

Kraftfahrt-Bundesamt



Pressebericht 2001



Impressum

Herausgeber:

Kraffahrt-Bundesamt
Pressestelle
Fördestraße 16
24944 Flensburg

Redaktion:

Angela Bartholmae

Druck:

Kraffahrt-Bundesamt

Stand: Dezember 2000

Kontakte:

Telefon: (04 61) 3 16-0

3 16-12 93

Fax: (04 61) 3 16-29 07

E-Mail: pressestelle@kba.de

Schriftlich: Kraffahrt-Bundesamt
Pressestelle
24932 Flensburg

Internet: <http://www.kba.de>

Dieser Bericht ist ein Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Kraffahrt-Bundesamtes;
Er wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.
Sie finden den Beitrag auch im Internet.



Vorwort

Als das Kraftfahrt-Bundesamt 1998 über das 40jährige Bestehen des Verkehrszentralregisters und 1999 über das 25jährige Bestehen des Flensburger Punktsystems berichtete, erfuhr es eine große Medienresonanz. Aber auch zahlreiche Bürger – aufmerksam geworden durch die seit Januar 1999 kostenlose Punkteabfrage und offensichtlich gespannt darauf – nahmen Kontakt zu uns auf. Geduld mussten sie haben, denn die Anfragen zur eigenen Person stiegen im Jahr 1999 um 54,1% auf 100 305 und im Jahr 2000 mit 25,2 % auf 120 000.

Flensburger Punkte sind nun einmal das emotionale Autofahrerthema Nummer 1, mit dem sich wohl fast jeder motorisierte Verkehrsteilnehmer zumindest einmal in seinem Autofahrerleben auseinander zu setzen hat. Die Erfahrung zeigt aber, dass die positive Einstellung über das Flensburger Punktsystem überwiegt – ist es doch gerecht, transparent und verhältnismäßig.

Für meine Mitarbeiter und mich sind *runde Geburtstage* immer wieder Anlass, über die eigene Geschichte nachzudenken. Über die Geschichte des Bundesamtes, das seit fast 5 Jahrzehnten seinen Beitrag zur Verkehrssicherheit, zum Umweltschutz und zur Bereitstellung von Daten über den Straßenverkehr leistet.

Und so können wir auch im Jahr 2001 erneut mit einem denkwürdigen Termin aufwarten. *Am 4. August 2001 wird das Kraftfahrt-Bundesamt 50 Jahre alt.*

Ich wünsche Ihnen und Ihren Familienangehörigen ein gutes, gesundes und erfolgreiches Jahr 2001 und hoffe auf weiterhin gute Zusammenarbeit

Ihr

Wolfgang Barth
Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	1
Aus den Zentralen Registern des Kraftfahrt-Bundesamtes	3
Zentrales Fahrzeugregister	3
Verkehrszentralregister	3
Personenbestand im Verkehrszentralregister	4
Deliktgruppen und Punktestand	4
VZR-Auswertung	6
Auffälligkeit von Pkw-Fahrern nach Alter und Fahrleistung	6
Fahrerlaubnis auf Probe	8
Ende der Probezeit durch Fahrerlaubnisentzug	8
Nutzungsgewohnheiten von Motorradfahrern	9
Zentrales Fahrerlaubnisregister	10
6,5 Mio. EU-Fahrerlaubnisse erfasst	10
Umtausch der Führerscheine	10
EUCARIS..... 	10
REGINA	11
Kraftfahrzeugstatistiken	12
Bestand an Kraftfahrzeugen und -anhängern	12
Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen und -anhängern	12
3 Liter- und 5 Liter-Autos	13
Besitzumschreibungen von Kraftfahrzeugen und -anhängern.....	16
Saison- und Oldtimerkennzeichen.....	16
Neuzulassungsstatistik noch attraktiver	16
Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge	19
Entwicklung des Güterkraftverkehrs deutscher Lastkraftwagen.....	19
Kartoffeln, frische Früchte und Gemüse werden am weitesten befördert.....	20
Leerfahrtenanteil deutscher Lastkraftwagen sinkt	20
Lastkraftwagen aus den neuen Bundesländern besser ausgelastet.....	21
Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr vor EU-Osterweiterung.....	22
Kraftfahrzeugtechnik	23
12 800 erteilte Typgenehmigungen	23
Typgenehmigungen online	24
Fabrikatsbindung bei Reifen an mehrspurigen Fahrzeugen entfällt	24
Akkreditierungsstelle Kraftfahrt-Bundesamt.....	25
Überprüfung der Konformität und Wiederholungsprüfungen von Qualitätsmanagementsystemen	27
94 Rückrufaktionen unterstützt	27
Aus der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	28
Facelifting für einen Behördenauftritt	28

Aus den Zentralen Registern des Kraftfahrt-Bundesamtes

Fahrzeugregister

Das Zentrale Fahrzeugregister erfasst, speichert und verarbeitet Fahrzeug- und Halterdaten über Fahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen, Ausfuhrkennzeichen, Oldtimer- und Saisonkennzeichen sowie Versicherungskennzeichen. Die Tabelle 1 zeigt die Anzahl der im Jahr 2000 erteilten Auskünfte aus diesem Register an Polizei, Behörden und Gerichte sowie an Privatpersonen zur Geltendmachung von Rechtsansprüchen, die im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr stehen.

Tabelle 1: Auskünfte aus dem Zentralen Fahrzeugregister im Jahr 2000

	1999	2000 *)	Veränderungen in %
Auskünfte insgesamt	48 265 682	49 683 325	+ 2,8
davon:			
Zentrales Verkehrsinformationssystem	17 452 623	17 435 044	- 0,1
Privatpersonen	157 900	165 044	+ 4,5
Polizei / Behörden	30 655 159	32 083 237	+ 4,6

*) Die Zahlen für das Jahr 2000 wurden anhand der bisher vorliegenden Ergebnisse hochgerechnet

Verkehrszentralregister

Das Verkehrszentralregister (VZR) registrierte im Jahr 2000 mehr als **4,2 Mio.** (*Vorjahr: 4,0 Mio.*) **regis-terpflichtige Entscheidungen über geahndete Verkehrsverstöße und fahrerlaubnisbezogene Maßnahmen** (Tabelle 2). Diese Mitteilungen ergeben eine Steigerung um rund 7 % gegenüber dem Vorjahr. Sie ist im wesentlichen auf die sprunghafte Zunahme der Fahrerlaubnisentscheidungen und -maßnahmen zurückzuführen (104 %). Durch das zum 01.01.1999 novellierte Straßenverkehrsgesetz werden im Verkehrszentralregister seitdem weitere Sachverhalte gespeichert. Dazu zählen u. a. die freiwillige Teilnahme an Aufbauseminaren und verkehrspsychologischen Beratungen, für die dem Kursteilnehmer ein Punkterabatt gewährt wird.

Bußgeldentscheidungen machen mit 79 % die Mehrzahl der im VZR eingehenden Mitteilungen aus. Gerichtliche Entscheidungen zu Straftaten haben einen Anteil von 8 %, Fahrerlaubnisentscheidungen der Gerichte und Fahrerlaubnisbehörden von 13 %.

Tabelle 2: Mitteilungen an das Verkehrszentralregister

Zugang an Mitteilungen von		1999 in Tausend	2000 in Tausend	Veränderung in % gegenüber Vorjahr	
Gerichten:	Verurteilungen	369	336	-	8,9
	Bußgeldentscheidungen	46	55	+	19,6
	vorläufige Entscheidungen und Aufhebungen	94	123	+	30,8
	zusammen	510	515	+	0,9
Bußgeldbehörden:	Bußgeldentscheidungen	3 256	3 301	+	1,3
Andere Behörden:	Fahrerlaubnisentscheidungen und -maßnahmen	222	453	+	104,0
	insgesamt	3 987	4 269	+	7,1

Personenbestand im Verkehrszentralregister

Der Personenzugang im Jahr 2000 lag unter dem des Personenabgangs (Namenslöschungen). Dadurch verringerte sich der Bestand an eingetragenen Personen (Tabelle 3). Am Jahresende 2000 sind **rund 6,650 Mio. Personen** (6,782 Mio.) **gespeichert** und damit 2 % weniger als am Jahresanfang.

Tabelle 3: Personenbestand im Verkehrszentralregister

Personen im Verkehrszentralregister	Anz. in 1 000	Personen	
		in %	Veränderung in % gegenüber Vorjahr
Anfangsbestand an Personen (01.01.2000)	6 782	100,0	- 2,2
+ Personenzugang	2 924	43,1	+ 21,2
- Personenabgang	3 056	45,1	+ 19,2
Endbestand an Personen (31.12.2000)	6 650	98,0	- 2,0

Das Kraftfahrt-Bundesamt erteilt den berechtigten Behörden und Personen Auskünfte zu den im Verkehrszentralregister eingetragenen Mitteilungen. Es erteilte im Jahr 2000 **rund 10,3 Mio. Auskünfte an Verwaltungsbehörden und Gerichte** für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten oder für die Erteilung einer Fahrerlaubnis (Tabelle 4). Im Vergleich zum Vorjahr hat diese Zahl geringfügig zugenommen (+ 2 %).

Das Amt erteilte den Verwaltungsbehörden rund 226 000 Auskünfte über Personen, die ihren Punktestand überschritten hatten. Ursache für den Rückgang um 13,7 % war das zum 01.01.1999 reformierte Punktsystem und damit die Regelung, dass eine erneute Meldung ab einem Stand von 8 Punkten nicht mehr bei jeder Erhöhung des Punktestandes erfolgt, sondern erst wieder bei Erreichen von 14 Punkten.

Im Jahr 2000 stieg die **Anzahl der Privatauskünfte** auf **rund 126 000**. Die erhebliche Zunahme um 25 % gegenüber dem Vorjahr basiert auf der seit dem 01.01.1999 kostenlosen Auskunftserteilung.

Tabelle 4: Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister im Jahr 2000

Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister	1999	2000	Veränderung in % gegenüber dem Vorjahr
Auskünfte für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten oder die Erteilung einer Fahrerlaubnis	10,1 Mio.	10,3 Mio.	+ 2,0
Auskünfte (von Amts wegen) für Maßnahmen nach § 4 Abs. 6 StVG (Punktsystem)	261 309	225 506	- 13,7
Auskünfte an Privatpersonen über sie betreffende Eintragungen	100 305	125 634	+ 25,2

Deliktgruppen und Punktestand

Mit 80 % (5,4 Mio.) sind Männer im VZR deutlich überrepräsentiert (Tabelle 5). Mehr als die Hälfte der Männer wie der Frauen ist mit dem Delikt Geschwindigkeitsübertretung registriert (55 % bzw. 56 %). Während Männer häufiger bei Fahrten unter Alkoholeinfluss auffällig werden, haben Frauen Schwierigkeiten beim Beachten der Vorfahrtsregeln.

Die Mehrzahl (72 %) der im Register erfassten Personen hat einen Punktestand von 1-7 Punkten. Bei den Männern sind es 70 % (3,8 Mio.) und bei den Frauen sogar 85 % (1,0 Mio.). Lediglich 6 % (0,3 Mio.) erreichen mehr als 7 Punkte und nur 1 % (73 Tsd.) 14 und mehr Punkte.

Etwa ein Fünftel (1,4 Mio.) der im Register eingetragenen Personen hat *keine* Punkte (Männer mit 23 % und Frauen mit 12 %). Zu dieser Gruppe gehören die Personen, denen die Fahrerlaubnis entzogen wurde. Aber auch diejenigen, denen die Fahrerlaubnis entzogen, zwischenzeitlich neu erteilt wurde, die seitdem aber noch nicht wieder mit einem Verkehrsdelikt auffielen. Fahrerlaubnisentziehungen unterliegen der 10jährigen Tilgungsfrist.

Tabelle 5: Personenbestand im Verkehrszentralregister am 31.12.2000

Personen im Verkehrszentralregister	Personen im VZR			
	Geschlecht	in % ¹⁾	in 1 000	
Personenbestand im Verkehrszentralregister	Männer	81,5	5 420	
	Frauen	18,2	1 210	
	Insgesamt ²⁾	100	6 650	
Deliktart je Personengruppe im Bestand				
	Fahren unter Alkoholeinfluss	Männer	18,3	992
		Frauen	7,4	90
Insgesamt ²⁾		16,2	1 077	
Geschwindigkeitsübertretung	Männer	54,6	2 959	
	Frauen	55,6	673	
	Insgesamt ²⁾	54,8	3 644	
Vorfahrtsverletzung	Männer	12,5	678	
	Frauen	19,8	240	
	Insgesamt ²⁾	13,8	918	
Punktestand je Personengruppe im Bestand				
	Ohne Punkte	Männer	23,1	1 252
		Frauen	11,8	143
Insgesamt ²⁾		21,0	1 396	
1 - 7 Punkte	Männer	69,5	3 767	
	Frauen	84,9	1 027	
	Insgesamt ²⁾	72,4	4 815	
8 - 13 Punkte	Männer	5,2	282	
	Frauen	2,7	33	
	Insgesamt ²⁾	4,8	319	
14 und mehr Punkte	Männer	1,2	65	
	Frauen	0,5	6	
	Insgesamt ²⁾	1,1	73	

1) Prozentanteile gemäß Stichprobe zum VZR-Bestand vom 31.12.1999.

2) Einschließlich der Meldungen ohne Angabe zum Geschlecht (0,3 %).

VZR-Auswertung

Diese reine Mengestatistik zum VZR wird ergänzt durch die VZR-Grundstatistik, die tiefergehende Einblicke in die Inhalte des Registers ermöglicht. Da das VZR trotz zunehmenden Automatisierungsgrades 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 Grundstatistik liefert Erkenntnisse, die unter anderem für die Verkehrssicherheitsforschung und für verkehrspolitische Entscheidungen nutzbar gemacht werden.

Auffälligkeit von Pkw-Fahrern nach Alter und Fahrleistung

Die Auswertung des Mitteilungszugangs des Jahres 1998 macht Unterschiede in der alters- und fahrleistungsbezogenen Registerauffälligkeit von Pkw-Fahrern deutlich. Die Einschränkung auf Pkw-Fahrer ist notwendig, da lediglich über die männliche Personengruppe altersbezogene Angaben zur Fahrleistung zur Verfügung stehen.

In allen Kategorien (Kreisdiagramme in Grafik 1) sind die 25- bis 64jährigen Pkw-Fahrer die weitaus dominantere Personengruppe. Sie sind in der Mehrzahl der Mitteilungszugänge im Jahr 2000 zu 81 % mit Geschwindigkeitsdelikten und zu 54 % mit Geschwindigkeitsdelikten (und Unfallhinweis) vertreten. 15 bis 26 % der jährlich eingehenden Mitteilungen entfallen auf die 18- bis 24jährigen Pkw-Fahrer. Durch Geschwindigkeitsdelikte mit Unfallhinweis ist ihr Anteil mit 41 % aber deutlich höher. Über 64jährige Pkw-Fahrer werden lediglich mit 9 % durch Mitteilungen mit Unfallhinweis am Registerzugang auffällig.

Junge Pkw-Fahrer haben bezogen auf die Fahrleistung in allen analysierten Kategorien die höchste Registerauffälligkeit (Balkendiagramme in Grafik 1). Danach folgt die Gruppe der Fahrer zwischen 25 und 64 Jahren. Lediglich in der Kategorie 'Mitteilungen mit Unfallhinweis' sowie bei den 'Geschwindigkeitsdelikten mit Unfallhinweis' weisen ältere Pkw-Fahrer eine höhere fahrleistungsbezogene Registerauffälligkeit auf als die 25- bis 64jährigen.

Der Relationsfaktor 'jung/alt' ist das Verhältnis der fahrleistungsbezogenen Deliktauffälligkeiten der jungen zu denen der älteren Fahrer. **Im Vergleich zu den älteren Pkw-Fahrern sind junge Fahrer bei Straftaten und Alkoholdelikten mehr als 8mal so häufig belastet. Aber auch bei Alkohol- und Geschwindigkeitsdelikten mit Unfallhinweis liegt der Relationsfaktor mit etwa 5 relativ hoch.** Lediglich bei den Geschwindigkeitsdelikten sowie bei den Registermitteilungen mit Unfallhinweis nimmt der Relationsfaktor niedrigere Werte an. Dennoch sind auch hier die 18- bis 24jährigen etwa doppelt so häufig belastet wie die älteren Fahrer.

Grafik 1: Auffälligkeit von Pkw-FahrerInnen nach Alter und Fahrleistung

	VZR-Anteile in %	Delikte je 1 Mrd. Pkw-Km	Relationsfaktor jung/alt
Ordnungswidrigkeiten	<p>4% 16% 80% N (in 1 000) = 2.986</p>	<p>10000 8000 6000 4000 2000 0</p> <p>8944 5008 3853</p>	<p>10 8 6 4 2 0</p> <p>2,3</p>
Straftaten	<p>2% 26% 72% N (in 1 000) = 423</p>	<p>3000 2000 1000 0</p> <p>2105 636 258</p>	<p>10 8 6 4 2 0</p> <p>8,2</p>
Geschwindigkeitsdelikte	<p>4% 15% 81% N (in 1 000) = 2.034</p>	<p>6000 4000 2000 0</p> <p>5558 3500 2240</p>	<p>10 8 6 4 2 0</p> <p>2,5</p>
Alkoholdelikte	<p>2% 21% 77% N (in 1 000) = 188</p>	<p>800 600 400 200 0</p> <p>746 306 86</p>	<p>10 8 6 4 2 0</p> <p>8,7</p>
Mitteilungen mit Unfallhinweis	<p>9% 25% 66% N (in 1 000) = 380</p>	<p>2000 1500 1000 500 0</p> <p>1811 528 958</p>	<p>10 8 6 4 2 0</p> <p>1,9</p>
Alkoholdelikte mit Unfallhinweis	<p>3% 25% 72% N (in 1 000) = 67</p>	<p>400 300 200 100 0</p> <p>322 101 66</p>	<p>10 8 6 4 2 0</p> <p>4,9</p>
Geschwindigkeitsdelikte mit Unfallhinweis	<p>5% 41% 54% N (in 1 000) = 19</p>	<p>200 150 100 50 0</p> <p>146 22 29</p>	<p>10 8 6 4 2 0</p> <p>4,9</p>
	<p>18 – 24 Jahre 25 – 64 Jahre über 64 Jahre</p>		

Fahrerlaubnis auf Probe

Jährlich erwerben mehr als **900 000 Personen** eine Fahrerlaubnis, mehr als die Hälfte davon sind Frauen (Tabelle 6).

Seit dem 01.11.1986 wird bei erstmaligem Erwerb des Führerscheins die Fahrerlaubnis auf Probe (FaP) erteilt. Die Probezeit beträgt in der Regel zwei Jahre. Seit dem 01.01.1999 verlängert sie sich um zwei Jahre, wenn die Fahrerlaubnisbehörde die Teilnahme an einem Aufbauseminar anordnet. Dies ist dann der Fall, wenn der Fahranfänger eine schwerwiegende oder zwei weniger schwerwiegende Verkehrszuwendungen begeht.

Seit dem 01.01.1999 unterliegt bei erstmaligem Führerscheinerwerb auch der Direkteinstieg in die unbeschränkte Motorradklasse A für Personen ab 25 Jahre der Probezeitregelung. Von der Probezeitregelung ausgenommen sind die Fahrerlaubnisse der Klasse M (Kleinkrafträder) sowie der Klassen L und T (Zug- und Arbeitsmaschinen).

Tabelle 6: Fahrerlaubnis auf Probe 1998

Alter in Jahren	Zugang			Abgang durch FE-Entziehung			Bestand (31.12.1998)		
	Männer	Frauen	Anteil der Männer in %	Männer	Frauen	Anteil der Männer in %	Männer	Frauen	Anteil der Männer in %
Unter 18	74 789	20 512	78,5	351	3	99,2	124 534	31 805	79,7
18 bis 20	305 621	327 437	48,3	8 839	894	90,8	551 506	580 732	48,7
21 bis 25	34 472	43 726	44,1	4 808	651	88,1	81 278	107 660	43,0
26 bis 39	39 182	68 967	36,2	2 907	531	84,6	79 902	144 875	35,5
Über 39	7 381	16 689	30,7	411	85	82,9	15 883	37 347	29,8
Gesamt	461 445	477 331	49,2	17 316	2 164	88,9	853 103	902 419	48,6

Ende der Probezeit durch Fahrerlaubnisentzug

Jährlich endet für etwa **20 000 Fahranfänger** die Probezeit vorzeitig. Etwa 11 % dieser 'Probezeitunterbrecher' sind Frauen.

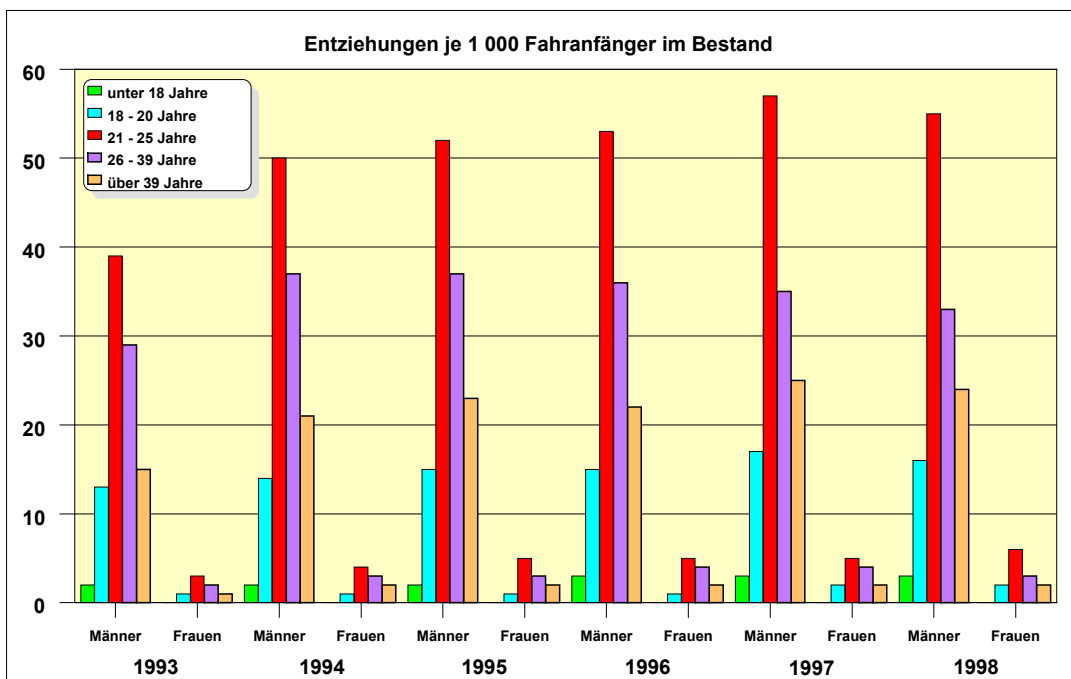
Die Entwicklung der Abgänge der Fahranfänger auf Probe von 1993 bis 1998 zeigt die Grafik 2. Dargestellt ist jeweils die Anzahl der 'Probezeitunterbrecher' je 1 000 Fahranfänger im Bestand zu Beginn eines Jahres.

Die Altersgruppe der 21- bis 25jährigen beendet am häufigsten die Probezeit vorzeitig, gefolgt von den 26- bis 39jährigen. Die 18- bis 20jährigen männlichen und weiblichen Fahranfänger nehmen in dieser Rangfolge lediglich den vierten Platz ein.

Seit 1993 stieg bei Männern und Frauen aller Altersgruppen die Anzahl der FaP-Entziehungen je 1 000 FaP-Bestand mehr oder weniger stetig an. Dabei haben die Kurven bei den Frauen einen steileren Verlauf. Bei den männlichen Fahranfängern weisen die 21- bis 25jährigen sowie die über 39jährigen die höchsten Zuwachsraten auf (+ 40 % bzw. + 65 %). Bei den Fahranfängerinnen sind es vor allem die 21- bis 25jährigen mit einer Steigerung von etwa 100 %.

Gründe für die steigenden Zahlen der Entziehungen bei Fahranfängern können die stetig wachsende Verkehrsleistung, die in den letzten Jahren vor allem bei Frauen zunehmende Pkw-Verfügbarkeit sowie die Zunahme der Überwachungsintensität oder auch gesetzliche Änderungen sein.

Grafik 2: Abgänge innerhalb der Probezeit durch FE-Entziehung (1993 und 1998)



Nutzungsgewohnheiten von Motorradfahrern

1993 entfielen die praktische Fahrprüfung (Aufstiegsprüfung) sowie die hinführende theoretische und praktische Fahrausbildung als rechtliche Voraussetzungen für die Erweiterung der Fahrerlaubnisklasse 1a auf die Klasse 1. Seitdem genügt eine 2jährige Fahrpraxis auf leistungsbeschränkten Krafträdern (vor 01.01.1999: Klasse 1a, ab 01.01.1999: Klasse A/b). Für die Studie ‚Wirkungen des Wegfalls der Aufstiegsprüfung beim Stufenführerschein‘ wurden neben Daten der amtlichen Statistik postalisch erhobene Befragungsdaten von 2 706 Kraftradfahrern mit Fahrerlaubniserwerb der Klasse 1 vor und nach Wegfall der Aufstiegsprüfung ausgewertet. Die Befragung ließ detaillierte Nutzungsmuster von Motorradfahrern (Tabelle 7) erkennen.

Tabelle 7: Nutzungsgewohnheiten von Motorradfahrern mit der Fahrerlaubnisklasse 1

Nutzungsgewohnheiten	Anteil in %	
Nutzungszwecke		
eher in der Freizeit	64	
eher für Beruf/Weg zur Arbeit und Ausbildung	2	
Freizeit und Beruf	34	
Nutzungszeitraum		
Frühjahr bis Herbst oder nur im Sommer	79	
Ganzjährig, also auch im Winter	21	
Nutzung des Motorrads	Häufig oder manchmal (in %)	Selten oder nie (in %)
bei Gruppenausflügen	60	40
bei Dunkelheit	71	29
bei Regen	56	44
auf Langstrecken (mehr als 200 km)	70	30
unter Höchstgeschwindigkeit	82	18

Fahrerlaubnisregister

6,5 Mio. EU-Führerscheine erfasst

4,3 Mio. EU-Führerscheine lieferte die Bundesdruckerei Berlin 1999 an die örtlichen Fahrerlaubnisbehörden. Diese Zahl erhöhte sich im Jahr 2000 um weitere ca. 5 Mio. Damit sind insgesamt bereits an die 10 Mio. neue EU-Führerscheine produziert worden.

Nach Aushändigung des EU-Führerscheins melden die Fahrerlaubnisbehörden die Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt. Ende 2000 werden ca. **6,5 Mio.** Personen mit EU-Fahrerlaubnis im Zentralregister erfasst sein.

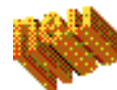
Umtausch der Führerscheine

Der Umtausch eines alten Führerscheins ist freiwillig. Die Rechte aus der bisherigen Fahrerlaubnis bleiben **grundsätzlich** erhalten und werden bei der Umstellung auf die neuen Klassen entsprechend berücksichtigt. Trotz vereinzelt anderslautender Veröffentlichungen gelten die alten Führerscheine auch im Ausland. Um Schwierigkeiten gar nicht erst aufkommen zu lassen, empfiehlt sich gleichwohl der Umtausch vor Auslandsreisen.

Inhaber der Fahrerlaubnisklasse 2 (Lkw), die bis zum 31.12.1949 geboren wurden, müssen ihren Führerschein bis zum 31.12.2000 umgestellt haben, sonst erlischt ab 01.01.2001 die Berechtigung zum Führen von Fahrzeugen der Klasse 2. Für die ab 01.01.1950 Geborenen erlischt diese Berechtigung mit Vervollendung des 50. Lebensjahres. Dieser Personenkreis muss also tauschen und die gesundheitliche Eignung durch ärztliche Untersuchungen belegen.

Informationsaustausch gegen Kraftfahrzeugkriminalität

European Car and Driving Licence Information System EUCARIS



Am 29. Juni 2000 unterzeichneten in Luxemburg die Außenministerin des Großherzogtums gemeinsam mit den dortigen Botschaftern von Belgien, der Niederlande, dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland und Deutschland den Vertrag über ein **Europäisches Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystem (EUCARIS)**. Im zusammenwachsenden Europa arbeiten jetzt die zentralen registrierenden Fahrzeug- und Führerscheinbehörden über EUCARIS intensiv zusammen. Für Deutschland nimmt das Kraftfahrt-Bundesamt als EUCARIS-Vertragspartner teil.

Dokumentenwäsche. Künftig kann vor der Zulassung von Gebrauchtfahrzeugen aus einem der EUCARIS-Vertragsstaaten festgestellt werden, ob das Fahrzeug dort registriert war bzw. Hinweise auf Diebstahl, Unterschlagung etc. vorliegen. In den EUCARIS-Vertragsstaaten werden somit keine Fahrzeuge mehr zugelassen bzw. Fahrzeugdokumente (Brief, Schein) ausgestellt, deren Sach- bzw. Rechtslage unklar ist. Auch wird die Gültigkeit vorgelegter Fahrzeugdokumente aus anderen Vertragsstaaten geprüft. Missbrauchsfälle wurden in den vergangenen Jahren unter dem Begriff "Dokumentenwäsche" bekannt. Informationen aus dem Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes haben damit eine neue Qualität.

Führerscheintourismus. Jeder Bürger darf nur im Besitz **einer** Fahrerlaubnis/eines Führerscheins sein. Mit einem schnellen und sicheren Datenaustausch verhindert bzw. klärt EUCARIS künftig Missbräuche im Fahrerlaubnisrecht auf. Missbrauchsfälle wurden in den vergangenen Jahren unter dem Begriff "Führerscheintourismus" bekannt.

Registration and Information Agreement REGINA

Während mit EUCARIS Auskünfte vor der Zulassung eines eingeführten Fahrzeugs eingeholt und Fahrzeugdokumente verifiziert werden, meldet REGINA Auskünfte nach der Zulassung. Mit REGINA unterrichtet das Kraftfahrt-Bundesamt also seine Partner über bereits durchgeführte Zulassungen, zieht ungültige Fahrzeugbriefe ausländischer Partner ein, um auch hier evtl. Missbrauch vorzubeugen. Andererseits gewinnt das Amt Informationen über im Ausland zugelassene ehemals "deutsche" Fahrzeuge, um das Zentrale Fahrzeugregister aktualisieren zu können.

Mitteilungen ausländischer Staaten an das Kraftfahrt-Bundesamt über ehemals in Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge über REGINA

1998 erreichten das Kraftfahrt-Bundesamt über REGINA insgesamt 84 556, 1999 insgesamt 94 335 Meldungen über zugelassene Kraftfahrzeuge. Bis zum 30. September 2000 waren es bereits 79 441. Nach Ablauf dieses Jahres werden über 100 000 Meldungen erwartet. Das entspricht einer Zunahme gegenüber 1999 um 12,3 %. (Tabelle 8). Es zeichnet sich bereits jetzt ab, dass Meldungen aus Litauen und Österreich zunehmen.

Tabelle 8: Datenübermittlungen an das Kraftfahrt-Bundesamt 1999

Unter anderem:	Meldungen
Niederlande	43 848
Spanien	27 697
Großbritannien	6 733
Luxemburg	4 892
Dänemark	3 271
Kuwait	1 529
Belgien	1 265
Bosnien-Herzegowina	1 120
Kirgisien	967

Mitteilungen vom Kraftfahrt-Bundesamt über ehemals im Ausland zugelassene Kraftfahrzeuge

1998 meldete das Kraftfahrt-Bundesamt über REGINA in 772, 1999 in 867 Fällen in das Ausland (Tabelle 9).

Tabelle 9: Datenübermittlungen in das Ausland 1999

Unter anderem:	Meldungen
Niederlande	466
Großbritannien	290
Dänemark	111
Insgesamt	867

Kraftfahrzeugstatistiken

Bestand

Zum Jahresende 2000 werden ca. **51,5 Mio. Kraftfahrzeuge** mit amtlichem Kennzeichen in Deutschland registriert sein (darunter knapp 5 Mio. Kraftfahrzeuganhänger und etwa 1,7 Mio. Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen). Personenkraftwagen bilden mit einem Anteil von über 80 % (ca. 43,2 Mio.) nach wie vor die Mehrzahl.

Neuzulassungen

Für das Jahr 2000 wird mit rund **3,4 Mio. fabrikneu zugelassenen Personenkraftwagen** und damit mit einem Rückgang von über 10 % gegenüber dem Vorjahr (3,8 Mio.) gerechnet.

Bemerkenswert ist die Zunahme der **mit Dieselmotor** neu zugelassenen Pkw. Lag der Anteil an den jährlichen Pkw-Neuzulassungen im Jahr 1991 noch bei 13,0 % (445 115) und 1998 bei 17,6 % (593 049), so waren es 1999 bereits 23,5 % (766 739). Im Jahr 2000 werden ca. 30 % (ca. 1,02 Mio.) aller fabrikneuen Pkw mit dieser Antriebsart zugelassen sein.

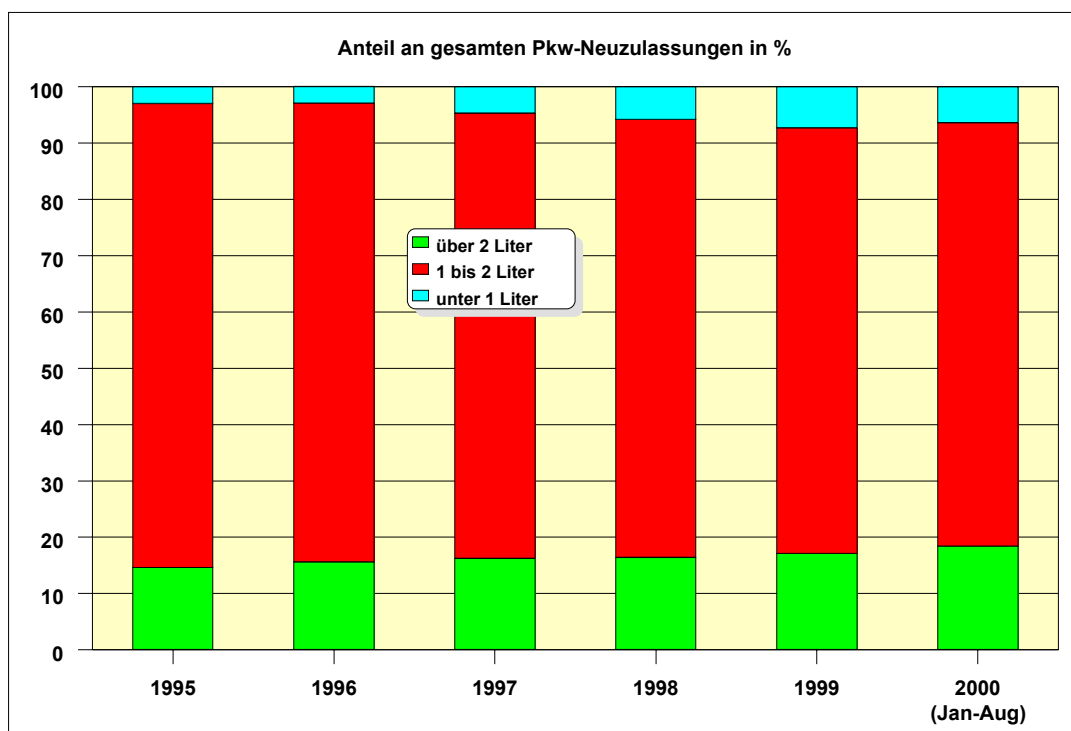
Damit steigt auch der Diesel-Anteil im Gesamtbestand. Betrug er im Jahr 1998 mit 586 960 Diesel-Pkw 13,2 %, wird zum Jahresende 2000 ein Diesel-Pkw-Bestand von ca. 6 Mio. erwartet. Das entspricht einem Anteil von ca. 14 % am Pkw-Bestand.

Pkw-Neuzulassungen mit einem **Hubraum unter 1 Liter** stiegen anteilmäßig in den Jahren 1995 bis 1999 von 3,0 % (98 030 Fahrzeuge) auf 7,3 % (276 223 Fahrzeuge) (Grafik 3). Für den Zeitraum Januar bis August 2000 konnte bislang ein Anteil von 6,4% (115 578 Fahrzeuge) ermittelt werden

Auch die *”Großen”* mit einem **Hubraum über 2 Liter** legten bei den Neuzulassungen anteilmäßig zu, und zwar von 14,6 % (483 908 Fahrzeuge) im Jahre 1995 auf 17,1 % (649 804 Fahrzeuge) im Jahre 1999. Im Zeitraum Januar bis August 2000 wurden bereits 18,4 % (333 286 Fahrzeuge) ermittelt.

Die Zunahme der *”kleineren Fabrikneuen”* unter 1 Liter Hubraum hat sich im Pkw-Bestand nicht sonderlich ausgewirkt, da viele in den letzten 5 Jahren überproportional durch Löschung abgemeldet wurden. Im Zeitraum von Juli 1995 bis Juli 2000 wurde sogar eine Bestandsverringerung festgestellt. Wurden Mitte des Jahres 1995 2 943 909 *”kleinere”* ermittelt, so verringerte sich Mitte des Jahres 2000 ihr Anteil auf 2 263 593 Fahrzeuge. Die entsprechende Anteilsverschiebung von 7,3 % auf 5,3 % erfolgte zugunsten der Hubraumklasse 1- bis 2-Liter und der über 2 Liter Hubraum. So erhöhte im Zeitraum Juli 1995 bis Juli 2000 die 1-2 Liter Hubraumklasse ihren Anteil am Pkw-Bestand von 78,9 % auf 80,5 % und die Hubraumklasse über 2-Liter Hubraum ihren von 13,8 % auf 14,2 %. Zum 1. Juli 2000 waren damit im Pkw-Bestand 34 471 618 Fahrzeuge der Hubraumklasse 1-2 Liter und 6 097 939 Fahrzeuge der Hubraumklasse über 2 Liter vorhanden.

Grafik 3: Anteile von Hubraumklassen bei Neuzulassungen von Pkw



Der bereits in den letzten Jahren festgestellte Trend zu **Krafträdern** mit größeren Hubraumklassen setzt sich auch im Jahr 2000 weiter fort. Der Anteil fabrikneuer Krafträder mit einem Hubraum von 750 cm³ und mehr betrug im Jahr 1991 mit 34,8 % 43 908 Fahrzeuge, im Jahr 1995 mit 38,1 % 67 751 Fahrzeuge und 1999 mit 52,2 % bereits 97 743 Fahrzeuge. Es kann davon ausgegangen werden, dass dieser Anteil auch im Jahr 2000 erreicht, wenn nicht sogar überschritten wird.

Auch die Zahl der Krafträder mit höheren Höchstgeschwindigkeiten legte zu. 1999 betrug der Anteil von fabrikneu zugelassenen Krafträdern mit Höchstgeschwindigkeiten über 250 km/h mit 20 707 bei 11,1 %. Im Jahr 2000 werden voraussichtlich ca. 24 500 dieser besonders schnellen Fahrzeuge neu zugelassen werden. Damit wird ihr Anteil an den Neuzulassungen bei 14,6 % liegen.

Die Entwicklung fabrikneuer größerer und schnellerer Krafträder schlägt sich auch im Gesamtbestand nieder. Seit 1995 wuchs der Bestand an Krafträdern insgesamt um 34%, von ca. 2,1 Mio. im Juli 1995 auf ca. 2,8 Mio. im Juli 2000. Innerhalb dieses Zeitraumes stieg der Anteil der Fahrzeuge mit über 750 cm³ Hubraum von gut 28 % auf knapp 34 %. In absoluten Zahlen bedeutet dies eine Bestandsveränderung an Krafträdern mit über 750 cm³ von 558 498 auf 926 898. Krafträder mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 250 km/h verdoppelten innerhalb von 5 Jahren ihren Bestandsanteil auf knapp 4 % im Jahr 2000. Am 1. Juli 2000 wurden damit 103 183 Krafträder mit Geschwindigkeiten über 250 km/h im Bestand gezählt.

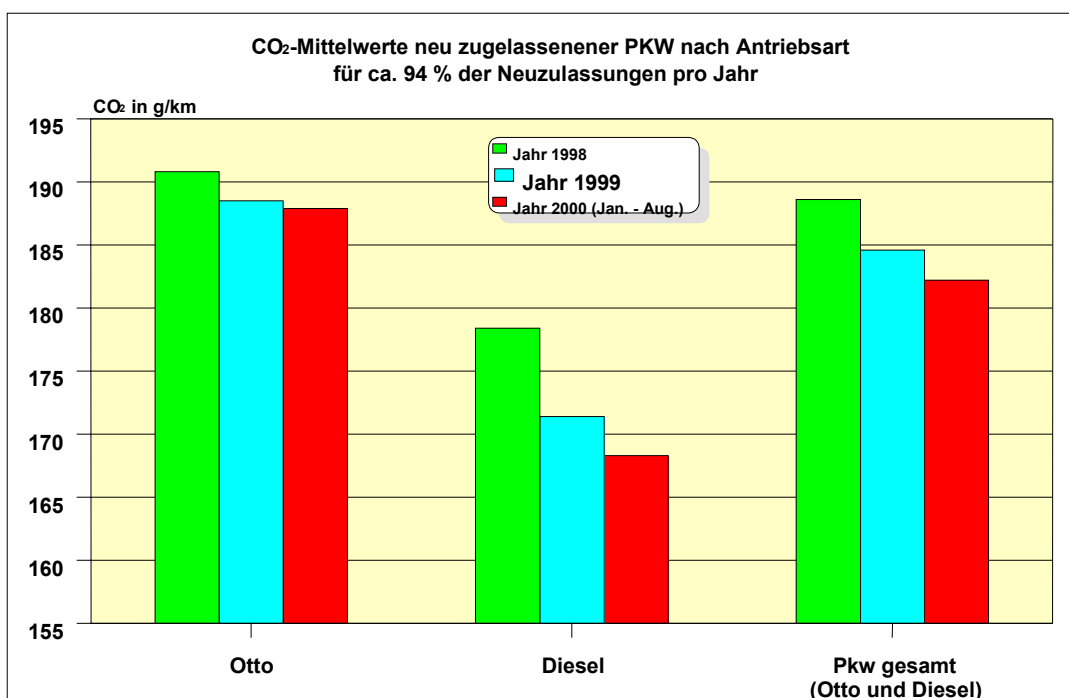
3 Liter- und 5 Liter-Autos

Für Politik und Wirtschaft wird es nach wie vor wichtig sein, auch in den nächsten Jahren den Kraftstoffverbrauch und somit die **CO₂-Emissionen** zu verringern. Bei 94 % aller bis Ende September 2000 fabrikneu zugelassenen Pkw wurde ein mittlerer CO₂-Wert von 182,0 g/km ermittelt. Grundlage hierfür sind die im Rahmen der Typprüfung gemessenen CO₂-Werte, gewichtet mit der jeweiligen Anzahl der in Deutschland neu zugelassenen Pkw.

Das im Kraftfahrzeugsteuergesetz definierte 5-Liter- bzw. 3-Liter-Auto¹⁾ führt im Zulassungsgeschehen noch ein Schattendasein. **In den ersten 6 Monaten des Jahres wurden 34 292 3-Liter und 5-Liter-Pkw neu zugelassen.** Das entspricht einem Anteil von 1,9 % der Pkw-Gesamtneuzulassungen. Damit liegt dieser Wert mit 1,6 % etwas über dem Durchschnittswert des Vorjahreszeitraumes (61 628 Fahrzeuge). Ab Juni 2000 ist eine spürbare Zunahme bei der Zulassung dieser verbrauchsgünstigen Pkw zu erkennen. Im August 2000 wurden bereits 2,9 %, also 7 209 Fahrzeuge angemeldet. Ein Viertel dieser Fahrzeuge waren 3-Liter Pkw.

Eine ebenso hohe Bedeutung hat neben der Verringerung der CO₂-Emissionen auch die Verringerung der **Abgasemissionen**. In den letzten Jahren wurden durch die europäische Abgasgesetzgebung stufenweise Verschärfungen eingeführt.

Grafik 4: CO₂-Mittelwerte neu zugelassener Pkw



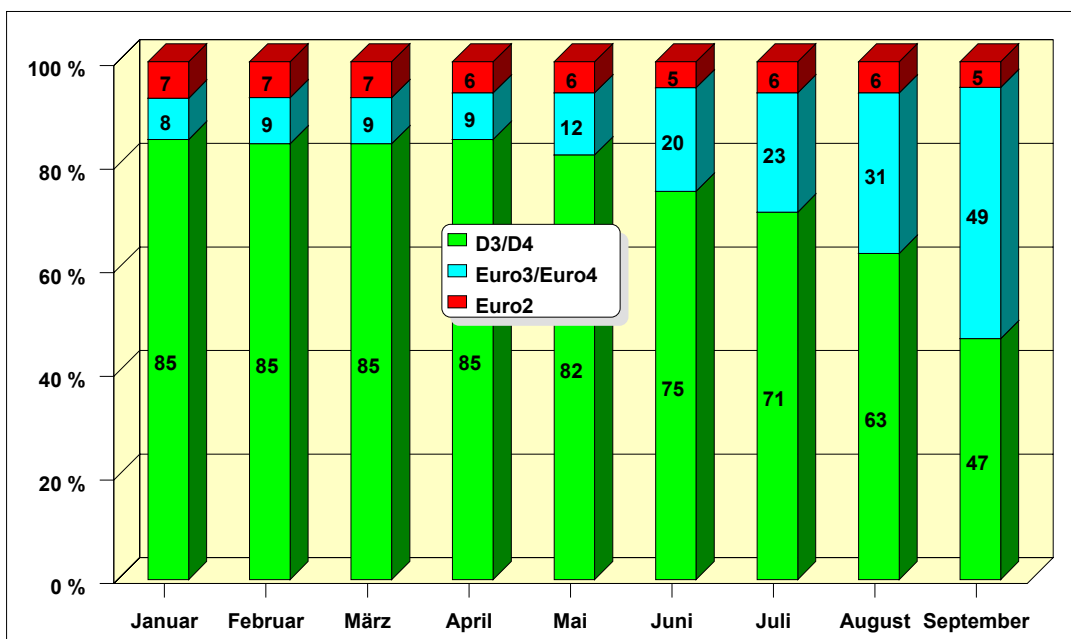
Moderne Pkw-Motoren erfüllen heute zum großen Teil die Grenzwerte der D3/Euro3- bzw. D4/Euro4-Stufen. Im September 2000 fielen bereits 90 % aller fabrikneuen Pkw-Zulassungen in diese Gruppe.

Ab 1.1.2007 wird bei Pkw-Neuzulassungen die Euro4-Stufe bindend sein. Sie stellt die anspruchsvollsten Anforderungen an die Motorentechnik. Ab 1.1.2001 ist die Mindestvoraussetzung bei Pkw-Neuzulassungen die Erfüllung der Euro3-Stufe bis 2 500 kg zulässige Gesamtmasse. Die D3-/D4-Normen laufen für die meisten der Pkw bei Erstzulassungen dann aus.

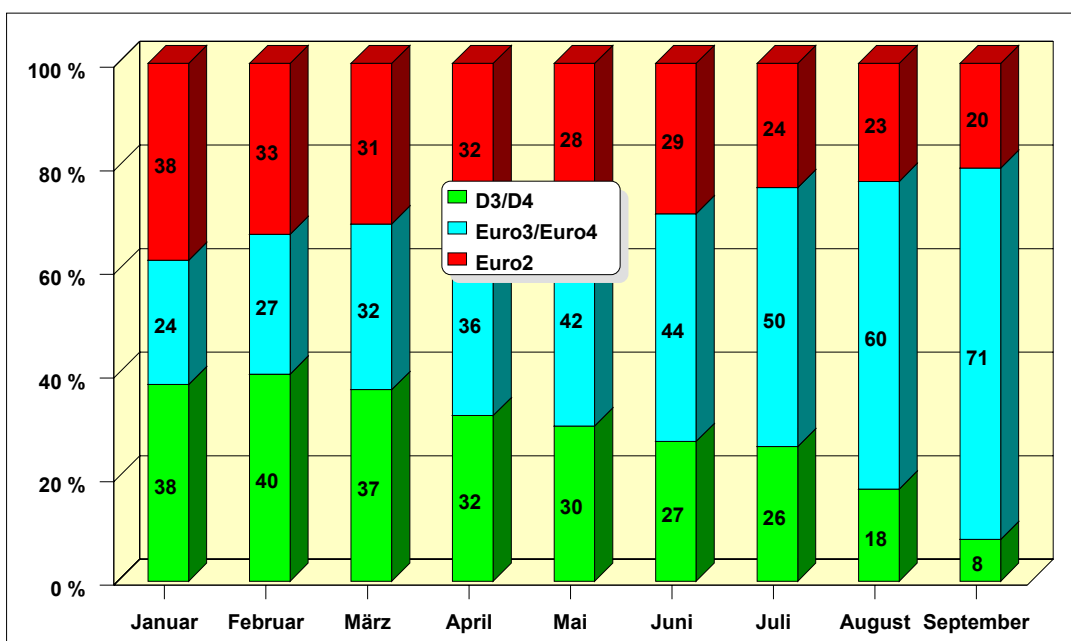
In Grafik 5 und 6 werden die Neuzulassungen der D3/D4- und die der Euro3/Euro4-Fahrzeuge von Januar bis September 2000 nach Otto- und Diesel-Antriebsart gesondert dargestellt. D3-/D4-Fahrzeuge haben im Laufe des Jahres 2000 zugunsten der Euro3-/Euro4-Fahrzeuge deutlich abgenommen. Relativ hoch erscheint noch der Anteil von Euro2-Fahrzeugen beim Pkw mit Dieselmotor.

1) Im Neuen Europäischen Fahrzyklus darf es nicht mehr als 120 bzw. 90 Gramm Kohlendioxid pro km produzieren

Grafik 5: Anteile der Abgasnormen bei Neuzulassungen von Pkw mit Ottomotor im Jahr 2000 in %



Grafik 6: Anteile der Abgasnormen bei Neuzulassungen von Pkw mit Dieselmotor im Jahr 2000 in %



Zum Ende des Jahres 2000 wird mit einem Pkw-Bestand von ca. 43,2 Mio. gerechnet. Etwa 11 Mio. (ca. 25 %) gehören dann der D3/Euro3-, D4/Euro4-Gruppe an.

Ca. 24 Mio. Pkw (56 %) besitzen dann ein Abgasverhalten, das unterhalb der Euro2 Norm liegt. Damit werden diese Fahrzeuge von der Kfz-Steuererhöhung ab 1.1.2001 betroffen sein. 2,4 Mio. der Pkw (5,6 %) sind dann noch bedingt schadstoffarm bzw. nicht schadstoffarm.

Besitzumschreibungen

Für das Jahr 2000 wird mit einem Rückgang der Halterwechsel gerechnet. Er fällt jedoch proportional geringer aus als im Bereich der Neuzulassungen.

Der Anteil der Pkw mit Dieselmotor, die den Halter gewechselt haben, liegt mit rund 14 % weit unter dem der Neuzulassungen mit Dieselmotor. Die Besitzumschreibungen von Kraftfahrzeuganhängern halten ihr Vorjahresniveau.

839 676 Saisonkennzeichen

Mit einem Saisonkennzeichen sind 839 676 Fahrzeuge ausgerüstet (Stand 1. Juli 2000). Die Dauer der saisonalen Zulassungen beträgt in 88,4 % aller Fälle 6 - 8 Monate.

Krafträder beanspruchen dabei mit 499 368 Fahrzeugen den größten Anteil der Saisonkennzeichen. Bezogen auf derzeit 3 337 848 zugelassene Krafträder sind das 15 %, gefolgt von 237 048 Personenkraftwagen (0,6 % von insgesamt 42 839 906) und 41 183 Wohnmobilen (12 % von insgesamt 344 330).

Das am 1. März 1997 eingeführte Saisonkennzeichen ermöglicht die unbürokratische Fahrzeugzulassung auf Zeit.

57 960 Oldtimerkennzeichen

Mit einem Oldtimerkennzeichen (Historienkennzeichen) sind 57 960 Fahrzeuge ausgerüstet (Stand 1. Juli 2000). Personenkraftwagen beanspruchen dabei mit 54 111 Fahrzeugen den größten Anteil dieser Kennzeichenart (93,4 %) gefolgt von 1 431 als historisch gemeldeter Krafträder.

Etwa 64,3 % aller Historienfahrzeuge haben ein Alter von 30 bis 39 Jahre, 25,9 % sind 40 bis 49 Jahre und etwa 2,8 % 50 bis 59 Jahre alt. 5,4 % bzw. 3 102 Fahrzeuge sind sogar älter als 60 Jahre.

Neben dem Mindestalter von 30 Jahren setzt die Zuteilung dieses Kennzeichens voraus, dass der Einsatz des Fahrzeugs in erster Linie der Pflege des technischen Kulturguts dient. Diese seit dem 1. Juli 1997 geltende Regelung wird der Bedeutung der Oldtimerfahrzeuge für die Automobiltradition und der Geschichte der technischen Entwicklung gerecht.

Neuzulassungsstatistik noch attraktiver

Im Laufe des Jahres 2001 veröffentlichen wir das Flaggschiff der amtlichen Statistik völlig überarbeitet: Die fabrikneuen Zulassungen der Pkw **nach Herstellern und Segmenten**. Mit dieser Form der Aufbereitung kommen wir dem Wunsch zahlreicher Nutzer nach. Die Statistik über die fabrikneuen Pkw-Zulassungen nach **Herstellern und Typgruppen** bleibt in ihrer jetzigen Form zunächst erhalten.

In Zusammenarbeit mit dem Verband der Automobilindustrie e. V. und dem Verband der Importeure von Kraftfahrzeugen e. V. hat das Kraftfahrt-Bundesamt Personenkraftwagen bestimmten Segmenten zugeordnet. Die Abgrenzungskriterien für die Zuordnung waren nicht immer eindeutig. Es musste in einigen Fällen auf überwiegende Eigenschaften oder das äußere Erscheinungsbild zurückgegriffen werden. Wir sind uns darüber im Klaren, dass die eine oder andere Zuordnung der Modelle nicht bei jedem Leser Zustimmung finden wird. Die nachstehende Auflistung stellt das zur Zeit aktuelle Gerüst dieser Segmente dar. Sie wird vom Kraftfahrt-Bundesamt in Abstimmung mit den Verbänden laufend aktualisiert (Übersicht 1).

Segmente

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. MINI 2. Kleinwagen 3. Untere Mittelklasse 4. Mittelklasse 5. Obere Mittelklasse 6. Oberklasse | <ul style="list-style-type: none"> 7. Geländewagen 8. Cabriolets
(einschl. Roadster, sowie alle gängigen Cabrio-Modelle der Segmente 1 - 6) 9. VANS 10. Utilities 11. Sonstige |
|---|---|

Übersicht 1

Segmente	Segmente	Segmente	Segmente
1. MINI			
Daewoo Matiz	Ford Ka	Renault Twingo	Suzuki Alto
Daihatsu Cuore	Hyundai Atos	Rover Mini	Suzuki Wagon R
Daihatsu Move	Opel Agila	Seat Arosa	VW Lupo
Fiat Seicento	Peugeot 106	Smart	
2. Kleinwagen			
Audi A2	Ford Puma	Opel Corsa	Skoda Felicia
Citroen Berlingo	Honda Logo	Opel Tigra	Subaru Justy
Citroen Saxo	Kia Pride	Peugeot 206	Suzuki Swift
Daewoo Lanos	Kia Rio	Peugeot Partner	Toyota Yaris
Daihatsu Sirion	Lancia Y10	Renault Clio	Toyota Yaris Verso
Daihatsu YRV	Mazda 121	Renault Kangoo	VW Polo
Fiat Doblo	Mazda Demio	Rover 200, 400	
Fiat Punto	Mitsubishi Colt	Seat Ibiza/Cordoba	
Ford Fiesta	Nissan Micra	Skoda Fabia	
3. Untere Mittelklasse			
Alfa 145, 146	Ford Escort	Mitsubishi Lancer	Seat Toledo/Leon
Audi A3, S3	Ford Focus	Mitsubishi Space Star	Skoda Octavia
Chrysler Neon	Honda Civic	Nissan Almera	Subaru Impreza
Citroen Xsara	Hyundai Accent	Nissan Sunny	Suzuki Baleno
Daewoo Nubira	Hyundai Lantra	Opel Astra	Toyota Corolla
Daihatsu Applause	Kia Shuma	Peugeot 306	VW Golf, Bora
Fiat Bravo/Brava	Mazda 323	Proton Persona	VW New Beetle
Fiat Palio Weeke./Strada	Mercedes A-Klasse	Renault Megane	VW Golf, Vento

Jahrespressebericht 2001

Segmente	Segmente	Segmente	Segmente
4. Mittelklasse			
Alfa 156	Fiat Coupe	Lancia Lybra	Rover 75
Alfa GTV	Fiat Marea	Mazda 626	Saab 9-3
Audi A4, S4	Ford Cougar	Mazda Xedos 6	Subaru Legacy
Audi TT	Ford Mondeo	Mercedes C-Klasse	Toyota Carina/Avensis
BMW 3er	Honda Accord	Mitsubishi Carisma	Toyota Celica
BMW Z3	Honda Prelude	Mitsubishi Galant	Volvo 40
Chrysler Sebring	Hyundai Coupe	Nissan Primera	VW Passat
Chrysler Stratus	Hyundai Elantra	Opel Vectra	
Citroen Xantia	Hyundai Sonata	Peugeot 406	
Daewoo Leganza	Kia Clarus	Renault Laguna	
5. Obere Mittelklasse			
Alfa 166	Citroen XM	Mercedes CLK	Saab 9-5
Audi A6, S6	Honda Legend	Mercedes E-Klasse	Toyota Camry
BMW 5er	Hyundai XG 25	Nissan Maxima	Volvo 70
BMW Alpina	Jaguar S-Type	Opel Omega	Volvo 80
Chrysler 300M	Lancia Kappa	Peugeot 607	
6. Oberklasse			
Aston Martin	Cadillac Seville	Jaguar XK 8	Maserati
Audi A8, S8	Corvette	Jaguar XKR	Mercedes S-Klasse
Bentley	Ferrari	Lexus	Porsche 911
BMW 7er	Jaguar XJ 8	Lotus	Rolls-Royce
7. Geländewagen			
BMW X 5	Honda HR-V	MMC Pajero, Montero	Ssangyong Musso
Chrysler Grand Cherokee	Isuzu Trooper, Monterey	MMC Pajero Pinin	Subaru Forester
Chrysler Jeep Cherokee	Kia Retona	MMC Pajero Sport	Suzuki Grand Vitara
Chrysler Jeep Wrangler	Kia Sportage	Nissan Pathfinder	Suzuki Jimny
Daihatsu Terios	Land Rover Defender	Nissan Patrol	Suzuki Samurai
Ford Explorer	Land Rover Discovery	Nissan Terrano II	Suzuki Vitara
GM Blazer	Land Rover Freelander	Opel Frontera	Toyota Landcruiser
HDPIC Galloper	Mercedes G-Klasse	Range Rover	Toyota RAV 4
Honda CR-V	Mercedes ML-Klasse	Ssangyong Korando	
8. Cabriolets (incl. Roadster)			
Alfa Spider	GM Camaro	Mercedes SL	Rolls-Royce
Audi Cabrio	GM Corvette	Mercedes SLK	Rover MGF
Audi TT	Honda S2000	Morgan	Saab 9-3, 900
BMW 3er	Jaguar XK8	Opel Astra	Smart
BMW Z3	Jaguar XKR	Opel Speedster	Toyota MR-2
BMW Z8	Kia Sportage	Peugeot 306	Volvo C70
Chrysler Stratus	Lotus	Porsche 911	VW Golf
Fiat Barchetta	Mazda MX-5	Porsche Boxter	
Fiat Punto	Mercedes CLK	Renault Megane	

Segmente	Segmente	Segmente	Segmente
9. VANS			
Chevrolet Trans Sport	Ford Galaxy	Mazda MPV	Peugeot 806
Chrysler PT Cruiser	Ford Windstar	Mazda Premacy	Renault Espace
Chrysler Voyager	HDPIC Santamo	Mitsubishi Space Runner	Renault Scenic
Citroen Evasion	Honda Shuttle	Mitsubishi Space Wagon	Seat Alhambra
Daihatsu Grand Move	Hyundai H-1 Starex	Nissan Almera Tino	Toyota Picnic
Fiat Multipla	Hyundai Trajet	Nissan Serena, Vanette	Toyota Previa
Fiat Ulysee	Kia Carnival	Opel Zafira	VW Sharan
10. Utilities			
Citroen Jumpy	Ford Transit, Tourneo	Opel Movano	Toyota Hiace
Citroen Jumper	Mercedes Sprinter	Peugeot Boxer	VW Caddy
Fiat Ducato	Mercedes Vito	Peugeot Expert	VW LT
Fiat Fiorino	Mitsubishi L 400, Space Gear	Renault Master	VW Transporter, Caravelle
Ford Courier	Opel Combo	Seat Inca	
11. Sonstige *)			

*) Pkw, die aufgrund fehlender Merkmale (z. B. FIN- Fragment) keinem Segment zugeordnet werden können, sowie Eigenbauten, Exoten, usw.

Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge

Das Zentrale Fahrzeugregister ist Grundlage für die Erhebung des von deutschen Lkw durchgeführten Güterkraftverkehrs. Verteilt über das Jahr werden seit Berichtsjahr 1995 gemeinsam vom Kraftfahrt-Bundesamt und dem Bundesamt für Güterverkehr Halter von Lkw (mit mehr als 3,5 t Nutzlast) sowie von Sattelzugmaschinen zum Einsatz ihrer Fahrzeuge befragt. Die Datenerhebung erfolgt sowohl aufgrund nationaler als auch EU-rechtlicher Bestimmungen. Nach der EG-Verordnung ist Deutschland – ebenso wie die übrigen EU-Mitgliedstaaten – verpflichtet, regelmäßig Daten über Umfang und Entwicklung des Güterkraftverkehrs mit den hier zugelassenen Fahrzeugen sowie über den Nutzungsgrad der Fahrzeuge, mit denen Beförderungen erfolgen, zu erheben und auch dem Statistischen Amt der Europäischen Gemeinschaften, EUROSTAT in Luxemburg, bereitzustellen. Damit stehen aus den EU-Staaten zuverlässige und aufeinander abgestimmte Statistiken zur Verfügung, die Vergleiche ermöglichen.

Mit dem zum 01.01.2000 in Kraft getretenen Verkehrstatistikgesetz (VerkStatG) wurden die verkehrstatistischen Rechtsvorschriften der EU in nationales Recht umgesetzt und mit den aus dem Güterkraftverkehrsgesetz herausgelösten Statistikbestimmungen nunmehr redaktionell zusammengefasst. Im Wesentlichen werden damit jedoch die bisherigen Regelungen fortgeschrieben. Neu hinzugekommen sind Angaben zu Schadstoffemissionen von Lkw sowie Angaben über den Vor- und Nachlauf im kombinierten Verkehr. Die nationalen Ergebnisse der Befragung werden im Kraftfahrt-Bundesamt aufbereitet und monatlich als gemeinsame Bundesstatistik mit dem Bundesamt für Güterverkehr veröffentlicht.

Entwicklung des Güterkraftverkehrs deutscher Lastkraftwagen

Ab 1999 werden aufgrund der Novellierung des Güterkraftverkehrsgesetzes und im Zuge der Umsetzung der entsprechenden EG-Verordnung auch bisher freigestellte Transporte in die Erhebung eingeschlossen. Hierzu zählen vor allem Transporte von Abfällen zur Beseitigung (Hausmüll und hausmüllähnliche Gewerbeabfälle) sowie Transporte von lebenden Tieren. Es wird geschätzt, dass die realen Steigerungsraten 1999 für die Beförderungsmenge bei 4 % und für die Beförderungsleistung bei 6,9 % im Vergleich zum Vorjahr liegen.

Da die Wirtschaft im Jahr 2000 kräftig angezogen hat, scheint ein Wachstum der Transportmenge von ca. 3 % und der Beförderungsleistung um 4 – 5 % realistisch. Unter dieser Annahme erhöht sich der Güterkraftverkehr auf 3,3 Mrd. Tonnen und 290 Mrd. tkm. Inwieweit diese Entwicklung 2001 von den derzeitigen Kraftstoffpreisen beeinflusst wird, lässt sich noch nicht abschätzen.

Tabelle 10: Beförderungsmenge und –leistung 1995 - 2000

Jahr	Beförderte Gütermenge 1 000 t	Beförderungsleistung Mill. Tkm	Veränderung in %	
			Tonnen	tkm
1995	3 169 558,8	237 798,4	-	-
1996	3 014 946,1	236 583,7	- 4,9	- 0,5
1997	2 980 980,7	245 881,2	- 1,1	+ 3,9
1998	2 968 023,4	257 446,5	- 0,4	+ 4,7
1999	3 181 363,0	278 470,1	+ 7,2	+ 8,2
2000	3,3 Mrd. t	290 Mrd. tkm	+ 3 %	4 - 5 %

Kartoffeln, frische Früchte und Gemüse werden am weitesten befördert

Die Güterbeförderungen erstreckten sich 1999 insgesamt über eine mittlere Versandweite von 88 km. Kartoffeln, frische Früchte und Gemüse wurden am weitesten befördert, und zwar 287 km, gefolgt von Leder, Textilien, Bekleidung, sonstige Halb- und Fertigwaren mit 247 km, Fahrzeugen und Beförderungsmittel, Maschinen und Motoren mit 225 km, Eisen, Stahl und NE-Metalle mit 220 km und Ölsaaten, Ölfrüchte und Fett mit 209 km.

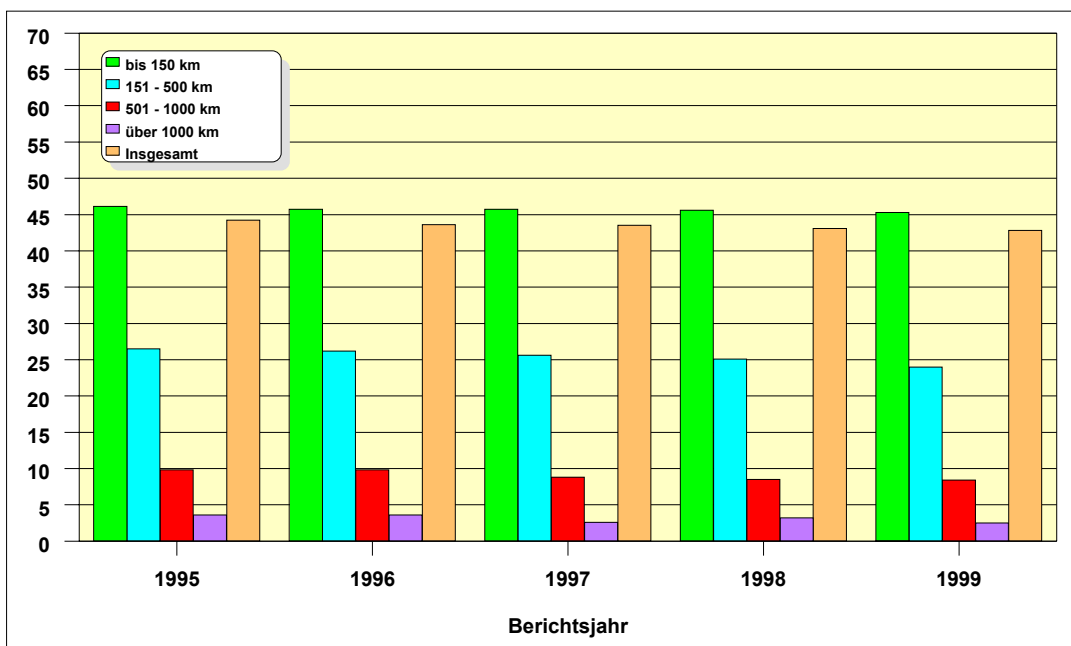
Über die mit Abstand geringste durchschnittliche Distanz von 26 km wurden Steine und Erde befördert, gefolgt von Eisenerzen, Eisen- und Stahlabfällen und –schrott, Hochofenstaub, Schwefelkiesabbrände mit 81 km, Mineralölerzeugnissen mit 84 km, festen mineralischen Brennstoffen mit 85 km und natürlichen und chemischen Düngemitteln mit 86 km.

Leerfahrtenanteil deutscher Lastkraftwagen sinkt

Der Anteil der Leerfahrten insgesamt verringerte sich im Jahr 1995 von 44,2 % auf 42,8 % im Jahr 1999. Dabei veränderte sich der Anteil des gewerblichen Verkehrs von 44,6 % auf 43,7 %, der des Werkverkehrs von 43,8 % auf 42,0 %. Der Leerfahrtenanteil des gewerblichen Verkehrs übertrifft den des Werkverkehrs geringfügig.

Je weiter die Beförderungsstrecke ist, desto geringer ist der Leerfahrtenanteil. Bei Fahrten bis 150 km veränderte sich der Leerfahrtenanteil im Jahr 1995 von 46,1 % auf 45,3 % im Jahr 1999, im Entfernungsbereich 151 – 500 km fiel er von 26,5 % auf 24,0 % und im Bereich 501 – 1 000 km veränderte er sich von 9,8 % auf 8,4 %. Am niedrigsten ist der Leerfahrtenanteil bei Beförderungen ab 1 001 km. Er verringerte sich von 3,6 % auf 2,5 %. Das deutet auf ein rationelles Fuhrparkmanagement hin, das versucht, die Kosten so gering wie möglich zu halten. Dieses Ziel ist nur bei einer hohen Auslastung der Fahrzeuge sowohl bei Hin- als auch bei Rückfahrten zu erreichen.

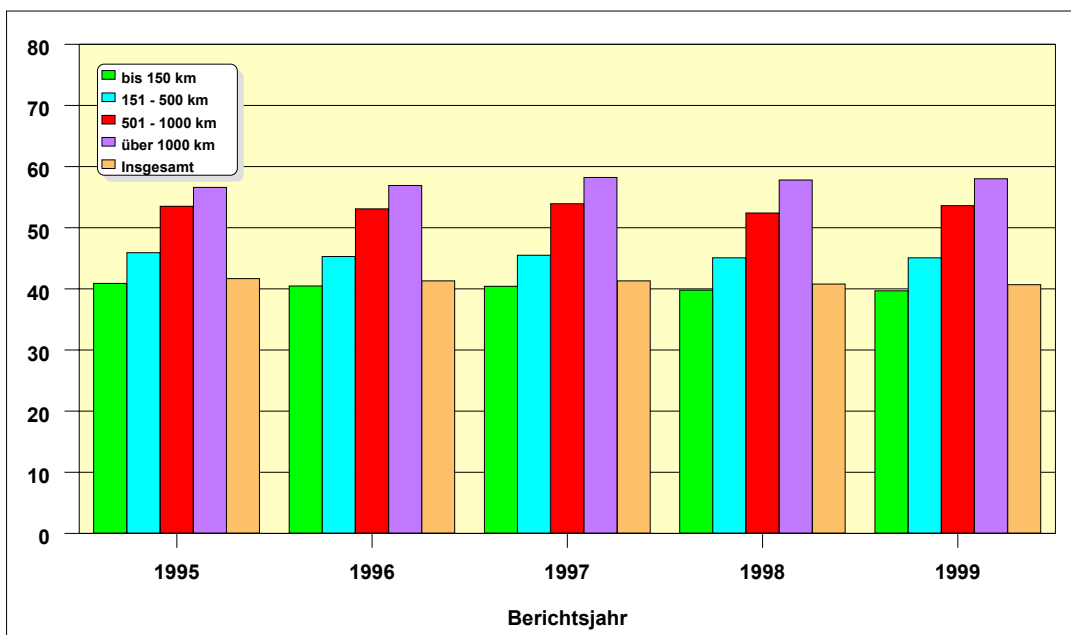
Grafik 7: Anteil der Leerfahrten in % nach Entfernungsstufen



Lastkraftfahrzeuge aus den neuen Bundesländern besser ausgelastet

Die Beförderungen deutscher Lastkraftfahrzeuge veränderten sich von 3,17 Mrd. Tonnen im Jahre 1995 auf 3,18 Mrd. Tonnen im Jahre 1999. Der Auslastungsgrad der Fahrten insgesamt (Ladungs- und Leerfahrten) verringerte sich von 41,7 % auf 40,7 %. **Fahrzeuge aus den neuen Bundesländern waren zu 42,0 %, aus den alten Bundesländern zu 40,3 % und aus Berlin zu 36,6 % ausgelastet.** Auf Kurzstrecken (bis 150 km) verringerte sich die Auslastung um 1,2 Prozentpunkte auf 39,7 %, während sie sich bei größeren Strecken zwar geringfügig veränderte, aber erheblich über dem Kurzstreckenniveau lag (150 – 500 km: von 45,9 % auf 45,1 %; 501 – 1 000 km: von 53,5 % auf 53,6 %; über 1 001 km: von 56,6 % auf 58,0 %). Das bedeutet, dass im Nah- und Regionalbereich erheblich mehr Leerfahrten als im Fernbereich durchgeführt wurden. Bei größeren Entfernungen sind die Fahrzeuge besser ausgelastet, dies ist auch ein wichtiger Kostenfaktor für die Unternehmen.

Grafik 8: Auslastungsgrad nach Ladevermögen und Entfernungsstufen in %

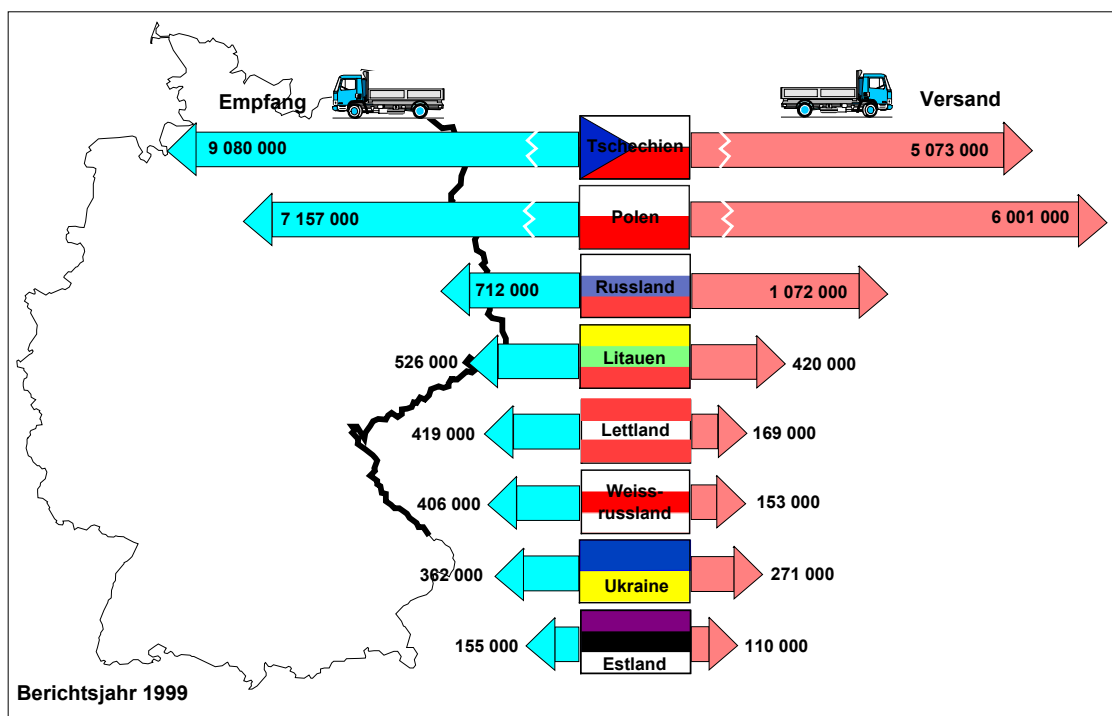


Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr vor EU-Osterweiterung

Das Kraftfahrt-Bundesamt wertet laufend die Meldungen von Zollstellen an der deutschen EU-Außengrenze über den grenzüberschreitenden Straßenverkehr aus. Besonders aussagekräftig sind diese Daten im Hinblick auf den Warenaustausch per Lkw mit unseren östlichen Nachbarn. Vor dem Hintergrund der bevorstehenden EU-Osterweiterung dürften daher die folgenden Erkenntnisse sehr aufschlussreich sein.

So zeigt die Grafik 9 deutlich, dass der Warenhandel im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr - vor allem der Empfang von Waren - mit den direkten Nachbarstaaten Tschechien und Polen erwartungsgemäß auf einem erheblich höheren Niveau (mehr als 10-fachem) lag als der mit Russland. Per Lkw wurden sogar deutlich mehr Güter aus den baltischen Staaten (Estland, Lettland, Litauen) nach Deutschland transportiert als aus Russland.

Grafik 9: Versand und Empfang Deutschlands im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit ausgewählten Ländern Mittelosteuropas in Tonnen



Die Tabelle 11 lässt erkennen, dass der Warenaustausch im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr aus und in Richtung Osten mit den einzelnen Ländern unterschiedlich stark zugenommen hat. Fand der Empfang von Gütern aus den direkten Nachbarstaaten Tschechien und Polen in Deutschland bereits auf hohem Niveau statt, hat sich nun auch der Versand von Gütern aus Deutschland in diese Staaten deutlich erhöht. Im 5-Jahreszeitraum 1994 – 1999 nahm die versandte Gütermenge um mehr als den Faktor 2,5 zu. Aber auch der Warenaustausch mit den baltischen Staaten (Estland, Lettland, Litauen) und der Ukraine ist im gleichen Zeitraum erheblich gestiegen, wogegen er sich mit Russland, vor allem beim Versand von Gütern aus Deutschland nur geringfügig erhöhte.

Unter Zugrundlegung der jeweiligen Veränderungsrate des Vorjahres wird für das laufende Jahr 2000 für Polen und Tschechien mit einer weiterhin positiven Entwicklung gerechnet, vor allem beim Versand. Während der Empfang von Waren in Deutschland aus den baltischen Staaten und Russland auch weiterhin zunehmen dürfte, wird beim Versand aus Deutschland in diese Länder dagegen damit gerechnet, dass nur teilweise das Vorjahresniveau erreicht wird.

Tabelle 11: Beförderte Gütermenge in Tonnen

Versandland (Spalte 1 bis 4)	Beförderte Gütermenge in Tonnen							
	Empfang in Deutschland aus ...				Versand aus Deutschland nach ...			
Empfangsland (Spalte 5 bis 8)	1994	1999	Veränderung 1994 gegenüber 1999 in %	Schätzung 2000	1994	1999	Veränderung 1994 gegenüber 1999 in %	Schätzung 2000
	1	2	3	4	5	6	7	8
Russland	466 646	711 527	52,48	779 000	1 018 430	1 072 070	5,27	857 000
Weißrussland	170 628	406 288	138,11	584 000	97 495	152 647	56,57	193 000
Ukraine	132 961	361 880	172,17	335 000	135 261	270 894	100,28	217 000
Litauen	220 112	525 847	138,90	548 000	265 509	419 992	58,18	364 000
Lettland	131 134	418 647	218,81	484 000	134 097	169 472	26,38	148 000
Estland	53 810	155 447	188,88	172 000	35 005	110 153	214,68	112 000
Polen	6 751 517	7 157 160	6,01	7 766 000	2 300 912	6 000 709	160,80	6 919 000
Tschechien	8 604 473	9 079 928	5,53	10 359 000	1 997 479	5 072 861	153,96	5 946 000

Kraftfahrzeugtechnik

Das Kraftfahrt-Bundesamt als internationale Typgenehmigungsbehörde im Wettbewerb

Im europäischen Vergleich kommen die meisten Typgenehmigungen aus Deutschland.

12 800 Typgenehmigungen erteilte das Kraftfahrt-Bundesamt im Jahr 2000. Antragsteller auf Erteilung von Typgenehmigungen für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten können im europäischen Wirtschaftsraum (EWR) die Typgenehmigungsbehörde frei wählen. Unabhängig davon sind die so erteilten Typgenehmigungen dann innerhalb des gesamten EWR gültig. Damit steht das Kraftfahrt-Bundesamt als Typgenehmigungsbehörde mit den Genehmigungsbehörden der 17 anderen Staaten im Wettbewerb.

Der Bereich der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) zählt heute 36 Anwenderstaaten. Für sie gelten die gleichen Prinzipien wie sie bereits für den EWR dargestellt wurden. Auch hier kann sich jeder Hersteller aus einem beliebigen Staat der Erde eine Genehmigungsbehörde innerhalb der insgesamt 36 ECE-Anwenderstaaten auswählen. Das hat zur Folge, dass die so erteilte Genehmigung - unter der Voraussetzung, dass die übrigen Mitgliedsstaaten die jeweilige ECE-Regelung anwenden - auch in diesen Staaten anerkannt werden muss und der dort zu erteilenden Typgenehmigung für ein Fahrzeug zugrunde zu legen ist.

<p>Einige Staaten innerhalb beider Systeme erteilen Typgenehmigungen unentgeltlich. Sie werden zum Teil sogar teilsubventioniert. Dennoch ist es dem Kraftfahrt-Bundesamt im Vergleich zu anderen Genehmigungsbehörden bis heute gelungen, innerhalb der EG und ECE die meisten Genehmigungen zu erteilen. Die Gründe dafür liegen auf der Hand. Das Kraftfahrt-Bundesamt überzeugt durch</p>	<ul style="list-style-type: none">• Seine zeitliche und inhaltliche Zuverlässigkeit• Seine Innovation bei der Betrachtung technischer Neuerungen in Bezug auf bestehende Vorschriften• Das Ansehen der von ihr erteilten Genehmigungen z. T. auch weit über die Grenzen von EWR und ECE hinaus.
<p>An der Ausprägung dieser Kriterien arbeitet das Kraftfahrt-Bundesamt intensiv und berücksichtigt dabei im Rahmen umfangreicher Umfragen die besondere Interessenlage der Antragsteller:</p>	<ul style="list-style-type: none">• Typgenehmigungen werden im Durchschnitt innerhalb von 2 Wochen erteilt• Die Verweildauer im Genehmigungsverfahren kann bei besonderer Eilbedürftigkeit bis auf einen Tag reduziert werden• Sollte auch dieser Zeitraum nicht ausreichen, werden Typgenehmigungen unmittelbar vor Ort beim Hersteller erteilt

Bei der Betrachtung der Entwicklung der Typgenehmigungen für die namhaften Hersteller wird differenziert, denn die Anzahl der erteilten Typgenehmigungen allein ist nicht ausschlaggebend. Beantragt ein Hersteller also nur noch Nachträge zu bestehenden Typgenehmigungen, hat er sich bereits vom Kraftfahrt-Bundesamt abgewandt und die Tätigkeit des Amtes würde sich somit auf reine *Grabpflege* beschränken. Defizite und mangelnde Attraktivität müssen also permanent erkannt und abgestellt werden. Nicht zuletzt die Arbeitsgruppe "Optimierung des Typgenehmigungsverfahrens", die unter der Leitung des Kraftfahrt-Bundesamtes das Verfahren unter Beteiligung der Herstellergruppierungen und der Technischen Dienste ständig verbessert, hat die Attraktivität des Amtes in den letzten Jahren entscheidend mit beeinflusst.

Typgenehmigungen online

Künftig wird das Kraftfahrt-Bundesamt dem Wunsch seiner Partner in der Automobilindustrie und bei den Technischen Diensten/Technischen Prüfstellen nach Reduzierung der Papierflut Rechnung tragen und Typgenehmigungen online erteilen. Mit diesem Verfahren will das Kraftfahrt-Bundesamt einen weiteren Beitrag zur Stärkung des Genehmigungsstandorts Deutschland leisten. Damit Antragsteller/Hersteller einschließlich der Prüfstellen mit dem Kraftfahrt-Bundesamt online zusammenarbeiten können, entwickelte es das Verfahren gemeinsam mit der Automobilindustrie, dem Verband der Importeure von Kraftfahrzeugen sowie den Technischen Diensten vom TÜV und DEKRA.

Fabrikatsbindung bei Reifen an mehrspurigen Fahrzeugen entfällt

Die Kennzeichnung von Fahrzeugreifen ist international genormt und gibt – wenn auch verschlüsselt – insbesondere die Reifengröße sowie die zulässigen Radlasten und Höchstgeschwindigkeiten wieder. Die Abmessungen der Reifen wie Umfang, Hüllkurve etc. sind somit zwar grundsätzlich vorgegeben, allerdings lässt die Norm gewisse Toleranzen zu. Die Reifenhersteller nutzen bei ihren Fabrikaten diese Toleranzen und bieten Marken an, die zwar dieselbe Normkennzeichnung aufweisen, in ihren Maßen aber durchaus unterschiedlich sein können. Fahrzeughersteller nutzen diesen Umstand, und schöpfen in ihren Fahrzeugkonstruktionen die Möglichkeiten der Optik und der Fahreigenschaften weitestgehend aus. Bei der Erteilung von Typgenehmigungen für Fahrzeuge und Sonderräder (sog. Leichtmetallfelgen) schreibt das Kraftfahrt-Bundesamt deshalb in begründeten Fällen die Verwendung bestimmter Fabrikate vor.

Abweichend davon hat die Europäische Kommission im Rahmen eines Beschwerde- und Vertragsverletzungsverfahrens gegen die Bundesrepublik Deutschland die Unzulässigkeit von Beschränkungen auf bestimmte Reifenfabrikate festgestellt. Vor dem Hintergrund der Gewährleistung des freien Handels wurde die Bundesrepublik Deutschland aufgefordert, die bisher geübte Praxis zu unterlassen.

Das Kraftfahrt-Bundesamt leitete Maßnahmen ein, damit bei neuen Typgenehmigungen die Forderungen der Kommission sichergestellt wurden. In bestehenden Typgenehmigungen bleiben vorhandene Fabrikatsbindungen erhalten. Unabhängig davon, vor welchem technischen Hintergrund solche Bindungen ursprünglich genehmigt wurden, haben sie zukünftig allerdings nur noch **empfehlenden Charakter**. Auch die in den Fahrzeugpapieren vorhandenen Eintragungen haben keine direkte Rechtswirkung mehr und sind als Empfehlungen zu betrachten.

Doch der Ersatz fabrikatsgebundener Reifen durch andere Reifen birgt eine gewisse Brisanz in sich. Dem Fahrzeughalter ist damit ein höheres Maß an Verantwortung übertragen worden. Er hat trotz des empfehlenden Charakters einer Eintragung in den Fahrzeugpapieren sicherzustellen, dass es auch bei Verwendung davon abweichender Reifen zu keiner Gefährdung kommen kann. Gefährdungen können beispielsweise aus unzureichendem Einbauraum, unzureichender Tragfähigkeit bei ZR-Reifen, nicht genormten Felgen-/Reifenkombinationen oder aus von der ABS-Regelung nicht tolerierten Unterschieden der Abrollumfänge gleicher Reifengrößen resultieren.

Verantwortungsbewusste Fahrzeughalter sollten in Zweifelsfällen Kontakt zum jeweiligen Kfz-Hersteller oder zu amtlich anerkannten Sachverständigen aufnehmen.

Akkreditierungsstelle Kraftfahrt-Bundesamt

- Anerkennung/Akkreditierung von Prüflaboratorien für Fahrzeuge und Fahrzeugteile
- Akkreditierung von Zertifizierungsstellen für die Tätigkeit im Bereich des Automobilbaus unter Beachtung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften

Seit 1995 führt die Anerkennungs-/Akkreditierungsstelle des Kraftfahrt-Bundesamtes auf Grundlage der Betriebserlaubnisrichtlinie 70/156/EWG, der EG-Typverordnung und des § 19 Abs. 3 der StVZO (Anlage XIX) Verfahren zur Anerkennung/Akkreditierung von in- und ausländischen Prüflaboratorien sowie zur Akkreditierung von in- und ausländischen Zertifizierungsstellen durch.

Das Akkreditierungsverfahren umfasst eine fachliche Beurteilung von Systemunterlagen, den Nachweis von Kenntnissen im vorgenannten Bereich, deren Umsetzung sowie eine Begutachtung einschließlich der praktischen Durchführung der Prüfverfahren vor Ort im Prüflaboratorium bzw. im Zertifizierungsverfahren vor Ort beim Hersteller/Antragsteller (Typgenehmigung). Nach positivem Abschluss des Verfahrens und positiver Entscheidung des Akkreditierungsausschusses erhält das Prüflaboratorium/die Zertifizierungsstelle eine Akkreditierungsurkunde.

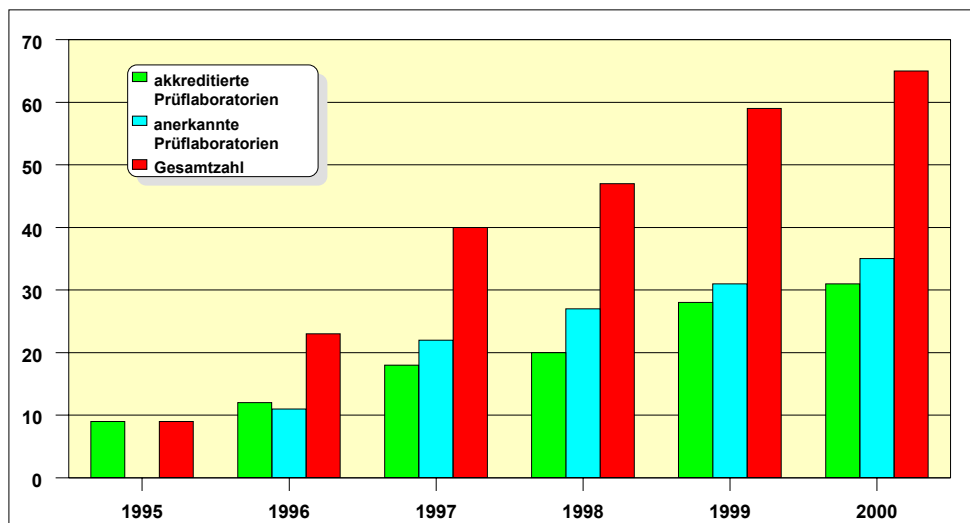
Seit 1995 werden geeignete Maßnahmen zur Überwachung durchgeführt. Danach ist eine erneute Akkreditierung möglich.

Der Akkreditierungsbereich umfasst derzeit ca. 280 verschiedene Prüfverfahren nach deutschen und internationalen Vorschriften. Diese Prüfverfahren bilden die Grundlage für vergleichbare Prüfungen für Gesamtfahrzeuge (Pkw, Lkw, Motorrad, usw.) und Fahrzeugteile/-systeme (Abgas, Geräusch, Bremse, Reifen, Elektrik, Lichttechnik, usw.).

Die Anzahl der bisher vom Kraftfahrt-Bundessamt anerkannten/akkreditierten Prüflaboratorien wird mit der Grafik 10 deutlich.

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

Grafik 10: Anzahl der vom Kraftfahrt-Bundessamt anerkannten/akkreditierten Prüflaboratorien



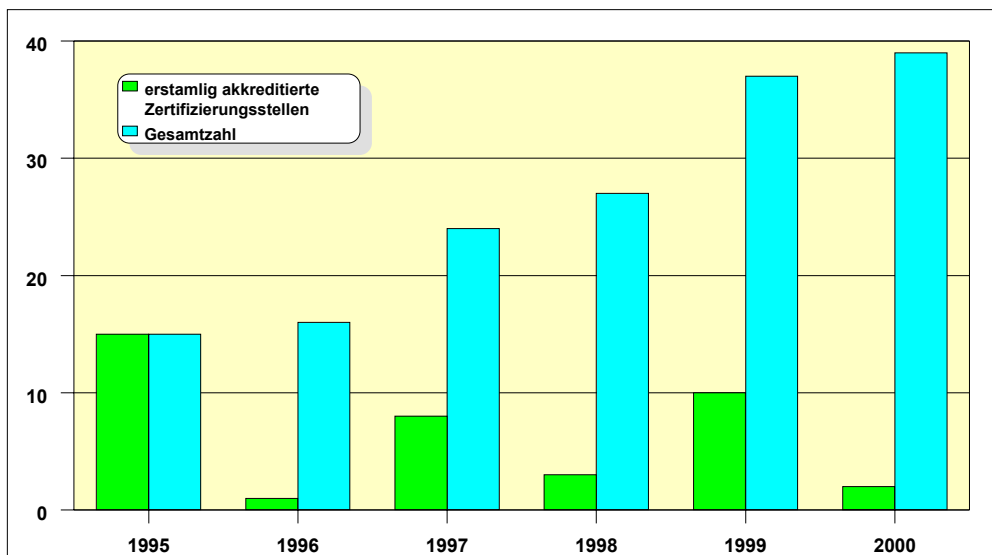
Akkreditierung von Zertifizierungsstellen

- Akkreditierung der ersten Zertifizierungsstelle
- DIN VSB ZERT Zertifizierungsgesellschaft mbH Verkehr-Systeme-Bahnen
- Akkreditierung der ersten ausländischen Zertifizierungsstelle
- AOQC Moody International Limited (GB)

Die Anzahl der bisher vom Kraftfahrt-Bundessamt akkreditierten Zertifizierungsstellen wird in Grafik 11 deutlich.

Nicht dargestellt sind Überwachungsbegutachtungen und Witnessaudits im Zeitraum der Gültigkeit der Akkreditierung sowie Re-Akkreditierungsverfahrens.

Grafik 11: Anzahl der vom Kraftfahrt-Bundessamt akkreditierten Zertifizierungsstellen



Die Anerkennungs-/Akkreditierungsstelle betreibt ein Qualitätsmanagementsystem, das sich als effektiv und auf hohem Niveau wirksam erweist. Es bildet die Basis für das Erreichen fortdauernd gleichbleibend guter Ergebnisse.

Überprüfung der Konformität und Wiederholungsprüfungen von Qualitätsmanagementsystemen

Das Kraftfahrt-Bundesamt überprüft regelmäßig, ob die Produkte der Hersteller mit den Sicherheits- und Umweltstandards der genehmigten Typen übereinstimmen und die Genehmigungsinhaber ihren Verpflichtungen im Zusammenhang mit den erteilten Typgenehmigungen nachkommen. Damit soll sichergestellt werden, dass die Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit der serienmäßig gefertigten Fahrzeuge und Fahrzeugteile gewahrt sind.

Darüber hinaus berät es die Hersteller von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen nach der internationalen Norm ISO 9000 ff. bei deren Anwendung zur Pflege ihrer Qualitätsmanagementsysteme und führt im Bedarfsfall Wiederholungsprüfungen von QM-Systemen durch.

Im Rahmen der "Nachprüfung" (StVZO), "Konformitätsüberprüfung" (EG, ECE) und "CoP-Überwachung" (Überprüfung der fortlaufenden Produktion) stellte das Kraftfahrt-Bundesamt im Jahr 2000 in **81 Fällen** (Vorjahr: 107) der Konformitätsprüfungen Abweichungen von den Typgenehmigungen und sonstige Pflichtenverstöße der Genehmigungsinhaber fest. Die Ergebnisse der Übereinstimmungsprüfungen führten zu keinem Widerruf der Typgenehmigung.

94 Rückrufaktionen unterstützt

Trotz Forschung, Entwicklung und Produktion können bei bereits zugelassenen Fahrzeugen Mängel auftreten. Ihre Beseitigung ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit notwendig. Hersteller nutzen zunehmend den Service des Kraftfahrt-Bundesamtes, um diese Mängel beheben zu können. Nach Prüfung der datenschutzrechtlichen Unbedenklichkeit einer Rückrufmaßnahme liefert das Amt Halteranschriften aus dem Zentralen Fahrzeugregister und übernimmt in steigender Zahl im Auftrag der Hersteller unmittelbar den Versand der Benachrichtigungen an die Halter.

In 22 Fällen der insgesamt **94** (Vorjahr: 85) **Rückrufaktionen** wurden nach angemessenen Zeitspannen die Suchläufe zur Ermittlung der Halterdaten im Zentralen Fahrzeugregister wiederholt (in einigen Fällen sogar mehrfach), um möglichst alle betroffenen Halter in die Rückrufmaßnahme einzubeziehen.

Die Ermittlung und Lieferung der Halteranschriften an den jeweiligen Hersteller sind kostenpflichtig.

Aus der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

- Monatlich erfolgte der Versand der aktuellen Statistischen Mitteilungen über Neuzulassungen und Umschreibungen sowie die Bestandszählung von Kraftfahrzeugen (auch im Internet unter www.kba.de Pressearbeit/Pressemitteilung)
- 54 Pressevertreter besuchten uns
- 635 Besucher wurden empfangen
- Am 24.10.2000 empfing Präsident Wolfgang Barth in Dresden anlässlich des 10jährigen Bestehens der Außenstelle des Kraftfahrt-Bundesamtes in Dresden die lokalen Medien zum Thema *Qualitätssicherung im Straßenverkehr*
- Am 08.12.2000 präsentierte Präsident Wolfgang Barth in Flensburg vor der Presse den *Jahrespressebericht 2001* und das Europäische Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystem (EUCARIS)

Facelifting für einen Behördenauftritt

Mit einem rundum gelungenen *facelifting* präsentiert sich das Kraftfahrt-Bundesamt im kommenden Jahr von einer ganz anderen Seite. Wir haben unsere Website komplett überarbeitet und bieten künftig einen einfachen, schnellen und komfortablen Zugriff auf einen umfassenderen Service. Interessenten erhalten damit einen informativen Einblick in die Aktivitäten und die Position des Kraftfahrt-Bundesamtes.

Unser **Presseservice** enthält neben aktuellen Pressemitteilungen u. a. ein **Archiv** zum Recherchieren und zahlreiche interessante **Fotos**. Und da wo wir es für notwendig halten, beziehen wir unter **Schwerpunkthemen** Position.

Unter **Rund um den Punkt** klären wir umfassend über Punkte und deren Konsequenzen auf. Mit dem **Formularservice** wollen wir Anfragewege verkürzen helfen. Das **Vertriebsangebot** stellt die komplette Produktpalette einschließlich der Vertriebswege vor. Mit einer Produktdatenbank bieten wir nahezu 200 kostenlose Kraftfahrzeug- und Fahrerlaubnisstatistiken. Informieren Sie sich über **Forschungsprojekte**, über die drei in Flensburg geführten **Zentralen Register** und die **Kraftfahrzeugtechnik**. Unter **Kontakte** kann direkt Verbindung zu allen Fachbereichen aufgenommen werden.

Wir informieren Sie rechtzeitig über den Zeitpunkt der Freischaltung.