

KRAFTFAHRT-BUNDESAMT



Flensburg

Pressebericht
2000



Vorwort

Wir sind gerüstet, es können keine Daten und auch keine Punkte verloren gehen, etwaige Hoffnungen darauf werden sich nicht erfüllen. Rechtzeitig haben wir uns dem als „Millenium-Bug“ berühmt gewordenen Computerfehler, der das Jahr 2000 als „00“ und damit als „1900“ identifiziert, gewidmet. Auf allen Entscheidungsebenen wie auch im operativen Bereich wurde die Problematik der Datumsumstellung frühzeitig erkannt.

Bereits 1994 sind Prüfungen und Maßnahmen in die Wege geleitet worden, um mögliche Auswirkungen erkennen und Abhilfemaßnahmen veranlassen zu können. Ein Jahr später standen die Ergebnisse fest und die Realisierung der im operativen Bereich notwendigen Softwareanpassungen konnte bis Mitte des Jahres 1999 vorgenommen werden. Alle Systeme im klassischen informationstechnischen Bereich haben zahlreiche, umfangreiche Tests bestanden. Die Umstellungsarbeiten konnten Ende Oktober 1999 abgeschlossen und die Computer für den Sprung in das Jahr 2000 vorbereitet werden.

Damit ist sichergestellt, dass die Millionen von Daten im Zentralen Fahrzeugregister, im Verkehrszentralregister und im Zentralen Fahrerlaubnisregister qualitativ nicht leiden werden. Auch wird es beim Datenaustausch der mit dem Kraftfahrt-Bundesamt in Verbindung stehenden Partner nicht zu Verwechslungen kommen. Sie wurden frühzeitig über die Umstellungsarbeiten und gegebenenfalls notwendigen Anpassungen ihrer Anwendungen informiert. Das Anfrage- und Auskunftsverfahren wird unproblematisch weiterlaufen. Ausfallmaßnahmen – wie sie immer schon auftreten konnten – werden seit jeher in einem Sicherheitskonzept für eventuell auftretende Störungen festgelegt.

Doch sicher ist sicher. Zum Jahreswechsel werden Mitarbeiter sowohl des IT-Bereichs als auch des für den prozessgesteuerten Gebäudesystembereichs vor Ort sein. Wir wollen gewährleisten, dass in der Nacht zum Jahrtausendwechsel lediglich die Sekt-Korken knallen und für das Kraftfahrt-Bundesamt der Weg frei ist in ein reibungslos funktionierendes Jahr 2000.

In der Hoffnung auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit wünsche ich Ihnen und Ihren Familienangehörigen ein gutes, gesundes und erfolgreiches Jahr 2000 und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Barth
Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	1
Aus den Zentralen Registern des Kraftfahrt-Bundesamtes	3
Verkehrszentralregister	3
Personenbestand im Verkehrszentralregister	3
Deliktgruppen und Punktestand	4
Der „Mehrfachpunktetäter“	6
Personen mit Voreintragung und Wiederauffälligkeit	7
Verkehrsverstöße von Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern	8
0,5-Promille-Grenze zeigt Wirkung	9
Fahrdatenspeicher und junge Fahrer	11
Zentrales Fahrerlaubnisregister	11
3,6 Mio. EU-Fahrerlaubnisse	11
1,7 Mio. Fahrerlaubnisse auf Probe	11
Harmonisierung der Zulassungsdokumente in der EU	12
Kraftfahrzeugstatistiken	14
Das Auto im Wandel der Zeit	14
Bestand an Kraftfahrzeugen und -Anhängern	15
Umweltbelastung durch Schadstoffemissionen	19
Neuzulassungen und Besitzumschreibungen von Kraftfahrzeugen und -anhängern	23
Verkehrsleistungsstatistik deutscher Lastkraftfahrzeuge	24
Grenzüberschreitender Straßenverkehr an der EU-Außengrenze beruhigt sich	25
Kraftfahrzeugtechnik	26
14 000 neu erteilte Typgenehmigungen	26
Qualität für ein zweites Reifenleben	27
Überprüfung der Konformität und Wiederholungsprüfungen von QM-Systemen	28
Rückrufaktionen	28
Aus der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	29

Aus den Zentralen Registern des Krafftahrt-Bundesamtes

Verkehrszentralregister

Im Verkehrszentralregister werden Mitteilungen eingetragen

- von den **Fahrerlaubnisbehörden**, die Fahrverbote aussprechen, Fahrerlaubnisse versagen, entziehen oder neu erteilen und durchgeführte Maßnahmen melden,
- von den **Bußgeldbehörden**, die Verkehrsordnungswidrigkeiten mit einer Geldbuße von mindestens 80,- DM oder einem Fahrverbot ahnden,
- von den **Gerichten**, die Verurteilungen wegen Straftaten im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr aussprechen oder im Ordnungswidrigkeitenverfahren Geldbußen bzw. Fahrverbote verhängen.

Darüber hinaus erteilt das Register Auskünfte an Fahrerlaubnis-, Bußgeldbehörden und Gerichte über im Straßenverkehr auffällig gewordene Personen. Auch dem Bürger werden Auskünfte erteilt, jedoch nur über die zu seiner Person eingetragenen Mitteilungen.

1999 wurden dem Verkehrszentralregister rund 4,0 Mio. (*Vorjahr: 4,1 Mio.*) registerpflichtige Entscheidungen über geahndete Verkehrsverstöße oder fahrerlaubnisbezogene Maßnahmen gemeldet. Das entspricht einem Rückgang um 3 % (*Vorjahr: + 1 %*) gegenüber dem Vorjahr. Diese Abnahme beruht im wesentlichen auf dem Rückgang der behördlichen Bußgeldentscheidungen um über 3 %.

Bußgeldentscheidungen machen mit 83 % die große Mehrzahl der im Verkehrszentralregister eingehenden Mitteilungen aus. Gerichtliche Entscheidungen zu Straftaten haben einen Anteil von 9 %, Fahrerlaubnismitteilungen der Gerichte und Verwaltungsbehörden von 8 %.

Der Anstieg der Meldungen durch die Fahrerlaubnisbehörden um fast 7 % (*Vorjahr: - 1 %*) ist im Zusammenhang mit der seit Jahresbeginn geltenden neuen Rechtslage zu sehen, mit der zahlreiche Änderungen zur Speicherung und Bearbeitung von Daten im Verkehrszentralregister in Kraft traten. Insbesondere gelten für Fahrerlaubnisbehörden geänderte Meldepflichten. So wird seither z. B. der durch freiwillige Teilnahme an einem Aufbau-seminar oder einer verkehrspsychologischen Beratung erworbene Punkterabatt dem Verkehrszentralregister gemeldet.

Jeder Bürger kann Auskunft über die zu seiner Person im Verkehrszentralregister gespeicherten Daten erhalten. 1999 stiegen die Anträge auf Erteilung einer Auskunft um 53,7 % auf rd. 100 000 (*Vorjahr: 65 077*). Dieser enorme Anstieg begründet sich durch die seit dem 01.01.1999 kostenlos zu erteilende Auskunft aus dem Register.

Der Personenzugang fiel in diesem Jahr deutlich niedriger aus als im Vorjahr. Er lag jedoch nur geringfügig niedriger als der Personenabgang durch Namenslöschungen, so dass sich der Personenbestand im Register kaum veränderte. Am Jahresende 1999 sind fast 6,9 Mio. (*Vorjahr: 6,9 Mio.*) Personen registriert (Tabelle 1).

Tabelle 1: Personenbestand im Verkehrszentralregister

Personen im Verkehrszentralregister 1999	Personen		
	Anz. in Tsd.	in %	Veränderung in % gegenüber Vorjahr
Anfangsbestand an Personen (01.01.1999)	6 934	100	+ 4,0
+ Personenzugang	2 468	35,6	- 10,4
- Personenabgang	2 540	36,6	+ 2,1
Endbestand an Personen (31.12.1999)	6 862	99,1	- 1,0

Tiefer gehende Einblicke in die Inhalte des Registers ermöglicht die Tabelle 2. Die auf einer etwa 1-prozentigen Stichprobe beruhende Statistik liefert Erkenntnisse, die unter anderem für die Verkehrssicherheitsforschung und für verkehrspolitische Entscheidungen nutzbar gemacht werden. Die stichprobenweise Auswertung ist erforderlich, da zwar etwa die Hälfte der Mitteilungen dem Verkehrszentralregister im automatisierten Verfahren zugeht, doch muss das Register auch derzeit noch durch manuelle Bearbeitung auf Papiergrundlage geführt werden. Daher ist die statistische Auswertung nach personalintensiver Kodierung und Erfassung der Papierbelege wirtschaftlich nur unter Abstrichen bei der Aktualität und mittels Stichprobenverfahren möglich.

Deliktgruppen und Punktstand

80 % (5,5 Mio.) der im Verkehrszentralregister eingetragenen Personen sind Männer (siehe Tabelle 2). Mehr als die Hälfte der Männer (55 %) wie der Frauen (54 %) ist mit „**Geschwindigkeitsübertretung**“ erfasst. „**Fahren unter Alkoholeinfluss**“ ist bei Männern häufiger zu beobachten, während Frauen stärker durch „**Vorfahrtverstöße**“ auffallen.

Die Mehrzahl der im Register erfassten Personen (57 %) sind mit ein bis drei Punkten eingetragen. Bei den Männern sind es 53 % (2,9 Mio.) und bei den Frauen sogar 71 % (0,9 Mio.). Mit vier bis sieben Punkten sind 19 % (1,3 Mio.) der registrierten Personen eingetragen. Nur 5 % (0,3 Mio.) erreichen mehr als sieben Punkte. Im Zusammenhang mit diesen Personen stehen jedoch auch diejenigen, denen infolge schwerwiegender Verkehrsverstöße die Fahrerlaubnis entzogen und damit der Punktstand auf „null“ gesetzt wurde.

20 % der im Register mit behördlichen oder gerichtlichen Entscheidungen eingetragenen Personen haben keine Punkte (1,3 Mio.): bei den Männern 22 % und bei den Frauen 11 %. Zu dieser Gruppe gehören die Personen, denen die Fahrerlaubnis entzogen wurde und Personen, denen die Fahrerlaubnis entzogen, jedoch zwischenzeitlich neu erteilt wurde, die seitdem aber noch nicht wieder mit einem Verkehrsdelikt auffielen. Ferner zählen dazu die Personen, zu denen von den zuständigen Behörden bisher nur vorläufig wirksame Fahrerlaubnismaßnahmen zur Eintragung im Verkehrszentralregister gemeldet wurden.

Tabelle 2: Im Verkehrszentralregister eingetragene Personen

Personen im Verkehrszentralregister	Personen im VZR		
	Geschlecht	in % ¹⁾	in 1 000
Bestand am 31.12.1999	Männer	80,3	5 510
	Frauen	18,8	1 290
	Insgesamt ²⁾	100	6 862
Deliktart je Personengruppe im Bestand			
Fahren unter Alkoholeinfluss	Männer	17,5	964
	Frauen	7,0	90
	Insgesamt	15,4	1 057
Geschwindigkeitsübertretung	Männer	55,0	3 031
	Frauen	54,3	701
	Insgesamt	54,9	3 767
Vorfahrtsverletzung	Männer	12,6	694
	Frauen	19,4	250
	Insgesamt	14,0	961
Punktstand je Personengruppe im Bestand			
Ohne Punkte	Männer	21,5	1 185
	Frauen	11,1	143
	Insgesamt	19,5	1 338
1 - 3 Punkte	Männer	53,2	2 931
	Frauen	70,9	915
	Insgesamt	56,5	3 877
4 - 7 Punkte	Männer	19,8	1 091
	Frauen	15,6	201
	Insgesamt	19,0	1 304
8 - 13 Punkte	Männer	4,6	253
	Frauen	2,2	28
	Insgesamt	4,1	281
14 - 17 Punkte	Männer	0,7	39
	Frauen	0,2	3
	Insgesamt	0,6	41
18 Punkte und mehr	Männer	0,3	17
	Frauen	0,0	1
	Insgesamt	0,2	14

1) Prozentanteile gemäß Stichprobe zum VZR-Bestand vom 31.12.1998.

2) Einschließlich ohne Angabe zum Geschlecht (insgesamt 0,9 %).

Der „Mehrfachpunktetäter“

Ein wichtiges Instrument des Verkehrszentralregisters ist das Punktsystem. Es dient den Fahrerlaubnisbehörden, die vom Kraftfahrer geforderte Fahreignung nach einheitlichen Maßstäben zu beurteilen und bei Eignungszweifeln rechtzeitig verkehrserzieherische Maßnahmen zu ergreifen und ggf. die Fahrerlaubnis zu entziehen.

Erreicht ein Kraftfahrer einen Punktestand von mindestens acht Punkten, leitet die Fahrerlaubnisbehörde die nach dem Punktsystem vorgesehenen Maßnahmen ein (Verwarnung, Aufbauseminar, verkehrspsychologische Beratung, Entziehung der Fahrerlaubnis). Diese Maßnahmen richten sich somit an jenen Kraftfahrer, den

- „**Mehrfachpunktetäter**“, der mehrmals und in zeitlich nicht allzu weiter Folge auffällig wird, dabei schwere Straftaten mit Fahrerlaubnisverlust vermeidet, aber dennoch durch Überschreiten der 8-Punkte-Schwelle zeigt, dass er die Verkehrsordnung nicht einhalten kann oder will.

Sie richten sich nicht an den

- „**Einmalpunktetäter**“, dem es gelingt, bis zur Tilgung seiner Punkte (in der Regel nach zwei Jahren) unauffällig zu bleiben; auch nicht an Personen, die ihre Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen gegenüber der Fahrerlaubnisbehörde oder dem Gericht bereits hinreichend erwiesen und damit ihren Führerschein verloren oder eine (isolierte) Sperre für die Fahrerlaubniserteilung erhalten haben (dieser knapp 10 % des Registerbestandes ausmachende Personenkreis wird nicht bepunktet, etwaig vorhandene Punkte werden auf „null“ zurückgesetzt).

Im obigen Sinne als „Mehrfachpunktetäter“ könnte man 4,8 % (330 000) der im Verkehrszentralregister registrierten Personen bezeichnen. Das Gros mit 58,6 % (4,02 Mio.) besitzt nur eine einzige mit Punkten bewertete Delikteintragung und wird daher hier zu den „Einmalpunktetätern“ gerechnet (ob diese Personen tatsächlich alle verkehrsunauffällig bleiben, lässt sich freilich erst zu einem späteren Zeitpunkt beurteilen; insoweit wird ein kleiner Teil dieser Gruppe schließlich einmal den „Mehrfachpunktetätern“ angehören). Der Vergleich der „Mehrfachpunktetäter“ mit durchschnittlich 10,9 Punkten und einer Registerliegezeit von 39 Monaten mit den „Einmalpunktetätern“ mit durchschnittlich 2,4 Punkten und einer Registerliegezeit von 14 Monaten erbringt folgende Ergebnisse:

Während die Frauen im Verkehrszentralregister bereits allgemein deutlich unterrepräsentiert sind, gilt dies in der Teilgruppe der „Mehrfachpunktetäter“ extrem: Der typische „Mehrfachpunktetäter“ ist männlichen Geschlechts. Nicht einmal 10 % sind Frauen. Daher wird die nachfolgende Betrachtung allein auf die männlichen Kraftfahrer bezogen.

Danach sind „Mehrfachpunktetäter“ im Vergleich zu „Einmaltätern“ im Durchschnitt vier Jahre jünger und konzentrieren sich besonders im Altersbereich zwischen 23 und 35 Jahren (Tabelle 3): Während die Hälfte der „Mehrfachpunktetäter“ in diesem Bereich liegt, sind es bei den „Einmalpunktetätern“ nur gut ein Drittel.

Tabelle 3: Alter und Verkehrsauffälligkeit der männlichen Kraftfahrer im Verkehrszentralregister am 31.12.1999

Männliche Kraftfahrer im Verkehrszentralregister	„Einmalpunktetäter“	„Mehrfachpunktetäter“
Alter:		
Alter in Jahren (Durchschnitt)	40,9 J.	36,8 J.
Anteil mit Alter bis zu 22 Jahren in %	7,7 %	7,0 %
Anteil mit Alter zwischen 23 und 35 Jahren in %	34,3 %	49,7 %
Anteil mit Alter über 35 Jahren in %	58,0 %	43,3 %
Punkte:		
Punktzahl pro Jahr Registerliegezeit	3,38 P.	4,28 P.
Punktzahl pro Verkehrsdelikt	2,40 P.	3,15 P.
Verkehrsverstöße pro Jahr Registerliegezeit:		
Verstöße mit Fahrfehlern	1,31	1,02
Verkehrsstraftaten	0,04	0,23
Verstöße mit Unfallbeteiligung	0,13	0,17

Ein hoher Punktestand ist nicht allein auf eine möglicherweise höhere Jahresfahrleistung zurückzuführen, wie die auf das Jahr umgerechnete Punktzahl von 4,28 des „Mehrfachpunktetäters“ (gegenüber 3,38 des „Einmalpunktetäters“) vermuten lässt. Denn zum einen sind seine Delikte schwerwiegender (3,15 Punkte pro Delikt) und zum anderen beruhen sie nicht vornehmlich auf Fahrfehlern, die sich – fahrlässig – als Nebenwirkung einer höheren Fahrleistung „einschleichen“ könnten: Ermittelt man nämlich für jede Person die durchschnittlich auf ein Jahr Registerliegefrist entfallenden Verstöße mit Fahrfehlern (Geschwindigkeitsüberschreitungen, Vorfahrtverletzungen, Rotlichtverstöße usw.), so ergibt sich bei den „Einmalpunktetätern“ ein Wert von etwa 1,3, beim „Mehrfachpunktetäter“ dagegen nur ein Wert von 1,0.

Es sind offenbar die Verkehrsstraftaten und nicht die Verkehrsordnungswidrigkeiten, die den „Mehrfachpunktetäter“ charakterisieren. Er fällt etwa sechs mal so häufig mit Straftaten auf wie der gewöhnliche „Einmalpunktetäter“ (0,23 gegenüber 0,04). Dabei ist zu beachten, dass schwere Straftaten hierbei unberücksichtigt sind, da diese zum sofortigen Verlust der Fahrerlaubnis führen und die Person damit aus der Punktbewertung ausschließen würden. Delikte, mit denen der „Mehrfachpunktetäter“ besonders häufig im Vergleich zum „Einmalpunktetäter“ auffällt, sind:

- Straßenverkehrsgefährdung durch grob verkehrswidriges und rücksichtsloses Überholen, zu schnelles Fahren oder Missachten der Vorfahrt
- Nötigung im Straßenverkehr
- Fahren ohne die dem Kraftfahrzeug entsprechende Fahrerlaubnis, Gebrauch nicht versicherter Kraftfahrzeuge oder Anhänger, Kennzeichenmissbrauch oder unbefugter Gebrauch von Kraftfahrzeugen
- so genannte andere Straftaten im Zusammenhang mit dem Kraftfahrzeug – Straftaten, die mit dem Verhalten in konkreten Verkehrssituationen weniger zu tun haben, sich vielmehr auf die Art der Nutzung des Kraftfahrzeuges beziehen (z. B. für Zwecke der Hehlerei)
- unerlaubtes Entfernen vom Unfallort.

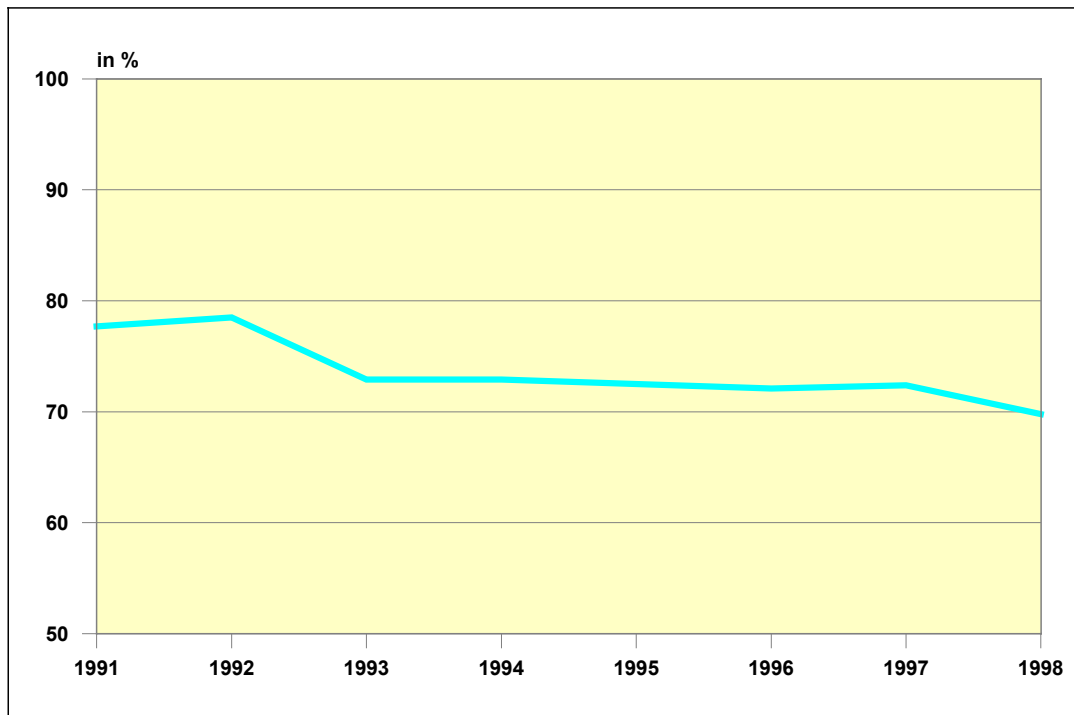
Die Liste belegt, dass bei dieser Personengruppe Zweifel an einem verantwortungsvollen Umgang mit Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr berechtigt sind. Erkennbar wird ein erhöhtes Maß an Gleichgültigkeit, Rücksichtslosigkeit und sogar Aggression. Wenn auch die faktische Gefährdung in dieser Gruppe mit 0,17 Verstößen mit Unfallbeteiligung pro Jahr „nur“ etwa 30 % über dem Wert der „Einmalpunktetäter“ (0,13) liegt, so erscheinen die nach dem Punktsystem vorgesehenen Maßnahmen (insbesondere die Teilnahme an einem Aufbauseminar oder einer verkehrspsychologischen Beratung) insoweit nicht nur verhältnismäßig, sondern auch geboten.

Personen mit Voreintragung und Wiederauffälligkeit

Unter den Personen, zu denen im Laufe eines Jahres ein Verkehrsverstoß oder eine Fahrerlaubnismaßnahme im Verkehrszentralregister eingeht, sind etwa 70 % bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht mit einer rechtskräftigen Entscheidung eingetragen (Grafik 1). Dieser Anteil lag in den ersten Jahren nach der Deutschen Wiedervereinigung höher (ca. 78 %), da infolge der Bevölkerungsänderung nun Personen eingetragen wurden, die bis dahin noch nicht im Verkehrszentralregister eingetragen sein konnten.

Betrachtet man die Wiederauffälligkeit der im Verkehrszentralregister eingetragenen Personen, so zeigt sich, dass innerhalb von zwölf Monaten nach einem Verkehrsverstoß 12 % erneut verkehrsauffällig werden. Die Wiederauffälligkeitsquote fällt bei Frauen mit knapp 7 % günstiger aus als bei Männern mit knapp 14 %, so dass neun von zehn Wiederauffälligen Männer sind. Damit sind Frauen nicht nur weniger registrauffällig, sondern auch die Auffälligen unter ihnen treten innerhalb von 12 Monaten seltener erneut auf als Männer.

Grafik 1: Anteil an Personen ohne Voreintragung an den jährlichen Eintragungen zum Verkehrszentralregister in den Jahren 1991 bis 1998



Verkehrsverstöße von Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern

Seit Anfang der 90er Jahre werden im Verkehrszentralregister durchschnittlich pro Jahr rund drei Millionen Verkehrsverstöße – Ordnungswidrigkeiten und Straftaten – eingetragen: Tendenz steigend. Nur 18 % dieser Verkehrsverstöße werden von Frauen begangen, 82 % somit von Männern.

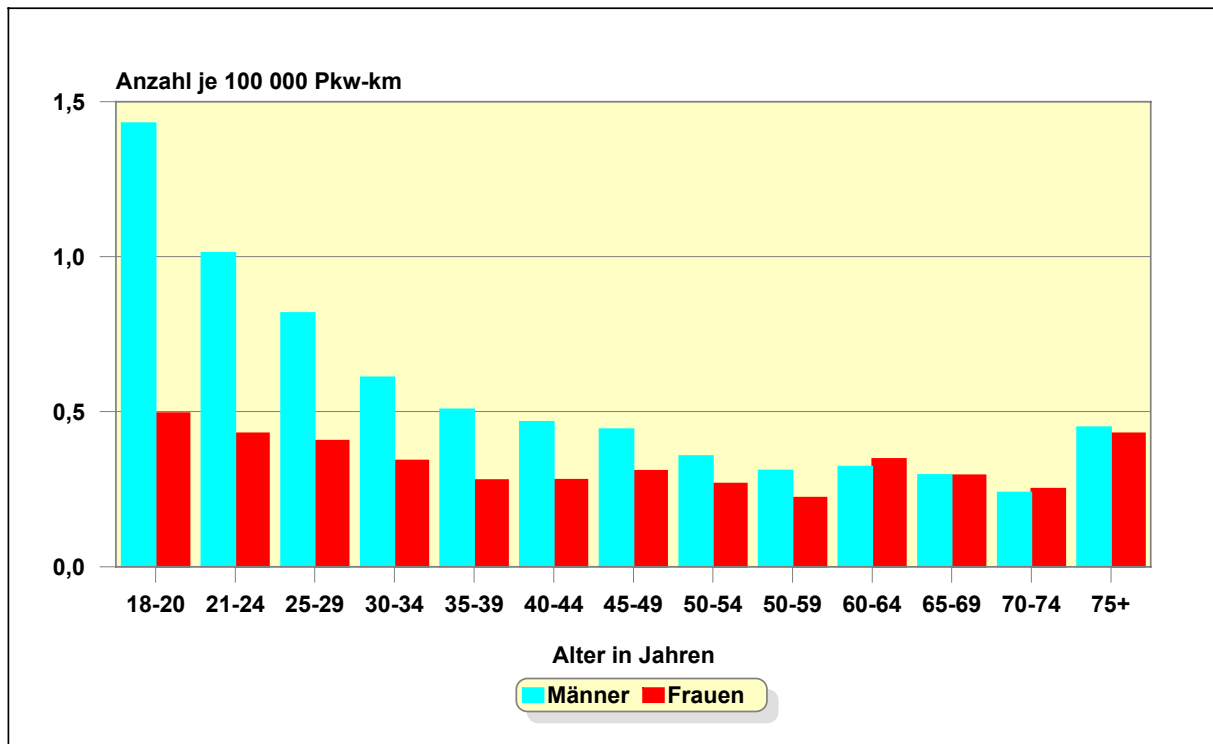
Erstmalig können detaillierte Fahrleistungsdaten¹⁾ herangezogen und so die Verkehrsauffälligkeit pro 100 000 mit dem Pkw gefahrener Kilometer berechnet werden. Dabei ergibt sich, **dass Pkw-Fahrer mit Ordnungswidrigkeiten eineinhalb mal so häufig und mit Straftaten sogar etwa dreieinhalb mal so häufig auffallen wie Pkw-Fahrerinnen.** Allerdings bestehen je nach Art der Verkehrsübertretung große Unterschiede: Während gegenüber Vorfahrtberechtigten bzw. beim An-, Ein- und Ausfahren, Wenden und Rückwärtsfahren sich Frauen etwa 10 % häufiger als Männer falsch verhalten, treten Männer mit mehr als vierfacher Häufigkeit mit „Alkohol am Steuer“ sowie mit „Fahren ohne Fahrerlaubnis“ gegenüber den Frauen hervor. Drei- bis viermal häufiger verletzen Männer die Einhaltung des Sicherheitsabstands und die Bestimmungen zur sicheren Beladung des Pkw. Geschwindigkeitsübertretungen sowie Fehlverhalten beim Überholen und Vorbeifahren werden von Männern etwa zu 75 % häufiger registriert als von Frauen.

Der Unterschied zwischen der Verkehrsauffälligkeit von Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern nimmt allerdings mit dem Alter stark ab und verwischt sich oberhalb von etwa 60 Jahren vollständig (Grafik 2). Dabei ist festzustellen, dass sich das Verhalten der Männer dem der Frauen angleicht - und nicht umgekehrt.

Als Fazit ist festzuhalten, dass Pkw-Fahrerinnen nicht nur absolut, sondern auch relativ zu der von ihnen erbrachten Fahrleistung seltener als Pkw-Fahrer verkehrsauffällig werden. Dies gilt ganz besonders für junge Fahrer. Eine Ausnahme betrifft das Fehlverhalten gegenüber Vorfahrtberechtigten: Hier zeigen Frauen im Alter von über 30 Jahren etwas häufiger Probleme als Männer. Es ist allerdings nicht auszuschließen, dass dies auf eine höhere Verkehrsteilnahme der Frauen im Innerortsverkehr zurückzuführen ist.

¹⁾ Verkehrsleistungsangaben von HAUZINGER et. al. (1996, Inländerfahrleistung 1993. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M61, Bergisch Gladbach).

Grafik 2: Im Verkehrszentralregister erfasste Verkehrsverstöße von Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern nach Alter und Geschlecht^{*)}



0,5-Promille-Grenze zeigt Wirkung

Zum 1. Mai 1998 wurde die 0,5-Promille-Regelung im Straßenverkehr eingeführt. Aktuelle Informationen zur Entwicklung der Alkoholverstöße können durch Auswertung und Hochrechnung der dem Verkehrszentralregister im automatisierten Verfahren gemeldeten Delikte gewonnen werden. 1999 sind das insgesamt 47 % aller Deliktmitteilungen.

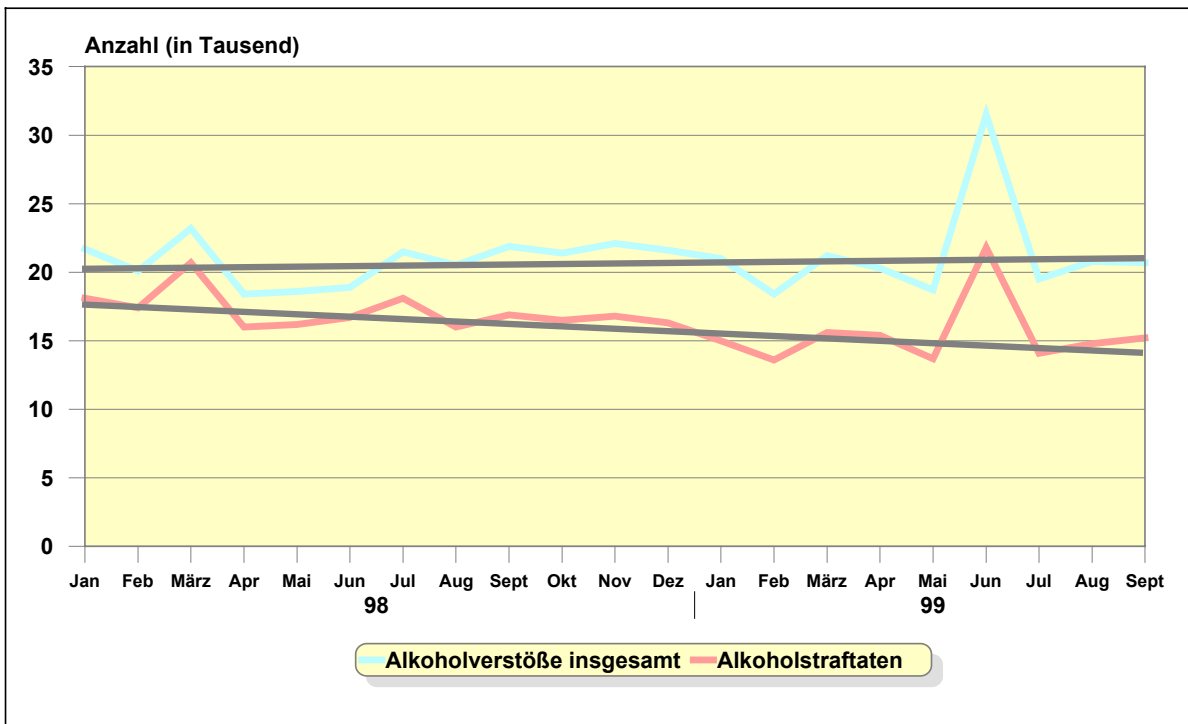
Die Analyse ergibt, dass dem Verkehrszentralregister derzeit **monatlich etwa 21 000 Alkoholverstöße** gemeldet werden. Der weitaus größte Teil davon sind Alkohol-Straftaten, also keine Alkohol-Ordnungswidrigkeiten (Grafik 3). Während sich vor Einführung der 0,5-Promille-Grenze die Anzahl der monatlich gemeldeten Alkoholstraftaten auf 17 000 belief, sind es derzeit knapp 15 000. Damit hat im Zeitvergleich die Anzahl der Alkohol-Straftaten deutlich abgenommen, das entspricht einer jährlichen Reduzierung um mehr als 10 %.

Derzeit werden monatlich zwischen **2 500 und 3 000 0,5-Promille-Verstöße** eingetragen. Die Anzahl der 0,8-Promille-Verstöße hat sich im Zeitvergleich nicht wesentlich verändert (Grafik 4).

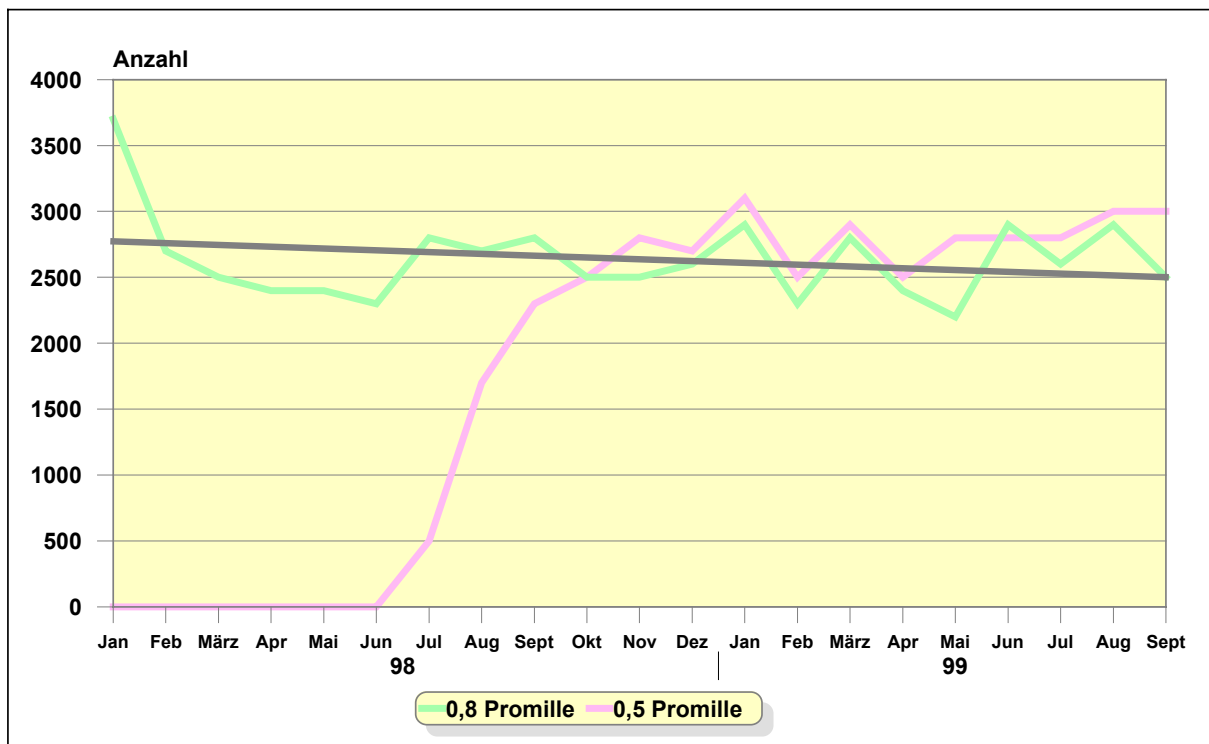
Als Fazit kann festgestellt werden, dass bei etwa gleich bleibender Anzahl von 0,8-Promille-Verstößen die Anzahl der Alkohol-Straftaten einem abnehmenden Trend folgt.

^{*)} Die Zahlen wurden aus 6 Stichprobenjahren entnommen. Die sechs Stichprobenjahre 1991 - 1996 wurden aggregiert und entsprechend gewichtet.

Grafik 3: Im Verkehrszentralregister erfasste Alkoholverstöße insgesamt (Ordnungswidrigkeiten und Straftaten) in den Monaten Januar 1998 bis September 1999



Grafik 4: Im Verkehrszentralregister erfasste Alkohol-Ordnungswidrigkeiten in den Monaten Januar 1998 bis September 1999



Fahrdatenspeicher und junge Fahrer

Seit 1998 ist das Kraftfahrt-Bundesamt Partner im europäischen Pilotprojekt zum Thema „**Moderne Verkehrssicherheitstechnologie – Fahrdatenspeicher (FDS) und junge Fahrer**“. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat dabei die Aufgabe übernommen, eine Wirksamkeitsstudie zu erstellen und geht der Frage nach, ob der Einbau eines Fahrdatenspeichers im Pkw, dessen Sensoren z. B. Daten über Beschleunigungen, Lenkbewegungen, Betätigung von Zündung, Bremsen, Blinker und Licht aufzeichnen, einen sicherheitsförderlichen Einfluss auf das Verkehrsverhalten junger Fahrer ausübt.

Für die Teilnahme an diesem Pilotprojekt konnte das Kraftfahrt-Bundesamt eine repräsentative Auswahl von 1 600 jungen Pkw-Fahrern im Alter von 18 bis 25 Jahren aus sechs Bundesländern (Baden-Württemberg, Berlin, Brandenburg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Sachsen) gewinnen. Sie werden über einen Zeitraum von 1 ½ Jahren mit einem Fragebogen mehrfach zu aufgetretenen Verkehrskonflikten und Straßenverkehrsunfällen befragt. Die Stichprobenziehung für die Befragung erfolgte per Zufallsauswahl von privaten Pkw-Haltern aus dem Zentralen Fahrzeugregister. Die Befragungen zum Projektstart und zum Projektende werden dabei ergänzt durch zwei Zwischenbefragungen, so dass die Projektteilnehmer in etwa halbjährlichem Abstand einen Fragebogen zu ihrem Verkehrsverhalten, ihren Erfahrungen und Einstellungen ausfüllen. Die zweite Zwischenbefragung startete im Sommer 1999. Ergänzt werden diese Daten durch die Abfrage der während der Projektlaufzeit im Verkehrszentralregister angesammelten Eintragungen.

Die Ergebnisse der Wirksamkeitsuntersuchung werden voraussichtlich Mitte 2001 vorliegen.

Zentrales Fahrerlaubnisregister 3,6 Mio. EU-Führerscheine

Die Bundesdruckerei in Berlin lieferte an die Fahrerlaubnisbehörden bis Ende Oktober 1999 3,6 Mio. EU-Führerscheine aus. Nach anfänglichen Produktionsengpässen werden die Karten jetzt innerhalb von wenigen Tagen hergestellt und ausgeliefert. Erst **danach** erhält das Zentrale Fahrerlaubnisregister im Kraftfahrt-Bundesamt die Information über die Ausgabe einer neuen EU-Fahrerlaubnis.

Da keine Umtauschpflicht für „alte“ Führerscheine besteht, wird sich das neue Bundesregister im Laufe der Jahre nur schrittweise füllen. Damit beschränkt sich die Aufgabe des Registers vorerst auf die Registrierung und ab 2000 auch auf die Erteilung von Auskünften an die Fahrerlaubnisbehörden.

1,7 Mio. Fahrerlaubnisse auf Probe Jährlich starten über 900 000 Fahranfänger in die Probezeit

Seit dem 1.11.1986 wird bei erstmaligem Erwerb des Führerscheins die Fahrerlaubnis auf Probe erteilt. Die Probezeit dauert zwei Jahre. Seit dem 1.1.1999 verlängert sie sich auf vier Jahre, wenn die Fahrerlaubnisbehörde aufgrund einer Verkehrsauffälligkeit die Teilnahme an einem Aufbauseminar anordnet. Seit dem 1.1.1999 unterliegt der Probezeitregelung auch der Direkteinstieg in die unbeschränkte Motorradklasse A (bisherige Klasse 1) für Personen ab 25 Jahre bei erstmaligem Führerscheinerwerb. Von der Probezeitregelung ausgenommen sind die Fahrerlaubnisse der Klasse M (bisherige Klasse 4) für Kleinkrafträder (Mopeds) sowie der Klasse L (bisherige Klasse 5) und der Klasse T (bisher eingeschlossen in Klasse 2) für bestimmte Zug- und Arbeitsmaschinen.

Jährlich erwerben über 900 000 Personen eine Fahrerlaubnis, mehr als die Hälfte davon sind Frauen (ca. 53 %). 90 % aller Fahranfänger treten die Probezeit mit der Fahrerlaubnis der Klassen B und BE sowie - vermutlich aufgrund der bis Mitte 1999 geltenden Übergangsregelung - der Klassen C1 und C1E (bisher eingeschlossen in Klasse 3) an, gut 8 % mit der Fahrerlaubnis der Klassen A (bisherige Klasse 1a und 1) und A1 (bisherige Klasse 1b). Kombinationen daraus oder mit anderen Klassen spielen eine sehr geringe Rolle (ca. 2 %).

Jährlich endet für etwa 20 000 Fahranfänger die Probezeit vorzeitig durch Entzug der Fahrerlaubnis. 11 % dieser „Probezeitunterbrecher“ sind Frauen.

Untersuchungen zu Fahranfängern mit Pkw-Fahrerlaubnis zeigen, dass sich nach Einführung der Fahrerlaubnis auf Probe insbesondere für die Risikogruppe der „jugendlichen Unfallfahrer“, die bei Fahrerlaubniserteilung 18 Jahre alt sind, ein signifikanter Rückgang der Auffälligkeits- und Rückfallzahlen im Straßenverkehr einstellte. Dennoch gelingt es jedem fünften männlichen Fahranfänger (21 %) und jeder 14. weiblichen Fahranfängerin (7 %) nicht, die zweijährige Probezeit ohne Eintragung im Verkehrszentralregister zu bestehen. 40 % der in der Probezeit begangenen Delikte tragen einen Unfallvermerk, weitaus mehr als beim Durchschnitt der Kraftfahrer. Damit bestätigt sich bei den Fahranfängern ein besonders enger Zusammenhang zwischen Verkehrsdisziplin und Verkehrssicherheit.

Harmonisierung der Zulassungsdokumente in der Europäischen Union Zulassungsbescheinigung statt Fahrzeugbrief und -schein

Den deutschen Fahrzeugbrief und -schein wird es künftig in der heute bekannten Form nicht mehr geben. Die Fahrzeugpapiere und ihre Funktionen werden durch die neue Zulassungsbescheinigung ersetzt. Sie wird in Deutschland aus zwei Teilen bestehen. Teil I wird den Fahrzeugschein und Teil II den Fahrzeugbrief ersetzen.

Der Rat der Europäischen Union hat am 29. April 1999 die **Richtlinie 1999/37/EG über Zulassungsdokumente** für Fahrzeuge erlassen. Mit ihr werden die in den Mitgliedstaaten der EU für die Fahrzeugzulassung bzw. -registrierung bislang verwendeten unterschiedlichen Zulassungsdokumente harmonisiert. **Die Mitgliedstaaten haben die Richtlinie bis spätestens 1. Juni 2004 in nationales Recht umzusetzen.**

Zur Vermeidung von Missverständnissen sei darauf hingewiesen, dass damit nicht die Zulassungsverfahren der Mitgliedstaaten harmonisiert werden. Vielmehr werden die äußere Gestaltung und der Inhalt der Zulassungsbescheinigung vereinheitlicht und den Mitgliedstaaten ein Informationsaustausch untereinander über Fahrzeugzulassungen ermöglicht.

Mit einer **einheitlichen** Zulassungsbescheinigung wird künftig innerhalb der EU die Verständigung erleichtert. Insbesondere wird dadurch

- ermöglicht, mit den in einem der Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeugen – dem Gedanken des Binnenmarktes folgend – auch in allen anderen Mitgliedstaaten ungehindert verkehren zu können
- erleichtert, bereits zugelassene Fahrzeuge innerhalb der EU umzuschreiben
- auf einfache Weise erkennbar, ob der Inhaber einer Fahrerlaubnis ausschließlich Fahrzeuge der Klasse führt, für die er die Fahrerlaubnis besitzt, wodurch eine erhöhte Sicherheit im Straßenverkehr gewährleistet ist
- die Verschiebung gestohlener Fahrzeuge erschwert.

Die Richtlinie sieht vor, dass die Mitgliedstaaten bei der Zulassung von Fahrzeugen eine Zulassungsbescheinigung ausstellen. Sie wird den Namen und das Unterscheidungszeichen des Ausstellungsstaates (z. B. „D“), den Namen der ausstellenden Behörde, die Dokumentennummer und einen Mindestumfang an einzutragenden Daten (u. a. das amtliche Kennzeichen, Angaben zum Inhaber der Zulassungsbescheinigung, die Fahrzeug-Identifizierungs-Nummer und Fahrzeugdaten) enthalten. Den einzutragenden Daten sind festgelegte einheitliche Buchstaben- und Zifferncodes zugeordnet. **Dadurch ist die Zulassungsbescheinigung sprachunabhängig und wird in allen Mitgliedstaaten verstanden.** Die Zulassungsbescheinigung besteht aus zwei Teilen, wobei die Mitgliedstaaten entscheiden können, ob sie nur Teil I oder auch Teil II ausstellen.

EU-weit tragen künftig die Hersteller bzw. Importeure die technischen Daten in die Zulassungsbescheinigung ein. Damit kann das in Deutschland bewährte Verfahren der Ausstellung des Fahrzeugbriefes (zukünftig Teil II der Zulassungsbescheinigung) durch den Hersteller bzw. Importeur beibehalten werden.

Den Mitgliedstaaten bleibt in Bezug auf Personendaten überlassen, in der Zulassungsbescheinigung zu vermerken, dass der Inhaber der Zulassungsbescheinigung auch Eigentümer bzw. dass er nicht Eigentümer des darin beschriebenen Fahrzeugs ist. Deutschland wird davon jedoch keinen Gebrauch machen und – wie bisher – den Fahrzeughalter (Inhaber der Zulassungsbescheinigung) eintragen.

Kraftfahrzeugstatistiken

Das Auto im Wandel der Zeit

Wenn wir auf dieses Jahrhundert mit all seinen technischen Errungenschaften zurückblicken, wird es wohl das Kraftfahrzeug sein, das unser Leben entscheidend mit beeinflusst hat. Deshalb können wir dieses Jahrhundert als das „Jahrhundert der Mobilität“ bezeichnen. Das Auto hat sich dabei zum Verkehrsmittel Nummer 1 entwickelt. Es brachte *Arbeit, Wohlstand, Mobilität und Spaß*. Ursprünglich als Spielzeug der Begüterten entwickelt, machten die Weltkriege Mobilität deutlich. In der Nachkriegszeit wurde die Straße zum wichtigsten Verkehrsträger, das Auto zum wichtigsten Verkehrsmittel. Heute symbolisiert es den *way of life*.

Die vom Kraftfahrt-Bundesamt erhobenen Statistiken über Erhebungen des Kraftfahrzeugbestandes gehen zurück bis in das erste Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts. Die erste Zählung im Jahre 1907 ergab 10 115 Kraftwagen zur Personenbeförderung und 957 zur Lastenförderung.

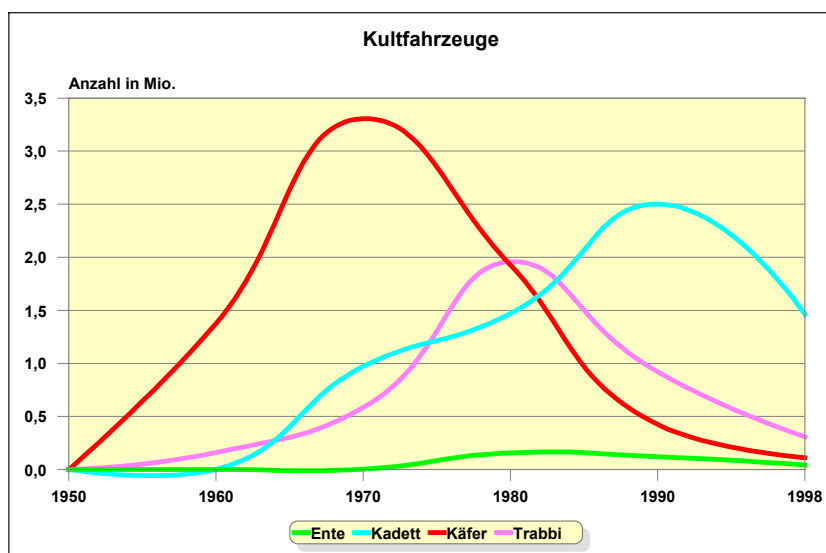
Als 1924 die Automobilausstellung in Berlin das „Kommissbrot“ vorstellte (Einzylinder/499 ccm Hubraum/10 PS /60 km/h), entsprach es möglicherweise dem damaligen Schönheitsideal. Doch es gab bereits reichlich Konkurrenz. Etwa 130 000 Pkw - das entspricht heute in etwa der Neuzulassungsrate von zwei Wochen - und 100 000 Krafträder zeigen, wie mobil die Deutschen in dieser Zeit waren. Die einstigen Pioniere der Landstraße wurden nun auf Hochtouren produziert und die Verkehrsregeln mussten schleunigst angepasst werden. Es galt die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften.

1938 wurde die Straßenverkehrsordnung ins Leben gerufen und die erste kreuzungsfreie Straße eingeführt. Der Wunsch nach individueller Mobilität entstand, der Fahrzeugbestand im damaligen Deutschen Reich wuchs auf 3,2 Mio. an. Aber die Idee der Mobilität wurde auch zur Mobilmachung der Nationalsozialisten. Ende der vierziger Jahre waren Motorräder und Kleinwagen gefragt.

In den 50er Jahren entwickelte sich die Autoindustrie zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor. Das Auto wurde zum Liebling der Deutschen und symbolisierte den Aufschwung, denn mit den Ansprüchen wuchs der Wunsch nach einem Fahrzeug. Entfielen Mitte der 40er Jahre 4 Pkw auf 1 000 Einwohner, waren es Mitte der 50er Jahre bereits 33. Das Auto war nun nicht mehr nur Gebrauchsgegenstand, es wurde zum Kultobjekt.

1953 erreichte der „Käfer“ eine Auflage von 500 000. Für Automobilgeschichte sorgte ebenfalls der etwa zehn Jahre später in Produktion gehende „Trabant“. Er wurde im Osten geliebt und gehätschelt wie der Käfer im Westen. Auf hohe anhaltende Stückzahlen durfte sich auch der Kadett einstellen. Vertretend für viele andere Kultfahrzeuge sei noch die „Ente“ erwähnt. An der Schwelle ins nächste Jahrtausend gibt es noch gut behütete Restbestände: 101 102 Käfer, 228 501 Trabbi und 37 468 Enten. „Kommissbrote“ mit amtlichem Kennzeichen können in den Datenbeständen des Kraftfahrt-Bundesamtes nicht mehr ermittelt werden. Sie sind heute wohl nur noch in Museen (ohne amtliches Kennzeichen) zu finden.

Grafik 5: Bestand an ausgewählten Pkw im Zentralen Fahrzeugregister in den Jahren 1950 bis 1999



Autos übten zu jeder Zeit Faszination auf den Menschen aus und am technischen Feinschliff der Erfindung von damals wird weiterhin gearbeitet. Gefragt ist: klein, sparsam und schadstoffarm.

Das viel zitierte besondere Verhältnis des Deutschen zum Auto wird durch Zahlen gestützt:

Bestand an Kraftfahrzeugen und Kfz-Anhängern

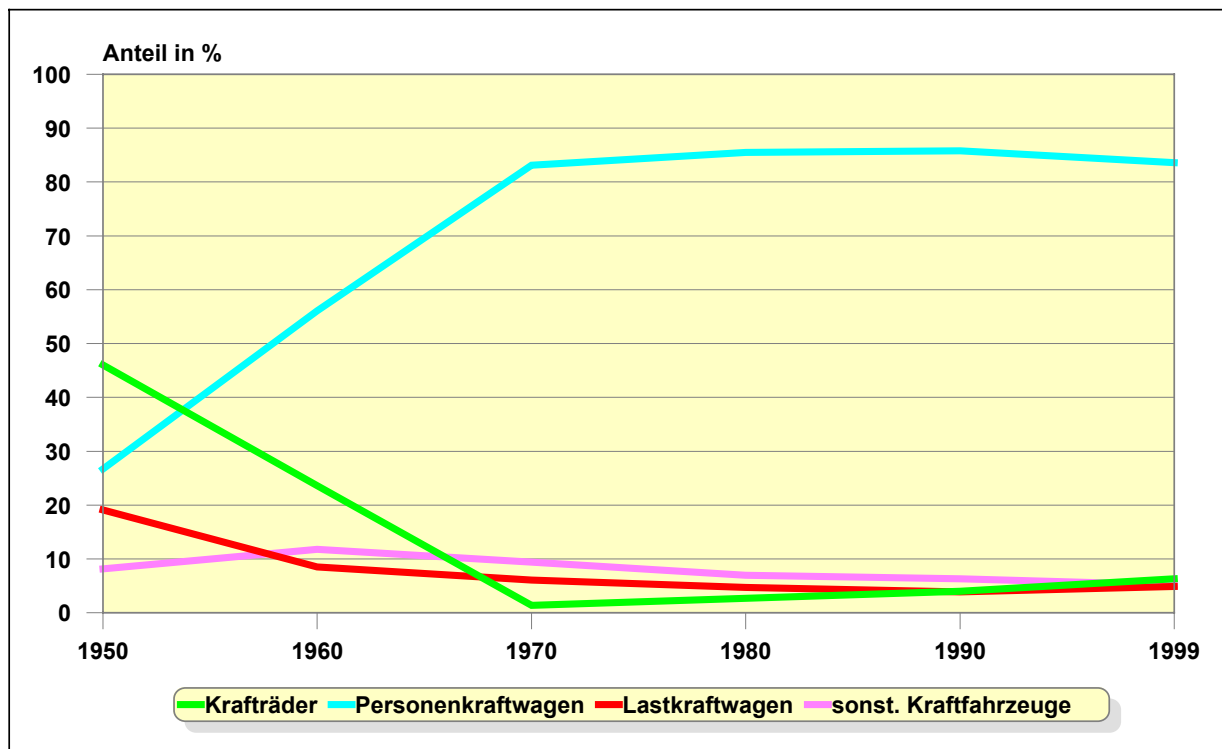
In Deutschland sind zur Zeit fast 51 Mio. Kraftfahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen, ca. 4,7 Mio. Kfz-Anhänger und 1,7 Mio. Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen registriert. Ca. 83 % der Kraftfahrzeuge sind Pkw. Der Anteil der schadstoffreduzierten Pkw ist auf über 93 % gestiegen. Die Fahrzeugdichte in Deutschland beläuft sich derzeit auf 516 Pkw bzw. 617 Kfz je 1.000 Einwohner. Etwa jedes zehnte Fahrzeug steht vorübergehend stillgelegt abseits der Straße.

Nur 1,4 % (rund 0,6 Mio.) der Pkw, die vor 1980 gebaut wurden, befinden sich noch im Straßenverkehr. Der große Rest fiel zwischenzeitlich wohl der Schrottpresse zum Opfer. Einige wenige Fahrzeuge haben sich Bastler und Tüftler reserviert, andere verrichten im Ausland ihre Dienste. Einige erhaltenswürdige Oldtimer sind für Ausstellungszwecke fein herausgeputzt. Ein Gang durchs Automuseum unterstreicht das Traditionsbewusstsein und verleitet außerdem zum Vergleich *damals und heute*:

Genau diese zeitliche Gegenüberstellung soll durch eine Reihe von Schaubildern anhand interessanter Sachmerkmale verdeutlicht werden (Grafik 6 - 13). Hervorgehoben werden dabei u. a. die *Herkunft der Fahrzeuge, die Fahrzeugart, die Motorisierung sowie das Alter der Fahrzeuge und der Halter*.

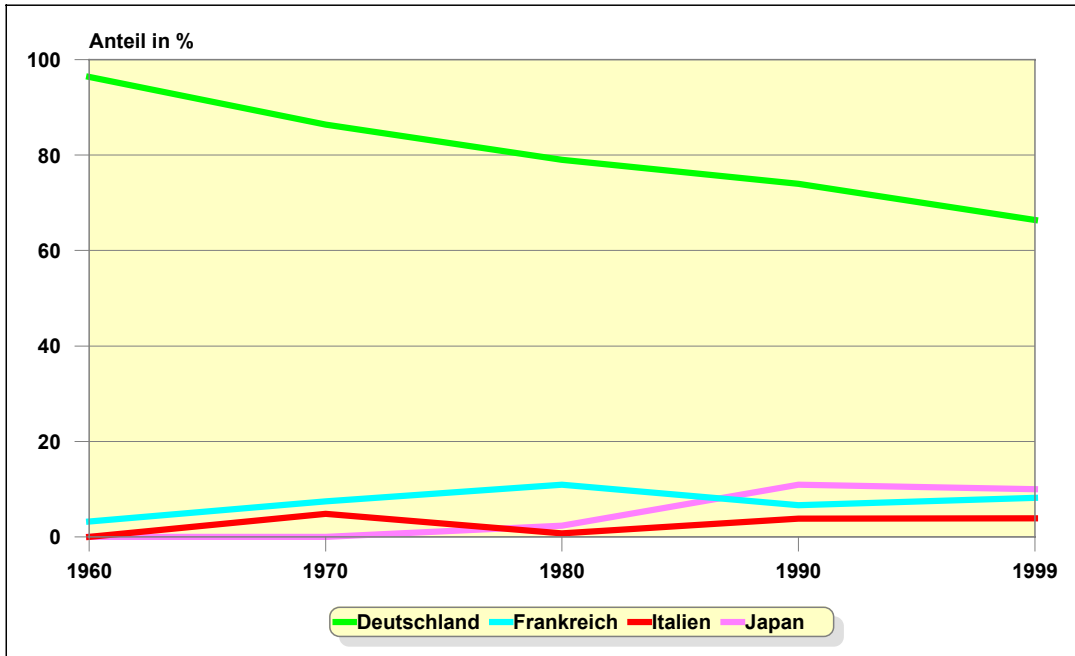
Im Gegensatz zu den übrigen Fahrzeugarten stieg der Bestand der Pkw kontinuierlich an (1966 = 10 Mio., 1977= 20 Mio., 1990= 30 Mio. und 1995= 40 Mio. Pkw). Diese Entwicklung ging zu Lasten der Krafträder. Erst in den letzten Jahren zeigten Motorräder und -roller wieder Wachstumsraten, die bisweilen sogar zweistellig ausfielen.

Grafik 6: Bestandsanteile von Kraftfahrzeugen nach Fahrzeugarten



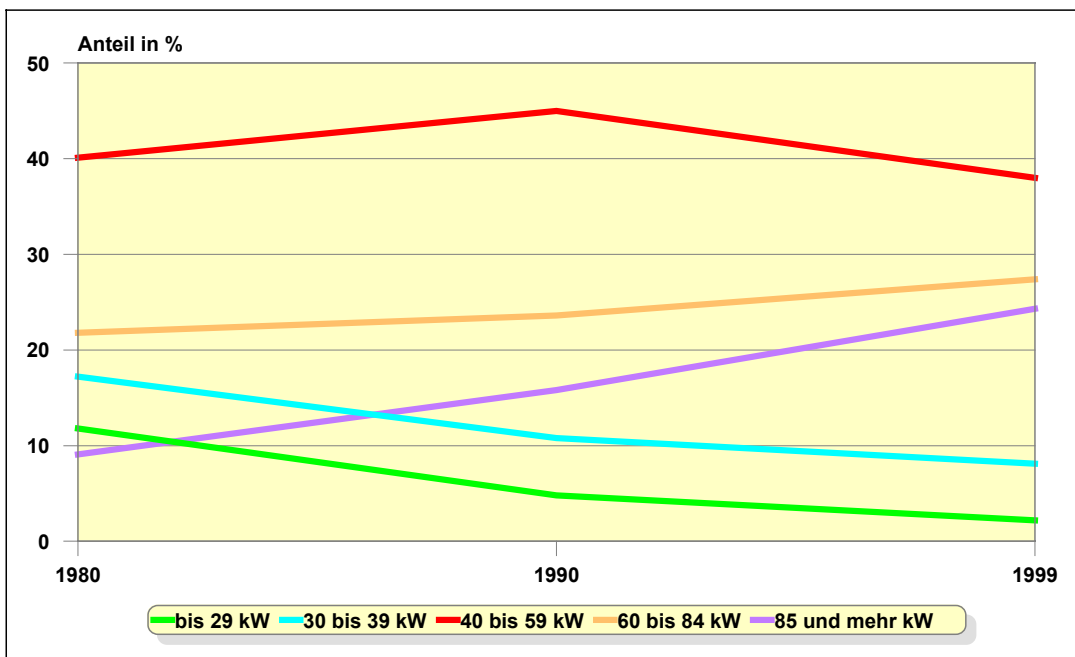
Anfangs setzten die deutschen Autofahrer noch auf „Eigenproduktion“. In den 70er Jahren wurde es auf Deutschlands Straßen internationaler. Die Marktanteile der Franzosen und Italiener stiegen. Die Japaner nahmen die 80er Jahre für sich in Anspruch. Heute sieht die Rangfolge wie folgt aus: Pkw von Genehmigungsinhabern mit Verwaltungssitz in Deutschland 66,4 %, in Japan 10,0 %, in Frankreich 8,2 % sowie in Italien 3,9 %.

Grafik 7: Bestandsanteile von Personenkraftwagen nach Herstellungsländern (gemäß Verwaltungssitz des Herstellers)



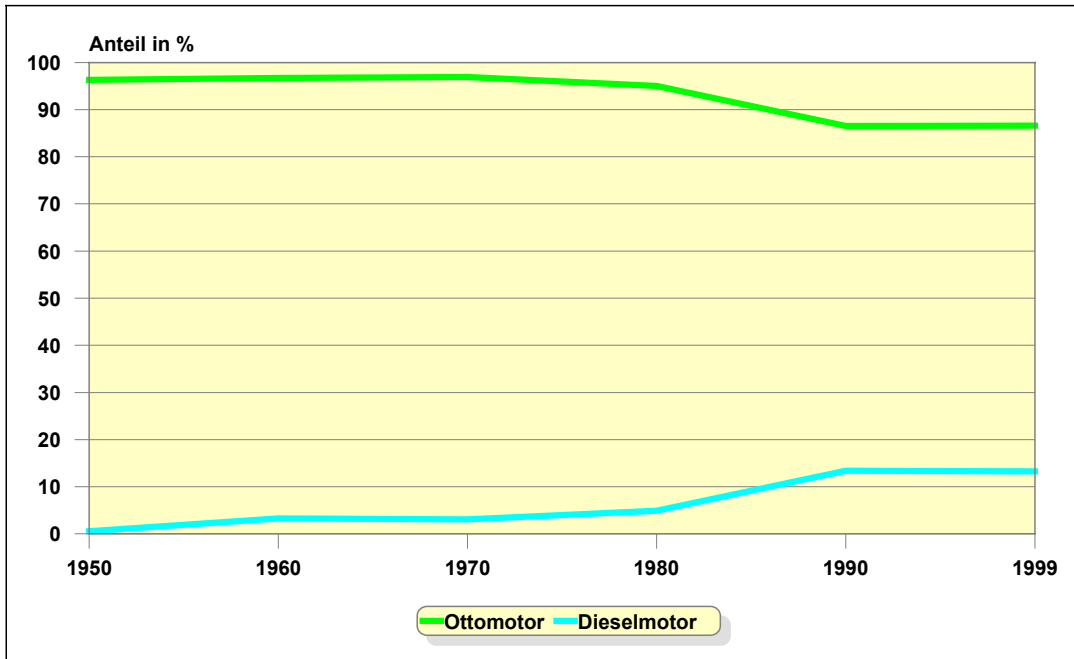
In den vergangenen Jahren stellt die dominierende Leistungsgruppe unverändert der Pkw mit 40 – 59 kW dar, gefolgt von den etwas stärker ausgestatteten Pkw mit 60 – 84 kW. Die großen Antriebsaggregate ab 85 kW kamen früher weniger zum Einsatz (1980: 9,1 %), heute nehmen sie mit 24,3 % einen nicht unerheblichen Marktanteil für sich in Anspruch.

Grafik 8: Bestandsanteile von Personenkraftwagen nach kW-Klassen



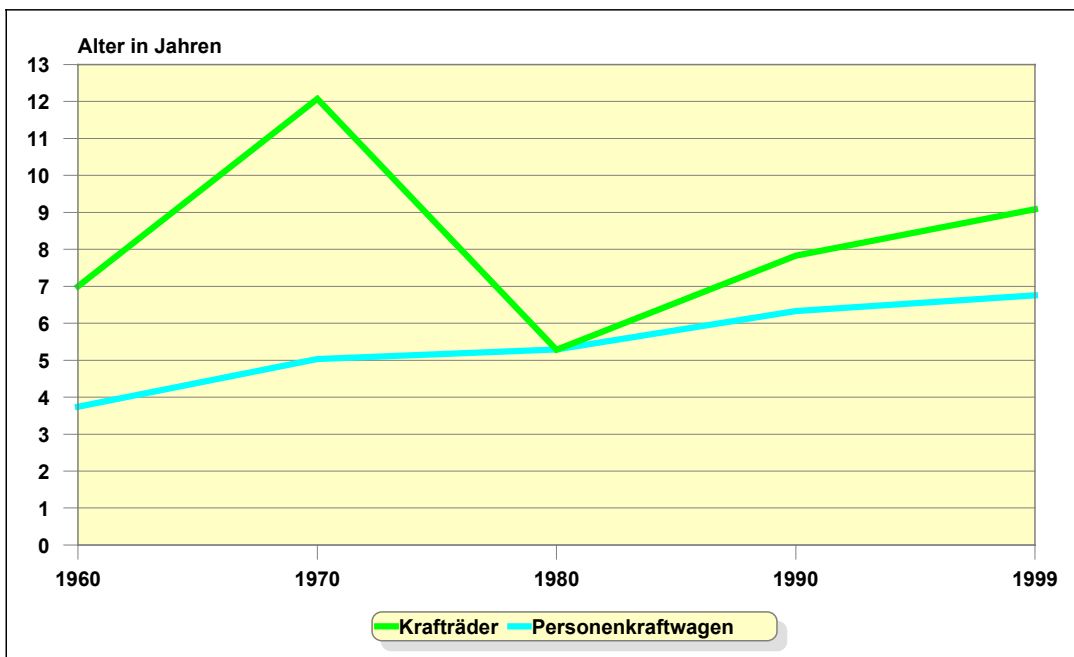
Die dieselbetriebenen Pkw sind in den zurückliegenden Jahren stets eindeutig von den „Benzinern“ dominiert worden. Zur Zeit beträgt der Anteil der Ottomotoren 86,6 % (- 8,4 % - Punkte gegenüber 1980), der Anteil der Dieselfahrzeuge beläuft sich dagegen auf 13,3 % (+ 8,4 % - Punkte). Alternative Antriebe konnten sich in der Vergangenheit nicht entscheidend durchsetzen. Bundesweit sind lediglich 5 356 Elektro- und Gas-Fahrzeuge zugelassen. Die Zukunft wird zeigen, ob Wasserstoffmotoren oder andere Neuheiten den Durchbruch erzielen.

Grafik 9: Bestandsanteile von Personenkraftwagen nach Antriebsarten



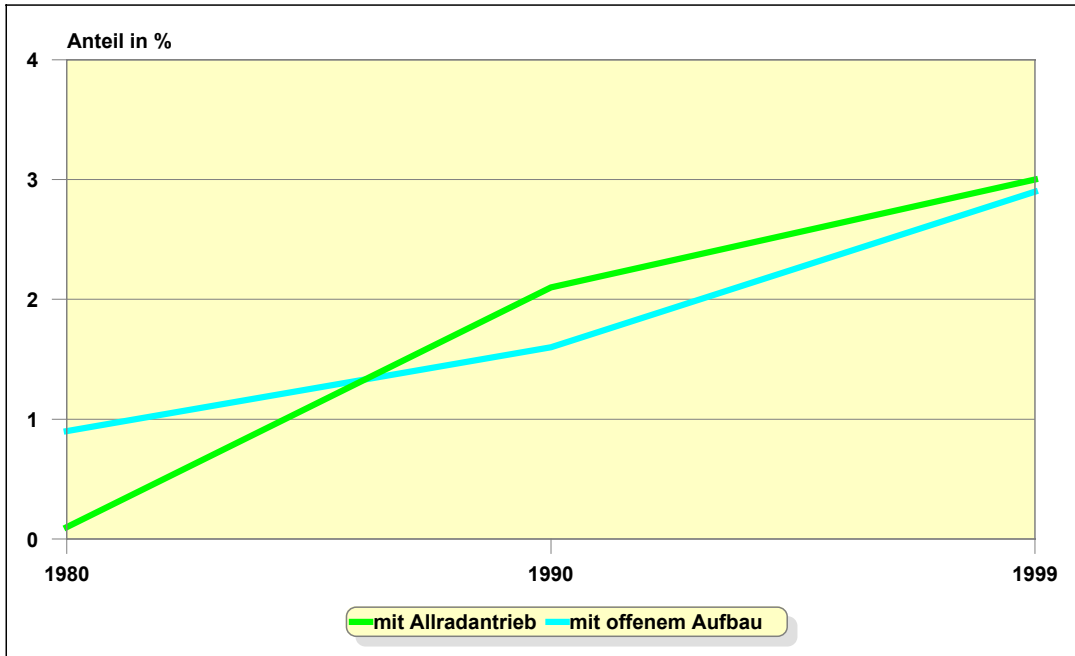
Das Durchschnittsalter der im Straßenverkehr befindlichen Pkw ist seit 1960 mit 3,7 Jahren konstant auf derzeit 6,8 Jahre gestiegen. Dagegen zeigt der Alterungsprozess der Krafräder einen eher stark schwankenden Verlauf. Heute ist ein Krafrad im Straßenverkehr im Durchschnitt 9,1 Jahre alt.

Grafik 10: Durchschnittsalter des Kfz-Bestandes

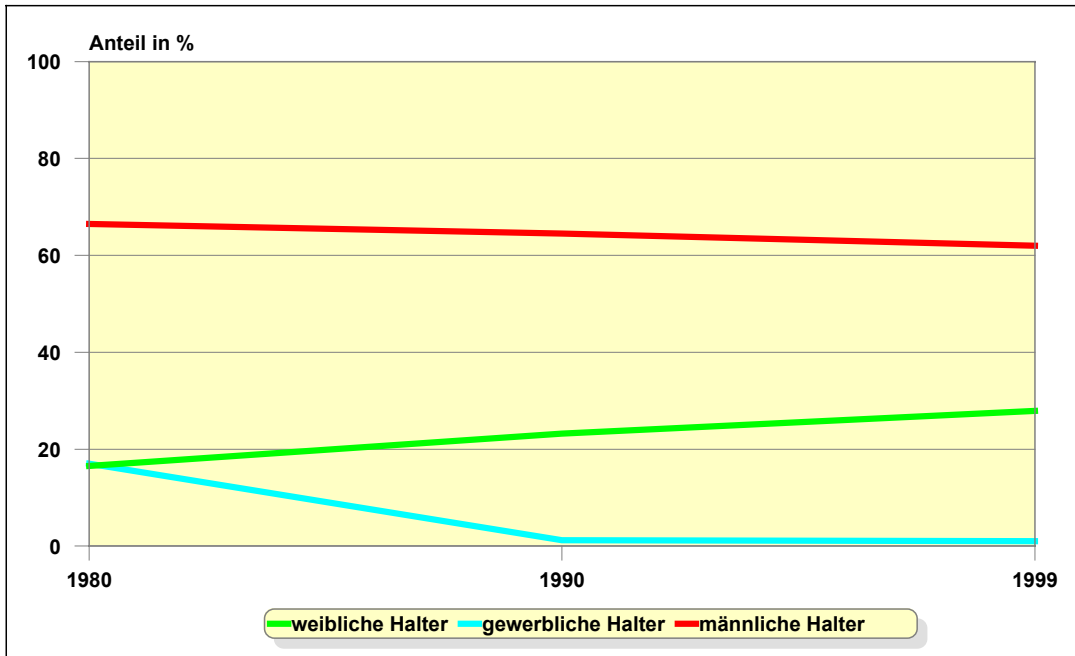


Die Vorliebe für Freizeitfahrzeuge, wie z. B. „Cabrio“ und „Geländefahrzeuge“, entwickelte sich in den 80er Jahren und setzte sich ungebremst fort (Grafik 11). Heute fahren 2,9 % aller Pkw offen und 3,0 % mit Allradantrieb. Belief sich der Anteil der auf Frauen zugelassenen Pkw vor 20 Jahren noch auf 16,5 % (Männer 66,5 %), sind es heute 27,9 % (Männer 62,0 %).

Grafik 11: Bestandsanteile von Pkw mit Allradantrieb und "offen"



Grafik 12: Bestandsanteile von Pkw nach Haltergruppen



Prognosen zufolge wird der Pkw-Bestand auch in Zukunft weiter ansteigen, werden sich die Schadstoffemissionen je Fahrzeug weiter vermindern und das Geschehen des Straßenverkehrs auch weiterhin zunehmend von Frauen und von Senioren mit beeinflusst.

Umweltbelastung durch Schadstoffemissionen

1943 wurde erstmals aus Los Angeles über ernsthafte Luftverschmutzung berichtet, die Pflanzenschäden, Hals- und Augenreizungen sowie verschlechterte Sicht verursachte. Maßnahmen zur Senkung der Emissionen aus stationären Quellen waren die Folge. Die ersten Regelungen zur Kontrolle und Eindämmung der Emissionen aus dem Kurbelgehäuse von Pkw mit Ottomotor wurden 1961 von der Industrie freiwillig getroffen und 1964 gesetzlich eingeführt. Gesetzlich begrenzt wurden Emissionen aus dem Auspuff erstmals ab 1966. Die folgenden Jahre brachten kontinuierliche Verschärfungen der für diese Emissionen gültigen Zulassungsstandards mit sich. Zweifellos hat dabei Kalifornien auf weiten Gebieten der Emissionskontrollgesetze Pionierarbeit geleistet.

Weltweit entwickelte sich ein System gesetzlicher Vorschriften zur Begrenzung und Absenkung der durch Automobile emittierten Schadstoffe. Es brachte eine Vielfalt von Grenzwerten, Testbedingungen und Verfahrensdetails mit sich. Dabei wird nicht verschwiegen, dass die Komplexität und die anfängliche Uneinheitlichkeit dieser Vorschriften in verschiedenen Ländern zahlreiche Probleme aufwarfen, die nicht immer in erster Linie der Umwelt dienten.

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) beschlossen 1970 die Verabschiedung der (Abgas-)Richtlinie 70/220/EWG. Anfangs konzentrierte sich jedoch die europäische Abgasgesetzgebung für Pkw zunächst nur auf die Festsetzung bzw. Verschärfung der Emissionsgrenzwerte für Kohlenmonoxid (CO) und Kohlenwasserstoffe (HC). Aufgrund der von der Automobilindustrie zur Erfüllung dieser Grenzwerte angewandten Maßnahmen (wie z. B. der Abmagerung oder durch die zur gleichzeitigen Verbesserung des Kraftstoffverbrauchs durchgeführte Verdichtungserhöhung) stieg der Ausstoß von Stickoxiden (NO_x) an. Mit der gesetzlichen Begrenzung von NO_x konnte ab 1977 der weitere Anstieg gebremst und 1979 eine erste Herabsetzung erreicht werden. In den Jahren danach bis heute wurden durch Änderungsrichtlinien zur o. g. Abgasrichtlinie die zulässigen Schadstoffgrenzwerte in der Europäischen Gemeinschaft immer weiter reduziert. Mit den Änderungsrichtlinien wurde auch der Fahrzyklus für die Abgasprüfung geändert. Es wurde versucht, ihn mehr den realen Fahrverhältnissen auf der Straße anzupassen.

Mit herkömmlichen Mitteln, wie Gemischanpassung, Brennraumgestaltung, Ventilsteuerzeitenänderung, Zündwinkelverstellung und Abgasrückführung, war eine Verringerung der Schadstoffbildung nur in Grenzen möglich, zumal der Zwang zum Kraftstoffsparen hinzu kam und damit vielfach ein Zielkonflikt verursacht wurde. Erst durch den Einsatz von Abgaskatalysatoren, die in Deutschland Mitte der achtziger Jahre in Verbindung mit unverbleitem Kraftstoff zum Einsatz kamen, wurde ein deutlicher Fortschritt in der Abgasreinigungstechnik erzielt.

Um eine bessere Luftqualität zu erreichen, verabschiedete die Europäische Gemeinschaft zuletzt 1998 die Richtlinie 98/69/EG zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG, mit der die für die Erteilung einer EG-Typgenehmigung erforderlichen Anforderungen an die Abgasemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen ab dem Jahr 2000 (allgemeiner Sprachgebrauch Euro 3) und ab 2005 (allgemeiner Sprachgebrauch Euro 4) festgelegt werden. Neben der Verschärfung der Abgaswerte werden ein geänderter Fahrzyklus, eine weitere Abgasprüfung bei niedriger Temperatur und eine On-Board-Diagnose (OBD) eingeführt. Die OBD wird dem Fahrer über eine Warnlampe eine eventuelle Verschlechterung des Emissionsverhaltens des Fahrzeugs anzeigen.

Obwohl sich seit der Einführung der Emissionsvorschriften für Pkw im Jahre 1970 Messverfahren und Fahrzyklus änderten und ein direkter Vergleich der Messwerte nur schwer möglich ist, kann aufgrund der Entwicklung der Abgas-Grenzwerte durchaus davon gesprochen werden, dass die Schadstoffe für neu in den Verkehr kommende Pkw bereits mit der im Jahr 1996 in Kraft getretenen (und im allgemeinen Sprachgebrauch als Euro 2 genannten) Abgasvorschrift um über 90 % gegenüber dem Jahr 1970 abgesenkt wurden.

Mit dem am 1. Juli 1997 in Kraft getretenen Kfz-Steuer-Änderungsgesetz wurde die Kraftfahrzeugsteuer für emissionsarme und verbrauchsgünstige Pkw gesenkt, Pkw mit höherem Schadstoffausstoß steuerlich stärker belastet. Zusätzlich wurden Steuerbefreiungen für besonders emissionsarme oder verbrauchsgünstige Pkw eingeführt. Neben den mit der Richtlinie 98/96/EG definierten Euro 3-/Euro 4-Grenzwerten legte das Kfz-Steuer-Änderungsgesetz 1997 die Schadstoffgrenzwerte „D3“ bzw. „D4“ mit den entsprechenden Randbedingungen fest. Die D3- bzw. D4-Definitionen wurden erforderlich, da die Richtlinie 98/96/EG zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Kfz-Steuer-Änderungsgesetzes 1997 noch nicht verabschiedet war. Steuerbefreiungen erhalten auch Pkw, deren Kohlendioxidemissionen die Grenzwerte von 90 g/km („3-Liter-Auto“) bzw. 120 g/km („5-Liter-Auto“) unterschreiten. Durch all diese Steuervorteile sollte ein Anreiz für die Herstellung und den Erwerb möglichst emissionsarmer Pkw geschaffen werden.

Das bei der Typgenehmigung festgestellte Emissionsverhalten bei Pkw wird mit einer Schlüsselnummer im Fahrzeugbrief und –schein unter der Ziffer 1 „Fahrzeug- und Aufbauart“ (an der 5. und 6. Stelle der insgesamt sechsstelligen Nummer) ausgewiesen. Diese Ergänzungsschlüsselnummern werden seit Mitte der achtziger Jahre in die Fahrzeugpapiere eingetragen und spiegeln die Entwicklung der Abgasgesetzgebung der letzten 15 Jahren wider.

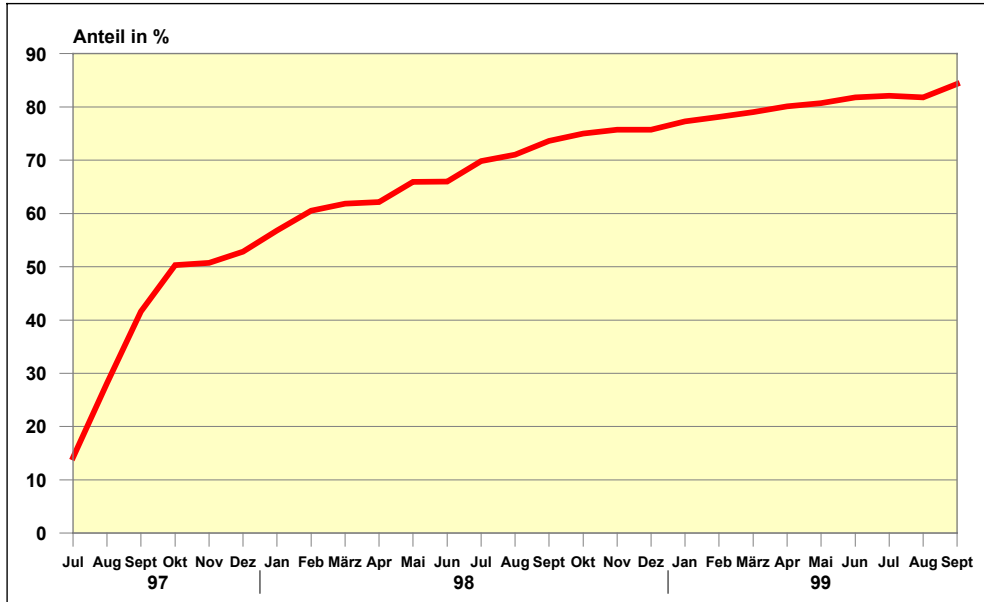
Tabelle 4: Angaben im Fahrzeugschein in Ziffer 1 an der 5. und 6. Stelle bzgl. Schlüsselnummern zum Abgasverhalten zum Stand: 31.12.1999

Angaben im Fahrzeugschein über Abgasverhalten			
Erg.-Schl. Nr. zu Ziffer 1	Text zu Ziffer 1	Erg.-Schl. Nr. zu Ziffer 1	Text zu Ziffer 1
****00	GESCHLOSSEN ¹⁾	****37	SCHADSTOFFARM D3I;5L
****01	GESCHL. ¹⁾ , SCHADSTOFFARM	****38	SCHADSTOFFARM D4;5L
****02	BED.SCHADST.ARM C/XXIII	****39	SCHADSTOFFARM D4I;5L
****03	SCHADSTOFFARM E	****40	SCHADSTOFFARM E2;3L
****04	BED.SCHADST.ARM C/XXV	****41	SCHADSTOFFARM EURO 2;3L
****05	BEDINGT SCHADSTOFFARM A	****42	SCHADSTOFFARM D3;3L
****06	ANL. XXIV A	****43	SCHADSTOFFARM D4;3L
****07	BEDINGT SCHADSTOFFARM B	****44	EURO 3
****08	ANL. XXIV B	****45	EURO 3;5L
****09	BEDINGT SCHADSTOFFARM C	****46	EURO 3;3L
****10	ANL. XXIV C	****47	98/69/EG I;A
****11	SCHADSTOFFARM E1	****48	98/69/EG I;A;5L
****12	BES.SCHADST.ARM 0,08	****49	98/69/EG II;A
****13	BES.SCHADST.ARM E1 0,08	****50	98/69/EG II;A;5L
****14	SCHADSTOFFARM E2	****51	98/69/EG III;A
****15	91/441/EWG, ANH. I 8.1	****52	98/69/EG III;A;5L
****16	SCHADSTOFFARM E2, 8.1	****53	EURO 3 UND D4
****17	93/59/EWG, ANH. I 8.3	****54	EURO 3;5L UND D4
****18	S-ARM: 93/59/EWG I	****55	EURO 3;3L UND D4
****19	S: 93/59/EWG II	****56	98/69/EG I;A U. D4I
****20	S: 93/59/EWG III	****57	98/69/EG I;A;5L U.D4I
****21	S-ARM E2, G: 92/97/EWG	****58	98/69/EG II;A U.D4I
****22	S-ARM: 93/59/I, G: 92/97	****59	98/69/EG II;A;5L u.D4I
****23	S:93/59/II, G: 92/97/EWG	****60	98/69/EG III;A U.D4I
****24	S: 93/59 III, G: 92/97/EWG	****61	98/69/EG III;A;5L U.D4I
****25	SCHADSTOFFARM EURO 2	****62	EURO 4
****26	S-ARM EURO 2, G: 92/97	****63	EURO 4;5L
****27	96/69/EG I	****64	EURO 4;3L
****28	96/69/EG II	****65	98/69/EG I;B
****29	96/69/EG III	****66	98/69/EG I;B;5L
****30	SCHADSTOFFARM D3	****67	98/69/EG II;B
****31	SCHADSTOFFARM D3I	****68	98/69/EG II;B;5L
****32	SCHADSTOFFARM D4	****69	98/69/EG III;B
****33	SCHADSTOFFARM D4I	****70	98/69/EG III;B;5L
****34	SCHADSTOFFARM E2;5L	****77	SCHADSTOFFARM E2/NACHG.
****35	SCHADSTOFFARM EURO 2;5L	****88	EMISSIONSKL.NICHT BEK.
****36	SCHADSTOFFARM D3;5L		

¹⁾ Je nach Fahrzeugart kann hier auch ein anderer Vermerk, wie z. B. - OFFEN - eingetragen sein (in diesem Falle keine Angabe zum Abgasverhalten)

Ca. 85 % der neu zugelassenen Pkw erfüllen derzeit die Abgas-Grenzwerte nach D3/Euro 3 bzw. D4/Euro 4. Bereits über 90 % aller erstmals in den Verkehr gekommenen Pkw mit Ottomotoren erreichen diese Grenzwerte, während es bei den Dieselmotoren knapp 60 % sind. Die Zunahme dieser besonders stark schadstoffreduzierten Pkw in den vergangenen zwei Jahren zeigt Grafik 13.

Grafik 13: Anteil der D3-/D4-, Euro3-/Euro4-Pkw an den monatlichen Pkw-Neuzulassungen von Juli 1997 bis September 1999



Fasst man die Emissionsschlüssel in sechs unterschiedliche, auf die Kraftfahrzeugsteuer hin ausgerichtete Pkw-Gruppen zusammen, ergeben sich die in der Tabelle 5 aufgelisteten Fahrzeug-Bestandszahlen zum Stichtag 1. Juli 1999. Die Gruppe 1 (bedingt schadstoffarme oder nicht schadstoffarme Pkw) hat dabei noch einen Anteil von ca. 8,5 % am Gesamtbestand.

Tabelle 5: Pkw-Gruppen und deren Emissionseinstufung am Bestand am 1. Juli 1999

Pkw-Gruppe	Pkw-Bestand am 01.07.1999
Gruppe 1: Pkw, bedingt schadstoffarm oder nicht schadstoffarm (z. B. Benziner ohne Kat) Erg.-Schl.Nr.: 00, 05, 06, 07, 08, 10, 15, 88, 98	3,6 Mio.
Gruppe 2: schadstoffreduzierte Pkw, die bei Ozonalarm einem Verkehrsverbot unterliegen (z. B. Benziner mit unregelmäßigem Kat, Diesel unter 2 Liter Hubraum bei Erg.-Schl.Nr. 03) Erg.-Schl.Nr.: 03, 04, 05 ⁴ , 09	3,6 Mio.
Gruppe 3: schadstoffreduzierte Pkw, die bei Ozonalarm keinem Verkehrsverbot unterliegen (z. B. G-Kat-Pkw) Erg.-Schl.Nr.: 10 ³ , 15 ³ , 17, 19, 20, 23, 24	0,2 Mio.
Gruppe 4: sog. Euro-1-Pkw und gleichgestellte Pkw Erg.-Schl.Nr.: 01, 02, 03 ^{1,2} oder ³ , 04 ³ , 09 ³ , 11, 12, 13, 14, 16, 18, 21, 22, 28, 29, 34, 77	20,7 Mio.
Gruppe 5: sog. Euro-2-Pkw Erg.-Schl.Nr.: 25, 26, 27, 35, 49, 50, 51, 52	7,7 Mio.
Gruppe 6: sog. Euro-3- bzw. D3 / Euro-4-bzw. D4 / 3-Liter-Pkw Erg.-Schl.Nr.: 30, 31, 32, 33, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70	6,5 Mio.
zusammen	42,3 Mio.

¹⁾ = Hat der Pkw einen Hubraum von mehr als 2000 cm³, gilt die Erg.-Schl.Nr. uneingeschränkt als Nachweis, sofern die Erg.-Schl.Nr. vor dem 26. Juli 1995 zugewiesen worden ist

²⁾ = Pkw für die mit Herstellerbescheinigung zusätzlich sog. Euro-1-Abgasniveau nachgewiesen wird

³⁾ = G-Kat-Fz. (sofern sie vor dem 26. Juli 1995 damit ausgerüstet worden sind). Der Nachweis gilt als erbracht, wenn im Fahrzeugbrief/-schein unter Ziffer 5 Antriebsart "Otto/Gkat" und die Erg.-Schl.Nr. "51" eingetragen sind. Eine entsprechende Eintragung unter Ziffer 33 ist dem gleichwertig

⁴⁾ = Gilt nur für Fahrzeuge, die vor dem 1. Okt. 1986 erstmals zugelassen und vor dem 1. Jan. 1988 als bedingt schadstoffarm A anerkannt wurden

Kraftstoffverbrauch und Kohlendioxidemission (CO₂) stehen in einem direkten Verhältnis zueinander. Als Faustregel gilt: Aus einem Liter Benzin entstehen 2,3 Kilogramm, aus einem Liter Diesel 2,6 Kilogramm CO₂. Man erkennt hieran, dass der Verbrauchsvorteil eines Dieselmotors bezüglich des CO₂-Ausstoßes wieder relativiert wird. CO₂ ist kein Abgasgift, sondern ein bei der motorischen Verbrennung erwünschter Abgasbestandteil, solange Kohlenwasserstoffe als Kraftstoffe verwendet werden. Da CO₂ jedoch in den Verdacht gekommen ist, zur globalen Erwärmung der Erde beizutragen, führt eine Reduzierung der CO₂-Emissionen bei Kraftfahrzeugen nicht nur zur Schonung der Erdölreserven, sondern auch zur Minderung der Umweltbelastung.

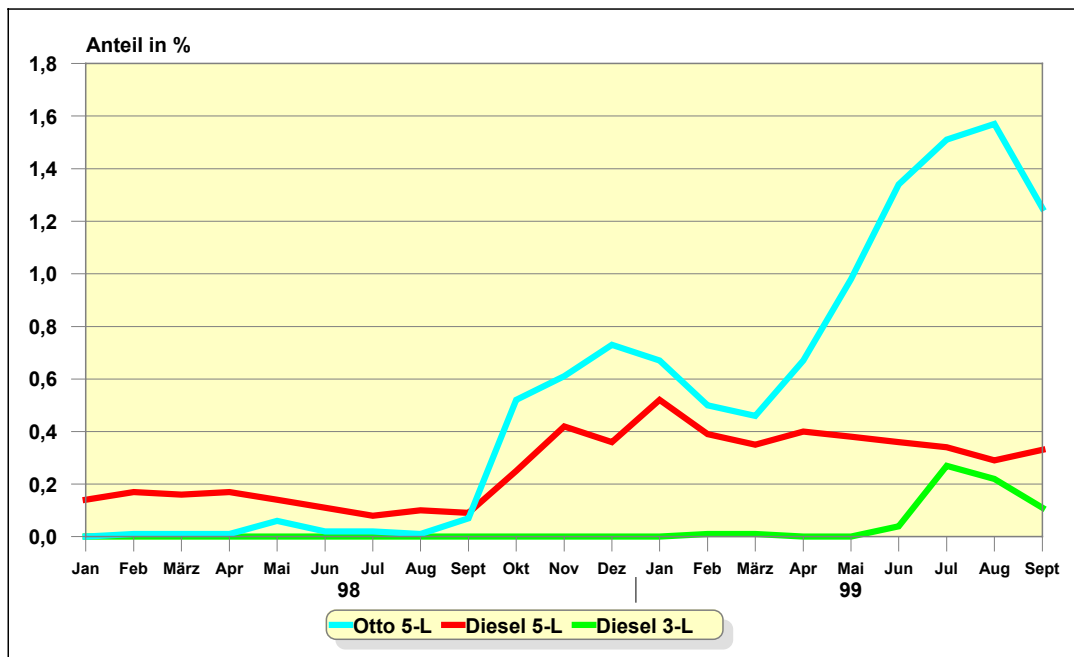
Das Kraftfahrt-Bundesamt ermittelt die im Rahmen der Typprüfung gemessenen CO₂-Werte für Pkw, gewichtet sie mit der jeweiligen Anzahl der in Deutschland neu zugelassenen Fahrzeuge und berechnet daraus - erstmalig seit 1998 - den arithmetischen CO₂-Mittelwert. Wegen fehlender CO₂-Angaben konnten im Jahr 1998 ca. 10 % und 1999 ca. 8 % der Pkw-Neuzulassungen nicht in die Auswertung einbezogen werden. Für das Jahr 1998 und für das laufende Jahr 1999 (Januar bis September) sind die arithmetischen Mittelwerte für CO₂ in der Tabelle 6 aufgeführt.

Tabelle 6: CO₂-Emissionen in g/km

Jahr	CO ₂ in g/km (arithmetischer Mittelwert von ca. 90 % aller in Deutschland neu zugelassenen Pkw)	
	Ottomotor	Dieselmotor
1998	190,8	178,4
1999 (Jan. – Sept.)	188,3	172,1

Im Kfz-Steuerrecht ist das 5-Liter- bzw. 3-Liter-Auto so definiert, dass es im Neuen Europäischen Fahrzyklus nicht mehr als 120 bzw. 90 Gramm Kohlendioxid pro km produzieren darf. Das entspricht etwa 5,1 l (3,8 l) Benzin und 4,4 l (3,4 l) Diesel. Der Anteil der Pkw-Neuzulassungen, die 5-Liter- und 3-Liter-Pkw aufweisen, ist derzeit noch sehr gering. Die Entwicklung der monatlichen Neuzulassungen seit 1998 bei 5-Liter-Pkw und seit Mitte 1999 bei 3-Liter-Pkw zeigt die Grafik 14.

Grafik 14: Anteil der 5-Liter- und 3-Liter-Pkw an den monatlichen Neuzulassungen

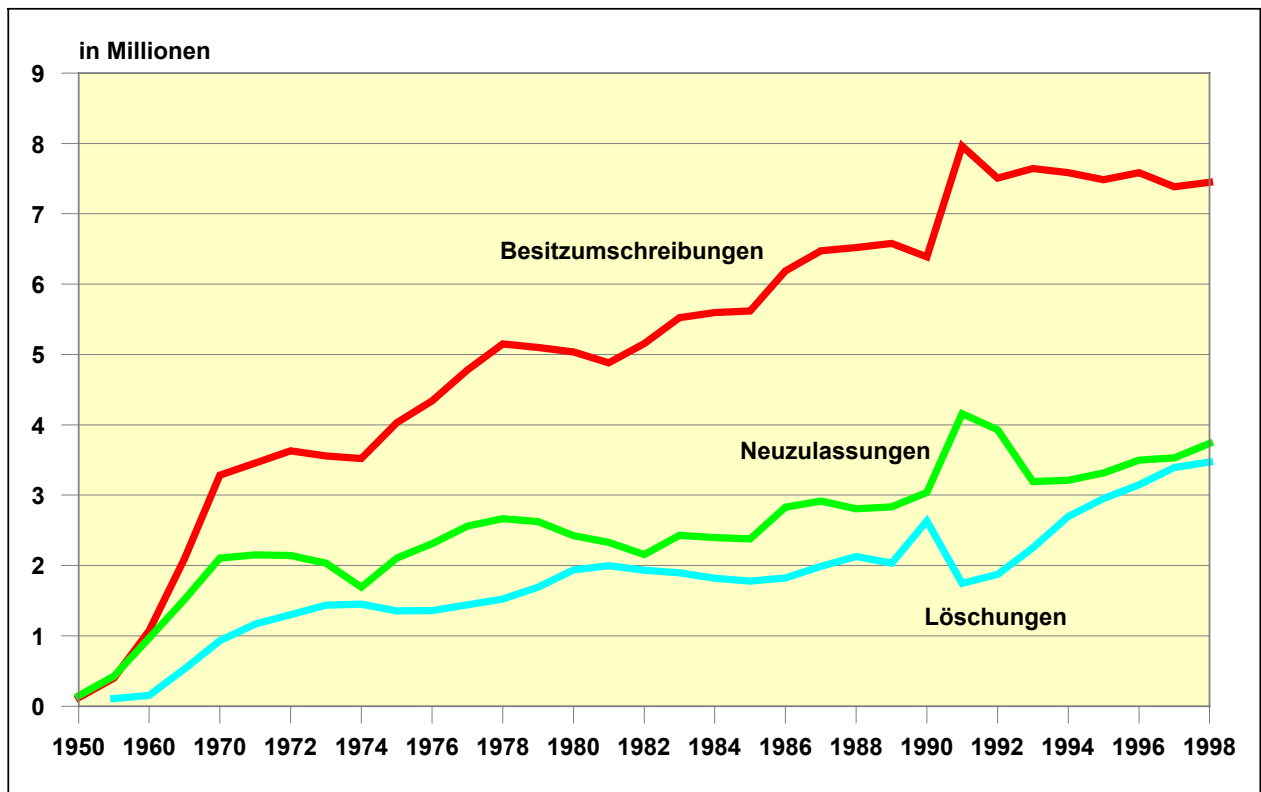


Neuzulassungen und Besitzumschreibungen

3,7 Mio. Pkw wurden 1998 in Deutschland fabrikneu zugelassen, für das Jahr 1999 werden 3,8 Mio. erwartet. Auch die Besitzumschreibungen der Pkw sind gegenüber dem Vorjahr leicht angestiegen. Ende 1999 werden voraussichtlich über 7,5 Mio. Pkw ihren Halter wechseln.

Die Grafik 15 stellt die Entwicklung der Neuzulassungen, Besitzumschreibungen und Löschungen von Pkw seit 1950 dar.

Grafik 15: Pkw-Neuzulassungen, -Besitzumschreibungen und -Löschungen für die Jahre 1950 bis 1998

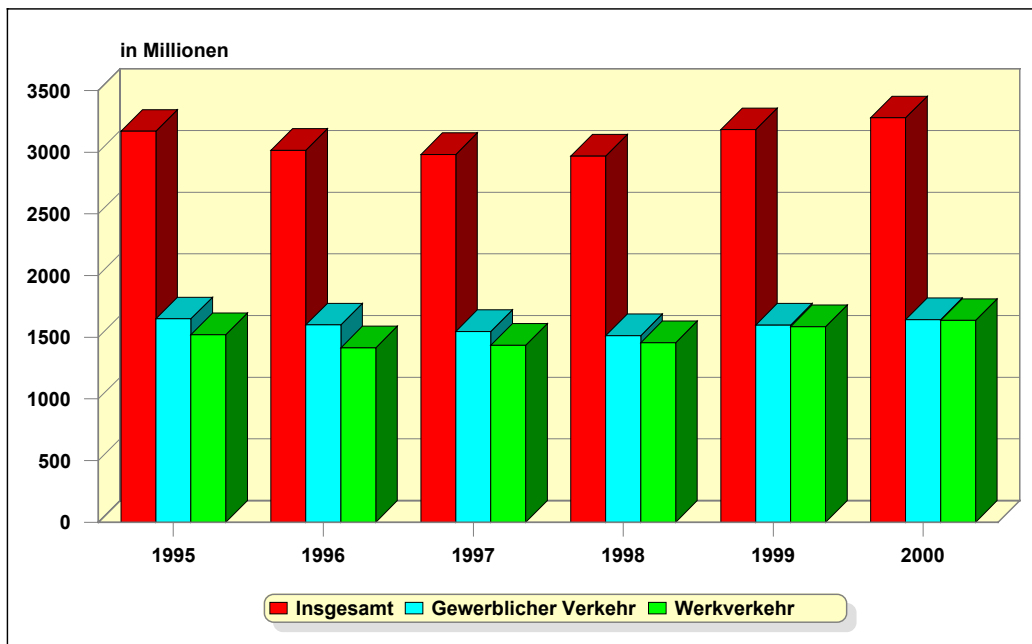


Verkehrsleistungsstatistik deutscher Lastkraftfahrzeuge

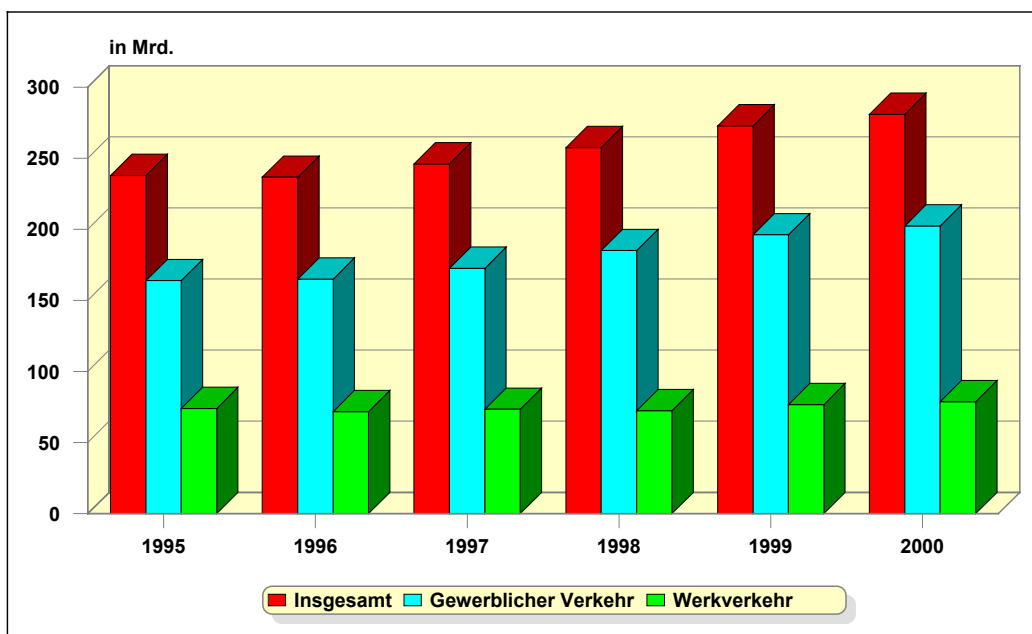
Die wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung spiegelt sich auch bei den Transportleistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge wider. Während die beförderte Gütermenge in den vergangenen Jahren eine rückläufige Tendenz zeigte, ist für 1999 ein Anstieg von ca. 7 % auf 3,18 Mrd. Tonnen zu erwarten. Die Beförderungsleistung nimmt ebenfalls zu, und zwar um ca. 5,9 % auf 272,7 Mrd. Tonnenkilometer (tkm).

Für das Jahr 2000 wird mit einem weiteren Anstieg der Transporte gerechnet. Geht man von einem Wachstum von ca. 3 % aus, wird das Volumen der beförderten Güter auf 3,28 Mrd. Tonnen und die Beförderungsleistung auf 280,9 Mrd. tkm ansteigen.

Grafik 16: Entwicklung des Straßengüterverkehrs deutscher Lastkraftfahrzeuge für die Jahre 1995 bis 2000 in Tonnen



Grafik 17: Entwicklung des Straßengüterverkehrs deutscher Lastkraftfahrzeuge für die Jahre 1995 bis 2000 in Tonnenkilometer



Grenzüberschreitender Straßenverkehr an der deutschen EU-Außengrenze beruhigt sich

Die Grenzzollstellen der deutschen EU-Außengrenze liefern dem Kraftfahrt-Bundesamt detaillierte Informationen über die aus dem Ausland ein- bzw. durchfahrenden Pkw (eine Fahrtrichtung) sowie über in das bzw. aus dem Ausland fahrende Lkw (beide Fahrtrichtungen).

Für das Gesamtjahr 1999 zeichnet sich damit folgende Entwicklung ab:

Tabelle 7: Grenzüberschreitender Straßenverkehr der Bundesrepublik Deutschland an den EU-Außengrenzen für die Jahre 1998 und 1999

Grenzabschnitt	1998	1999 1)	Veränderung 1998-1999 in %
Ein- und durchgefahrene Personenkraftfahrzeuge			
EU-Außengrenze			
Polen	20 496 890	17 964 000	- 12,4
Tschechien	16 358 673	13 781 000	- 15,8
Schweiz	37 237 622	36 393 000	- 2,3
zusammen	74 093 185	68 138 000	- 8,0
Ein- und durchgefahrene Lastkraftfahrzeuge			
EU-Außengrenze			
Polen	1 171 492	1 170 000	- 0,1
Tschechien	1 155 281	1 230 000	6,5
Schweiz	1 402 619	1 437 000	2,5
zusammen	3 729 392	3 837 000	2,9
Aus- und durchgefahrene Lastkraftfahrzeuge			
EU-Außengrenze			
Polen	1 279 545	1 231 000	- 3,8
Tschechien	1 154 164	1 212 000	5,0
Schweiz	1 374 054	1 377 000	0,2
zusammen	3 807 763	3 820 000	0,3

1) Zahlen für 1999 geschätzt auf der Basis des Halbjahres 1999.

Es ist erkennbar, dass sich das permanent steigende Verkehrsaufkommen der letzten Jahre deutlich beruhigt hat.

Während die Verkehrsentwicklung von Lkw über die tschechische Grenze weiter zunehmen dürfte, wird mit einer Stagnation an der Grenze zu Polen und der Schweiz gerechnet.

Die rückläufige Entwicklung zeichnet sich insbesondere im grenzüberschreitenden Pkw-Verkehr ab. Während die Einreisen von Pkw nach Deutschland über die schweizer Grenze im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügig (rd. 2 %) abnehmen dürfte, wird mit einem stärkeren Rückgang an der deutsch-polnischen (ca. 12 %) und an der deutsch-tschechischen Grenze (rd. 16 %) gerechnet.

Kraftfahrzeugtechnik

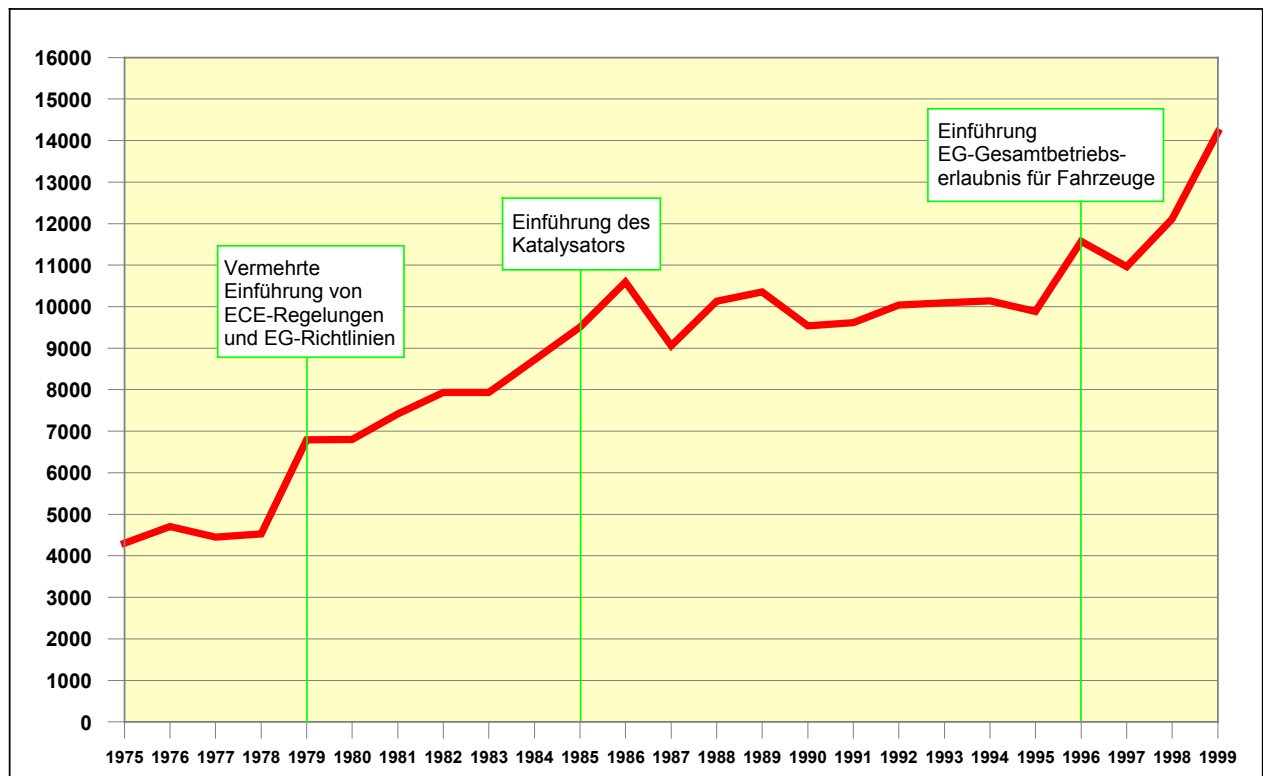
14 000 neu erteilte Typgenehmigungen

Die Anträge auf Erteilung einer Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugteile beim Kraftfahrt-Bundesamt steigen kontinuierlich. 1999 erteilte das Amt mehr als 14 000 Typgenehmigungen an deutsche und internationale Hersteller. Das ist eine Steigerung um rund 17 % gegenüber dem Vorjahr.

Die Einführung der EG-Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge prägt seit 1996 die europäische Genehmigungslandschaft. Der Inhaber einer EG-Typgenehmigung hat seitdem 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.

Kompetente Beratung und Betreuung der Antragsteller vor, während und nach der Genehmigungserteilung führen zu dem auffällig gewordenen Anstieg der beantragten Genehmigungen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat bei der Standardisierung der Genehmigungsverfahren international eine führende Rolle übernommen. Darüber hinaus sind es die zügigen Genehmigungszeiten von maximal 14 Tagen, die das Vertrauen in die deutsche EG-Typgenehmigungsbehörde widerspiegeln. Dem Kraftfahrt-Bundesamt ist der Wandel von einer nationalen Betriebserlaubnisbehörde zu einer international anerkannten Typgenehmigungsbehörde gelungen.

Grafik 18: Erteilte Genehmigungen (einschl. Nachträge) durch das Kraftfahrt-Bundesamt 1975 bis 1999



^{*)} Island, Norwegen

Erteilt werden

- 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, Außenkan-
ten, Motorleistung, Geräuschemission.

- Typgenehmigungen für Kraftfahrzeugteile
 - **Allgemeine Bauartgenehmigungen (ABG)**, z. B. für alle lichttechnischen Einrichtungen (auch für
Fahrräder), Scheiben aus Sicherheitsglas, Sicherheitsgurte, Anhängerkupplungen, Zusatzheizungen,
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-
zeugalarmanlagen, Fahrzeugwegfahrsperrern,
 - **EG- und ECE-Genehmigungen** für Bauteile, z. B. für Spiegel, Kopfstützen, Reifen, Kindersitze,
lichttechnische Einrichtungen.

Darüber hinaus werden für **äußere** Fahrzeugteile zunehmend Typgenehmigungen erteilt und in ihrer Kom-
patibilität und Übereinstimmung mit den Vorschriften bestätigt, die in ihrer Bauart nicht vorgeschrieben
sind (z. B. Packtaschen für Motorräder, Aufbauten für Lkw, Fahrradträger oder Ersatzteile wie Brems-
schläuche). Die Gründe der Beantragung mögen dabei im Vertrauen des Verbrauchers auf die Qualität der
Allgemeinen Betriebserlaubnis durch das Kraftfahrt-Bundesamt liegen.

Qualität für ein zweites Reifenleben

Seit dem 08.09.1999 erteilt das Kraftfahrt-Bundesamt Genehmigungen an Fertigungsstätten von runder-
neuerten Reifen auf der Grundlage der ECE-Regelungen 108 und 109. Damit erfüllen künftig die nach den
Vorschriften der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE) genehmigten Reifen
die verbindlichen Anforderungen an Neureifen. Die Überprüfung und Genehmigung durch das Kraftfahrt-
Bundesamt gewährleistet einen hohen Sicherheitsstandard und eine gleichmäßige europaweit einheitlich
überwachte Qualität.

Bei dieser Art der Genehmigung wird neben den herzustellenden Erzeugnissen das Produktionsverfahren
überprüft und genehmigt. Im Vordergrund steht dabei die Prüfung, ob der Hersteller bei der Fertigung sei-
ner Erzeugnisse ausreichende qualitätssichernde Maßnahmen vorhält und anwendet.

Mit der Genehmigung durch das Kraftfahrt-Bundesamt wird für diese genehmigten Reifen – auch für den
Käufer durch die Kennzeichnung zum Beispiel „**(E1) 108 R – 00 1234**“ nachvollziehbar – bestätigt, dass
die von der ECE aufgestellten Mindestanforderungen eingehalten und überwacht werden.

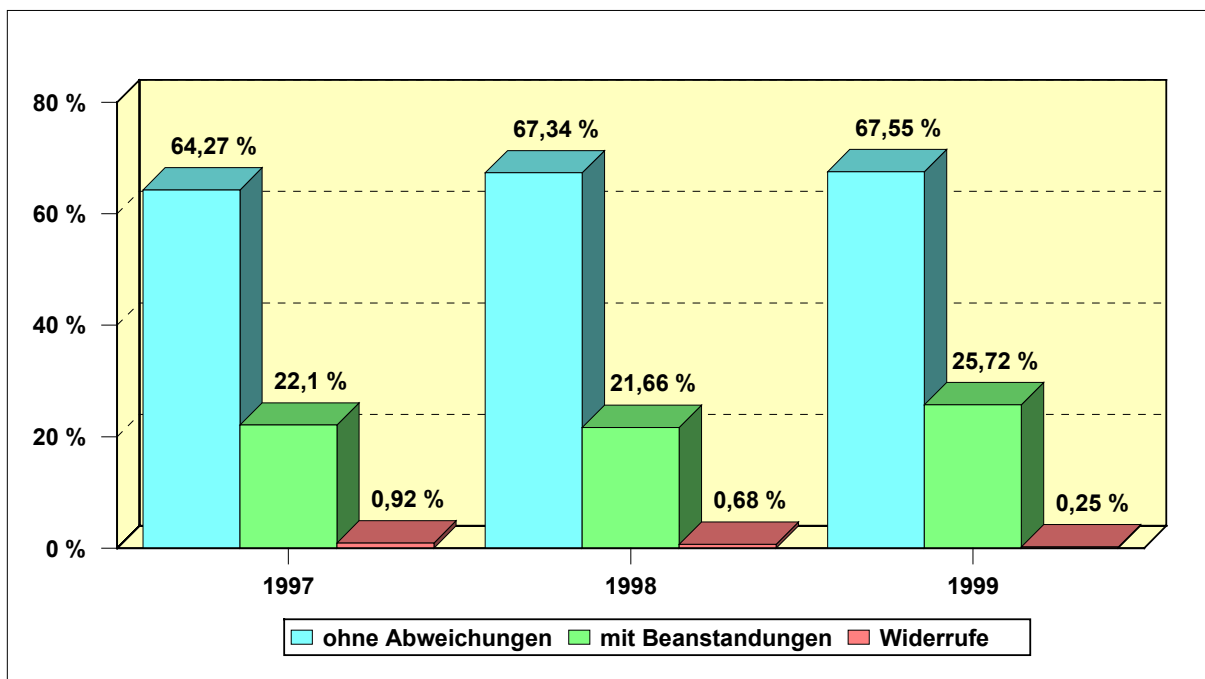
Überprüfung der Konformität und Wiederholungsprüfungen von Qualitätsmanagement-Systemen

1999 überprüfte das Kraftfahrt-Bundesamt im Rahmen der Konformitätsprüfung 1 % aller 51 825 gültigen Genehmigungen. In 107 Fällen (Vorjahr: 128) wurden Abweichungen von der Typgenehmigung und sonstige Pflichtverstöße der Genehmigungsinhaber festgestellt. Eine Typgenehmigung musste wegen gravierender Abweichungen widerrufen werden.

Mit der Konformitätsprüfung wird regelmäßig überprüft, ob die Produkte der Hersteller den Sicherheits- und Umweltstandards der genehmigten Typen entsprechen und die Genehmigungsinhaber ihren Verpflichtungen im Zusammenhang mit den erteilten Typgenehmigungen nachkommen.

In der Grafik 19 sind die Ergebnisse der Konformitätsprüfungen - Beanstandungen und Widerrufe - bezogen auf die Anzahl jährlich durchgeführter Verfahren dargestellt.

Grafik 19: Überprüfung der Konformität



Rückrufaktionen

In 85 Fällen (82) unterstützte das Kraftfahrt-Bundesamt 1999 Hersteller bei der Durchführung ihrer Rückrufaktionen, damit Mängel aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes beseitigt werden konnten. Es stellt dabei Halteranschriften aus dem Zentralen Fahrzeugregister zur Verfügung. Im Auftrag der Hersteller wird die Benachrichtigung des Halters **zunehmend** unmittelbar vom Kraftfahrt-Bundesamt vorgenommen.

Aus der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

- 8 Pressemitteilungen wurden veröffentlicht – siehe künftig www.kba.de - Pressearbeit/Pressemitteilung -
- Zweimal monatlich erfolgte der Versand der aktuellen Statistischen Mitteilungen über Neuzulassungen und Umschreibungen sowie jeweils halbjährlich die Bestandszählung von Kraftfahrzeugen – siehe künftig www.kba.de Pressearbeit/Pressemitteilung N, U, B -
- 162 Interviews wurden aufgezeichnet
- 51 Vertreter von Rundfunk- und Fernsehanstalten besuchten uns
- 525 Besucher wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit empfangen
- 120 Feriengäste nutzten das Sommer-Ferien-Programm der Tourist-Information & Service Flensburg und ließen sich über „Flensburger Pluspunkte für Sicherheit“ aufklären
- Auf der 58. Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt wurde das Kraftfahrt-Bundesamt durch den Pressebereich vertreten
- Den Höhepunkt in der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit bildete das Angebot Radio Bremens. Lutz G. Wetzel zeichnete im Auftrag der ARD einen Dokumentarfilm über das Kraftfahrt-Bundesamt auf für die Sendereihe:

Unter deutschen Dächern

Es war Zufall, im Jahr des 25jährigen Bestehens des Flensburger Punktsystems kam das Angebot. Anschaulicher konnte das „perfekte System von Schuld und Sühne im Straßenverkehr“ nicht gewürdigt werden. Ein Film über das Kraftfahrt-Bundesamt: „... und drei Punkte in Flensburg“!

Es kostete schon Überwindung, denn eine Anleitung gab es nicht. „Keine Inszenierung, keine Vorbereitung“ - mit diesem Hinweis standen die Mitarbeiter so ziemlich allein da mit sich und ihrem Auftritt, der keiner sein sollte. Es gab kein Drehbuch und keine Anweisung, ein Dokumentarfilm eben.

14 Drehtage für einen 45-Minutenfilm, der alles zeigen und der den Zuschauer über die legendäre Institution, die seit über 40 Jahren das „Sündensilo“ Verkehrszentralregister für Deutschland führt, und seine Mitarbeiter informieren sollte. Wir sollen „Bestandteil einer Institution, einer Erscheinung sein, anhand derer man die besondere Wesensart unseres Landes erläutern will“. Das machte uns zunächst neugierig. „Eine Behörde, die den Herzen und Seelen der Deutschen näher als manch‘ andere ist, eine mit besonderer Autorität. Und die viel Kreativität entwickelt, um im Kraftfahrwesen neue, sinnvolle Ordnungsstrukturen und Wege zu mehr Verkehrssicherheit aufbaut“. Das überzeugte uns, wir willigten ein.

Filmstoff gab es genug, unsere Aufgaben sind schließlich vielfältig. Meterweise wurde das Amt durchkämmt und es wurden Handlungen gesammelt, die neben der Sachinformation den Menschen dokumentierten. Und so stand dann auch alles „Menschliche“ im Vordergrund, Situationskomik inbegriffen, rhetorisch süffisant und unterhaltsam kommentiert. Dieser Film hat nicht nur uns gefallen. Nach der dritten Wiederholung ist die Resonanz immer noch überwältigend. Sie signalisiert uns Akzeptanz und Sympathie. Eine Sympathie, wie sie einer Behörde - „einmalig in ihrer Autorität, ihrer Gründlichkeit, ihrer Unbestechlichkeit und auch disziplinierenden Wirkung“ - wohl selten zuteil wird.

