

KRAFTFAHRT-BUNDESAMT



www.kba.de



Vorwort

Ein Jahr noch, dann wird dieses Jahrhundert zu Ende gehen. Es ist ein Jahrhundert, das in Europa zwei unterschiedliche Gesichter gezeigt hat. In der ersten Hälfte war es von den Kriegen - begleitet von Diktaturen und Inflationen – gekennzeichnet. Damals entstanden in Berlin und später dann in Bielefeld die Vorläuferbehörden des Kraftfahrt-Bundesamtes, die das heutige Gesicht des Amtes entscheidend mitgeprägt haben.

Die zweite Hälfte des Jahrhunderts war – zumindest in weiten Teilen Europas - geprägt von Frieden und Freiheit, von Partnerschaft und Offenheit und nicht zuletzt vom Geschenk der Deutschen Einheit. Seit der Errichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes am 04.08.1951, das seit der Wiedervereinigung eine Außenstelle in Dresden hat, wurde diese Zeit aber auch stets politisch begleitet von der Idee der Errichtung eines vereinten Europas. Ein Europa der offenen Grenzen ist aber auch ein Europa, das uns die Schattenseiten der Kfz-Kriminalität aufzeigt. Mit der künftigen Einrichtung und Nutzung eines **Zentralen Fahrerlaubnisregisters** und der Nutzung des bereits bestehenden **Zentralen Fahrzeugregisters** wird sich das Kraftfahrt-Bundesamt in naher Zukunft am Datenabgleich der Fahrzeug- und Führerscheindaten der registerführenden Behörden der **EUCARIS**-Vertragspartner der Europäischen Union aktiv beteiligen, um zur Aufklärung von Delikten beizutragen.

Zunächst jedoch verlangt uns das dritte große Register, das **Verkehrszentralregister**, weiterhin große Anstrengungen ab. Die neue reformierte **Punkteregelung** mit der Einführung eines **Bonussystems** soll die Präventivwirkung, die seit der Einführung dieses Systems am 01.05.1974 stets von ihm ausging, weiter intensivieren.

Das heutige Kraftfahrt-Bundesamt, das seinen Ursprung in den Vorgängerbehörden des ersten Teils des Jahrhunderts hat, paßte sich dem ständigen Wandel der Zeit an. Künftig wird dies nicht mehr nur auf nationaler Basis, sondern auch europaweit geschehen.

Wir, meine Mitarbeiter/-innen und ich, sind bereit, uns diesen Herausforderungen zu stellen und mit unserer täglichen Arbeit einen Beitrag zum guten Gelingen eines „**Europas der offenen Grenzen**“ zu leisten. Ein Ziel, das von uns allen unterstützt werden muß.

In der Hoffnung auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit wünsche ich Ihnen und Ihren Familienangehörigen ein gutes, gesundes und erfolgreiches Jahr 1999 und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Barth
Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	1
40 Jahre Verkehrszentralregister	3
Das Kraftfahrt-Bundesamt und seine Produkte	3
Einrichtung einer Stabsstelle	4
Das Kraftfahrt-Bundesamt und der Euro	4
Das Rechenzentrum	4
Die Dienstleistung „Auskünfte“	5
<i>Zentrales Fahrzeugregister</i>	5
- Säumige Unterhaltspflichtige 	5
<i>Verkehrszentralregister</i>	6
- Straftaten im Straßenverkehr	8
<i>Fahranfänger auf Probe</i>	10
<i>Einführung eines Bonussystems</i> 	12
<i>Zentrales Fahrerlaubnisregister</i> 	13
<i>EUCARIS</i>	15
Kurz notiert	16
Das Serviceangebot „Statistik“	18
Aus den Kraftfahrzeugstatistiken:	
<i>Bestand</i>	18
<i>Neuzulassungen</i>	22
<i>Umschreibungen</i>	22
<i>Löschungen</i>	22
Die Dienstleistung: Typgenehmigung	23
<i>Partner kompetenter Prüflaboratorien und Hersteller</i>	24
<i>Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit</i>	25
<i>Rückrufaktionen</i>	25
<i>Produktsicherheitsgesetz – Hintergrund und Folgen</i>	26
Neubesetzung in der Pressestelle	27
Ein neues Medium – Internet	27
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	28
Zu guter Letzt – Öffentlichkeitsarbeit der ganz besonderen Art	28

40 Jahre Verkehrszentralregister

Vom 2. Januar 1958 bis heute

Von der Öffentlichkeit beinahe unbeachtet blieb das 40jährige Bestehen des Verkehrszentralregisters (VZR). Es soll an dieser Stelle im Jahre seines Geburtstages gewürdigt werden.

Es ist über dieses Register bereits vieles gesagt und geschrieben worden, so daß eine allumfassende Darstellung entbehrlich erscheint. Das lebhaftere Interesse der Verkehrspolitik und der Publizität zeigt aber, daß dieses Register *als wesentliches Instrument für die Verbesserung der Verkehrssicherheit* angesehen wird und somit ständig aktuell bleibt.

Das Ziel des VZR besteht hauptsächlich darin, den zuständigen Stellen das erforderliche Tatsachenmaterial zu verschaffen, damit sie im Interesse der Verkehrssicherheit die notwendigen verkehrserzieherischen und verkehrspolitischen Maßnahmen treffen können.

Die „Flensburger Sünderkartei“ und das „Flensburger Punktsystem“ sind Sprachschöpfungen, die vermutlich jeder erwachsene Bundesbürger kennt. Sie sind geradezu zu einem Synonym für das Kraftfahrt-Bundesamt geworden. Das VZR genießt seinen Bekanntheitsgrad aufgrund der weitverbreiteten Publizität, wobei oft genug verkannt wird, daß die Aufgabe dieses Registers dem Schutz der Verkehrsteilnehmer dient und somit dazu beiträgt, daß das Gesamtsystem „Straßenverkehr“ so sicher wie möglich funktioniert. Selbstverständlich sind an dieser Aufgabe eine Vielzahl von Behörden und Institutionen beteiligt, zumal die Verkehrsverwaltung grundsätzlich in der Kompetenz der Länder liegt. Gewisse Aufgaben lassen sich jedoch nur zentral wirksam erfüllen.

Das Punktsystem - als Instrument eines abgestuften Sanktionskataloges - wurde am 01.05.1974 eingeführt. Es hat sich bewährt und wurde ständig durch weitere Reformen an die sich ändernden Rahmenbedingungen angepaßt. Das wird auch in Zukunft so sein.

Das Kraftfahrt-Bundesamt und seine Produkte

Das Kraftfahrt-Bundesamt will als Dienstleister die bestehenden und zukünftigen Aufgaben meistern. Dahinter stehen 1 167 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für schnell und fehlerfrei erstellte, kostengünstige Produkte verbunden mit kundenfreundlichem Service – eine Amtsphilosophie als Ergebnis von uns erarbeiteter Leitlinien und Amtsziele. Das Amt

- genehmigt neue Fahrzeugtypen und Fahrzeugteile
- überprüft die Arbeit von Prüfstellen und die Qualitätssicherung bei Herstellern
- führt das Zentrale Fahrzeugregister, das Verkehrszentralregister und das Zentrale Fahrerlaubnisregister
- gibt Auskünfte aus diesen Registern und
- erstellt und veröffentlicht Statistiken auf der Grundlage dieser Register sowie über Fahrzeugmängel und Gütertransporte.

Es leistet mit diesen **Produkten** – auf die nachfolgend näher eingegangen wird - einen **Beitrag zur Verkehrssicherheit, zum Umweltschutz und zur Bereitstellung von Informationen über den Straßenverkehr.**

Wie bereits in den vergangenen Jahrespresseberichten erläutert, wurden Anfang 1996 mit der Konzeptentwicklung die Weichen für ein zukünftiges System der Kosten- und Leistungsrechnung (KLR) gestellt, das Mitte 1997 in die Praxis umgestellt wurde. Nach einer Pilotphase von 4 Monaten - unterstützt durch eine leistungsfähige Software, das die überaus komplexen betriebswirtschaftlichen Abläufe verrechnungstechnisch abwickelt - konnte zum 1. Juli 1998 der flächendeckende Testbetrieb begonnen werden. Wir gehen davon aus, nach dieser Testphase über ein stabiles KLR-System zu verfügen, so daß ab dem 1. Januar 1999 das erste Geschäftsjahr auf der Basis der neuen Methoden begonnen werden kann.

Einrichtung einer Stabsstelle

Die Bestrebung, die Verwaltung des KBA im Sinne der Zielsetzung „Schlanker Staat“ zu modernisieren, wird entscheidend unterstützt durch die oben beschriebene Kosten- und Leistungsrechnung. Die hierdurch gewonnene Datenbasis wird für die Einführung weiterer Elemente einer modernen Verwaltungsführung bereitstehen. Zur Unterstützung der Behördenleitung wurde eine Stabsstelle errichtet, die die Führungsinstrumente *Strategische Planung, Qualitätsmanagement und Controlling* integriert. Auch die *Presse- und Öffentlichkeitsarbeit* wurde in die Stabsarbeit mit einbezogen.

Das Kraftfahrt-Bundesamt und der Euro

Die elf EU-Länder, die an der Europäischen Währungsunion teilnehmen, stehen fest. Und nachdem der Deutsche Bundestag im März dem Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zugestimmt hat, wird am 1. Januar 1999 der Euro als zentraler monetärer Baustein des vereinten Europas eingeführt.

Die Umstellung der öffentlichen Haushalte wird jedoch erst zum 1. Januar 2002 erfolgen, dann wird die DM als nationale Währungseinheit wegfallen. Entsprechend wird auch die Haushaltsführung des Bundes erst zum 1. Januar 2002 umgestellt. Alle kassenrechtlichen Beträge und Forderungen in Kostenbescheiden und Gebührenaufstellungen werden bis zu diesem Zeitpunkt wie bisher in DM ausgewiesen.

Um den Kunden des KBA die Zahlungen zu erleichtern, ist eine Ausweisung des Euro-Betrages (in Klammern) neben den DM-Beträgen vorgesehen. Wir sind ab 01.01.1999 darauf vorbereitet, sowohl Zahlungsverpflichtungen des Amtes gegenüber Dritten in Euro zu leisten, aber auch Zahlungsverpflichtungen unserer Kunden in Euro zu akzeptieren.

Für die Verwendung des Euro in der Übergangszeit gilt für das KBA jedoch der Grundsatz: **„keine Behinderung, kein Zwang“!**

Das Rechenzentrum

In eigener Sache

Das Zentrale Fahrzeugregister (ZFZR) speichert die Fahrzeug- und Halterdaten in konventionellen Dateien. Darüber hinaus steht mit dem Zentralen Verkehrsinformationssystem (ZEVIS) eine leistungsfähige Auskunftsdatenbank zur Verfügung. Gelegentlich wegen angeblich veralteter Technik kritisiert, bewältigt dieses Verfahren seit vielen Jahren nahezu störungsfrei die ungeheuren Datenmengen, die täglich zwischen dem KBA und seinen externen Partnern (z. B. Zulassungsbehörden, Ordnungsbehörden, Polizei, Bürger etc.) ausgetauscht und gespeichert werden.

Der Fortschritt in der Informationstechnologie, die bevorstehende Jahrtausendwende und die Notwendigkeit, noch flexibler und aktueller die Informationen über Kraftfahrzeuge zu verschiedenen Zwecken bereitzustellen, haben das KBA schon Ende der 80er Jahre bewogen, die Speicherung der Fahrzeuge in einer einzigen Großdatenbank voranzutreiben.

Aus verschiedenen Gründen, z. B. die Übernahme des Fahrzeugbestandes der ehemaligen DDR im Zuge der deutschen Wiedervereinigung, konnte das Projekt nicht sofort in Angriff genommen werden. Doch jetzt ist es soweit. Die Realisierung der Kfz-Datenbank steht kurz vor ihrer Vollendung. Und die Zahlen sind beeindruckend:

- Daten über 70 Mio. Kraftfahrzeuge und Anhänger, darunter ca. 17 Mio. archivierte gelöschte Fahrzeuge
- ca. 150 000 offline-Auskünfte täglich
- ca. 150 000 Veränderungen täglich
- ca. 26 000 externe Endgeräte für online-Suche
- größte Datenbanktabelle mit ca. 320 Mio. Einträgen.

Ab Mitte 1999 sind die Dateien noch aktueller, qualitativ noch besser und fit für den Jahrtausendwechsel. Gleichzeitig ist die Basis geschaffen, um zeitnah und flexibel auf geänderte Anforderungen zu reagieren, z. B. im Rahmen der EU-weiten Kooperation oder der Weiterentwicklung von Internet-Technologien.

Zentrales Fahrzeugregister

Die wesentliche Dienstleistung des Zentralen Fahrzeugregisters (ZFZR) besteht in der Erteilung von Auskünften an berechnigte Stellen, wie Polizei, Behörden und Gerichte, aber auch an Privatpersonen.

Im ZFZR werden alle Fahrzeuge geführt, für die ein amtliches Kennzeichen zugeteilt oder Versicherungskennzeichen ausgegeben wurde. Im Rahmen des Zulassungsrechts dient es insbesondere der Speicherung der Daten

- für die Zulassung und Überwachung von Fahrzeugen
- für Maßnahmen zur Gewährleistung des Versicherungsschutzes im Rahmen der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung
- für Maßnahmen zur Durchführung des Kraftfahrzeugsteuerrechts
- für Maßnahmen nach dem Bundesleistungs- und Verkehrssicherstellungsgesetzes
- die Sicherung des Eigentums an Fahrzeugen und
- als Datenbasis für die statistische Auswertung des Fahrzeugbestandes und seiner Veränderungen

Übersicht 1

	1997	1998*)	Veränderungen in %
Auskünfte insgesamt	45 995 972	50 226 453	+ 9,1
davon:			
ZEVIS	17 481 488	17 745 532	+ 1,5
private Personen	175 183	196 152	+ 11,9
Polizei/Behörden	28 477 258	32 311 284	+ 13,4

*) Die Zahlen für das Jahr 1998 wurden anhand der bisher vorliegenden Ergebnisse hochgerechnet.



Auskünfte über säumige Unterhaltspflichtige

Zum 01.05.1998 wurde der § 39 StVG, der die Weitergabe von Daten aus dem ZFZR zur Verfolgung von Rechtsansprüchen regelt, neu ergänzt. Danach dürfen auch zur Durchsetzung von Unterhaltsansprüchen Halteranschriften an die Sozialträger übermittelt werden. Mit dieser Auskunftsmöglichkeit erhalten die zuständigen Landesbehörden ein wirksames Instrument zur Ermittlung des Aufenthaltsortes des „untergetauchten“ Unterhaltsschuldners und damit eine erfolgversprechende Möglichkeit, die Rückgriffsquote zugunsten ihrer Haushalte zu erhöhen.

Verkehrszentralregister

Auch die Dienstleistung des Verkehrszentralregisters (VZR) besteht in der Erteilung von Auskünften.

Mit dem VZR führt das KBA das zweite Register, in dem im wesentlichen rechts- bzw. bestandskräftige Entscheidungen von Fahrerlaubnisbehörden, Bußgeldbehörden und Gerichten erfaßt sind, die sämtlich geeignet sind, die Eignung des einzelnen Verkehrsteilnehmers zu beurteilen.

6,9 Mio. Personen mit ca. 12,5 Mio. Eintragungen sind z. Z. im VZR registriert. Die Eintragungen ergeben eine personenbezogene Datenbasis, die verbunden mit dem Auskunftssystem ein wesentliches Instrument bilden, um die Allgemeinheit vor ungeeigneten Kraftfahrern zu schützen.

Dem VZR wurden 1998 knapp 4,2 Mio. (Vorjahr: 4,1 Mio.) registerpflichtige Entscheidungen über geahndete Verkehrsverstöße oder fahrerlaubnisbezogene Maßnahmen von Gerichten, Bußgeld- und anderen Verwaltungsbehörden gemeldet. Das ist eine Steigerung um 2 % (7 %) gegenüber dem Vorjahr (Übersicht 2). Diese Steigerung beruht auf einer Zunahme der behördlichen Bußgeldentscheidungen um über 3 %.

Übersicht 2

Zugang an Mitteilungen (Eintragungen) von		1997 in Tsd.	1998 in Tsd.	Veränderung gegenüber Vorjahr	
Gerichten:	Verurteilungen	424	406	-	4,2 %
	Bußgeldentscheidungen	50	54	+	8,0 %
	vorläufige Entscheidungen und Aufhebungen	92	82	-	10,9 %
	Zusammen	566	542	-	4,2 %
Bußgeldbehörden:	Bußgeldentscheidungen	3 315	3 424	+	3,3 %
andere Behörden:	Fahrverbote und Fahrerlaub- nisentscheidungen	208	208		0,0 %
	Insgesamt	4 088	4 174	+	2,1 %
	davon:				
	Ersterfassungen	2 572	2 638	+	2,6 %
	Folgemitteilungen	1 516	1 536	+	1,3 %

Bußgeldentscheidungen machen mit 83 % die Mehrzahl der im VZR eingehenden Mitteilungen aus. Gerichtliche Entscheidungen zu Straftaten haben einen Anteil von knapp 10 %, Fahrerlaubnisentscheidungen der Gerichte und Verwaltungsbehörden von 7 %.

Fast zwei Drittel (63 %) der eingehenden Entscheidungen beziehen sich auf Personen, für die noch keine Eintragung vorlag. Die restlichen 38 % sind Folgemitteilungen zu bereits registrierten Personen.

Personenzugang. Wie in den vergangenen Jahren lag der Personenzugang im Jahr 1998 deutlich über dem Personenabgang, so daß sich der Bestand eingetragener Personen erhöhte. Am Jahresende 1998 sind fast 6,9 Mio. (6,7 Mio.) Personen registriert und damit 3 % (3 %) mehr als zum Ende des Vorjahres (Übersicht 3).

Übersicht 3

Personen im Verkehrszentralregister 1998	Personen		
	Anz. in Tsd.	in %	Veränderung gegenüber Vorjahr
Anfangsbestand an Personen (01.01.1998)	6 666	100	+ 3,4 %
+ Personenzugang	2 638	39,6	+ 2,6 %
- Personenabgang	2 424	36,4	+ 3,1 %
Endbestand an Personen (31.12.1998)	6 880	103,2	+ 3,2 %

VZR-Auswertung

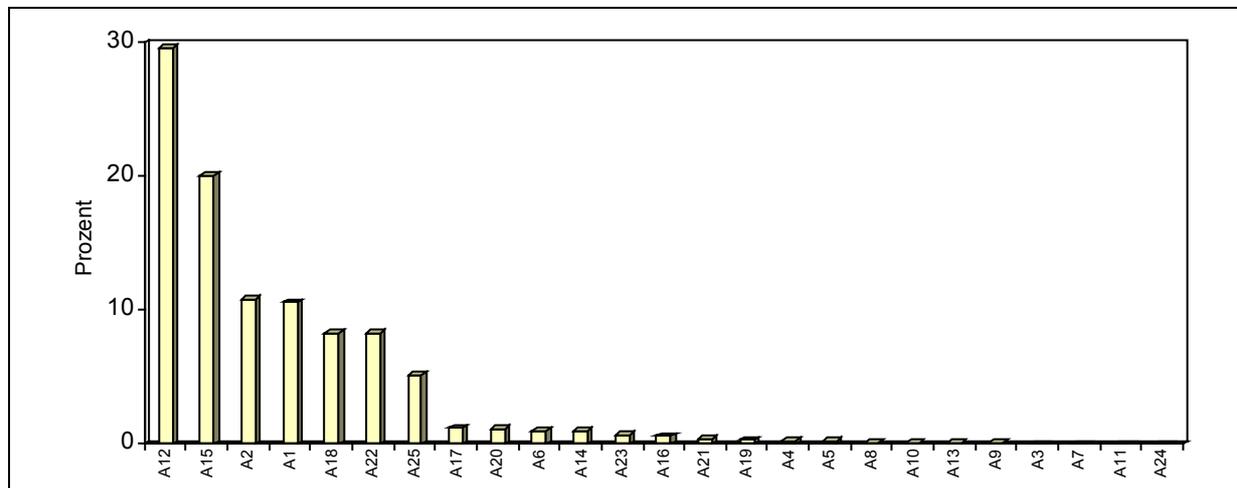
Diese reine Mengenstatistik zum VZR wird ergänzt durch die VZR-Grundstatistik, die tiefere Einblicke in die Inhalte des Registers ermöglicht. Da das VZR gegenwärtig noch überwiegend manuell und auf Papiergrundlage geführt wird, ist die grundstatistische Auswertung nach personalintensiver Kodierung und Erfassung der Papierbelege nur unter Abstrichen bei der Aktualität und wirtschaftlich nur über Stichprobenverfahren möglich. Die auf einer etwa einprozentigen Stichprobe beruhende VZR-Grundstatistik liefert Erkenntnisse, die unter anderem für die Verkehrssicherheitsforschung und für verkehrspolitische Entscheidungen nutzbar gemacht werden.

Straftaten im Straßenverkehr

Detaillierte Analysen zu Verkehrsverstößen ermöglicht die Zusammenlegung der Stichprobendaten mehrerer Jahre. Die Art der Zuwiderhandlung wird dabei ermittelt aus den Tatkenziffern auf den Registermitteilungen. Da jede Mitteilung mehrere Angaben haben kann, werden bis zu fünf Tatkenziffern je Mitteilung berücksichtigt. In der Mehrzahl der Fälle (93 %) ist allerdings nur eine Tatkenziffer eingetragen, in knapp 6 % sind zwei Angaben vorhanden, fünf Nennungen treten äußerst selten auf (rd. 0,01 %).

Für die in das VZR einzutragenden Straftaten werden 25 verschiedene A-Tatkenziffern unterschieden. Es handelt sich bei den A-Tatkenziffern um schwerwiegende Verstöße im Straßenverkehr. In rund 16 % aller Angaben im VZR handelt es sich um solche A-Tatkenziffer. Die Zuwiderhandlungen dieser Gruppe sind in der folgenden Abbildung nach ihrer Häufigkeit sortiert dargestellt. Dabei wird deutlich, daß die relevanten strafrechtlichen Zuwiderhandlungen stark unterschiedliche statistische Bedeutung haben. So gehen 93 % der jährlichen Straftateintragungen auf nur sieben der 25 registerpflichtigen Verstöße zurück.

Übersicht 4



Etwa die Hälfte aller Straftateintragungen ergibt sich aus zwei Zuwiderhandlungen, nämlich „Fahrsicherheit infolge Alkoholgenusses (A12)“ und „Fahren ohne Fahrerlaubnis“ (A15). Jeweils 11 % entfallen auf „Straßenverkehrsgefährdung infolge Alkoholgenusses“ (A2) und „Unfallflucht“ (A1). Folglich sind 40 % der jährlichen Straftateintragungen auf den Straftatbestand „Alkohol im Straßenverkehr“ (A2, A12) zurückzuführen. Beachtliche Anteile entfallen mit jeweils 8 % außerdem auf die Straftaten „Fahrzeug nicht versichert“ (A18) und „Körperverletzung“ (A22) sowie mit 5 % auf die Sammelkategorie „Andere Straftaten“ (A25), während alle übrigen A-Tatkenziffern wesentlich geringere Anteile aufweisen.

Auskünfte aus dem VZR

... auf Anfragen von Behörden und Gerichten

Das KBA hat im Jahr 1998 rund 10,16 Mio. (10,18 Mio.) Auskünfte an Verwaltungsbehörden und Gerichte erteilt. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich diese Zahl damit kaum verändert (Vorjahr: + 2 %).

... von Amts wegen

Aufgrund der Meldepflichten (Mehrfachtäter-Punktsystem) unterrichtet das KBA die örtlich zuständigen Fahrerlaubnisbehörden bei Erreichen eines Punktestandes von mindestens 9 Punkten und bei jeder weiteren Erhöhung, ab 18 Punkten zusätzlich auch die obersten Landesbehörden. Die Zahl dieser von Amts wegen erteilten Auskünfte ist 1998 auf rund 284 000 (256 000) angewachsen. Das entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 11 %.

... auf Anfrage von privater Seite (gebührenpflichtiger Auskunftsdienst)

Im Jahr 1998 hat die Zahl derjenigen, die eine Auskunft über eigene Eintragungen im VZR beantragten, auf rund 64 000 zugenommen (58 000). Dies entspricht im übrigen 0,9 % der im Register geführten Personen

Für die Jahre 1997 - 1998 ist die Anzahl der Auskünfte der Übersicht 5 zu entnehmen:

Übersicht 5

	1997	1998*)	Veränderung
Im VZR waren eingetragen (Personen):	6 665 872	rd. 6,92 Mio.	
Auskünfte von Amts wegen: (Meldepflicht nach dem Punktsystem der VwV zu § 15b StVZO)	255 795	284 500	+ 11,2%
Auskünfte auf Anfragen:	10,18 Mio.	10,31 Mio.	+ 1,3%
Gebührenpflichtiger Auskunftsdienst: (Privatauskunft)	57 535	63 500	+ 10,4%

*) Die Zahlen für das Jahr 1998 wurden anhand der bisher vorliegenden Ergebnisse hochgerechnet.

Fahrerlaubnisinhaber auf Probe

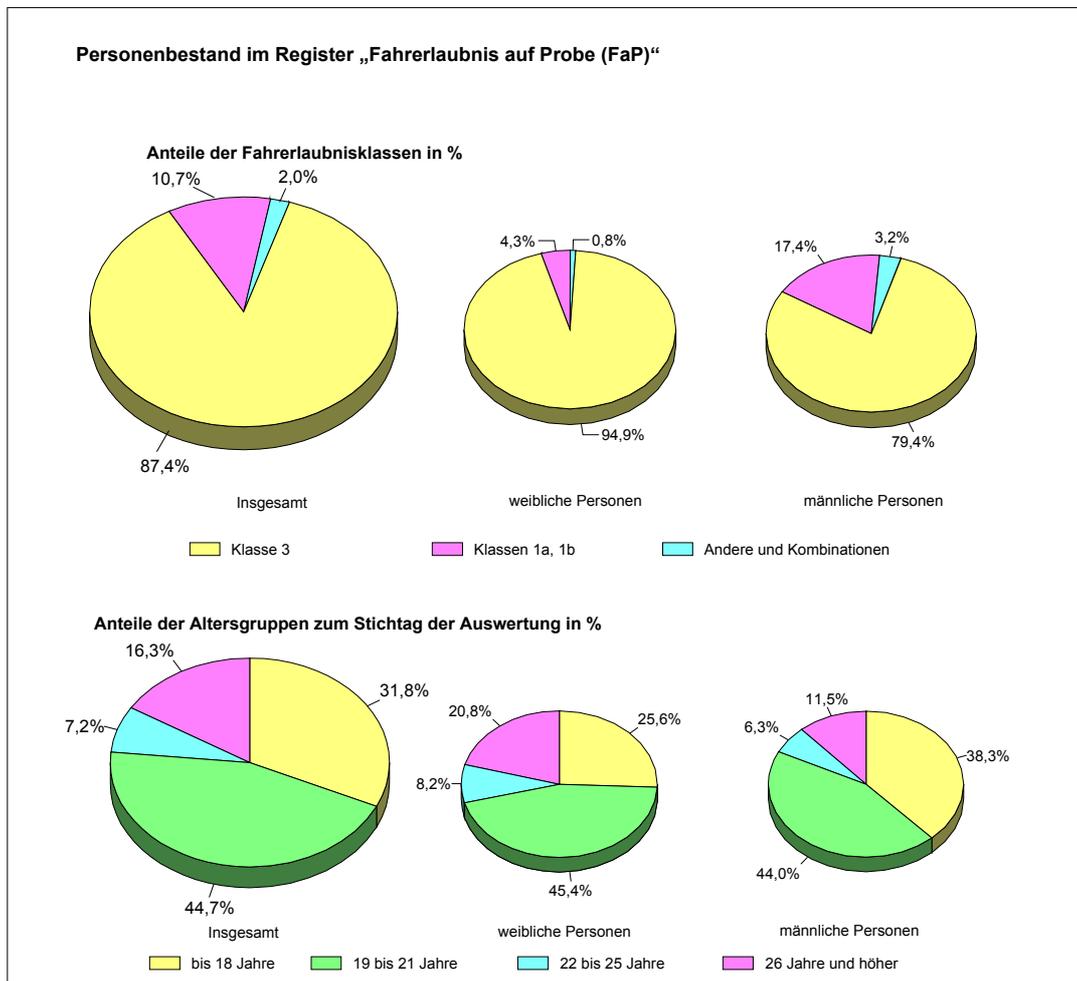
In den vergangenen Jahren war ein rückläufiger Trend an registrierten Fahranfängern auf Probe (FaP) zu beobachten, der in den letzten zwei Jahren stagnierte, nun aber weiter rückläufig ist. Ende 1998 befinden sich 1,75 Mio. (1,78 Mio.) Fahranfänger in der zweijährigen Probezeit. Im Vergleich zum Vorjahresbestand entspricht dies einer Abnahme um - 1,7 % (- 0,6 %). Zählt man die Personen hinzu, die sich in der gesetzlich vorgeschriebenen einjährigen Überliegefrist befinden, so kommt man auf einen Registerbestand von 2,60 Mio. (2,72 Mio.) Fahrerlaubnisinhabern (Übersicht 6).

Übersicht 6

Personen mit Fahrerlaubnis auf Probe	Personen		
	Ende 1997 in Tsd.	Ende 1998 in Tsd.	Veränderung gegenüber Vor- jahr
in der zweijährigen Probezeit	1 782	1 752	- 1,7 %
in der einjährigen Überliegefrist	938	952	+ 1,5 %
Insgesamt	2 720	2 604	- 4,3 %

Übersicht 7

Das nachfolgende Schaubild zeigt die Zusammensetzung der im Register geführten Personen nach Geschlecht und Alter sowie nach erteilter Fahrerlaubnisklasse.



Auffälligkeit während der Probezeit. Zu den Ende 1998 im Register geführten Personen wurden den Fahrerlaubnisbehörden rund 93 000 Zuwiderhandlungen gemeldet - ebenso viele wie im Vorjahr.

Unterrichtungen. FaP, die mit einer schwerwiegenden oder zwei weniger schwerwiegenden Zuwiderhandlungen oder jeder weiteren Zuwiderhandlung in der Probezeit auffallen, sind den örtlich zuständigen Fahrerlaubnisbehörden zu melden, damit diese die gesetzlich vorgesehenen Maßnahmen der Anordnung einer Nachschulung oder einer Wiederholungsprüfung ergreifen können. Die örtlichen Fahrerlaubnisbehörden wurden 1998 rund 78 000 mal über erfaßte, auffällig gewordene Personen mit einer Fahrerlaubnis auf Probe unterrichtet.

Ende der Probezeit durch Entzug der Fahrerlaubnis. Für rund 20 000 Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe (20 690) kam es 1998 zu einem vorzeitigen Abbruch der Probezeit durch Fahrerlaubnisentzug.



Das neue Bonussystem

Zum 1. Januar 1999 treten zahlreiche Änderungen im Straßenverkehrsgesetz in Kraft. Das bisherige Mehrfachtäterpunktsystem wird neu geregelt und auf eine gesetzliche Grundlage gehoben. Vormalig waren die Regelungen über das Punktsystem „nur“ in einer Verwaltungsvorschrift geregelt. Inhaltlich soll das Punktsystem Angebote und Hilfestellungen enthalten, denn durch die Teilnahme an Aufbau-seminaren sollen in Gruppengesprächen die Mängel in der Einstellung zum Straßenverkehr erkannt und abgebaut werden.

Das neue Punktsystem sieht im wesentlichen die folgenden Regelungen vor:

- Bei 8 - 13 Punkten** erfolgt die Verwarnung mit dem Hinweis auf die freiwillige Teilnahme an einem Aufbau-seminar. Die Teilnahme an einem Aufbau-seminar wird bei einem Punktestand bis zu 8 Punkten mit einem Abzug von 4 und bei 9 - 13 Punkten mit einem Abzug von 2 Punkten honoriert.
- Bei 14 - 17 Punkten** wird die Teilnahme an einem Aufbau-seminar angeordnet. Hat der Betroffene innerhalb der letzten 5 Jahre bereits an einem Aufbau-seminar teilgenommen, wird eine Verwarnung ausgesprochen. Bei einem freiwilligen Besuch an einer verkehrspsychologischen Beratung werden immer noch 2 Punkte abgezogen.
- Bei 18 Punkten und mehr?** Wer trotz der Möglichkeiten und Hilfestellungen des Punktsystems 18 Punkte und mehr erreicht, dem muß im Interesse der Verkehrssicherheit die Fahrerlaubnis entzogen werden.

Gesetzliche Sonderregelung:

Erreicht oder überschreitet der Betroffene 14 Punkte, ohne daß die Fahrerlaubnisbehörde ihn bei 8 - 13 Punkten schriftlich verwarnt und informiert hat, wird er so gestellt, als ob er 9 Punkte hätte.

Erreicht oder überschreitet er in der Folgezeit 18 Punkte, ohne daß die Fahrerlaubnisbehörde die bei der Schwelle von 14 – 17 Punkten vorgesehenen Maßnahmen ergriffen hat, wird er so gestellt, als ob er 14 Punkte hätte.

Auch wenn der Betroffene „auf einen Schlag“ eine hohe Punktzahl erreicht, kann er damit dennoch die Hilfestellungen des Punktsystems in Anspruch nehmen.

Der Besuch eines freiwilligen Aufbau-seminars oder einer freiwilligen verkehrspsychologischen Beratung führt jeweils nur einmal innerhalb von 5 Jahren zu einem Punkteabzug.

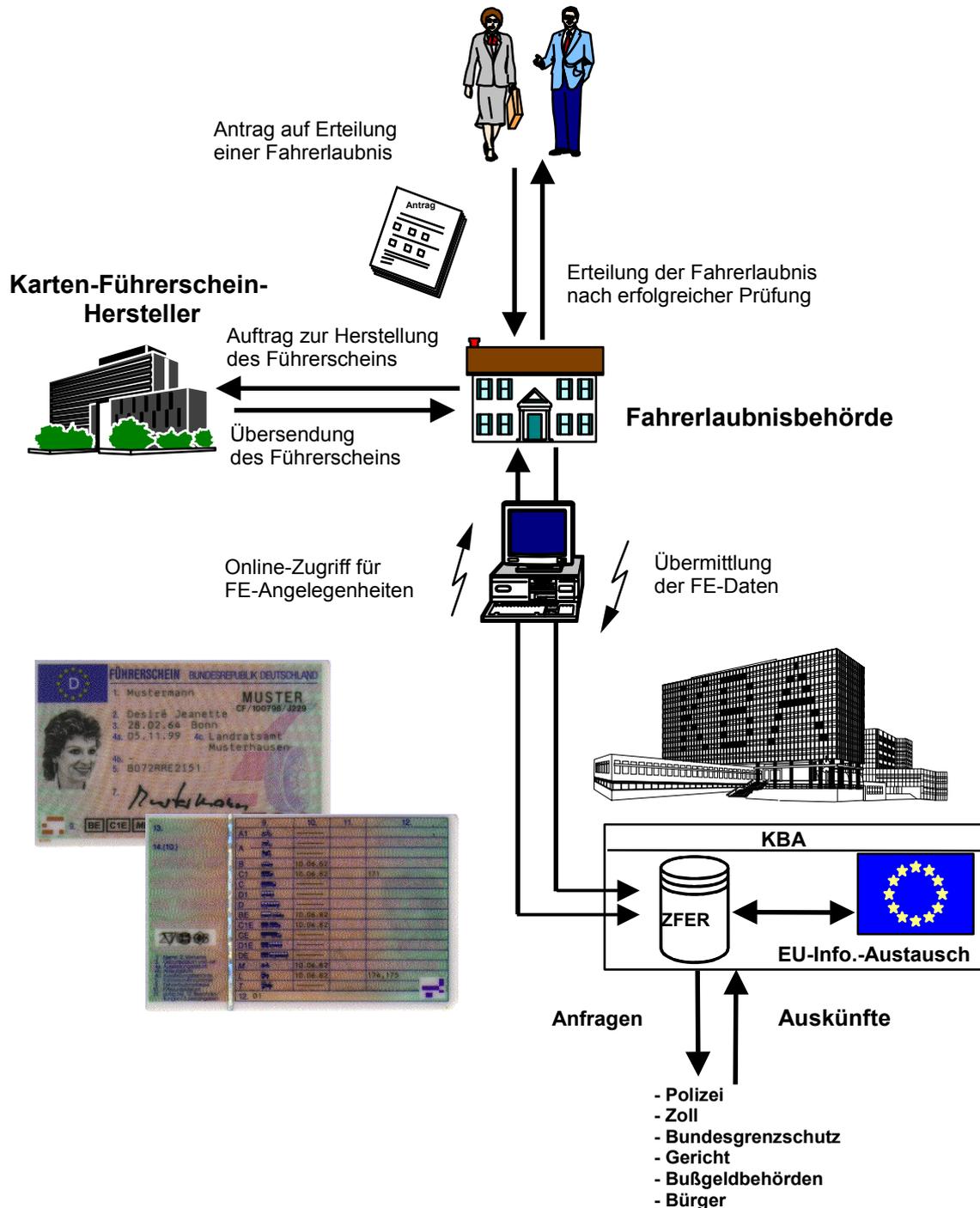
Neues für den Fahranfänger auf Probe.

Die zweijährige Probezeit bleibt für den Fahranfänger bestehen. **Sie verlängert sich jedoch um 2 Jahre auf 4 Jahre, wenn er innerhalb der Probezeit mit einem schwerwiegenden oder dem zweiten weniger schwerwiegenden Delikt auffällig wird.** Die Fahrerlaubnisbehörde wird darüber hinaus die Teilnahme an einem Aufbau-seminar anordnen.

Sollte der Fahranfänger nach Teilnahme an dem Aufbau-seminar innerhalb der Probezeit erneut mit einer schwerwiegenden oder dem zweiten weniger schwerwiegenden Delikt auffällig werden, wird ihm die Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Beratung nahegelegt.

Die Fahrerlaubnis wird entzogen, sollte innerhalb der Probezeit erneut eine Zuwiderhandlung begangen werden.

Führung des Zentralen Fahrerlaubnisregisters (ZFER)





Zentrales Fahrerlaubnisregister

Mit Jahresbeginn 1999 nimmt das Zentrale Fahrerlaubnisregister (ZFER) seine Arbeit auf. Damit wird neben dem ZFZR und dem VZR das dritte zentrale Bundesregister beim KBA errichtet. Außer Deutschland und Österreich verfügen bereits alle anderen EG-Mitgliedstaaten über ein derartiges Fahrerlaubnisregister.

Im ZFER werden folgende Daten gespeichert und verwertet:

- in Deutschland erteilte Fahrerlaubnisse nach den neuen EG-einheitlichen Klassen A – E und den neuen nationalen Klassen M, L und T
- die Probezeit bei Fahranfängern
- Fahrerlaubnisse zur Fahrgastbeförderung
- Dienstfahrerlaubnisse von Polizei, Bundesgrenzschutz und Bundeswehr
- Fahrlehrerlaubnisse und Dienstfahrlehrerlaubnisse von Fahrlehrern
- Berechtigungen der Kraftfahrtsachverständigen, Prüfer und Prüfungenieure
- in Deutschland registrierte Führerscheine aus anderen EG-Staaten

In der ersten Stufe dieser neuen Registerführung werden Mitteilungen von ca. 650 örtlichen Fahrerlaubnisbehörden (einschließlich der Außenstellen) entgegengenommen und gespeichert. In das Register werden nur "Positivdaten" zur Fahrerlaubnis aufgenommen. Die "Negativdaten" (Entziehung, Fahrverbot usw.) werden weiterhin im VZR vorgehalten und über eine Schnittstelle zwischen den Registern bearbeitet und abgeglichen. Es wird keine Nacherfassung von Fahrerlaubnissen der bisherigen Klassen 1 - 5 geben, sondern es werden nur solche nach den neuen Klassen A - E, M, L, und T zentral gespeichert (Ersterteilung, Neuerteilung nach Entziehung, freiwilliger Umtausch, Erweiterung etc. ab 01.01.1999). Für diese neuen Fahrerlaubnisse wird der zentral von der Bundesdruckerei hergestellte Führerschein im Scheckkartenformat an den Fahrerlaubnisinhaber ausgehändigt.

Ab ca. Ende 2000 werden in der zweiten Stufe Anfragen bearbeitet und Auskünfte erteilt. Weiterhin werden dann auch Namensänderungen von den örtlichen Meldebehörden in das Register aufgenommen.

Die Mitteilungen an das ZFER des KBA werden bereits in der ersten Stufe nahezu papierlos erfolgen. In der Anfangszeit werden die meisten Daten auf elektronischen Datenträgern (Diskette, Magnetband, Magnetbandkassette) eingehen. Es wird dann relativ schnell ein Übergang zur Datenfernübertragung (File-Transfer) und/oder die direkte Eingabe ins ZFER (online) auf Basis der Web-Technologie über das ISDN-Netz erwartet. Zu einem späteren Zeitpunkt werden die ca. 650 örtlichen Register dann vollständig aufgelöst. Dies ist jedoch erst möglich, wenn alle bisherigen Führerscheine gegen den Scheckkartenführerschein mit der neuen Klasseneinteilung umgetauscht wurden und alle Daten vollständig im ZFER enthalten sind.

Die Zahl der Fahrerlaubnisinhaber wird in Deutschland zur Zeit auf ca. 49 Millionen geschätzt. Aufgrund einer Erhebung der Bundesanstalt für das Straßenwesen ist davon auszugehen, daß 1999 etwa 15 % dieser Personen ihre Fahrerlaubnis auf freiwilliger Basis umtauschen möchten. Dann wären für diesen Zeitraum etwa 10 Mio. Mitteilungen für das ZFER zu erwarten (freiwilliger Umtausch, Ersterteilungen an Fahranfänger, Neuerteilungen nach Entziehung etc., Erweiterungen auf zusätzliche Klassen, Registrierung ausländischer Fahrerlaubnisse, sonstige Fälle).

EUCARIS

European Car (and Driver License) Information System

Verfolgt man die Berichterstattung der letzten Monate, könnte man meinen, der gesamte Prozeß der europäischen Integration besteht eigentlich nur aus weggefallenen Grenzkontrollen und der Einführung des Euro. Auch auf dem Gebiet der Kfz-Zulassung und des Fahrerlaubniswesens wächst Europa mehr und mehr zusammen. Die Europäische Union, die Idee des Zusammenwachsens von Völkern und Kulturen, zeigt aber auch Schwachstellen auf, z. B. die Kfz-Kriminalität und den „Führerscheintourismus“. Sie wurden bei diesem Integrationsprozeß zu unkalkulierbaren Risiken.

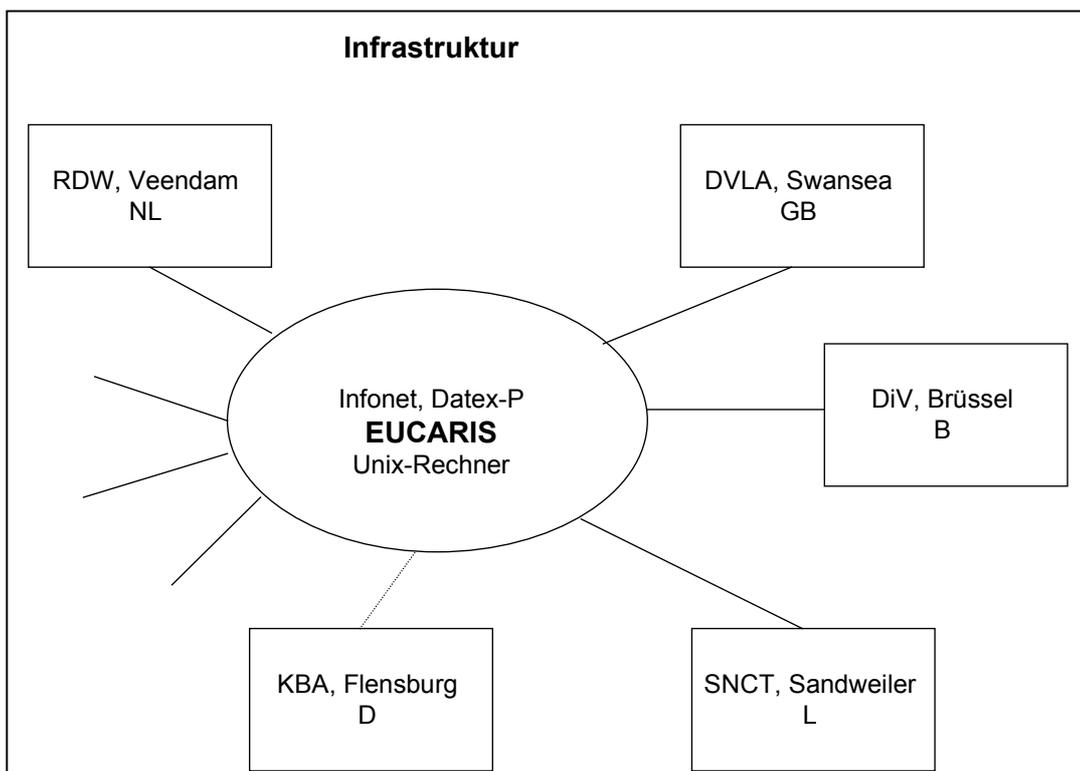
EUCARIS bedeutet in naher Zukunft: Datenaustausch der zentralen (nationalen) Fahrzeug- und Fahrerlaubnisregister der EUCARIS-Vertragspartner. Mit online-Abrufen soll nach Prüfung und Identifizierung der Fahrzeuge und ihrer Dokumente sichergestellt sein, daß u.a. bei Diebstahl oder Unterschlagung keine Zulassung/Registrierung von Importfahrzeugen in den Vertragsstaaten erfolgt. Die Auskünfte enthalten jeweils die Fahrzeugidentifizierungsnummer und das amtliche Kennzeichen. Sie enthalten keine Angaben zum bisherigen Halter und seiner Adresse.

Anwenderstaaten sind bereits Niederlande, Belgien, Luxemburg und Großbritannien. Mit einer Aufnahme des Echtbetriebes in Deutschland wird im Laufe des Jahres 1999 gerechnet.

Jeder Bürger darf nur im Besitz einer Fahrerlaubnis/eines Führerscheins sein. Mit einem schnellen und sicheren Datenaustausch leistet EUCARIS auch hier die Verhinderung bzw. die Aufklärung von Mißbräuchen im Fahrerlaubnisrecht. Die Auskunft enthält Personendaten und neben der Fahrerlaubnisklasse und der Fahrerlaubnisgültigkeit auch evtl. Negativdaten zur Fahrerlaubnis, wie Fahrverbote oder Entziehungen.

EUCARIS beruht künftig technisch darauf, daß die nationalen Anwendungen für sich jeweils unberührt bleiben, also nur über ein internationales Netz miteinander kommuniziert wird. Durch den Datenabgleich werden zwar Daten abgerufen, jedoch keine eingestellt bzw. verändert.

Übersicht 8



Kurz notiert

Mit dem Ziel der umweltgerechten **Entsorgung von Altautos** wurde am 1. April 1998 eine Verordnung in Kraft gesetzt. Sie besagt, daß derjenige, der ein Altauto entsorgen will, der Zulassungsbehörde bei der Abmeldung einen Verwertungsnachweis vorlegen muß. Diesen Nachweis geben anerkannte Annahmestellen, wie Kfz-Werkstätten oder andere Verwertungsbetriebe, aus.

Wer mit 0,5 bis 0,79 **Promille** fährt, erhält seit Mitte des Jahres **2 Punkte** in Flensburg und ein Bußgeld von 200 DM. Zwischen 0,8 bis 1,09 Promille Alkohol im Blut riskiert der Fahrer ein Fahrverbot von 1 – 3 Monaten; zusätzlich drohen ein hohes Bußgeld und **4 Punkte**. Vielen Verkehrsteilnehmern ist nicht bewußt, daß ein Kraftfahrer auch unterhalb der genannten Promillegrenze als alkoholbedingt fahruntüchtig angesehen wird. Bei Verursachung eines Unfalls können Geldstrafe und auch Entzug der Fahrerlaubnis strafrechtliche Folgen sein. Von jährlich ca. 180 000 Fahrerlaubnisentziehungen, waren ca. 150 000 ursächlich wegen Trunkenheit im Straßenverkehr.

Ab 1. Mai 1998 wurde das neue **Kurzzeitkennzeichen** zur einmaligen Verwendung für Prüfungsfahrten, Probefahrten und Überführungsfahrten ausgegeben. Es löst das für diesen Zweck rote Kennzeichen ab. Diese neuen Kennzeichen haben ein eingprägtes Ablaufdatum und müssen der Zulassungsbehörde nicht zurückgegeben werden. Anlaß waren Klagen der Zulassungsbehörden, da die ausgegebenen roten Kennzeichen zunehmend nicht zurückgegeben wurden. Die neuen Kennzeichen sind somit ein Beitrag der Straßenverkehrsbehörden zur Verwaltungsvereinfachung

Seit dem 1. Juli 1998 wird der Verstoß gegen die **Gurtanlegepflicht** nunmehr mit 60 DM (statt bisher 40 DM) geahndet; die Mitnahme von einem Kind ohne jede Sicherung hat ein Bußgeld von 80 DM (bei mehreren Kindern von 100 DM) zur Folge, verbunden mit **1 Punkt** im Verkehrszentralregister.

Wer seit dem 1. August 1998 beim Fahren unter **Drogeneinfluß** auffällig wird, hat mit einem Bußgeld bis zu 3 000 DM, einem Fahrverbot bis zu 3 Monaten und **Punkten** in Flensburg zu rechnen. Mit dieser neuen Regelung soll diesem Mißstand wirkungsvoller begegnet werden. Beim ersten Verstoß werden in der Regel eine Geldbuße von 500 DM, ein Monat Fahrverbot und **4 Punkte** fällig.

Auch wer als Kfz-Führer im Straßenverkehr mit seinem Kraftfahrzeug an einem **Rennen** teilgenommen hat oder derartige Rennen veranstaltet, riskiert ein Bußgeld und **4 Punkte** in Flensburg.

Die Gefährdung von Fahrgästen eines **an einer Haltestelle haltenden Omnibusses** des Linienverkehrs oder eines Schulbusses durch Nichteinhalten der Schrittgeschwindigkeit oder durch nicht ausreichenden Sicherheitsabstand kann zu einem Bußgeld von 80/100 DM und **2 Punkten** führen.

Das KBA übermittelt seit dem 01.05.98 Halterdaten aus dem ZFZR über **säumige Unterhaltsschuldner**. Auskünfte werden nur an berechnigte Stellen erteilt, z. B. Jugendämtern, staatlichen Fiskalaten oder Familiengerichten, nicht jedoch an Privatpersonen. Monatlich gehen im Kraftfahrt-Bundesamt ca. 600 Anfragen ein; bei einem Drittel aller Anfragen konnte die Halteranschrift aus dem ZFZR ermittelt werden.

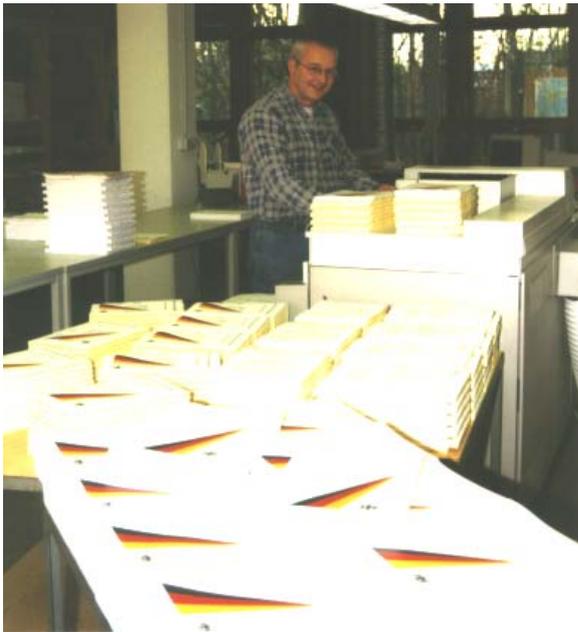
Ab 01.01.99 werden die nationalen Führerschein-Modelle von einer fälschungssicheren Version in Scheckkarten-Format abgelöst. Der **EU-Führerschein** wird zeitlich unbegrenzt gültig sein (außer für Lkw- und Busfahrer) und gilt in der gesamten Europäischen Union. Eine Umtauschpflicht für die alten Modelle besteht nicht. Die Fahrerlaubnis kann nur dort beantragt werden, wo sich der „ordentlichen Wohnsitz“ (Aufenthalt mindestens 185 Tage im Jahr) befindet. Ein kurzfristiger Auslandsurlaub kann nicht zum Erwerb einer Fahrerlaubnis genutzt werden. Damit kann dem „Führerscheintourismus“ wirksam begegnet werden.

Ebenfalls ist der Direkteinstieg in den unbegrenzten Motorradführerschein möglich. Mit der ab Januar 1999 geltenden Klasse A dürfen Führerscheinanwärter, die das 25. Lebensjahr vollendet haben, nach erfolgreicher Prüfung sofort Motorräder ohne Leistungsbegrenzung fahren.

Ein **Bonussystem** hilft Punktesündern. Kraftfahrer, über die ein Punktekonto im VZR geführt wird, können durch die Teilnahme an Aufbauseminaren Punkte abbauen. Sinn und Zweck der Aufbauseminare ist es, daß der Kraftfahrer die Mängel in seiner Einstellung zum Straßenverkehr und im verkehrssicheren Verhalten erkennt und die Bereitschaft entwickelt, diese auch abzubauen.

Fällt ein **Fahrer auf Probe** mit einem schwerwiegenden oder dem zweiten weniger schwerwiegenden Delikt auf, wird die Teilnahme an einem Aufbauseminar angeordnet. Zu diesem Zeitpunkt steht fest, daß sich die **Probezeit von 2 auf 4 Jahre verlängert**.

Das Serviceangebot Statistik



Peter Dietrich Nissen
(Servicebereich: Druck- und Vervielfältigungstechnik)

Das Zentrale Fahrzeugregister, das Verkehrszentralregister und die Datei der Fahranfänger auf Probe, aber auch der Bereich der Abteilung Technik des KBA bieten – neben eigens ermittelten Daten - eine Fülle von Informationen, die vom Kraftfahrt-Bundesamt erhoben werden. Das Ergebnis ist ein umfangreiches Angebot an Statistiken und Verzeichnissen, das Ihnen als regelmäßigem Nutzer zum Teil bekannt sein wird. Wir kommen u. a. mit diesen Informationen unserer Informationsverpflichtung nach.

Auch die Abteilung Statistik beschreitet den Weg einer kundenorientierten Dienstleistung mit dem Ziel einer produktorientierten Zuwendung an einen Markt, der dieses Angebot kostenpflichtig erwerben kann.

Informationen, und so reicht das Spektrum der amtlichen Statistiken oftmals nicht aus. Diesem Kreis bieten wir die Erstellung von Sonderstatistiken bzw. -leistungen an. Auch in diesem Jahr haben wir diese Dienstleistung noch stärker an veränderte Kundenwünsche ausgerichtet. So wurden unter strenger Beachtung der datenschutz- und rechtlichen Rahmenbedingungen im Jahr 1998 über **700 Spezialauswertungen** durchgeführt. Die positiven Reaktionen zeigen, daß die individuellen Sonderaufbereitungen des Amtes eine wertvolle Ergänzung der informellen Grundversorgung durch das Amt auf der Basis einer „*public privat partnership*“ darstellen. Die Nachfrage zeigt aber auch, daß hier eine Lücke geschlossen werden konnte, um individuelle Bedürfnisse zu befriedigen.

Unsere Kunden haben zunehmend den Wunsch nach speziell auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenen

Besonders erwähnenswert ist dabei die Tatsache, daß diese Aufträge nur gegen Kostenerstattung durchgeführt - die Steuerzahler durch diese Dienstleistungen also nicht belastet werden.

Aus den Kraftfahrzeugstatistiken

Bestand

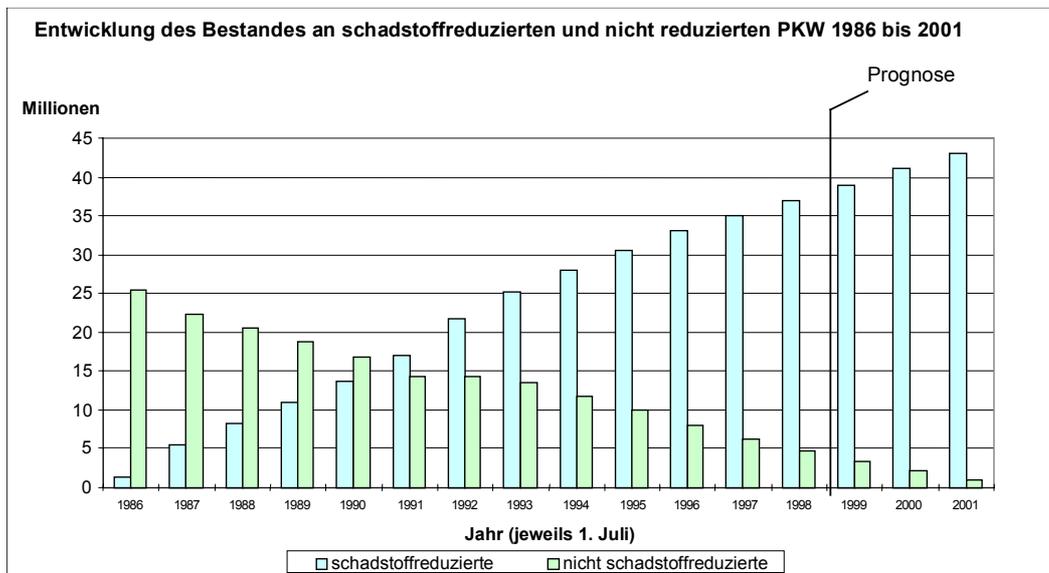
Fast 50 Mio. Kraftfahrzeuge gegen Ende des Jahres 1998. Der Kraftfahrzeugbestand auf Deutschlands Straßen wächst. Zum Jahresende wird das KBA im ZFZR einen Bestand von voraussichtlich 49,8 (49,5) Mio. Kraftfahrzeugen, 4,6 (4,5) Mio. Kfz-Anhängern sowie 1,6 (1,6) Mio. Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen registrieren. Die Zahl der Pkw wird mit 41,7 (41,6) Mio. um 0,9 % über dem Vorjahr liegen.

Von dem ermittelten ***Bestand von 56,0 Mio. Kfz und Kfz-Anhängern*** entfallen 5,4 % auf Krafräder, 77 % auf Pkw, 0,1 % auf Kraftomnibusse, 4,4 % auf Lkw, 3,5 % auf Zugmaschinen/Ackerschlepper, 1,2 % auf Übrige Kfz und 8,4 % auf Kfz-Anhänger.

Die Reform der Kfz-Steuer hat sich bewährt.

Die Einführung der emissionsorientierten Kfz-Steuer vom 01.07.97 zeigt die erhoffte Wirkung. Vor 2 ½ Jahren lag der Anteil an schadstoffreduzierten Pkw im Bestand noch bei 80 %. Heute sind von 41,7 Mio. Pkw bereits 90 % in irgendeiner Form schadstoffreduziert. Innerhalb des Zeitraumes Juli 1997 bis Juli 1998 ist der Bestand der **Pkw, die die „D3- bzw. „D4“-Abgasgrenzwerte einhalten, von 0 auf 3,5 Mio. Pkw** gestiegen. Ein Straßenverkehr mit „sauberen Pkw“ dürfte nach Ansicht des KBA voraussichtlich in 4 Jahren erreicht werden (Übersicht 9).

Übersicht 9



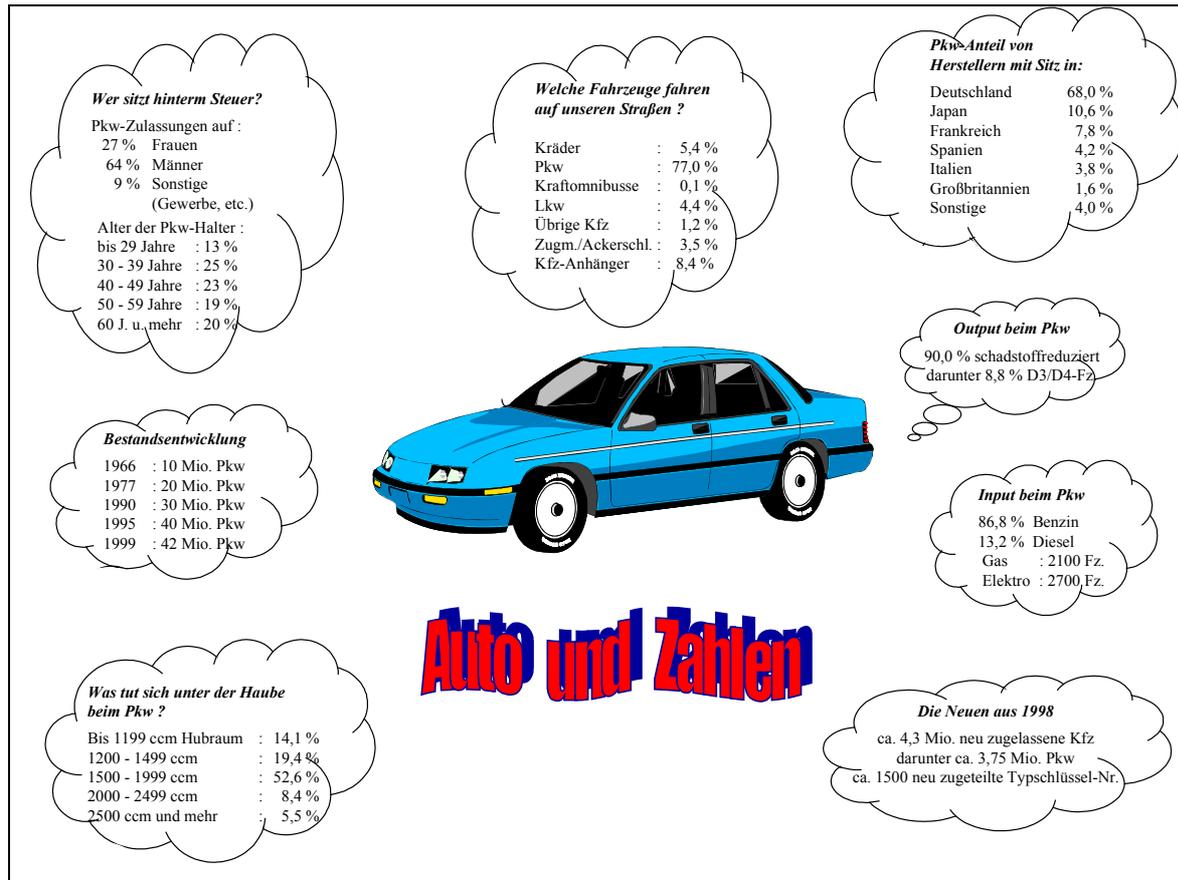
Bei den Neuzulassungen wird deutlich, daß der Anteil von schadstoffreduzierten Pkw mit der Einstufung nach „D3“ und „D4“ zunehmend steigt. Bei den 2 820 891 Pkw-Neuzulassungen von Januar bis September 1998 lag der Anteil mit der „D3/D4“-Einstufung bei 65,0 %. In der zweiten Hälfte des Vorjahres lag er noch bei 39,0 %.

Auf dem Gebrauchtwagenmarkt zeigt sich, daß rund 90 % der umgeschriebenen Gebraucht-Pkw mittlerweile in irgendeiner Form schadstoffreduziert sind. Waren von Januar bis September 1998 bereits 5 675 229 Pkw-Umschreibungen zu 88,7 % schadstoffreduziert, lag der Anteil im Vorjahreszeitraum 1997 noch bei 83,3 %.

Oldtimer. Seit 1997 können Liebhaber von Oldtimern in den Genuß einer steuerlichen Vergünstigung kommen, wenn ihr Fahrzeug als historisches Kulturgut anerkannt wird. Rund 36 000 sogenannte Oldtimerkennzeichen mit dem Zusatz „H“ wurden bisher ausgegeben. Mit ca. 34 000 entfallen davon 95 % auf die Fahrzeugart Pkw. Davon haben 43 % der Oldi-Fans „kein Dach über dem Kopf“. Etwa jedes zehnte Fahrzeug ist bereits 50 Jahre und älter.

Saisonkennzeichen für nicht ganzjährig genutzte Fahrzeuge sind auch im zweiten Jahr nach der Einführung stark gefragt. Insgesamt knapp 500 000 Fahrzeughalter nahmen bisher die damit verbundenen Vorteile für sich in Anspruch. Darunter befinden sich mit 58 % rund 290 000 Krafträder, mit 28 % etwa 140 000 Pkw (davon 50 % Cabrios) sowie mit 5,8 % ca. 29 000 Wohnmobile.

Etwa 100 000 Fahrzeughalter konnten sich noch nicht für ein Saisonkennzeichen entscheiden. Sie ziehen vorübergehende Stilllegungen verbunden mit Behördengängen zur Zulassungsbehörde vor.



Kraftfahrzeugdichte in Deutschland

Pkw. Der obigen Auswertung liegt die Zählung zum 1. Juli 1998 zugrunde. Zu diesem Zeitpunkt waren in Deutschland ca. 41,6 Mio. Pkw und 2,9 Mio. Krafträder zugelassen. Bundesländer mit hohen Einwohnerzahlen haben in der Regel auch hohe Kfz-Bestände. So sind im Bundesland Nordrhein-Westfalen mit 8,9 Mio. die meisten Pkw zugelassen. Es folgen Bayern mit 6,5 Mio. und Baden-Württemberg mit 5,5 Mio. Pkw. Die geringsten Pkw-Bestände haben hingegen Hamburg mit 0,71 Mio., das Saarland mit 0,59 Mio. und Bremen mit 0,29 Mio.

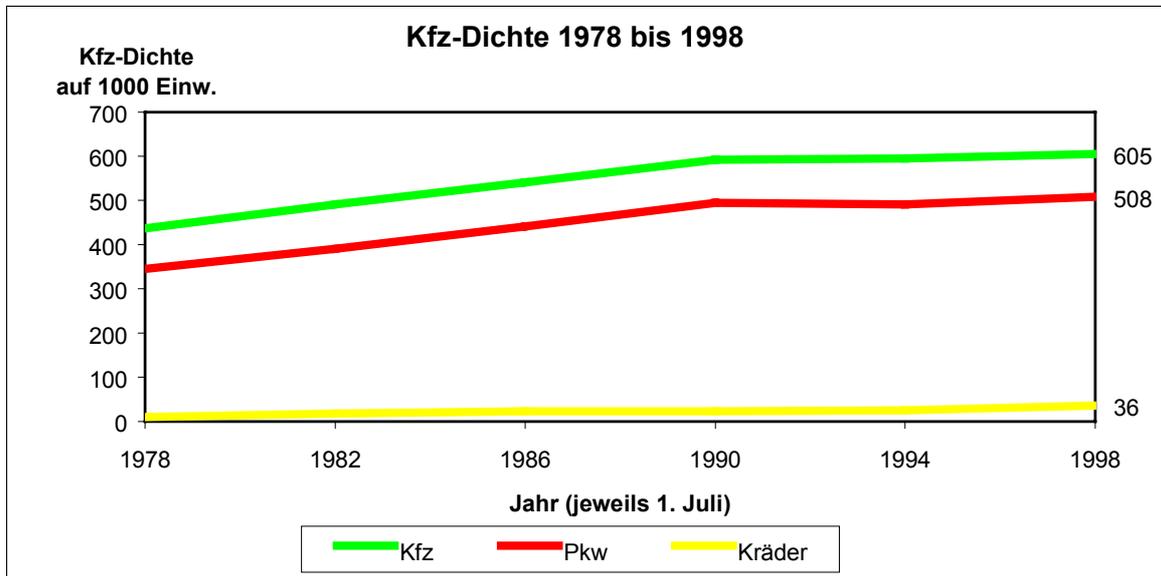
Ein Zulassungsbezirk kann eine kreisfreie Stadt oder ein Landkreis sein. In Deutschland gibt es z. Z. 439 Zulassungsbezirke. Bezieht man die Anzahl der Fahrzeuge auf die vorhandene Einwohnerzahl, so erhält man die Fahrzeugdichte. **In Deutschland belief sie sich bei Pkw am 1. Juli 1998 auf 508 pro 1 000 Einwohner**, während sie im Juli 1997 noch bei 506 Pkw auf 1 000 Einwohner lag.

Im Vergleich der Zulassungsbezirke untereinander hat der Zulassungsbezirk Berlin die höchsten Einwohnerzahlen und auch die höchsten Pkw-Bestände. Für den Zulassungsbezirk Berlin errechnet sich eine Fahrzeugdichte von 344 Pkw auf 1 000 Einwohner. Damit hat Berlin im Vergleich der übrigen Zulassungsbezirke die geringste Pkw-Dichte. Auffällig hohe Pkw-Dichtewerte haben die beiden Zulassungsbezirke Schaumburg (981 auf 1 000) und Wiesbaden (733 auf 1 000). Jedoch in Stadthagen (Zulassungsbezirk Schaumburg) lassen zwei Autovermieter ihre Fahrzeuge zu, die jedoch in der gesamten Bundesrepublik zum Einsatz kommen. Sämtliche Polizeifahrzeuge Hessens werden in Wiesbaden zugelassen. Der eigentliche Spitzenreiter wäre demnach Ingolstadt mit 627 Pkw auf 1 000 Einwohner. So große Städte wie Halle, Leipzig und Berlin liegen bei dieser Betrachtungsweise mit Werten von 370, 355 bzw. 344 Pkw auf 1 000 Einwohner am Ende der Skala.

Die Zunahme der Fahrzeugdichte von Pkw in den letzten 20 Jahren beträgt in Deutschland rund 47 % (Übersicht 10).

Bei allen Kraftfahrzeugen wurde zum 1. Juli 1998 eine Fahrzeugdichte von 605 Fahrzeuge auf 1 000 Einwohner ermittelt.

Übersicht 10



Cabrios. Sowohl Cabrios als auch Wohnmobile nehmen bei den Fahrzeugen eine besondere Rolle ein. Für die gesamte Bundesrepublik ergibt sich bei den Cabrios hinsichtlich der Fahrzeugdichte ein Durchschnittswert von 14,0 auf 1 000 Einwohner. Deutlich über dem Durchschnittswert liegen die Zulassungsbezirke Starnberg (Bayern) und Hochtaunuskreis (Hessen) mit Werten von 35,6 bzw. 31,6 Cabrios auf 1 000 Einwohner.

Wohnmobile. Bei den Wohnmobilen liegt der Durchschnitt in Deutschland bei 4,0 Wohnmobilen auf 1 000 Einwohner. Die beiden bayerischen Zulassungsbezirke Garmisch-Partenkirchen und Weilheim-Schongau besitzen hierbei mit 12,1 bzw. 11,7 Wohnmobilen auf 1 000 Einwohner die höchsten Dichtewerte. Dagegen gibt es im Landkreis Aschersleben-Stassfurt (Sachsen-Anhalt) bzw. Aue-Schwarzenberg (Sachsen) nur 0,3 Wohnmobile auf 1 000 Einwohner.

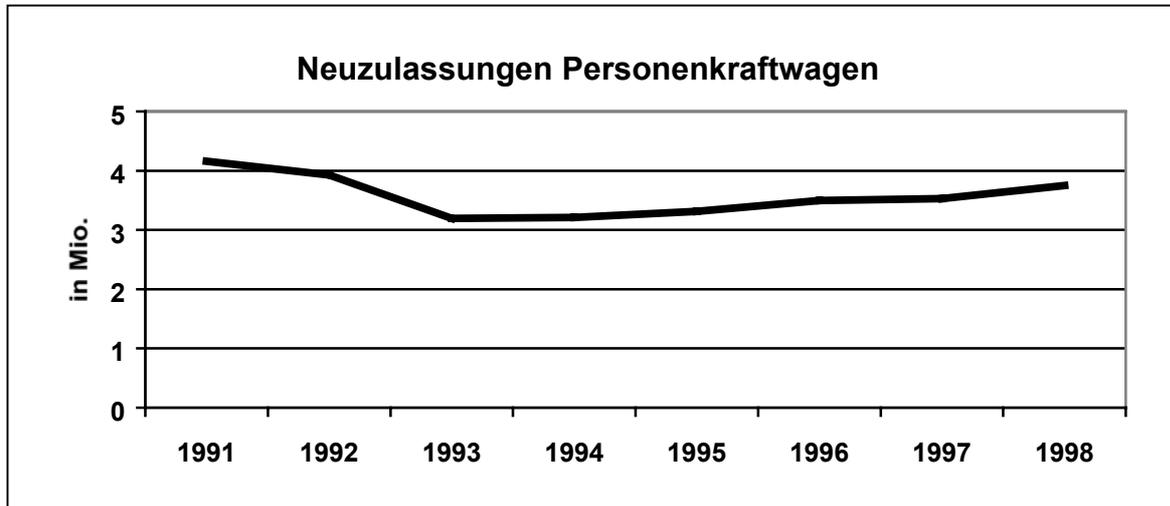
Krafräder. Die Dichte von Krafrädern in Deutschland liegt zur Zeit mit 36 Krafrädern auf 1 000 Einwohner und damit weit unter der von Pkw. Eine Steigerung der Dichte ist jedoch auch hier in den letzten Jahren deutlich zu erkennen. Für den Landkreis Landsberg am Lech (Bayern) wurde die höchste Krafraddichte mit 63,7 Krafrädern auf 1 000 Einwohner ermittelt, in Leipzig (Sachsen) liegt sie dagegen mit 9,9 am niedrigsten.

Die Auswertungen des KBA bezüglich der Fahrzeugdichte lassen insgesamt erkennen, daß bei der Pkw- und Krafraddichte besonders Zulassungsbezirke aus den neuen Bundesländern unter dem Bundesdurchschnitt liegen. Dies zeigt sich auch deutlich bei den hubraumstarken Pkw und den besonderen Fahrzeugen wie Cabrios und Wohnmobilen.

Neuzulassungen

Voraussichtlich 3,75 Mio. fabrikneue Pkw werden in diesem Jahr in Deutschland erstmalig die Straßenzulassung erhalten. Damit nähert man sich wieder stark dem Ergebnis des Jahres 1992, das durch die Wiedervereinigung und die hohen Neuzulassungen in den neuen Bundesländern bestimmt war.

Übersicht 11



Besitzumschreibungen

Wie bereits im Vorjahr wird auch für das Berichtsjahr 1998 bei Kraftfahrzeugen ein leichter Rückgang, für die Kfz-Anhänger jedoch eine Zunahme erkennbar. **8,25 Mio. Kraftfahrzeuge und 280 000 Kfz-Anhänger** werden im Jahr 1998 auf einen anderen Halter umgeschrieben sein. Der geringer werdende Bestand an älteren, weniger umweltfreundlichen Pkw macht deutlich, daß 90 % der rund 6,9 Mio. umgeschriebenen Fahrzeuge in irgendeiner Form schadstoffreduziert waren. Etwa 88 % dieser „schadstoffreduzierten Pkw“ werden von einem Ottomotor angetrieben, von denen wiederum 80 % mit einem geregelten Dreiwege-Katalysator ausgerüstet sind.

Löschungen

Im Jahr 1998 werden es ca. **3,8 Mio. Kraftfahrzeuge und 180 000 Kfz-Anhänger** sein, die aus dem Fahrzeugbestand gelöscht werden. Von den darin enthaltenen 3,55 Mio. gelöschten Pkw lag der Anteil der nicht schadstoffreduzierten bei 1,75 Mio.

Kraftfahrzeugtechnik

Kompetente Prüflaboratorien, qualitätsbewußte Hersteller und das KBA, sie sind die Eckpfeiler eines Typgenehmigungsverfahrens, das einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes auf den Straßen leistet.

Als zentrale Genehmigungsbehörde in Deutschland erteilt das KBA im Bereich der „Technik“ Typgenehmigungen für serienmäßig herzustellende Fahrzeuge und Fahrzeugteile. Mit der Erteilung von Typgenehmigungen nach internationalen Rechtsvorschriften steht das KBA dabei in Konkurrenz zu anderen Genehmigungsbehörden.

Ein wesentlicher Bestandteil dieses Genehmigungsverfahrens ist die Überprüfung der Arbeitsorganisation der Technischen Prüfstellen (Akkreditierung) und der Qualitätssicherung bei den Herstellern (Zertifizierung). In Zweifelsfragen klärt und erläutert das KBA aber auch Probleme und Auslegungsfragen der rechtlichen und technischen Vorgaben.

Folgende Dienstleistungen des KBA werden im Bereich der Technik angeboten:

Typgenehmigungen für Kraftfahrzeuge

- **Allgemeine Betriebserlaubnisse (ABE)**, z. B. für Lkw, Kraftomnibusse, Wohnmobile, Acker-schlepper, Arbeitsmaschinen, Krafträder und Anhänger,
- **EG-Typgenehmigungen** für Pkw, land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen sowie zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge,
- **EG- und ECE-System-Genehmigungen**, z. B. für Bremsanlagen, Kraftstoffverbrauch, Außen-kanten, Motorleistung, Geräuschemission.

Typgenehmigungen für Kraftfahrzeugteile

- **Allgemeine Bauartgenehmigungen (ABG)**, z. B. für alle lichttechnischen Einrichtungen (auch für Fahrräder), Scheiben aus Sicherheitsglas, Sicherheitsgurte, Anhängerkupplungen, Zusatzhei-zungen, Fahrtenschreiber,
- **Allgemeine Betriebserlaubnisse (ABE)**, z. B. für Schalldämpfer, Katalysatoren, Bremsbeläge, Sonderräder, wie z. B. Leichtmetallräder, Spoiler, Dachfenster, Lenkräder,
- **EG-Genehmigungen** für selbständige Technische Einheiten, z. B. Austauschschalldämpfer, Fahr-zeugarmanlagen, Fahrzeugwegfahrsperrern,
- **EG- und ECE-Genehmigungen** für Bauteile, z. B. für Spiegel, Kopfstützen, Reifen, Kindersitze, lichttechnische Einrichtungen.

Genehmigungen werden auf der Grundlage vorliegender Herstelleranträge, der Gutachten akkreditierter Technischer Dienste und der Prüfung verwaltungsrechtlicher Vorschriften sowie der Anfangsbe-wertung des Herstellers durch das KBA erteilt.

11 154 erteilte Typgenehmigungen. Im Durchschnitt werden pro Jahr mehr als 10 000 Typgeneh-migungen (einschl. der Nachtragsgenehmigungen) erteilt. 1998 waren es 11 154 Genehmigungen. Dabei legt das Amt besonderen Wert auf kundenfreundliche Bearbeitungszeiten von max. zwei Wochen. In eiligen Fällen werden Genehmigungen bei Vorliegen der gesetzlichen Vorschriften sogar beim An-tragsteller vor Ort innerhalb kürzester Zeit erteilt.

Dem Inhaber einer ABE für einen Fahrzeugtyp werden weitreichende Rechte und damit eine große Verantwortung übertragen. Er kann auf der Grundlage der ABE eine beliebige Anzahl gleichartiger Fahrzeuge und Fahrzeugteile herstellen. Für den Inhaber einer EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge hat die Genehmigung in der gesamten EU und im EWR Gültigkeit. Der Hersteller hat den Vorteil, daß seine Produkte in allen Mitgliedstaaten verkauft werden können, ohne daß dort ein weiteres nationales Genehmigungsverfahren durchlaufen werden muß.

Künftig EG-Typgenehmigungen für alle Kraftradtypen. Seit dem 18. August 1997 erteilt das KBA für Krafträder EG-Typgenehmigungen, die ab 17. Juni 1999 für alle Kraftradtypen (sowie für bestimmte drei- und kleine vierrädrige Fahrzeugtypen) obligatorisch sein werden. Bereits seit dem 1. Januar 1993 werden für Pkw EG-Typgenehmigungen erteilt, die seit dem 1. Januar 1996 für neue Pkw-Typen vorgeschrieben sind.

Erste ECE-Genehmigung für Hersteller von runderneuertem Reifen. Anfang 1999 wird das KBA auf der Basis der ECE-Regelungen 108 und 109 auch Genehmigungen für die Herstellung runderneuerter Reifen erteilen.

Erstmalig wird bei dieser Art von Genehmigung nicht das herzustellende Erzeugnis, sondern das Produktionsverfahren genehmigt. Im Vordergrund steht dabei die Prüfung, ob der Hersteller ausreichende qualitätssichernde Maßnahmen für die Fertigung der Erzeugnisse vorhält und anwendet.

Der Hersteller muß zusätzlich durch Prüfung einer angemessenen Auswahl von Reifen nachweisen, daß die geforderte Qualität gewährleistet ist.

Partner kompetenter Prüflaboratorien ... Die Außenstelle in Dresden als Akkreditierungsstelle prüft und bestätigt die Kompetenz der Technischen Dienste, spezialisierten Prüfinstitute (Prüflaboratorien) und Zertifizierungsstellen, die im Genehmigungsverfahren tätig werden sollen. Das Amt ist dabei Partner dieser **75 kompetenten Einrichtungen** zur Gewährung einer hohen Qualität der Automobilproduktion und der Zulieferteile.

... und der Hersteller. Darüber hinaus führt die Außenstelle in Dresden als Zertifizierungsstelle die Bewertung von qualitätssichernden Maßnahmen durch, die der Hersteller bei der Beantragung einer Typgenehmigung gewährleisten muß.

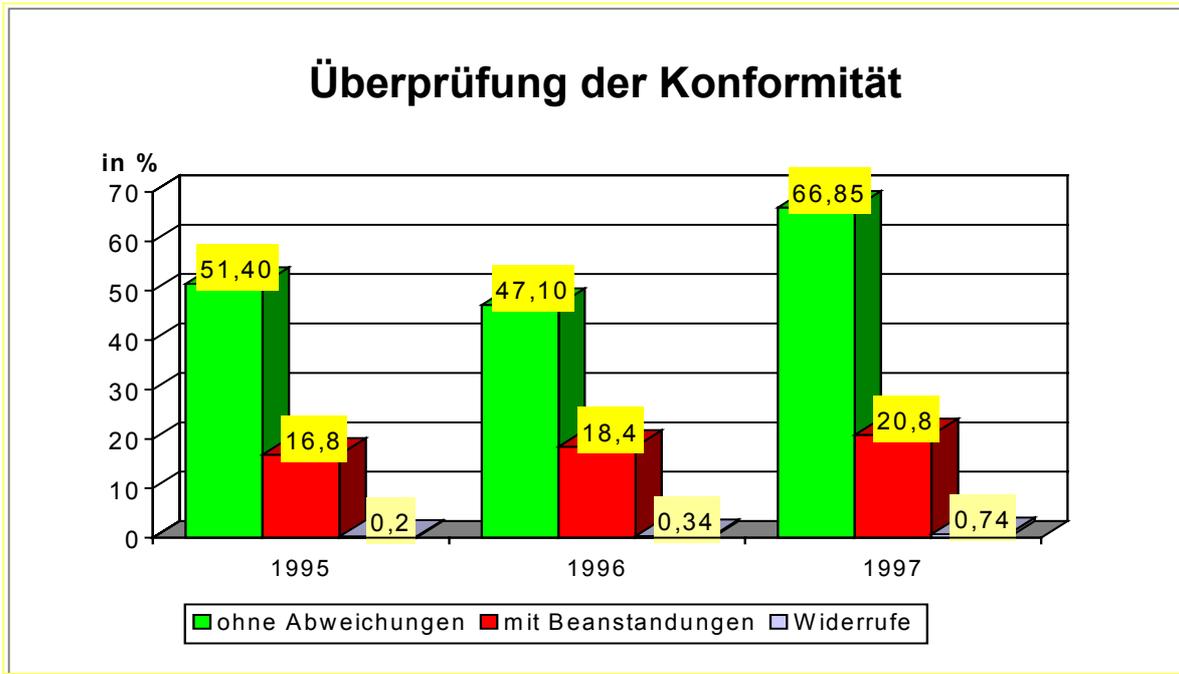
Auch 1998 festigte die Zertifizierungsstelle ihr Ansehen als Spezialist für die Bewertung von Qualitätsmanagement-Systemen in der Fahrzeug- und Zulieferindustrie. Der Schwerpunkt ihrer Arbeit verschob sich zunehmend auf die Zertifizierung nach den in der Automobilindustrie geltenden anspruchsvollen Standards. Intensive Bemühungen galten der Erarbeitung spezieller Bewertungsverfahren bei Dienstleistern, die Aufgaben des Staates übernommen haben oder übernehmen werden (z.B. Durchführung von Hauptuntersuchungen).

KBA zertifiziert Hersteller der neuen Führerscheine und Fahrzeugpapiere. 1998 hat die Zertifizierungsstelle ihr Tätigkeitsfeld erweitert und die Bewertung der Qualitätsmanagement-Systeme von Herstellern der neuen Führerscheine und Fahrzeugscheine aufgenommen.

156 Kunden wurden 1998 von der Zertifizierungsstelle des KBA betreut.

Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit. Damit die Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit der serienmäßig gefertigten Fahrzeuge und Fahrzeugteile weitestgehend sichergestellt werden kann, überprüft das KBA regelmäßig die Übereinstimmung der Produktion mit den in der Genehmigung geforderten Sicherheits- und Umweltstandards. Im Rahmen dieser Übereinstimmung der Konformität überprüfte das Amt von Januar bis November 1998 ca. 700 Typgenehmigungen, das sind 1 % aller registrierten Genehmigungen. **In bisher 63 Fällen** der im Jahr 1998 eingeleiteten Konformitätsprüfungen wurden **Abweichungen von den Typgenehmigungen und sonstige Pflichtenverstöße** der Genehmigungsinhaber festgestellt, die zu **4 Widerrufen** führten (Übersicht 12).

Übersicht 12



Mit der 8. Ausgabe der Typprüfwerte aus dem Umweltbereich bietet der Servicebereich der Abteilung Technik darüber hinaus ein Verzeichnis an, dem die Kraftstoffverbrauchs- und Emissions-Typprüfwerte von Kraftfahrzeugen mit Allgemeiner Betriebserlaubnis oder EG-Typgenehmigung zu entnehmen sind.

82 Rückrufaktionen in 1998. Auch bei gewissenhafter Planung, Konstruktion und Fertigung können bei bereits zugelassenen Fahrzeugen Mängel auftreten, deren Beseitigung aus Gründen der Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit notwendig wird. Um diese Mängel beheben zu können, nutzen die Hersteller *zunehmend* den Service des KBA. Nach datenschutzrechtlicher Unbedenklichkeit der Rückrufmaßnahme stellt das Amt Halteranschriften aus dem Zentralen Fahrzeugregister zur Verfügung und übernimmt im Auftrag der Hersteller in den meisten Fällen unmittelbar die Benachrichtigung des Halters.

In 27 Fällen der insgesamt 82 (Vorjahr: 58) Rückrufaktionen wurden nach angemessenen Zeitspannen die Suchläufe zur Ermittlung der Halterdaten im ZFZR wiederholt (in einem Fall sogar bis zu 6 mal), um möglichst alle betroffenen Halter in der Rückrufmaßnahme mit einzubeziehen.

Der Versand der Halteradressen an den jeweiligen Hersteller wird für diesen kostenpflichtig durchgeführt.

Das Produktsicherheitsgesetz

Hintergründe und Folgen

Am 01.08.1997 ist für die Bundesrepublik Deutschland das Produktsicherheitsgesetz in Kraft getreten. Durch dieses Gesetz wurde die Richtlinie 92/59/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 29.06.1992 über die allgemeine Produktsicherheit in nationales Recht umgesetzt. Das Gesetz dient insbesondere der Harmonisierung des europäischen Binnenmarktes: Mit der Umsetzung der Richtlinie wurden in allen Mitgliedstaaten der EU harmonisierte Mindestanforderungen an die Sicherheit von Produkten für Verbraucher sowie besondere Mindestpflichten für Hersteller und Händler festgelegt. Auf diese Weise wurden vergleichbare Produktions- und Vertriebsbedingungen und damit gleiche Wettbewerbsbedingungen im Europäischen Binnenmarkt geschaffen.

Da im deutschen Sicherheitsrecht für viele Produkte eine ausdrückliche Ermächtigungsgrundlage für Warnungen und Rückrufe fehlte, deren Existenz aber durch die Richtlinie gefordert war, wurden mit dem Produktsicherheitsgesetz Ermächtigungsgrundlagen für entsprechende öffentlich-rechtliche Anordnungen geschaffen. Neben einer allgemeinen Verpflichtung für die Hersteller, nur sichere Produkte auf den Markt zu bringen, enthält das Produktsicherheitsgesetz daher vor allem ein abgestuftes, an den Notwendigkeiten ausgerichtetes Eingriffsinstrumentarium für die Behörden, um dem Vertrieb unsicherer Produkte zu begegnen.

So besteht seit dem Inkrafttreten des Produktsicherheitsgesetzes nunmehr auch für das KBA die gesetzliche Ermächtigung, ja sogar die Verpflichtung, im Falle des Bestehens sicherheitsrelevanter Mängel an Fahrzeugen und Fahrzeugteilen gegebenenfalls Maßnahmen gegenüber dem jeweils Verantwortlichen zu ergreifen, sofern die von einem Mangel ausgehende Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr nicht oder nicht hinreichend durch eigene Maßnahmen des Herstellers oder Händlers beseitigt wird.

Während die Befugnisse des KBA in derartigen Fällen vor Inkrafttreten des Produktsicherheitsgesetzes lediglich bis zum Ausspruch von Empfehlungen gegenüber den Herstellern reichten, ist das Amt nach der neuen Rechtslage berechtigt und verpflichtet, im Falle der Untätigkeit des Herstellers/Händlers diesem entweder den Rückruf eines in den Verkehr gebrachten unsicheren Produktes oder - je nach Art und Grad der Gefährdung - eine adressatengerechte Warnung vor dem nicht sicheren Produkt abzuverlangen. Bei Gefahr im Verzuge ist das KBA darüber hinaus sogar selbst zur Warnung der Öffentlichkeit befugt, falls andere ebenso wirksame Maßnahmen, wie Warnungen durch den Hersteller/Händler, nicht erfolgen können.

Sollten die vorstehend aufgezeigten Möglichkeiten zur Beseitigung der von einem sicherheitsrelevanten Mangel ausgehenden Gefahr nicht ausreichen, verfügt das KBA - als ultima ratio - schließlich noch über die Kompetenz, das gefährdende Produkt sicherzustellen bzw. seine Vernichtung zu veranlassen.

Positiv läßt sich - im Rückblick auf die bisherigen Erfahrungen seit Inkrafttreten des Produktsicherheitsgesetzes - feststellen, daß für ein einseitiges Einschreiten des KBA bislang keine Veranlassung bestand - ein Umstand, der zum einen auf den verantwortungsbewußten Umgang der Hersteller mit den von ihnen auf den Markt gebrachten Fahrzeugen und Fahrzeugteilen, nicht zuletzt aber auch auf die vertrauensvolle Kommunikation zwischen den Herstellern einerseits und dem KBA andererseits zurückzuführen ist.

Neubesetzung in der Pressestelle

Die Kunden *der Stabsstelle Presse- und Öffentlichkeitsarbeit*, also die Medien und über diese die breite Öffentlichkeit, haben den Anspruch, in Form eines konstruktiven Dialogs mit der Öffentlichkeitsarbeit in die Geschehnisse des Kraftfahrt-Bundesamtes einbezogen zu werden. Hierfür werde ich Ihnen zur Verfügung stehen.



Angela Bartholmae – Pressesprecherin -

Ein neues Medium - Internet

Mit www.kba.de per Mausclick zum KBA

Am 30. März 1998 wurde das Internet um einen weiteren Anbieter reicher. Unter der Adresse **www.kba.de** findet der Surfer das Kraftfahrt-Bundesamt **Punkt für Punkt** erklärt. Zahlreiche Web-Seiten stellen die Flensburger Behörde vor und schildern die Aufgaben, die sie im Rahmen der **Verbesserung der Verkehrssicherheit** leistet. Sinn und Zweck dieser Darstellung ist es, die Dienstleistungen der Behörde kundenfreundlich, auf diesem Weg also gezielt und schnell, anzubieten. Die sachliche Aufbereitung wurde bewußt gewählt, um Ihnen das lange Hochladen der Web-Seiten zu ersparen. Die innere Logistik sorgt für ein schnelles und problemloses Auffinden der von Ihnen gewünschten Themen.

Doch auf die Frage „*Wieviele Punkte habe ich in Flensburg?*“ findet der Nutzer im wesentlichen aus datenschutzrechtlichen Gründen keine Antwort. Privatpersonen erhalten jedoch ab 1. Januar 1999 kostenlos Auskunft über die sie betreffenden Eintragungen und damit verbunden auch über ihre Punkte im VZR. Damit nicht unter Angabe eines falschen Namens über fremde Personen Auskünfte eingeholt werden können, ist auf dem Antrag der Identitätsnachweis zu erbringen.

Mehr als 60 Interessenten nutzen **täglich** das Internet-Angebot des KBA.

Aus der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

- 9 Pressemitteilungen wurden herausgegeben – *siehe unter „www.kba.de“ (Pressearbeit/Pressemitteilung).*
- Der KBA-Beitrag zum Internet wurde den Flensburger Medien präsentiert.
- Auf einer Informationsveranstaltung stellte das KLR-Referat das künftige Konzept einer Kosten-Leistungs-Rechnung im KBA vor. Nach erfolgter Umbaumaßnahme lud das Rechenzentrum zur Besichtigung der neuen Infrastruktur sowie der Automatisierung von Verfahren mit einer neuen Rechnertechnik ein. Diese Veranstaltungen dienten der Mitarbeiterinformation. Die regionalen Medien wurden hierzu eingeladen.
- 114 Interviews zu Fachaufgaben des Amtes wurden geführt.
- 31 Vertreter von Rundfunk- und Fernsehanstalten besuchten uns.
- Zweimal monatlich erfolgte der Versand der aktuellen Statistischen Mitteilungen über Neuzulassungen und Umschreibungen sowie jeweils halbjährlich die Bestandszählung von Kraftfahrzeugen – *siehe unter „www.kba.de“ (Pressearbeit/Pressemitteilung N, U).*
- 527 Besucher wurden empfangen und über die Aufgaben des KBA informiert.
- Zwei Informationsbroschüren wurden für unterschiedliche Nutzerkreise erarbeitet.
- *Schüler machen Zeitung - einmal Redakteur sein!* 16 Schüler sahen einen Tag lang dem Präsidenten, der Personalrats-Vorsitzenden, den Mitarbeitern der Fachbereiche und der Pressestelle über die Schulter. Im Rahmen des Projektes „Zisch – Zeitung in der Schule“ wurde ein Beitrag über das Kraftfahrt-Bundesamt verfaßt.
- *Sozialer Tag.* 4 Schüler leisteten einen Tag lang ehrenamtliche Arbeit im KBA für ein Entgelt, das der Bosnienhilfe zugeführt wurde.

Zu guter Letzt -

Öffentlichkeitsarbeit der ganz besonderen Art

Von wegen Sommerloch, nachdem wir uns bereiterklärten, Besucher der Fördestadt Flensburg Einsicht in unseren Arbeitsalltag zu gewähren, begann ein gewaltiger Ansturm KBA-interessierter Gäste auf die sonst so gesicherte Festung unseres Hauses. Die Vorlage des Personalausweises war Bedingung, schon allein, um datenschutzrechtliche Belange einzuhalten für einen Blick ins eigene Punktekonto. Alle vom Touristbüro erbetenen 5 Besuchstermine waren jeweils schon Wochen im voraus ausgebucht. Interessant war für uns aber die Feststellung, daß es sich überwiegend gar nicht so sehr um Urlauber, sondern vielmehr um Flensburger und um Bürger aus der Umgebung handelte, die die Gelegenheit zu einer Besichtigung wahrnahmen.

Das Interesse war groß, denn auch eigene Erlebnisse im Straßenverkehr wollten vorgetragen und geklärt werden. 130 Gäste – bei allen 5 Terminen in Begleitung von regionalen Medien - waren erstaunt darüber, daß unsere Behörde nicht nur Punkte sammelt, sondern weitaus mehr Fachaufgaben verrichtet.

Und dann gab es auch noch sie. *Flöhe im Punkteregister*. Keine Redaktion zwischen Flensburg und Garmisch Partenkirchen, zwischen Aachen und Frankfurt/Oder ließ sich diese Geschichte entgehen. Sie sollte immer wieder erzählt werden. Wir waren verwundert darüber, wie einfach oftmals Pressearbeit verlaufen kann. „Beamte gezwickt“ von „springenden Punkten“ – das war ganz offensichtlich eine Botschaft. Punktessündern wurde schnell die Hoffnung auf ein bereinigtes Konto genommen. Der Kammerjäger kam, den Punkten tat dies jedoch keinen Abbruch.

