

# Kraftfahrt-Bundesamt



## Jahresbericht 2004



Dieser Bericht ist ein Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Kraftfahrt-Bundesamtes;  
er wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

© Die Wiedergabe von Auszügen aus dem Jahresbericht ist nur mit Quellenangabe gestattet.



## Vorwort

*KBA goes European* – so etwa könnte man die mittlerweile über zehn Jahre andauernden Entwicklungen des KBA charakterisieren. Was Anfang der 90er Jahre am auffälligsten mit der seinerzeit noch ungewohnten Wettbewerbssituation im europäischen Typgenehmigungsverfahren für Pkw begann, wurde mit den multilateralen Kommunikationssystemen EUCARIS und REGINA fortgesetzt und findet in dem jüngst aufgenommenen Produktionsbetrieb als einem der größten Trustcenter Europas im Rahmen des Verfahrens rund um die Einführung des digitalen EG-Kontrollgerätes nur seinen vorläufigen Höhepunkt.

Europaweit geltende Regelungen sorgen zunehmend für Harmonisierungen. Das KBA hat sich früh dieser Entwicklung gestellt und sieht sich für die weiteren Herausforderungen gut gerüstet.

Mit Blick auf die Zukunft hat sich das KBA in 2004 der besonderen Problematik der Jugendarbeitslosigkeit angenommen und durch Schaffung von 28 zusätzlichen Ausbildungsplätzen nicht nur ein arbeitsmarktpolitisches Zeichen in der Region gesetzt. Es ist gleichzeitig ein Signal des Aufbruchs und der Zukunftsorientierung.

Ich hoffe, Ihnen mit dem vorliegenden Jahresbericht einen interessanten Einblick in die Arbeit des KBA als dem zentralen Informationsdienstleister rund um das Kraftfahrzeug und seine Nutzer vermitteln zu können und wünsche Ihnen bei der Lektüre viele nützliche Erkenntnisse.

Ihr

Ekhard Zinke  
Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes

## Impressum

Jahresbericht 2004

Herausgeber:  
Kraftfahrt-Bundesamt  
Fördestraße 16  
24944 Flensburg  
[www.kba.de](http://www.kba.de)

Redaktion:  
Angela Bartholmae  
Telefon: 04 61/3 16 12 93  
E-Mail: [Angela.Bartholmae@kba.de](mailto:Angela.Bartholmae@kba.de)

Grafische Gestaltung:  
Jutta Todsén

## Die Themen

	Seite
<b>Zulassungsdokumente in neuem Layout .....</b>	<b>4</b>
<b>Startschuss für das digitale EG-Kontrollgerät.....</b>	<b>7</b>
Neue Aufgaben für das KBA.....	10
Erster Preis für die deutsche Tachographenkarte .....	10
<b>Kraftfahrzeugtechnik .....</b>	<b>11</b>
Das neue Geräte- und Produktsicherheitsgesetz .....	11
Produktsicherheit und Rückrufe .....	11
<b>Verkehrszentralregister .....</b>	<b>14</b>
Über 5 Mio. neue Einträge .....	14
7,6 Mio. Verkehrssünder .....	15
12 Mio. Auskünfte .....	15
Deliktgruppen und Punktestände .....	16
Typische Verkehrsdelikte .....	17
Ausgewählte Verkehrsdelikte.....	18
Berauschte Fahrten.....	19
Punkteabbau gefragt.....	20
Neue Überliegefrist und Tilgungshemmung.....	20
Von Kavalieren, Bagatellen, Allerweltsdelikten und Denkkzetteln.....	21
<b>Zentrales Fahrzeugregister .....</b>	<b>23</b>
69 Mio. Auskünfte .....	23
European Car and Driving Licence Information System - EUCARIS.....	23
Registration and Information Agreement - REGINA .....	23
<b>Zentrales Fahrerlaubnisregister .....</b>	<b>24</b>
19,3 Mio. EU-Führerscheininhaber .....	24
1,6 Mio. Auskünfte .....	25
EU-Führerscheintourismus nimmt zu.....	25
Europäisches Führerscheinnetzwerk - RESPER.....	26

<b>Kraftfahrzeugstatistiken .....</b>	<b>26</b>
In eigener Sache .....	26
Fahrzeugbestand gestiegen.....	27
Berg- und Talfahrten .....	27
Besitzumschreibungen rückläufig .....	28
Krafträder stagnieren – Quads boomen.....	28
Gute Aussicht für Frauen .....	29
Durchschnittsalter steigt.....	29
Youngtimer .....	30
Zeitzeugen auf Rädern.....	31
Bekannt, komplex und stark begehrt.....	32
<b>Güterkraftverkehrsstatistiken .....</b>	<b>32</b>
Europaweite Datenerhebung .....	32
Internationaler Güterkraftverkehr .....	33
Grenzüberschreitender Kraftverkehr an den deutschen EU-Außengrenzen.....	33
Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge – Erholung erkennbar.....	34
Auslastungsgrad der Lastkraftfahrzeuge leicht verringert .....	36
<b>Typgenehmigungen .....</b>	<b>37</b>
<b>Zertifizierungsstelle KBA.....</b>	<b>37</b>
Zertifizierungen von Qualitätsmanagementsystemen.....	37
<b>Akkreditierungsstelle KBA .....</b>	<b>38</b>
Anerkennung/Akkreditierung von Prüflaboratorien .....	39
Akkreditierung von Zertifizierungsstellen .....	39
<b>Aus der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit .....</b>	<b>41</b>
Neues aus dem Internet.....	41

## Zulassungsdokumente in neuem Layout

Die Einführung der EU-harmonisierten Zulassungsdokumente erfolgt definitiv ab **1. Oktober 2005**. Von diesem Tag an muss jede Zulassungsbehörde die neuen Zulassungsdokumente ausfüllen, und zwar die

- **Zulassungsbescheinigung Teil I** (sie ersetzt den Fahrzeugschein)
- **Zulassungsbescheinigung Teil II** (sie ersetzt den Fahrzeugbrief).

Für bereits zugelassene Fahrzeuge ändert sich zunächst nichts. Alte Dokumente behalten solange ihre Gültigkeit, bis die Ausstellung neuer Dokumente erforderlich wird. Wechselt aber ein Fahrzeug ab 1. Oktober 2005 den Halter, muss die neue Zulassungsbescheinigung Teil I und zugleich auch Teil II ausgestellt werden. Die Fahrzeugdokumente müssen paarig sein, das heißt, ein Nebeneinander von einer Zulassungsbescheinigung „neu“ mit einem Dokument „alt“ wird es nicht geben. Damit ist die Rechtssicherheit im In- und Ausland sichergestellt. Die Ausnahme bilden zulassungsfreie Fahrzeuge (z. B. Leichtkrafträder, Bootstrailer, Pferdeanhänger). Sie benötigen ausschließlich die Zulassungsbescheinigung Teil I. Auf Antrag kann für sie aber eine Zulassungsbescheinigung Teil II ausgestellt werden, wenn zum Beispiel die Bank im Rahmen der Finanzierung eines Fahrzeugs eine Sicherheit fordert.

Die neuen Dokumente und ihre Einträge sind gegen Fälschungen abgesichert. Damit lässt sich ein wesentlicher Beitrag zur Eindämmung der Kraftfahrzeugkriminalität leisten. Die Vordrucke bestehen aus einem einheitlichen Trägermaterial, das mit diversen eingearbeiteten sowie drucktechnisch aufgetragenen **Sicherheitsmerkmalen** angereichert ist, zum Beispiel mit

- einem Wasserzeichen (stilisierter Adler)
- diversen sichtbaren und nicht sichtbaren fluoreszierenden Fasern bzw. Planchetten
- Mikroschriften
- nur unter UV-Licht sichtbarem Bundesadler.

Abbildung 1: Zulassungsbescheinigung Teil I (Vorderseite)

Zusätzlich enthält die Zulassungsbescheinigung Teil I ein optisch-variables Element in Form eines Kinegrams. Es stellt ein weiteres Echtheitsmerkmal dar und kann von den Polizeibehörden maschinell kontrolliert werden. Weitere Absicherungen gegen Missbrauch bilden eindeutige Nummerierungen der Blankovordrucke und die von der Zulassungsbehörde aufgetragene Nummer, die sich mit der in den Fahrzeugregistern gespeicherten deckt. Bei Fahrzeugkontrollen durch die Polizei kann die Echtheit der Zulassungsbescheinigungen über den Vergleich der Dokumentennummer mit der im Zentralen Fahrzeugregister gespeicherten überprüft werden.

Die EU-Richtlinien geben für die harmonisierten Fahrzeugdokumente lediglich die Rahmenbedingungen vor. Den Mitgliedstaaten wurde die Ausgestaltung unter Beachtung der Rahmenbedingungen überlassen. Deshalb sind die Fahrzeugdokumente der Mitgliedstaaten zwar nicht einheitlich, über ein einheitliches Anforderungsprofil ist eine Nachprüfbarkeit aber gewährleistet.

Die in den Dokumenten abgebildeten Einzeldaten werden nicht zu **Sprachproblemen** führen, weil für bestimmte Angaben EU-einheitliche Nummerierungen (Codes) vergeben wurden. Mit den Codes und den hierzu eingetragenen Fahrzeugdaten werden EU-weite Fahrzeugkontrollen verbessert und neben der Kontrolle der Fahrzeugdaten auch die Prüfung ermöglicht, ob der Fahrer eines Fahrzeugs im Besitz der erforderlichen Fahrerlaubnis ist.

Die in den Dokumenten enthaltenen **EU-weiten Codes** bestehen aus Buchstaben und gegebenenfalls aus Unternummern wie

- C.3.1 Name oder Firmenname
- C.3.2 Vorname
- E Fahrzeug-Identifizierungsnummer
- P.3 Kraftstoffart oder Energiequelle.

Angaben, die nur national von Bedeutung sind, werden durch andere, in Klammern dargestellte Nummerierungen kenntlich gemacht. Für die deutsche Zulassungsbescheinigung bestehen diese Codes aus Zahlen wie zum Beispiel

- (9) Anzahl der Antriebsachsen
- (14) Bezeichnung der nationalen Emissionsklasse.

Zugegeben, ein Gewöhnungsprozess, der überwunden werden muss. Denn insgesamt sind wegen der EU-einheitlichen Angaben in den neuen Fahrzeugdokumenten **diverse Einzeldaten anders dargestellt** als in den derzeitigen Fahrzeugpapieren. Auf der Vorderseite der Zulassungsbescheinigung Teil I sind die Codes aufgeführt, die Langtexte dazu befinden sich auf der Rückseite. Diese Aufteilung wird auch in anderen Mitgliedstaaten so vorgenommen und wird für das deutsche Dokument übernommen. Damit kann das bisherige Format (zweimal faltbar auf Personalausweisformat) erhalten bleiben.

Abbildung 2: Zulassungsbescheinigung Teil I (Rückseite)

(Raum für weitere amtlich zugelassene Eintragungen)

Weitere HU:

vorübergehende Stilllegung

endgültige Außerbetriebsetzung

Hinweis zu Feld (15.1) bis (15.3):  
Andere als die angegebenen Bereifungen können im Rahmen der gültigen Betriebserlaubnis/EG-Typgenehmigung am Fahrzeug angebracht werden. Ein zusätzliches Gutachten und die Änderung oder Neuausstellung der Zulassungsbescheinigung Teil I ist hierfür nicht erforderlich.

Hinweis zu Feld (22):  
Eine der mit EG-Typgenehmigung, Allgemeiner Betriebserlaubnis oder Einzelbetriebserlaubnis genehmigte bzw. in dem nach § 21 StVZO erstellten Gutachten als vorschrittmäßig beschleunigte Anhängerkupplung ist spätestens im Zuge jeder neuen Befassung nach § 27 Abs. 1 StVZO in die Zulassungsbescheinigung Teil I oder in einem Beiblatt zur Zulassungsbescheinigung Teil I aufzunehmen.

Zur Beachtung!  
Die Angaben müssen ständig den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen. Änderungen sind der zuständigen Zulassungsbehörde nach Maßgabe der für die Fahrzeugzulassung geltenden Rechtsvorschriften anzuzeigen.  
Bei Veräußerung des Fahrzeugs sind dem Erwerber gegen Empfangsbescheinigung die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II, der HU-Bericht und die AU-Prüfbescheinigung auszuhändigen. Die Empfangsbescheinigung muss den Namen und die Anschrift des Erwerbers vollständig enthalten und ist vom Veräußerer unverzüglich der Zulassungsbehörde vorzulegen.  
Unterlassung der vorgeschriebenen Meldepflichten (Abmeldung, Umschreibung bei Erwerb oder Umzug in einen anderen Zulassungsbezirk, Meldung anderer Veränderungen) kann durch Geldbußen geahndet werden sowie weitere Nachteile (Steuer, Versicherung, ggf. Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs) zur Folge haben.

Definition der Felder:

Feld	Bezeichnung
B	Datum der Erstzulassung des Fahrzeugs
D.1	Marke
D.2	Typ/Variante/Version
D.3	Handelsbezeichnung(en)
E	Fahrzeug-Identifizierungsnummer
F.1	Technisch zulässige Gesamtmasse in kg
F.2	Im Zulassungsmitgliedstaat zulässige Gesamtmasse in kg
G	Masse des in Betrieb befindlichen Fahrzeugs in kg (Leermasse)
H	Gültigkeitsdauer
I	Datum dieser Zulassung
J	Fahrzeugklasse
K	Nummer der EG-Typgenehmigung oder ABE
L	Anzahl der Achsen
O.1	Technisch zulässige Anhängelast gebremst in kg
O.2	Technisch zulässige Anhängelast ungebremst in kg
P.1	Hubraum in cm <sup>3</sup>
P.2/P.4	Nennleistung in kW/Nenn Drehzahl bei min <sup>-1</sup>
P.3	Kraftstoffart oder Energiequelle
Q	Leistungsgewicht in kW/kg (nur bei Kraftträdern)
R	Farbe des Fahrzeugs
S.1	Sitzplätze einschließlich Fahrersitz
S.2	Stehplätze
T	Höchstgeschwindigkeit in km/h
U.1	Standgeräusch in dB (A)
U.2	Drehzahl in min <sup>-1</sup> zu U.1
U.3	Fahrerläusch in dB (A)
V.7	CO <sub>2</sub> (in g/km) kombinierter Wert
V.9	Für die EG-Typgenehmigung maßgebliche Schadstoffklasse
(2)	Hersteller-Kurzbezeichnung
(2.1)	Code zu (2)
(2.2)	Code zu D.2 mit Prüfziffer
(3)	Prüfziffer zur Fahrzeug-Identifizierungsnummer
(4)	Art des Aufbaus
(5)	Bezeichnung der Fahrzeugklasse und des Aufbaus

(6) Datum zu K

(7) Technisch zulässige maximale Achslast/Masse je Achsgruppe in kg  
(7.1) Achse 1 bis (7.3) Achse 3  
(8) Zulässige maximale Achslast im Zulassungsmitgliedstaat in kg  
(8.1) Achse 1 bis (8.3) Achse 3  
(9) Anzahl der Antriebsachsen

(10) Code zu P.3

(11) Code zu R

(12) Rauminhalt des Tanks bei Tankfahrzeugen in m<sup>3</sup>

(13) Stützlast in kg

(14) Bezeichnung der nationalen Emissionsklasse

(14.1) Code zu V.9 oder (14)

(15) Bereifung  
(15.1) auf Achse 1 bis (15.3) auf Achse 3

(16) Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II

(17) Merkmal zur Betriebserlaubnis

(18) Länge in mm

(19) Breite in mm

(20) Höhe in mm

(21) Sonstige Vermerke

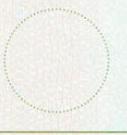
(22) Bemerkungen und Ausnahmen

ZBI  
00000000

Unterschrift

Die für die Zulassung und Kontrolle eines Fahrzeugs erforderlichen Einzeldaten sind ausschließlich in der Zulassungsbescheinigung Teil I vollständig enthalten. Auf bestimmte bisher ausgewiesene Einzeldaten wurde verzichtet. So wird beispielsweise nur eine der mit EG-Typgenehmigung, Allgemeiner Betriebserlaubnis bzw. Einzelgutachten genehmigten Bereifungen eingetragen. Es ist nicht erforderlich, dass diese Bereifung tatsächlich am Fahrzeug montiert ist. Dies gilt sowohl für die Auslieferung eines Neufahrzeugs als auch im späteren Gebrauch. Zulässig ist, dass innerhalb des Genehmigungsumfangs **Rad-/Reifenkombinationen** gewechselt werden können, ohne dass hierfür die Angabe in der Zulassungsbescheinigung Teil I (Angabe ist im Teil II nicht enthalten) geändert werden muss. Welche Rad-/Reifenkombinationen zulässig sind, kann zum Beispiel den Webauftritten der Fahrzeughersteller entnommen, bei Fachbetrieben hinterfragt oder dem CoC, der Datenbestätigung oder der Betriebserlaubnis entnommen werden. Allerdings gilt nach wie vor: alles was nicht genehmigt ist, muss mit einem Einzelgutachten abgesegnet werden.

Abbildung 3: Zulassungsbescheinigung Teil II

Europäische Gemeinschaft Bundesrepublik Deutschland Zulassungsbescheinigung Teil II (Fahrzeugbrief)		D	
<small>Permiso de circulación. Parte II / Dovolení o registraci – Část II / Registreringsattest. Del II / Registroemistunustus. Osa II / Άδεια κυκλοφορίας/Προμηθευτικό/Εγγραφή. Μέρος II / Registration certificate. Part II / Certificat d'immatriculation. Partie II / Carta di circolazione. Parte II / Regiștraciaș aplicabilă. II. daļa / Regiștracijos liudijimas. II dalis / Forgalmi engedély. II. rész / Certificat ta' Registrazzjoni. II-il Parti / Kentekenbewijs. Deel II / Dowód Rejestracyjny. Część II / Certificado de matrícula. Parte II / Osvědčení o evidenci. Část II / Prometno dovoljenje. Del II / Registreringsbeviset. Del II</small>			
<b>Diese Bescheinigung nicht im Fahrzeug aufbewahren!</b>			
A	Amtesliches Kennzeichen		
B	Datum der Entlassung des Fahrzeugs	(1) Anzahl der Verhörer	(1) Anzahl der Verhörer
C.3.1 C.6.1	Name oder Firmenname		
C.3.2 C.6.2	Vorname(s)		
C.3.3 C.6.3	Anzahl (n) zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung		
C.4c	Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung wird nicht als Eigentümer des Fahrzeugs ausgewiesen.		
I	Datum	I	Datum
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>			
AA000000 (Nummer der Zulassungsbescheinigung)		(Fahrzeug-Identifizierungsnummer als Barcode)	
D.1	Marke	(23) Raum für interne Vermerke des Herstellers	
D.2	Typ		
D.2	Variante		
D.2	Version		
D.3	Herstellerbescheinigung		
(2)	Herstellerbescheinigung		
(2.1)	Code (n) (3)	(2.2) Code (n) (3) mit Prüfziffer	(3) Prüfziffer zur Fahrzeug-Identifizierung
E	Fahrzeug-Identifizierungsnummer	(4) Art des Aufbaus	
J	Fahrzeugklasse	(4)	
(5)	Bestimmung der Fahrzeugklasse und des Aufbaus		(24) Diese Bescheinigung wurde für das selbstständig besitzene Fahrzeug ausgestellt (durch Zulassungsbehörde bzw. Genehmigungsbehörde)
R	Farbe des Fahrzeugs	(11) Code (n) (3)	
P.1	Indizes an der	P.2 Kennzeichnung n (n) (10) (n) (3)	
P.3	Kraftstoffart oder Energiequelle	(10) Code (n) (3)	Datum:
K	Nummer des EG-Typgenehmigungs oder ABE-Nennwert des Herstellers	(6) Datum (n) (3)	Unterschrift:
(17)	Indizes an der		
(25)	Sonstige Vermerke der Zulassungsbehörde		

Für die Teilnahme des Fahrzeugs am Straßenverkehr ist bei der Zulassungsbehörde, bei der das Fahrzeug seinen regelmäßigen Standort haben soll, die Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens und die Ausstellung einer Zulassungsbescheinigung Teil I erforderlich, die bei Fahrten im öffentlichen Straßenverkehr mitzuführen ist. Bei vorübergehender Stilllegung gilt das Fahrzeug als endgültig aus dem Verkehr gezogen, wenn es nicht vor Ablauf von 18 Monaten wieder in Betrieb genommen wird. Soll das Fahrzeug danach wieder in den Verkehr gebracht werden, ist bei der Zulassungsbehörde eine neue Zulassungsbescheinigung Teil II zu beantragen. Hierzu ist das Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr erforderlich und diese Zulassungsbescheinigung Teil II durch die Zulassungsbehörde einzuziehen.

In der Zulassungsbescheinigung Teil II sind lediglich die wichtigsten Fahrzeugdaten aufgeführt. Die Bescheinigung enthält statt bisher **6 nur noch zwei Haltereinträge**. Teil II hat die Größe eines DIN-A4-Formates. Alle Angaben sind auf der Vorderseite vorhanden. Durch das neue Format und durch die Reduzierung des Datenumfangs ergeben sich erhebliche Erleichterungen, weil bei Änderungen der Fahrzeugtechnik die bisher im Fahrzeugbrief vorzunehmenden gebührenpflichtigen Korrekturen entfallen. Weil nur noch zwei Halter- bzw. Zulassungseinträge enthalten sind, muss bei der dritten Umschreibung eines Fahrzeugs eine neue Zulassungsbescheinigung Teil II ausgestellt werden. Ersichtlich sind dann nur die Halter, die auf dem Dokument eingetragen sind und die „Anzahl“ sämtlicher Halter. Der Käufer weiß also, aus wievielter Hand das gebrauchte Fahrzeug kommt. Angaben über ehemalige Fahrzeughalter gehen aber nicht verloren. Sie werden bereits seit Mitte 2003 im Zentralen Fahrzeugregister gespeichert. Auskünfte gibt es im gesetzlich zulässigen Rahmen.

Bisher wurde bei der **Abmeldung eines Fahrzeugs** der Fahrzeugschein durch die Zulassungsbehörde eingezogen und die Abmeldung im Fahrzeugbrief vermerkt bzw. dieser durch Abschneiden der rechten unteren Ecke unbrauchbar gemacht. Künftig wird die Abmeldung auf dem Teil I der Zulassungsbescheinigung eingetragen und das Dokument wieder ausgehändigt. Somit stehen dem Fahrzeughalter immer beide Teile der Zulassungsbescheinigungen zur Verfügung. Soll das Fahrzeug im EU-Ausland zugelassen werden, müssen – um Probleme zu vermeiden - bei der dort zuständigen Stelle beide Teile des Dokuments vorgelegt werden. Zudem unterrichten sich alle Mitgliedstaaten gegenseitig, wenn ein zugelassenes Fahrzeug aus einem Mitgliedstaat in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen wird. Sie ziehen auch die jeweiligen ausländischen Fahrzeugdokumente ein.

Der Fahrzeughalter bzw. -besitzer trägt die **Kosten** für den Austausch der Dokumente. Sie werden zusammen mit den Zulassungsgebühren erhoben. Mehrkosten entstehen nur beim Tausch des jetzigen Fahrzeugscheins. Die Gebühr für die Zulassungsbescheinigung Teil I erhöht sich um 0,70 €. Der Umtausch eines Fahrzeugbriefes in die Zulassungsbescheinigung Teil II beträgt unverändert 3,60 €. Die Gebühren fallen auch dann an, wenn der alte Fahrzeugbrief noch nicht vollgeschrieben und als Folge der Ausstellung einer Zulassungsbescheinigung Teil I auszutauschen ist.

Die Einführung der neuen Zulassungsdokumente ist mit einem enormen Aufwand und einem nicht zu unterschätzenden Gewöhnungsprozess verbunden. Die Verwaltungen, die mit der Umstellung der Datenbestände und diverser Übermittlungsverfahren betraut sind, sind zwischenzeitlich darauf eingerichtet:

- das **KBA** mit dem Zentralen Fahrzeugregister und dem Auskunftsverfahren erstellt auch zusätzlich Typdaten sowie statistische Aufbereitungen (eine besondere Herausforderung liegt hier in der Umstellung der Altbestände auf die Belange der neuen Dokumente)
- die **örtlichen Zulassungsbehörden** mit ihren Datenbeständen und den Übermittlungsverfahren zum KBA, zu den Finanzämtern und den Versicherungsgesellschaften
- die **Finanzverwaltungen** wegen der geänderten Daten, die bei der maschinellen Erstellung der Kfz-Steuerbescheide berücksichtigt werden müssen.

Die Einführung der harmonisierten Fahrzeugdokumente basiert auf der EU-Richtlinie 1999/37/EG, geändert durch die Richtlinie 2003/127/EG. Die nationalen rechtlichen Voraussetzungen hierfür wurden durch die entsprechenden Rechtsänderungen (z. B. Straßenverkehrs-Zulassungs-Verordnung (StVZO), Fahrzeugregisterverordnung (FRV)) am 29. September 2004 im Bundesgesetzblatt verkündet (38. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 24.09.2004, BGBl. 2004 Teil I Nr. 51, Seite 2374 ff, geändert durch die 39. Verordnung, BGBl. Teil I Nr. 68 vom 17.12.2004, S. 3363 f).

---

## Startschuss für das digitale EG-Kontrollgerät

Wegen der oft tragischen Dimension von LKW- und Busunfällen sind die Lenk- und Ruhezeiten von LKW- und Busfahrern gesetzlich geregelt worden. Die bisher in diesem Zusammenhang zur Dokumentation dienende Tachoscheibe hat sich als wenig manipulationssicher erwiesen.

Die Europäische Gemeinschaft löst nun den analogen Fahrtenschreiber durch den neuen fälschungssicheren digitalen Tachographen ab. Neue Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen sowie Busse mit mehr als neun Sitzplätzen, die erstmals in den Verkehr gebracht werden, müssen vom Fahrzeughersteller voraussichtlich ab **5. August 2005** mit einem digitalen Tachographen ausgestattet sein. Für Altfahrzeuge gibt es keine Umrüstpflcht, sodass es für längere Zeit ein Nebeneinander von analoger und digitaler Aufzeichnung geben wird. Die notwendigen Chipkarten können ab Mai 2005 bei den Ausgabestellen der Länder beantragt werden.

Die Daten zu Lenk- und Ruhezeiten werden künftig auf der persönlichen Chipkarte des Fahrers (Fahrerkarte) und in einem geräteinternen Speicher registriert. Der Tachograph kann durchschnittlich 28 Arbeitstage lückenlos die gesetzlich vorgeschriebenen Daten zu Lenk- und Ruhezeiten eines ganzen Fahrzeugjahres und die Geschwindigkeit der letzten 24 Stunden dokumentieren. Neben der personenbezogenen Fahrerkarte wird es noch drei weitere Chipkarten geben:

Abbildung 4: Fahrerkarte

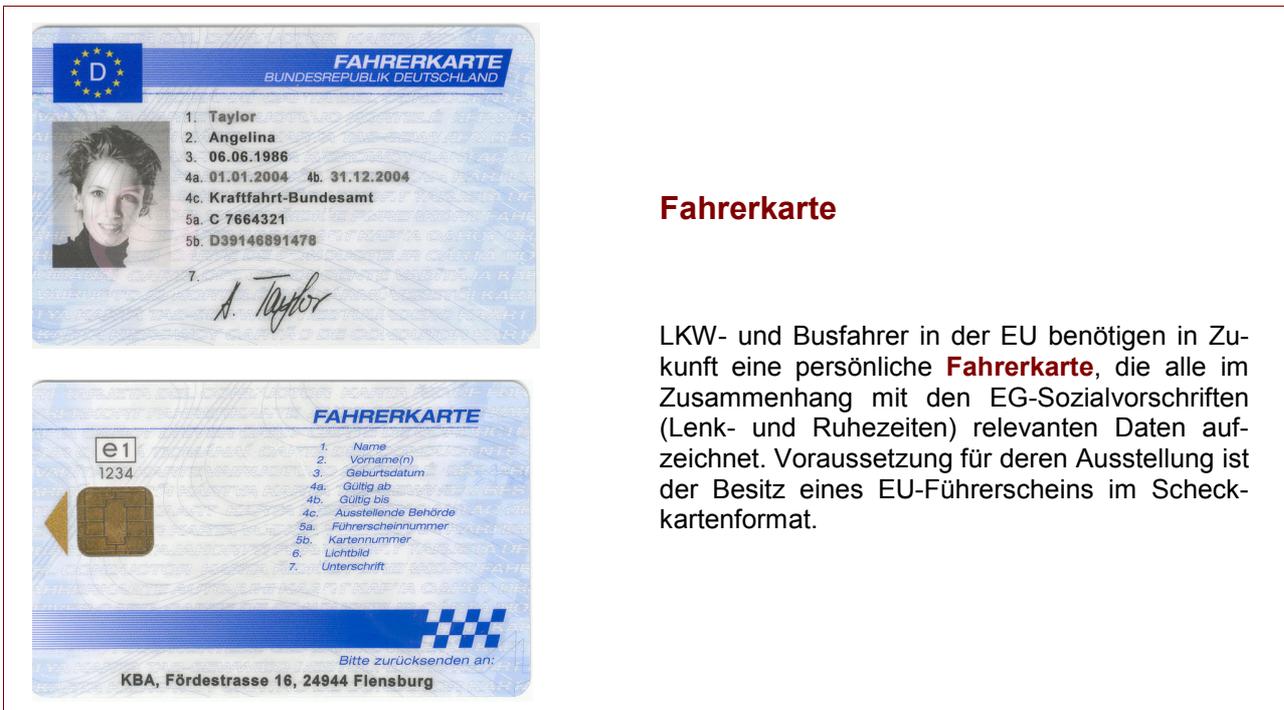


Abbildung 5: Unternehmenskarte



Abbildung 6: Werkstattkarte




### Werkstattkarte

Werkstätten haben künftig die Prüfung und Kalibrierung des EG-Kontrollgerätes mit Hilfe einer Werkstattkarte durchführen.

Abbildung 7: Kontrollkarte

### Kontrollkarte

Kontrollbehörden, wie die Polizei oder die Gewerbeaufsicht, benötigen eine Kontrollkarte, um die gespeicherten Daten aus dem Gerät und der Fahrerkarte auslesen zu können.




## Neue Aufgaben für das KBA

Im Zuge der Einführung des digitalen EG-Kontrollgerätes wird das KBA neue Aufgaben übernehmen.

### Bauartgenehmigungen

Das KBA wird Bauartgenehmigungen erteilen, denn alle Komponenten, wie Chipkarten, digitale Tachographen und Bewegungssensoren, sind bauartgenehmigungspflichtig. Die erste Genehmigung erteilte das KBA bereits am 11.10.2004.

### Personalisierung

Das KBA wird die Chipkarten vor dem Einsatz mit den erforderlichen Informationen des Kartenhalters versehen, also *personalisieren*. Mit einer Lasertechnik wird der Name, die Unterschrift und das Foto des Fahrers auf die Karte gebracht. Ein Microprozessor-Chip lädt alle notwendigen elektronischen Daten sowie die erforderlichen Sicherheitsschlüssel. Damit sind die Chipkarten gegen Fälschung und Manipulation gesichert. Danach gehen die Karten an die Ausgabestellen oder auf Wunsch direkt an den Fahrer.

### Zentrales Kontrollgerätregister

Das KBA wird das Zentrale Kontrollgerätregister einführen und damit eine Datenbank führen, in der Informationen über alle in Deutschland ausgegebenen Kontrollgerätregister gespeichert werden (2,3 Mio. Karten). Diese Datenbank wird mit den Datenbanken der anderen EU/EWR-Staaten über TACHOnet verbunden sein, damit online nationale und internationale Datenbankauskünfte gestartet werden können. Der Datenverkehr findet verschlüsselt in einem separaten Netz statt. Diese Software wurde im KBA entwickelt.

### Trustcenter

Das KBA hat im Rahmen der Einführung des EG-Kontrollgerätes und der Chipkarten eines der größten europäischen Trustcenter aufgebaut. Denn Verschlüsselungen und elektronische Unterschriften (Zertifikate) sind erforderlich, um die Fälschungssicherheit bei den Chipkartendaten und der eingebauten digitalen (Kontrollgerät) Tachographen zu gewährleisten.

Die technische Infrastruktur bietet das KBA auch anderen EU-Staaten an.

### Erster Preis für die deutsche Tachographenkarte

Die deutsche Tachographenkarte hat den *Élan Award 2004* gewonnen. Den Wettbewerb hatte die International Card Manufacturers Association (ICMA) ausgeschrieben. An diesem Wettbewerb nahm die Schweizer Firma Trüb AG gemeinsam mit dem KBA teil. Beide - eingebunden in das Wegweisende europäische Gesamtprojekt „EG-Kontrollgerät“ - wurden für die Realisierung der besten Kartenarchitektur für das digitale EG-Kontrollgerät prämiert. Die ICMA ist ein weltweit tätiger non-profit Interessenverband von Kartenherstellern und Personalisierern.

## Kraftfahrzeugtechnik

### Das neue Geräte- und Produktsicherheitsgesetz

Am 01.05.2004 trat das Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG) in Kraft, das die Anforderungen der Richtlinie 2001/95/EG zur allgemeinen Produktsicherheit in nationales Recht umsetzt. Durch das Gesetz wird der Verbraucherschutz erheblich gestärkt, denn

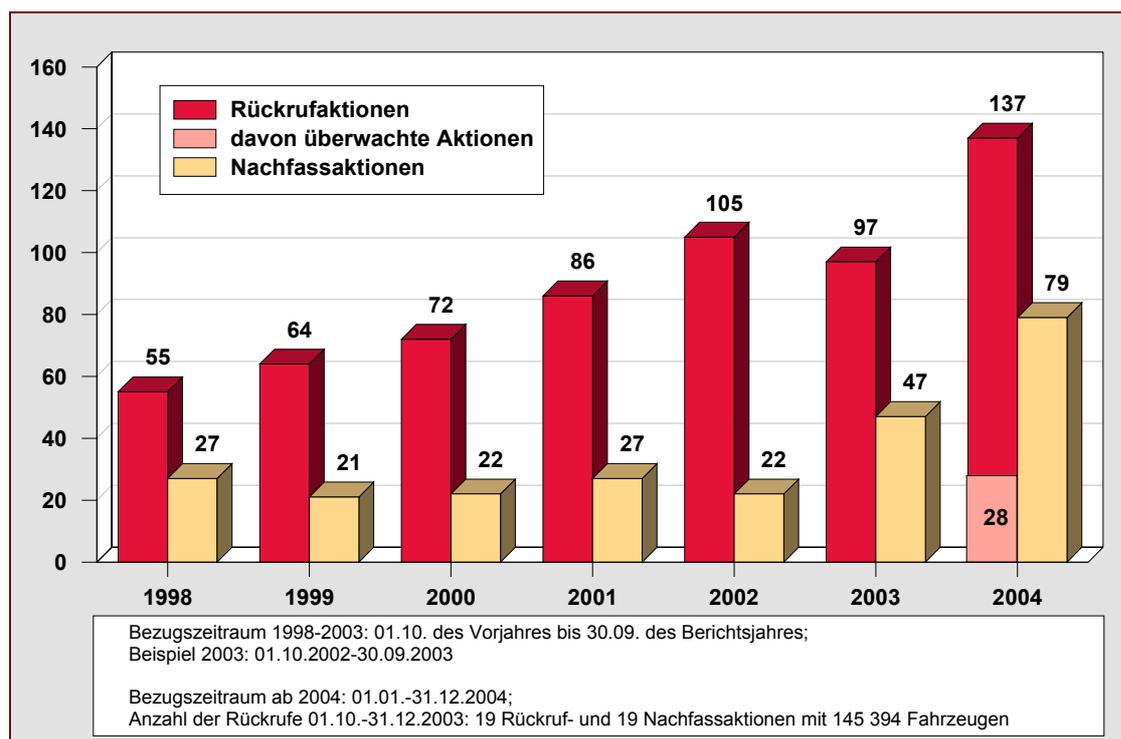
- Hersteller von Verbraucherprodukten wie zum Beispiel Pkw, Krafräder oder Wohnmobile müssen dem KBA oder anderen Behörden der Europäischen Union (EU) melden, wenn von ihren Produkten Gefahren für die Sicherheit und Gesundheit von Personen ausgehen
- das KBA muss den Verbrauchern vorliegende Informationen über die von Produkten ausgehende Gefahren zugänglich machen
- die Behörden der EU-Mitgliedstaaten müssen sich bei Gefährdungen gegenseitig unterrichten und Maßnahmen einleiten.

### Produktsicherheit und Rückrufe

Das KBA geht Mängelhinweisen von Verbrauchern, Medien, Behörden oder Herstellern nach. Im Jahr 2004 überprüfte es in **298 Fällen**, ob Mängel zu nicht hinnehmbaren Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit von Personen führen. Dabei ergab sich in 76 Fällen zunächst der Verdacht, dass es sich um nicht sichere Produkte handeln könnte. Nach eingehender Untersuchung wurden **in 28 Fällen Fahrzeuge als nicht sichere Produkte eingestuft**.

Der langjährige Trend steigender Zahlen der vom KBA unterstützten Rückrufaktionen setzte sich auch im Jahr 2004 fort (Grafik). Die **137 Aktionen** in 2004 (Vorjahr: 97) führten zu **einem Anstieg um 41 Prozent** gegenüber dem Vorjahr. Diese Tatsache werten wir als Indiz dafür, dass die Nutzung der Halteranschriften aus dem Zentralen Fahrzeugregister von den Fahrzeugherstellern mehr und mehr als Mittel zur wirksamen und effektiven Beseitigung von erheblichen Mängeln für die Verkehrssicherheit anerkannt wird. Zu den einzelnen Rückrufaktionen wurden zwischen **einem Fahrzeug und 337 068 Fahrzeuge** pro Aktion ermittelt. **1 407 649 Fahrzeuge und Halter** waren von den vom KBA begleiteten Rückrufmaßnahmen insgesamt betroffen. Alle Rückrufaktionen leiteten die Hersteller freiwillig ein.

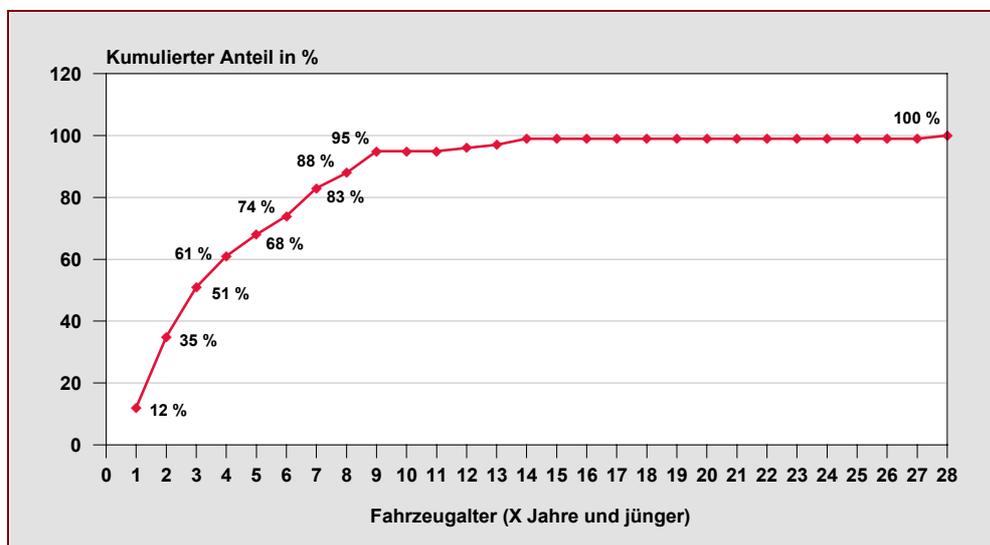
Grafik 1: Entwicklung der Rückrufaktionen von 1998 bis 2004



Von den insgesamt **137 freiwillig initiierten Rückrufaktionen** lagen 109 in der alleinigen Verantwortung der Hersteller. **28 Rückrufaktionen** überwachte das KBA. Die Überwachung erstreckte sich auf das Erreichen einer maximalen Erfolgsquote und den zeitlichen Verlauf der Aktionen. Um bei einer überwachten Rückrufaktion eine maximale Erfolgsquote zu erreichen, müssen Fahrzeughalter, die der Aufforderung zum Rückruf nicht nachkamen oder nicht erreichbar waren, unter Umständen mehrmals ermittelt und zur Teilnahme aufgefordert werden. Der deutliche Anstieg der Nachfassaktionen wird durch diesen Umstand erheblich beeinflusst. Allein 52 der 79 Nachfassaktionen waren hierfür notwendig. Bei drei überwachten Rückrufaktionen ordnete das KBA über die örtlichen Zulassungsbehörden bei 15 Fahrzeughaltern die Stilllegung von Fahrzeugen an. Sie kamen der mehrmaligen Aufforderung, einen Mangel zu beseitigen, nicht nach.

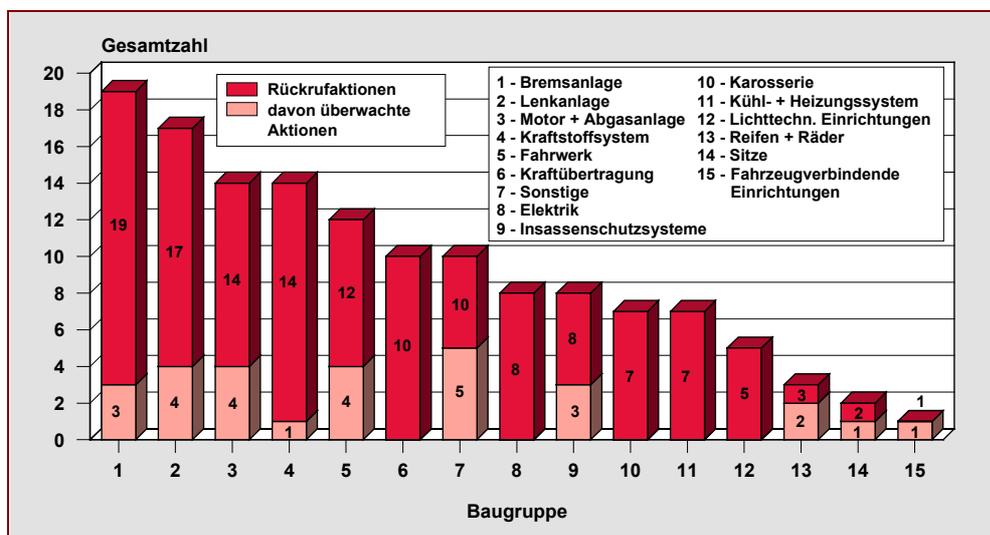
Aus datenschutzrechtlichen Gründen lehnte das KBA in vier Fällen die Unterstützung eines Rückrufs mit Halteranschriften aus dem Zentralen Fahrzeugregister ab.

**Grafik 2: Verteilung der Rückrufaktionen nach Fahrzeualter (kumuliert)**



Mehr als die Hälfte der Rückrufaktionen (51 %) betraf Fahrzeuge, die jünger als drei Jahre waren. Die ältesten Fahrzeuge waren 27 Jahre alt.

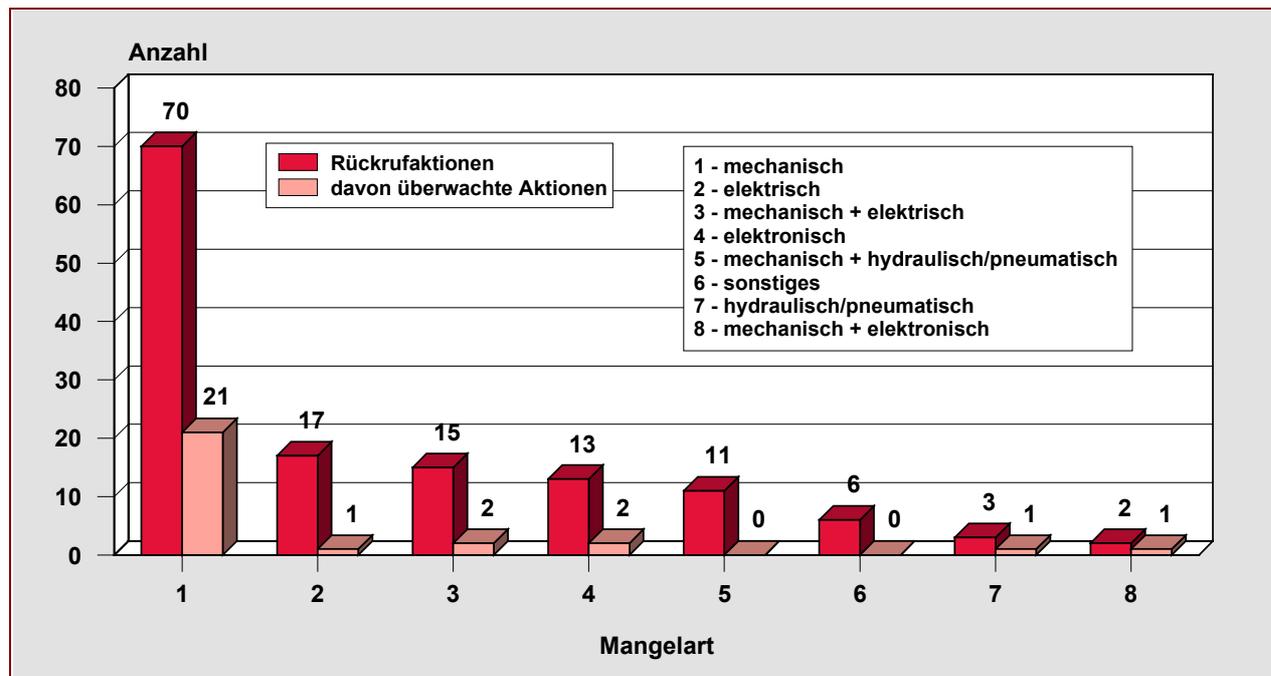
**Grafik 3: Baugruppenbezogene Verteilung der Rückrufaktionen**



Etwa 55 Prozent aller Rückrufe bezogen sich auf die Baugruppen Bremse (19 Rückrufaktionen, davon 3 überwachte), Lenkung, Motor und Abgasanlage, Kraftstoffsystem und Fahrwerk.

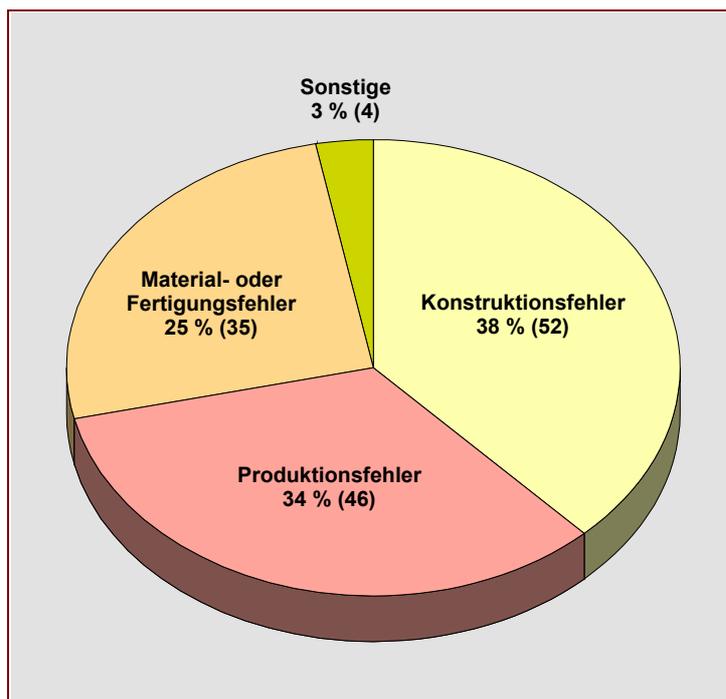
Entgegen anders lautenden Veröffentlichungen muss bei den Rückrufaktionen konstatiert werden, dass elektronische Fehler nicht den Hauptanteil der auslösenden Ursachen darstellen (Grafik 4). Allein mehr als 50 Prozent der vom KBA mit Anschriftenlieferung begleiteten Rückrufaktionen (70 Aktionen) haben ihre Ursache in mechanischen Mängeln. Auch bei den überwachten Rückrufen stellen die mechanischen Mängel mit 75 Prozent (21 überwachte Rückrufe mit mechanischer Fehlerursache) den Löwenanteil.

**Grafik 4: Mangelartbezogene Verteilung der Rückrufaktionen**



**Grafik 5: Mangelursachenbezogene Verteilung der Rückrufaktionen**

Auf der Basis der Herstellerinformationen untersuchte das KBA die Rückrufaktionen hinsichtlich der Art des Mangels und der Mangelursachen im Herstellungsprozesses. Die Abgrenzung der unterschiedlichen Mangelarten und -ursachen kann im Einzelfall diskussionsfähig sein. Da es das Anliegen des KBA ist, die öffentliche Diskussion um Rückrufe auf eine breitere Basis zu stellen, werden diese Informationen erstmals veröffentlicht.



Die Mängel sollen auch nach ihrem Entstehungsort im Fertigungsprozess des Fahrzeugs unterschieden werden. Fehler können schon bei der Konstruktion entstehen. Kennzeichnend für diese Fehler ist, dass konstruktiv vorgesehene Materialien, Dimensionierungen oder Funktionsprinzipien nicht für die vorgesehene Verwendung geeignet sind. Es ist auch möglich, dass zwar die Materialien konstruktiv richtig ausgelegt sind, in der Fertigungskette jedoch Abweichungen von den Spezifikationen (z. B. Werkstoff, Abmessungen) auftreten und diese Abweichungen nicht vor dem Einbau in das Fahrzeug entdeckt werden. Solche Fehler werden der Kategorie Material- oder Fertigungsfehler zugeordnet. Am Ende der Fahrzeugproduktion steht die Montage des Fahrzeugs in seiner Gesamtheit. Wenn dort vorgegebene Prozeduren im Produktionsprozess nicht eingehalten werden (z. B. vorgegebenes Schraubenanzugsmoment nicht eingehalten), sprechen wir von einem Produktionsfehler.

Die Verteilung der Rückrufaktionen auf die verschiedenen Fehlerentstehungsorte kann man als relativ gleichmäßig bezeichnen (Grafik 5), da zu berücksichtigen ist, dass die Einteilung der Mängel in diese Gruppen nicht immer trennscharf vorgenommen werden kann. Die Momentaufnahme für das Jahr 2004 deutet jedoch darauf hin, dass Produktionsfehler früher als andere Fehler entdeckt werden können. Knapp zwei Drittel der insgesamt aufgetretenen Produktionsfehler (30 von 46) wurden durch Rückrufaktionen beseitigt, die sich auf Fahrzeuge im Alter von drei Jahren und jünger bezogen. Bei den beiden anderen Fehlerarten betrug dieser Wert jeweils ca. 46 Prozent (Konstruktionsfehler 24 von 52, Material- oder Fertigungsfehler 16 von 35).

---

## Verkehrszentralregister

Im Verkehrszentralregister werden Mitteilungen eingetragen

- von den **Fahrerlaubnisbehörden**, die Fahrverbote aussprechen, Fahrerlaubnisse versagen, entziehen oder neu erteilen, angeordnete und durchgeführte Maßnahmen melden,
- von den **Bußgeldstellen**, die Verkehrsordnungswidrigkeiten mit einer Geldbuße von mindestens 40 € oder einem Fahrverbot ahnden,
- von den **Gerichten**, die Verurteilungen wegen Straftaten im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr aussprechen oder im Ordnungswidrigkeitenverfahren Geldbußen oder Fahrverbote verhängen.

## Über 5 Mio. neue Einträge

Im Jahr 2004 wurden dem Verkehrszentralregister rund 5,05 Mio. (*Vorjahr: 4,69 Mio.*) registerpflichtige Entscheidungen über geahndete Verkehrsverstöße oder Fahrerlaubnis bezogene Maßnahmen von Gerichten, Bußgeld- und Fahrerlaubnisbehörden gemeldet (Tabelle 1). Gegenüber dem Vorjahr ist dies eine Zunahme um rund 7,7 Prozent.

Bußgeldentscheidungen machen mit 78 Prozent die Mehrzahl der im Register eingehenden Mitteilungen aus. Gerichtliche Entscheidungen zu Straftaten haben einen Anteil von rund 6 Prozent, Fahrerlaubnisentscheidungen der Gerichte und Fahrerlaubnisbehörden von 16 Prozent.

Tabelle 1: Mitteilungen an das Verkehrszentralregister im Jahr 2004

Zugang an Mitteilungen von		2004 in Tausend	2003 in Tausend	Veränderung in % gegenüber Vorjahr
Gerichten:	Verurteilungen	328	322	+ 1,9
	Bußgeldentscheidungen	55	51	+ 7,8
	vorläufige Entscheidungen und Aufhebungen	116	115	+ 0,9
	Zusammen	499	488	+ 2,3
<b>Bußgeldbehörden:</b>	<b>Bußgeldentscheidungen</b>	<b>3 875</b>	<b>3 601</b>	+ 7,6
Fahrerlaubnisbehörden:	Fahrerlaubnisentscheidungen und -maßnahmen	674	597	+ 12,9
Insgesamt		5 048	4 686	+ 7,7

### 7,6 Mio. Verkehrssünder

Der Bestand an eingetragenen Personen beträgt 7,6 Mio. Personen und damit 7 Prozent mehr als 2003 (Tabelle 2).

Tabelle 2: Personenbestand im Verkehrszentralregister 2004

Personen im Verkehrszentralregister	Personen		
	Anzahl in Tausend	in %	Veränderung in % gegenüber Vorjahr
Anfangsbestand an Personen (01.01.2004)	<b>7 080</b>	100,0	+ 4,4
+ Personenzugang	2 841	40,1	+ 3,9
- Personenabgang (Tilgung)	2 343	33,1	- 3,8
Endbestand an Personen (31.12.2004)	<b>7 578</b>	107,0	+ 7,0

### 12 Mio. Auskünfte

Das KBA erteilt berechtigten Behörden und Personen Auskünfte zu den Eintragungen im Verkehrszentralregister.

Im Jahr 2004 erteilte es rund **11,9 Mio. Auskünfte** an Verwaltungsbehörden und Gerichte für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten oder für die Erteilung einer Fahrerlaubnis (Tabelle 3). Im Vergleich zum Vorjahr hat diese Zahl um 11 Prozent zugenommen.

Von Amts wegen erfolgten an die Fahrerlaubnisbehörden etwa **247 000 Auskünfte** auf Basis der Bestimmungen des Punktsystems über Personen, die einen kritischen Punktestand überschritten haben. Das ist eine Zunahme um 8,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Die Anzahl der Unterrichtungen des KBA an die Fahrerlaubnisbehörden in bezug auf Fahranfänger bleibt annähernd gleich.

Die Zahl der Privatauskünfte stieg im Jahr 2004 auf rund **231 000**. Gegenüber dem Vorjahr ist das ein Zuwachs von 10,5 Prozent.

Tabelle 3: Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister 2004

Auskünfte	2004 in Tausend	2003 in Tausend	Veränderung in % gegenüber Vorjahr
Auskünfte für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten oder die Erteilung einer Fahrerlaubnis	11 912	10 729	+ 11,0
Auskünfte von Amts wegen für die Ergreifung von Maßnahmen nach § 4 Abs. 6 StVG (Punktsystem)	247	224	+ 8,6
Auskünfte von Amts wegen nach § 2c StVG (Fahrerlaubnis auf Probe) für die Ergreifung von Maßnahmen nach § 2a StVG	156	157	- 0,6
Auskünfte an Privatpersonen über sie betreffende Eintragungen	231	209	+ 10,5

### Deliktgruppen und Punktestände

6,2 Mio. Männer bilden die Mehrheit der im Verkehrszentralregister eingetragenen Personen (Tabelle 4). Die Hälfte der Männer wie der Frauen ist mit Geschwindigkeitsübertretungen eingetragen. Während Männer wesentlich häufiger bei Fahrten unter Alkoholeinfluss auffällig werden, missachten Frauen eher die Vorfahrt.

5,4 Mio. und damit die meisten der registrierten Personen haben einen Punktestand von 1 bis 7 Punkten. Bei den Männern sind es 4,3 Mio. und bei den Frauen 1,2 Mio. Nur 546 000 der Eingetragenen erreichen mehr als 7 Punkte und sogar nur 91 000 Personen 14 und mehr Punkte. Das hängt im Wesentlichen damit zusammen, dass infolge schwerwiegender Verkehrsverstöße frühzeitig auf die Nichteignung zum Führen von Fahrzeugen im Straßenverkehr erkannt, die Fahrerlaubnis entzogen und der Punktestand auf null gesetzt wird.

1,5 Mio. und damit etwa ein Fünftel der eingetragenen Personen hat **keine Punkte**: bei den Männern sind es 1,35 Mio. und bei den Frauen 174 000. Zu dieser Gruppe gehören neben den Personen, denen die Fahrerlaubnis (noch) entzogen ist, auch diejenigen, die nach anschließender Neuerteilung noch nicht wieder aufgefallen sind. Ferner zählen auch die Personen dazu, die nie eine Fahrerlaubnis besaßen und dennoch verkehrsauffällig wurden.

Tabelle 4: Im Verkehrszentralregister eingetragene Personen am 31.12.2004

Bestand, Deliktart und Punktegruppe	Insgesamt		Männer		Frauen	
	in 1 000	in % <sup>1)</sup>	in 1 000	in % <sup>1)</sup>	in 1 000	in % <sup>1)</sup>
<b>Personenbestand im Verkehrszentralregister</b>						
Personenbestand	<b>7 578</b>	100,0	<b>6 184</b>	81,6	<b>1 394</b>	18,4
<b>Deliktart je Personengruppe im Bestand</b>						
Geschwindigkeit	4 213	55,6	3 438	55,6	772	55,4
Fahren unter Alkoholeinfluss	1 190	15,7	1 095	17,7	100	7,2
Vorfahrtsverletzung	1 076	14,2	804	13,0	273	19,6
<b>Punktestände je Personengruppe im Bestand<sup>2)</sup></b>						
ohne Punkte	1 531	20,2	1 354	21,9	174	12,5
1 - 7 Punkte	5 433	71,7	4 267	69,0	1 168	83,8
8 - 13 Punkte	455	6,0	414	6,7	40	2,9
14 und mehr Punkte	91	1,2	87	1,4	7	0,5

1) Prozentanteile gemäß Stichprobe zum VZR-Bestand vom 01.01.2002

2) ohne Personen, deren Punktestand nicht mittels DV-Programm berechnet werden konnte (insgesamt 0,9 %)

### Typische Verkehrsdelikte

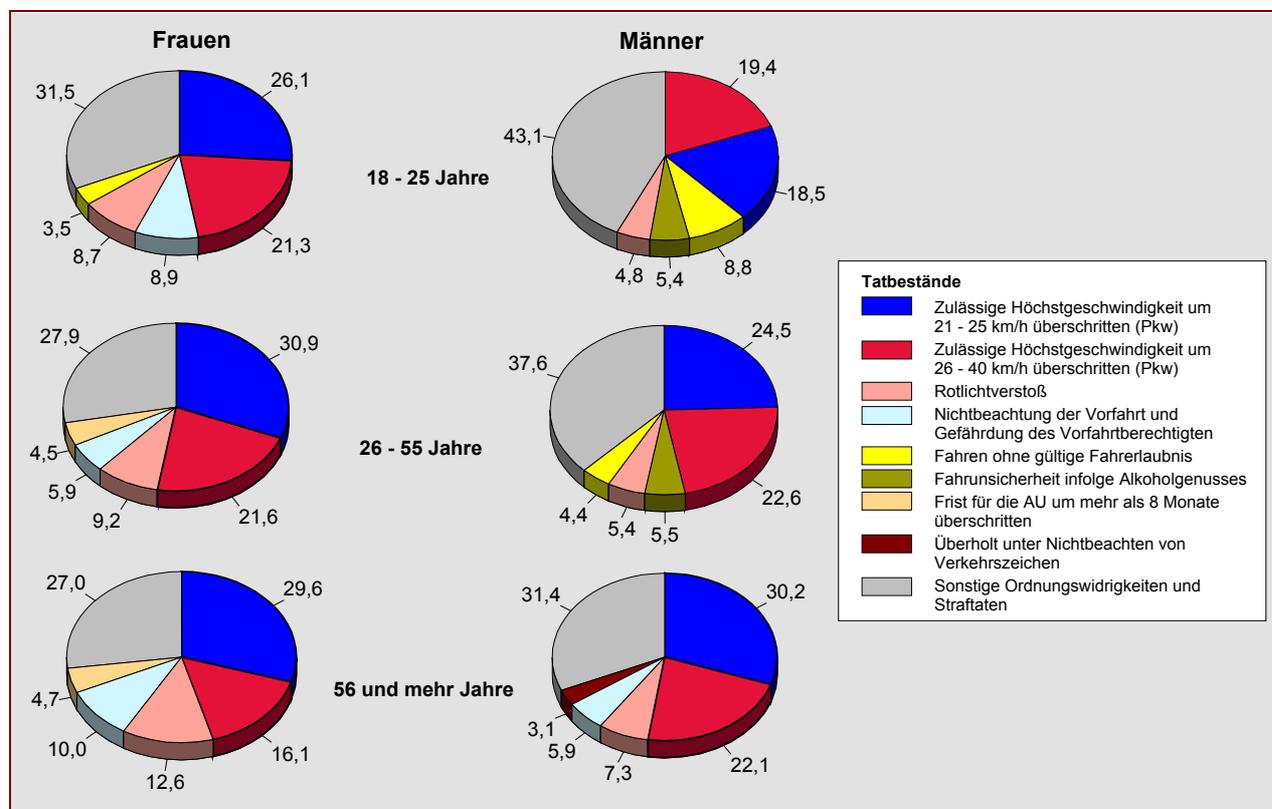
Eine Auswertung des Mitteilungszugangs der vorangegangenen Jahre zeigt die typischen Verkehrsdelikte von Mann und Frau. Bereits auf den ersten Blick wird deutlich, dass sowohl bei den Frauen als auch bei den Männern die jeweils 5 häufigsten Verkehrsdelikte einen Großteil (57 bis 73 %) des gesamten Delikt-spektrums umfassen (Grafik 6). Je jünger die männlichen und weiblichen Verkehrssünder sind, desto differenzierter stellt sich die Verkehrsauffälligkeit dar. Mit einem Anteil von 43 Prozent der sonstigen Ordnungswidrigkeiten und Straftaten an allen Verkehrsdelikten stehen die 18- bis 25-jährigen Männer hier an erster Stelle.

Die Geschwindigkeitsdelikte (21-25 km/h bzw. 26-40 km/h zu schnell mit dem Pkw gefahren) liegen bei Männern und Frauen in jeder Altersstufe mit großem Abstand vorn, wobei den jungen Männern erwartungsgemäß noch ein Hang zur größeren Raserei bescheinigt werden kann. Diese beiden Verkehrsdelikte machen jeweils zwischen 38 Prozent und 52 Prozent des gesamten Deliktzugangs im Verkehrszentralregister aus.

Auffällig ist die hohe Bedeutung der Delikte 'Fahren ohne Fahrerlaubnis' und 'Fahren unter Alkoholeinfluss' bei Männern zwischen 18 und 55 Jahren. Dagegen sind Verstöße gegen die Vorfahrtsregelung bereits in jungen Jahren bei den Frauen häufig. Diese Verstöße steigen mit zunehmendem Alter und können demnach als typisch weibliche Verkehrsdelikte bezeichnet werden.

Tatsache ist auch, dass Frauen ab 26 Jahre vermehrt die Frist der Abgasuntersuchung um mehr als 8 Monate überschreiten. Hier fehlt wohl die bei Männern verbreitete enge Bindung an das Fahrzeug.

Grafik 6: Die 5 häufigsten Verkehrsdelikte von Männern und Frauen



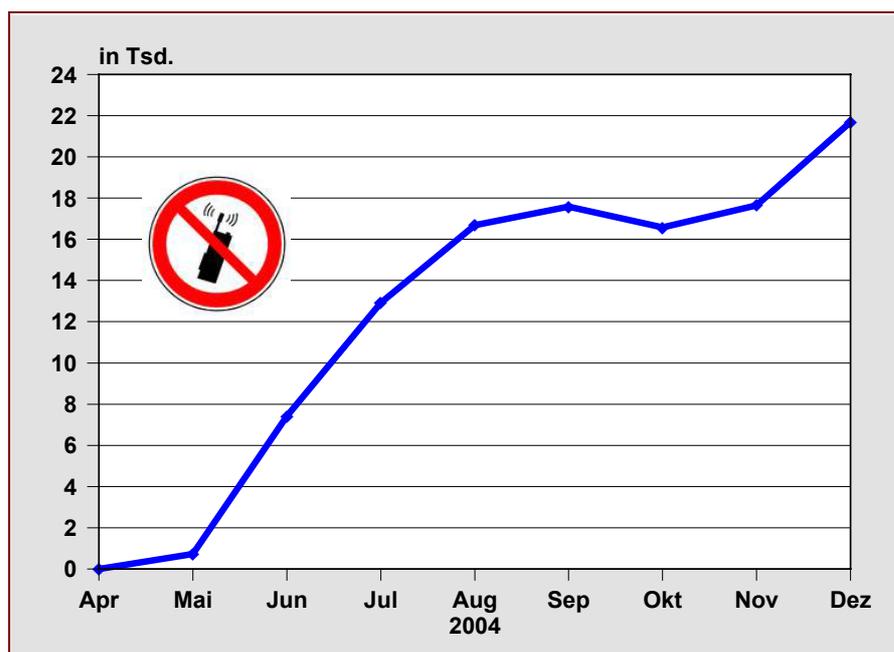
## Ausgewählte Verkehrsdelikte

Im folgenden werden vier aktuelle Themen näher beleuchtet:

- Handy-Benutzung
- Radarwarner
- Geschwindigkeitsbegrenzer und
- vorschriftsmäßige Kindersicherung

Grafik 7: Registrierte Verstöße gegen das Handy-Verbot 2004

Seit dem 01.04.2004 wird das **Telefonieren mit Handy oder Autotelefon** ohne Freisprecheinrichtung während der Fahrt mit 40 € und einem Punkt im Verkehrszentralregister geahndet. Rund **111 300 Verstöße** gegen das Handy-Verbot wurden dem Register gemeldet (Tabelle 5 und Grafik 7). Die im Dezember 2004 gegenüber dem Vormonat noch einmal um 4 000 Eintragungen gestiegene Anzahl von Handy-Verstößen lässt mit Spannung die Entwicklung im Jahr 2005 erwarten.



In 600 Fällen wurden **Radarwarner** in Fahrzeugen entdeckt, die Verkehrsüberwachungsmaßnahmen anzeigen oder stören. Dieser Tatbestand wird in der Regel mit 4 Punkten und einer Geldbuße von 75 € sanktioniert.

Rund 200 Kraftfahrer wurden überführt, ihren Lkw oder Kraftomnibus ohne den **Geschwindigkeitsbegrenzer** geführt zu haben bzw. ihn unzulässig eingestellt zu haben. Diese Vergehen führen zu 3 Punkten sowie einer Regelgeldbuße von 100 bis 150 €.

Im Hinblick auf die Unfallschwere bei nicht angeschnallten oder ordnungsgemäß gesicherten Kindern ist die Zahl der gemeldeten Verstöße mit etwa **41 100** alarmierend hoch. Hier ist in der Regel mit einem Punkt und einem Bußgeld von 50 € zu rechnen.

Tabelle 5: Ausgewählte Verkehrsdelikte 2004

Verkehrsdelikte	Anzahl in 2004
Handy-Benutzung während der Fahrt	111 300
Radarwarner	600
keine/falsche Benutzung des Geschwindigkeitsbegrenzers bei Lkw oder Kraftomnibussen	200
keine vorschriftsmäßige Sicherung der Kinder im Fahrzeug	41 100

auf 100 gerundet

## Berauschte Fahrten

### Alkoholdelikte rückläufig – Drogendelikte steigen

Die Einnahme von Drogen (dazu gehören: Alkohol, andere Drogen oder Medikamente) schränkt die Fahrtüchtigkeit ein und wird mit hohen Strafen wie Entziehung der Fahrerlaubnis und Fahrverbot geahndet. Dennoch gibt es jedes Jahr eine große Anzahl von Verkehrssündern, die sich der Gefährdung sowie dem Risiko, unter dem Einfluss von Drogen im Straßenverkehr auffällig zu werden, nicht bewusst sind oder dieses sogar bewusst in Kauf nehmen.

Erfreulich ist, dass von 2000 bis 2003 die Zahl der Drogendelikte abnahm (Tabelle 6). Im Jahr 2004 mussten erstmalig wieder häufiger **Drogendelikte** (243 400) im Verkehrszentralregister eingetragen werden. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies eine Zunahme um 3,1 Prozent. Ein Blick in die Tabelle 6 zeigt aber auch, dass diese Zunahme in der Entwicklung der anderen Drogendelikte (ohne Alkohol) begründet ist (Grafik 8). Während die **Alkoholdelikte** auch im Jahr 2004 leicht rückläufig sind (- 0,2 %), stieg die Anzahl der anderen Drogendelikte im Vergleich zum Jahr 2003 um 45,3 Prozent sprunghaft an. Somit machen die Delikte im Zusammenhang mit der Einnahme von Drogen wie Cannabis, Heroin, Amphetaminen etc. oder Medikamenten im Jahr 2004 bereits rund 10 Prozent aller Drogendelikte aus (2003: 7 %).

Wer nach dem Konsum von Alkohol oder anderen Drogen infolge seiner Fahrunsicherheit erwischt wird und dabei gegebenenfalls sogar noch den Straßenverkehr gefährdet hat, wird strafrechtlich verfolgt. In minder schweren Fällen dagegen wird das Führen eines Fahrzeugs unter dem Einfluss von Drogen in der Regel als Ordnungswidrigkeit geahndet. Bemerkenswert ist die unterschiedliche Sanktionsschwere bei den Alkohol- und den anderen Drogendelikten (Tabelle 6). Das Verhältnis der Straftaten zu den Ordnungswidrigkeiten in Verbindung mit Alkohol beträgt etwa 2 :1. Auf eine *Ordnungswidrigkeit* kommen demnach rund 2 Straftaten. Bei den anderen Drogendelikten sieht dieses Verhältnis völlig anders aus. Auf eine *Straftat* werden 5 Ordnungswidrigkeiten im Register eingetragen. Die Sanktionierung der Alkoholdelikte ist also wesentlich schärfer.

Grafik 8: Drogendelikte Januar 1999 – Dezember 2004

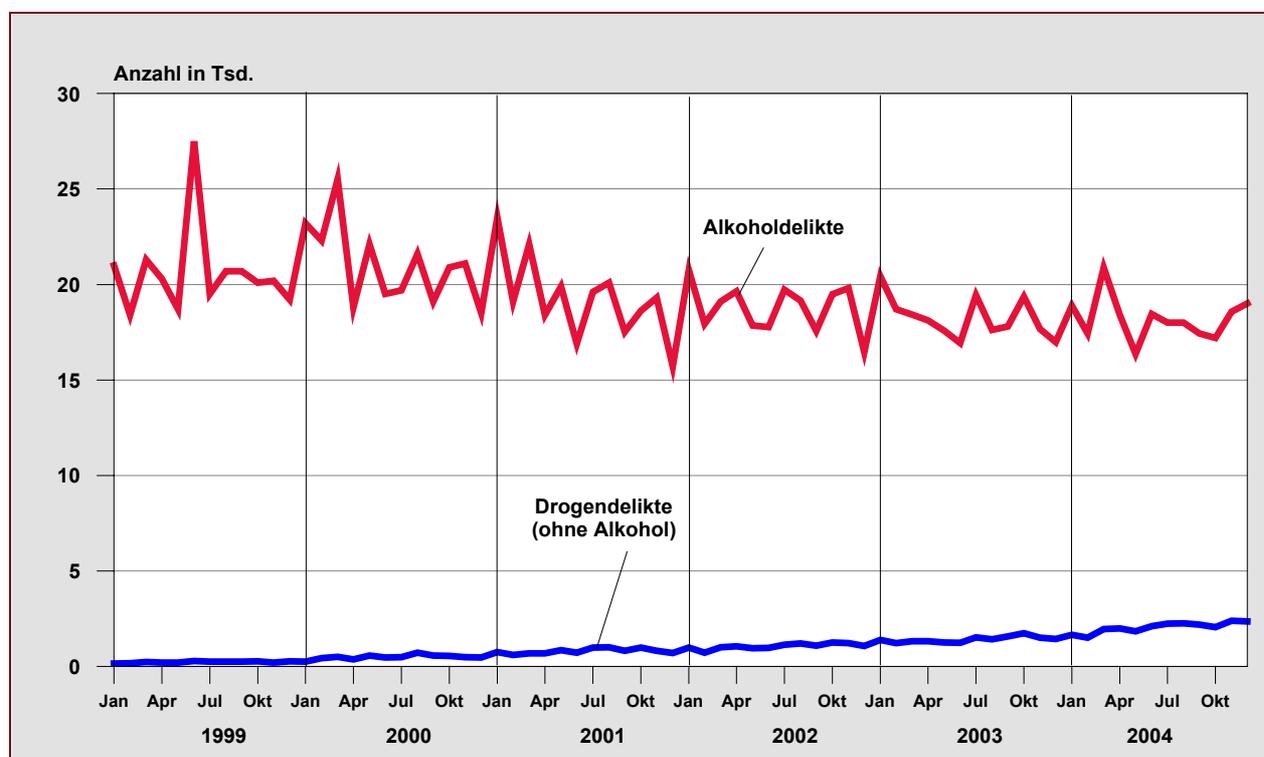


Tabelle 6: Drogendelikte 1999 - 2004

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Drogendelikte	250 400	258 300	240 500	238 100	236 100	243 400
Alkoholdelikte	247 600	252 300	230 800	225 300	219 100	218 700
Alkoholdelikte in %	98,9	97,7	96,0	94,6	92,8	89,9
Verhältnis der Straftaten zu Ordnungswidrigkeiten	2,8 : 1	2,1 : 1	2,3 : 1	2,2 : 1	2,1 : 1	2,1 : 1
Drogendelikte (ohne Alkohol)	2 800	6 000	9 700	12 800	17 000	24 700
Drogendelikte (ohne Alkohol) in %	1,1	2,3	4,0	5,4	7,2	10,1
Verhältnis der Straftaten zu Ordnungswidrigkeiten	1,6 : 1	0,4 : 1	0,3 : 1	0,3 : 1	0,2 : 1	0,2 : 1

Deliktzahlen auf 100 gerundet

### Punkteabbau gefragt

Seit dem 01.01.1999 können Verkehrssünder durch eine freiwillige Teilnahme an einem Aufbauseminar oder einer verkehrspsychologischen Beratung einen Teil ihrer Punkte im Verkehrszentralregister abbauen. Die Teilnahme an einem Aufbauseminar wird bei einem Punktestand bis zu 8 Punkten mit einem Abzug von 4 und bei 9 bis 13 Punkten mit einem Abzug von 2 Punkten belohnt. Nimmt eine Person freiwillig an einer verkehrspsychologischen Beratung teil, bekommt sie 2 Punkte im Register erlassen. Dadurch erhält der Verkehrsdelinquent eine zusätzliche Bewährungschance, ohne dass ihm sofort die Fahrerlaubnis entzogen werden muss.

Im Jahr 2004 nahmen rund **16 900** eingetragene Personen diese Möglichkeit des Punkteabbaus in Anspruch (Tabelle 7). Davon legten **14 000** eine Bescheinigung über die freiwillige Teilnahme an einem Aufbauseminar vor. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies insgesamt eine Zunahme um etwa 20 Prozent.

Im Vergleich zu den rund 110 000 Bescheinigungen über die Teilnahme an einem **angeordnetem** Aufbauseminar im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe oder des Punktsystems fallen die 14 000 **freiwilligen** Teilnahmen doch eher bescheiden aus.

Tabelle 7: Punkterabatt 2003 und 2004

Punkte-Abbau aufgrund der freiwilligen Teilnahme an einem/r	2003	2004
Aufbauseminar	11 700	14 000
verkehrspsychologischen Beratung	2 400	2 900
<b>Gesamt</b>	14 100	16 900

auf 100 gerundet

### Neue Überliegefrist und Tilgungshemmung

Am 01.02.2005 änderte sich die Regelung über die Ablaufhemmung und die Dauer der **Überliegefrist** für im Verkehrszentralregister eingetragene Entscheidungen von **3 auf 12 Monate**. Diese Regelung wurde getroffen, um dem taktischen Einlegen von Rechtsbehelfen zur Beeinflussung des Rechtskraftdatums entgegenzuwirken.

Die Tilgungsfrist von Entscheidungen der Verwaltungsbehörden oder Gerichte wird nunmehr durch eine weitere rechtskräftige Entscheidung gehemmt, wenn deren **Tattag** innerhalb der Tilgungsfrist liegt und die Entscheidung bis zum Ablauf der Überlieferfrist **rechtskräftig** geworden ist.

Die Vorschrift über die Ablaufhemmung soll die Beurteilung des Verkehrsverhaltens wiederholt auffällig gewordener Kraftfahrer über einen ausreichenden Zeitpunkt hinweg ermöglichen. Die Anknüpfung der Ablaufhemmung an die Rechtskraft bzw. an den Tag des ersten Urteils oder an die Unterzeichnung des Strafbefehls nach altem Recht hat sich als nicht ausreichend erwiesen. Von einer Bewährung im Sinne der Verkehrssicherheit kann schon dann nicht mehr gesprochen werden, wenn der Betroffene innerhalb der Tilgungsfrist eine neue Tat begeht.

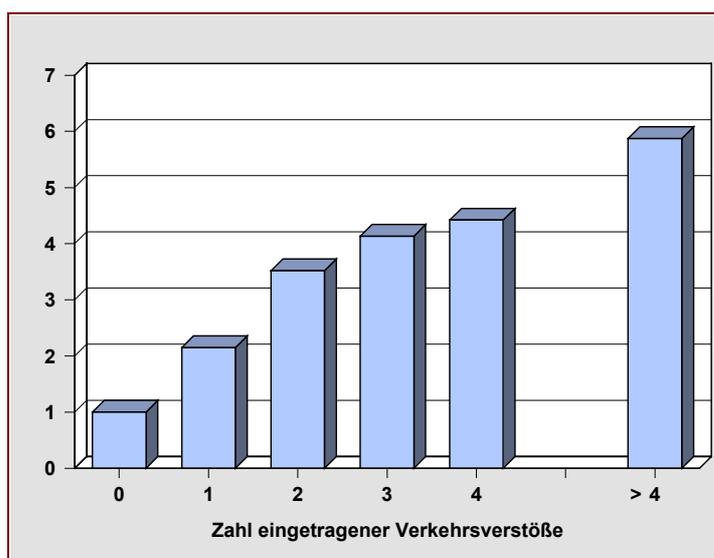
### Von Kavalieren, Bagatellen, Allerweltsdelikten und Denkkzetteln

Als Kavaliersdelikte bezeichnet man leichte Ordnungswidrigkeiten, die ein Herr alter Schule zu begehen und deren Folgen er zu tragen bereit ist, um der Dame seines Herzens einen Gefallen zu erweisen. Man denke an den Autofahrer, der seiner Begleiterin vor dem Eingang der Oper im absoluten Halteverbot das Aussteigen ermöglicht, um ihr unangenehme Wege zu ersparen. Ältere männliche Autofahrer vertreten gern die Ansicht, das Verkehrszentralregister bestehe aus einer Sammlung derartiger Kavaliersdelikte. Jüngere und weibliche Autofahrer dagegen sprechen lieber von Bagatelldelikten. Hält man ihnen entgegen, dass zum Beispiel 60 km/h in einer 30-Zone keine Kleinigkeit sei, bekommt man das Allerwelts-Argument zu hören: Alle Welt hätte schon einmal Punkte gehabt; deshalb könne man im Verkehrszentralregister doch wohl nicht in schlechter Gesellschaft sein. Im Übrigen sei man - jetzt wird das Denkkettel-Argument bemüht - durch Bußgeld, Eintragung und Punkte so nachhaltig geläutert, dass weitere, insbesondere ernsthafte Eintragungen fürs Erste nicht zu erwarten seien.

Sind also Verkehrsteilnehmer mit Eintragungen im Verkehrszentralregister wirklich nur harmlose Verkehrsünder? Welche Gefahr von diesen Personen ausgeht, zeigt eine neue gemeinsame Studie<sup>1</sup> der Bundesanstalt für Straßenwesen mit dem KBA. Untersucht wurden Pkw-Fahrer nach ihrer Häufigkeit, innerhalb von 12 Monaten nach einem Stichtag schuldhaft mit einem Unfall eingetragen zu werden.

Demzufolge haben Pkw-Fahrer **mit Eintragungen** im Verkehrszentralregister zwei- bis dreimal mehr Unfälle im folgenden Jahr als Pkw-Fahrer gleichen Geschlechts und Alters **ohne Eintragungen** im Register. Mehr noch: Die Unfälle dieser Personen **mit Eintragungen** sind nicht nur häufiger, sie sind - erkennbar am Tatbestand der Körperverletzung oder Tötung - im Durchschnitt auch **schwerer** als die der unvorbelasteten Personen. Die gern bemühten Bagatell-, Allerwelts- und Denkkettel-Argumente halten einer Prüfung also nicht stand. Das durchschnittliche Unfallrisiko steigt mit der Zahl der eingetragenen Verkehrsverstöße sogar weiter an (Grafik 9). Danach stellen Pkw-Fahrer mit drei Eintragungen im Verkehrszentralregister ein 4-fach erhöhtes Risiko und die mit mehr als vier Eintragungen bereits fast ein 6-fach erhöhtes Risiko dar, einen Unfall zu verursachen, im Vergleich zur selben Geschlechts- und Altersgruppe ohne Vorbelastung.

**Grafik 9: Relatives Risiko von Pkw-Fahrern, innerhalb von zwölf Monaten mit einem Unfall im Register auffällig zu werden, im Vergleich zu Pkw-Fahrern ohne Voreintragungen**



<sup>1</sup> Die wichtigsten Ergebnisse der Studie sind veröffentlicht unter: F.-D. Schade, „Lebt gefährlich, wer im Verkehrszentralregister steht?“ Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Heft 1, 2005.

Aufschlussreich ist auch die Gegenüberstellung unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen. Eine Gruppe, die gern für Vergleiche herangezogen wird, weil sie selbst bei Berücksichtigung ihrer geringeren Kilometerleistung eine hohe Verkehrsdisziplin zeigt, ist die der knapp sechs Millionen 41- bis 60-jährigen Pkw-Fahrerinnen („Vorbildgruppe“). Die weitaus meisten von ihnen haben keine Eintragungen im Verkehrszentralregister. Bezeichnet man das Risiko dieser unvorbelasteten Gruppe, in dem Jahr nach dem Stichtag einen Unfall zu verursachen mit 1, so kann man das dazu relative Risiko der anderen Bevölkerungsgruppen aus der Tabelle 8 direkt ablesen. Das durchschnittliche Unfallrisiko der unvorbelasteten 18- bis 25-jährigen Pkw-Fahrerinnen erhöht sich um das 2,8-fache, das der unvorbelasteten Pkw-Fahrer gleichen Alters sogar um das 4,8-fache gegenüber der „Vorbildgruppe“.

Betrachten wir Personengruppen mit mehr als drei Verkehrsverstößen, nimmt der Vergleich geradezu dramatische Dimensionen an. Das Unfallrisiko der jungen Fahrerinnen erhöht sich um das 14-fache und das der jungen Fahrer um das 24-fache gegenüber unserer „Vorbildgruppe“.

Ein unerwartetes Ergebnis ist das schlechte Abschneiden der Punkte als Indikator für das ermittelte Unfallrisiko der kommenden 12 Monate: Die Zahl der Eintragungen, nicht jedoch die Anzahl der Punkte hat sich als nützlicher Indikator für die Abschätzung des durchschnittlichen Unfallrisikos erwiesen. Das Unfallrisiko hängt von der Zahl von Eintragungen, kaum aber von der Höhe des Punktestandes ab. Bereits die als harmlos empfundenen Ein-Punkt-Delikte weisen seinen Besitzer in Bezug auf das zukünftige Unfallrisiko schon als gefährlich aus.

**Tabelle 8: Relatives Risiko von Pkw-Fahrern, innerhalb von zwölf Monaten mit einem Unfall im Verkehrszentralregister auffällig zu werden, im Vergleich zu weiblichen Pkw-Fahrern im Alter zwischen 41 und 60 Jahren ohne Eintragungen**

Geschlecht Alter	Personen ohne Eintragungen	Personen im VZR mit Verkehrsverstößen		
		1	2 bis 3	mehr als 3
Männlich				
18 - 25 Jahre	4,8	10,4	17,8	24,7
26 - 30 Jahre	2,3	5,1	8,7	12,1
31 - 40 Jahre	1,9	4,1	6,9	9,6
41 - 60 Jahre	1,7	3,8	6,4	8,9
über 60 Jahre	1,6	3,4	5,9	8,1
Weiblich				
18 - 25 Jahre	2,8	6,1	10,3	14,3
26 - 30 Jahre	1,4	3,0	5,0	7,0
31 - 40 Jahre	1,1	2,4	4,0	5,6
<b>41 - 60 Jahre</b>	<b>1<sup>*)</sup></b>	<b>2,2</b>	<b>3,7</b>	<b>5,1</b>
über 60 Jahre	0,9	2,0	3,4	4,7

<sup>\*)</sup> = gewählte Vergleichsgruppe („Vorbildgruppe“)

## Zentrales Fahrzeugregister

Das Zentrale Fahrzeugregister erfasst, speichert und verarbeitet Fahrzeug- und Halterdaten über Fahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen, Ausfuhr-, Oldtimer- und Saisonkennzeichen sowie Versicherungskennzeichen. Diese Daten werden dem KBA von den regionalen Zulassungsbehörden und von Versicherungsunternehmen übermittelt.

### 69 Mio. Auskünfte

Im Jahr 2004 erteilte das KBA **69,1 Mio.** Auskünfte über Fahrzeug- und Halterdaten an Polizei, Behörden und Gerichte sowie an Privatpersonen. Diese Auskünfte nahmen im Vergleich zum Vorjahr um 20,9 Prozent zu.

**Tabelle 9: Auskünfte aus dem Zentralen Fahrzeugregister im Jahr 2004**

	2004	2003 (gerundet)	Veränderung in % gegenüber Vorjahr
<b>Auskünfte insgesamt</b>	<b>69 064 924</b>	<b>57 147 000</b>	<b>+ 20,85</b>
darunter			
ZEVIS (Online-Auskünfte)	31 860 000 1)	24 683 000	+ 29,07
private Personen	124 899	134 000	- 6,79
Auskunftsdienst Polizei/Behörden	37 080 025	32 300 000	+ 14,69

<sup>1)</sup> darunter rd. 6,5 Mio. Auskünfte für den Testbetrieb des Lkw-Mautsystems

## European Car and Driving Licence Information System - EUCARIS

Mit der Erweiterung der EU zum 1. Mai 2004 erhöhte sich die Zahl der EUCARIS nutzenden Staaten. Der Online-Datenaustausch, der jeweils vor Zulassung eines aus dem Ausland eingeführten Fahrzeugs erfolgt, findet zurzeit zwischen dem KBA und den zentralen Registern der Staaten **Großbritannien einschließlich Nordirland, Irland, Island, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Schweden, Estland, Lettland, Litauen und Ungarn** statt.

**Tabelle 10: EUCARIS-Auskünfte des KBA**

EUCARIS-Auskünfte (Anfragen aus dem Ausland)	2004	2003	Veränderung zum Vorjahr in %
Zentrale Fahrzeugregister	804 700	433 000	+ 85,8
Verkehrszentralregister	3 300	4 000	- 17,5

EUCARIS-Auskünfte (Anfragen im Ausland)	2004	2003	Veränderung zum Vorjahr in %
Fahrzeuge	22 300	19 300	+ 15,5
Fahrerlaubnisse	400	400	0

## Registration and Information Agreement - REGINA

Das KBA erhält auf der Basis bilateraler Vereinbarungen Meldungen aus dem Ausland über die Zulassung von aus Deutschland importierten Fahrzeugen. Diese Meldungen gehen von den deutschen Auslandsvertretungen (Botschaften, Konsulate) oder den zuständigen Ministerien bzw. ausländischen Registerbehörden ein. Im Jahr 2004 stiegen die Meldungen um 36,8 Prozent auf 441 591 an (Vorjahr: 323 810). Die Anzahl der teilnehmenden Staaten erhöhte sich von 34 auf 46.

Mit Inkrafttreten der EU-Richtlinie über die Harmonisierung der Zulassungsdokumente wird die gegenseitige Information über wieder zugelassene Fahrzeuge innerhalb der EU zur Pflicht. Die EU-Kommission arbeitet, auch unter Beteiligung des KBA daran, ein einheitliches Informationssystem zwischen den Mitgliedstaaten für diesen Datenaustausch zu entwickeln.

Immer mehr Staaten - insbesondere aus dem EU-Raum – steigen in den Nachrichtenaustausch ein, so dass im Jahr 2005 mit weiter zunehmenden Meldungen gerechnet wird.

**Tabelle 11:** Meldungen an das KBA über ehemals in Deutschland zugelassene Fahrzeuge im Jahr 2004

aus	Anzahl
Litauen	257 655
Polen	49 536
Spanien	38 169
Niederlande	38 694
Finnland	20 333
Luxemburg	6 438

Auch das KBA übermittelte Daten über in Deutschland wieder zugelassene Fahrzeuge. An 17 Mitgliedstaaten gingen 9 381 Meldungen (Vorjahr 5 129).

**Tabelle 12:** Mitteilungen vom KBA über in Deutschland wieder zugelassene Fahrzeuge im Jahr 2004

nach	Anzahl
Belgien	3 904
Luxemburg	2 075
Niederlande	2 021
Frankreich	811

## Zentrales Fahrerlaubnisregister

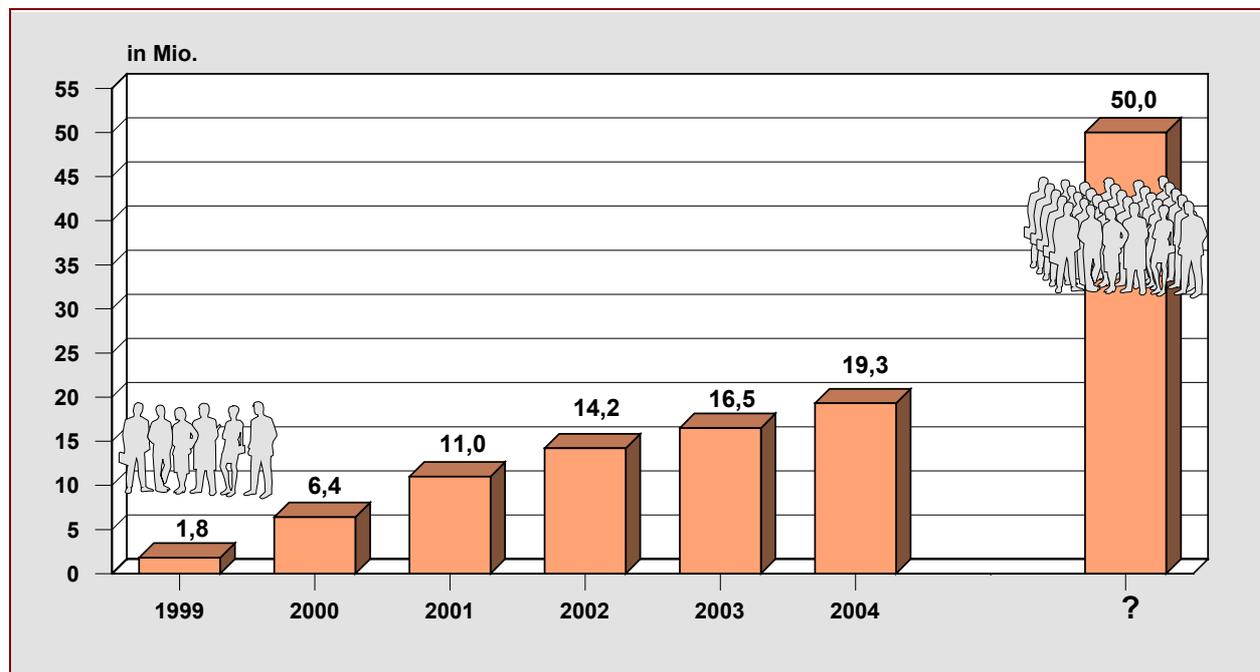
Das Zentrale Fahrerlaubnisregister speichert und verwertet

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

## 19,3 Mio. EU-Führerscheininhaber

Im Zentralen Fahrerlaubnisregister sind 19,3 Mio. Personen gespeichert, die im Besitz einer EU-Fahrerlaubnis sind. Der Personenbestand erhöhte sich zum Vorjahr um 2,8 Mio. Damit sind knapp 40 Prozent aller geschätzten 50 Mio. Führerscheininhaber im Zentralregister erfasst. Der Umtausch eines alten Führerscheins ist freiwillig.

Grafik 10: Im Zentralen Fahrerlaubnisregister gespeicherte Personen



### 1,6 Mio. Auskünfte

Das Zentrale Fahrerlaubnisregister erteilte erstmals im Jahr 2002 Auskünfte. Sie gingen an die 650 örtlichen Fahrerlaubnisbehörden und die Polizei. Die Auskünfte nahmen in den Jahren 2003 und 2004 deutlich zu und werden nach der im Jahr 2005 vorgesehenen Anbindung der Polizeibehörden an die Online-Auskunft im Rahmen des Zentralen Verkehrsinformationssystems ZEVIS weiter wachsen.

Tabelle 13: Auskünfte aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister

Auskünfte	2002	2003	2004	Veränderung in % 2003/2004
Auskünfte insgesamt	680 000	980 000	1 607 000	+ 64
darunter an				
Fahrerlaubnisbehörden	80 000	310 000	832 000	+ 168
Polizei	600 000	670 000	775 000	+ 16

### EU-Führerscheintourismus nimmt zu

Jeder in einem Mitgliedstaat der EU erworbene Führerschein ist europaweit anzuerkennen. Doch wer seinen ordentlichen Wohnsitz in Deutschland hat und im Ausland widerrechtlich einen Führerschein erwirbt, muss damit rechnen, dass das erworbene Dokument eingezogen wird.

Das Fahren mit einem Führerschein, der unter Nichtbeachtung des **Wohnsitzprinzips** erworben worden ist, wurde in Deutschland bisher als *Fahren ohne Fahrerlaubnis* und damit als *Straftat* geahndet. Diese abschreckende Maßnahme ist nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 29.04.2004 nicht mehr gegeben. Jeder im EU-Ausland erworbene Führerschein muss zunächst einmal in Deutschland anerkannt werden. Aufgedeckte Verstöße gegen das Wohnsitzprinzip übermittelt das KBA an die ausländischen Stellen mit der Aufforderung, den Führerschein einzuziehen. Die Zahl dieser Fälle nimmt drastisch zu.

In der Mehrzahl der Fälle handelt es sich um Personen, denen in Deutschland die Fahrerlaubnis entzogen worden ist und bei denen eine Neuerteilung nach Ablauf einer Sperrfrist nur nach positivem Gutachten eines Arztes oder Verkehrspsychologen möglich ist. Häufig spielen dabei Alkoholprobleme eine Rolle. In diesen Fällen können die deutschen Fahrerlaubnisbehörden erneute Eignungsüberprüfungen durchführen und dem Betroffenen das Recht aberkennen, von der im Ausland erworbenen Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch zu machen.

### Europäisches Führerscheinnetzwerk - RESPER

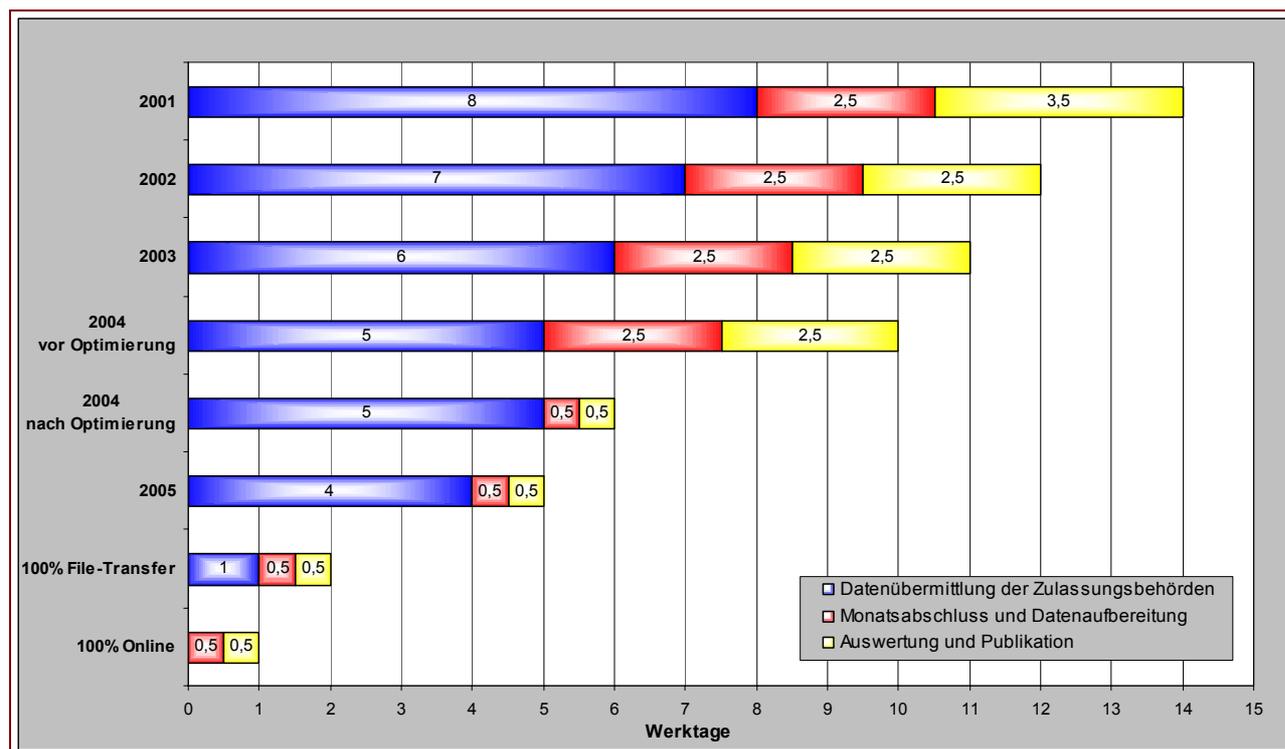
Die EU-Kommission plant, ein Datenaustauschsystem für Fahrerlaubnisdaten einzuführen. Es soll insbesondere den Führerscheintourismus eindämmen. Mit dem System RESPER (Reseau Permis de Conduire) werden die zentralen Führerscheinregister der EU-Mitgliedstaaten untereinander vernetzt, sodass bei Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis festgestellt werden kann, ob der Antragsteller bereits in einem anderen Mitgliedstaat über eine Fahrerlaubnis verfügt, die bereits mit Sanktionen (z. B. Entziehung) belegt ist. An der Entwicklung dieses Systems ist das KBA aktiv beteiligt.

## Kraftfahrzeugstatistiken

### In eigener Sache

Steigende Internetzugriffe und Beratungsgespräche spiegeln die Bedeutung und das große Interesse an unseren Zulassungszahlen wider. Deshalb bemühen wir uns, unsere Abläufe laufend zu verbessern. Durch Prozessoptimierungen bei der Auswertung und beim Meldewesen zwischen den 450 Zulassungsbehörden und uns konnten wir unsere Daten noch zeitnaher veröffentlichen. Die ersten Auswertungen der Fahrzeugzulassungen stehen heute bereits 5 Werktage nach Monatswechsel zur Verfügung. Vor 4 Jahren mussten sich unsere Kunden noch bis zur Mitte des Folgemonats gedulden. Nach direkter Anbindung der Zulassungsbehörden an die KBA-Datenbank könnten wir noch schneller sein! Die Planung läuft.

Grafik 11: Prozessoptimierung der monatlichen Fahrzeugzulassungen

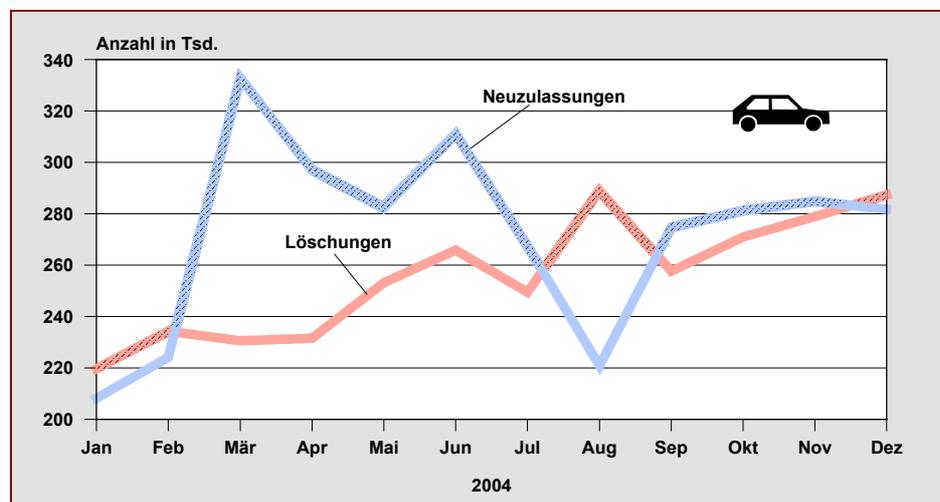


## Fahrzeugbestand gestiegen

Der Kraftfahrzeugbestand stieg zum Ende des Jahres 2004 auf rund 60 Mio. Fahrzeuge an.

Zu den 54,5 Mio. Kraftfahrzeugen und 5,4 Mio. Anhängern mit amtlichem Kennzeichen kommen noch knapp 1,8 Mio. Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen hinzu. 5,2 Mio. vorübergehende Stilllegungen entlasten den motorisierten Straßenverkehr. Neuzulassungen und Löschungen des Jahres 2004 bewirken einen Anstieg des Pkw-Bestandes um 0,8 Prozent.

Grafik 12: Pkw-Neuzulassungen und -Löschungen 2004

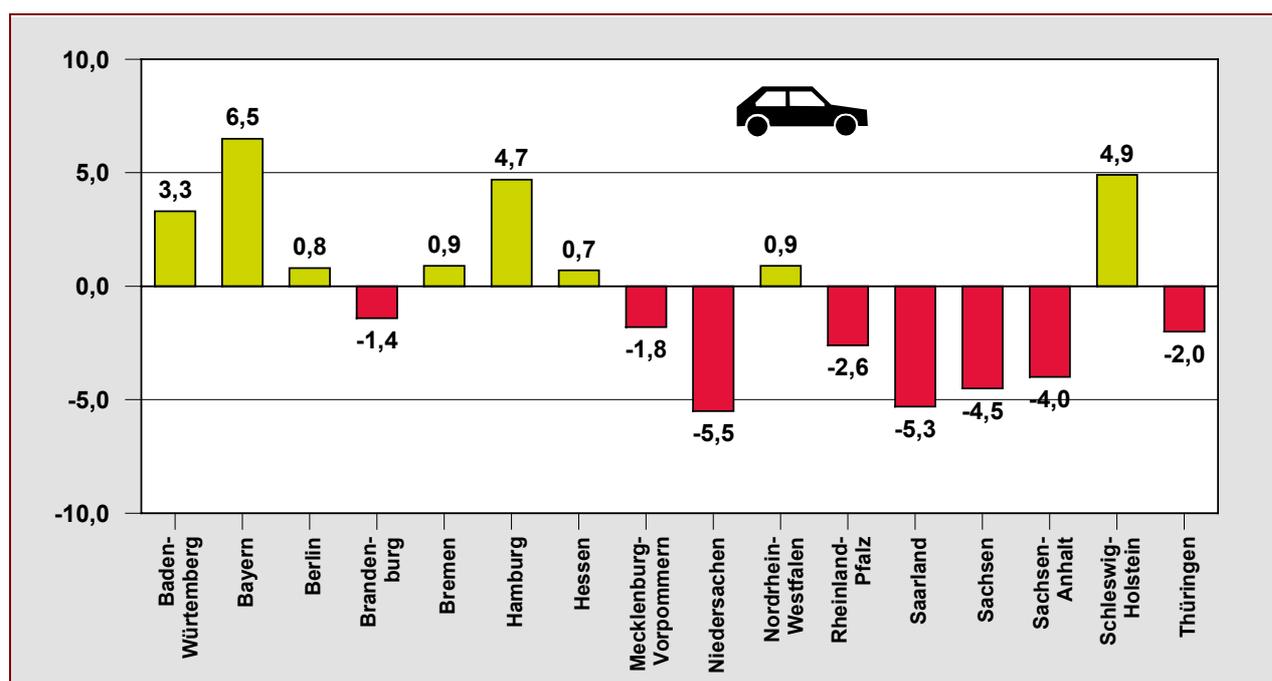


## Berg- und Talfahrten

Seit dem Jahrtausendwechsel entwickelte sich der Fahrzeugmarkt eher verhalten. Erfreulicher wirkte sich das „Aufwärts“ im Bereich der Nutzfahrzeuge aus. Auf Talfahrt befinden sich immer noch die Motorräder. Dieselfahrzeuge fahren mit einem Anteil von 44 Prozent und rasantem Tempo auf die 50-Prozent-Marke der Pkw-Neuzulassungen zu. Erstmals überwoh mit 51,1 Prozent die gewerbliche Haltergruppe.

Acht Bundesländer schlossen die Neuzulassungsbilanz 2004 positiv ab.

Grafik 13: Pkw-Neuzulassungen 2004 gegenüber 2003



### Besitzumschreibungen rückläufig

Der Entwicklung auf dem Neuzulassungsmarkt mit + 1,1 Prozent steht ein Negativtrend bei den Halterwechseln von - 2,4 Prozent gegenüber. Große Einbußen gab es bei der Fahrzeugart Sattelzugmaschinen mit - 8,9 Prozent. Dort wurde mit + 19,7 Prozent verstärkt auf Neufahrzeuge gesetzt.

### Krafträder stagnieren – Quads boomen

Die Motorradbranche befindet sich seit sieben Jahren auf Talfahrt. Bei insgesamt 3,5 Mio. in Deutschland gemeldeten Krafträdern blieben die Neuzulassungen im Jahr 2004 erstmals unterhalb von 200 000. Die größten Einbußen lagen mit – 15,8 Prozent bei der 250er-Klasse (126 - 499 ccm).

Grafik 14: Neuzulassungen der Krafträder

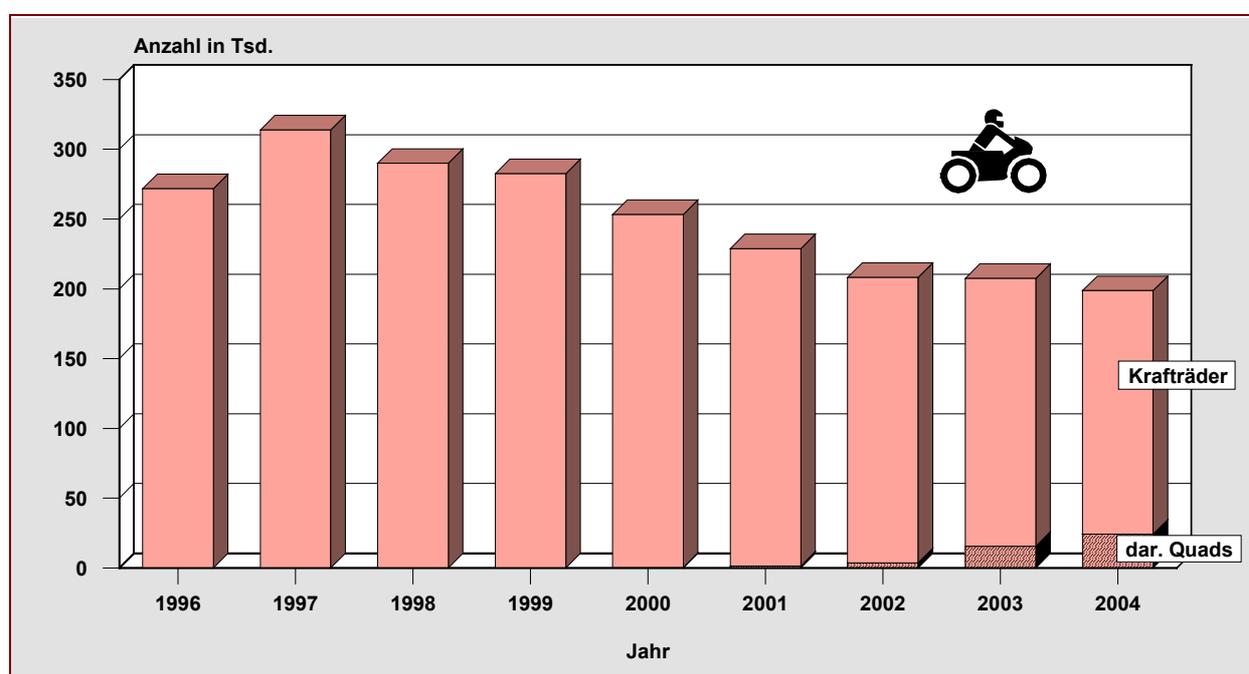


Tabelle 14: Neuzulassungen von Quads 2004

Wären da nicht die kleinen leichtgewichtigen Quads. Ihre offizielle Bezeichnung lautet gemäß Typpenehmigungs- und Zulassungsrecht: leichtes vier-rädriges Krafffahrzeug. 2003 schlug der Export aus Amerika in Deutschland mit über 15 000 Neuzulassungen ein. 2004 stieg die Zulassungsrate auf 24 313 Fahrzeuge an. Auf acht neu zugelassene Krafträder kommt damit ein Quad. Marktführer war 2004 der Hersteller Kwang Yang mit einem Anteil von 17,5 Prozent.

Hersteller	Quads	
	2004	Anteil in %
Kwang Yang (RC)	4 250	17,5
Standard Motor (RC)	3 960	16,3
Yamaha (J)	2 221	9,1
Aeon Motor (RC)	1 766	7,3
Barossa Motor (RC)	1 484	6,1
Her Chee (RC)	1 475	6,1
Suzuki (J)	1 439	5,9
Reinmech. Corp. (RC)	781	3,2
Dinli (RC)	686	2,8
Jiangsu Linhai (RC)	665	2,7
Sonstige	5 586	23,0
Insgesamt	24 313	100,0

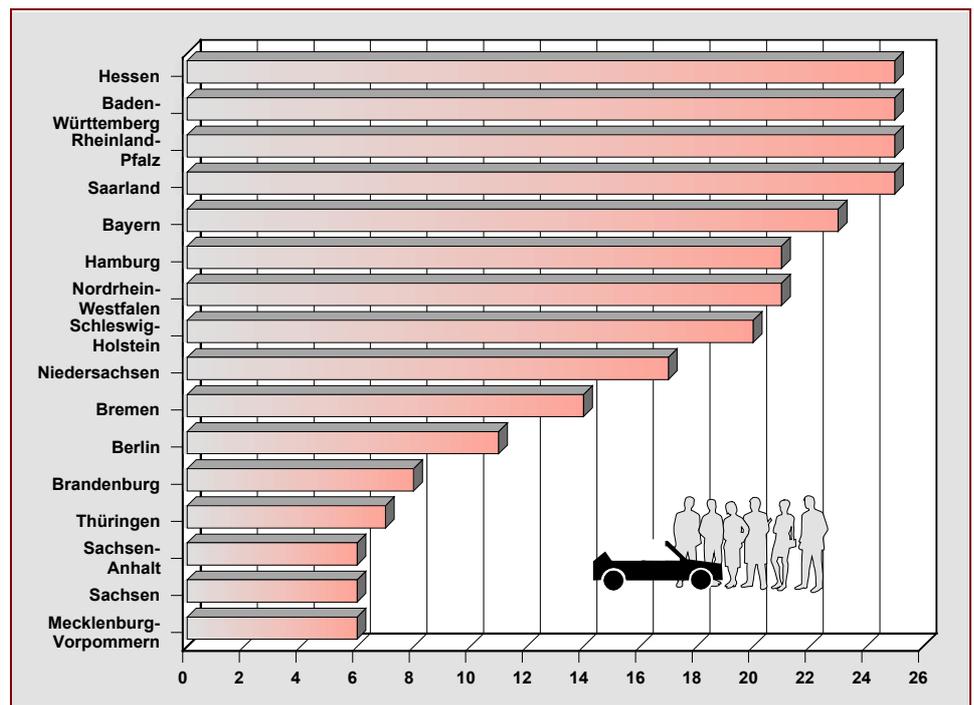
### Gute Aussicht für Frauen

Im Jahr 2004 betrug der Cabrio-Anteil mit 160 606 Neuzulassungen 4,9 Prozent (*Vorjahr: 4,4 %*). Bei einem Angebot von über 50 Cabrio-Modellen fiel die Wahl mit 12,7 Prozent am häufigsten auf den Mercedes SLK. Danach folgte mit 11,3 Prozent der Peugeot 206 CC. Besonders bei den Frauen ist das Fahren unter freiem Himmel sehr beliebt. 2004 lag ihr Anteil bei 21,8 Prozent. Somit wird jedes 5. neue Cabrio von Frauen zugelassen.

Der Gesamtbestand an Cabrios wuchs in den vergangenen Jahren auf insgesamt **1,6 Mio. Fahrzeuge** an.

Betrachtet man die Cabrio-Dichte, dann ergeben sich regionale Schwankungen. Während sich im Süd-Westen Deutschlands 24 Cabriofahrer auf 1 000 Einwohner den Wind um die Nase wehen lassen, bevorzugen die neuen Bundesländer mit 6 – 7 Cabrio auf 1 000 Einwohner eher die geschlossene Variante. Die Spitze bildet Starnberg/Bayern mit 46 Cabrios je 1 000 Einwohner. Das Schlusslicht teilen sich die Zulassungsbezirke Neubrandenburg und Hoyerswerda mit je 4 Fahrzeugen auf 1 000 Einwohner.

**Grafik 15: Cabrio-Dichte auf 1 000 Einwohner**

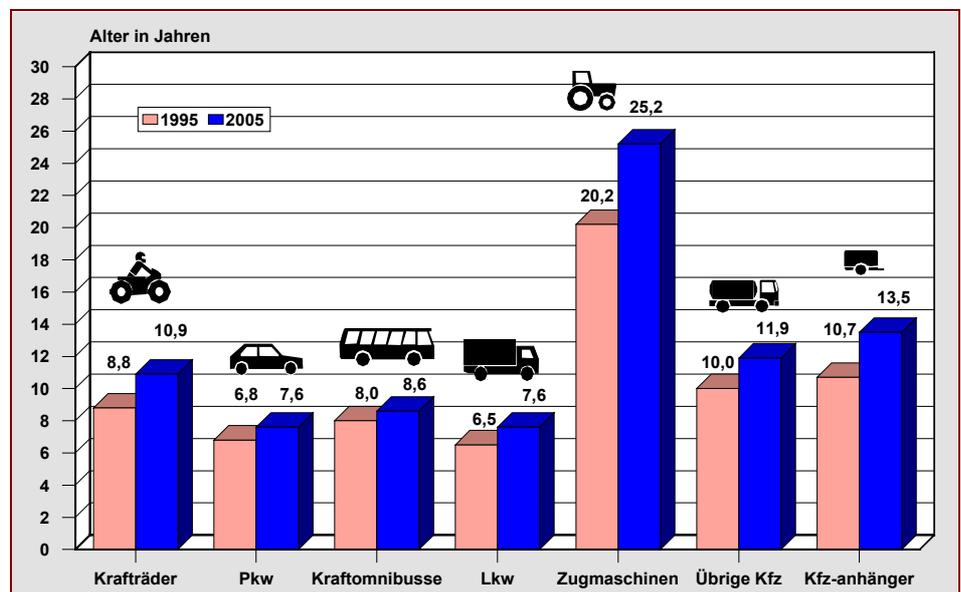


### Durchschnittsalter steigt

Das Durchschnittsalter der zugelassenen Pkw beträgt heute 7,6 Jahre. 1960 lag es gerade einmal bei 3,7 Jahren und stieg bis 1995 auf 6,8 Jahre an. Die meisten dieser Fahrzeuge scheiden nach 11,9 Jahren aus dem Straßenverkehr aus.

Das höchste Durchschnittsalter haben Zugmaschinen mit 25,2 Jahren.

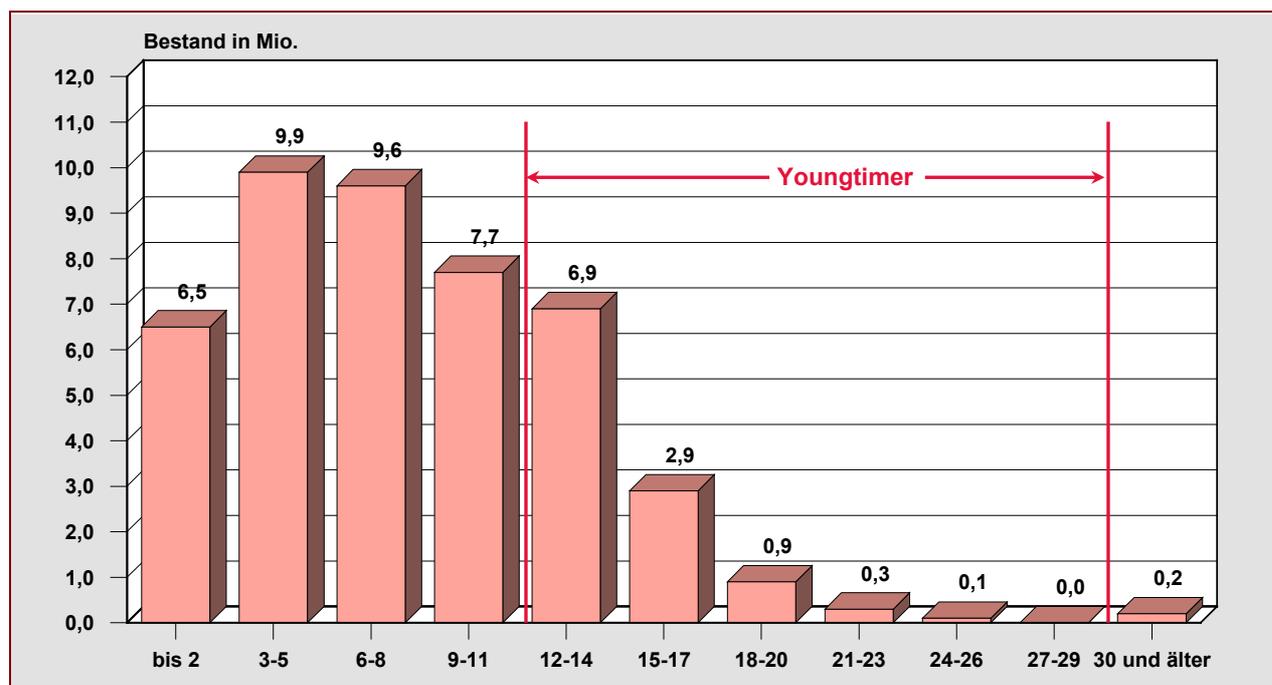
**Grafik 16: Durchschnittliches Alter des Fahrzeugbestandes**



## Youngtimer

Fahrzeuge, die nicht zum alten Eisen, aber auch nicht mehr zu den jüngeren gehören, fallen in die Kategorie der **Youngtimer**. Ein Großteil dieser über 11 Mio. zählenden Fahrzeuge wurde Anfang der 90er Jahre erstmals zugelassen.

Grafik 17: Alter des Fahrzeugbestandes



Anhand früherer Neuzulassungs-Charts haben wir einige legendäre Modelle auf ihre Überlebensfähigkeit hin überprüft. Absoluter Spitzenreiter war und ist heute der **VW Golf**. Obwohl inzwischen die fünfte Generation fährt, gehört nach gut zwölf Jahren heute noch jeder vierte Golf II von damals zum Straßenbild (Tabelle 15). Vom 1992er Bestand des Ford Escort überlebte jeder fünfte.

Tabelle 15: Bestand an ausgewählten Youngtimern

Hersteller	Typ	1.7.1992	1.1.2005	Restbestand in %
VW	Golf II	3 826 551	945 642	24,7
Ford	Escort	1 000 711	198 935	19,9
Opel	Ascona	824 591	40 793	4,9
Renault	R5	248 101	38 833	15,7
VW	Scirocco	161 468	24 260	15,0
Opel	Manta	122 141	6 932	5,7
Audi	200	35 887	4 597	12,8
Ford	Capri	40 697	3 990	9,8

## Zeitzeugen auf Rädern

### 50 Jahre Mercedes 190 SL



Quelle: sat1-Bildergalerie

Kein Auto wirkte je anziehender auf Frauen als der 190 SL von Mercedes. Seinen ersten großen Auftritt hatte er 1954 auf der New York Motor Show. 1955 startete er seine Europa-Premiere und galt in den 50er Jahren als Symbol des Wohlstands. Ganz nebenbei wurde der 190 SL als das Auto des sündhaftesten Mädchens der Republik bekannt, dessen Charme sich erst beim Anblick knisterner Geldscheine entwickelte.

Der aktuelle Bestand an 190 SL-Fahrzeugen beträgt **1 368** Stück.

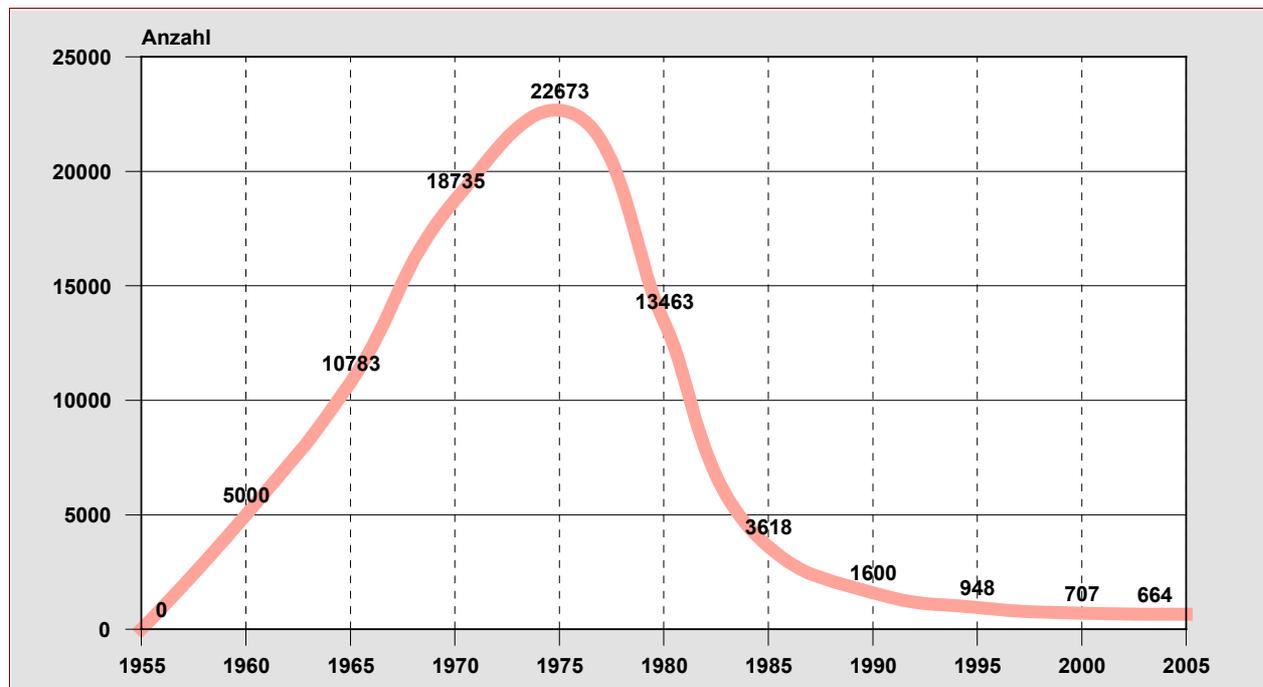
### 50 Jahre Citroen DS

Die **Citroen DS** wird 50 Jahre alt. Mit dem „DS“ entwickelten die Citroen-Werke das erste Nachkriegsmodell. Es wurde 1955 vorgestellt. DS steht für *La Déesse*, die Göttin. Die Karosserie, die einem Haifisch oder einer Flunder ähnelt, mag damals recht futuristisch gewirkt und durch technische Innovationen wie zum Beispiel der höhenregulierbaren hydraulischen Federung beeindruckt haben. 20 Jahre nach Einführung erreichte der Citroen DS eine Auflage von **22 673 Fahrzeugen**. Heute sind noch **664 Oldtimer** gemeldet.



Foto: www.automarken.de

Grafik 18: Die Entwicklung des Citroen DS

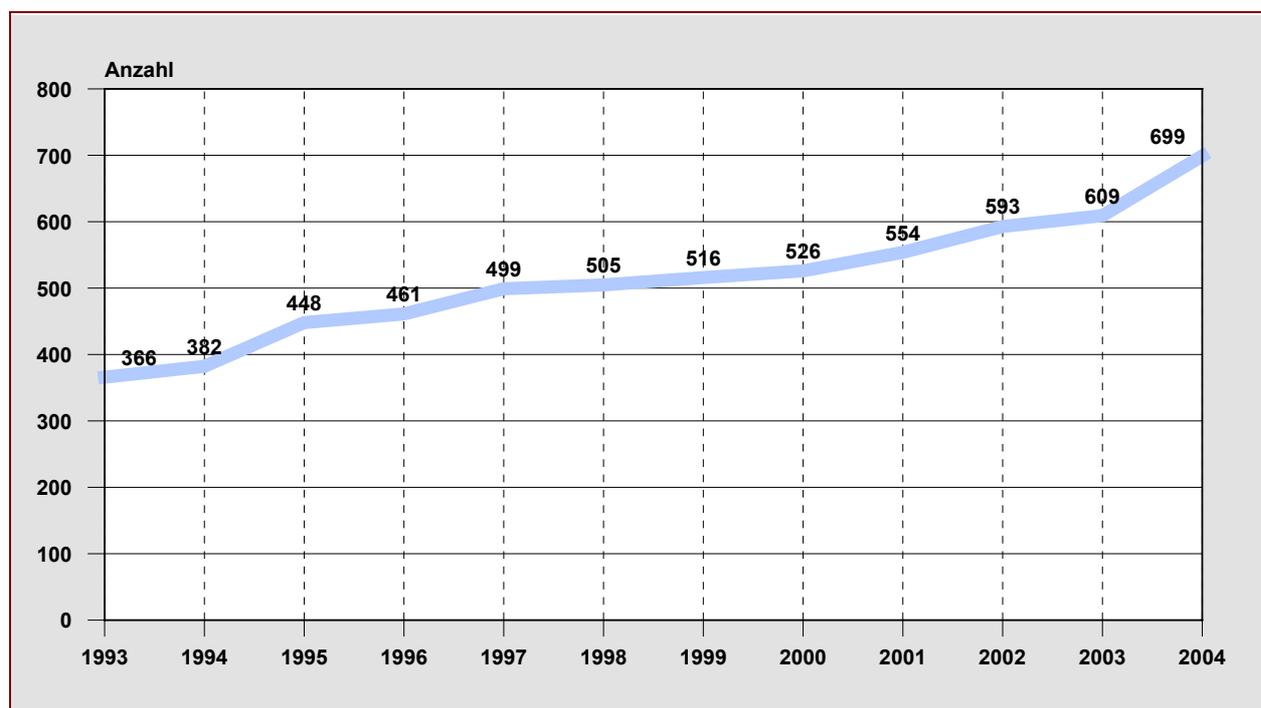


## Bekannt, komplex und stark begehrt

Trotz adressatengerechtem Ausbau der amtlichen Statistiken steigt das Interesse der Wirtschaft, Industrie und des Handels, zunehmend aber auch das der Bürger an individuell aufbereiteten Daten. Einzelanfragen bis hin zur hochkomplexen Auswertung, spezielle Datenabgleiche, Services bei Rückrufaktionen und vieles mehr erfüllt das Amt seit 20 Jahren **individuell und schnell zum Selbstkostenpreis**.

In den letzten 10 Jahren stieg die Zahl der Sonderaufträge von 382 auf 699 im Jahr. Das ist eine Steigerung um + 83 Prozent. Diese Auftragsarbeiten komplettieren die Serviceorientierung unseres Hauses, deren Bedeutung weiter wachsen wird.

Grafik 19: Entwicklung der Aufträge gegen Entgelt



## Güterkraftverkehrsstatistiken

### Europaweite Datenerhebung

Auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates vom 25. Mai 1998 werden im gesamten europäischen Wirtschaftsraum (EWR) Statistiken zum Güterkraftverkehr erstellt. Jedes Land erhebt die statistischen Daten über die im jeweiligen Inland zugelassenen Fahrzeuge und übermittelt sie regelmäßig an das statistische Amt der europäischen Gemeinschaften, Eurostat, in Luxemburg. Inhalt und Format der zu übermittelnden Daten sind durch die Verordnung (EG) Nr. 2163/2001 der Kommission vom 7. November 2001 geregelt. Wie in Deutschland erfolgt die Datenerhebung in den meisten Meldeländern in Form repräsentativer Stichproben. Die Genauigkeitsanforderungen hierfür wurden 2004 durch die Verordnung (EG) Nr. 642/2004 der Kommission vom 6. April 2004 festgelegt. Damit liegen 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, vor.

Die Datenverbreitung aus dem bei Eurostat geführten Datenpool ist seit Anfang des Jahres 2003 durch die Verordnung (EG) Nr. 6/2003 der Kommission vom 30. Dezember 2002 festgelegt. Darin werden Struktur und Inhalt der Tabellen bestimmt, die Eurostat veröffentlichen darf, sowie der Tabellen, die Eurostat an die Mitgliedstaaten zur Vervollständigung ihrer nationalen Statistiken übermittelt. Für Deutschland erhält das KBA die Daten zur Erstellung der Statistiken des internationalen Kraftverkehrs. Mit diesem Datenaustausch wird die im Zuge der europäischen Vereinigung durch den Wegfall der Erhebungen an den EU-Binnengrenzen entstandene Datenlücke weitgehend geschlossen.

Im KBA wurden die konzeptionellen Arbeiten für die Erstellung der nationalen Statistik zum internationalen Güterkraftverkehr durchgeführt. Mit dieser Statistik wird die bisherige Statistik des grenzüberschreitenden Kraftverkehrs abgelöst und um eine Inlandsstatistik zum Güterkraftverkehr mit deutschen und ausländischen Fahrzeugen ergänzt.

### Internationaler Güterkraftverkehr

Die folgende Tabelle enthält eine Auswertung nach den Hauptverkehrsbeziehungen Binnenverkehr, Kabotageverkehr sowie Ein- und Ausfahrten im grenzüberschreitenden Verkehr.

**Tabelle 16: Internationaler Güterkraftverkehr**  
Ladungsfahrten, transportierte Gütermenge, Fahr- und Beförderungsleistung mit europäischen Fahrzeugen<sup>1)</sup> im Jahr 2002

Hauptverkehrsbeziehung	Anzahl der Ladungsfahrten in 1000	Zurückgelegte Entfernung in 1000 km	Transportierte Gütermenge in 1000 t	Beförderungsleistung in Mio. tkm
Innerdeutscher Verkehr				
Binnenverkehr	220 932	17 755 259	2 607 596	225 474
Kabotage	758	194 279	11 859	3 032
Grenzüberschreitender Verkehr				
Einfahrten	7 447	4 283 937	117 090	66 717
dar. deutsche Fahrzeuge	2 769	1 510 809	42 666	23 734
Ausfahrten	7 915	4 176 130	129 159	66 433
dar. deutsche Fahrzeuge	3 566	1 835 044	55 108	28 440

<sup>1)</sup> EU-15 ohne Griechenland, einschließlich Norwegen.

Quelle: Eurostat (Tabellen **D3**) und KBA

Der größte Teil des innerdeutschen Lastverkehrs wird von deutschen Fahrzeugen erbracht (Binnenverkehr): Es wurden 2,6 Mrd. Tonnen Güter, verteilt auf 221 Mio. Fahrten, transportiert und dabei eine Entfernung von knapp 18 Mrd. Kilometern zurückgelegt. Die Beförderungsleistung betrug 225 Mrd. Tonnenkilometer. Dem gegenüber steht eine Beförderungsleistung von 3 Mrd. Tonnenkilometern im Kabotageverkehr. Von europäischen Lastkraftfahrzeugen (ohne Lastkraftfahrzeuge aus Deutschland) wurde dabei auf 758 000 Fahrten eine Gütermenge von ca. 12 Mio. Tonnen transportiert und eine Entfernung von 194 Mio. Kilometern zurückgelegt. Beim grenzüberschreitenden Verkehr liegt der Anteil deutscher Fahrzeuge sowohl im Bereich der zurückgelegten Entfernungen als auch im Bereich der Beförderungsleistungen bei mindestens einem Drittel, wobei dieser Anteil bei den Ausfahrten höher ist als bei den Einfahrten.

### Grenzüberschreitender Kraftverkehr an den deutschen EU-Außengrenzen

Durch die Erweiterung der EU am 01. Mai 2004 wurden die ehemaligen deutschen EU-Außengrenzen zu Polen und Tschechien zu EU-Binnengrenzen. Dies hatte zur Folge, dass die Erhebung der KBA-Formblätter GF 89 und G 88 an den Grenzzollstellen entfiel. Da das zugrunde liegende Gesetz ganz aufgehoben werden soll, wurde die Datenerhebung an der Grenze zur Schweiz zum 01.01.2005 ebenfalls eingestellt.

Das KBA kann somit letztmalig für ein komplettes Berichtsjahr Auswertungen zu den deutschen EU-Außengrenzen über die Anzahl der eingefahrenen Personenkraftfahrzeuge sowie der ein- und ausgefahrenen Lastkraftfahrzeuge aufbereiten und veröffentlichen.

Die folgende Tabelle enthält diese Ergebnisse für die deutschen EU-Außengrenzen in den Jahren 1993, 1998 und 2003.

**Tabelle 17: Grenzüberschreitender Kraftverkehr über die deutschen EU-Außengrenzen nach Grenzabschnitten**

Grenzabschnitt / Fahrzeugarten	Deutschland /								
	Polen			Tschechien			Schweiz		
	1993	1998	2003	1993	1998	2003	1993	1998	2003
<b>Lastkraftfahrzeuge</b>									
Einfahrender Verkehr	639 200	1 171 500	1 614 000	845 100	1 155 300	1 572 400	1 182 700	1 402 600	1 632 900
Ausfahrender Verkehr	635 600	1 279 500	1 671 000	761 500	1 154 200	1 585 500	1 209 100	1 374 100	1 447 600
<b>Zusammen</b>	<b>1 274 800</b>	<b>2 451 000</b>	<b>3 285 000</b>	<b>1 606 600</b>	<b>2 309 500</b>	<b>3 157 900</b>	<b>2 391 800</b>	<b>2 776 700</b>	<b>3 080 500</b>
<b>Personenkraftfahrzeuge</b>									
Einfahrende:									
Krafträder	40 600	19 100	19 300	97 700	90 400	168 500	456 600	679 500	676 600
Personenkraftwagen	15 025 500	20 405 200	10 986 300	16 781 900	16 175 600	16 115 300	36 492 200	36 374 600	38 115 200
Kraftomnibusse	61 600	72 700	86 600	113 000	92 700	73 600	188 700	183 600	165 600
<b>Zusammen</b>	<b>15 127 700</b>	<b>20 497 000</b>	<b>11 092 200</b>	<b>16 992 600</b>	<b>16 358 700</b>	<b>16 357 400</b>	<b>37 137 500</b>	<b>37 237 700</b>	<b>38 957 400</b>

Erwartungsgemäß ist der Güterkraftverkehr auf einem hohen Niveau weiter angestiegen. Im Gegensatz dazu war der Verkehr mit Personenkraftfahrzeugen an der Grenze zu Polen stark schwankenden Entwicklungen ausgesetzt.

In den letzten 10 Jahren hat der Verkehr mit Lastkraftfahrzeugen an der Grenze zu Polen um + 157,7 Prozent und an der Grenze zu Tschechien um + 96,6 Prozent zugenommen, dagegen war die Zunahme an der Grenze zur Schweiz mit + 28,8 Prozent eher gering.

Das Verkehrsaufkommen der Personenkraftfahrzeuge an der polnischen Grenze wuchs im 5-Jahreszeitraum 1993 – 1998 um + 35,5 Prozent, bevor von 1998 – 2003 ein Rückgang von – 45,9 Prozent zu verzeichnen war. Im Vergleich dazu waren die Veränderungen des Personenkraftfahrzeugverkehrs an den Grenzabschnitten zur Schweiz und zu Tschechien in den letzten 10 Jahren eher gering. So nahmen die Einreisen über die deutsch-schweizerische Grenze um + 4,9 Prozent zu und an der deutsch-tschechischen Grenze mit - 3,7 Prozent geringfügig ab.

### Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge – Erholung erkennbar

Das KBA und das Bundesamt für Güterverkehr führen laufend aufgrund nationaler und EU-rechtlicher Bestimmungen Befragungen über den Güterkraftverkehr mit deutschen Lkw mit mehr als 3,5 t Nutzlast und Sattelzugmaschinen durch, deren Ergebnisse als Bundesstatistik, u. a. unter der KBA-Homepage [www.kba.de](http://www.kba.de), veröffentlicht werden. Diese Statistik über Umfang und Entwicklung des Güterkraftverkehrs dient vor allem als Informationspool und Planungsgrundlage für nationale und EU-weite verkehrspolitische Zwecke, wird darüber hinaus jedoch auch von allen sonstigen Interessierten genutzt.

Die nachfolgende Tabelle und Grafik vermitteln einen Eindruck von der Entwicklung im Güterkraftverkehr der letzten fünf Jahre.

**Tabelle 18: Entwicklung des Güterkraftverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen von 2000 bis 2004**

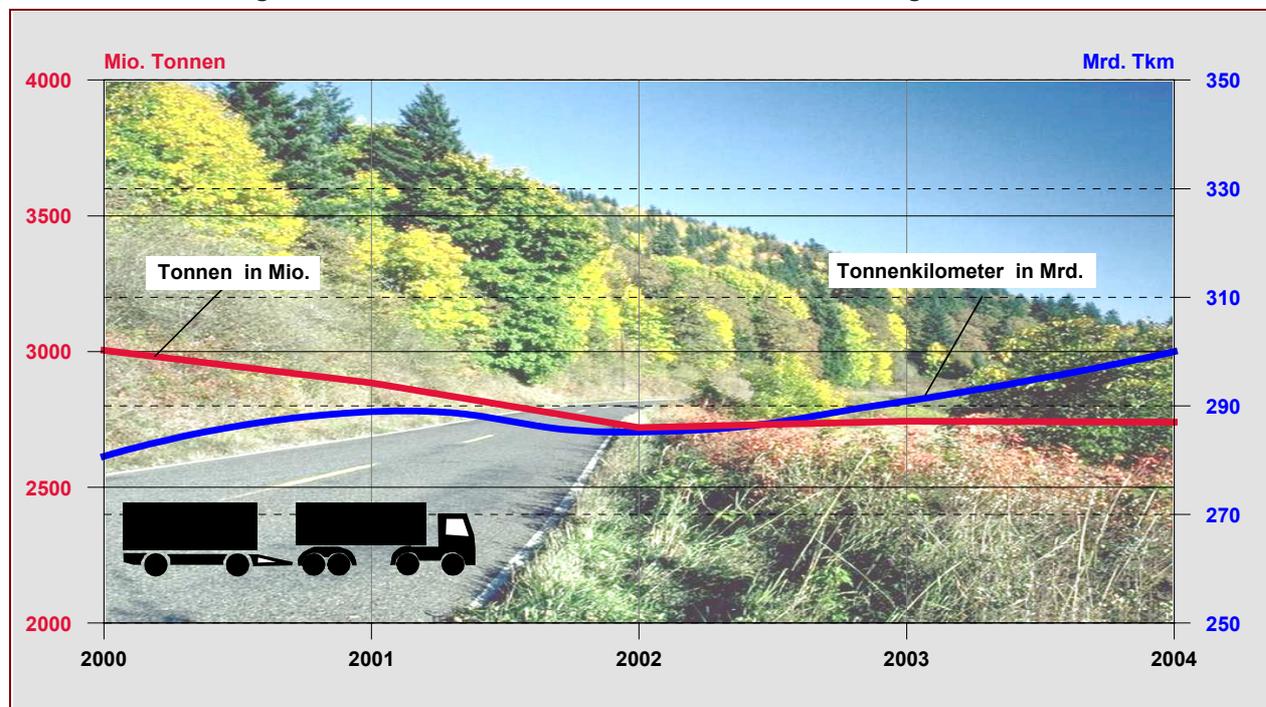
Jahr	Transportmenge (1 000 Tonnen)	Beförderungsleistung (Mio. Tonnenkilometer)	Veränderung zum Vorjahr in %	
			Transportmenge	Beförderungsleistung
2000	3 005 103,5	280 699,1	- 5,5	+ 0,8
2001	2 884 479,4	288 955,2	- 4,0	+ 2,9
2002	2 720 163,0	285 206,8	- 5,7	- 1,3
2003	2 743 858,0	290 917,9	+ 0,9	+ 2,0
2004 <sup>1)</sup>	2 740 000,0	300 000,0	- 0,1	+ 3,1

<sup>1)</sup> 2004 auf Basis der Oktoberergebnisse geschätzt.

Die anhaltende Konjunkturschwäche in Deutschland lässt sich auch an den Ergebnissen dieser Statistik ablesen.

Während die rückläufige Entwicklung der Transportmenge über die letzten fünf Jahre von 3 005 Mio. Tonnen im Jahr 2000 auf rd. 2 740 Mio. t im Jahr 2004 in den letzten zwei Jahren zu einer gewissen Stagnation führte, hat sich die Beförderungsleistung der deutschen Lastkraftfahrzeuge im gleichen Zeitraum von 281 Mrd. tkm im Jahr 2000 auf insgesamt ca. 300 Mrd. tkm erhöht, davon in den letzten 2 Jahren mit zunehmender Tendenz. Die Güter werden demnach über längere Distanzen befördert.

**Grafik 20: Entwicklung des Güterkraftverkehrs mit deutschen Lastkraftfahrzeugen von 2000 bis 2004**



### Auslastungsgrad der Lastkraftfahrzeuge leicht verringert

Als Auslastungsgrad des Ladevermögens bezeichnet man den Grad der Beladung eines Lastkraftfahrzeugs. Er gibt das Verhältnis des **tatsächlich** beförderten Gewichts der Ladung zu dem gemäß Nutzlast **möglichen** zu befördernden Gewicht des eingesetzten Fahrzeugs wieder (Gewicht der beförderten Gütermenge/Ladevermögen (Nutzlast)).

Mit Hilfe dieser Informationen über den gewichtsbezogenen Beladungsgrad des Fahrzeugs wird ein Maß für die Reservekapazität bei Fahrten ermittelt.

**Tabelle 19: Auslastungsgrad der eingesetzten Lastkraftfahrzeuge von Januar bis Oktober nach Verkehrsarten und Entfernungsstufen**

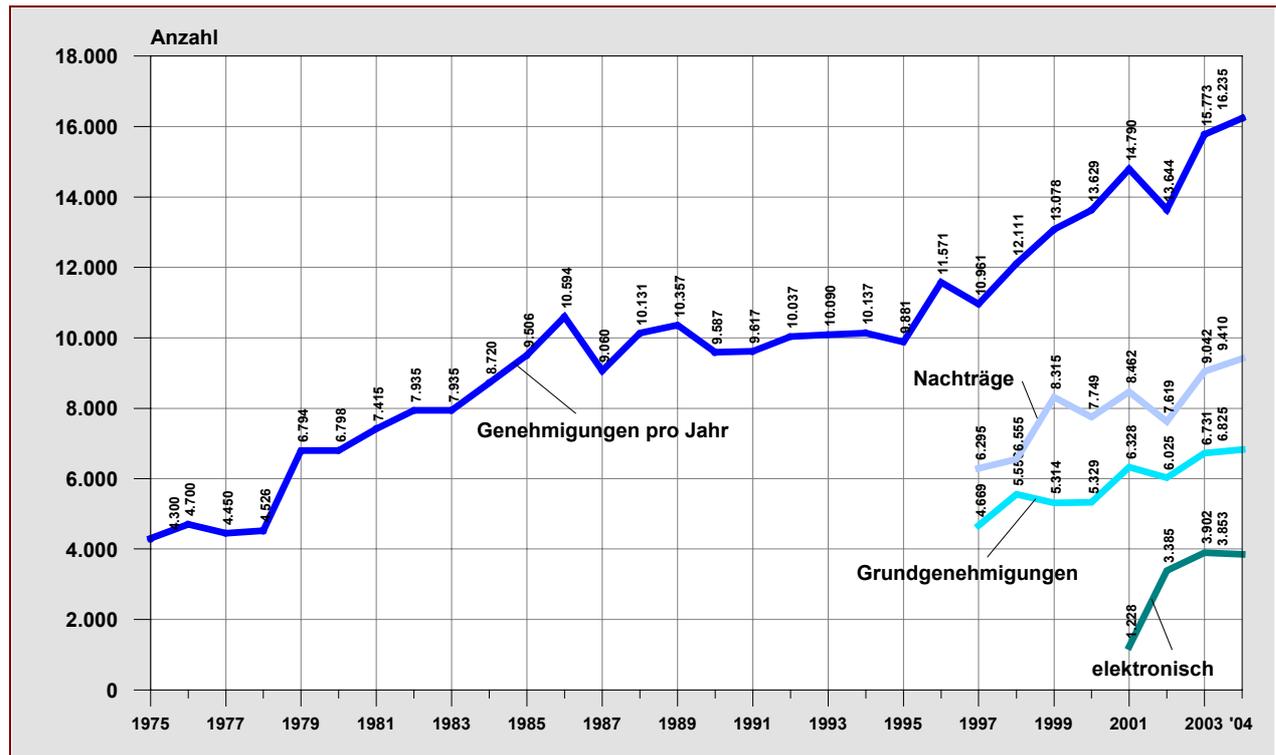
Verkehrsart Entfernungsstufe	Auslastungsgrad des Ladevermögens in Prozent			
	Fahrten mit Ladung		Alle Fahrten	
	2004	2003	2004	2003
<b>Verkehrsart</b>				
<b>Gewerblicher Verkehr</b>				
Binnenverkehr	64,1	66,4	39,4	40,0
Grenzüberschreitender Verkehr	61,5	62,1	48,8	49,1
zusammen	63,9	66,0	39,7	40,2
<b>Werkverkehr</b>				
Binnenverkehr	65,8	67,6	39,6	41,2
Grenzüberschreitender Verkehr	64,7	68,9	41,9	44,4
zusammen	65,8	67,6	39,6	41,3
<b>Gewerblicher Verkehr und Werkverkehr</b>				
Binnenverkehr	64,9	66,9	39,5	40,5
Grenzüberschreitender Verkehr	61,9	62,9	47,9	48,5
Insgesamt	64,7	66,7	39,7	40,7
<b>Entfernungsstufe</b>				
bis 150	67,0	69,2	37,9	39,0
151 bis 500	57,2	58,8	46,2	46,8
501 bis 1 000	57,1	57,8	54,8	55,3
> 1 000	60,4	59,7	59,1	58,5
Insgesamt	64,7	66,7	39,7	40,7

Die Tabelle zeigt, dass der Auslastungsgrad der deutschen Lastkraftfahrzeuge (ohne „Kleinlastler“) in den ersten zehn Monaten des Jahres 2004 im Vergleich zu denen des Vorjahres um einen Prozentpunkt von 40,7 auf 39,7 gesunken ist. Bei den Lastfahrten lag diese Kennziffer naturgemäß zwar deutlich höher, dennoch war hier sogar eine Abnahme um zwei Prozentpunkte zu erkennen (von 66,7 auf 64,7). Generell kann man feststellen, dass sich der Auslastungsgrad bei Ladungsfahrten im letzten Jahr bei fast allen Verkehrsarten und Entfernungsstufen verringert hat.

## Typgenehmigungen

Das KBA erteilte im Jahr 2004 **16 235 Typgenehmigungen** (Vorjahr: 15 800). Das ist eine Steigerung um 3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Sie spiegelt das Vertrauen in die deutsche Typgenehmigungsbehörde wider. Das KBA nimmt in Konkurrenz zu anderen europäischen Genehmigungsbehörden international eine führende Rolle ein. Die Hersteller schätzen insbesondere die kompetente Beratung und Betreuung vor, während und nach der Genehmigungserteilung.

**Grafik 21: Erteilte Genehmigungen einschl. Nachträge im TGV**



## Zertifizierungsstelle KBA

### Zertifizierungen von Qualitätsmanagementsystemen

Die Leistungen der Zertifizierungsstelle für Qualitätsmanagementsysteme im KBA sind weltweit anerkannt. Sie wird als das Kompetenzzentrum unter den deutschen Zertifizierungsgesellschaften zu technischen Fragen des Straßenverkehrsrechts angesehen.

Die Zertifizierungsstelle als Dienstleister für die Automobilindustrie und ihre Zulieferer zertifizierte/verifizierte auch in 2004

- Hersteller von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in Europa und darüber hinaus
- Runderneuerer von Reifen für Kraftfahrzeuge nach ECE-Regelung 108 bzw. 109
- Technischen Prüfstellen und Überwachungsorganisationen, die regelmäßige Inspektionen von Kraftfahrzeugen durchführen.

Eine neue Aufgabe für die Zertifizierungsstelle stellte im Rahmen der **Einführung des digitalen Kontrollgerätes** die **Bewertung von Sicherheitsmanagementsystemen** (durch Verordnung (EG) 2135/98) dar. Dabei galt es europaweit ein System zu installieren, das verlässliche Aussagen über die Lenk- und Ruhezeiten von Fahrern bestimmter Kraftfahrzeuge trifft. Die dafür vorgesehene Technik muss bestimmte Sicherheitsanforderungen hinsichtlich Zuverlässigkeit der Aufzeichnungen, Authentizität und Integrität (fehlende Manipulierbarkeit) erfüllen. Das für die Feststellung der verordnungsgemäßen Herstellung und Handhabung dieser Geräte erforderliche Verfahren wurde im KBA entwickelt und im Dezember 2004 erstmals erfolgreich angewandt.

Ebenso wurde mit der Entwicklung eines Verfahrens zur Bewertung der Verlage und Druckereien für die Fertigung der neuen Fahrzeugscheine gestartet. Dazu wurde ein spezieller Fragenkatalog erarbeitet, der mit Verantwortlichen und Beteiligten abgestimmt wurde. Im Januar 2005 begann die Bewertung der Sicherheits- und Qualitätsmanagementsysteme der interessierten Verlage und Druckereien, um zum Einführungstermin 01.10.2005 die neuen Dokumente in der geforderten Qualität bereitstellen zu können.

Darüber hinaus prägten eine Vielzahl von Anfragen und Anträgen zur Anwendung der **ECE-Regelungen 108 und 109** die Arbeit der Zertifizierungsstelle. Auf Grund der Genehmigung hat der Runderneuerer Reifen herzustellen, die den Anforderungen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE) an Neureifen entsprechen. Die Genehmigung und das damit verbundene Genehmigungszeichen wurde über **120 Firmen** sowohl in Deutschland als auch in über 20 weiteren europäischen Staaten erteilt. Wegen der unmittelbar bevorstehenden Umsetzung der ECE-Regelungen 108 und 109 in EU-Recht werden noch mehr Anträge erwartet.

Für das KBA ist die Bewertung und Zertifizierung von Technischen Prüfstellen und Überwachungsorganisationen, die regelmäßige Inspektionen von Kraftfahrzeugen gemäß EG-Richtlinie 96/96 durchführen, eine bedeutende Aufgabe der Zertifizierungsstelle. Es bringt in die gegenwärtige Diskussion über die Qualität der regelmäßigen Fahrzeuguntersuchungen ihrer Erfahrungen und Methodenkenntnissen ein, um Kriterien und Methoden zur Bewertung der Qualität der Arbeit von einzelnen Prüfern, Organisationseinheiten und der gesamten Überwachungsinstitution mit zu gestalten.

---

## Akkreditierungsstelle KBA

Die Akkreditierungs-/Anerkennungsstelle des KBA führt Verfahren zur Anerkennung/Akkreditierung von in- und ausländischen Prüflaboratorien innerhalb der EU sowie von in- und ausländischen Zertifizierungsstellen weltweit durch. Das Verfahren umfasst eine fachliche Beurteilung von Systemunterlagen, den Nachweis von Kenntnissen im vorgenannten Bereich, deren Umsetzung sowie eine Begutachtung einschließlich der praktischen Durchführung der Prüfverfahren vor Ort im Prüflaboratorium bzw. im Zertifizierungsverfahren vor Ort beim Antragsteller. Die Kriterien um die 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 im Rahmen des Akkreditierungsverfahrens 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 erfolgt eine regelmäßige Überwachung. Sie beinhaltet sowohl eine Bewertung der Prüfergebnisse/-berichte als auch Überwachungsbegutachtungen und Witnessaudits. Nach Ablauf der fünf Jahre ist eine Verlängerung über eine Re-Akkreditierung möglich.

Der Akkreditierungsbereich umfasst derzeit ca. 280 verschiedene Prüfverfahren nach deutschen und internationalen Vorschriften. Die Prüfverfahren bilden die Grundlage für die Prüfungen von Gesamtfahrzeugen (PKW, LKW, Motorrad usw.) und Fahrzeugteilen/-systemen (zum Beispiel Abgas, Geräusche, Bremse, Reifen, Elektrik, Lichttechnik).

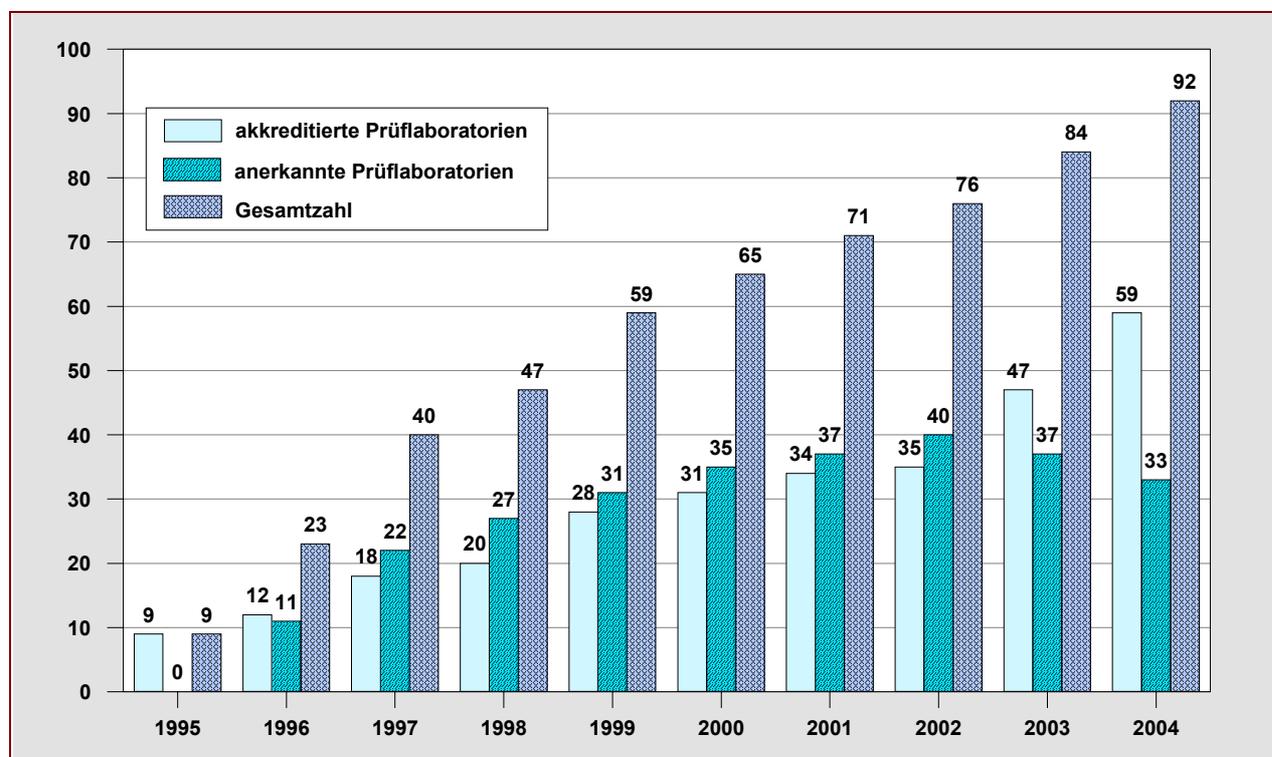
## Anerkennung/Akkreditierung von Prüflaboratorien

Tabelle 20: Entwicklung der Anerkennung/Akkreditierung von Prüflaboratorien

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
akkreditiert	9	12	18	20	28	31	34	35	47	59
anerkannt	0	11	22	27	31	35	37	40	37	33
<b>Gesamtzahl</b>	<b>9</b>	<b>23</b>	<b>40</b>	<b>47</b>	<b>59</b>	<b>66</b>	<b>71</b>	<b>75</b>	<b>84</b>	<b>92</b>

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

Grafik 22: Anzahl der anerkannten/akkreditierten Prüflaboratorien



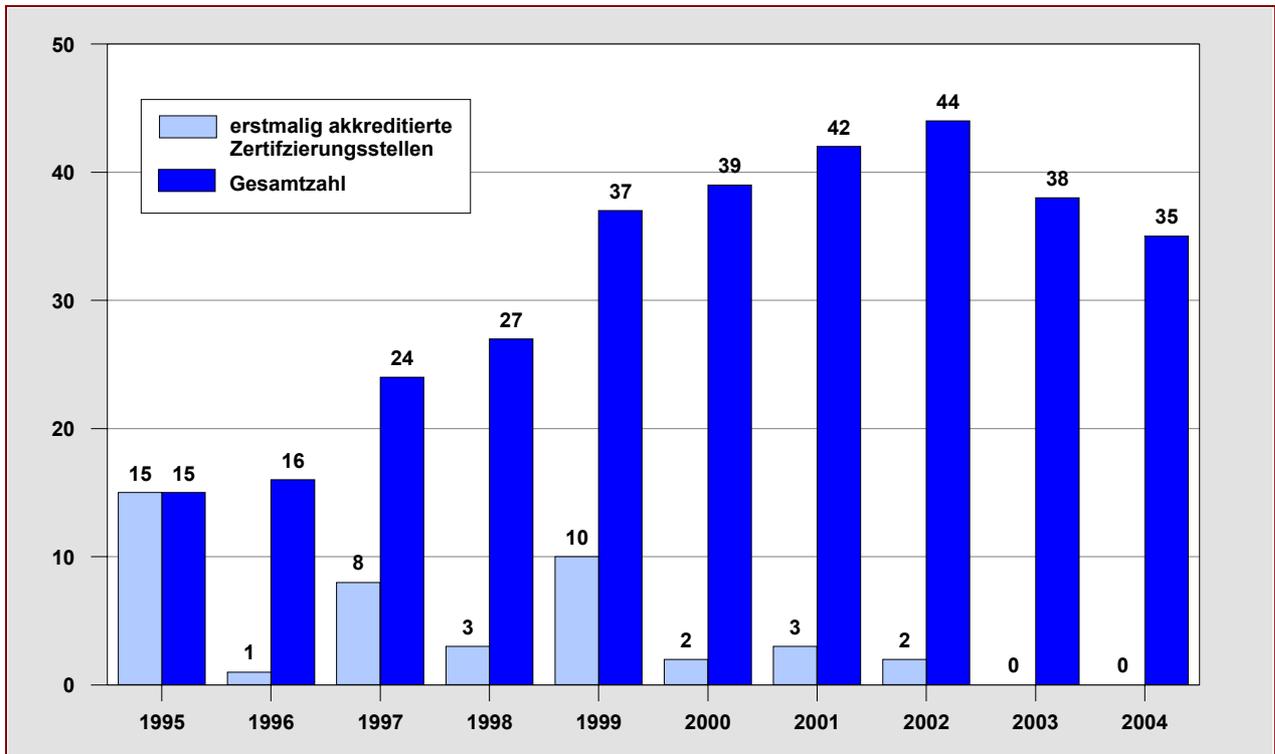
## Akkreditierung von Zertifizierungsstellen

Die Zahl der akkreditierten Zertifizierungsstellen ist rückläufig. Das mag im wesentlichen durch die im Zuge der Globalisierung stattfindenden Veränderungen des Marktes liegen. Kleine Zertifizierungsstellen sind nicht mehr in der Lage, die Anforderungen der Industrie nach einer umfassenden Zertifizierung für die Bereiche Umwelt, Arbeitssicherheit, Automobilindustrie, gesetzlicher Bereich etc. und nach einer weltweiten Zertifizierung zu erfüllen. Dieser Prozess könnte sich fortsetzen.

Tabelle 21: Zahl der akkreditierten Zertifizierungsstellen

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
erstmalig	15	1	8	3	10	2	3	2	0	0
<b>Gesamtzahl</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>24</b>	<b>27</b>	<b>37</b>	<b>39</b>	<b>42</b>	<b>44</b>	<b>38</b>	<b>35</b>

Grafik 23: Anzahl der akkreditierten Zertifizierungsstellen



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

Die Anerkennungs-/Akkreditierungsstelle betreibt ein effektives und wirksames Qualitätsmanagementsystem nach der DIN EN ISO/IEC 17011 und gewährleistet gleichbleibend gute Ergebnisse.

## Aus der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit

- erschienen 40 Pressemitteilungen
- empfangen wir 69 Pressevertreter
- nahm der KBA-Präsident Ekhard Zinke an den Sendungen „Schleswig-Holstein - Unser Land“ (NDR Kiel), NDR-Talkshow in Hamburg und „MDR um Zwölf“ in Magdeburg teil
- unterrichteten wir 433 Fachbesucher über die Aufgaben des KBA
- boten wir die Presseveranstaltung „Erster Preis für die deutsche Tachographenkarte“ an
- erfüllten wir 69 Interviewwünsche
- fanden über 8 Mio. Seitenzugriffe auf unsere Internetpräsentation statt

## Neues aus dem Internet

Künftig bieten wir alle Sonderhefte der Statistischen Mitteilungen im Internet **kostenlos** an. Mit der Einstellung der Angebote beginnen wir nach deren Erhebung. Auf Wunsch sind die Veröffentlichungen auch in Papierform und auf CD-Rom gegen Entgelt erhältlich.

Sukzessive stellen wir ins Netz:

- **Sonderheft 1 zur Reihe 2:**  
„Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Fahrzeugarten, teilweise Größenklassen, Kfz-Dichte und Zulassungsbezirken am 1. Januar eines Jahres sowie zusätzlich mit den Übersichten schadstoffreduzierter Pkw und vorübergehend stillgelegter Fahrzeuge“
- **Sonderheft 3 zur Reihe 2:**  
„Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 1. Januar eines Jahres nach Fahrzeugarten und Gemeinden“
- **Sonderheft 4 zur Reihe 2:**  
„Bestand an Pkw und Nutzkraftwagen (ohne Traktoren) am 1. Januar eines Jahres nach Herstellern und Typen sowie Fahrzeugarten, Haltergruppen und Ländern“
- **Sonderheft 1 zur Reihe 3:**  
„Neuzulassungen eines Jahres von fabrikneuen Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Fahrzeugarten, Größenklassen, Herstellern, Typen und Bundesländern sowie fabrikneuen Pkw nach Herstellern, Typen, Hubraumklassen und Halterbereichen sowie bei natürlichen Personen nach Altersgruppen und Geschlecht“
- **Sonderheft 1 zur Reihe 4:**  
„Methodenband zur Statistik der Verkehrszuwerhandlungen“
- **Sonderheft 2 zur Reihe 4:**  
„Verkehrszuwerhandlungen im Mitteilungszugang des Verkehrszentralregisters nach Tatkenziffern“
- **Sonderheft 3 zur Reihe 4:** „Verkehrsverstöße von Pkw-Fahrerinnen und –Fahrern“
- **Sonderheft 1 zur Reihe 8:** „Methodenband - Güterkraftverkehr deutscher Lkw“
- **Sonderheft 2 zur Reihe 8:** „Jahresband - Güterkraftverkehr deutscher Lkw“

## www.kba.de

