

Kraftfahrt-Bundesamt



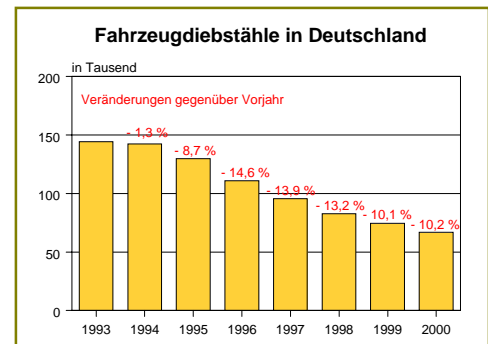
Pressebericht 2002





Vorwort

Das Kraftfahrt-Bundesamt ist seit einem Jahr EUCARIS-Partner. EUCARIS-Teilnehmer gleichen gegenseitig Daten rund um Fahrzeuge und Führerscheine ab. Zentrale Fahrzeug- und Fahrerlaubnisregister bilden die Grundlage des Informationssystems. In Deutschland werden sie beim Kraftfahrt-Bundesamt geführt. Mit dem Informationsaustausch soll der Kraftfahrzeugkriminalität und dem Führerscheintourismus begegnet werden. Das seit 1994 eingesetzte Informationssystem läuft erfolgreich und baut sich seitdem weiter aus.



Die Fahrzeugdiebstähle in Deutschland sind deutlich rückläufig. Sie gingen im Zeitraum von 1993 bis 2000 von 142 113 auf 66 927 ^{*)} (- 52,9 Prozent) zurück. Präventionsmaßnahmen, wie der Einsatz elektronischer Wegfahrsperrern, sind vermutlich die Hauptursachen für den drastischen Rückgang der erfassten Diebstähle.

Auch EUCARIS, das **Europäische Fahrzeug- und Führerscheininformationssystem**, zeigt im Kampf gegen die Kraftfahrzeug-Kriminalität Wirkung. Der Fahrzeugdiebstahl kann zwar im Vorwege nicht verhindert werden, aber mit EUCARIS erhalten Fahrzeuge, deren Rechtslage bei der Anmeldung unklar ist, bis zur Aufklärung keine Zulassung.

EUCARIS-Teilnehmer sind neben Deutschland: Belgien, Großbritannien, Luxemburg, Niederlande. Weitere Staaten signalisieren bereits ihr konkretes Interesse beziehungsweise ihre feste Absicht, das Vertragswerk zu unterzeichnen und sich am Datenabgleich zu beteiligen (zum Beispiel Schweden).

Wolfgang Barth
Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes

^{*)} Quelle: BKA Wiesbaden

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort.....	1
Aus den Zentralen Registern des KBA.....	4
Fahrverbote jetzt über ZEVIS abrufbar.....	4
Fahrzeugregister.....	4
SIS - Schengener Informationssystem	5
1 Jahr EUCARIS - European Car and Driving Licence Information System	5
REGINA - Registration and Information Agreement	5
Verkehrszentralregister	6
6,858 Millionen Verkehrssünder.....	7
10 Millionen Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister	7
Männer, Frauen, Punkte	8
KBA-Sündenregister - keine Datei harmloser Verkehrssünder!.....	9
Verkehrsauffälligkeit von Motorrad-, Pkw- und Lkw/Bus-Fahrern.....	10
Harte Zeiten für Alkoholsünder	11
Alkohol - Straftaten nehmen ab – Ordnungswidrigkeiten zu	12
Dunkle Jahreszeit fördert Fahrerflucht.....	13
Keine nachhaltige Abnahme der Raserdelikte	14
Frauen auf Aufholjagd	15
Punkte-Rabatt kommt an.....	16
Fahrerlaubnisregister.....	17
11 Millionen Personen mit EU-Führerschein erfasst	17
Umtauschbereitschaft sinkt	17
Aus der amtlichen Kraftfahrzeugstatistik des KBA	17
Fahrzeugbestand wächst.....	17
Pkw-Anstieg in den Bundesländern	17
Pkw-Dichte erreicht neuen Höchststand	19
Über 40 Millionen Pkw in Privatbesitz	19
Mobile Senioren.....	19

72 000 Historienkennzeichen.....	21
900 000 Saisonkennzeichen.....	21
Pkw-Neuzulassungen im Jahr 2001.....	22
Mehr als 90 Prozent saubere Autos.....	23
Die Nummer 1 nach Segmenten.....	23
Treibende Kräfte.....	24
Pkw-Halterwechsel und -löschungen sinken.....	25
Güterkraftverkehr.....	25
EU-weite Erhebungen zum Güterkraftverkehr.....	26
Güterkraftverkehr mit deutschen Fahrzeugen.....	26
Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr an der deutschen EU-Außengrenze.....	27
Forschungsprojekt zum Wirtschaftsverkehr.....	28
Kraftfahrzeugtechnik.....	29
Ein neuer Rekord.....	29
KBA-Typgenehmigungen für fast alle Fahrzeugarten.....	30
Überprüfung der Konformität/Wiederholungsprüfungen von Qualitätsmanagementsystemen.....	30
Airbag-Warnlabel für Kindersitze.....	31
113 „KBA-unterstützte“ Rückrufaktionen.....	31
Akkreditierungsstelle des KBA.....	31
KBA akkreditiert Prüflaboratorien und Zertifizierungsstellen.....	31
Zertifizierungsstelle des KBA.....	33
KBA zertifiziert Qualitätsmanagementsysteme.....	33
Hoher Sicherheitsstandard für das zweite Reifenleben.....	33
Neue Normen: ISO 9001:2000 und ISO/TS 16949.....	34
Aus der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.....	35
Schneller, übersichtlicher, informativer.....	35

Aus den Zentralen Registern des KBA

Fahrverbote jetzt über ZEVIS abrufbar

ZEVIS ist ein modernes, zuverlässiges und überaus effizientes Verkehrsinformationssystem. Es bietet über ein Portal Online-Abfrage aus den Zentralregistern des Kraftfahrt-Bundesamtes und übermittelt im 24-Stunden-Betrieb sekundenschnell **Halter- und Fahrzeugdaten sowie Negativdaten zur Fahrerlaubnis**. Empfänger sind Polizeidienststellen, Bundesgrenzschutz, Zoll, Fahrerlaubnis-, Bußgeld- und Zulassungsbehörden. In diesem Jahr erweiterte sich der Auskunftsumfang: Fahrverbote und das Datum der ersten Zulassung von Fahrzeugen.

Autorisierte ZEVIS-Anwender können seit Oktober 2001 mit Web-basierter Browser-Oberfläche oder mittels Programm-zu-Programm-Kommunikation ihre Informationen abrufen. Das System greift damit unmittelbar auf die wesentlich aktuelleren und komplexeren Datenbanken des Zentralen Fahrzeugregisters, des Verkehrszentralregisters und – in einer künftigen Ausbaustufe – des Zentralen Fahrerlaubnisregisters zu. Bisher für ZEVIS vorgehaltene Datenbestände in Form von Auszügen aus den Einzelregistern wurden damit aufgelöst.

Das Kraftfahrt-Bundesamt leistet mit ZEVIS seit 1987 einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit und zur Bekämpfung der Kraftfahrzeugkriminalität.

Tabelle 2: Entwicklung der ZEVIS-Auskünfte und deren Nutzer

Jahr	Zentrales Fahrzeugregister	Verkehrszentralregister	Autorisierte Nutzer (Terminals)
1990	7 028 987	392 308	5 700
1995	14 433 523	1 575 280	20 700
2000	17 435 044	1 943 474	29 200

Fahrzeugregister

Das Zentrale Fahrzeugregister erfasst, speichert und verarbeitet Fahrzeug- und Halterdaten über Fahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen, Ausfuhrkennzeichen, Oldtimer- und Saisonkennzeichen sowie Versicherungskennzeichen. Im Jahr 2001 erteilte das Kraftfahrt-Bundesamt rd. **47,2 Mio.** Auskünfte an Polizei, Behörden und Gerichte sowie an Privatpersonen.

Tabelle 1: Auskünfte aus dem Zentralen Fahrzeugregister im Jahr 2001

Auskunftsarten	2000	2001 *)	Veränderungen in %
Auskünfte insgesamt	48 941 438	47 369 758	- 3,2
darunter:			
Zentrales Verkehrsinformationssystem	17 164 906	17 038 194	- 0,7
Privatpersonen	167 574	180 209	+ 7,5
Polizei / Behörden	31 586 801	30 129 698	- 4,6

*) Die Zahlen wurden anhand der bisher vorliegenden Ergebnisse (Januar – Oktober 2001) hochgerechnet

SIS - Schengener Informationssystem

Für den Antrag auf Ausfertigung eines Fahrzeugbriefes ist die Auskunft aus dem Zentralen Fahrzeugregister erforderlich. Mit dieser Auskunft bescheinigt das Kraftfahrt-Bundesamt, dass das Fahrzeug weder im Fahrzeugregister eingetragen noch als gesucht vermerkt ist.

Im Rahmen der Erteilung dieser ‚Unbedenklichkeitsbescheinigung‘ gleicht das Kraftfahrt-Bundesamt seit Mai 2000 die Fahrzeugdaten mit den im Fahndungsbestand des Schengener Informationssystems enthaltenen Suchvermerken über Fahrzeuge ab. Bis 30.09.2001 wurden 191 Treffer über im Ausland gesuchte Fahrzeuge erzielt (*Vorjahr: 156*).

1 Jahr EUCARIS ^{*)} - European Car and Driving Licence Information System

Das **Europäische Fahrzeug- und Führerscheininformationssystem** gewährleistet die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der Zentralen Fahrzeugregister der Teilnehmerstaaten. Es leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Verhinderung der Legalisierung gestohlener Fahrzeuge durch legale Zulassung im Ausland.

Die EUCARIS -Partner richteten in den ersten neun Monaten des Jahres 2001 an das Zentrale Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes bereits rund **76 000 Anfragen** über Fahrzeuge deutscher Herkunft. Innerhalb dieses Zeitraumes holte das Kraftfahrt-Bundesamt im Auftrag der deutschen Zulassungsbehörden rund **9 000 Auskünfte** zu importierten Fahrzeugen, die in den Partnerstaaten registriert waren, ein.

Das Gesamtanfragevolumen aller Teilnehmerstaaten in Höhe von **210 000** (Jahr 2000/erste Hälfte 2001) spricht für die große Bedeutung, die die Teilnahme Deutschlands insbesondere in seiner Rolle als ‚Fahrzeugherkunftsland‘ hat.

REGINA - Registration and Information Agreement

Die Übereinkommen regeln den Informationsaustausch nach der Zulassung von Fahrzeugen, die vorher in einem anderen Staat zugelassen waren. Außerdem unterrichten sich die Teilnehmerstaaten darüber, wie die Fahrzeugpapiere behandelt wurden (Verhinderung des Missbrauchs).

Das Kraftfahrt-Bundesamt informiert die deutschen Zulassungsbehörden über die Zulassung von ehemals deutschen Fahrzeugen im Ausland und veranlasst diese dadurch, das Zentrale Fahrzeugregister zu aktualisieren.

Im Jahr 2000 erreichten das Kraftfahrt-Bundesamt 110 534 Mitteilungen (*Vorjahr: 94 335*) ausländischer Staaten über ehemals in Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge. Bis 30. September 2001 stiegen sie bereits auf 146 087 Mitteilungen an, so dass mit ca. **195 000 Mitteilungen** im Gesamtjahr 2001 gerechnet werden kann (+ 76,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr).

^{*)} siehe auch Vorwort zum Jahrespressebericht 2002

Tabelle 3: Mitteilungen an das Kraftfahrt-Bundesamt

Land	Anzahl
Litauen	55 613
Niederlande	36 772
Spanien	17 802
Ungarn	5 951
Großbritannien	4 157
Luxemburg	4 055
Kuwait	3 827
Dänemark	1 516
Österreich	1 515
Belgien	951
Russland	747
Kirgisistan	713

Das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelte bis zum 30.09.2001 insgesamt **3 567 Mitteilungen** (Vorjahr: 1 362) nach:

Tabelle 4: Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes

Land	Anzahl
Luxemburg	1 146
Belgien	998
Niederlande	927
Großbritannien	436
Dänemark	59
Irland	1

Verkehrszentralregister

Im Verkehrszentralregister werden Mitteilungen registriert

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

Dem Verkehrszentralregister wurden im Jahr 2001 mehr als **4,4 Mio. registerpflichtige Entscheidungen** (Vorjahr: 4,396) über geahndete Verkehrsverstöße oder fahrerlaubnisbezogene Maßnahmen von Gerichten, Bußgeld- und anderen Verwaltungsbehörden gemeldet (Tabelle 5). Dies bedeutet eine Zunahme um rund 0,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Bußgeldentscheidungen bilden mit 76 Prozent die Mehrzahl der im Register eingehenden Mitteilungen. Gerichtliche Entscheidungen zu Straftaten haben einen Anteil von 11 Prozent, Fahrerlaubnisentscheidungen der Gerichte und Fahrerlaubnisbehörden von 13 Prozent.

Tabelle 5: Mitteilungen an das Verkehrszentralregister im Jahr 2001

Zugang an Mitteilungen von		2000 in Tausend	2001 in Tausend	Veränderung in % gegenüber Vorjahr	
Gerichten:	Verurteilungen	341	333	-	2,4
	Bußgeldentscheidungen	56	53	-	3,9
	vorläufige Entscheidungen und Aufhebungen	119	118	-	0,6
	zusammen	516	505	-	2,2
Bußgeldbehörden:	Bußgeldentscheidungen	3 412	3 359	-	1,6
Andere Behörden:	Fahrerlaubnisentscheidungen und -maßnahmen	468	574	+	22,5
	insgesamt	4 396	4 438	+	0,9

6,858 Millionen Verkehrssünder

Der Personenzugang lag im Jahr 2001 höher als der Personenabgang (Namenslöschungen). Damit erhöhte sich der Bestand eingetragener Personen um 1,5 Prozent auf **6,858 Mio.** (Tabelle 6).

Tabelle 6: Personenbestand im Verkehrszentralregister 2001

Personen im Verkehrszentralregister	Anz. in 1 000	Personen	
		in %	Veränderung in % gegenüber Vorjahr
Anfangsbestand an Personen (01.01.2001)	6 757	100,0	- 0,4
+ Personenzugang	2 466	36,5	- 13,0
- Personenabgang	2 365	35,0	- 18,9
Endbestand an Personen (31.12.2001)	6 858	101,5	+ 1,5

10 Millionen Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister

Das Kraftfahrt-Bundesamt erteilt berechtigten Stellen Auskünfte zu den im Verkehrszentralregister eingetragenen Mitteilungen und Personen.

Im Jahr 2001 wurden rund **9,7 Mio. Auskünfte** an Verwaltungsbehörden und Gerichte für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten oder für die Erteilung einer Fahrerlaubnis erteilt. Im Vergleich zum Vorjahr nahm das Auskunftsvolumen um 3,4 Prozent ab.

Das Kraftfahrt-Bundesamt unterrichtete die Verwaltungsbehörden in **235 000 Fällen** über Personen, die ihren Punktestand überschritten haben. Dies bedeutet eine Zunahme um 2,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Auch die Zahl der Privatauskünfte ‚über den eigenen Punktestand‘ stieg im Jahr 2001 auf rund **127 000**. Gegenüber dem Vorjahr ist dies ein Zuwachs von 8,0 Prozent (Tabelle 7).

Tabelle 7: Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister 2001

Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister	2000	2001	Veränderung in % gegenüber dem Vorjahr
Auskünfte für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten oder die Erteilung einer Fahrerlaubnis	9,9 Mio.	9,7 Mio.	- 3,4
Auskünfte von Amts wegen für die Ergreifung von Maßnahmen nach § 4 Abs. 6 StVG (Punktsystem)	229 492	235 000	+ 2,4
Auskünfte an Privatpersonen über sie betreffende Eintragungen	117 587	127 000	+ 8,0

Verkehrszentralregister-Auswertung

Die reine Mengestatistik zum Verkehrszentralregister (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 VZR-Grundstatistik liefert Erkenntnisse, die unter anderem für die Verkehrssicherheitsforschung und für verkehrspolitische Entscheidungen nutzbar gemacht werden.

Männer, Frauen, Punkte

5,6 Mio. Männer bilden die Mehrheit der im Verkehrszentralregister eingetragenen Personen (Tabelle 8). Mehr als die Hälfte der Männer wie der Frauen ist mit ‚**Geschwindigkeitsübertretung**‘ eingetragen. Während Männer häufiger bei ‚**Fahrten unter Alkoholeinfluss**‘ auffällig werden, liegen die Schwierigkeiten der Frauen bei der Beachtung von ‚**Vorfahrtsregeln**‘.

Die Mehrzahl der im Register eingetragenen Personen hat einen Punktestand von 1 bis 3 Punkten (55,2 Prozent). Bei den Männern sind es 2,9 Mio. (51,8 Prozent), bei den Frauen 880 000 (70,5 Prozent). Nur 0,4 Mio. aller eingetragenen Personen erreichen mehr als 7 Punkte (6 Prozent). 78 000 haben sogar 14 und mehr (1 Prozent).

Etwa 1,4 Mio. eingetragene Personen haben **keine** Punkte. Zu dieser Gruppe zählen Personen, deren Nichteignung zum Führen von Fahrzeugen bereits feststeht. Auf sie entfallen aber auch Personen, denen die Fahrerlaubnis entzogen, jedoch zwischenzeitlich neu erteilt wurde, die seitdem aber noch nicht wieder mit einem Verkehrsdelikt auffielen. Ferner zählen dazu Personen, die nie eine Fahrerlaubnis hatten und dennoch verkehrsauffällig wurden.

Tabelle 8: Im Verkehrszentralregister eingetragene Personen am 31.12.2001

Bestand, Deliktart und Punktegruppe	Insgesamt ²⁾		Männer		Frauen	
	in % ¹⁾	in 1 000	in % ¹⁾	in 1 000	in % ¹⁾	in 1 000
Personenbestand im Verkehrszentralregister						
Personenbestand	100	6 858	81,5	5 589	18,2	1 248
Deliktart je Personengruppe im Bestand						
Fahren unter Alkoholeinfluss	16,2	1 111	18,3	1 023	7,4	92
Geschwindigkeit	54,8	3 758	54,6	3 052	55,6	694
Vorfahrtsverletzung	13,8	946	12,5	699	19,8	247
Punktstände je Personengruppe im Bestand						
ohne Punkte	21,0	1 438	23,1	1 290	11,7	146
1 - 3 Punkte	55,2	3 786	51,8	2 893	70,5	880
4 - 7 Punkte	17,2	1 176	17,8	993	14,4	180
8 - 13 Punkte	4,8	326	5,2	291	2,7	34
14 und mehr	1,1	78	1,3	72	0,5	6
Personen insgesamt ³⁾						
insgesamt	100	6 858	100	5 589	100	1 248

1) Prozentanteile gemäß Stichprobe zum VZR-Bestand vom 31.12.1999

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

3) einschließlich Personen, deren Punktestand nicht mittels DV-Programm berechnet werden konnte (insgesamt 0,8 %)

KBA-Sündenregister - keine Datei harmloser Verkehrssünder!

Aktuelle Auswertungen über **männliche Fahrer** belegen, dass Personen mit **einer** Eintragung im Verkehrszentralregister bereits ein erhöhtes Risiko darstellen. Sie fallen vermehrt innerhalb nur eines Jahres mit einer weiteren Eintragung auf, und zwar aufgrund eines Verkehrsunfalls. Das Unfallrisiko erhöht sich bei diesem Personenkreis im Durchschnitt um 70 Prozent.

Handelt es sich bei der Eintragung speziell um

- das Fahren bei Fahruntüchtigkeit (Alkohol/Drogen) oder
- die Missachtung der Formalbestimmungen beim Gebrauch von Kraftfahrzeugen (Fahren ohne Fahrerlaubnis, fehlender Versicherungsschutz, fehlende Fahrzeugzulassung, technischer Zustand, unvorschriftsmäßige Beladung usw.),

steigt das Unfallrisiko sogar um 150 Prozent. Selbst bei einer ‚harmlosen‘ Regelmisachtung ohne Belästigung oder gar Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer liegt die Unfallwahrscheinlichkeit im darauf folgenden Jahr schon um 50 Prozent über der eines unvorbelasteten Fahrers.

Kraftfahrer mit **mehreren** Eintragungen stellen ein Unfallrisiko dar, das weit über dem Dreifachen unvorbelasteter Fahrer liegt (Tabelle 9).

Tabelle 9: Unfälle* in Abhängigkeit von der VZR-Vorbelastung bei männlichen Kraftfahrern¹

Vorbelastung mit Verkehrszuwerhandlungen:	Unfallhäufigkeit* pro 10 000 männliche Fahrerlaubnisinhaber pro Jahr	Relatives Risiko gegenüber männlichen Fahrerlaubnisinhabern ohne Vorbelastung in %
ohne Vorbelastung	86	-
eine	147	+ 70
aufgrund		
akuter Gefährdung/Schädigung	186	+ 116
Rücksichtslosigkeit	129	+ 50
Regelmissachtung	133	+ 54
Fahruntüchtigkeit	212	+ 146
Fahrzeugmissbrauch	223	+ 159
zwei	213	+ 147
drei	255	+ 196
vier	299	+ 247
fünf und mehr	290	+ 237

*) VZR-Eintragungen zu Verkehrsverstößen mit Unfallvermerk

Verkehrsauffälligkeit von Motorrad-, Pkw- und Lkw/Bus-Fahrern

Motorrad-, Pkw- und Lkw/Bus-Fahrer fallen am häufigsten mit **Geschwindigkeitsverstößen** auf (Grafik 1).

Im Vergleich zu Pkw-Fahrern (mit 3 234 Geschwindigkeitsverstößen je 1 Mrd. Pkw-km) zeigen Lkw-/Busfahrer (mit 1 078 Geschwindigkeitsverstößen je 1 Mrd. Lkw/Bus-km) aufgrund der geringeren Maximalgeschwindigkeit ihrer Fahrzeuge erheblich geringere Auffälligkeiten. Bei Motorradfahrern gibt vermutlich die geringere Ahndungswahrscheinlichkeit den Ausschlag für die verminderte Verkehrsauffälligkeit mit Geschwindigkeitsdelikten (1 126 Geschwindigkeitsverstöße je 1 Mrd. km). Pkw-Fahrer zeigen bei Verstößen gegen die **Vorfahrtsregelung** ebenfalls die höchste Verkehrsauffälligkeit. Bei **Abstandsdelikten** sind es die Lkw- und Busfahrer.

Motorradfahrer lassen sich mit automatisierten Überwachungsmethoden (Geschwindigkeit, Vorfahrt, Abstand) relativ schwer überführen. Dagegen fallen sie bei Fahrzeug- und Personenkontrollen häufiger auf

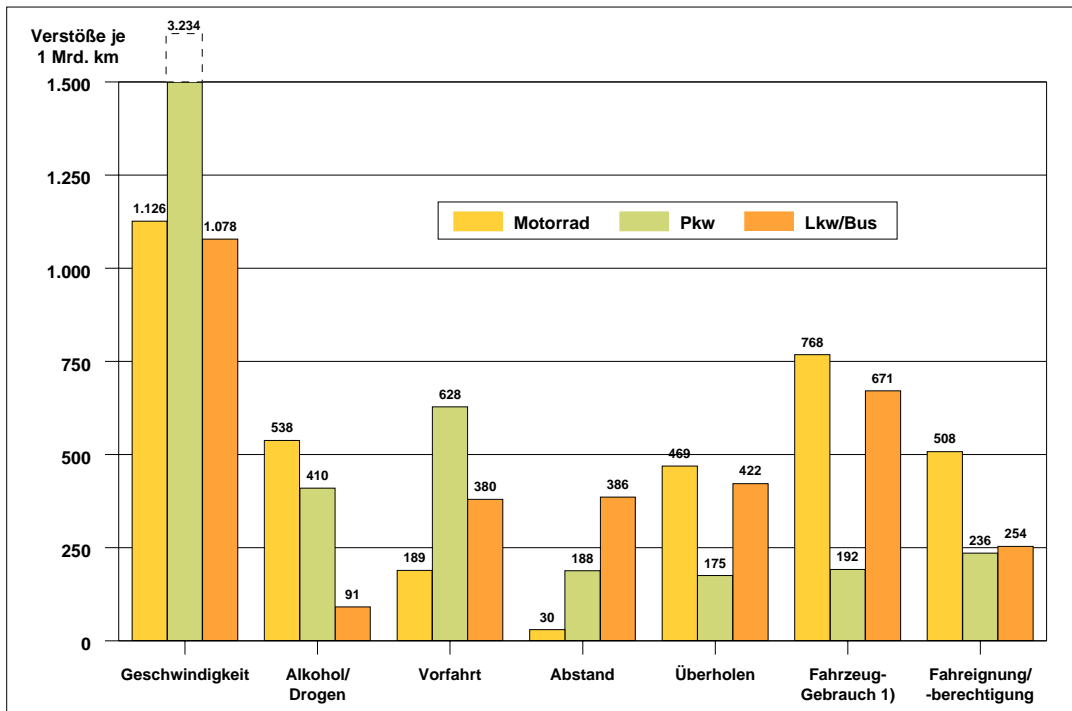
- mit Alkohol- und Drogendelikten
- bei der Missachtung der Formalbestimmungen beim Gebrauch des Fahrzeugs sowie
- mit fehlender Fahreignung/-berechtigung

als Pkw- und Lkw-/Busfahrer.

Vermutlich wird die Gruppe der Motorradfahrer - und hier handelt es sich vor allem um junge, männliche Fahrer - gerade deshalb so intensiv kontrolliert.

¹ (Studie: Das Verkehrszentralregister, ein Messinstrument zur Bestimmung der Kraftfahreignung – Konstrukt, teststatistische Gütekriterien von Dr. Franz-Dieter Schade, Referatsleiter im Kraftfahrt-Bundesamt – siehe www.kba.de – Presseservice – Schwerpunktthema)

Grafik 1: Verkehrsauffälligkeit von Motorrad-, Pkw- und Lkw/Busfahrern 1999 je 1 Mrd. km fahrzeugbezogener Fahrleistung



1) Missachtung der Formalbestimmungen beim Gebrauch von Kraftfahrzeugen (Versicherung, Zulassung, technischer Zustand, usw.)

Die VZR-Grundstatistik liefert umfangreiche Erkenntnisse zur Auffälligkeit von Straßenverkehrsteilnehmern. Aufgrund der noch überwiegend manuellen Registerführung und der dadurch erforderlichen Codierung stehen die VZR-Daten erst nach einer gewissen Zeit für die Auswertung zur Verfügung. Aktuelle Informationen zur Entwicklung der Verkehrsauffälligkeit, z.B. nach einer Gesetzesänderung, können dennoch durch die dem Verkehrszentralregister im automatisierten Verfahren gemeldeten Delikte gewonnen werden. Die eingegangenen Deliktmitteilungen werden dabei monatlich ausgewertet und hochgerechnet. Mit einem Anteil von rund 77 Prozent aller Deliktmitteilungen bildet der automatisierte Zugang hinreichend repräsentativ den Gesamtdeliktzugang im Verkehrszentralregister ab. Die nachfolgenden Abschnitte zu Alkoholverstößen, Unfallflucht sowie Raserdelikten basieren auf dieser 'Schnellauswertung'.

Harte Zeiten für Alkoholsünder

Ab 1. April 2001 gilt: Fahrten mit **0,5 Promille** Alkohol im Blut haben mindestens eine **Geldbuße von 500 Mark, ein Monat Fahrverbot und vier Punkte im Verkehrszentralregister** zur Folge (Tabelle 10).

Durch die Neufassung des Straßenverkehrsgesetzes wurden die Rechtsfolgen der bisherigen 0,8-Promille-Grenze ab 0,5 Promille angewandt; die bisherige 0,8-Promille-Grenze wurde ersatzlos gestrichen.

Nach wie vor unverändert gelten die Bestimmungen des Strafrechts für Fahrer, die infolge von Alkoholeinfluss nicht mehr in der Lage sind, ihr Fahrzeug sicher zu führen. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs liegt ab **1,1 Promille** – auch ohne weitere Beweisanzeichen wie Fahrfehler oder Unfall – Fahrunsicherheit vor. Sie wird mit einer Geldstrafe oder sogar mit einer Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr und mindestens 6 Monate Führerscheinentzug bestraft.

Die Fahrtüchtigkeit kann auch bereits durch relativ kleine Mengen Alkohol deutlich herabgesetzt werden. Eine strafrechtliche Ahndung ist deshalb ab **0,3 Promille** möglich, wenn durch zusätzliche Umstände (Fahrfehler, wie z. B. Schlangenlinienfahren, alkoholbedingte Verkehrsverstöße, Unfall) eine Einschränkung der Fahrsicherheit bewiesen wird.

Tabelle 10: Promille-Grenzwerte ab 1. April 2001

0,3 Promille mit Gefährdung *) Straftat 7 Punkte Relative Fahrtüchtigkeit	Nach den Erkenntnissen der medizinischen Wissenschaft treten schon bei 0,3 bis 0,4 Promille nachweisbare Ausfallerscheinungen auf, so dass bereits bei dieser Alkoholisierung in vielen Verkehrssituationen eine Gefährdung des Straßenverkehrs angenommen werden kann. Es reicht also, alkoholbedingt auffällig zu fahren, zu gefährden oder zu verletzen.		
0,5 Promille ohne Gefährdung Ordnungswidrigkeit § 24a (1) StVG	Punkte	Geldbuße	Fahrverbot
	Erstverstoß	4	500 Mark
	Folgeverstoß	4	1 000 Mark
	weiterer Verstoß	4	1 500 Mark
1,1 Promille *) Straftat 7 Punkte Absolute Fahrtüchtigkeit	Ob Anzeichen von Fahrsicherheit im Straßenverkehr oder nicht, ein Kraftfahrer ist mit einem Promillegrad von 1,1 nicht mehr in der Lage, sein Fahrzeug sicher im Straßenverkehr zu führen.		

*) in der Regel kommt es zur Fahrerlaubnisentziehung

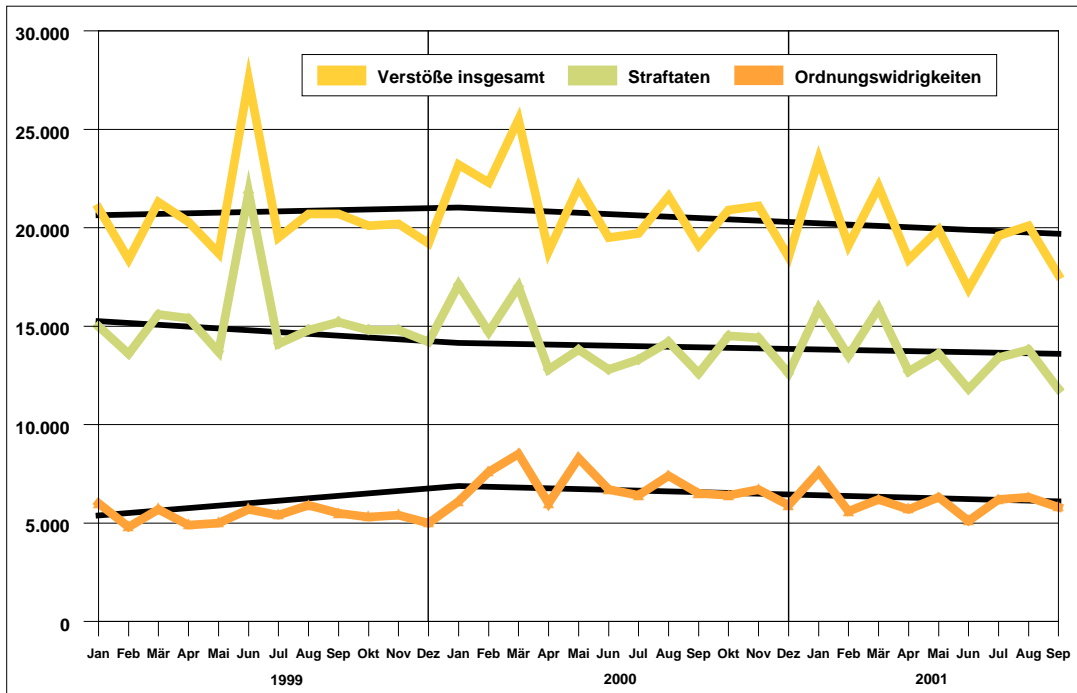
Alkohol - Straftaten nehmen ab – Ordnungswidrigkeiten zu

Die Zahl der Alkoholverstöße nahm im Zeitraum von 1999 bis 2001 kontinuierlich ab (Grafik 2). Während 1999 monatlich 20 600 Alkoholtaten (Straftaten und Ordnungswidrigkeiten) dem Verkehrszentralregister gemeldet wurden, waren es 2001 monatlich 19 700 Alkoholtaten (- 4,4 Prozent). Ursache für den Rückgang sind die rückläufigen **Alkoholstrafaten**. Die im Verkehrszentralregister im Jahr 1999 monatlich eingetragenen 15 200 Straftaten gingen im Jahr 2001 um 10,8 Prozent auf 13 600 zurück.

Dagegen stiegen die **Alkoholordnungswidrigkeiten**. Durchschnittlich wurden 1999 monatlich 5 400 Alkoholordnungswidrigkeiten registriert, 2001 waren es bereits 6 100. Dies entspricht einer Zunahme von 13,1 Prozent.

Die Auswirkungen der Gesetzesänderung zum 01.04.2001 über den Wegfall der 0,8-Promille-Regelung spiegeln sich derzeit in den VZR-Daten noch nicht wider, da vor allem die Mitteilungen der Gerichte mit erheblich zeitlichem Verzug im Register eingehen.

Grafik 2: Alkoholtaten Januar 1999 bis September 2001



Dunkle Jahreszeit fördert Fahrerflucht

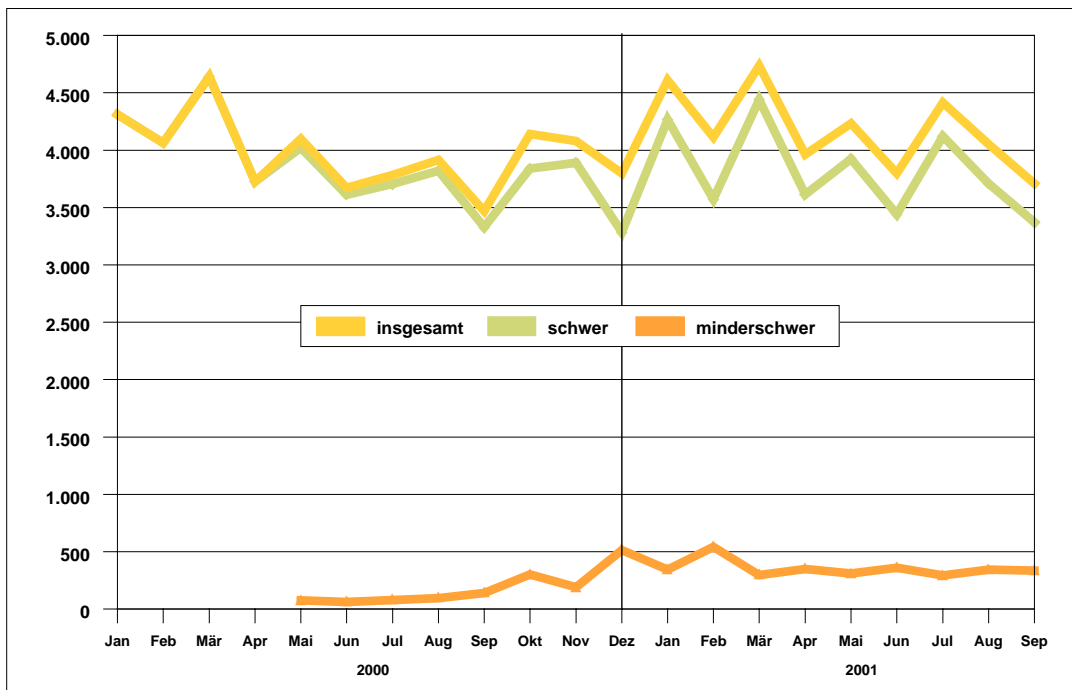
Punktregelung

Tatbestand Fahrerflucht	Punkte
Fahrerflucht bei tätiger Reue, wenn das Gericht die Strafe mildert oder von Strafe absieht (Unfall im ruhenden Verkehr, geringer Sachschaden, nachträgliche Meldung des Täters innerhalb von 24 Stunden)	5
Sonstige Fälle der Fahrerflucht	7

Seit Januar 2001 werden nahezu konstant **monatlich 350 Fahrerfluchten in minderschweren Fällen gemeldet**. Dieser Tatbestand wurde am 01.04.2000 eingeführt. Liegt ein Unfall mit geringem Sachschaden im ruhenden Verkehr vor und meldet sich der Täter nachträglich innerhalb von 24 Stunden, kann das Gericht die Strafe mildern oder auch ganz von einer Strafe absehen. Der Täter erhält dann lediglich 5 Punkte.

Schwere Fahrerfluchten, die im Register mit 7 Punkten sanktioniert werden, nahmen seit Januar 2001 durch die Meldung minderschwerer Fälle ab. Auffällig ist die Risikobereitschaft in der dunklen Jahreszeit, Fahrerflucht zu begehen. Die Grafik 3 zeigt die Entwicklung dieser Tatbestände.

Grafik 3: Fahrerflucht Januar 2000 bis September 2001



Keine nachhaltige Abnahme der Raserdelikte

Zum 1. Mai 2000 erhöhten sich deutlich die Bußgelder und die Dauer des Fahrverbots für extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen. **Höhere Bußgelder und längere Fahrverbote** gelten seitdem für Geschwindigkeitsüberschreitungen mit **Pkw und Motorrädern von mehr als 50 km/h** sowie mit **Lkw, Bussen und Pkw mit Anhänger von mehr als 40 km/h**.

Für Auto- und Motorradraser sind Überschreitungen teuer:

- über 60 km/h: **innerorts** 300 Euro/600 Mark und **außerorts** 275 Euro/550 Mark (bisher 450/400 Mark)
- über 70 km/h: **innerorts** 425 Euro/850 Mark und **außerorts** 375 Euro/750 Mark außerorts (bisher 450/400 Mark).

In den Jahren 1999 bis 2001 wurden dem Verkehrszentralregister durchschnittlich monatlich **192 000 Ordnungswidrigkeiten aufgrund von Geschwindigkeitsüberschreitungen** gemeldet. Etwa **4 400** davon können als **Raserdelikte** bezeichnet werden. Dies entspricht einem Anteil von 2,3 Prozent.

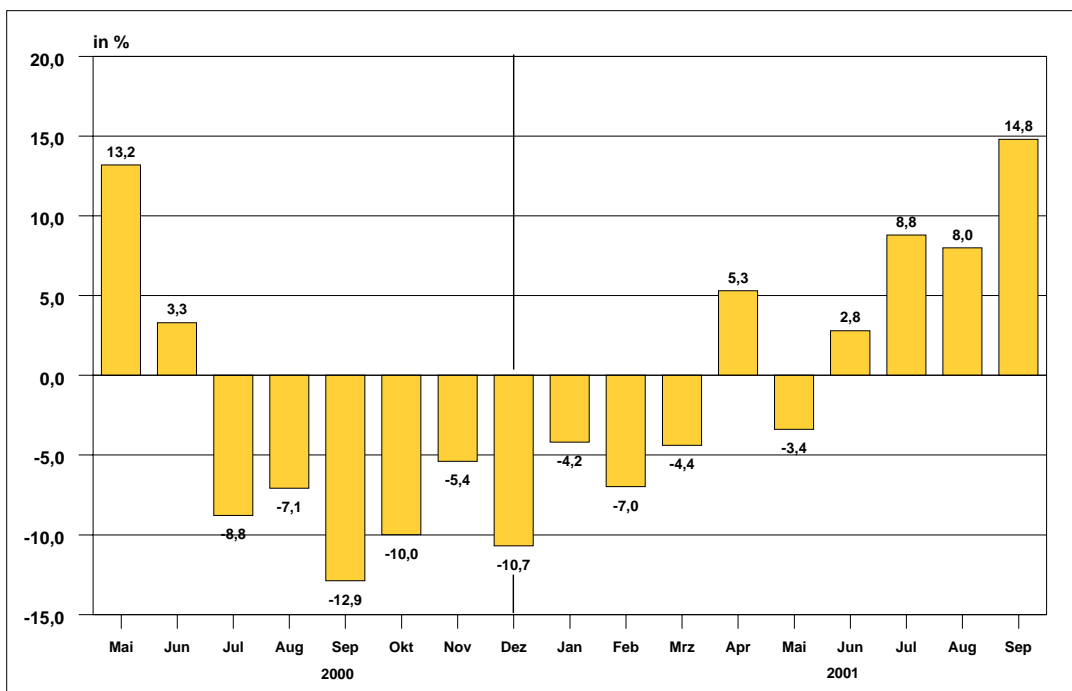
Der Anteil der Raserdelikte nahm nach der Gesetzesänderung deutlich ab (Tabelle 11 und Grafik 4). Dieser Präventiveffekt nivellierte sich wieder durch den steigenden Anteil der Raserdelikte ab Juli 2001. Im Vergleich zum jeweiligen Vorjahresmonat wurden sowohl im August als auch im September 2001 anteilig wieder mehr Raserdelikte im Verkehrszentralregister eingetragen.

Die kurze 'Lebensdauer' des Präventiveffekts bei Sanktionsverschärfungen oder bei Verkehrsüberwachungsmaßnahmen ist ein weithin bekanntes Phänomen in der Verkehrssicherheitsarbeit.

Tabelle 11: Raserdelikte Mai 2000 bis September 2001

Monat/Jahr	Anteil der Raserdelikte in %	Veränderung gegenüber entsprechendem Monat des vorangegangenen Jahres in %
Mai 2000	2,4	+ 13,2
Juni 2000	2,3	+ 3,3
Juli 2000	2,3	- 8,8
August 2000	2,3	- 7,1
September 2000	2,0	- 12,9
Oktober 2000	2,2	- 10,0
November 2000	2,1	- 5,4
Dezember 2000	2,1	- 10,7
Januar 2001	2,2	- 4,2
Februar 2001	2,2	- 7,0
März 2001	2,2	- 4,4
April 2001	2,3	+ 5,3
Mai 2001	2,3	- 3,4
Juni 2001	2,4	+ 2,8
Juli 2001	2,5	+ 8,8
August 2001	2,5	+ 8,0
September 2001	2,4	+ 14,8

Grafik 4: Raserdelikte ab Mai 2000 im Vergleich zum entsprechenden Monat des Vorjahres

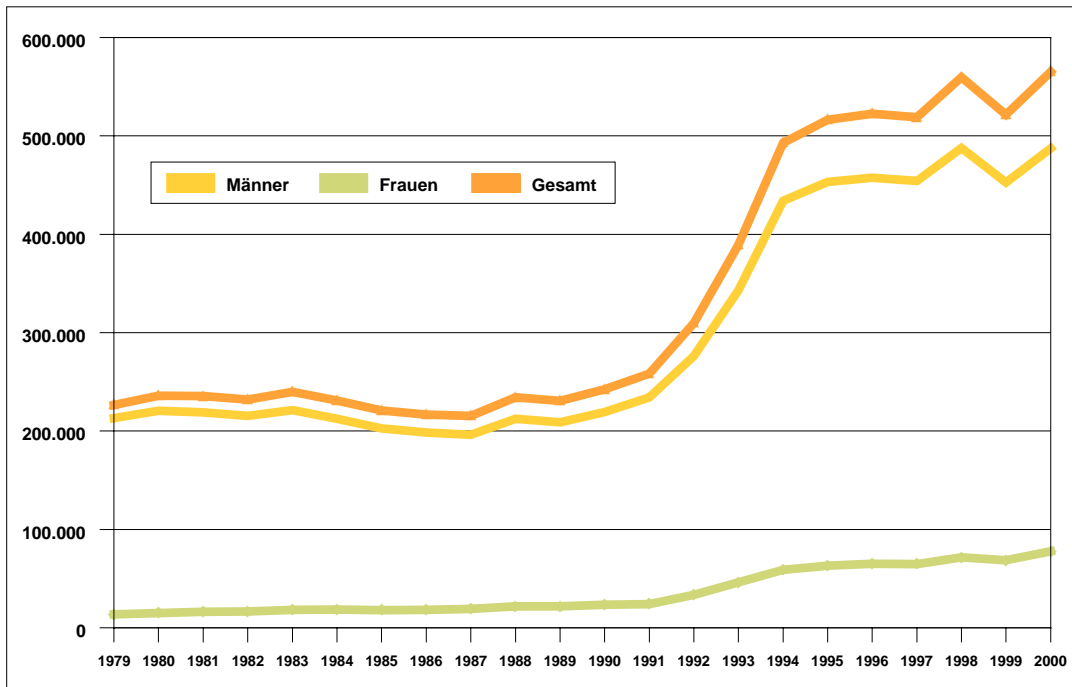


Frauen auf Aufholjagd

Seit 1979 nahmen die Entziehungen und Fahrverbote um 153 Prozent von rund **227 000** auf **565 000** zu (Grafik 5). Der steile Anstieg zwischen 1991 und 1994 ist zum einen auf die Wiedervereinigung zurückzuführen, zum anderen auf die Änderung der Rechtsprechung, die Rotlicht-Verstöße und Geschwindigkeitsdelikte zunehmend auch mit Fahrverboten ahndete.

Frauen spielen bei der Sanktionierung durch Fahrerlaubnismaßnahmen eine immer größere Rolle. 1979 betrug ihr Anteil an den Fahrerlaubnismaßnahmen 6,0 Prozent (13 600) und 1990 noch 9,6 Prozent (23 400). Im Jahr 2000 liegt der Anteil der gegen Frauen ausgesprochenen Fahrerlaubnismaßnahmen bereits bei 13,8 Prozent (77 800).

Grafik 5: Fahrerlaubnismaßnahmen (Entziehungen und Fahrverbote) 1979 - 2000, nach Geschlecht



Punkte-Rabatt kommt an

Seit 01.01.1999 können im Verkehrszentralregister eingetragene Personen ihren Punktestand reduzieren. Erste Hochrechnungen ergaben, dass im Zeitraum August 2000 bis Juli 2001 rund **9 200 Bescheinigungen** über die **freiwillige** Teilnahme an einem Aufbauseminar oder an einer verkehrspsychologischen Beratung dem Register gemeldet wurden. Sie reduzierten den Punktestand um 2 oder 4 Punkte.

Rund **25 000 Personen** überschritten im Jahr 2000 die 14-Punkte-Schwelle. Sie lösten zum einen den Pflichtbesuch an einem Aufbauseminar aus, zum anderen die Verwarnung mit dem Hinweis, freiwillig an einer verkehrspsychologischen Beratung teilnehmen zu können. **1 600 Personen** wurde die Fahrerlaubnis entzogen, da sie der Verpflichtung zur Teilnahme an diesem Seminar nicht nachkamen.

Tabelle 12: Punktsystem/Bonussystem

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

Fahrerlaubnisregister

11 Millionen Personen mit EU-Führerschein erfasst

Ende 2001 werden ca. 11 Mio. Personen mit ihrer EU-Fahrerlaubnis im Zentralen Fahrerlaubnisregister gespeichert sein. Damit hat sich der Bestand in diesem Jahr um weitere 4,5 Mio. Personen erhöht. Der Umtausch eines alten Führerscheins ist freiwillig. Es ist noch nicht absehbar, wann alle schätzungsweise 49 Mio. deutschen Führerscheininhaber zentral erfasst sein werden.



Umtauschbereitschaft sinkt

Die Bundesdruckerei Berlin als zentraler Hersteller produzierte im Startjahr 1999 **4,3 Mio.** EU-Führerscheine. Im darauf folgenden Jahr waren es bereits **5,2 Mio.** Die Bereitschaft zum Tausch der alten Führerscheine gegen die neuen Dokumente im Scheckkartenformat ließ seit Mitte 2001 nach. Im Jahr 2001 werden knapp **5 Mio.** EU-Führerscheine an die 650 örtlichen Fahrerlaubnisbehörden ausgeliefert.

Aus der amtlichen Kraftfahrzeugstatistik des KBA

Fahrzeugbestand wächst

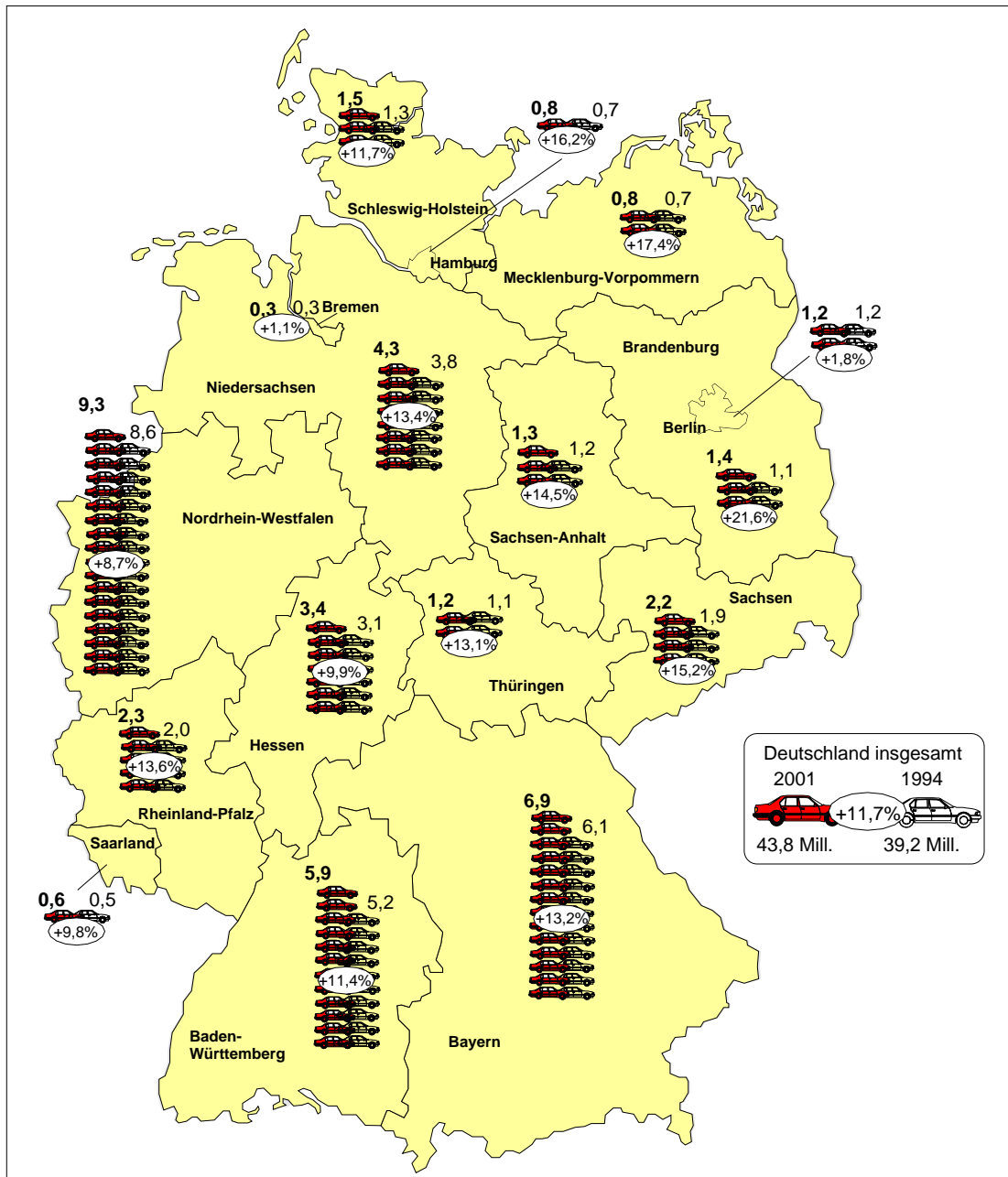
Ende des Jahres 2001 werden in Deutschland ca. **53,3 Mio. Kraftfahrzeuge** (Vorjahr: *52,5 Mio.*) und **5,1 Mio. Kraftfahrzeuganhänger** (Vorjahr: *5,0 Mio.*) mit amtlichem Kennzeichen sowie **1,5 Mio. Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen** (Vorjahr: *1,6 Mio.*) zugelassen sein. 44,3 Mio. Personenkraftwagen werden einen Anteil von 83 Prozent am Gesamtbestand ausmachen (Vorjahr: *43,8 Mio./83,4 Prozent*).

Pkw-Anstieg in den Bundesländern

Die Pkw-Zuwachsrate in den neuen Bundesländern überschreitet die des Bundesdurchschnitts; er liegt bei + 11,7 Prozent (Grafik 6). Dies ergab ein Vergleich des Pkw-Bestandes der Jahre 1994 und 2001.

Die Umkennzeichnungsfrist für Fahrzeuge mit DDR-Kennzeichen lief am 31.12.1993 aus. Erst mit Beginn des Jahres 1994 konnte das Kraftfahrt-Bundesamt den Echt-Bestand an Kraftfahrzeugen der neuen Bundesländer ermitteln.

Grafik 6: Pkw-Bestand und Zuwachsraten in Deutschland nach Bundesländern (1994 bis 2001)

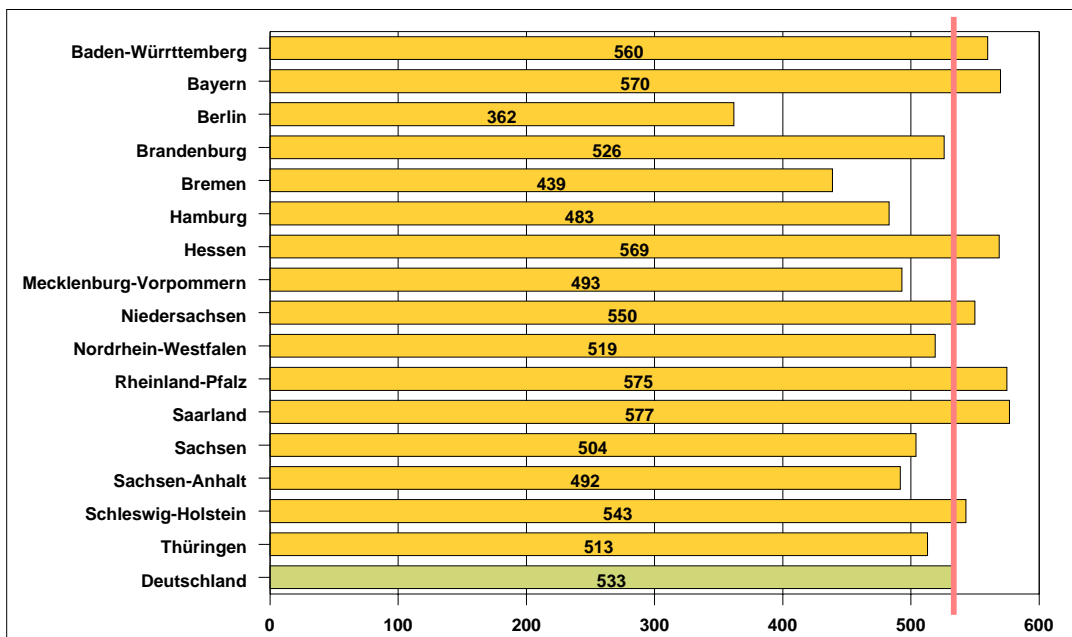


Im Bundesland **Brandenburg** ist die Zuwachsrate des Pkw-Bestandes mit 21,6 Prozent nahezu doppelt so hoch als der Bundesdurchschnitt. Der mit 16,2 Prozent überdurchschnittliche Anstieg in **Hamburg** wurde zum Teil durch die Verlagerung eines namhaften Autovermieters aus dem Hamburger Umfeld in die Stadt beeinflusst. In **Bayern** nahm der Pkw-Anstieg um 13,2 Prozent zu. Der Anstieg in **Schleswig-Holstein** entspricht genau dem Bundesdurchschnitt. In **Baden-Württemberg** erhöhte sich der Bestand um 11,4 Prozent. Die Zuwachsrate in **Berlin** liegt bei 1,8 Prozent. Im Stadtstaat **Bremen** fällt der Zuwachs von 1,1 Prozent minimal aus.

Pkw-Dichte erreicht neuen Höchststand

Der Motorisierungsgrad in Deutschland ist mit durchschnittlich **533 Pkw auf 1 000 Einwohner** so hoch wie nie. Spitzenreiter sind die Autostädte Wolfsburg mit 676 und Ingolstadt mit 712 sowie der Landkreis Groß-Gerau (Rüsselsheim) mit 629 Fahrzeugen auf 1 000 Einwohner. Auffällige *Speckgürtelwerte* wurden im Hochtaunuskreis mit 633, im Landkreis München und im Hohenlohekreis mit jeweils 646 festgestellt. In Starnberg sind 619 und in Harburg 617 Pkw auf 1 000 Einwohner zugelassen. Am Ende der Motorisierungsskala liegen Leipzig mit 381 Pkw und Halle/Saale mit 386 Pkw auf 1 000 Einwohner. Sie liegen damit weit unter dem Durchschnittswert ihres jeweiligen Bundeslandes (Sachsen 504 Pkw und Sachsen-Anhalt 492 Pkw auf 1 000 Einwohner (Grafik 7)).

Grafik 7: Fahrzeugdichte nach Bundesländern (Stand: Januar 2001)



Über 40 Millionen Pkw in Privatbesitz

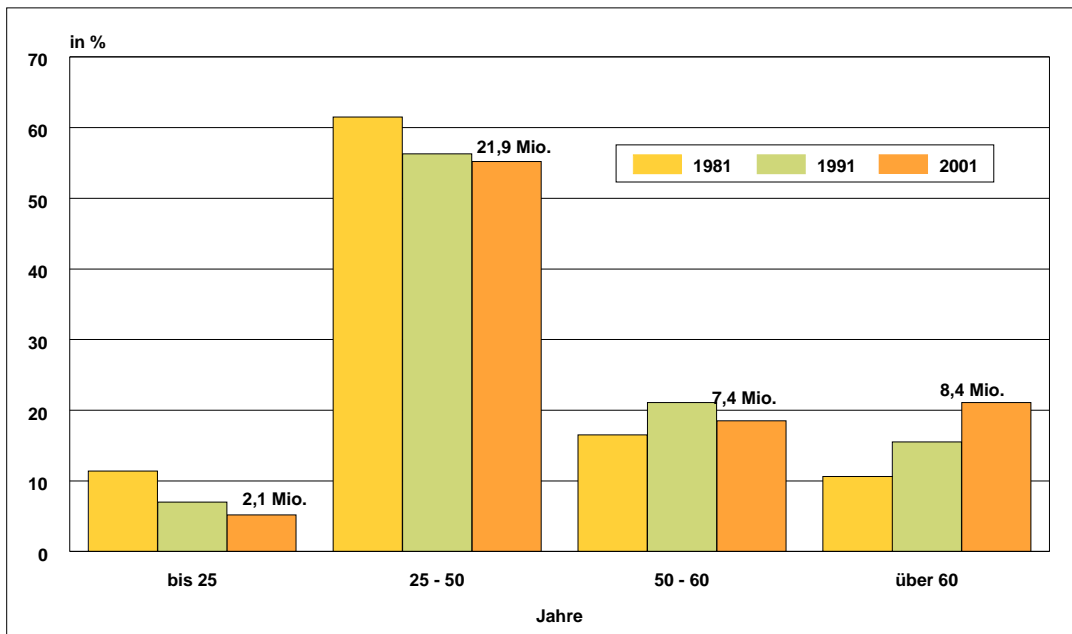
Der Anteil privater Pkw-Halter hat sich in den vergangenen 20 Jahren permanent erhöht. 1981 entfielen auf „Arbeitnehmer und Nichterwerbspersonen“ 82,5 Prozent der insgesamt zugelassenen 23,7 Mio. Pkw. Zehn Jahre später waren es mit 85,1 Prozent bereits 32,1 Mio. Pkw. Im Jahr 2001 befinden sich mit 44,3 Mio. fast 90 Prozent aller gemeldeten Pkw in Privatbesitz.

Mobile Senioren

Viele Senioren stehen aktiv im Leben und genießen ihre Mobilität. Im Vergleich zu den Jüngeren verhalten sie sich oft vorbildlicher. Sie verfügen über reichlich Erfahrungen und sind seltener im **Verkehrszentralregister** eingetragen als jüngere Autofahrer.

Vor 20 Jahren waren die über 60-jährigen Pkw-Halter im **Fahrzeugregister** noch lediglich mit 10,6 Prozent vertreten. Heute hat sich ihr Anteil auf 21,1 Prozent verdoppelt, während der Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung in diesem Zeitraum von lediglich 19,6 Prozent um rund 3 Prozent auf 23,0 Prozent gestiegen ist. Derzeit sind 8,4 Mio. Senioren als Pkw-Halter registriert (Grafik 8).

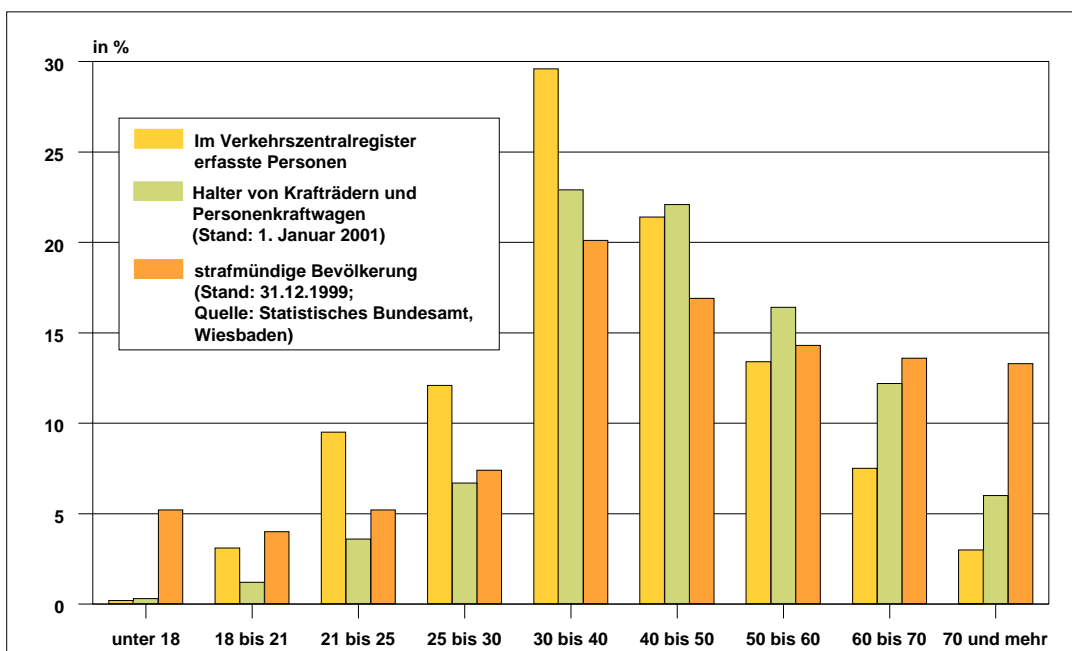
Grafik 8: Pkw-Bestand nach Altersgruppen der Halter



Die Altersgruppe der 50- bis 60-jährigen stieg von 16,5 Prozent auf 18,5 Prozent (7,4 Mio. Pkw-Halter) unwesentlich. Im Bereich der 25- bis 50-jährigen wurde ein Rückgang von 61,5 Prozent auf 55,2 Prozent festgestellt (21,9 Mio. Pkw-Halter). Der Anteil der bis 25-jährigen Autohalter verringerte sich seit 1981 von 11,4 Prozent auf 5,2 Prozent. Er ging damit von 2,4 Mio. auf 2,1 Mio. zurück.

Von 6,8 Mio. im **Verkehrszentralregister** eingetragenen Personen entfielen 644 000 auf die Altersgruppe 60 Jahre und mehr (Zählung: 31.12.1999). Dies entsprach einem Anteil von 9,5 Prozent. Ältere Personen sind also bezogen auf ihren Anteil unter den Pkw-Haltern mit 21,1 Prozent im Verkehrszentralregister deutlich unterrepräsentiert (Grafik 9).

Grafik 9: Erfasste Personen im Verkehrszentralregister nach Lebensalter in Prozent – im Vergleich zur Altersstruktur der Kfz-Halter und der strafmündigen Bevölkerung – Stand: 1. Halbjahr 2001



Frauen holen auf. Vor 20 Jahren wurde jedes 6. Auto von einer Frau gefahren. Das waren 4,1 Mio. von 23,7 Mio. gemeldeten Pkw. Ihre Präsenz hat sich auf 29 Prozent erhöht. Heute sind 12,5 Mio. Frauen Halterin eines Autos.

72 000 Historienkennzeichen

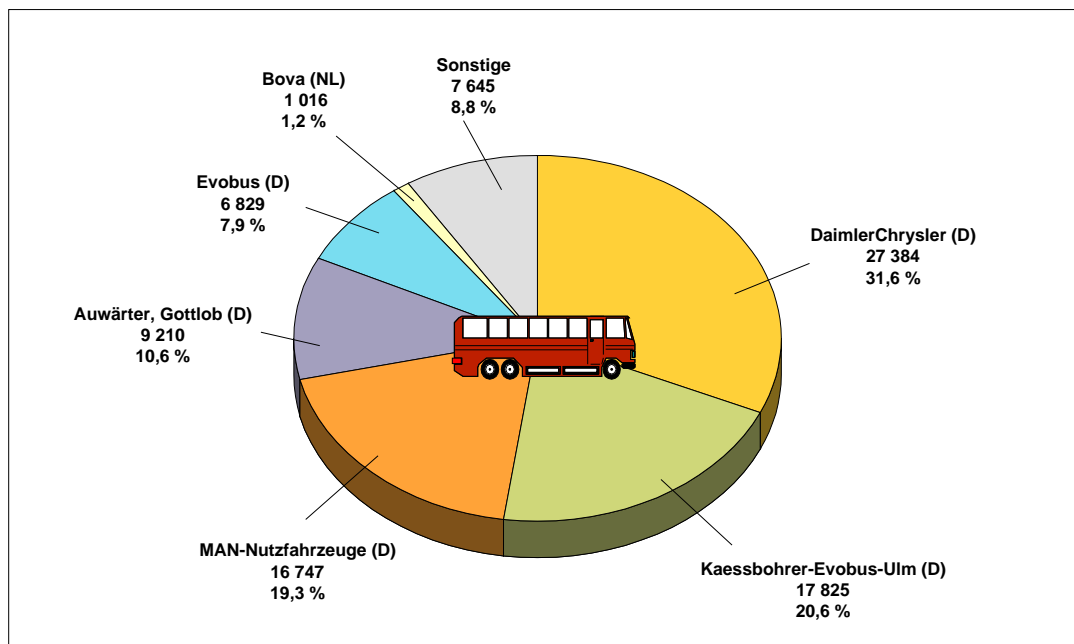
Seit 1997 erhalten Oldtimer-Liebhaber, die sich für das Historienkennzeichen entscheiden, steuerliche Vergünstigungen. Neben dem Mindestalter von 30 Jahren setzt die Zuteilung des Oldtimerkennzeichens voraus, dass der Einsatz des Fahrzeugs in erster Linie der Pflege des technischen Kulturguts dient. Vor der Ausgabe des Kennzeichens findet deshalb eine Eingangsuntersuchung bei der zuständigen Fahrzeugprüfstelle (TÜV bzw. DEKRA) statt, die gleichzeitig als Hauptuntersuchung gilt. Hier spielen im wesentlichen Kriterien, wie der gute Pflege- und Erhaltungszustand und eine an den Originalzustand angelehnte Fahrzeugausrüstung eine Rolle.

Immer mehr Fahrzeughalter, die diese Bedingungen erfüllen, entscheiden sich für diese Kennzeichnung. Heute liegt die Zahl bei über 72 000 Fahrzeugen. In der Mehrzahl entschieden sich 66 500 Pkw-Halter für diese Form der Kennzeichen. Damit liegt ihr Anteil bei 93 Prozent. 1 830 zweirädrige Oldies bringen es auf 2,5 Prozent und 69 Kraftomnibusse auf 0,1 Prozent.

Die Altersgruppe der 30 bis 39 Jahre alten Fahrzeuge ist am dominantesten. Ihr Anteil liegt mit 43 800 Fahrzeugen bei 61 Prozent. Die über 60 Jahre alten Oldtimer bringen es mit 3 610 Fahrzeugen auf einen Anteil von 5 Prozent.

Im Jahr der Einführung entschieden sich 13 500 Halter für dieses Kennzeichen.

Grafik 10: Bestand aller registrierten Kraftomnibusse einschl. Obusse am 1. Januar 2001



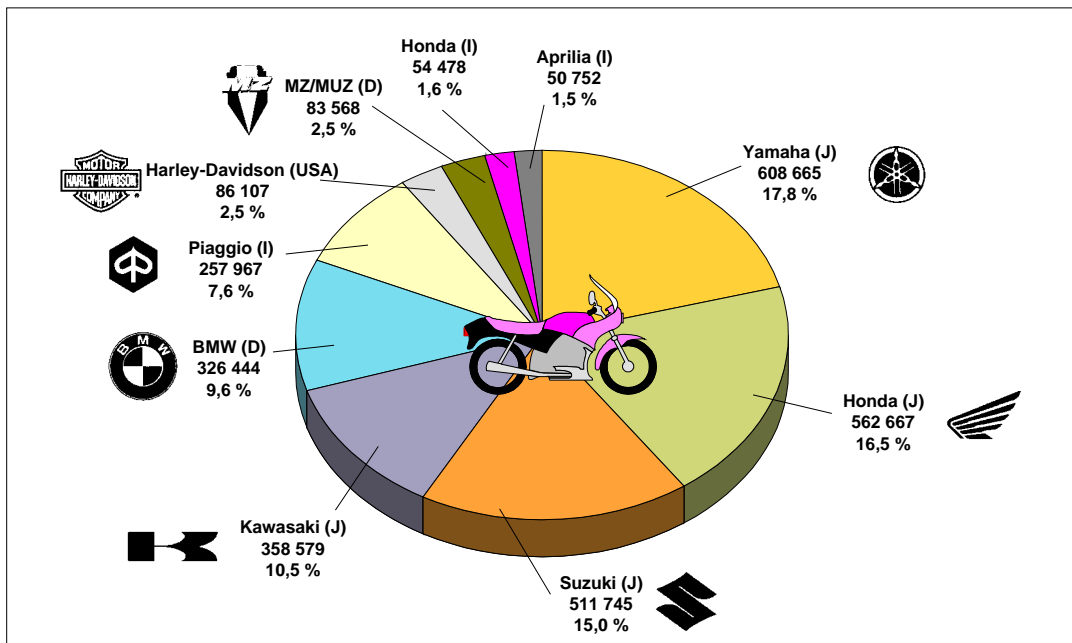
900 000 Saisonkennzeichen

Fahrzeuge, die nicht ganzjährig genutzt werden, können ebenfalls seit 1997 mit einem Saisonkennzeichen ausgestattet werden. Auch diese Fahrzeugkennzeichnung steigt zunehmend. Heute sind 900 000 Fahrzeuge mit dieser Form der saisonalen Zulassung registriert.

Den größten Anteil machen 526 000 Krafträder mit 58,5 Prozent aus, gefolgt von 264 000 Pkw mit 29,4 Prozent und 43 000 Wohnmobilen mit 4,6 Prozent.

Im Jahr der Einführung entschieden sich 273 000 Halter für die saisonale Zulassung.

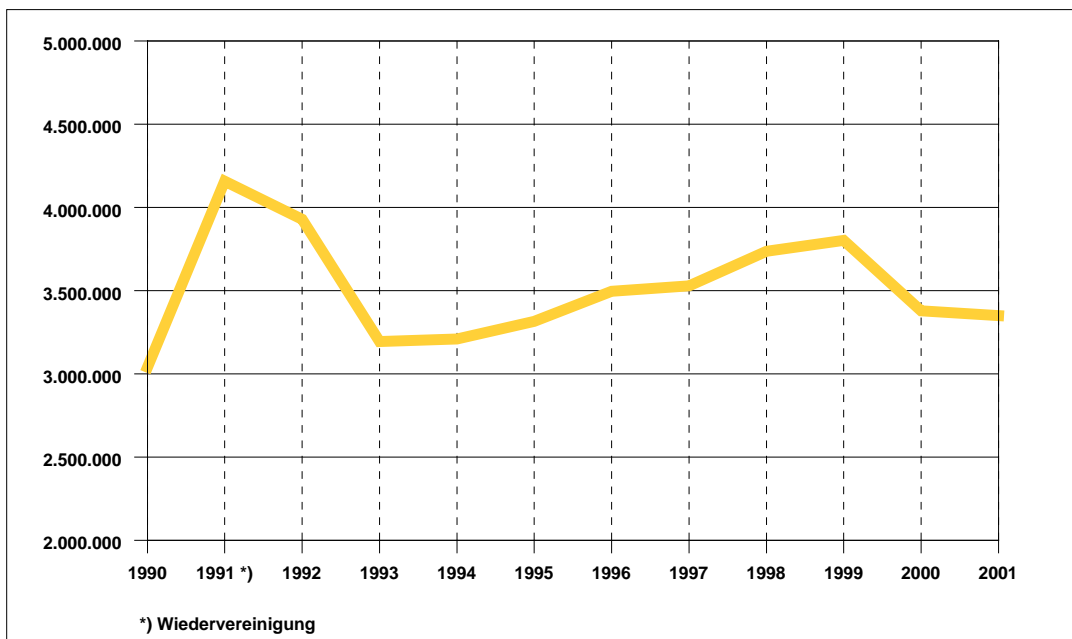
Grafik 11: Marktanteil der Hersteller am Bestand aller Krafträder mit amtlichen Kennzeichen am 1. Januar 2001



Pkw-Neuzulassungen im Jahr 2001

Die amtlichen Erhebungen bestätigen das verhaltene Kaufinteresse nicht nur bei Pkw. Das Kraftfahrt-Bundesamt prognostiziert für das Jahr 2001 **3,35 Mio. fabrikneue Pkw**. Das entspräche einem Rückgang um ca. 1 Prozent gegenüber dem Vorjahr (*Vorjahr: 3,38 Mio.*). Damit gehen die Neuzulassungen auf das Zulassungsniveau von 1995 zurück (Grafik: 12).

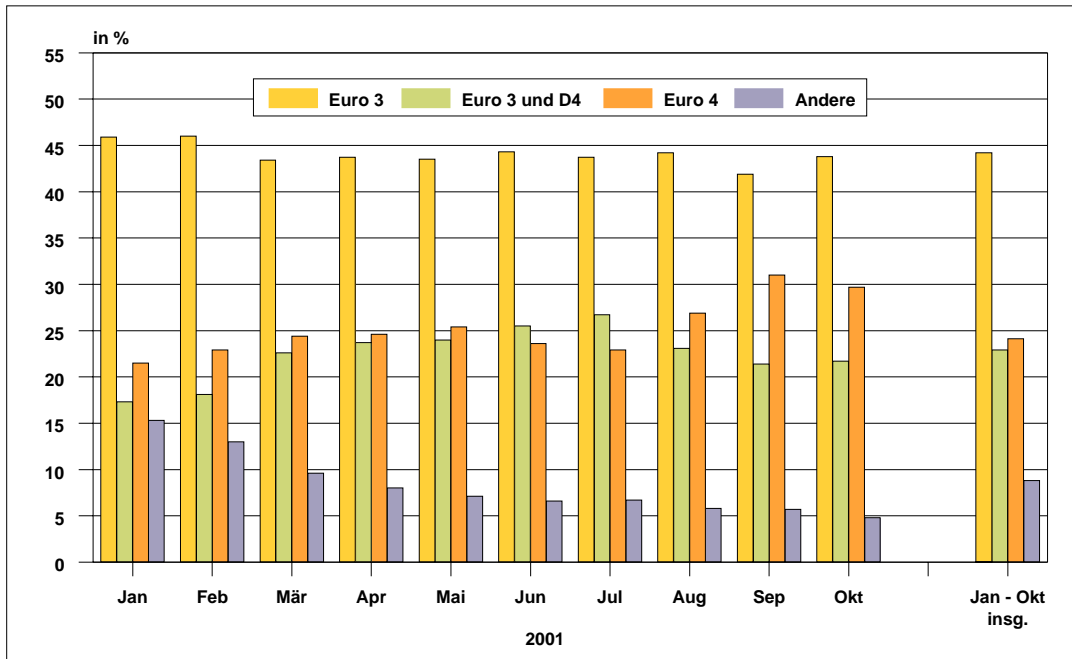
Grafik 12: Pkw-Neuzulassungen 1990 bis 2001



Mehr als 90 Prozent saubere Autos

Fast 95 Prozent aller registrierten 43,8 Mio. Pkw sind schadstoffreduziert (Stand: Januar 2001). Die Neuzulassungen setzen diesen Trend fort. (Grafik 13). Mit 1,5 Mio. Neuzulassungen im Jahr 2001 macht die Euro 3-Gruppe bereits 45 Prozent aus. 830 000 Pkw der Euro 4-Gruppe (*Vorjahr: 265 450*) lassen ebenfalls einen Anstieg erkennen.

Grafik 13: Neuzulassungen von Personenkraftwagen nach Abgasgruppen



Die Nummer 1 nach Segmenten

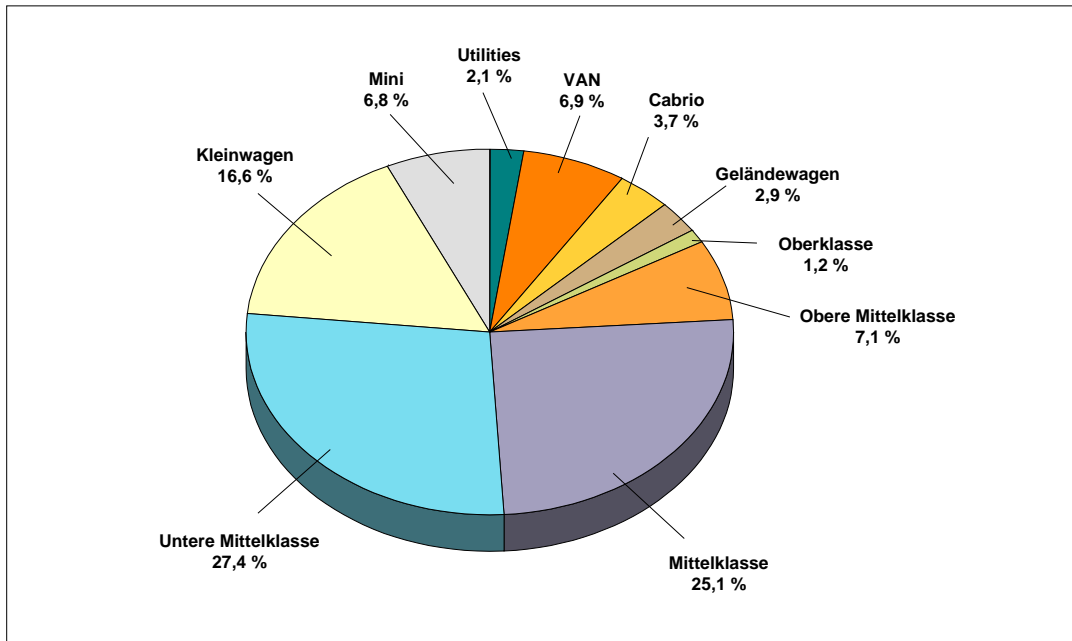
Autos der *Unteren Mittelklasse* bildeten mit einem Anteil von 27,4 Prozent das stärkste Segment. Der VW Golf (IV) lag mit 238 426 Zulassungen an erster Stelle. Innerhalb des Segmentes *Oberklasse* übernahm die Mercedes S-Klasse mit 16 027 Zulassungen den Löwenanteil von 48,8 Prozent (Tabelle 13).

Tabelle 13: Fabrikneue Zulassungen nach Segmenten (Januar bis Oktober 2001)^{*)}

Segment	Anteil an den Neuzulassungen in %	Die Nummer 1	Anzahl der Neuzulassungen	Anteil innerhalb der Segmentgruppe in %
Mini	6,8	VW Lupo	37 124	19,3
Kleinwagen	16,6	Opel Corsa	88 151	18,7
Untere Mittelklasse	27,4	VW Golf (IV)	238 426	30,6
Mittelklasse	25,1	Mercedes C-Klasse	134 377	18,9
Obere Mittelklasse	7,1	Mercedes E-Klasse	59 593	29,7
Oberklasse	1,2	Mercedes S-Klasse	16 027	48,8
Geländewagen	2,9	Mercedes ML-Klasse	13 815	16,7
Cabrio	3,7	Mercedes SLK	14 483	14,0
VAN	6,9	Opel Zafira	47 913	24,5
Utilities	2,1	VW Transporter Caravelle	28 501	48,4
Insgesamt	100,0		2 838 302	

^{*)} Mit einem Jahresabonnement erhalten Sie monatlich die komplette Auswertung via Fax, Mail oder Post. Zu beziehen unter der Rufnummer (04 61) 3 16-17 98.

Grafik 14: Anteil der Neuzulassungen nach Segmenten (Januar bis Oktober 2001)



Treibende Kräfte

Der Ottomotor feiert in diesem Jahr sein 125jähriges Jubiläum. Ohne ihn wäre die Motorisierung so nicht denkbar gewesen. Heute konkurrieren Benzin- und Diesel um die Gunst der Käufer. Der Diesel hat in den letzten Jahren stark aufgeholt (Tabelle 14). Für das Jahr 2001 rechnet das Kraftfahrt-Bundesamt mit 1,1 Mio. Pkw-Neuzulassungen mit Dieselantrieb. Damit liegt der Anteil bereits bei 33 Prozent (*Vorjahr: 1,0 Mio./30,4 Prozent*).

Tabelle 14: Bestand an Personenkraftwagen nach Antriebsarten 1990 bis 2000

Jahr (1.7. eines Jahres)	Insgesamt	darunter Ottomotor	Anteil in %	darunter Dieselmotor	Anteil in %
1990	30 684 811	26 545 742	86,5	4 122 435	13,4
1991	31 321 733	27 560 986	86,5	4 249 838	13,6
1992	36 420 408	31 303 153	86,9	4 723 470	13,1
1993	38 772 493	33 678 011	86,9	5 079 862	13,1
1994	39 765 402	34 393 938	86,5	5 358 080	13,5
1995	40 404 294	34 847 579	86,2	5 544 551	13,7
1996	40 987 547	35 345 767	86,2	5 630 554	13,7
1997	41 371 992	35 774 937	86,5	5 586 501	13,5
1998	41 673 787	36 176 483	86,8	5 486 960	13,2
1999	42 323 672	36 663 007	86,6	5 632 978	13,3
2000	42 839 906	36 868 006	86,1	5 960 676	13,9
2001 *)	43 772 260	37 407 542	85,5	6 357 355	14,5

*) Ab 2001 Bestandszählung jeweils zum 01.01. eines Jahres.

Pkw-Halterwechsel und -löschungen sinken

Die rückläufigen Neuzulassungen wirken sich auf den Gebrauchtwagenhandel aus. Für das Jahr 2001 wird mit einem Rückgang auf **7,3 Mio. Kfz-Halterwechsel** gerechnet. (Vorjahr: 7,4 Mio.).

Die seit dem 1. Juli 2000 geltende Modifizierung der Stilllegungsfrist von bisher 12 auf 18 Monate und der damit verbundene Wegfall von Stilllegungsverlängerungen nahm auf die Pkw-Löschungen Einfluss. Das Kraftfahrt-Bundesamt rechnet zum Ende des Jahres 2001 mit **2,6 Mio. Pkw-Löschungen**. Dieser Wert entspricht dem Vorjahresergebnis.

Güterkraftverkehr

Das Zentrale Fahrzeugregister ist Grundlage für die statistische Erhebung des von deutschen Lastkraftfahrzeugen durchgeführten Güterverkehrs. Einbezogen in die Erhebung sind Lastkraftwagen (mit mehr als 3,5 t Nutzlast) und Sattelzugmaschinen. Insgesamt belief sich der Bestand dieser Lastkraftfahrzeuge zum 1. Januar 2001 auf **577 000**. Hinzu kommen ca. 850 000 Anhänger zur Lastenbeförderung, die mit diesen Kraftfahrzeugen eingesetzt werden können. Die Tabelle 15 verdeutlicht, wie sich die Lastkraftfahrzeuge auf die einzelnen Aufbauarten verteilen.

Tabelle 15: Bestand an Lastkraftfahrzeugen am 1. Januar 2001

Fahrzeug- und Aufbauart	Kraftfahrzeuge
Lkw > 3,5 t Nutzlast	405 813
mit Normalaufbau	269 695
davon mit	
Plattform	4 536
Offener Kasten	204 520
Geschlossener Kasten	60 639
darunter mit Kippaufbau	109 567
mit Spezialaufbau	136 118
davon	
Tankwagen	14 276
Silofahrzeug	2 100
Viehtransportwagen	3 329
Langmaterialfahrzeuge	1 555
Transporter	97 662
Betontransport- und Liefermischer	12 090
Sonstige	5 106
Sattelzugmaschinen	171 124
Insgesamt	576 937

Welche Beförderungsleistung von diesen Kraftfahrzeugen und den von ihnen gezogenen Anhängern erbracht wird, ergibt die Befragung der Halter zum Einsatz ihrer Fahrzeuge. Sie wird seit Berichtsjahr 1995 gemeinsam vom Kraftfahrt-Bundesamt und dem Bundesamt für Güterverkehr durchgeführt. Die Datenerhebung erfolgt sowohl aufgrund nationaler als auch EU-rechtlicher Bestimmungen.

EU-weite Erhebungen zum Güterkraftverkehr

Nach EG-Verordnung ist Deutschland - ebenso wie die übrigen EU-Mitgliedstaaten - verpflichtet, seit 1999 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. So kann etwa verlässlich ermittelt werden, wie hoch der Anteil deutscher Fahrzeuge im bilateralen Gütertransport in der EU ist (Tabelle 16).

Im bilateralen EU-Güterkraftverkehr mit deutschen Fahrzeugen und Fahrzeugen des jeweiligen Be- bzw. Entladelandes zeigen Daten aus dem Jahr 2000 zum Beispiel, dass die durch niederländische Fahrzeuge transportierte Gütermenge der dreifachen Tonnage der durch deutsche Fahrzeuge beförderten entspricht. Dagegen befördern beim Gütertransport zwischen Frankreich und Deutschland die Fahrzeuge beider Länder eine etwa gleich hohe Tonnage.

Tabelle 16: Bilateraler Güterkraftverkehr mit deutschen Fahrzeugen und Fahrzeugen des jeweiligen Be- bzw. Entladelandes

Be- bzw. Entladeland	Versand von Deutschland nach Entladeland		Empfang in Deutschland aus Beladeland	
	Beförderte Gütermenge	Anteil der durch dtsh. Lkz beförderten Gütermenge	Beförderte Gütermenge	Anteil der durch dtsh. Lkz beförderten Gütermenge
	in 1000 t	in %	in 1000 t	in %
Niederlande	31 988	25	31 630	24
Frankreich	18 687	56	19 001	57

Güterkraftverkehr mit deutschen Fahrzeugen

Zum 1.1.2000 trat das Verkehrstatistikgesetz (VerkStatG) in Kraft. Damit wurden die verkehrsstatistischen Rechtsvorschriften der EU in nationales Recht umgesetzt und mit den aus dem Güterkraftverkehrsgesetz herausgelösten Statistikbestimmungen redaktionell zusammengefasst. Im Wesentlichen werden jedoch die bisherigen Regelungen fortgeschrieben. Neu hinzugekommen und zu erheben sind Angaben zu Schadstoffemissionen von Lastkraftfahrzeugen 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.

Die in der Tabelle 17 dargestellte Zeitreihe veranschaulicht die Entwicklung seit Einführung der Statistik. Allerdings wurde 1999 aufgrund der Novellierung des Güterkraftverkehrsgesetzes und im Zuge der Umsetzung der entsprechenden EU-Verordnung der Erhebungsrahmen geändert. Ab 1999 sind auch bis dahin freigestellte Transporte in die Erhebung eingeschlossen. Hierzu zählen vor allem Transporte zur Beseitigung von Abfällen (Hausmüll und hausmüllähnliche Gewerbeabfälle) sowie Transporte von lebenden Tieren. Es wird geschätzt, dass die realen Steigerungsraten 1999 für die Beförderungsmenge bei 4,0 Prozent und für die Transportleistung bei 6,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahr liegen.

Der bereits im Jahr 2000 beobachtete Trend der unterschiedlichen Entwicklung von beförderter Gütermenge und Transportleistung hält auch im Jahr 2001 an. Während im Jahr 2000 im Vorjahresvergleich bei 5,5 Prozent geringerer Beförderungsmenge eine in etwa gleich hohe Transportleistung (+ 0,8 Prozent) erzielt wurde, wird für das Jahr 2001 mit einer um 2,5 Prozent sinkenden Beförderungsmenge und gleichzeitigem Anstieg der Transportleistung um 4,4 Prozent gerechnet. Dies liegt im Wesentlichen an der gesunkenen Beförderungsmenge im Nahbereich (bis 50 km), während sie über längere Entfernungen leicht anstieg.

Tabelle 17: Beförderte Gütermenge und Transportleistung

Jahr	Beförderte Gütermenge	Transportleistung	Veränderung in %	
	in 1 000 t	in Mill. Tkm	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 1)	3 181 363,0	278 470,1	+ 7,2	+ 8,2
2000	3 005 103,5	280 699,1	- 5,5	+ 0,8
2001 *)	2 931 000,0	292 922,0	- 2,5	+ 4,4

1) Erweiterung des Erhebungsumfangs

*) geschätzt

Im Jahr 2001 beträgt die mittlere Transportweite der von deutschen Lastkraftfahrzeugen beförderten Güter 90 km. Dies ist, nach kontinuierlicher Zunahme in den Vorjahren, gegenüber dem Jahr 1995 eine Steigerung um 23 km oder 34 Prozent (Tabelle 18). Besonders deutlich erhöhte sich die mittlere Transportweite im gewerblichen Verkehr (+ 49 Prozent gegenüber 1995), während sie im Werkverkehr, dessen Transportaktivitäten schwerpunktmäßig im Nahbereich liegen, um 13 Prozent zunahm. Gleichzeitig konnte der Anteil der Leerfahrtkilometer sowohl im gewerblichen Verkehr als auch im Werkverkehr kontinuierlich verringert werden. Insgesamt liegt er im Jahr 2001 bei 24 Prozent. Im Werkverkehr ist eine solche Reduzierung vergleichsweise schwieriger, da hier nicht die Möglichkeit besteht Ladungen im Auftrag Dritter zu befördern.

Tabelle 18: Mittlere Transportweite und Anteil der Leerfahrtkilometer 1995 - 2001

Jahr	Mittlere Transportweite			Anteil der Leerfahrtkilometer		
	Gewerblicher Verkehr	Werkverkehr	Insgesamt	Gewerblicher Verkehr	Werkverkehr	Insgesamt
	km/Lastfahrt	km/Lastfahrt	km/Lastfahrt	in %	in %	in %
1995	92	45	67	26,2	32,7	28,6
1996	96	47	70	25,9	32,5	28,3
1997	106	47	74	24,9	32,0	27,6
1998	119	47	78	24,3	31,2	26,7
1999 1)	122	47	79	23,8	30,2	26,1
2000	129	49	84	22,5	29,5	25,0
2001 *)	137	51	90	21,0	28,9	23,7

1) Erweiterung des Erhebungsumfangs

*) geschätzt

Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr an der deutschen EU-Außengrenze

Das Kraftfahrt-Bundesamt erhält zur statistischen Aufbereitung monatlich von allen Grenzzollstellen an der deutschen EU-Außengrenze, also an der Grenze zu Polen, zur Tschechischen Republik und zur Schweiz, detaillierte Meldungen über die Gesamtzahl der aus- und einfahrenden Lastkraftfahrzeuge.

Die Auswertung dieser Zahlen lässt eindrucksvoll den starken Anstieg des grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommens zu den östlichen Nachbarstaaten Polen und Tschechischer Republik erkennen (Tabelle 19). Diese Zunahme sowohl im ein- als auch im ausfahrenden Verkehr ist ausschließlich auf das wachsende Verkehrsaufkommen mit ausländischen Lastkraftwagen zurückzuführen. Gleichzeitig nahm der Verkehr mit deutschen Lastkraftwagen ab, so dass ihr Anteil am Verkehrsaufkommen deutlich unter zehn Prozent gesunken ist. Insgesamt dürften im Jahr 2001 knapp 3 Mio. Lastkraftfahrzeuge jeweils die deutsch-polnische und die deutsch-tschechische Grenze im ein- und ausfahrenden Verkehr überquert haben.

Im Gegensatz zur deutschen EU-Außengrenze nach Osten ist der Verkehr an der deutsch-schweizerischen Grenze im Zeitverlauf nur geringfügig angestiegen, und zwar sowohl mit deutschen als auch mit ausländischen Lastkraftfahrzeugen. Allerdings fällt der Verkehrszuwachs mit deutschen Fahrzeugen etwas geringer aus als mit ausländischen Fahrzeugen, so dass ihr Anteil am Verkehrsaufkommen leicht abnimmt (Tabelle 19). Er liegt jedoch noch deutlich über 40 Prozent. Insgesamt dürften im Jahr 2001 3,2 Mio. Lastkraftfahrzeuge die deutsch-schweizerische Grenze im ein- und ausfahrenden Verkehr überquert haben.

Tabelle 19: Anzahl der aus- und einfahrenden Lastkraftwagen 1995 - 2001

Jahr	Polen				Tschechische Republik				Schweiz			
	Einfahrt		Ausfahrt		Einfahrt		Ausfahrt		Einfahrt		Ausfahrt	
	Anzahl	Anteil dtsch. Lkfstz in %	Anzahl	Anteil dtsch. Lkfstz in %	Anzahl	Anteil dtsch. Lkfstz in %	Anzahl	Anteil dtsch. Lkfstz in %	Anzahl	Anteil dtsch. Lkfstz in %	Anzahl	Anteil dtsch. Lkfstz in %
1995	915 523	14,5	908 179	15,0	969 037	14,9	990 707	15,6	1 364 805	44,6	1 331 892	46,2
1996	985 749	12,6	1 060 660	12,7	1 004 405	14,1	1 024 808	15,0	1 378 697	44,1	1 361 230	45,5
1997	1 117 521	11,3	1 264 618	11,2	1 043 208	13,6	1 063 265	14,0	1 389 232	43,3	1 382 861	44,8
1998	1 171 492	10,3	1 279 545	10,5	1 155 281	12,5	1 154 167	12,6	1 402 619	43,7	1 374 054	46,0
1999	1 203 266	9,2	1 288 452	9,5	1 279 206	11,0	1 274 239	11,2	1 499 220	43,3	1 432 724	45,4
2000	1 321 332	7,9	1 404 505	8,4	1 417 762	9,4	1 403 303	10,0	1 647 496	42,9	1 559 616	45,2
2001 *)	1 390 000	6,8	1 470 000	8,9	1 490 000	8,3	1 500 000	8,9	1 650 000	42,6	1 600 000	45,3

*) geschätzt

Forschungsprojekt zum Wirtschaftsverkehr



Umfang und Struktur des Wirtschaftsverkehrs, zu dem alle Wege und Fahrten von Personen in Ausübung ihres Berufes zählen (jedoch ohne den so genannten Berufsverkehr), sind weitgehend unbekannt. Bundesweite Ergebnisse liegen lediglich für den Teilbereich des Güterkraftverkehrs mit Fahrzeugen über 3,5 t Nutzlast vor und werden vom Kraftfahrt-Bundesamt als Statistik veröffentlicht.

Zur Erforschung des Wirtschaftsverkehrs ist das Kraftfahrt-Bundesamt Partner in einer Arbeitsgemeinschaft mit dem Institut für Verkehr und Stadtbauwesen der TU Braunschweig (IVS), mit dem Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung e.V. (IVT) sowie mit der Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (WVI). Die Untersuchung erfolgt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und wird unterstützt von nahezu allen führenden Wirtschafts- und Verkehrsverbänden.

Das Kraftfahrt-Bundesamt übernimmt dabei die Befragung der Kraftfahrzeughalter. Das Zentrale Fahrzeugregister, dessen Nutzung das Straßenverkehrsgesetz für Zwecke der wissenschaftlichen Forschung sowie für statistische und planerische Zwecke ausdrücklich vorsieht, bildet die Auswahlgrundlage. Aus diesem Register wird eine Zufallsstichprobe von rd. 150 000 privaten und gewerblichen Halteradressen gezogen. Die Teilnahme an der Befragung ist freiwillig.

Für **einen** festgelegten Berichtstag werden Angaben zu allen mit einem bestimmten Fahrzeug durchgeführten Fahrten erfragt. Alle Angaben werden anonymisiert verarbeitet.

Die Befragung begann im November 2001 und läuft über ein Jahr. Mit ersten Ergebnissen wird Mitte 2003 gerechnet.

Weitere Informationen zu dieser Untersuchung sind erhältlich unter www.verkehrsbefragung.de.

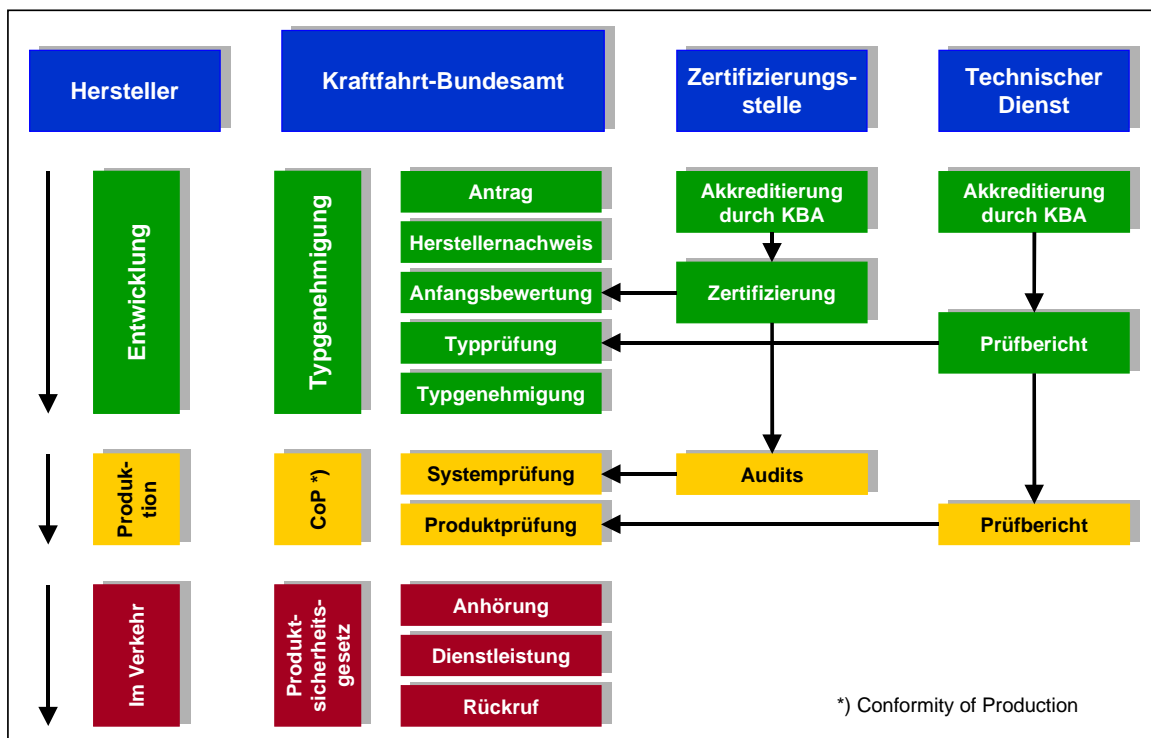
Kraftfahrzeugtechnik

Ein neuer Rekord

Die Typgenehmigungsbehörde Kraftfahrt-Bundesamt erzielte im Jahr 2001 einen weiteren Rekord. Sie erteilte **14 000 Typgenehmigungen** (Vorjahr: 12 800) nach nationalem und internationalem Recht. Damit ist die deutsche Typgenehmigungsbehörde in Europa weiterhin führend.

Im Wettbewerb mit 17 Typgenehmigungsbehörden im Europäischen Wirtschaftsraum rechnete das Kraftfahrt-Bundesamt seit Einführung der ‚obligatorischen‘ Europäischen Typgenehmigung für Pkw 1996 mit einem drastischen Rückgang der Erteilungen. Das Gegenteil trat ein. Die Anträge stiegen. Sie bestätigen die Kompetenz, die Zuverlässigkeit und Berechenbarkeit des Kraftfahrt-Bundesamtes, das sich weltweit als kompetenter Partner der Fahrzeugindustrie bewährt hat.

Grafik 15: Typgenehmigungsverfahren



KBA-Typgenehmigungen für fast alle Fahrzeugarten

<p>Das Kraftfahrt-Bundesamt erteilt nicht nur für die populäre Fahrzeugart „Pkw“ Typgenehmigungen, sondern für fast alle Fahrzeugarten (als Komplettfahrzeug oder System). Typgenehmigungen werden erteilt für</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lastkraftwagen • Kraftomnibusse • Anhänger • Ackerschlepper • Krafträder • Arbeitsmaschinen, soweit sie öffentliche Straßen benutzen (z. B. Bagger, Schaufellader, Mähdscher, Kompressoren usw.) und • Spezialfahrzeuge (z. B. Autokrane, Geräteträger, Krankenfahrstühle usw.).
<p>Darüber hinaus erteilt es Typgenehmigungen auch für Fahrzeugteile, wie</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeugleuchten (z. B. Scheinwerfer, Rückleuchten, Rückstrahler, Fahrtrichtungsanzeiger, blaue Kennleuchten für Polizei und Feuerwehr usw., nicht nur für Kraftfahrzeuge sondern auch für Fahrräder). • Glühlampen für Fahrzeugleuchten. • Sicherheitsteile für Leib und Leben (z. B. Sicherheitsgurte, Airbags, Kinderrückhaltesysteme, Motorradsschutzhelme usw.). • Verbindungseinrichtungen für Fahrzeuge (z. B. Anhängerkupplungen, Sattelkupplungen, Zuggabeln, Zugösen usw.). • Sicherheits- und umweltrelevante Teile wie Sicherheitsglas, Rückspiegel, Zusatzheizungen, Nachrüstschalldämpfer, Sonderräder etc.

Überprüfung der Konformität/ Wiederholungsprüfungen von Qualitätsmanagementsystemen

Das Kraftfahrt-Bundesamt überprüft regelmäßig die Übereinstimmung der Produktion mit den in der Typgenehmigung geforderten Sicherheits- und Umweltstandards. Damit soll die Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit der serienmäßig gefertigten Fahrzeuge und Fahrzeugteile gewährleistet werden. Bei Abweichungen fordert es Hersteller bzw. Importeure auf, Maßnahmen zur Beseitigung sicherheitsrelevanter Mängel zu ergreifen und die Übereinstimmung mit der Produktion sicherzustellen. Schwerwiegende Abweichungen von der Serienfertigung beeinträchtigen die Verkehrssicherheit, führen zum Widerruf der Genehmigung und stellen die Zuverlässigkeit des Herstellers allgemein in Frage.

Im Jahr 2001 stellte das Kraftfahrt-Bundesamt im Rahmen der

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

in **79 Fällen** (*Vorjahr: 81*) Abweichungen von den Typgenehmigungen und Pflichtverstöße der Genehmigungsinhaber fest.

Airbag-Warnlabel für Kindersitze

Kinder in rückwärts gerichteten Kindersitzen können durch den Beifahrer-Airbag lebensgefährlich, sogar tödlich verletzt werden. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat Hersteller von Kindersitzen aufgefordert, ein sichtbares Warnlabel im Kopfbereich des Sitzes anzubringen, und zwar in der jeweiligen Sprache des Landes, in dem Rückhalteeinrichtungen für Kinder verkauft werden. Damit hat das Kraftfahrt-Bundesamt auf der Grundlage der ECE-Regelung Nr. 44 im Sinne der Verkehrssicherheit ein wichtiges Zeichen gesetzt.

113 „KBA-unterstützte“ Rückrufaktionen

Trotz Forschung, Entwicklung und Produktion treten bei bereits zugelassenen Fahrzeugen verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Mängel auf, die eine Rückrufmaßnahme auslösen.

Nach Prüfung der datenschutzrechtlichen Unbedenklichkeit der Rückrufmaßnahme lieferte das Kraftfahrt-Bundesamt Halteranschriften aus dem Zentralen Fahrzeugregister oder übernahm im Auftrag der Hersteller den Versand der Halterbenachrichtigung unmittelbar. Hersteller nehmen diesen Service immer mehr in Anspruch. Im Jahr 2001 unterstützte das Kraftfahrt-Bundesamt 113 Rückrufaktionen (*Vorjahr: 94*). Die Ermittlung der Halteranschriften ist kostenpflichtig.

Akkreditierungsstelle des KBA

KBA akkreditiert Prüflaboratorien und Zertifizierungsstellen

Die Akkreditierungsstelle des Kraftfahrt-Bundesamtes prüft und bestätigt die Kompetenz der am Genehmigungsverfahren beteiligten Technischen Dienste und spezialisierten Prüfinstitute/Prüflaboratorien (Tabelle 20). Mit diesem Akkreditierungsprozess gewährleistet das Amt eine hohe Qualität der Automobilproduktion und der Zulieferteile. Darüber hinaus bewertet die Zertifizierungsstelle des Kraftfahrt-Bundesamtes die qualitätssichernden Maßnahmen der Hersteller, die für die Erteilung einer Typgenehmigung vorliegen müssen (Tabelle 21).

Tabelle 20: Anzahl der anerkannten/akkreditierten Prüflaboratorien

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
akkreditierte Prüflaboratorien ¹⁾	9	12	18	20	28	31	34
anerkannte Prüflaboratorien ²⁾	0	11	22	27	31	35	37
Gesamtzahl	9	23	40	47	59	65	71

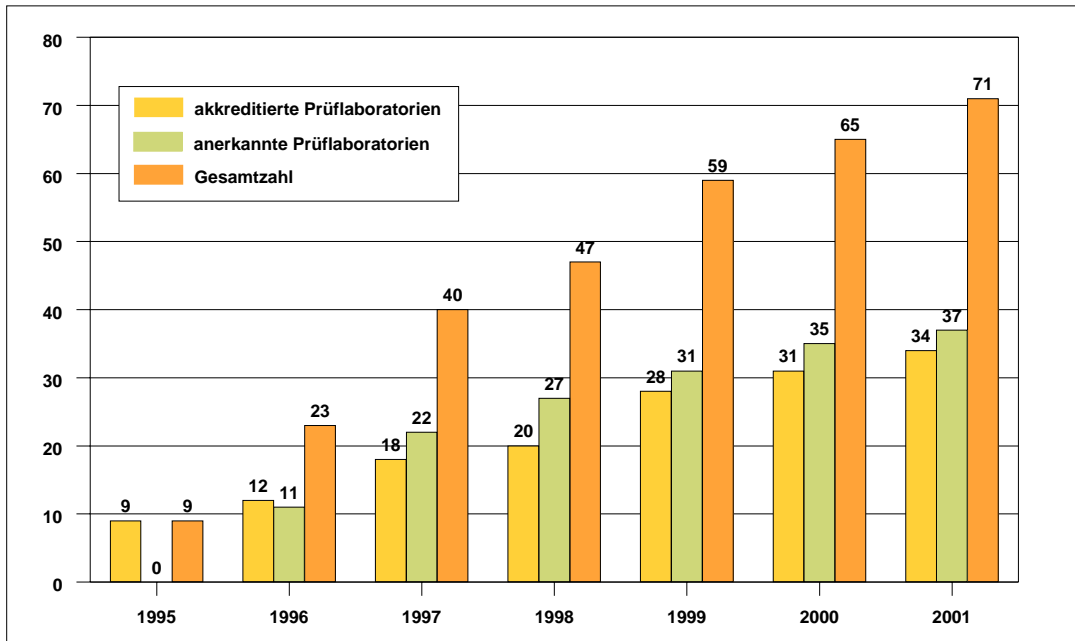
1) alle nationalen und europäischen Vorschriften

2) ausschließlich Vorschriften der EU

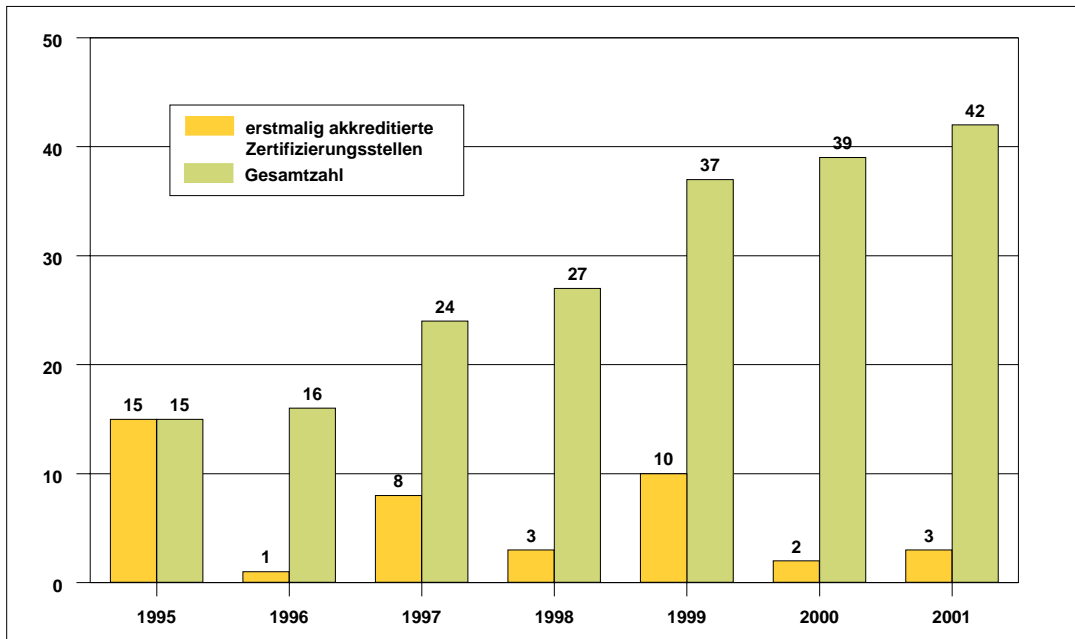
Tabelle 21: Anzahl der akkreditierten Zertifizierungsstellen

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
erstmalig akkreditierte Zertifizierungsstellen	15	1	8	3	10	2	3
Gesamtzahl	15	16	24	27	37	39	42

Grafik 16: Anzahl der vom Krafftahrt-Bundesamt anerkannten/akkreditierten Prüflaboratorien



Grafik 17: Anzahl der akkreditierten Zertifizierungsstellen



Zertifizierungsstelle des KBA

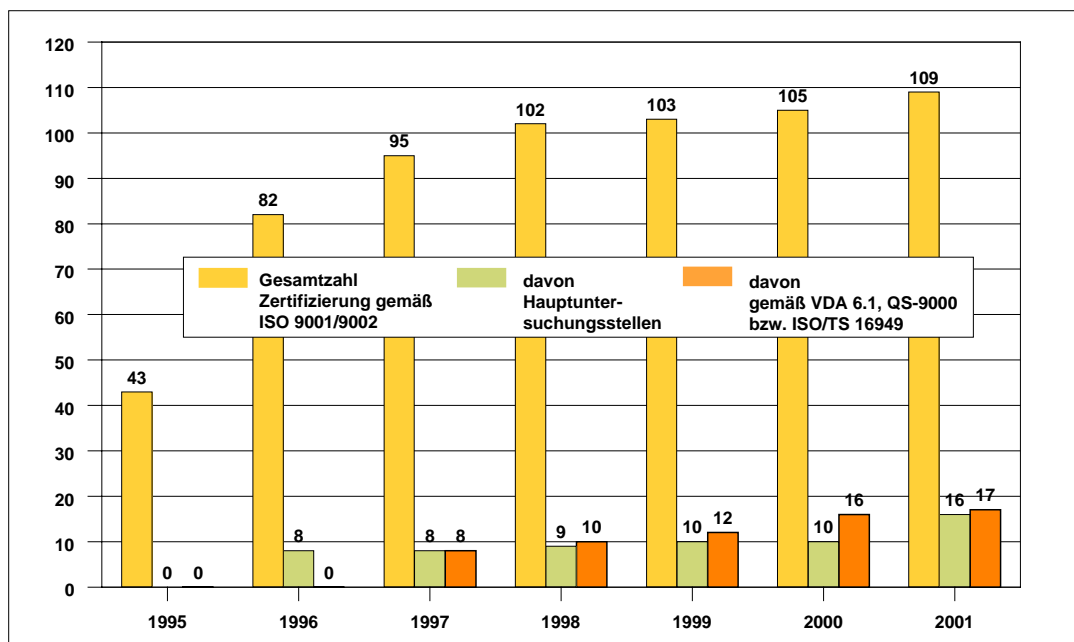
KBA zertifiziert Qualitätsmanagementsysteme

Die Zertifizierungsstelle für Qualitätsmanagementsysteme des Kraftfahrt-Bundesamt führt seit 1994 Verfahren zur Zertifizierung von

- in- und ausländischen Fahrzeug- und Fahrzeugteileherstellern
- von beauftragten Hauptuntersuchungsstellen und
- Herstellern von Dokumenten für den Straßenverkehr

durch. Sie umfassen die fachliche Beurteilung der Systemunterlagen beziehungsweise der jeweiligen Kundenforderungen, die Angemessenheit und Wirksamkeit der jeweiligen Maßnahmen zum Erreichen der geforderten Qualität und zeigen Verbesserungspotential auf. Den Schwerpunkt bildet dabei die Auditierung der Organisationen vor Ort. Nach positivem Abschluss des Verfahrens erhält die zertifizierte Organisation vom Kraftfahrt-Bundesamt eine drei Jahre gültige Zertifizierungsurkunde und wird innerhalb dieses Zeitraumes vor Ort überwacht. Eine erneute Zertifizierung (Re-Zertifizierung) ist nach Ablauf der Frist möglich.

Grafik 18: Anzahl der vom Kraftfahrt-Bundesamt zertifizierten Organisationen seit 1994:



Die Zertifizierungsstelle des Kraftfahrt-Bundesamtes betreibt ein eigenes Qualitätsmanagementsystem. Es wird jährlich durch die Trägergemeinschaft für Akkreditierung Frankfurt/Main und durch die Akkreditierungsstelle des Kraftfahrt-Bundesamtes überprüft. Das nachgewiesene hohe Niveau unserer Tätigkeit führt zur Akzeptanz und Zufriedenheit unserer Kunden.

Hoher Sicherheitsstandard für das zweite Reifenleben

Das Kraftfahrt-Bundesamt erteilt seit dem 08.09.1999 Genehmigungen an Fertigungsstätten von runderneuterten Reifen auf der Grundlage der ECE-Regelungen 108 und 109. Über **70 Genehmigungen** gingen bisher an in- und ausländische Antragsteller. 40 Prozent beziehen sich auf in Deutschland ansässige Reifenrunderneuerer.

Auf Grund der Genehmigung hat der Runderneuerer Reifen herzustellen, die den Anforderungen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE) an Neureifen entsprechen. Die Überprüfung und Genehmigung durch das Kraftfahrt-Bundesamt gewährleistet einen hohen Sicherheitsstandard sowie eine gleichmäßige europaweit geregelte und überwachte Qualität.

Bei dieser Art der Genehmigung wird neben den herzustellenden Erzeugnissen auch das Produktionsverfahren überprüft und genehmigt. Im Vordergrund steht dabei die Prüfung, ob der Hersteller bei der Fertigung seiner Erzeugnisse ausreichende qualitätssichernde Maßnahmen vorhält und anwendet. Das Kraftfahrt-Bundesamt überwacht, dass auch nach der Genehmigungserteilung der Qualitätsstandard erhalten bleibt.

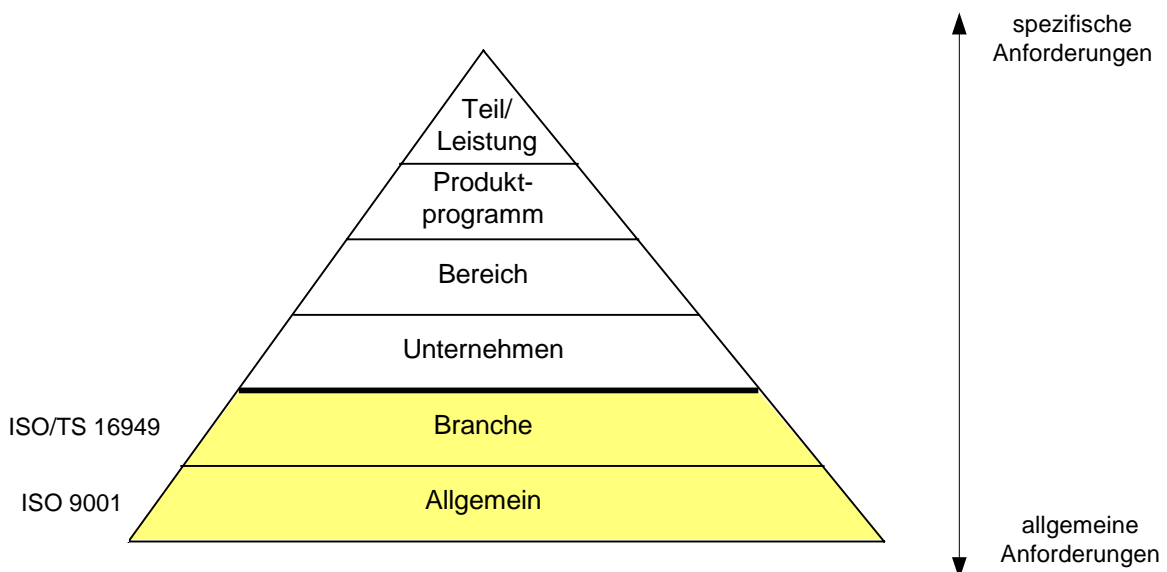
Nach der Genehmigung durch das Amt werden Reifen für Pkw und deren Anhänger mit dem Genehmigungszeichen (E¹) 108 R bzw. für Nutzfahrzeuge und deren Anhänger mit (E¹) 109 R gekennzeichnet. Sie bestätigen, dass bei der Herstellung die hohen Qualitätsanforderungen der ECE-Regelung eingehalten wurden.

Neue Normen: ISO 9001:2000 und ISO/TS 16949

Seit Aufnahme der Tätigkeit der Zertifizierungsstelle des Kraftfahrt-Bundesamtes im Jahr 1993 ergaben sich fortlaufend Änderungen in den weltweit angewandten Methoden zur Bewertung der Managementsysteme in Unternehmen. Die Grundlage dafür bildete bis 1994 die EN 29001/29002, später die ISO 9001/9002. Insbesondere die Automobilindustrie forcierte diesen Entwicklungsprozess. Ausgangspunkt waren die deutschen Forderungen gemäß VDA 6. auf der Grundlage der ISO 9004. In Amerika wurde Mitte der neunziger Jahre die ISO 9001 um die speziellen Forderungen der QS-9000 erweitert und in Deutschland die VDA 6.1 für die Zertifizierung geschaffen.

1999 einigten sich die amerikanische (QS-9000) und die europäische Automobilindustrie (VDA 6.1, AVSQ und EAQF) auf eine einheitliche harmonisierte Norm: ISO/TS 16949. Sie soll insbesondere den Automobilzulieferern ermöglichen, unabhängig von ihren jeweiligen Kunden ein einheitliches Qualitäts-Managementsystem zu pflegen. Damit können die Unternehmen, die an europäische und gleichzeitig an amerikanische Automobilhersteller/-zulieferer liefern, ihr Qualitäts-Managementsystem nach einer einheitlichen Norm aufbauen (siehe Grafik 19).

Grafik 19: Gültigkeitsbereich der Qualitätsnormen



Qualitätsbezogene Forderungen (gemäß ISO/TS 16949)

In den letzten Jahren wurde die seit 1994 unveränderte allgemeingültige Grundnorm für Qualitätsmanagementsysteme (ISO 9001/ISO 9002) überarbeitet und an den derzeitigen Wissensstand angepasst. Die neue Ausgabe (DIN EN) ISO 9001:2000 ist seit 15.12.2000 gültig. Sie orientiert sich an den Prozessen des jeweiligen Unternehmens und übernahm eine Reihe von Forderungen der Automobilindustrie.

Zu allen in der Automobilbranche üblichen Verfahren führt die Zertifizierungsstelle Kraftfahrt-Bundesamt Zertifizierungen durch. Durch sie wurde am 25.04.2001 die erste Zertifizierung nach ISO 9001:2000 und am 27.06.2001 die erste Zertifizierung nach ISO/TS 16949 erfolgreich durchgeführt.

Aus der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

- Monatlich veröffentlichen wir die aktuellen Statistischen Mitteilungen über Neuzulassungen und Umschreibungen von Kraftfahrzeugen und -anhängern. Die Bestandszählung von Kraftfahrzeugen und -anhängern nehmen wir künftig einmal, und zwar zum 01.01. eines Jahres vor (auch im Internet unter www.kba.de Aktuelles oder Presseservice/Pressemitteilung)
- 14 Pressemitteilungen wurden veröffentlicht
- 62 Pressevertreter und
- 504 Gäste besuchten das Kraftfahrt-Bundesamt
- 68 Touristen der Fördestadt nutzten das Sommer-Ferien-Programm der Tourist-Information & Service Flensburg und ließen sich über ‚Flensburger Pluspunkte für Sicherheit‘ aufklären
- Das Kraftfahrt-Bundesamt präsentierte im Mai diesen Jahres seinen Web-Relaunch
- 703 Redaktionsbeiträge wurden aus Anlass des 50jährigen Bestehens des Kraftfahrt-Bundesamtes am 4. August 2001 bundesweit veröffentlicht. Bei einer Gesamtauflage aller über dieses Ereignis berichtenden Printmedien in Höhe von 23 887 675 ein voller Erfolg
- Präsident Wolfgang Barth übergab am 7. Dezember 2001 im Gespräch mit der Presse den *Jahrespressebericht 2002*.

Schneller, übersichtlicher, informativer

Wir haben unsere Website komplett überarbeitet und bieten einen noch umfassenderen Service an. Sie können jetzt schnell und komfortabel auf alle für Sie relevanten und interessanten Informationen zugreifen. Interessenten erhalten einen informativen Einblick in die Aktivitäten und die Position des Kraftfahrt-Bundesamtes.

Und das ist neu: Unter **Rund um den Punkt** klären wir umfassend über Punkte und deren Konsequenzen auf. Wir haben den **Punktecatalog** nach Bußgeldkatalog-Nummern (BKat-Nr.) gegliedert. Die auf dem Bußgeldbescheid vermerkte Nummer führt Ratsuchende gezielt zum gewünschten Tatbestand, der über die Bepunktung, Euro-Regelsätze und Fahrverbote informiert. Unter **Statistiken** finden Sie eine Vielzahl bisher kostenpflichtiger Erhebungen. Wir bauen unser Angebot weiter aus und stellen künftig sukzessive komplette Werke der *Statistischen Mitteilungen* ein. Informieren Sie sich über die Statistiken der Kraftfahrzeuge und -anhänger, der Fahrerlaubnisse, Verkehrszuwiderhandlungen, Fahrzeuguntersuchungen und des Güterkraftverkehrs, gegliedert nach interessanten Sach- und Regionalmerkmalen. Der **Presseservice** enthält neben aktuellen Pressemitteilungen eine Fotogalerie. Unser **Formularservice** verkürzt lange Anfragewege. Informieren Sie sich über **Forschungsprojekte** und die drei Flensburger **Zentralen Register**. Das Verfahren über die Typgenehmigung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen stellen wir unter **Kraftfahrzeugtechnik** vor. Dort präsentiert sich die **Zertifizierungsstelle** und die **Akkreditierungsstelle** des KBA und stellt ihren Kunden fachspezifische Informationen zur Verfügung. Über **Kontakte** kann die Verbindung zu allen Fachbereichen aufgenommen werden. Es lohnt sich, regelmäßig **Aktuelles** aufzurufen.

www.kba.de

