

Kraftfahrt-Bundesamt



Pressebericht 2003



Impressum

Herausgeber:

Krafftahrt-Bundesamt
Pressestelle
Fördestraße 16
24944 Flensburg

Redaktion:

Angela Bartholmae

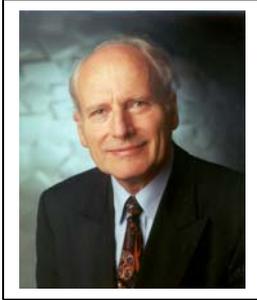
Druck:

Krafftahrt-Bundesamt

Stand: Dezember 2002

Kontakte:

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



Vorwort

„Wir sind Dienstleister und Berater“

Die Erwartungen der Kunden an Dienstleistungen machen auch vor Behörden nicht halt. Unser Typgenehmigungsverfahren steht exemplarisch für diesen Trend. Wir achten vermehrt auf Service und Kundenorientierung – die entscheidenden Erfolgsfaktoren im 21. Jahrhundert.

Unsere Partner im Typgenehmigungsverfahren sind Hersteller von Kraftfahrzeugen, -anhängern und Fahrzeugteilen, die in weltweitem Wettbewerb stehen. Es ist unser Bestreben, sie durch Qualität und schnelle Abwicklung der Genehmigungsverfahren zufrieden zu stellen. Wir bedienen uns betriebswirtschaftlicher Steuerungselemente (Qualitätsmanagement in Anlehnung an DIN EN ISO 9001:2000, Controlling, Kosten- und Leistungsrechnung), um attraktiv zu sein und zu bleiben. Mit Hilfe der Kosten- und Leistungsrechnung sind wir in der Lage, unsere Gebühren aufwandsbezogen zu kalkulieren. Zudem gibt der Gesetzgeber heute nur noch den Gebührenrahmen vor. Wir haben die flexible Gestaltung innerhalb dieses Rahmens genutzt. Für eine Vielzahl von Genehmigungsarten konnten die Gebühren bereits nach unten angepasst werden. Unsere Partner in der Industrie haben dies positiv aufgenommen.

Gemeinsam mit europäischen Fahrzeugherstellern ist es uns gelungen, einen Teil unserer Typgenehmigungen auf elektronischem Weg zu erteilen. Mittels Internettechnologie werden die Antragsdokumente beim Hersteller abgerufen und nach Prüfung und Bearbeitung dem Hersteller die Genehmigung online erteilt. Bis 2005 sollen 40 Prozent aller Genehmigungen ausschließlich online erteilt werden.

Bei Hauptuntersuchungen (§ 29 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) und Fahrzeugänderungen (§ 19 StVZO) greifen Sachverständige heute auf unser umfangreiches Datenbanksystem zu. Es stellt technische Informationen aus Typgenehmigungen zur Verfügung, mit denen der ordnungsgemäße Zustand vorgestellter Fahrzeuge und die Richtigkeit vorgelegter Dokumente überprüft werden können.

Wir haben gemeinsam mit den Herstellern und Technischen Diensten die Arbeitsgruppe „Optimierung des Typgenehmigungsverfahrens“ gebildet, um die Vorstellungen der Kunden berücksichtigen zu können. Denn nur wer die Anforderungen und Wünsche des Kunden kennt, kann sie auch erfüllen. Die so gewonnenen Erkenntnisse sollen zur Produkt- und Serviceverbesserung führen. Wir wollen auch weiterhin zu den weltweit führenden Genehmigungsbehörden zählen.

Mit dem Typgenehmigungsverfahren leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit und zum Umweltschutz im Bereich der Straßenfahrzeuge. Denn der Schutz der am Straßenverkehr Beteiligten und der Umwelt hat für uns einen hohen Stellenwert.

Dipl.-Ing. Wolfgang Barth

Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	1
Fahrzeugtechnik.....	4
Kommando zurück!	4
Sicherheitsrelevante Mängel.....	4
Pkw-Rückrufe.....	5
Mechanik oder Elektronik?.....	6
Kraftfahrzeugstatistik.....	7
Fahrzeugbestand wächst	7
Prognose 2002	8
Fahrzeugdichte auf Höchststand.....	8
Historienkennzeichen	9
Saisonkennzeichen.....	10
Dominanter Diesel.....	11
96,1 Prozent schadstoffreduzierte Autos	12
Trendfarben	14
Man fährt – Frau auch.....	16
Lebende Legenden.....	17
Denkmal Trabant	18
Verkehrszentralregister.....	19
6,718 Millionen Verkehrssünder	19
10 Millionen Auskünfte.....	20
Deliktgruppen und Punktestände.....	21
Alkoholverstöße rückläufig	22
Punkte-Abbau gefragt.....	23
Frostige Fristen	24
Zentrales Fahrerlaubnisregister	26
14,5 Mio. Personen mit EU-Führerschein	26
Umtauschbereitschaft erneut rückläufig.....	27
Auskünfte über Fahrerlaubnisse	27

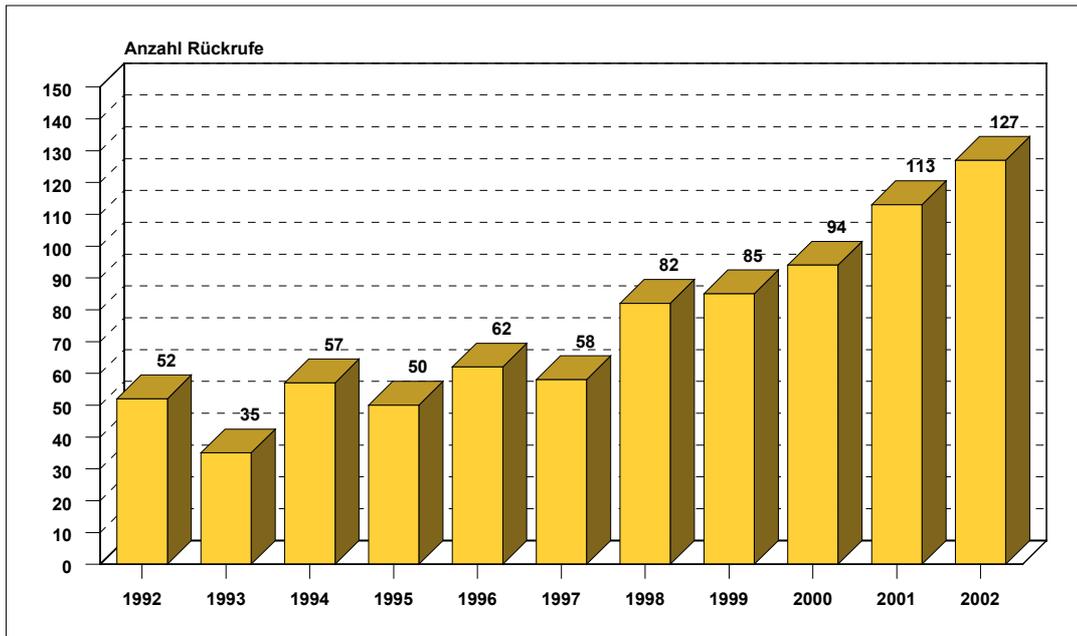
Zentrales Fahrzeugregister	28
Internationale Auskünfte über Unfallverursacher	28
Lkw-Maut	28
EG-Kontrollgerät und ein neues Bundesregister	29
Zentrales Tachografenkartenregister	30
Netzwerk EUCARIS.....	30
Güterkraftverkehr	32
EU-weite Datenerhebungen.....	32
Eurostat-Ergebnisse	32
Binnenverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge	36
Steine und Erde werden am meisten befördert	37
Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr über die deutsch-polnische und die deutsch-tschechische EU- Außengrenze	38
Kraftfahrzeugtechnik.....	40
13 900 Typgenehmigungen	40
Technologie im Typgenehmigungsverfahren	40
In Use Compliance	41
Abgasprüfung bereits zugelassener Fahrzeuge	41
Überprüfung der Konformität/ Wiederholungsprüfungen von Qualitätsmanagementsystemen.....	42
KBA-Zertifizierungsstelle.....	42
Qualitätsmanagementsysteme.....	42
Entwicklung der ISO/TS 16949.....	43
KBA-Akkreditierungsstelle	44
Akkreditierung von Prüflaboratorien.....	44
Akkreditierung von Zertifizierungsstellen.....	46
Aus der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	47
Neues aus dem Internet: Gebührenfrei - Barrierefrei.....	47

Fahrzeugtechnik

Kommando zurück!

Die Zahl der Rückrufaktionen ist gestiegen. Im Jahr 2002 starteten die Hersteller in **127** Fällen (Vorjahr: 113) einen Rückruf über das KBA. Das ist eine Steigerung um 12 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Grafik 1: Entwicklung der Rückrufaktionen von 1992 bis 2002



Während die Zahl der dem KBA bekannt gewordenen Rückrufaktionen in den Jahren 1992 bis 1997 mit durchschnittlich 52 pro Jahr relativ konstant blieb, ist seit 1997 eine stetige Steigerung zu erkennen.

Das Produktsicherheitsgesetz (ProdSG) trat 1997 in Kraft. Seitdem stieg die Zahl der vom KBA begleiteten Rückrufe um **119 Prozent** an. Das Gesetz dient dem Verbraucherschutz durch staatliche Aufsicht. Für den Bereich der Straßenfahrzeuge ist das KBA die zuständige Behörde. Es kann vor nicht sicheren Produkten warnen (§ 8 ProdSG), sie zurückrufen, sicherstellen oder sogar vernichten lassen (§ 9 ProdSG). Es kann aber von diesen Maßnahmen absehen, wenn die Abwehr der von dem Produkt ausgehenden Gefahr durch geeignete Maßnahmen des Herstellers/Händlers sichergestellt wird.

Sicherheitsrelevante Mängel

Für die 127 Rückrufmaßnahmen ermittelte das KBA insgesamt 1 Mio. Halteradressen, von denen rund 400 000 Fahrzeughalter im Rahmen seines Versandservice direkt vom KBA angeschrieben wurden.

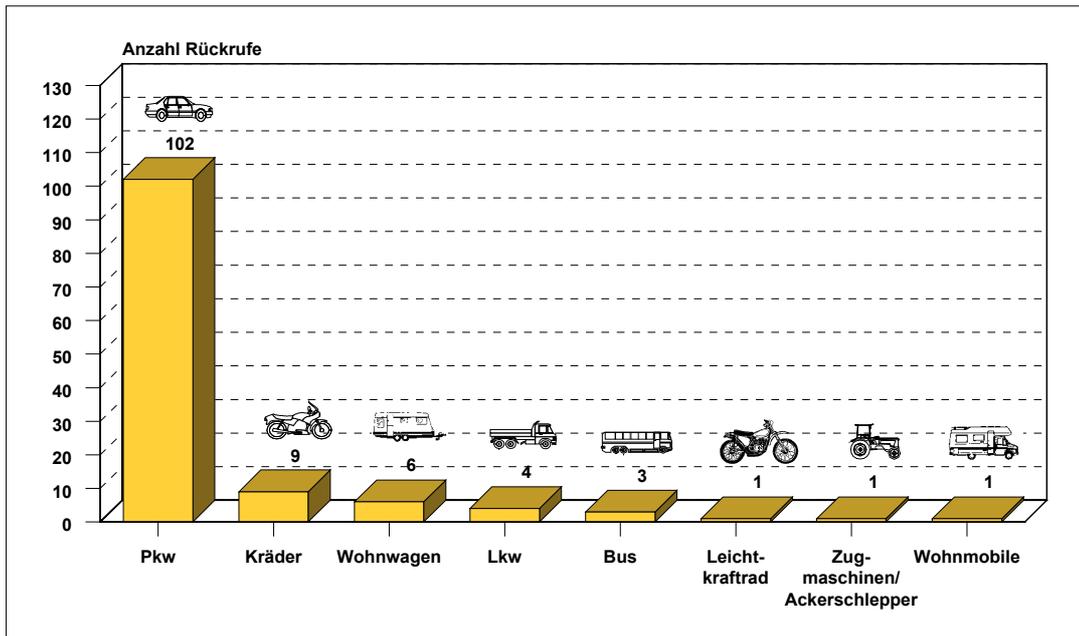
Das KBA beachtet streng die Anforderungen des Datenschutzes. Deshalb erhält der Hersteller die über das Zentrale Fahrzeugregister ermittelten Halteradressen nur, wenn mit der Rückrufmaßnahme ein für die Verkehrssicherheit und die Umwelt erheblicher Mangel (nicht Komfortmangel) beseitigt werden muss.

Fahrzeughersteller nehmen den Versandservice des KBA - die Fahrzeughalter erhalten hierbei unmittelbar vom Amt ein Schreiben - immer mehr in Anspruch. Er erhöht die Wirksamkeit des Rückrufes. Auswertungen der Erfolgsquote bestätigen, dass die Bereitschaft, eine Werkstatt aufzusuchen, größer ist, wenn der Fahrzeughalter ein Schreiben vom KBA erhält.

Pkw-Rückrufe

Von 127 Rückrufmaßnahmen bezogen sich **102** Aktionen auf Personenkraftwagen. Andere Fahrzeugarten spielten eine untergeordnetere Rolle. Das Verhältnis der Fahrzeugarten untereinander spiegelt den Fahrzeugbestand in Deutschland wider. Er besteht zu 83 Prozent aus Personenkraftwagen.

Grafik 2: Rückrufaktionen nach Fahrzeugarten im Jahr 2002



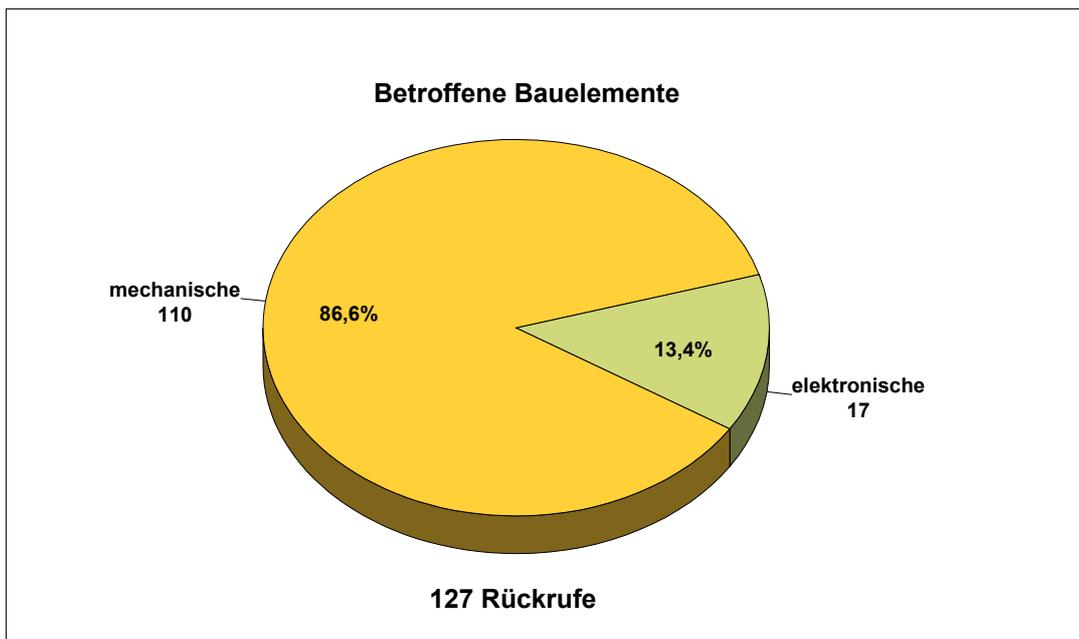
Mechanik oder Elektronik?

Die Ursachen der 127 Rückrufe lagen in der Mehrzahl in der Mechanik der Fahrzeuge. Nur 17 Aktionen bezogen sich auf elektronische Komponenten.

Beispielhaft für das Versagen von **mechanischen Bauteilen** ist das mögliche Abreißen einer Anhängerkupplung wegen unzureichender Befestigung am Fahrzeugrahmen und die Verwendung von fehlerhaft vergüteten (gehärteten) Federbriden zur Befestigung von Hinterachsen an Bussen, bei deren Bruch sich die Hinterachse querstellen könnte. Ein Softwarefehler im Aufprallsensor, der das Auslösen des Seitenairbags beim Unfall gegebenenfalls verhindert, steht beispielhaft für das Versagen von **elektronischen Bauteilen**.

Bei relativ neuen Modellen führen Hersteller den Rückruf in Eigenregie durch, weil Händler zu diesem Zeitpunkt noch über aktuelle Kundendaten verfügen. Fehler in der Elektronik dürften daher verstärkt über diesen Weg behoben werden, da sie sich häufig bereits kurz nach Markteinführung bemerkbar machen.

Grafik 3: Rückrufaktionen nach Bauelementen im Jahr 2002



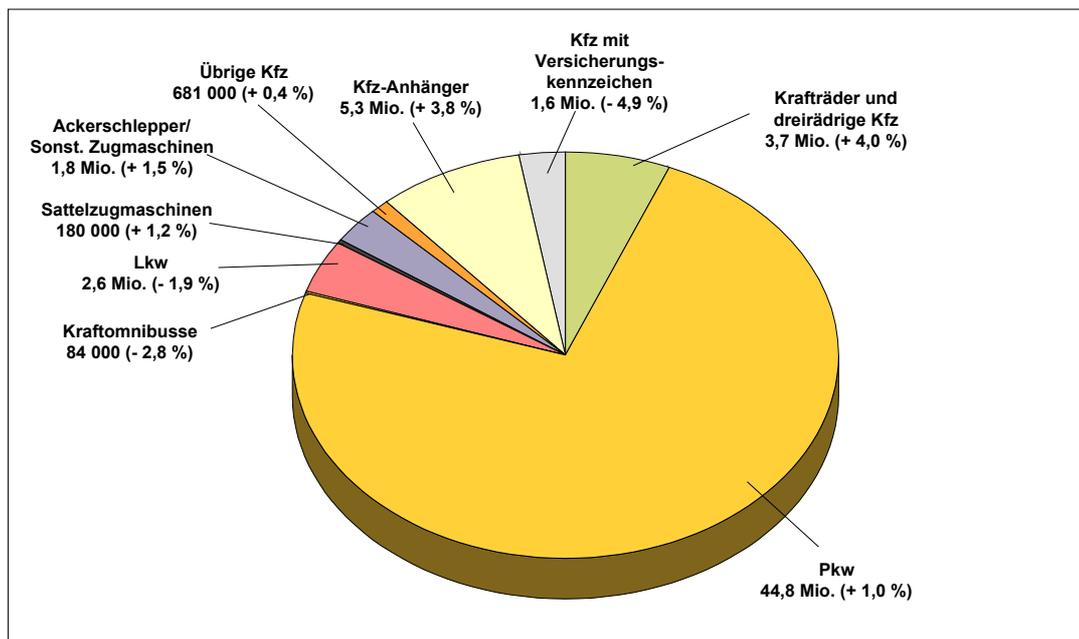
Kraftfahrzeugstatistik

Fahrzeugbestand wächst

Der Fahrzeugbestand ist gestiegen. Er stieg jedoch verhaltener als in den vergangenen Jahren. Am Ende des Jahres 2002 wurden mit einem relativ geringen Zuwachs von 1,0 Prozent in Deutschland rund **53,9 Mio. Kraftfahrzeuge**, **5,3 Mio. Kfz-Anhänger** und **1,6 Mio. Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen** ermittelt. 44,8 Mio. Pkw bilden mit 83 Prozent den größten Anteil am Gesamtbestand.

Die Krafträder (einschließlich dreirädriger Kfz) setzten ihren Aufwärtstrend fort. Der Bestand beträgt mit einer Zunahme von 4 Prozent jetzt 3,7 Mio. (Vorjahr: 3,6 Mio.). Die Zahl der Lastkraftwagen ist seit 20 Jahren erstmals rückläufig. Der Bestand verringerte sich um knapp 2 Prozent auf 2,6 Mio. Die Fahrzeugart Kraftomnibus stagnierte. Sie nahm geringfügig auf 84 000 ab (Vorjahr: 86 000). Die Anhänger überschritten die 5 Mio. Marke. Mit einem Zuwachs von 3,8 Prozent liegt der Bestand jetzt bei 5,3 Mio. (Vorjahr: 5,1 Mio.). Der Bestand an Wohnmobilen erhöhte sich mit 1,9 Prozent auf rund 365 000 Fahrzeuge (Vorjahr: 358 000). Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen gingen auf etwa 1,6 Mio. Fahrzeuge zurück.

Grafik 4: Bestand an Kraftfahrzeugen nach Fahrzeugarten am 01.01.2003 (hochgerechnet)



Prognose 2002

Mit geschätzten 3,25 Mio. Pkw-Neuzulassungen wird das Jahr 2002 ausklingen. Sie spiegeln die anhaltende Unsicherheit und die labile Konjunktur wider. Nach dem drei Jahre andauernden Einbruch und im Hinblick auf den gealterten Fahrzeugbestand könnte sich ein Nachholbedarf bereits im Jahr 2003 einstellen.

Tabelle 1: Durchschnittsalter der Pkw in Jahren, ermittelt am Bestand (1992 bis 2002)

Jahr	Durchschnittsalter in Jahren
1992	6,3
1993	6,5
1994	6,6
1995 - 1999	6,8
2000	6,9
2001	7,1
2002	7,2

Fahrzeugdichte auf Höchststand

Das hohe Mobilitätsbedürfnis ließ auch im Jahr 2002 den Pkw-Bestand ansteigen. Ende des Jahres sind ca. 44,8 Mio. Pkw in Deutschland zugelassen. Das sind 1,0 Prozent mehr als zu Beginn des Jahres 2002. Zu Beginn des Jahres 2002 kamen auf 1 000 Einwohner knapp **540 Pkw**. Die Pkw-Dichte erreichte damit einen Höchststand. Ein Jahr zuvor lag sie bei 533 Pkw je 1 000 Einwohner.

Tabelle 2: Pkw-Bestand und Pkw-Dichte (Anzahl der Pkw je 1 000 Einwohner) in den Bundesländern und Deutschland am 01.01.2002

Bundesland	Pkw-Bestand am 01.01.2002	Pkw je 1 000 Einwohner
Berlin	1 237 410	366
Bremen	294 415	446
Hamburg	826 158	482
Sachsen-Anhalt	1 305 906	499
Mecklenburg-Vorpommern	889 928	501
Sachsen	2 253 592	509
Thüringen	1 263 597	520
Nordrhein-Westfalen	9 518 936	529
Brandenburg	1 385 324	532
Deutschland insgesamt	44 383 323	540
Schleswig-Holstein	1 531 853	549
Niedersachsen	4 373 403	552
Baden-Württemberg	5 975 963	568
Bayern	7 046 089	576
Hessen	3 496 251	576
Rheinland-Pfalz	2 351 407	583
Saarland	629 244	589

Historienkennzeichen

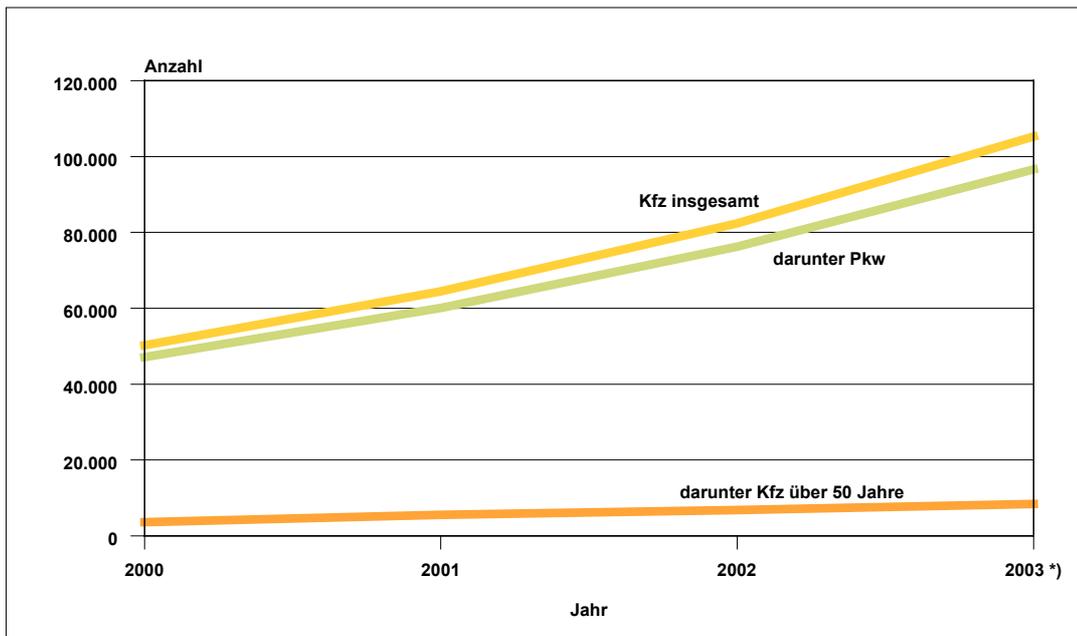


105 000 Kraftfahrzeuge sind mit einem Historienkennzeichen ausgestattet. Immer mehr Fahrzeughalter wählen diese Art der Kennzeichnung. In der Mehrzahl entschieden sich 96 600 Pkw-Halter für diese Form der Kennzeichnung. Ihr Anteil liegt bei 92 Prozent. 3 150 zweirädrige Oldies bringen es auf 3 Prozent und 105 Kraftomnibusse auf 0,1 Prozent. Jedes zwölfte Fahrzeug mit Historienkennzeichen ist bereits über 50 Jahre alt. Die Altersgruppe der 30 bis 34 Jahre alten Fahrzeuge ist am dominantesten. Ihr Anteil liegt mit 36 750 Fahrzeugen bei 35 Prozent. Die über 60 Jahre alten Oldtimer bringen es mit 4 200 Fahrzeugen auf einen Anteil von 4 Prozent.

Seit 1997 erhalten Oldtimer-Liebhaber, die sich für das Historienkennzeichen entscheiden, steuerliche Vergünstigungen. Neben dem Mindestalter von 30 Jahren setzt die Zuteilung des Historienkennzeichens 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 statt, die gleichzeitig als Hauptuntersuchung gilt. Hier spielen im wesentlichen der gute Pflege- und Erhaltungszustand und eine an den Originalzustand angelehnte Fahrzeugausrüstung eine wichtige Rolle.

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

Grafik 5: Bestand an Kraftfahrzeugen mit Historienkennzeichen jeweils am 1. Januar eines jeden Jahres im Zeitraum 2000 bis 2003



*) für 2003 hochgerechnet

Saisonkennzeichen

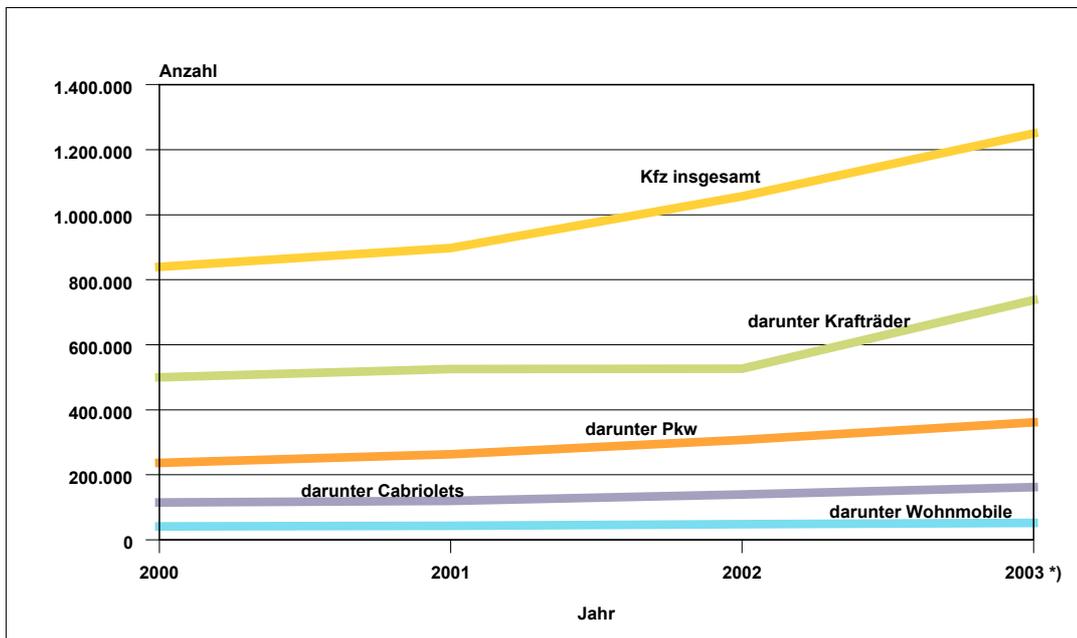


Fahrzeuge, die nicht ganzjährig genutzt werden, können seit 1997 mit dem Saisonkennzeichen ausgestattet werden. **1,25 Mio. Kraftfahrzeuge** sind mit der saisonalen Zulassung registriert.

Den größten Anteil machen 737 500 Krafträder mit 59 Prozent aus, gefolgt von 362 500 Pkw mit 29 Prozent (darunter 162 500 Cabrios mit 13 Prozent) und 52 500 Wohnmobilen mit 4,2 Prozent.

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

Grafik 6 : Bestand an Kraftfahrzeugen mit Saisonkennzeichen jeweils am 1. Januar eines Jahres im Zeitraum 2000 bis 2003



*) für 2003 hochgerechnet

Dominanter Diesel

Der Dieselantrieb ist bei den Pkw-Neuzulassungen in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. 1 039 074 Pkw-Diesel kamen im Jahr 2002 (Januar – Oktober) neu in den Straßenverkehr. Die Quote beträgt stattliche 37,5 Prozent. In den 90er Jahren lag der Anteil bei 15 Prozent. Im Jahr 2000 stieg er um 20 Prozent auf 30,4 Prozent an.

Alternative Antriebstechniken wie Elektro und Gas sind mit 2 534 bzw. 9001 Einheiten im Gesamtbestand unterrepräsentiert.

Tabelle 3: Fabrikneue Zulassungen von Personenkraftwagen mit Dieselmotor von 1992 bis 2002

Jahr	Dieselmotor	in Prozent
1992	588 592	15,0
1993	476 534	14,9
1994	543 764	16,9
1995	483 517	14,6
1996	524 599	15,0
1997	525 294	14,9
1998	657 480	17,6
1999	852 849	22,4
2000	1 026 002	30,4
2001	1 155 324	34,6
2002 (Januar – Oktober)	1 039 074	37,5

96,1 Prozent schadstoffreduzierte Autos

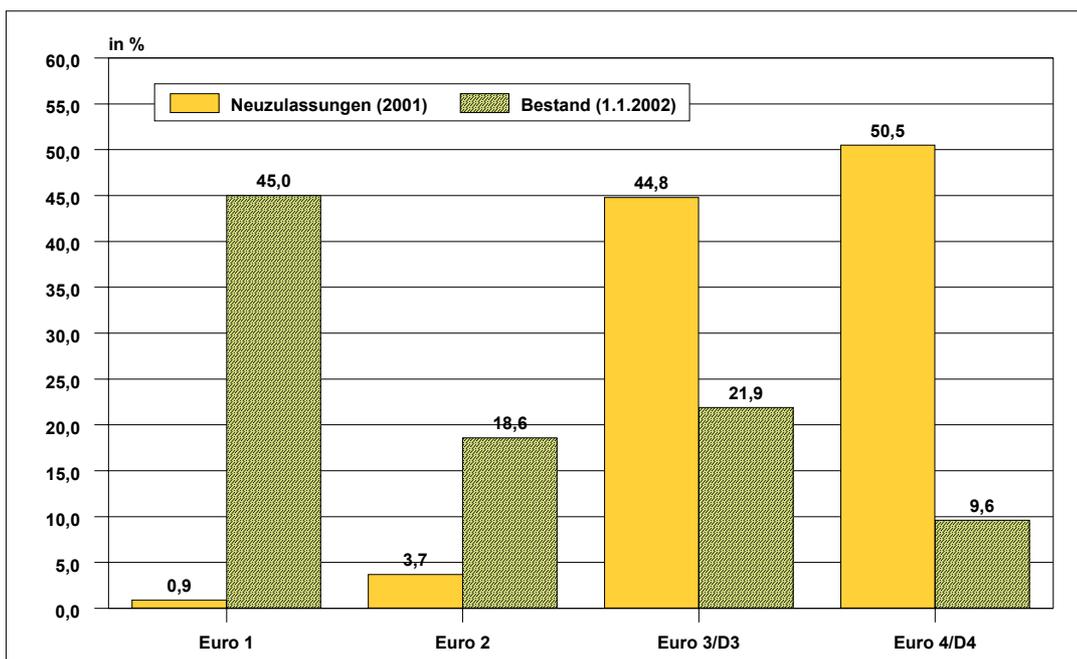
Die Einführung der emissionsorientierten Kfz-Steuer zum 01.07.1997 hat sich bewährt. Mit der Reform konnte die Abgasqualität der Pkw gegenüber früheren Jahren entschieden verbessert werden. Im Jahr der Einführung lag der Anteil an schadstoffreduzierten Pkw im Gesamtbestand bei 80 Prozent. Heute sind 44,3 Mio. Pkw und damit 96,1 Prozent der Autos schadstoffreduziert. 3,9 Prozent der Fahrzeuge sind 20 Jahre und älter.

Tabelle 4: Bestandsentwicklung schadstoffreduzierter Pkw von 1991 bis 2002

Jahr	Pkw-Bestand insgesamt	davon schadstoffreduzierte Pkw	schadstoffreduzierte Pkw mit	
			Ottomotor	Dieselmotor
1991	30 695 082	15 073 066 = 49,1 %	11 287 833	3 785 233
1992	31 309 165	18 136 638 = 57,9 %	14 238 744	3 897 894
1993	37 578 950	23 569 243 = 62,7 %	19 124 068	4 445 175
1994	39 202 066	26 497 963 = 67,6 %	21 744 571	4 753 392
1995	39 917 577	29 095 063 = 72,9 %	24 054 662	5 040 401
1996	40 499 442	31 577 706 = 78,0 %	26 370 307	5 207 399
1997	41 045 217	33 915 555 = 82,6 %	28 621 555	5 294 000
1998	41 326 876	35 862 602 = 86,8 %	30 684 348	5 178 254
1999	42 323 672	38 992 152 = 92,1 %	33 560 960	5 415 294
2000	42 423 254	39 675 263 = 93,5 %	34 116 940	5 554 534
2001	43 772 260	41 550 514 = 94,9 %	35 336 351	6 211 109
2002	44 383 323	42 664 132 = 96,1 %	35 806 606	6 854 653

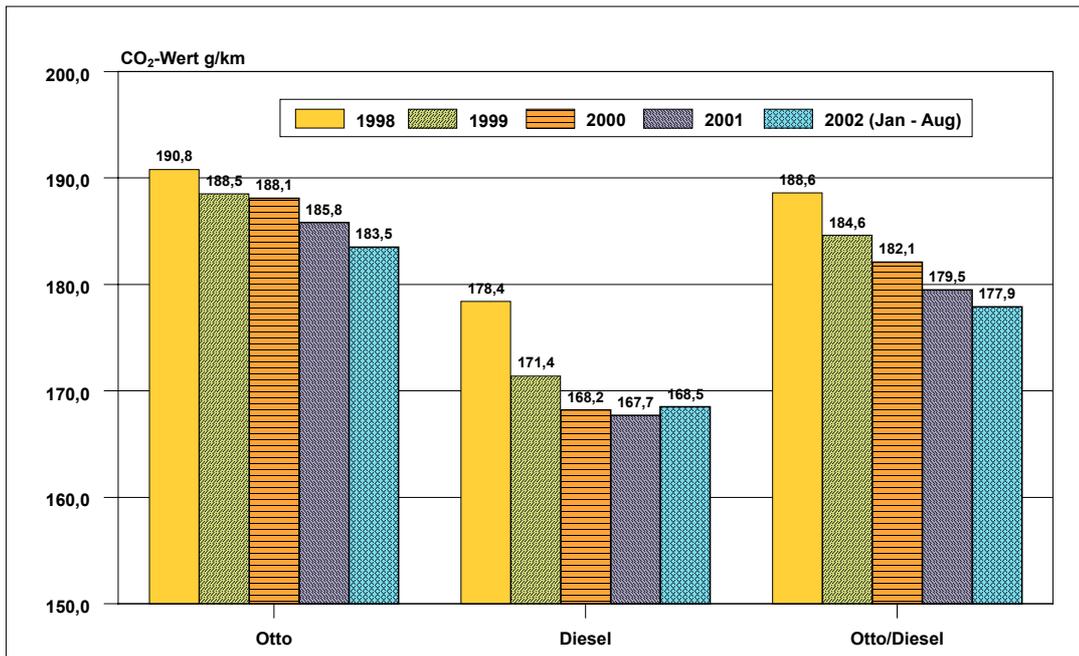
Bereits 50,5 Prozent aller Neuzulassungen erfüllen die höchsten Ansprüche der Schadstoffnormen Euro 4/D4 (Grafik 7). Die Euro 4-Norm wird zurzeit ausschließlich von Pkw mit Ottomotor erreicht. 45 Prozent des Pkw-Gesamtbestandes, das sind 20 Mio. Pkw, entsprechen der Euro 1-Norm, 9,6 Prozent entfallen auf die Euro 4/D4-Norm.

Grafik 7: Anteil von Pkw nach Schadstoffgruppen jeweils in Prozent bei Neuzulassungen und Bestand

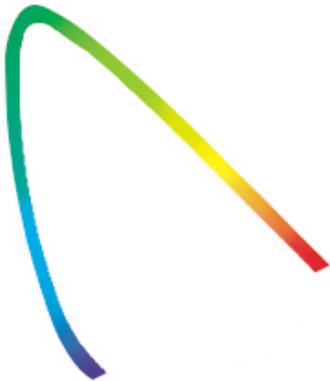


Die mittlere CO₂-Emission der in Deutschland neu zugelassenen Pkw ist weiterhin rückläufig. Für das Jahr 2002 wird ein mittlerer CO₂-Wert von ca. 177 g/km prognostiziert (Grafik 8). Auffällig ist, dass bei Pkw mit Dieselmotor im Jahr 2002 voraussichtlich kein Rückgang auftreten wird.

Grafik 8: Entwicklung der mittleren spezifischen CO₂-Emissionen (g/km) neu zugelassener Pkw in Deutschland im Zeitraum 1998 bis August 2002



Trendfarben

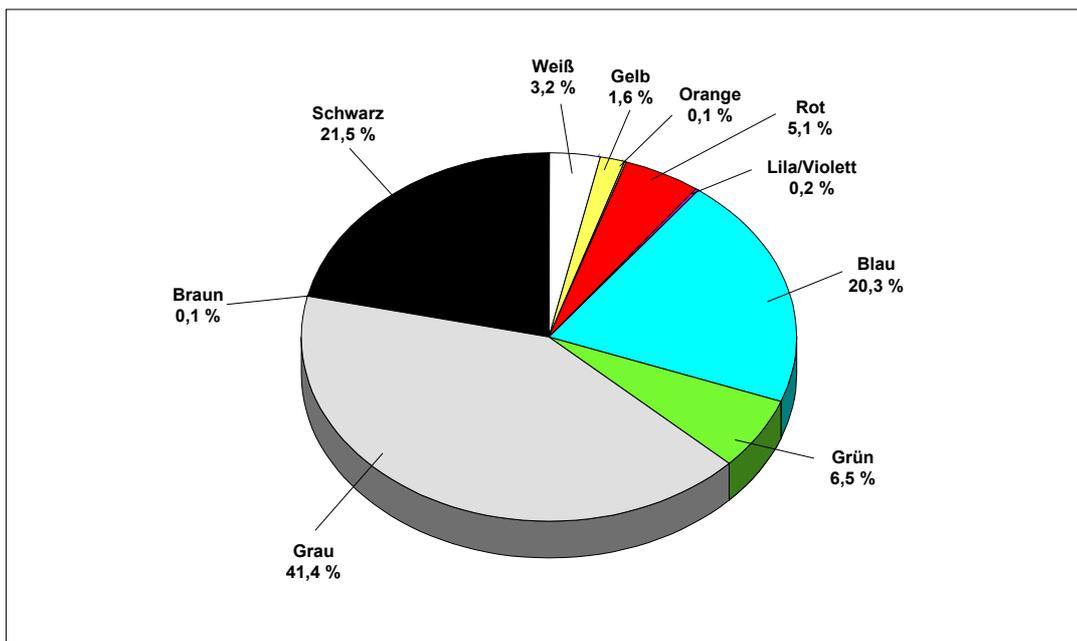


Farbe spricht direkt an. Sie findet instinktiv Anklang und ist eines der wichtigsten Mittel, um unserer Kreativität und Lebensfreude Ausdruck zu verleihen. Das ist beim Autokauf nicht anders. Vor 20 Jahren wählten Autokäufer auffallend und überwiegend klare Farben. Heute ist das Straßenbild geprägt durch gedeckte, eher dunklere Farbtöne. Im Trend liegen **grau, blau und schwarz**.

Diese drei Farben führen seit 1996 die Farbskala bei Neukäufen an. Grau¹ mit 41,4 Prozent, blau mit 20,3 Prozent und schwarz mit 21,5 Prozent. Blaue Autos waren immer schon beliebt. Sie wiesen bereits 1982 einen Anteil von 15,5 Prozent aus und konnten diesen über die Jahre bis auf 24,9 Prozent steigern. In den letzten drei Jahren ist der Anteil allerdings auf 20,3 Prozent gesunken. Die Farben grün und weiß stehen nicht nur für Einsatzfahrzeuge unserer Ordnungshüter. Auch in der Beliebtheitsskala spielen sie noch eine Rolle, wenn auch mit abnehmender Tendenz. Weiß nahm vor 15 Jahren noch einen Anteil von 21,1 Prozent ein. Heute findet diese Farbe mit 3,2 Prozent nur noch wenig Beachtung. Grüne Fahrzeuge unternehmen Berg- und Talfahrten. Mit nur 3,8 Prozent wurde im Jahr 1988 die Talsohle durchschritten, acht Jahre später war mit 18,6 Prozent der Gipfel erreicht. Zur Zeit geht es mit nur 6,5 Prozent wieder stark bergab. Die Farbe rot dominierte in den 80er Jahren. Etwa jedes vierte Auto trug damals ein rotes Blechkleid. 1991 erreichte diese Farbe mit 1 182 208 Zulassungen ihren Höchststand mit 28,4 Prozent. Dann ging dieser Signalfarbe die Wirkung aus. Heute verlassen nur noch 5,2 Prozent aller Neuzulassungen die Fabrik in rot.

Die Farbe eines Fahrzeugs spielt bei der Fahndung und Identifizierung von Kraftfahrzeugen eine wichtige Rolle. Fahndungserfolge bei Verkehrsunfallfluchten oder bei sonstigen Straftaten in Verbindung mit einem Fluchtfahrzeug wurden auch und gerade der Farbe wegen erzielt. Seit Januar 1978 wird bei allen Neufahrzeugen sowie bei Gebrauchtfahrzeugen, die erstmals erfasst oder nach Löschung wieder zugelassen werden sollen, die Nummer der Farbreihe in die Fahrzeugpapiere eingetragen und in das Zentrale Fahrzeugregister des KBA aufgenommen.

Grafik 9: Anteil der Pkw-Neuzulassungen im Zeitraum Januar bis September 2002 nach Farben in Prozent



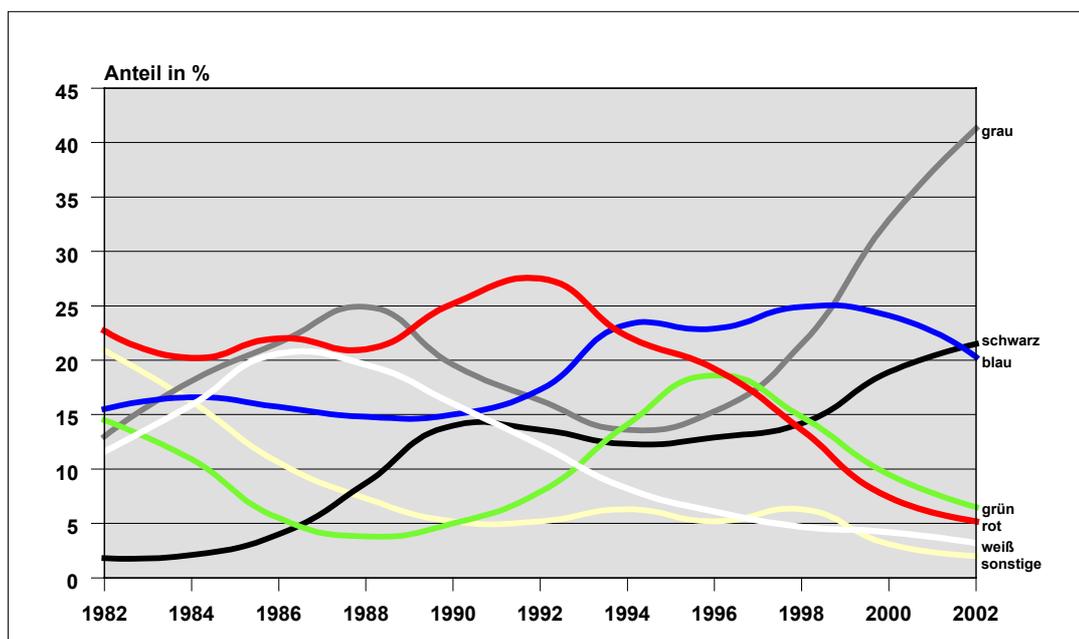
¹ Farbschlüsselnummer 7 Grau = Fehgrau, Silbergrau, Olivgrau, Moosgrau, Beigegräu, Khakigräu, Grüngräu, Zeltgräu, Eisengräu, Basaltgräu, Braungräu, Schiefergräu, Antrazitgräu, Schwarzgräu, Umbragräu, Betongräu, Graphitgräu, Steingräu, Blaugräu, Kieselgräu, Zementgräu, Gelbgräu, Lichtgräu, Platingräu und Staubgräu (aus „Verkehrsblatt 1977 S. 548“).

Tabelle 5: Neuzulassungen von Pkw insgesamt nach Farbe der Fahrzeuge 1980 bis 2001

Jahr	Insge- samt	Weiß	Gelb	Orange	Rot	Lila/ Violet	Blau	Grün	Grau	Braun	Schwarz	Sonstige 1)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Zahl der Fahrzeuge												
1980	2 426 187	286 004	300 547	53 323	535 652	2 424	283 580	424 158	290 851	135 731	31 509	82 408
1981	2 330 335	333 238	258 667	25 634	503 352	9 321	312 265	335 568	305 274	123 508	37 285	86 223
1982	2 155 537	250 042	262 976	17 244	489 307	4 311	334 108	312 553	280 220	96 999	38 800	68 977
1983	2 426 774	339 748	276 652	7 280	509 623	14 561	402 844	298 493	356 736	99 498	43 682	77 657
1984	2 393 939	380 636	215 454	4 788	483 576	2 394	397 394	260 939	433 303	81 394	50 273	83 788
1985	2 379 261	438 007	159 492	4 761	476 096	1 166	352 310	166 633	457 051	76 176	80 936	166 633
1986	2 829 438	583 162	161 360	5 662	622 794	1 386	444 449	155 698	611 471	79 265	113 235	50 956
1987	2 915 654	615 819	110 906	5 837	647 923	2 919	452 379	119 661	688 783	61 290	154 684	55 453
1988	2 807 939	549 806	78 544	5 610	589 078	16 831	415 160	106 595	698 478	39 272	244 047	64 518
1989	2 831 740	501 720	76 533	5 669	674 629	14 173	402 510	110 548	649 117	28 346	325 976	42 519
1990	3 040 783	486 525	57 775	6 082	766 277	30 408	456 117	152 039	595 993	21 286	425 710	42 571
1991	4 158 674	571 836	65 587	7 595	1 182 208	61 490	656 868	250 057	735 074	25 199	540 605	62 155
1992	3 929 558	479 406	47 155	7 859	1 080 628	55 014	679 813	310 435	640 518	39 296	534 420	55 014
1993	3 194 204	332 863	32 006	3 200	825 756	41 608	656 124	339 264	464 088	35 207	406 477	57 611
1994	3 209 224	263 156	41 720	12 837	712 448	54 557	747 749	452 501	436 454	32 092	394 735	60 975
1995	3 314 061	251 366	42 997	9 922	721 023	59 534	787 172	582 111	400 201	13 230	393 586	52 919
1996	3 496 320	212 850	59 319	10 468	669 954	55 829	799 059	649 018	533 869	10 468	450 125	45 361
1997	3 528 179	187 181	70 634	7 063	593 327	42 381	865 269	589 796	621 581	17 659	483 844	49 444
1998	3 735 987	175 591	104 608	14 944	508 094	26 152	930 261	552 926	803 237	22 416	530 510	67 248
1999	3 802 176	167 296	95 054	15 209	399 228	22 813	931 533	460 063	1 011 379	7 604	615 953	76 044
2000	3 378 343	141 749	74 249	10 125	249 748	16 875	813 367	320 622	1 110 364	3 375	637 869	-
2001	3 341 718	116 983	58 371	6 693	193 957	9 173	751 986	255 721	1 284 795	2 184	661 855	-

1) Zwei- oder Mehrfarbigkeit und Ausnahmen.- 2) Die Summe der Anteile kann wegen maschineller Rundung geringfügig von 100 abweichen.

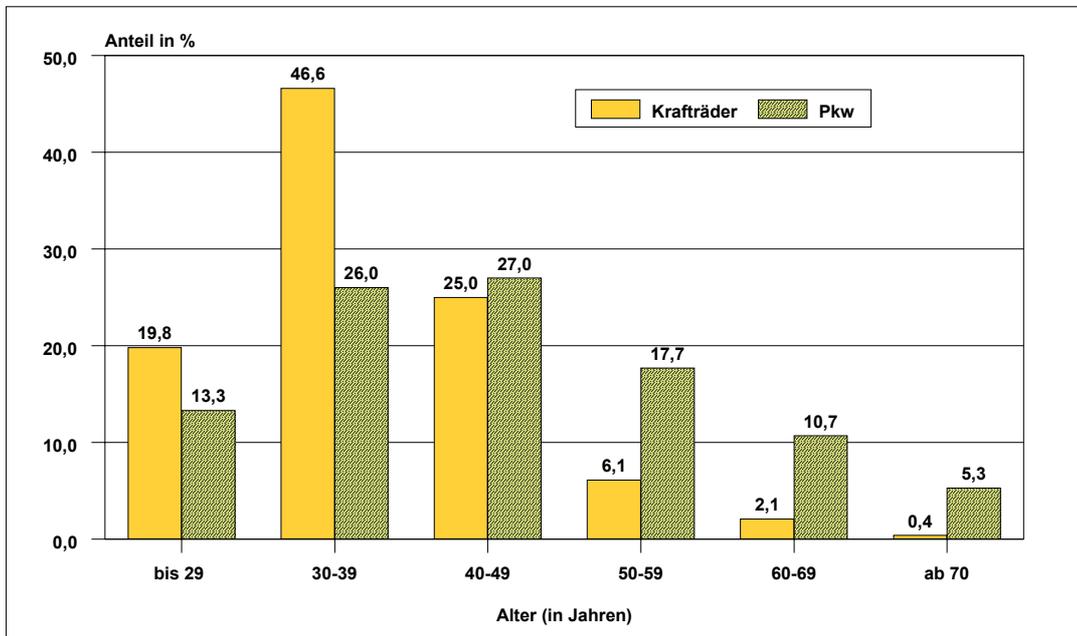
Grafik 10: Pkw-Neuzulassungen nach Farbanteilen im Zeitraum 1982 bis 2002



Man fährt – Frau auch

12,8 Mio. Frauen sind im Jahr 2002 als Halterinnen eines Pkw registriert. Damit ist ihr Anteil auf 31,8 Prozent angestiegen. Vor 20 Jahren fuhr nur jedes sechste Auto auf den Namen einer Frau. 10 Jahre später betrug der Frauenanteil bereits 23,8 Prozent. Dass Frauen nicht nur Autos, sondern auch heiße Öfen bevorzugen, zeigt der respektable Anteil in Höhe von 392 000 Halterinnen bei den Krafträdern. Das sind 13,7 Prozent. Die 30- bis 39jährigen bilden mit 46,6 Prozent die größte Altersgruppe (Grafik 11). Unter den Pkw-Halterinnen dominiert die Altersklasse der 40- bis 49jährigen.

Grafik 11: Anteil der weiblichen Halter von Krafträdern und Pkw nach Altersgruppen am jeweiligen Bestand in Prozent am 01.01.2002



Lebende Legenden



Porsche, Typ 356

Das Thema „Automobile“ verbindet Menschen auf der ganzen Welt. Ob Fahrzeugtechnik, Design oder Rennsport, das Interesse ist breit gefächert. Besonders beliebt sind neben den klassischen Oldtimern Fahrzeuge, die auch heute noch den automobilen Charme der vergangenen fünf Jahrzehnte vermitteln. In den 50er, 60- und 70er Jahren strahlte jedes Modell eine eigene Persönlichkeit aus. Es stand stellvertretend und unverwechselbar für eine gewisse Klasse. Das galt für den VW-Käfer genauso wie für den Opel Kadett.

Im Jahr 2002 sind in Deutschland 85 000 VW-Käfer gemeldet. Die erste serienmäßige Produktion in der Käfergeschichte war der Käfer mit dem Brezelfenster. Er wurde von 1949 bis 1952 produziert und ist heute eines der gefragtesten Modelle unter den Käferliebhabern. 400 Fahrzeuge mit diesem legendären Fenster sind heute noch registriert. Mit 27 000 Exemplaren bereichert auch die 2 CV-Ente, der kantige Klassiker von Citroen, das Straßenbild. Ihre eigene Lebensphilosophie demonstrierten in den 70er Jahren Fahrer des Renault 4. Der Bestand an R4-Fahrzeugen beläuft sich derzeit auf 6 700. Auf 780 sogenannte „James-Dean“-Porsche (Typ 356) entfallen 84 weibliche Halter. Er wurde in der Zeit von 1950 bis 1968 produziert.

Tabelle 6: Bestand ausgewählter Fahrzeuge am 01.01.2002 (genäherte Werte)

Bestand ausgewählter Fahrzeuge	am 01.01.2002
Audi NSU 1200 C	350
Audi NSU RO 80	900
BMW-Isetta	1 650
Borgward Isabella	550
2 CV-Ente	27 000
Golf 1	83 500
Ford Taunus	14 100
Ford Capri	5 250
Fiat 500	2 700
Goggomobil	1 850
Mercedes 190	518 500
Opel Kadett	198 000
Porsche 356	780
Renault 4	6 700
VW-Käfer	85 000
darunter Brezelkäfer	400

Denkmal Trabant



Die serienmäßige Produktion des Trabant begann 1958. Er war das international erste serienmäßig hergestellte Kraftfahrzeug mit Duroplastbeplankung. Mit Modifizierungen wurde der Trabant (Modell P 601, P 603, P 610) bis zum 30.04.1991 in einer Stückzahl von über 3 Millionen gefertigt. Die Zahl der in Deutschland gemeldeten „Trabis“ ging von 920 162 im Jahr 1993 auf 124 459 Fahrzeuge im Jahr 2002 zurück. Trabi-stärkstes Bundesland ist heute Sachsen mit 41 941 gemeldeten Fahrzeugen; im Gegensatz dazu fanden im Bundesland Bremen 94 Fahrzeuge ihren Halter.

Tabelle 7: Bestand an Pkw, Fa. Sachsenring (Trabant)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Baden-Württemberg	2 251	2 314	2 112	1 905	1 727	1 553	1 382	1 232	1 236	1 217
Bayern	3 814	3 968	3 593	3 170	2 716	2 430	2 175	1 912	1 958	1 820
Berlin	40 322	32 999	23 959	16 966	12 341	8 908	6 516	4 785	4 428	3 477
Brandenburg	161 057	139 953	113 397	91 204	70 544	54 238	41 130	30 995	29 305	22 493
Bremen	216	231	221	189	172	150	127	106	104	94
Hamburg	511	524	471	424	388	326	291	276	271	234
Hessen	2 032	2 137	1 919	1 764	1 549	1 350	1 189	1 058	1 066	1 022
Mecklenburg-Vorpommern	92 299	79 141	63 436	50 543	37 940	27 688	19 441	13 591	12 801	9 563
Niedersachsen	4 646	5 418	4 921	4 347	3 633	3 027	2 541	2 167	2 170	1 941
Nordrhein-Westfalen	5 610	6 045	5 654	5 070	4 340	3 750	3 325	2 971	3 006	2 769
Rheinland-Pfalz	1 250	1 258	1 123	960	830	711	636	573	582	558
Saarland	269	283	251	226	187	162	138	116	120	107
Sachsen	299 102	274 243	225 982	181 264	140 082	106 393	79 372	58 231	54 745	41 941
Sachsen-Anhalt	153 078	133 945	109 864	87 127	65 836	48 957	34 688	25 475	23 880	18 326
Schleswig-Holstein	1 737	1 899	1 754	1 563	1 295	1 060	841	699	700	628
Thüringen	150 280	129 055	104 453	83 508	63 645	47 956	34 709	25 436	23 745	18 268
Sonstige*	1 688	761	./.	./.	./.	./.	./.	./.	./.	1
Deutschland	920 162	814 642	663 631	530 358	407 252	308 669	228 501	169 623	160 117	124 459
alte Länder**	62 658	57 544	46 499	36 712	29 205	23 437	19 161	15 895	15 641	13 867
neue Länder	855 816	756 337	617 132	493 646	378 047	285 232	209 340	153 728	144 476	110 591

* THW, BGS (bis 1994 Bahn und Post)

** einschl. Berlin

Verkehrszentralregister

Das Verkehrszentralregister speichert Meldungen der

- **Fahrerlaubnisbehörden**, die Fahrerlizenzen versagen, entziehen oder neu erteilen und nach dem Punktsystem durchgeführte Maßnahmen melden,
- **Bußgeldbehörden**, die Verkehrsordnungswidrigkeiten mit einer Geldbuße von mindestens 40 € oder einem Fahrverbot ahnden,
- **Gerichte**, die Verurteilungen wegen Straftaten im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr aussprechen oder im Ordnungswidrigkeitenverfahren Geldbußen oder Fahrverbote verhängen.

Dem Verkehrszentralregister wurden im Jahr 2002 rund **4,27 Mio. registerpflichtige Entscheidungen** (Vorjahr: 4,34) über geahndete Verkehrsverstöße oder fahrerlaubnisbezogene Maßnahmen von Gerichten, Bußgeld- und anderen Verwaltungsbehörden gemeldet (Tabelle 8). Das ist eine Abnahme von rund 1,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Bußgeldentscheidungen bilden mit 75 Prozent die Mehrzahl der im Register eingehenden Mitteilungen. Gerichtliche Entscheidungen zu Straftaten haben einen Anteil von rund 8 Prozent, Fahrerlaubnisentscheidungen der Gerichte und Fahrerlaubnisbehörden von 17 Prozent.

Tabelle 8: Mitteilungen an das Verkehrszentralregister im Jahr 2002

Zugang an Mitteilungen von		2002 in Tausend	2001 in Tausend	Veränderung in % gegenüber Vorjahr
Gerichten:	Verurteilungen	331	331	+ 0,0
	Bußgeldentscheidungen	51	52	- 1,9
	vorläufige Entscheidungen und Aufhebungen	116	119	- 2,5
	zusammen	498	502	- 0,8
Bußgeldbehörden:	Bußgeldentscheidungen	3 172	3 341	- 5,1
Andere Behörden:	Fahrerlaubnisentscheidungen und -maßnahmen	599	497	+ 20,5
	insgesamt	4 269	4 340	- 1,6

6,718 Millionen Verkehrssünder

Der Personenabgang lag im Jahr 2002 höher als der Personenzugang. Damit sank der Bestand eingetragener Personen um 1,0 Prozent auf **6,718 Mio.** (Tabelle 9). Hintergrund ist zum einen das Verhältnis zwischen Verkehrsauffälligkeit und Fahrleistung. Je höher die Fahrleistung, desto häufiger kommt es zu Verkehrsauffälligkeiten, die zur Eintragung in das Register führen. Die durchschnittlich mit einem Pkw erbrachte Fahrleistung nimmt seit Anfang 2000 leicht, aber anhaltend ab. Darüber hinaus verlagert sie sich zunehmend von der Straße auf die Autobahn, auf denen weniger Verkehrsverstöße begangen werden als auf Landstraßen. Zum anderen zeigen ebenso die rückläufigen Alkoholverstöße und Verletzungen des Sicherheitsabstandes auf Autobahnen ihre Wirkung.

Tabelle 9: Personenbestand im Verkehrszentralregister 2002

Personen im Verkehrszentralregister	Personen		
	Anzahl in 1 000	in %	Veränderung in % gegenüber Vorjahr
Anfangsbestand an Personen (01.01.2002)	6 785	100,0	+ 0,4
+ Personenzugang	2 469	36,4	- 1,6
- Personenabgang	2 536	37,4	- 2,2
Endbestand an Personen (31.12.2002)	6 718	99,0	- 1,0

10 Millionen Auskünfte

Das KBA erteilt berechtigten Stellen Auskünfte zu den im Verkehrszentralregister eingetragenen Mittellungen und Personen.

Im Jahr 2002 wurden rund **9,7 Mio. Auskünfte** an Verwaltungsbehörden und Gerichte für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten oder für die Erteilung einer Fahrerlaubnis erteilt (Tabelle 10). Im Vergleich zum Vorjahr nahm das Auskunftsvolumen um 1,0 Prozent zu.

Das KBA unterrichtete die Verwaltungsbehörden in rund **220 000 Fällen** über Personen, die ihren Punktestand überschritten haben. Die Unterrichtungen nahmen um 4,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr ab.

Die Zahl der Privatauskünfte „über den eigenen Punktestand“ stieg im Jahr 2002 auf rund **174 000**. Gegenüber dem Vorjahr ist das ein Zuwachs von 38,0 Prozent (Tabelle 10).

Tabelle 10: Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister 2002

Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister	2002	2001	Veränderung in % gegenüber dem Vorjahr
Auskünfte für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten oder die Erteilung einer Fahrerlaubnis	9,7 Mio.	9,6 Mio.	+ 1,0
Auskünfte von Amts wegen für die Ergreifung von Maßnahmen nach § 4 Abs. 6 StVG (Punktsystem)	219 498	230 365	- 4,7
Auskünfte an Privatpersonen über sie betreffende Eintragungen	174 016	125 910	+ 38,2

Verkehrszentralregister-Auswertung

Die reine Mengenstatistik zum Verkehrszentralregister wird ergänzt durch die Verkehrszentralregister-Grundstatistik, die tiefere Einblicke in die Inhalte des Registers ermöglicht. Da das Verkehrszentralregister trotz zunehmenden Automatisierungsgrades gegenwärtig noch größtenteils 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 Verkehrszentralregister-Grundstatistik liefert Erkenntnisse, die unter anderem für die Verkehrssicherheitsforschung und für verkehrspolitische Entscheidungen nutzbar gemacht werden.

Deliktgruppen und Punktestände

5,65 Mio. Männer bilden die Mehrheit der im Verkehrszentralregister eingetragenen Personen (Tabelle 11). Mehr als die Hälfte der Männer wie der Frauen ist mit ‚**Geschwindigkeitsübertretung**‘ eingetragen. Während Männer wesentlich häufiger bei ‚**Fahrten unter Alkoholeinfluss**‘ auffällig werden, liegen die Schwierigkeiten der Frauen bei der Beachtung von ‚**Vorfahrtsregeln**‘.

Die meisten der im Register eingetragenen Personen haben einen Punktestand von 1 bis 3 Punkten (47,5 Prozent). Bei den Männern sind es 2,5 Mio. (44,1 Prozent), bei den Frauen 0,7 Mio. (63,8 Prozent).

1,5 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 11: Im Verkehrszentralregister eingetragene Personen am 31.12.2002

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	6 718	82,8	5 565	17,1	1 150
Deliktart je Personengruppe im Bestand						
Geschwindigkeit	54,9	3 688	55,0	3 059	54,3	624
Fahren unter Alkoholeinfluss	18,9	1 270	21,0	1 168	8,8	101
Vorfahrtsverletzung	14,6	981	13,6	757	19,6	225
Punktestände je Personengruppe im Bestand						
ohne Punkte	23,2	1 559	25,2	1 403	13,5	156
1 - 3 Punkte	47,5	3 190	44,1	2 454	63,8	733
4 - 7 Punkte	19,1	1 281	19,5	1 084	17,1	197
8 - 13 Punkte	7,6	509	8,2	456	4,5	52
14 und mehr	1,7	112	1,9	105	0,6	7
Personen insgesamt ³⁾						
insgesamt	100	6 718	100	5 565	100	1 150

1) Prozentanteile gemäß Stichprobe zum VZR-Bestand vom 31.12.2000

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

3) einschließlich Personen, deren Punktestand nicht mittels DV-Programm berechnet werden konnte (insgesamt 1,0 %)

Die Verkehrszentralregister-Grundstatistik liefert umfangreiche Erkenntnisse zur Auffälligkeit von Straßenverkehrsteilnehmern. Aufgrund der noch großteils manuellen Registerführung und der dadurch erforderlichen Codierung stehen die Verkehrszentralregister-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. Der nachfolgende Abschnitt „Alkoholverstöße rückläufig“ basiert auf dieser 'Schnellauswertung'.

Alkoholverstöße rückläufig

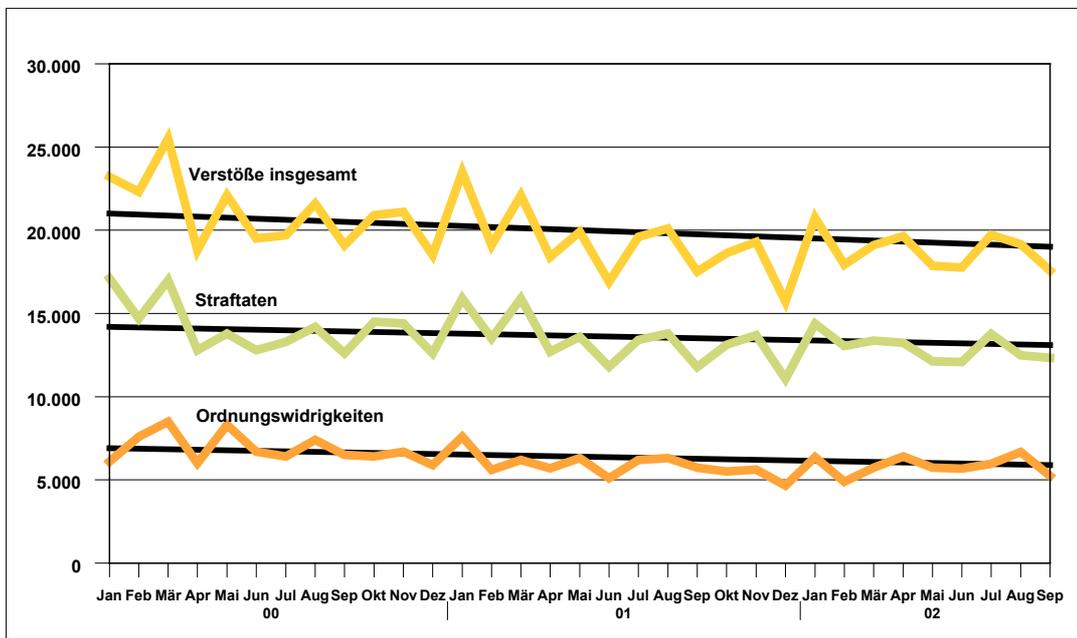
Am 01.04.2001 wurden die Vorschriften über Promille-Ordnungswidrigkeiten verschärft. Das Nebeneinander verschiedener Grenzwerte (0,5- und 0,8 Promille) wurde beseitigt. Die 0,5 Promille-Grenze ersetzte die alte 0,8 Promille-Grenze. Von dieser Regelung ging ein deutliches Signal aus. Sie wirkte sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus, weil sie dem Kraftfahrer die Bedeutung und Gefährlichkeit der Alkoholfahrten klar vor Augen zeigt.

Die Zahl der Alkoholverstöße nahm im Zeitraum von 2000 bis 2002 kontinuierlich ab (Grafik 14). Während im Jahr 2000 monatlich 21 000 Alkoholtaten gemeldet wurden, waren es 2002 monatlich 19 000 Alkoholtaten (- 10,0 Prozent). Damit gingen sowohl die Alkoholstraftaten als auch die Alkoholordnungswidrigkeiten deutlich zurück. Die Straftaten nahmen von 14 200 im Jahr 2000 auf 13 100 im Jahr 2002 ab (- 7,7 %). Die im Verkehrszentralregister im Jahr 2000 monatlich eingetragenen 6 900 Alkohol-Ordnungswidrigkeiten reduzierten sich auf 5 900 Fälle. Das entspricht einer Abnahme um 13,7 Prozent.

Fahrten mit 0,5 Promille im Blut führen zu

- mindestens einer Geldbuße von 250 €
- einem Fahrverbot von einem Monat und
- 4 Punkten im Register.

Grafik 12: Alkoholtaten Januar 2000 bis September 2002



Punkte-Abbau gefragt

Seit Januar 1999 können im Verkehrszentralregister eingetragene Personen ihren Punktestand durch die freiwillige Teilnahme an Aufbauseminaren oder verkehrspsychologischen Beratungen reduzieren.

Im Jahr 2002 wurden dem Verkehrszentralregister **monatlich** im Durchschnitt rund **2 100 Bescheinigungen** (Vorjahr: 770) über die freiwillige Teilnahme an Aufbauseminaren oder verkehrspsychologischen Beratungen gemeldet. Sie lösten die Löschung von 2 oder 4 Punkten aus. Die Grafik 15 verdeutlicht, dass sich die Zahl der gemeldeten Bescheinigungen nach relativ langer Anlaufzeit der Gesetzesmaßnahme heute bereits auf hohem Niveau stabilisiert hat.

Grafik 13: Entwicklung der Teilnahme an Aufbauseminaren, verkehrspsychologischen Beratungen und besonderen Aufbauseminaren *

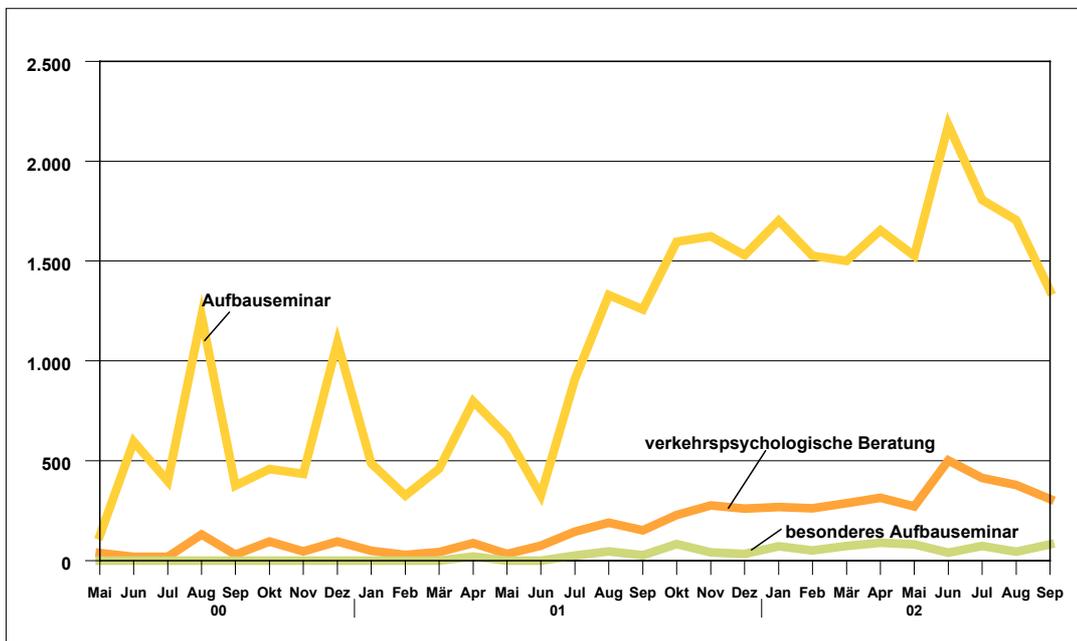


Tabelle 12: Bonussystem

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.

* Besondere Aufbauseminare werden für Personen durchgeführt, die unter dem Einfluss von Alkohol und anderer berauschender Mittel am Straßenverkehr teilgenommen haben.

Frostige Fristen

Im Jahr 2001 wurden dem Verkehrszentralregister insgesamt **4,34 Mio. Entscheidungen** übermittelt, von denen in über **616 000 Fällen** Maßnahmen angeordnet wurden, die das Führen von Kraftfahrzeugen auf Zeit oder für immer untersagten.

Rund **406 000 Fahrverbote** (Vorjahr: 386 000) wurden ausgesprochen. Wird gegen einen Betroffenen wegen einer Ordnungswidrigkeit eine Geldbuße festgesetzt, kann die Verwaltungsbehörde oder das Gericht in der Bußgeldentscheidung ein Fahrverbot für die Dauer von einem bis zu drei Monaten anordnen. Nach Ablauf der Fahrverbotsfrist erhält der Betroffene den Führerschein von der Straßenverkehrsbehörde zurück.

Tabelle 13: Delikte, die zum Fahrverbot führen*

BKat-Nummer	Delikte, die zum Fahrverbot führen	Regelsatz und Punkte
11.3.6	Zulässige Höchstgeschwindigkeitsüberschreitung innerhalb geschlossener Ortschaften überschritten um	
	31 bis 40 km/h	100 € und 3 Punkte
	41 – 50 km/h	125 € und 4 Punkte
	51 – 60 km/h	175 € und 4 Punkte
	61 – 70 km/h	300 € und 4 Punkte
	über 70 km/h	425 € und 4 Punkte
	außerhalb geschlossener Ortschaften überschritten um	
	41 – 50 km/h	100 € und 3 Punkte
51 – 60 km/h	150 € und 4 Punkte	
61 – 70 km/h	275 € und 4 Punkte	
über 70 km/h	375 € und 4 Punkte	
241	Fahren mit 0,5 Promille oder mehr	250 € und 4 Punkte
	1. Folgeverstoß	500 € und 4 Punkte
	2. Folgeverstoß	750 € und 4 Punkte
132.2	Rotes Dauerlichtzeichen nicht befolgt bei länger als 1 Sekunde andauernder Rotphase	125 € und 4 Punkte
	mit Gefährdung oder Sachbeschädigung	200 € und 4 Punkte

Im Jahr 2001 wurden **147 000 Fahrerlaubnisentziehungen** (Vorjahr: 145 000) ausgesprochen. Die Entziehung erfolgt, wenn der Inhaber der Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Bei der Entziehung durch die Behörde oder durch das Gericht erlischt die entzogene Fahrerlaubnis endgültig. Dann hat der Betroffene nicht mehr die Berechtigung, fahrerlaubnispflichtige Fahrzeuge im Straßenverkehr zu führen. Die Fahrerlaubnis erlischt mit der Rechtskraft des Urteils und muss neu beantragt werden.

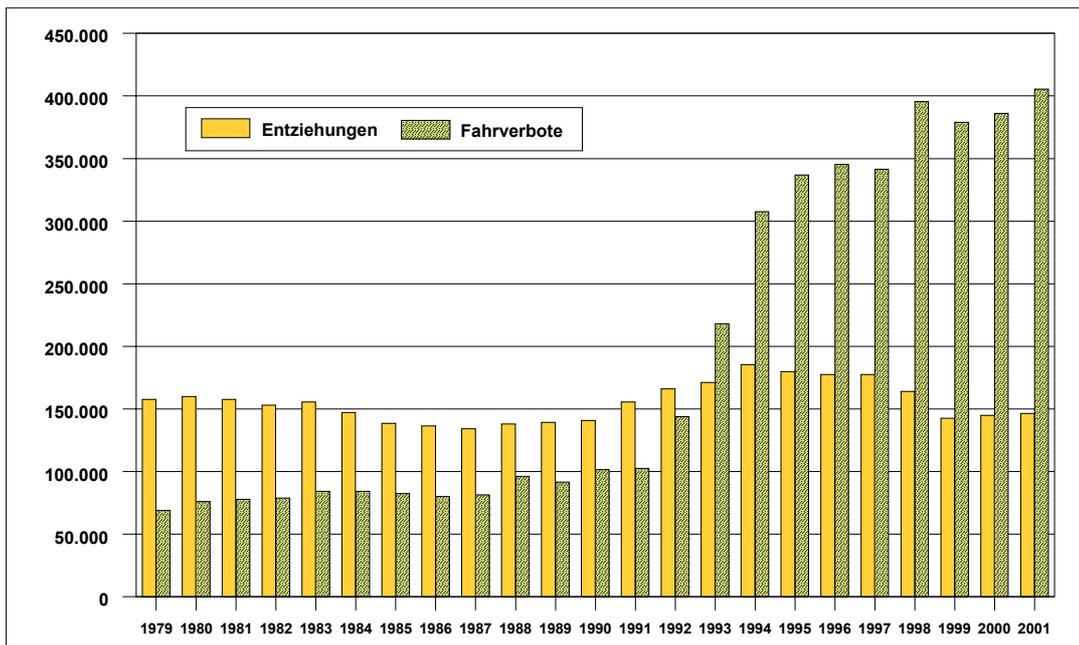
Straftaten, die zur Fahrerlaubnisentziehung führen

- Entfernen vom Unfallort bei schwerwiegenden Unfallfolgen
- Gefährdung des Straßenverkehrs
- Trunkenheit im Straßenverkehr
- Erreichen der 18-Punkte-Schwelle

* Siehe auch www.kba.de (Rund um den Punkt/Punktecatalog)

Während zwischen 1979 und 2001 die Entwicklung der Entziehungen mit 150 000 relativ konstant blieb (Grafik 14), nahmen die Fahrverbote seit 1979 um fast das Sechsfache von rund 69 000 auf 405 000 zu. Der steile Anstieg der Fahrverbote, in geringerem Ausmaß auch der Entziehungen in den Jahren 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.

Grafik 14: Entziehungen und Fahrverbote 1979 bis 2001



Zentrales Fahrerlaubnisregister

Das Zentrale Fahrerlaubnisregister speichert und verwertet seit 01.01.1999

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

Es werden nur Personen mit einer Fahrerlaubnis nach den neuen EG-einheitlichen Klassen A bis E und den neuen nationalen Klassen L, M oder T gespeichert, denen der neue Führerschein im Scheckkartenformat ausgehändigt wurde.

14,5 Mio. Personen mit EU-Führerschein

Ende 2002 sind rd. 14,5 Mio. Personen mit EU-Fahrerlaubnis im Register gespeichert. Der Bestand erhöhte sich zum Vorjahr um 3,5 Mio.

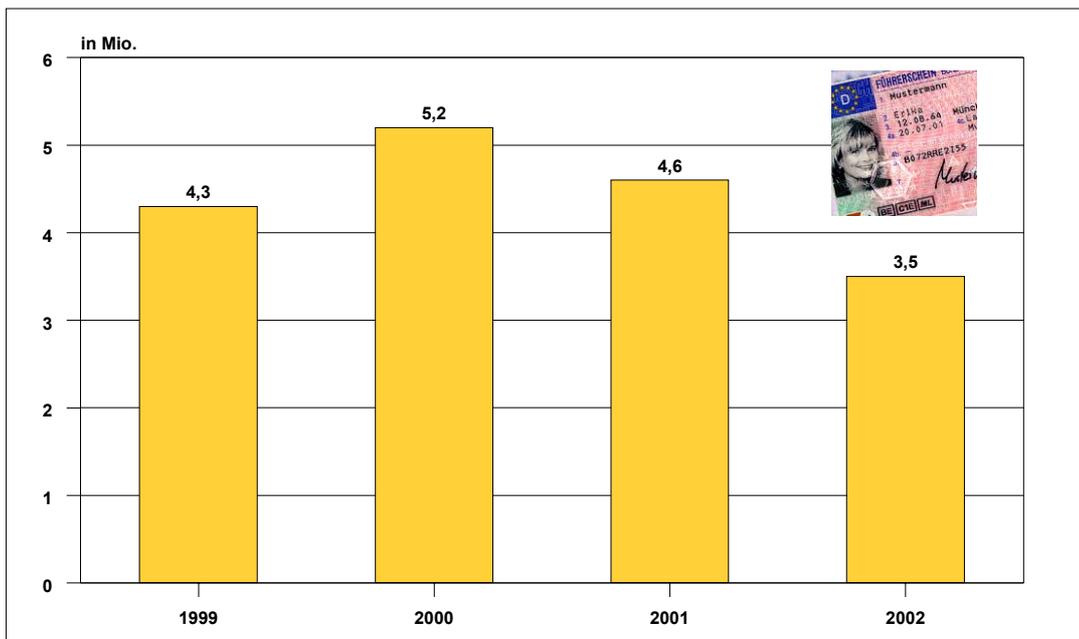


Damit sind rd. ein Drittel aller Führerscheininhaber im Zentralregister registriert. Da der Umtausch eines alten Führerscheins freiwillig ist, kann noch nicht abgesehen werden, wann alle ca. 49 Mio. deutschen Führerscheininhaber zentral erfasst sein werden.

Umtauschbereitschaft erneut rückläufig

Die Bereitschaft der Bürger, ihren Führerschein in eine EU-Fahrerlaubnis umzutauschen, hat seit Mitte 2001 nachgelassen. Dieser Trend setzte sich in 2002 sogar verstärkt fort. Die Bundesdruckerei in Berlin produzierte im Jahr 2002 rund 3,5 Mio. Führerscheine.

Grafik 15: Produzierte EU-Fahrerlaubnisse



Auskünfte über Fahrerlaubnisse

Das KBA erteilte im Jahr 2002 erstmals Auskünfte aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister. Sie gingen an die 650 örtlichen Fahrerlaubnisbehörden und die Polizei.

Tabelle 14: Auskünfte aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister im Jahr 2002

	2002
Auskünfte insgesamt	680 000
darunter an	
Fahrerlaubnisbehörden	80 000
Polizei	600 000

Im Jahr 2003 stellt das KBA die Daten auch über das Zentrale Verkehrsinformationssystem ZEVIS zur Verfügung.

Zentrales Fahrzeugregister

Das Zentrale Fahrzeugregister erfasst, speichert und verarbeitet Fahrzeug- und Halterdaten über Fahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen, Ausfuhrkennzeichen, Oldtimer- und Saisonkennzeichen sowie Versicherungskennzeichen. Im Jahr 2002 erteilte das KBA rd. **50,7 Mio. Auskünfte** (Vorjahr: 47,7 Mio.) aus diesem Register an Polizei, Behörden und Gerichte sowie an Privatpersonen.

Tabelle 15: Auskünfte aus dem Zentralen Fahrzeugregister im Jahr 2002

	2002*	2001	Veränderungen in %
Auskünfte insgesamt	50 721 000	47 700 160	+ 6,3
darunter			
ZEVIS	19 526 000	17 461 322	+ 11,8
private Personen	195 000	178 232	+ 9,4
Auskunftsdienst Polizei/Behörden	31 000 000	30 060 606	+ 3,1

*) Die Zahlen wurden anhand der bisher vorliegenden Ergebnisse hochgerechnet (01.01. - 30.09.2002).

Internationale Auskünfte über Unfallverursacher

Fahrzeugführer, die innerhalb Europas mit ihrem Fahrzeug geschädigt werden, erhalten künftig Informationen über die Versicherung des Fahrzeughalters/Verursachers. Sie können damit ihre Schadensersatzansprüche geltend machen. Ab 2003 wird das KBA zentral die Angaben der örtlichen Zulassungsbehörden über die Versicherung eines Kraftfahrzeugs und die Daten der Halter der letzten sieben Jahre speichern. Mit ihnen erteilt es künftig Auskünfte über Unfallverursacher. Die GDV Dienstleistungs-GmbH & Co. KG - „Zentralruf der Autoversicherer“ - in Hamburg wird die KBA-Auskünfte weiterleiten.

Hintergrund ist die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kfz-Haftpflichtversicherung. Das Gesetz zur Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes und anderer versicherungsrechtlicher Vorschriften vom 10. Juli 2002 (BGBl I, Nr. 48, S. 2586 ff.) tritt am 1. Januar 2003 in Kraft. Es übernahm die EG-Richtlinie 2000/26/EG vom 16. Mai 2000 (ABl. EG Nr. L 181, S. 65) in deutsches Recht.

Lkw-Maut

Das Gesetz zur Einführung streckenbezogener Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen vom 05.04.2002 weist dem KBA die Aufgabe zu, Auskünfte aus dem Zentralen Fahrzeugregister zu übermitteln. Die Fahrzeugdaten stellt es u. a. dem Bundesamt für Güterverkehr und den Zollbehörden zur Verfügung. Das KBA richtet sich bereits auf den Dialogzugriff ein (Codierung, Firewall, Authentifizierung, Zugriffssteuerung). Der automatisierte Zugriff erfolgt über Browser/Internet-Technologie oder über eine Programm-zu-Programm-Schnittstelle. Das KBA übermittelt diese Daten ebenfalls für die Verfolgung von Ansprüchen nach dem Autobahnmautgesetz (Bußgeldverfahren). Diese Vorarbeiten werden bis August 2003 abgeschlossen sein.

Die Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut ist für die Bundesregierung ein wichtiger Baustein der anstehenden Verkehrsreform. Mit der Lkw-Maut sollen eine verursachergerechte Anlastung der Wegekosten erzielt, höhere Anreize für eine wirtschaftlichere Auslastung der Transportkapazitäten erreicht, die Chancen zwischen in- und ausländischen Transportunternehmen gerechter verteilt und ein Umstieg von der Steuer- zur Nutzerfinanzierung erreicht werden. Die Autobahngebühren für Lkw über 12 Tonnen werden in Zukunft von den gefahrenen Kilometern abhängen, gestaffelt nach Emissionsklassen und der Anzahl der Achsen. Die Einnahmen der Maut sollen vorrangig zweckgebunden in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden.

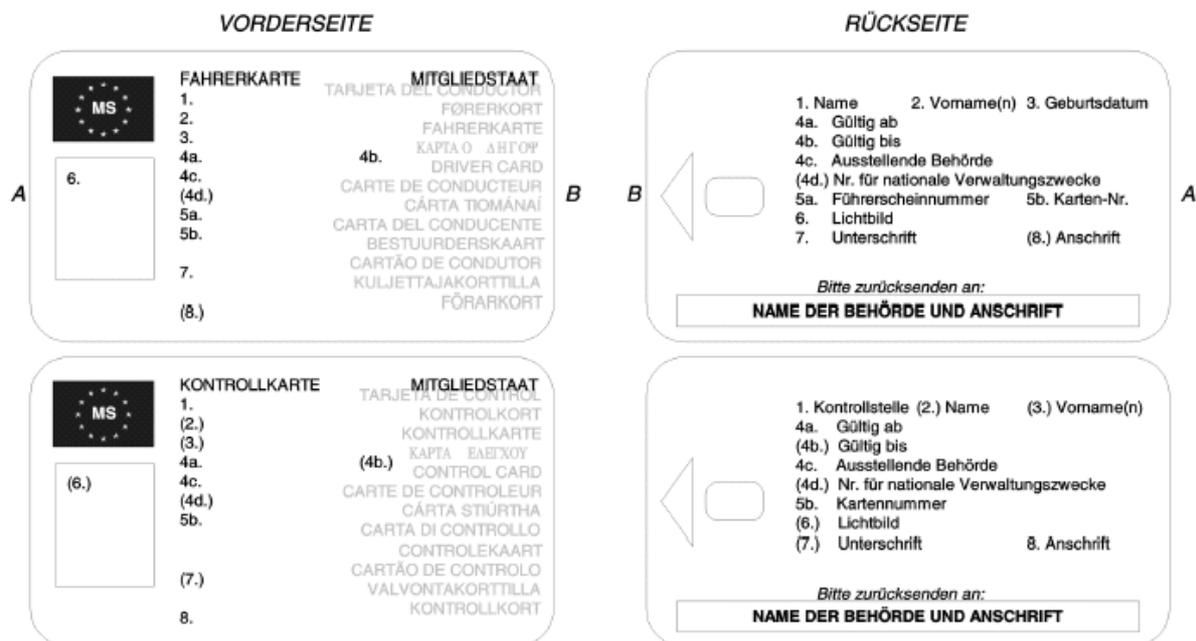
EG-Kontrollgerät und ein neues Bundesregister

Für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union läuft seit August 2002 die Frist zur Einführung des digitalen EG-Kontrollgeräts. Lkw mit zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t und Busse, die ab August 2004 erstmals zum Verkehr zugelassen werden, müssen mit dem **digitalen Tachographen** ausgestattet sein. Es wird durch elektronische Aufzeichnungen der Lenk- und Ruhezeiten zur Einhaltung der Sicherheitsvorschriften beitragen. Mit diesem Gerät wird es unmöglich sein, dass Fahrer ihre Lkw tauschen und so augenscheinlich jeweils eine „neue“ Fahrt antreten, obwohl sie bereits die zulässige Höchstfahrzeit erreicht haben.

Das EG-Kontrollgerät wird über vier unterschiedliche Chip-Kartenarten bedient:

- **Fahrerkarte.** Sie zeichnet die Lenk- und Ruhezeiten auf.
- **Werkstattkarte.** Sie dient der Einstellung/Kalibrierung der Geräte.
- **Unternehmenskarte.** Sie wird durch den für das Fahrzeug und seine Nutzung verantwortlichen Unternehmer bedient (Auslesen von Daten).
- **Kontrollkarte.** Mit ihr können die Daten von den Kontrollbehörden wie Polizei, Gewerbeaufsicht, Bundesamt für Güterverkehr geprüft werden.

Ab Mai 2004 haben die Staaten die Karten auszugeben und zu registrieren (EG-Verordnung Nr. 1360/2002, veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften).



Die Kontrollgerätarten werden mit folgender Hintergrundfarbe gedruckt:

Fahrerkarte:	weiß
Kontrollkarte:	blau
Werkstattkarte:	rot
Unternehmenskarte:	gelb

Zentrales Tachografenkartenregister

Das KBA wird die Daten aller ausgegebenen Chip-Karten für das EG-Kontrollgerät in seinem vierten zentralen Bundesregister, dem **Zentralen Tachografenkartenregister**, speichern und Auskünfte erteilen. Das Register wird automatisiert geführt werden. Auskünfte erhalten Fahrerlaubnisbehörden, Gewerbeaufsichtsämter, das Bundesamt für Güterverkehr und die Polizei. Sie überprüfen bei Antragstellung oder Verkehrsüberwachung, ob bereits eine Karte ausgegeben wurde oder der Fahrer eine gültige Fahrerlaubnis besitzt.

Netzwerk EUCARIS

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

Die EUCARIS-Partner richteten im ersten Halbjahr 2002 an das Fahrzeugregister rund **56 000** Anfragen über Fahrzeuge deutscher Herkunft. Im gleichen Zeitraum holte das KBA rund **6 200** Auskünfte ein, die importierte Fahrzeuge betrafen. Hochgerechnet auf den Gesamtjahreszeitraum ergibt sich hinsichtlich der an Deutschland gerichteten Anfragen eine Steigerung um ca. 55 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Diese Entwicklung unterstreicht die Bedeutung der Teilnahme Deutschlands insbesondere in seiner Rolle als Fahrzeugherkunftsland.

In Bezug auf fahrerlaubnisbezogene Anfragen und Auskünfte befindet sich das System teilweise noch im Aufbau. Repräsentative Zahlen liegen nicht vor.

EUCARIS-Teilnehmer sind Belgien, die Niederlande, Luxemburg, Großbritannien und Nordirland und Deutschland.

REGINA - Registration and Information Agreement

Das Übereinkommen REGINA regelt 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 KBA informiert die deutschen Zulassungsbehörden über die Zulassung ehemals deutscher Fahrzeuge im Ausland und veranlasst diese dadurch, sowohl das örtliche als auch das Zentrale Fahrzeugregister zu aktualisieren.

Im Jahre 2001 erreichten das KBA **216 372 Mitteilungen** (Vorjahr: 110 534) aus insgesamt 34 ausländischen Staaten über ehemals in Deutschland zugelassene Fahrzeuge. Bis zum 30. September 2002 betrug die Anzahl der Mitteilungen bereits **188 679**, so dass bis zum Jahresende mit ca. 267 000 Mitteilungen gerechnet werden kann (+ 23,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr).

Die tendenziell größten Mitteilungsmengen kommen aus den in der Tabelle 16 aufgeführten Ländern:

Tabelle 16: Mitteilungen an das KBA im Jahr 2002

Land	Anzahl der Mitteilungen
Litauen	77 292
Niederlande	46 186
Ungarn	36 418
Spanien	25 390
Luxemburg	5 993
Kuwait	5 398
Österreich	2 045
Dänemark	1 944
Russland	954

Das KBA übermittelte bis zum 30. September 2002 **4 249 Nachrichten** (*Vorjahr 3 567*) in die in Tabelle 17 aufgeführten Länder:

Tabelle 17: Mitteilungen in das Ausland bis 30.09.2002

Land	Anzahl der Mitteilungen
Luxemburg	1 243
Niederlande	1 124
Belgien	1 099
Großbritannien	687
Dänemark	96

Güterkraftverkehr

EU-weite Datenerhebungen

Damit die EU-Kommission im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik die ihr übertragenen Aufgaben erfüllen kann, benötigt sie vergleichbare, zuverlässige, aufeinander abgestimmte, regelmäßige und vollständige Statistiken über den Umfang und die Entwicklung des Güterkraftverkehrs mit in der Gemeinschaft zugelassenen Fahrzeugen sowie über den Nutzungsgrad der Fahrzeuge, mit denen Beförderungen erfolgen. Daher hat der Rat der Europäischen Union die Verordnung 1172/98 zur statistischen Erfassung des Güterkraftverkehrs erlassen. Danach muss jeder EU-Staat eine Statistik über Fahrten der im Inland zugelassenen Güterkraftfahrzeuge erstellen und die Daten regelmäßig an **Eurostat**, das statistische Amt der europäischen Gemeinschaften, übermitteln. Die Datenübermittlung für Deutschland erfolgt durch das Kraftfahrt-Bundesamt. Ende 2001 verabschiedete die EU-Kommission eine Datenübermittlungsverordnung (Verordnung (EG) Nr. 2163/2001 der Kommission vom 7. November 2001), die die technischen Modalitäten hierfür regelt. Alle Regelungen zur Güterkraftverkehrsstatistik werden demnächst auch für Norwegen und Liechtenstein gelten. Ein entsprechender EWR-Beschluss liegt gegenwärtig dem EU-Rat zur Entscheidung vor.

Eine Verordnung der EU-Kommission zur Verbreitung der Daten wird für nächstes Jahr erwartet. Ein entsprechender Entwurf liegt derzeit dem Ausschuss für das Statistische Programm zur Annahme vor. Darin werden Struktur und Inhalt der Tabellen festgelegt, die Eurostat veröffentlichen sowie der Tabellen, die Eurostat an die Mitgliedstaaten zur Vervollständigung der nationalen Statistik übermitteln darf. Dieser Datenaustausch zur Vervollständigung der nationalen Statistik ist ein Novum sowohl für die amtliche Statistik der EU-Staaten als auch für Eurostat. Damit wird die durch Wegfall der EU-Binnengrenzen entstandene Datenlücke weitgehend geschlossen. In der nationalen Güterkraftverkehrsstatistik zum grenzüberschreitenden Verkehr können dann wieder die in Deutschland fahrenden ausländischen Fahrzeuge ausgewiesen werden. Allerdings sind kleine Fahrzeuge in den meisten EU-Staaten - auch in Deutschland - von der Erhebung freigestellt.

Gegenwärtig erfolgt der Datenaustausch zur Vervollständigung der nationalen Datenbasis noch auf freiwilliger Basis. Am freiwilligen Datenaustausch in Form von aggregierten Datentabellen nehmen seit Mai 2002 die zehn Mitgliedstaaten Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Luxemburg, die Niederlande, Österreich, Schweden und Spanien teil. Derzeit gilt allerdings noch eine Übergangsfrist für die Einrichtung der Statistik, so dass die vorliegenden Daten noch vorläufigen Charakter haben.

Eurostat-Ergebnisse

Die von Eurostat übermittelten Ergebnisse lassen erkennen, dass der Anteil deutscher Fahrzeuge am Wechselverkehr mit EU-Nachbarländern, also dem bilateralen Verkehr zwischen Deutschland und dem Nachbarland mit Fahrzeugen aus den beiden Ländern, recht unterschiedlich ausfällt (Grafik 16 und Tabelle 20). So ist die durch deutsche Fahrzeuge erbrachte Fahrleistung mit Ladung (Lastkilometer) im Wechselverkehr mit Frankreich leicht höher und mit Österreich leicht niedriger als die der Fahrzeuge aus Frankreich bzw. Österreich (59 % bzw. 43 %). Im Wechselverkehr mit Belgien und Luxemburg sind die Anteile in etwa ausgewogen (52 % bzw. 49 %). Dagegen werden im hier betrachteten Wechselverkehr durch dänische Fahrzeuge knapp doppelt und durch niederländische Fahrzeuge mehr als dreimal so viele Lastkilometer zurückgelegt wie durch deutsche Fahrzeuge.

Interessant ist auch ein Blick auf die Leerfahrten. Die Anzahl der Leerkilometer je 100 Lastkilometer ist im Wechselverkehr mit Frankreich für deutsche und französische Fahrzeuge in etwa gleich (14 bzw. 12 Leerkilometer je 100 Lastkilometer). Ansonsten liegt der Wert für deutsche Fahrzeuge zum Teil deutlich über demjenigen der Fahrzeuge des betrachteten Nachbarlandes.

Die derzeit vorliegenden Ergebnisse zeigen auch, dass Deutschland für die Fahrzeuge aus Österreich, Großbritannien und Dänemark ein häufiges Transitland ist (Daten für die Niederlande und Belgien sind nicht verfügbar, s. Tabelle). Für deutsche Fahrzeuge dagegen sind Österreich, die Niederlande, Belgien und Frankreich wichtige Transitländer.

Grafik 16: Wechselverkehr zwischen Deutschland und EU-Nachbarländern im Jahr 2000

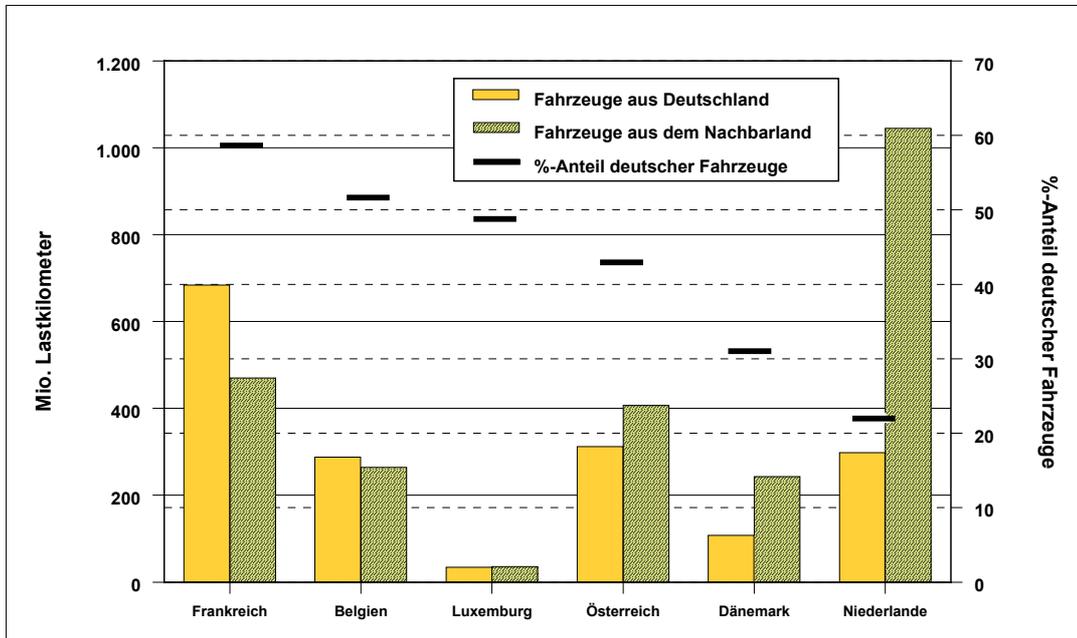


Tabelle 18: Wechselverkehr zwischen Deutschland und EU-Nachbarländern im Jahr 2000

Nachbarland	Lastkilometer (in Mio.)	% - Anteil der Fahrzeuge aus Deutschland	Leerkilometer je 100 Lastkilometer	
			Deutschland	Nachbarland
Frankreich	1 155	59	14	12
Belgien	553	52	21	
Luxemburg	70	49	31	11
Österreich	719	43	20	15
Dänemark	351	31	19	10
Niederlande	1 343	22	29	

Tabelle 19: Anzahl der Transittouren im Jahr 2000

Land	durch Deutschland mit Fahrzeugen aus ...	deutscher Fahrzeuge durch ...
Belgien		180 858
Dänemark	255 289	7 454
Frankreich	39 250	165 631
Großbritannien	334 068	/
Luxemburg	47 825	63 646
Niederlande		207 359
Österreich	359 181	212 153
Schweden	56 421	/
Spanien	33 399	6 609

/ = Wert zu unsicher

Güterkraftverkehr mit deutschen Fahrzeugen

Aufgrund nationaler, aber auch EU-rechtlicher Bestimmungen wird im KBA die Statistik des Güterkraftverkehrs erstellt, die Auskunft über die im In- und Ausland erbrachten Beförderungsleistungen deutscher Sattelzugmaschinen und Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 t Nutzlast sowie den von ihnen gezogenen Anhängern gibt. Seit 1995 wird die Befragung der Kraftfahrzeughalter über den Einsatz ihrer Fahrzeuge vom KBA und dem Bundesamt für Güterverkehr gemeinsam durchgeführt. Als Auswahlgrundlage für diese repräsentative Zufallsstichprobe dient dazu das im KBA geführte Zentrale Fahrzeugregister.

Seit Mitte 2002 wird im KBA für die Erfassung des Fragebogen-Rücklaufs ein leistungsfähiges Belegverarbeitungssystem eingesetzt. Daneben wird eine weitere Modernisierung durch den Einsatz eines Internet-Fragebogens zur Entlastung der auskunftspflichtigen Kraftfahrzeughalter angestrebt.

In der nachfolgenden Tabelle ist die Entwicklung des Güterverkehrs seit 1999 dargestellt. Seit 1999 ist aufgrund der Novellierung des Güterkraftverkehrsgesetzes und im Zuge der Umsetzung der entsprechenden EU-Verordnung der Erfassungsrahmen erweitert, indem bis dahin freigestellte Transporte nun in die Erhebung eingeschlossen sind. Hierzu zählen vor allem Transporte zur Beseitigung von Abfällen (Hausmüll und hausmüllähnliche Gewerbeabfälle) sowie Transporte von lebenden Tieren.

Tabelle 20: Güterkraftverkehr deutscher Lkw von 1999 bis 2002 nach Transportmenge und Beförderungsleistung

Zeitraum	Transportmenge in 1 000 Tonnen	Beförderungs- leistung Mio. Tonnen- kilometer (Tkm)	Veränderung zum Vorjahreszeitraum in %	
			Tonnen	Tkm
1. Hj. 1999	1 464 124,6	132 793,8	-	-
1999	3 181 363,0	278 470,1	-	-
1.Hj. 2000	1 404 216,0	138 278,4	- 4,1	+ 4,1
2000	3 005 103,5	280 699,1	- 5,5	+ 0,8
1. Hj. 2001	1 369 330,7	144 293,6	- 2,5	+ 4,4
2001	2 884 479,4	288 955,2	- 4,0	+ 2,9
1.Hj. 2002	1 273 766,5	140 990,7	- 7,0	- 2,3

Es zeigt sich auch im Jahr 2002, dass der Trend der rückläufigen Entwicklung der Transportmenge weiterhin anhält. Während im Jahr 2001 bei einer um 4,0 Prozent gesunkenen Beförderungsmenge noch eine leicht steigende Transportleistung (+2,9 %) erzielt wurde, ist im Jahr 2002 auch die Transportleistung abnehmend (1. Halbjahr: - 2,3 %).

Güterkraftverkehr mit Anhängern

Am 1. Januar 2002 belief sich der Bestand an Lastkraftfahrzeugen mit mehr als 3,5 t Nutzlast auf rd. 574 000 Fahrzeuge. Hinzu kommen ca. 894 000 Anhänger zur Lastenbeförderung (Sattelanhänger und gewöhnliche Anhänger), die mit diesen Kraftfahrzeugen eingesetzt werden können.

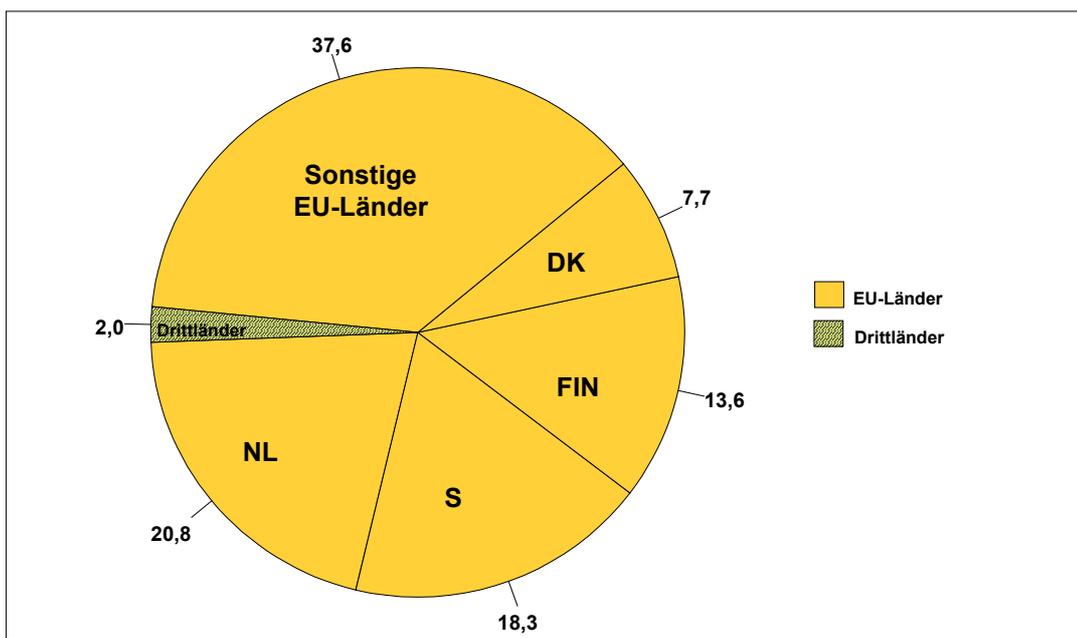
Von den eingesetzten Lastkraftfahrzeugen wurden im Jahr 2001 insgesamt 29 029,7 Mio. km zurückgelegt. Überwiegend fuhren die deutschen Lastkraftfahrzeuge mit Anhängern (77,2 % oder 22 399,9 Mio. km), davon fast ausschließlich mit deutschen (22 255,7 Mio. km oder 99,4 %) und lediglich 144,2 Mio. km mit ausländischen Anhängern (Tabelle 21).

Tabelle 21: Güterkraftverkehr deutscher Lkw im Jahr 2001 nach Anhängereinsatz und Art der Fahrt

Fahrten	Ladungsfahrten		Leerfahrten		Fahrten insgesamt	
	in 1 000 km	%	in 1 000 km	%	in 1 000 km	%
mit Anhänger aus						
Deutschland	17 308 144,4	78,3	4 947 556,1	71,5	22 255 700,5	76,7
EU-Staat	122 847,6	0,6	18 443,4	0,3	141 291,0	0,5
Drittland	2 744,8	0,0	212,1	0,0	2 956,9	0,0
Zusammen	17 433 736,8	78,9	4 966 211,6	71,8	22 399 948,4	77,2
ohne Anhänger	4 675 441,9	21,1	1 954 270,3	28,2	6 629 712,2	22,8
Insgesamt	22 109 178,7	100	6 920 481,9	100	29 029 660,6	100

Bei den mit ausländischen Anhängern insgesamt gefahrenen 144,2 Mio. km waren mit 97,9 Prozent fast ausschließlich Anhänger mit einem Nationalitätszeichen aus der EU im Einsatz (Grafik 17). Mehr als die Hälfte dieser Fahrleistung entfiel allein auf Fahrten mit Anhängern aus den drei EU-Staaten Niederlande (20,8 %), Schweden (18,3 %) und Finnland (13,6 %).

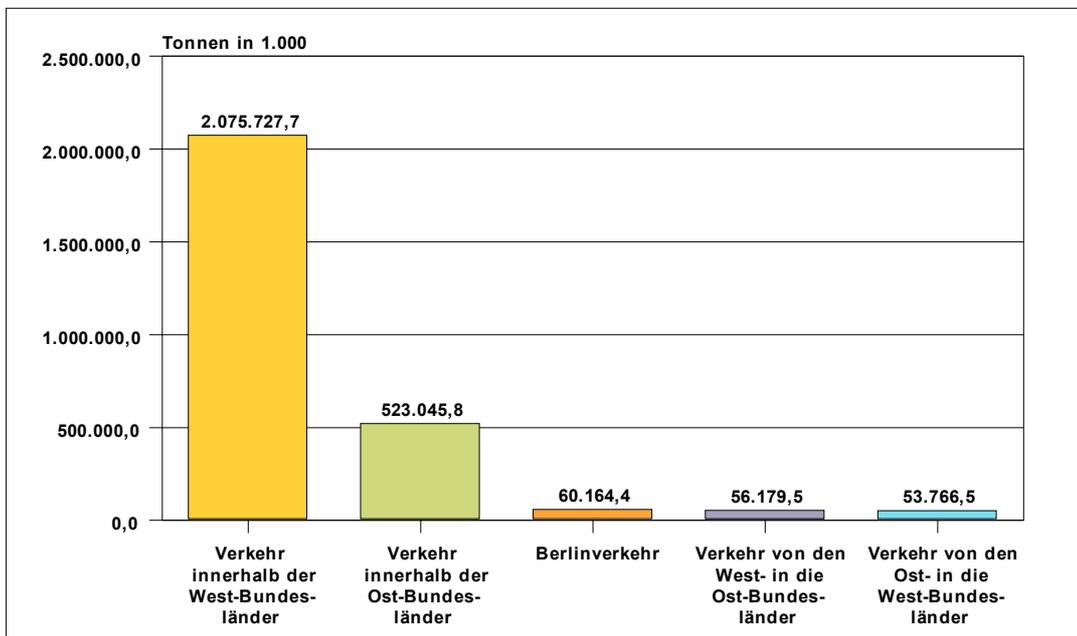
Grafik 17: Fahrleistung deutscher Lkw in 2001 nach eingesetzten ausländischen Anhängern in Prozent



Binnenverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge

Deutsche Sattelzüge und Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 t Nutzlast beförderten im Jahr 2001 insgesamt 2 884,5 Mio. Tonnen Güter. Davon entfielen auf den Binnenverkehr 2 768,9 Mio. t oder 96,0 Prozent, auf den grenzüberschreitenden Verkehr 106,7 Mio. t (3,7 %) und auf Kabotagebeförderungen 8,9 Mio. t (0,3 %). Das Gros der Transporte im Binnenverkehr wurde erwartungsgemäß mit 2 075,7 Mio. t (75,0 %) innerhalb der West-Bundesländer durchgeführt (Grafik 20). Knapp ein Fünftel des gesamten Binnenverkehrs erfolgte mit 523,0 Mio. t (18,9 %) innerhalb der Ost-Bundesländer. Die Beförderungen zwischen den West- und Ost- Bundesländern machten mit 109,9 Mio. t lediglich 4 Prozent des Binnenverkehrs aus.

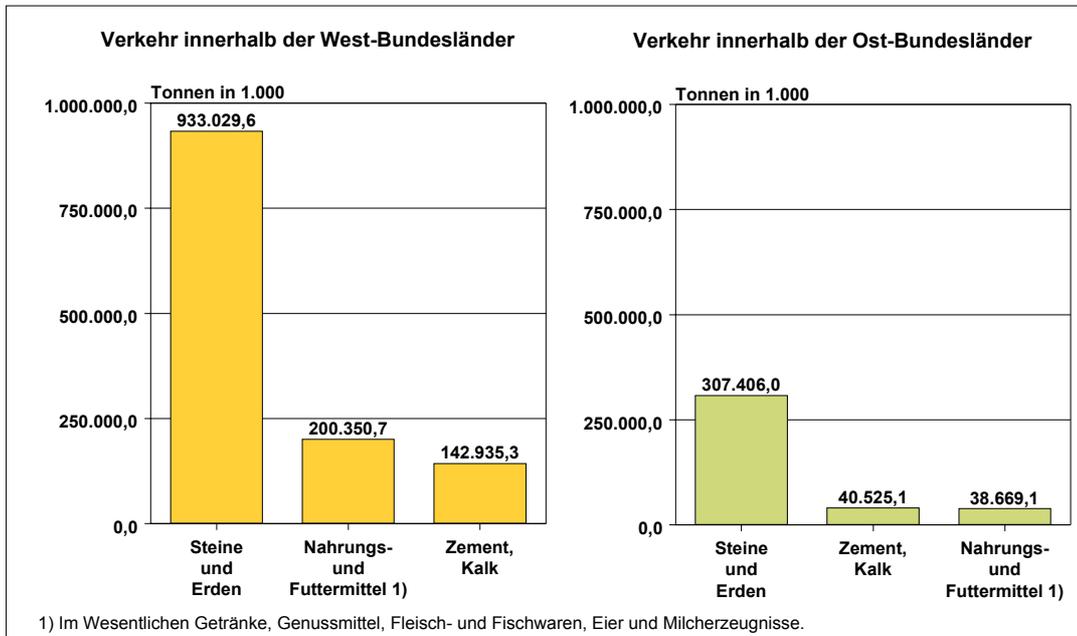
Grafik 18: Binnenverkehr mit deutschen Lkw im Jahr 2001



Steine und Erde werden am meisten befördert

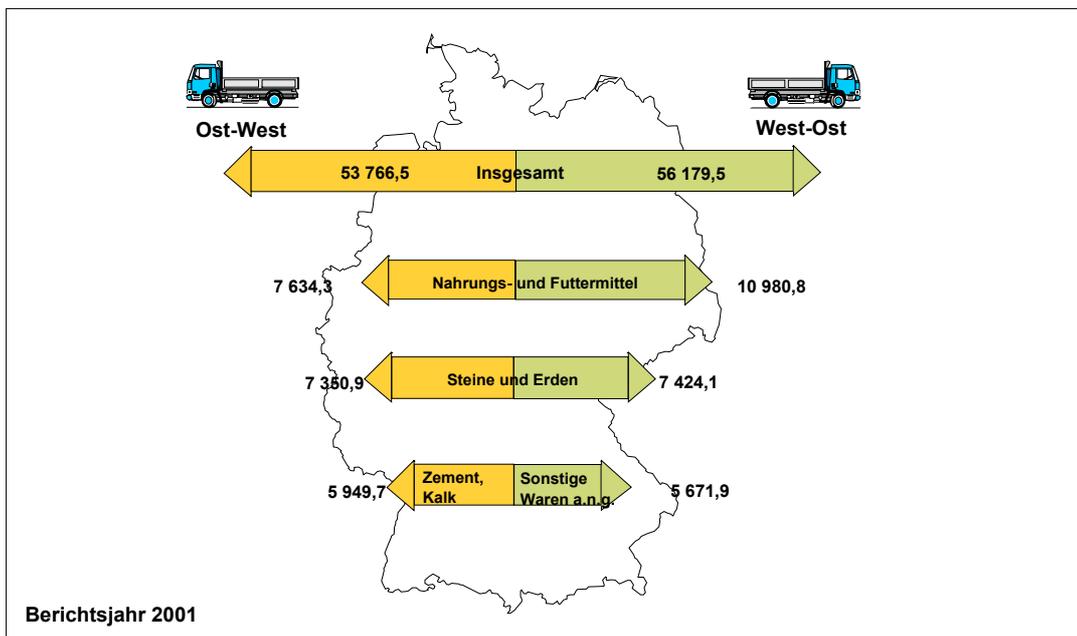
Während innerhalb der West-Bundesländer hauptsächlich „Steine und Erden“ befördert wurden und erst in zweiter und dritter Linie mit deutlichem Abstand „Nahrungs- und Futtermittel“ und „Zement und Kalk“, wurden in den Ost-Bundesländern ebenfalls überwiegend "Steine und Erden" transportiert, dagegen an zweiter Stelle „Zement und Kalk“ gefolgt von „Nahrungs- und Futtermittel“ (Grafik 19).

Grafik 19: Güterkraftverkehr deutscher Lkw innerhalb des West- bzw. Ost-Bundesländer nach Güterarten



Im Gütertransport zwischen den Bundesländern wurden von West nach Ost in erster Linie „Nahrungs- und Futtermittel“, „Steine und Erden“ sowie „Sonstige Waren“ transportiert. Während von Ost nach West ebenfalls hauptsächlich „Nahrungs- und Futtermittel“, gefolgt von „Steinen und Erden“ transportiert wurden lagen Transporte von „Zement, Kalk“ zwar mit einigem Abstand, aber dennoch an dritter Stelle (Grafik 20).

Grafik 20: Gütertransport zwischen den Ost- und West-Bundesländern in 1 000 Tonnen



Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr über die deutsch-polnische und die deutsch-tschechische EU-Außengrenze

Das KBA erhält monatlich von allen Grenzzollstellen an den deutschen EU-Außengrenzen Meldungen über die Anzahl der aus- und einfahrenden Lastkraftfahrzeuge zur statistischen Aufbereitung.

Die Auswertung dieser Zahlen zeigt, dass sich der seit Jahren zu beobachtende Anstieg des Lastkraftverkehrs an den Grenzen zu den östlichen Nachbarstaaten Polen und Tschechien mit Ausnahme des Grenzabschnitts Bayern/Tschechien auch im Jahr 2002 fortsetzt (Grafik 21 und Tabelle 22).

In den letzten fünf Jahren hat der Lastkraftverkehr über die deutschen Ostgrenzen insgesamt um mehr als ein Viertel zugenommen (Polen + 27 % bzw. Tschechien + 29 %). Damit passierten im Jahr 2002 1,3 Mio. Fahrzeuge mehr die Ostgrenzen als noch vor fünf Jahren. Die höchsten Steigerungsraten sind an den Grenzabschnitten Sachsen/Tschechien (+ 46 %) und Brandenburg/Polen (+ 40 %) zu verzeichnen. An der brandenburgischen Grenze zu Polen entfällt dabei ca. 80 Prozent der Zunahme auf die Grenzübergänge Frankfurt-Autobahn und den im Jahr 2000 freigegebenen ausgebauten Grenzübergang Guben. An der sächsischen Grenze zu Tschechien konzentriert sich der Zuwachs auf den Grenzübergang Altenberg (bis 2001 Zinnwald), wo sich der Lastkraftverkehr in fünf Jahren mehr als verdoppelt hat. Allerdings ist eine klare Aussage für die Grenze zu Tschechien durch die Flutkatastrophe vom Sommer 2002 erschwert. So war zum Beispiel der Grenzübergang Altenberg in Sachsen vorübergehend geschlossen. Der Kraftverkehr verlagerte sich für diese Zeit zum Großteil zum Grenzübergang Furth im Wald in Bayern sowie auf die umliegenden Grenzübergänge, die zum Teil vorher nicht für große Lastkraftwagen zugelassen waren. Auch der Betrieb der "Rollenden Landstraße" zwischen Sachsen und Tschechien war vorübergehend eingestellt. Insgesamt dürften im Jahr 2002 ca. 6 Mio. Lastkraftfahrzeuge die deutsch-polnische und die deutsch-tschechische Grenze im ein- und ausfahrenden Verkehr überqueren. Das höchste Verkehrsaufkommen wird dabei an den Grenzübergängen Frankfurt-Autobahn (Brandenburg/Polen) mit 1,1 Mio. Fahrzeugen, Waidhaus-Autobahn (Bayern/Tschechien) mit 719 000 Fahrzeugen, Ludwigsdorf (Sachsen/Polen) mit 632 000 Fahrzeugen und Pomellen-Autobahn (Mecklenburg-Vorpommern/Polen) mit 580 000 Fahrzeugen gemessen.

Grafik 21: Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr über die deutsch-polnische und die deutsch-tschechische Grenze

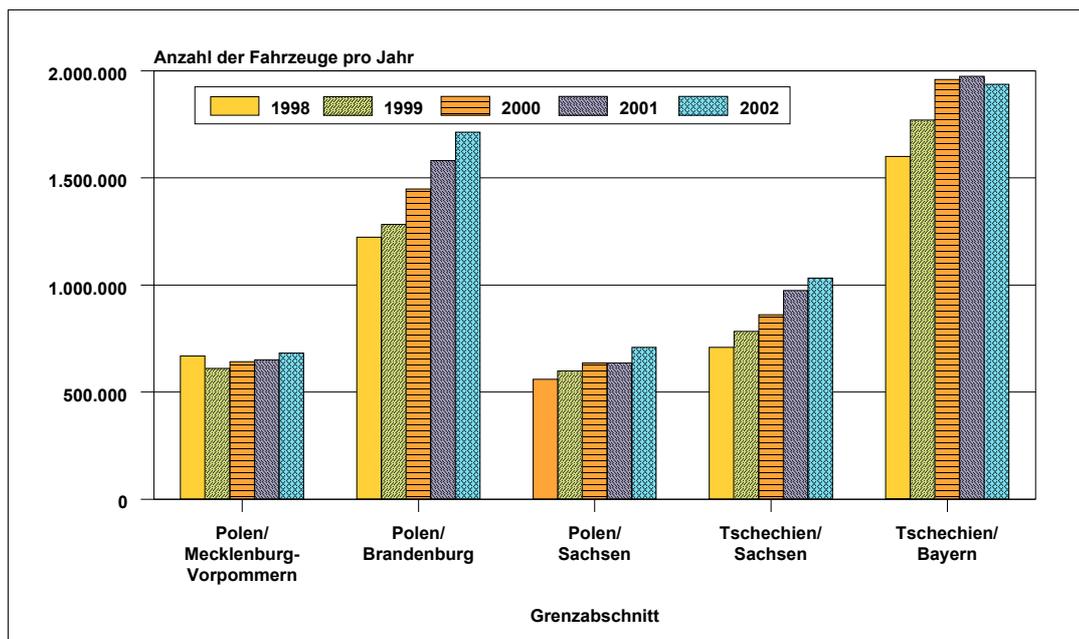


Tabelle 22: Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr über die deutsch-polnische und die deutsch-tschechische Grenze

Grenzabschnitt	Jahr					Veränderung 1998-2002 in %
	1998	1999	2000	2001	2002	
Polen						
/Mecklenburg-Vorpommern	668 238	610 570	641 460	650 774	682 000	2
dar. Pomellen-Autobahn	544 118	490 423	521 981	550 100	580 000	7
/Brandenburg	1 223 263	1 282 821	1 448 870	1 580 194	1 714 000	40
dar. Frankfurt-Autobahn	872 257	937 746	1 049 600	1 021 592	1 128 000	29
Guben	55 961	50 764	85 038	168 734	191 000	241
/Sachsen	559 536	598 327	635 507	636 073	709 000	27
dar. Ludwigsdorf	497 115	531 556	557 293	557 451	632 000	27
Insgesamt	2 451 037	2 491 718	2 725 837	2 867 041	3 105 000	27
Tschechien						
/Sachsen	709 053	783 553	861 614	973 909	1 033 000	46
dar. Altenberg/Zinnwald	201 662	202 356	205 778	408 603	437 000	117
Schönberg	209 096	266 791	315 419	288 387	331 000	58
/Bayern	1 600 395	1 769 892	1 959 451	1 974 393	1 937 000	21
dar. Waidhaus-Autobahn	549 277	617 116	721 109	751 940	719 000	31
Insgesamt	2 309 448	2 553 445	2 821 065	2 948 302	2 970 000	29

Ergebnis zum ein- und ausfahrenden Lastkraftverkehr aus den monatlichen Meldungen der Zollämter (Formblatt GF 89).

Die Ergebnisse für das Jahr 2002 sind geschätzt auf der Basis Januar - September 2002. Wegen der Flutkatastrophe im August 2002 waren einige Grenzübergänge zu Tschechien zeitweise gesperrt (zum Beispiel Altenberg in Sachsen), was die Schätzung der Jahresergebnisse für die einzelnen Grenzabschnitte erschwert.

Kraftfahrzeugtechnik

13 900 Typgenehmigungen

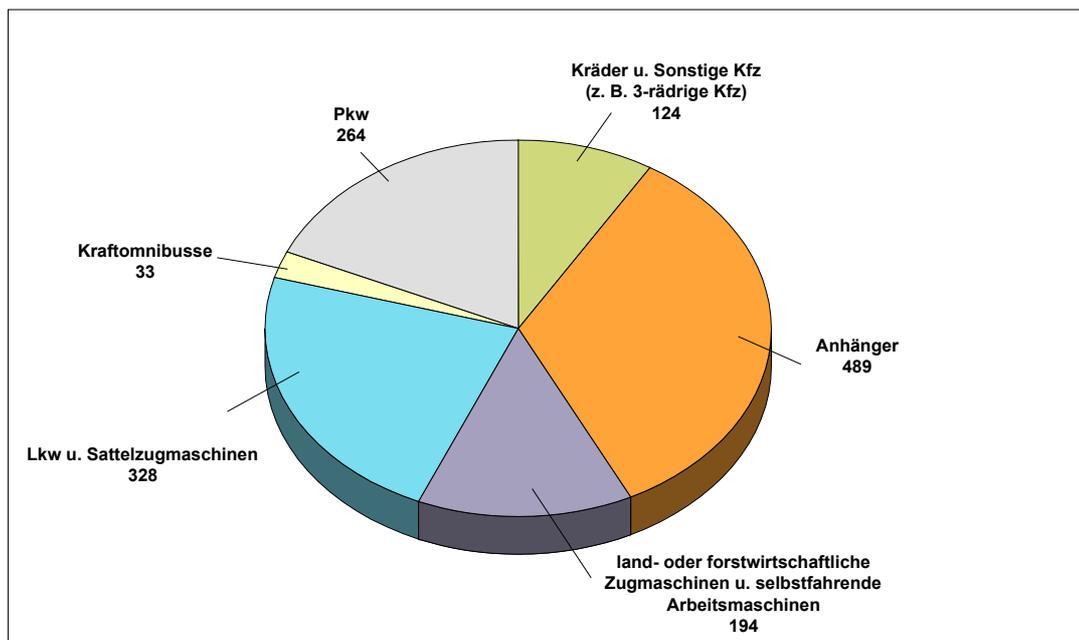
Die Genehmigungsbehörde KBA erteilte im Jahr 2002 **13 900 Typgenehmigungen** nach nationalem und internationalem Recht (Vorjahr: 14 000). Das ist ein Rückgang um 0,7 Prozent.

Der Rückgang der Typgenehmigungen basiert auf der Einführung der Genehmigungspflicht für Bremsbeläge nach ECE-Regelung Nr. 90 im Jahr 2001. Nachdem im Jahr 2001 für Bremsbeläge bereits 3 256 Typgenehmigungen erteilt wurden, sank die Nachfrage im Jahr 2002 auf 2 520.

Demgegenüber stieg die Zahl der Genehmigungen hinsichtlich der elektromagnetischen Verträglichkeit (EMV) auf 790 (Vorjahr: 360). Die Übergangsfrist der EMV-Richtlinie lief Ende September 2002 aus. Danach dürfen ab 01.10.2002 nur noch solche elektronischen Unterbaugruppen (zum Beispiel Freisprecheinrichtungen, Autotelefone, Funkgeräte, Unterhaltungselektronik) in den Verkehr gebracht werden, die eine entsprechende Genehmigung besitzen und mit einem Genehmigungszeichen versehen sind.

Für den Nutzfahrzeugsektor erteilte das KBA Typgenehmigungen für sechs neue Kraftomnibustypen (Vorjahr: 2), für 31 neue Lkw-Typen (Vorjahr 12).

Grafik 22: Erteilte Typgenehmigungen für Fahrzeuge im Jahr 2002



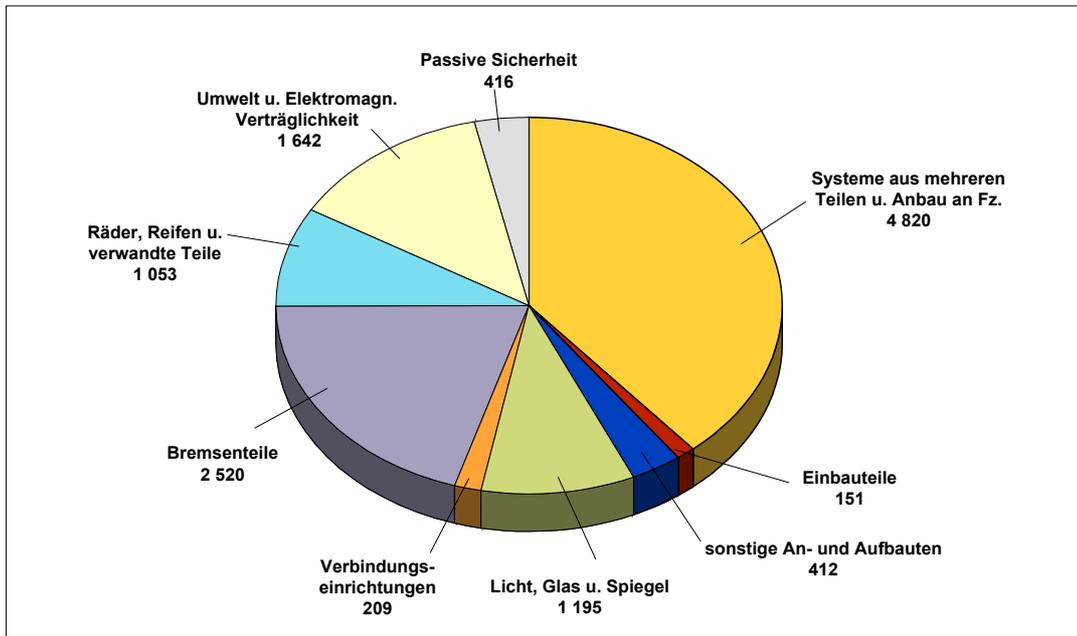
Technologie im Typgenehmigungsverfahren

Im Jahr 2002 wurde die erste Allgemeine Betriebserlaubnis für einen wasserstoffgetriebenen Kraftomnibus erteilt. Der Antrieb des Busses beruht auf der Brennstoffzellentechnologie.

EG-Typgenehmigungen können für Nutzfahrzeuge bisher noch nicht erteilt werden. Deshalb war für das KBA die Erteilung der Genehmigung mit ausschließlich nationaler Geltung der einzig mögliche Weg. Der Genehmigungserteilung gingen intensive Entscheidungsprozesse mit der späteren Genehmigungsinhaberin DaimlerChrysler AG und dem zuständigen Technischen Dienst, der TÜV-Kraftfahrt GmbH, voraus. Diese Konsultationen waren für die eingesetzte neue Technologie notwendig, um die Genehmigungsfähigkeit zu begründen.

Busse dieses Typs sollen nur im Rahmen eines EU-Großversuchs für einen begrenzten Zeitraum in verschiedenen Großstädten Europas eingesetzt werden.

Grafik 23: Erteilte Typgenehmigungen für Fahrzeugteile im Jahr 2002



In Use Compliance Abgasprüfung bereits zugelassener Fahrzeuge

Seit 2000 erteilte das KBA bereits 500 Typgenehmigungen nach der Richtlinie 98/69/EG. Sie verpflichtet den Genehmigungsinhaber durch weitere Maßnahmen, die Umweltbelastung durch Emissionen von Kraftfahrzeugen zu senken. Der Genehmigungsinhaber/Hersteller muss gemäß der Richtlinie sicherstellen, dass die Emissionsgrenzwerte der Fahrzeuge auch über eine

- Betriebszeit von 5 Jahren beziehungsweise einer
- Fahrstrecke von 80 000 km

eingehalten werden. Deshalb müssen im Verkehr befindliche Fahrzeuge ausgewählt und ihre Abgasemission mit festgelegten Verfahren, die nicht mit den Abgaschecks bei der Hauptuntersuchung zu vergleichen sind, überprüft werden. Die Hersteller bestimmen in einem Auswahlverfahren die in Betracht zu ziehenden Fahrzeuge. Der Fahrzeughalter entscheidet, ob er freiwillig sein Fahrzeug für Untersuchungszwecke zur Verfügung stellt. Dem Fahrzeughalter wird ein Ersatzfahrzeug in Aussicht gestellt.

Mit dieser Überwachung kann der Hersteller typspezifische und konstruktionsbedingte Mängel oder unzureichende Wartungsvorschriften erkennen, die die Abgasemissionen bei längerer Laufzeit erhöhen. Er kann damit emissionsrelevante Mängel der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge bereits in der Serienproduktion beheben.

Die Richtlinie zielt auf das Zusammenwirken von Fahrzeughalter (Wahrnehmen von Wartungsintervallen, Abgasprüfung durch autorisierte Fachwerkstätten usw.) und Fahrzeughersteller (Fahrzeugüberprüfungen nach längerer Laufzeit, Mängelbeseitigungsplan, Rückrufe usw.) ab.

Das Kraftfahrt-Bundesamt wird die Erfahrungen der **In Use Compliance** sammeln, um im Jahr 2004 das Verfahren in Absprache mit den EG-Typgenehmigungsbehörden bestätigen zu können.

Bis 2000 schrieb das Typgenehmigungsverfahren lediglich die Prüfung der Abgasemissionen bei der Typprüfung und bei Serienfertigung vor.

Überprüfung der Konformität/ Wiederholungsprüfungen von Qualitätsmanagementsystemen

Schwerwiegende Abweichungen von der Serienfertigung beeinträchtigen die Verkehrssicherheit. Sie führen zum Widerruf der vom KBA erteilten Genehmigung und können die Zuverlässigkeit des Herstellers allgemein in Frage stellen.

Das KBA überprüft deshalb 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.

In **89 Fällen** (Vorjahr: 79) stellte das KBA im Rahmen der

- Nachprüfungen (StVZO)
- Konformitätsprüfungen (EG, ECE) und
- CoP-Überwachungen (Überprüfung der fortlaufenden Produktion)

Abweichungen von den Typgenehmigungen und Pflichtverstöße der Genehmigungsinhaber fest.

Sechs Typgenehmigungen für lichttechnische Einrichtungen wurden widerrufen. Drei Objekte beeinträchtigten die Verkehrssicherheit. Bei zwei Objekten waren technische Abweichungen für den Widerruf ausschlaggebend und damit die Unzuverlässigkeit der Genehmigungsinhaber bei der Durchsetzung von qualitätssichernden Forderungen. Ein Widerruf erfolgte auf Veranlassung des KBA durch die zuständige Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaates, nachdem vom Amt erhebliche Abweichungen vom genehmigten Objekt festgestellt wurden.

KBA-Zertifizierungsstelle Qualitätsmanagementsysteme

Die Zertifizierungsstelle für Qualitätsmanagementsysteme führt seit 1994 mit hauptamtlichen Auditoren Verfahren zur Verifizierung/Zertifizierung von

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

durch.

Die Leistungen der Zertifizierungsstelle werden weltweit anerkannt. Es wird als das Kompetenzzentrum unter den deutschen Zertifizierungsgesellschaften zu technischen Fragen des Straßenverkehrs bezeichnet.

Entwicklung der ISO/TS 16949

Der Bedarf an Nachweisen für die wirksame Anwendung der für das Qualitätsmanagement in der Automobilindustrie und ihren Zulieferern universellen Norm ISO/TS 16949 ist seit Einführung im Jahr 1999 sprunghaft entwickelt. Gleichzeitig verlangte die Prozessorientierung in Anlehnung an die DIN EN ISO 9001:2000 eine Überarbeitung der ersten Ausgabe. Seit 2002 wird die zweite Ausgabe der internationalen Branchen-Norm als ISO/TS 16949:2002 angewendet, in die die Erfahrungen aus der Anwendung von VDA 6.1, QS 9000, DIN EN ISO 9001:2000 einbezogen wurden.

Einen besonderen Schwerpunkt hat dabei die Betrachtung der betrieblichen Abläufe in ihrer logischen Abfolge.

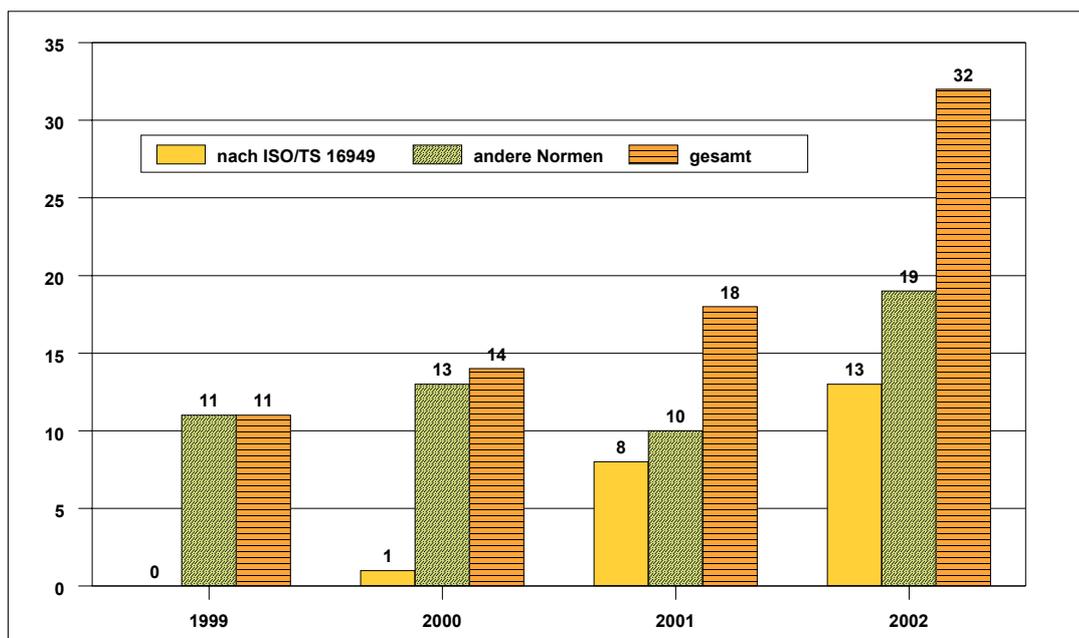
Im wesentlichen fordert dabei die ISO/TS 16949:

- Erfüllung der Kundenforderung durch Erreichen von Zielen für alle Ebenen und Bereiche des Betriebes
- Beschreibung, Steuerung, Bewertung und Verbesserung aller betrieblichen Prozesse unter dem Gesichtspunkt der Wertschöpfung und Kundenzufriedenheit
- zentrale Bedeutung und Entwicklung des Humankapitals
- Nutzung anerkannter Arbeitsmethoden des Automobilbaus (SPC, FMEA, MSA)
- intensive Analyse vorhandener Daten mit dem Ziel der kontinuierlichen Verbesserung.

Ausgehend von der Definition der Hauptprozesse (wertschöpfend) sind dabei die Schnittstellen zu den unterstützenden Prozessen und die Abläufe innerhalb der Prozesse zu analysieren und zu verbessern.

Diese Harmonisierung der allgemeinen Anforderungen an ein Qualitätsmanagementsystem hat bei vielen Produzenten zu einer positiven Einstellung zur Zertifizierung ihres Unternehmens geführt. Diese Entwicklung und die anerkannte Kompetenz der Zertifizierungsstelle hat zu einem deutlichen Anstieg der Kundenanfragen geführt.

Grafik 24: Anzahl der zertifizierten Qualitätsmanagementsysteme



Mehr als 40 Prozent der Anfragen zur Zertifizierung von Qualitätsmanagementsystem beziehen sich auf die ISO/TS.

Die Zertifizierungsstelle überprüft das Qualitätsmanagement bei Herstellern und Untersuchungsstellen. Sie beinhaltet die:

- Überprüfung der Qualitätssicherung bei Antragstellern auf Typpgenehmigungen (Produktzertifikate oder auch e1-/E1-Zertifikate genannt) nach spezifischen Verfahren,
- Zertifizierung von Qualitätsmanagementsystemen nach DIN EN ISO 9001, VDA 6.1, QS-9000 und gemäß der zuvor erwähnten ISO/TS 16949,
- Bewertung/Zertifizierung aller deutschen Hauptuntersuchungsstellen für Kraftfahrzeuge
- Genehmigung von Fertigungsstätten für die Reifenrunderneuerung und
- Verifizierung/Zertifizierung der Hersteller von Dokumenten für den Straßenverkehr.

KBA-Akkreditierungsstelle

Die Akkreditierungsstelle führt seit 1995 Verfahren zur Anerkennung/Akkreditierung von

- in- und ausländischen Prüflaboratorien und
- in- und ausländischen Zertifizierungsstellen

durch.

Sie betreibt auch ein eigenes Qualitätsmanagementsystem. Es wird einmal im Jahr durch Vertreter des KBA überprüft und soll auf hohem Niveau gehalten werden.

Das Akkreditierungsverfahren umfasst die 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 beziehungsweise im Zertifizierungsverfahren vor Ort beim Hersteller.

Die Kriterien der Begutachtung von Prüflaboratorien sind in der Norm DIN EN 45001 festgelegt. Die Akkreditierungsstelle bestätigt seit 2002 bei Antragstellung die Erfüllung der Norm DIN EN ISO/IEC 17025.

Die Kriterien der Begutachtung von Zertifizierungsstellen sind in der Norm DIN EN 45012 festgelegt.

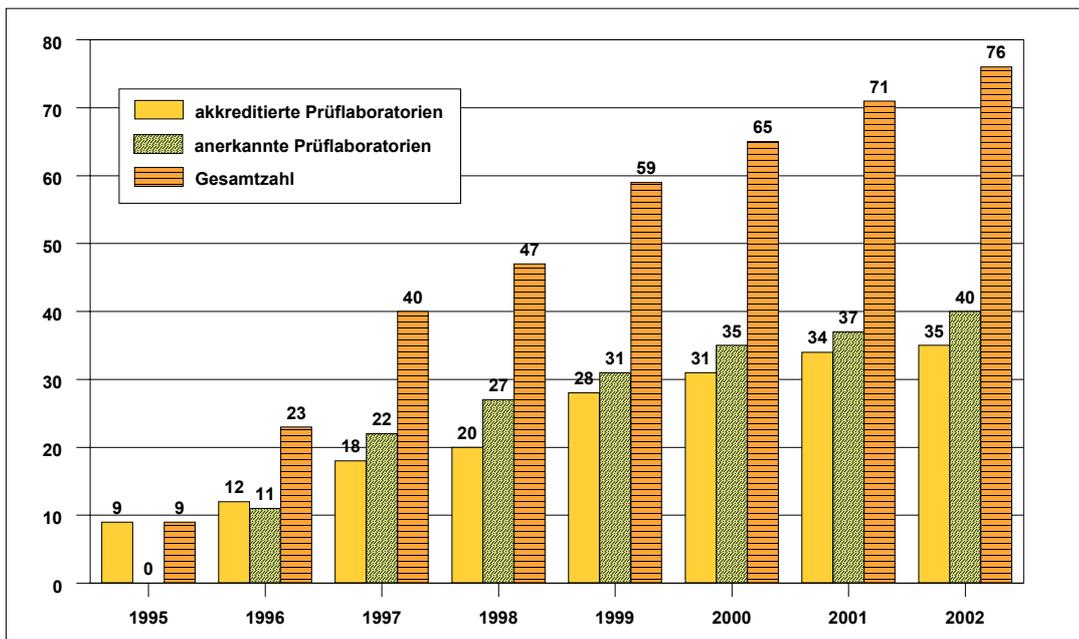
Das Prüflaboratorium/die Zertifizierungsstelle erhält nach positiven Abschluss des Verfahrens und positiver Entscheidung des Akkreditierungsausschusses eine Akkreditierungsurkunde. Während der fünf Jahre Laufzeit der Akkreditierung werden geeignete Maßnahmen zur Überwachung durchgeführt. Danach ist eine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

Akkreditierung von Prüflaboratorien

- 1995 Akkreditierung des ersten Prüflaboratoriums DEKRA Automobil GmbH
- 1996 Anerkennung des ersten Prüflaboratoriums EMCC Dr. Rašek
- 1999 Anerkennung/Akkreditierung der ersten ausländischen Prüflaboratorien DELTA Acoustics & Vibration Dänemark (DK) und TÜV Pfalz Palatina S.r.l. Italien (I)
- 2002 Akkreditierung des ersten EMV-Labors in Italien.

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

Grafik 25: Anzahl der anerkannten/akkreditierten Prüflaboratorien

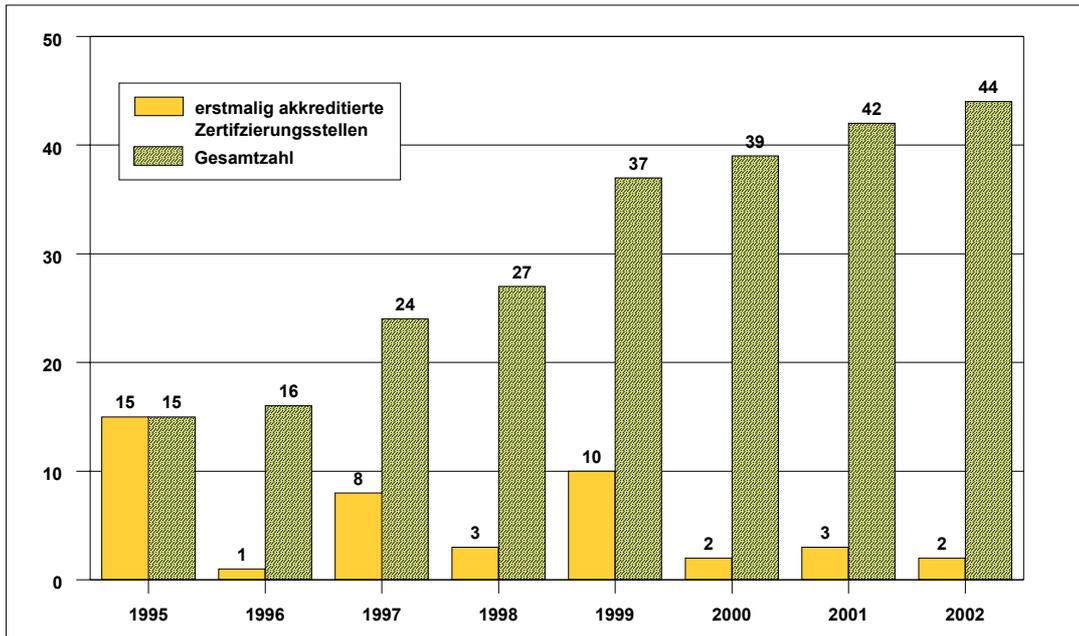


Überwachungsbegutachtungen im Zeitraum der Gültigkeit sowie Re-Anerkennungs-/Akkreditierungsverfahren sind nicht dargestellt.

Akkreditierung von Zertifizierungsstellen

- 1997 Akkreditierung der ersten Zertifizierungsstelle DIN VSB ZERT Zertifizierungsgesellschaft mbH Verkehr-Systeme-Bahnen
- 1997 Akkreditierung der ersten ausländischen Zertifizierungsstelle AOQC Moody International Limited (GB)

Grafik 26: Anzahl der akkreditieren Zertifizierungsstellen



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

Aus der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

- Monatlich veröffentlichen wir die aktuellen Neuzulassungen und Umschreibungen und jährlich zum 01.01. den Bestand an Kraftfahrzeugen und –anhängern (auch im Internet unter www.kba.de Presseservice (Pressemitteilungen/Statistiken).
- 48 Presseinformationen wurden veröffentlicht.
- 53 Pressevertreter und
- 297 Fachgäste besuchten uns.

Die KBA-Pressestelle veranstaltete gemeinsam mit dem Verband der Motorjournalisten (VdM) im Juni 2002 einen Presseworkshop. Es standen kompetente Gesprächspartner zur Verfügung. Sie bezogen Stellung zu den Themen: Lkw-Maut in Deutschland, EG-Kontrollgerät zu Lenk- und Ruhezeiten, Produktsicherheitsgesetz/Rückrufaktionen, Harmonisierung der Fahrzeugdokumente, Vereinfachung des Zulassungsverfahrens, ZEVIS/EUCARIS, Fahrerkarte, Wissenschaftliche Auswertung des Verkehrszentralregisters, Internationale Entwicklung des CO₂-Monitoring, Kraftfahrzeug- und Güterkraftverkehrsstatistik.

Der Workshop soll zur festen Einrichtung werden. Im Jahr 2003 bieten wir das Thema Kraftfahrzeugstatistiken an.

Am 04.12.2002 übergab der Präsident Dipl.-Ing. Wolfgang Barth der Presse den Jahresbericht 2003.

Neues aus dem Internet: **Gebührenfrei - Barrierefrei**

Wer keine Zeit zum Dokumentieren hat, für den halten wir Ordnung. Im **Presseservice** können Sie auf alle Pressemitteilungen (und Statistiken über Neuzulassungen nach Fahrzeugarten/Pkw-Segmenten, Besitzumschreibungen und den Bestand an Kraftfahrzeugen) zugreifen. Sie gehen bis in das Jahr 1999 zurück.

Gebührenfrei. Informieren Sie sich unter **Statistiken** über Kraftfahrzeug-, Fahrerlaubnis- und Kraftverkehrsstatistiken. Als PDF-Datei stehen jetzt kostenlos im Internet zur Verfügung:

- Monatshefte Kraftfahrzeugstatistiken (10,70 €)
- Verzeichnis der Kraftstoffverbrauchs- und Emissions-Typprüfwerte von Kraftfahrzeugen (Stand April 2002 - 47 €)
- Verzeichnis der Zulassungs- und Fahrerlaubnisbehörden (Stand Januar 2002 - 13,30 €)
- Jahresband Bestand an Kraftfahrzeugen und -anhängern am 01.01.2002 (49,50 €)
- Fahrerlaubnisprüfungen und fahrerlaubnisbezogene Maßnahmen im Jahr 2001 (13,90 €)
- Fahrerlaubnis auf Probe
- Monatshefte Güterkraftverkehr 2002 (6,90 €).

Die Preise beziehen sich ausschließlich auf das Printprodukt. Weitere gebührenfreie Angebote folgen.

Barrierefrei. Wir wollen die digitale Spaltung in der Gesellschaft überwinden helfen und unsere Website so gestalten, dass sie Sinnes- und Körperbehinderte nicht durch unbedachte Barrieren von der Nutzung dieses Mediums ausschließt. Mit den Umstellungsarbeiten haben wir begonnen. Im Frühjahr 2003 soll der KBA-Auftritt „Einfach für @lle“ präsent sein.