etc. zu erfüllen. Dieser Prozess könnte sich fortsetzen.

Die Anerkennungs-/Akkreditierungsstelle betreibt ein effektives und wirksames Qualitätsmanagementsystem und gewährleistet gleichbleibend gute Ergebnisse.

## Zertifizierungsstelle KBA

als kompetent akkreditiert

Seit 1994 führt die Zertifizierungsstelle für Qualitätsmanagementsysteme Verfahren zur Verifizierung/Zertifizierung von

- in- und ausländischen Fahrzeug- und Fahrzeugteileherstellern sowie
- nach deutschem Recht beauftragten Hauptuntersuchungsstellen und Herstellern von Dokumenten für den Straßenverkehr

durch. Ihre besondere Stärke liegt in der Spezialisierung auf den Automobilbereich, die Kenntnis der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften und den Einsatz spezialisierter hauptamtlicher Auditoren.

Die Zertifizierungsstelle für Qualitätsmanagement-Systeme in Dresden verfügt seit über 10 Jahren über ein QM- und Zertifizierungssystem. Das bestätigte dem KBA im Jahr 2003 die Trägergemeinschaft für Akkreditierung GmbH (TGA), Frankfurt. Sie bescheinigte dem Amt ein hohes Qualitätsniveau, gut strukturierte Abläufe, sorgfältige Ausbildungen und Einarbeitungen, übersichtlich geordnete Verfahren und stufte die Auditberichte als qualitativ ein.

Die Akkreditierungsurkunden erlauben der Zertifizierungsstelle, in den nächsten 5 Jahren weltweit anerkannte Zertifikate auf der Grundlage der Normen ISO 9001:2000 und QS-9000 auszustellen. Das KBA ist berechtigt, unter Beachtung der Überwachung durch das International Automotive Oversight Office IAO-QMC und der KBA-Akkreditierungsstelle alle automobilspezifischen Zertifizierungsverfahren (ISO 9001, VDA 6.1, QS-9000, ISO/TS 16949 und Straßenverkehrsrecht) weltweit anzubieten.

Die Zertifizierungsstelle führt die Bewertung qualitätssichernder Maßnahmen durch, die der Hersteller von Kraftfahrzeugen und Fahrzeugteilen bei der Beantragung seiner Typgenehmigung gewährleisten muss. Das KBA gewährleistet damit eine hohe Qualität der Automobilproduktion und der Zulieferteile. Seine Leistungen haben aus der Zertifizierungsstelle ein Kompetenzzentrum unter den deutschen Zertifizierungsgesellschaften zu technischen Fragen des Straßenverkehrs entstehen lassen, das weltweit anerkannt wird.

## Aus der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Die Medienpräsenz hat im Jahr 2003 weiter zugenommen. Das KBA hat sich an die Presse und Öffentlichkeit gewandt und

- 38 Presseinformationen veröffentlicht
- 38 Pressevertreter empfangen
- 163 Fachbesucher über die Aufgaben des KBA unterrichtet
- 7 680 000 Besucher via Internet bedient.

### Neues aus dem Internet

Die KBA-Website erfreut sich ständig steigender Besucherzahlen. Sie lagen im Jahr 2003 bei über 7,6 Mio. Eine Umfrage ergab, dass 73 Prozent der Nutzer den Informationsgehalt mit hoch bis sehr hoch einstufen. Die Aktualität bewerteten 79 Prozent aller Interessenten mit hoch bis sehr hoch. 80 Prozent sprachen sich für eine gute bis sehr gute Gestaltung aus und über 70 Prozent beurteilten die Navigation für gut bis sehr gut.

Unsere Publikationen sind jetzt noch umfassender und besser auf die Anforderungen unserer Kunden zugeschnitten. Veröffentlichungen aus dem Bereich Öffentlichkeitsarbeit, Statistik und Fahrzeugtechnik finden Sie unter [www.kba.de](http://www.kba.de) (**Publikationen**). Allen Redaktionen bieten wir eine **Pressemappe** an. Sie beinhaltet

- den aktuellen Jahrespressebericht 2003/2004
- ein Informationsblatt über den zentralen Informationsdienstleister rund um das Kraftfahrzeug und seine Nutzer
- die aktuellen Neuzulassungen/Besitzumschreibungen nach Fahrzeugarten
- die aktuellen Pkw-Neuzulassungen nach Segmenten und Typgruppen und
- auszugsweise den Punktekatalog mit den häufigsten Delikten unter Angabe der Punkte, Regelsätze und Fahrverbote.



Die Website erfüllt die Vorgaben der Initiative der Bundesregierung **BundOnline 2005**, mit der die Bundesverwaltung verpflichtet wird, ihre internetfähigen Dienstleistungen bis 2005 online bereit zu stellen.

