

Kraftfahrt-Bundesamt



Wir stellen uns vor
Jahresbericht 2005



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

War im letzten Jahresbericht noch die Marschrichtung „KBA goes European“ sind wir auf diesem Weg im Jahr 2005 schon um Meilen vorangekommen.

www.Kraftfahrt-Bundesamt.eu - die Freischaltung der EU-Domain für das Kraftfahrt-Bundesamt ist nur einer von vielen Meilensteinen auf dem Weg zu **einem** Europa.

Kaum ein Aufgabenbereich des Kraftfahrt-Bundesamtes, der nicht von der fortschreitenden Entwicklung auf europäischem Gebiet berührt war. Die nationale Umsetzung EU-rechtlicher Vorgaben hat uns auch im Jahre 2005 vor neue Aufgaben gestellt. Die praktische Umsetzung haben vielleicht auch Sie persönlich im vergangenen Jahr verspüren können.

So hat das Kraftfahrt-Bundesamt alle fachlichen und technischen Voraussetzungen für einen reibungslosen Verlauf der Umstellung auf die neuen EU-harmonisierten Zulassungsdokumente ab 01.10.2005 geschaffen.

Im Zuge der Einführung des digitalen EG-Kontrollgeräts hat sich das KBA durch eine vorbildliche Vorbereitung auf europäischer Ebene hervorgetan. Es hielt den von der EU gesetzten Zeitplan zielgenau ein und ebnete damit dem nationalen Wirkbetrieb des digitalen EG-Kontrollgeräts zum 05.08.2005 den Weg.

Bei der Bekämpfung des Führerscheintourismus nimmt das KBA ebenfalls mit Blick auf die Verkehrssicherheit in gleichem Maße eine Schlüsselposition ein, in dem es ausländische Behörden über unrechtmäßig erworbene EU-Fahrerlaubnisse in den betreffenden Ländern informiert und zur Rücknahme derselben auffordert .

Als national und international anerkannter und aktiver Partner im Typgenehmigungsverfahren für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugteile ist das KBA mit Blick auf die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz weiterhin gefragt.

Das jährlich steigende Auskunftsvolumen aus unseren Zentralregistern verdeutlicht, ebenso wie die steigende Nachfrage nach unseren Statistiken, dass wir nach wie vor national und international ein unverzichtbarer Ansprechpartner für Bürger, Behörden und Wirtschaft sind.

Mit dem Jahresbericht 2005 möchte ich Ihnen interessante Einblicke in die Veränderungen und Ereignisse des vergangenen Jahres geben und wünsche Ihnen eine kurzweilige Lektüre.

Ihr

Ekhard Zinke
Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes

Impressum

Jahresbericht 2005

Herausgeber:
Kraftfahrt-Bundesamt
Fördestraße 16
24944 Flensburg
www.kba.de

Redaktion:
Stephan Immen
Telefon: 04 61/3 16 12 93
E-Mail: Stephan.Immen@kba.de

Grafische Gestaltung:
Jutta Todsen

Die Themen

	Seite
Digitales EG-Kontrollgerät im KBA	4
Neue Regeln für die Lenk- und Ruhezeit von Kraftfahrern	4
Das Kraftfahrt-Bundesamt hat Schlüsselstellung	5
Die Personalisierungsstelle im KBA– Qualität muss nicht teuer sein.....	5
Kraftfahrzeugtechnik	6
Typgenehmigungen durch das Kraftfahrt-Bundesamt – Erfolgsgeschichte auf hohem Niveau	6
Akkreditierungen durch das KBA.....	7
KBA-Aktivitäten im Reich der Mitte.....	9
Beratung der Hersteller – Dienst am Kunden.....	9
Gokarts - das EU-Recht macht´s möglich	9
Blitzschnell – vom KBA genehmigt.....	10
Mobile Maschinen – neuer Genehmigungsmarkt.....	10
Fußgängerschutz – Frontschutzbügel nach EG-Richtlinie	10
Produktsicherheit - Rückrufe	11
Kodex zur Ausführung des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes (GPSG) entwickelt.....	11
Nachbesserung – Rückrufe für Produktsicherheit	11
Zahl der Rückrufe rückläufig.....	11
Rückrufe – Schwachstelle Mechanik.....	12
"TUNE IT! SAFE!" eine erfolgreiche Allianz	13
Verkehrszentralregister (VZR)	14
Über 5,4 Mio. neue Einträge in das VZR.....	14
8,2 Mio. Personen im VZR.....	14
13,3 Mio. Auskünfte	15
Deliktgruppen und Punktestände.....	15
Verbotene Telefonate - Verstöße gegen das Handy-Verbot verdoppelt.....	16
Alkoholdelikte rückläufig, andere Drogendelikte auf dem Vormarsch.....	17
„Enthemmung nach Tilgung“?	18
Zentrales Fahrerlaubnisregister (ZFER)	19
21,4 Mio. Personen mit Kartenführerschein	19
Umtauschbereitschaft stabilisiert sich auf niedrigem Niveau	19
Auskünfte aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister begehrt	20
Führerscheintourismus in der EU	20
Theorie in neuem Gewand	21

	Seite
Zentrales Fahrzeugregister (ZFZR)	23
Auskünfte aus dem ZFZR	23
REGINA – <u>R</u> egistration and <u>I</u> nformation <u>A</u> greement	23
EU-weiter Datenaustausch sprunghaft gestiegen	23
EUCARIS (<u>E</u> uropean <u>C</u> ar and Driving <u>L</u> icence <u>I</u> nformation <u>S</u> ystem)	24
Statistiken	25
Datenaufbereitung nach Bedarf gefragter denn je	25
Fahrzeugzulassungen	25
Fahrzeug-Rekord	25
Lieber neu als gebraucht	26
Ersatzbedarf erwartet	26
Pkw-Zulassungen im Rückblick - Kontinuierlicher Anstieg des Bestandes	26
Pkw-Segmente - Klein aber fein	27
Pkw nach Marken und Konzernen - 10 Konzerne dominieren den Automobilmarkt	28
Auto-Importe - Multikulti auf deutschen Straßen	28
Ostfahrzeuge nach Herstellern - Der Trabbi - ein Stück deutscher Geschichte verschwindet	29
Oldtimer - oldies but goldies	30
Diesel - Hängepartie	31
Alternative Kraftstoffarten - Gas im Kommen	31
Kraftstoffverbrauch - Benziner immer besser	32
Emissionsklassen	32
Saubere Zukunft	32
Nutzfahrzeuge - Der Maut entgehen	33
Wohnmobilität auf Rädern	34
Pkw-Halter - Immer mehr gewerbliche Halter	34
Güterkraftverkehrsstatistiken	35
Europaweite Datenerhebung	35
Internationaler Güterkraftverkehr in Deutschland	35
Beförderung durch deutsche Fahrzeuge	38
Trend zum Einsatz schadstoffärmerer Fahrzeuge unvermindert	38
Sie reisten am weitesten: von saftig bis explosiv	39
Aus der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	40
Neuer Sprecher in der Pressestelle des KBA	40
Neues aus dem Internet	40

Digitales EG-Kontrollgerät im KBA

Einbaupflicht für Neuzulassungen voraussichtlich ab 01. Mai 2006

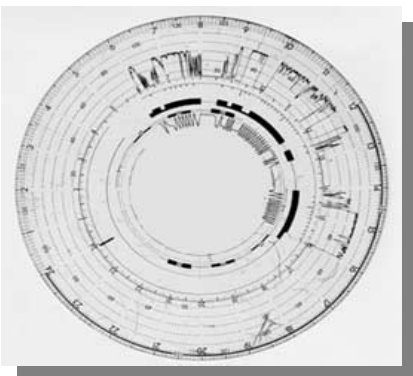
Neue Regeln für die Lenk- und Ruhezeit von Kraftfahrern

Das Europäische Parlament (EP) hat am 02.02.2006 neue Regeln für die Lenk- und Ruhezeit von Kraftfahrern beschlossen. Demnach müssen Fahrer nach einer Lenkzeit von 4,5 Stunden eine Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten einlegen. Die maximale Tageslenkzeit darf nicht länger als 9 Stunden sein. Die tägliche Ruhezeit muss mindestens 11 Stunden betragen. Kontrolliert wird die Einhaltung dieser neuen Regeln u. a. mittels eines digitalen Fahrtenschreibers, der in neuen Lkw und Bussen ab 1. Mai 2006 Pflicht sein wird.



Neue Regeln für die Lenk- und Ruhezeit von Kraftfahrern

Vom analogen Fahrtenschreiber ...



In Deutschland können bereits seit dem 05.08.2005 zunächst auf freiwilliger Basis Fahrzeuge mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet und eingesetzt werden. Es steht bis zum 30.04.2006 jedem Unternehmer frei, ein Fahrzeug mit einem analogen oder digitalen Kontrollgerät zuzulassen.

Sowohl im Falle des Einsatzes eines Fahrzeuges mit digitalem als auch mit analogem Kontrollgerät sind die Bestimmungen der am 28. Juni 2005 in Kraft getretenen und auf den Betrieb des digitalen Kontrollgeräts angepassten Fahrpersonalverordnung einzuhalten.

... zum digitalen EG-Kontrollgerät



Das Kraftfahrt-Bundesamt hat Schlüsselstellung

Alle Komponenten (digitale EG-Kontrollgeräte und die Chipkarten) werden ausgiebig getestet, um sicher zu stellen, dass alle Karten und Geräte der verschiedenen Hersteller und Länder zueinander passen. Das KBA erteilt bei Erfüllung aller Voraussetzungen die jeweilige **Bauartgenehmigung** (EG-Typgenehmigung).

Damit die Daten nicht gefälscht werden können, werden Verschlüsselungen und elektronische Unterschriften (Zertifikate) benötigt. Bereits im März 2005 hat das KBA in Flensburg eigens dafür eines der größten **Trustcenter** Europas in Betrieb genommen. Seitdem wurden im KBA ca. 700 000 Verschlüsselungen für Bewegungssensoren durchgeführt und ca. 100 000 Zertifikate für Geräte und Chipkarten ausgegeben. Durch Einrichtung eines eigenen Trustcenters im KBA konnte der Zertifikatspreis so niedrig gehalten werden, dass er als Referenzpreis für die anderen europäischen EU-Staaten gilt. Das Kraftfahrt-Bundesamt bietet die Nutzung seiner technischen Infrastruktur auch anderen EU-Staaten an.

Die Personalisierungsstelle im KBA – Qualität muss nicht teuer sein

Pünktlich zum offiziellen EU-Start dieses Verfahrens am 9. Mai 2005 nahm die eigens für die **Personalisierung** der Chipkarten für Fahrer, Werkstätten, Kontrolleure und Unternehmen im KBA eingerichtete Personalisierungsstelle ihren Betrieb auf. Von hier wurden seitdem mehr als 55 000 Chipkarten personalisiert und versendet. Der Versand erfolgt über ein gemeinsam mit der Deutschen Post neu entwickeltes Umschlag-in-Umschlag-



Verfahren, welches bundesweit erstmalig eine automatische Kuvertierung von Einschreiben mit Rückschein ermöglicht. Mit den Produktionszahlen liegt die Bundesrepublik im Vergleich zu den anderen europäischen Staaten an der Spitze, mit dem Kartenpreis am unteren Ende der Preisspanne.

Über 650 Ausgabestellen sind online an das KBA angebunden. Über alle ausgegebenen Chipkarten wird im KBA eine Datenbank (das Zentrale Kontrollgerätregister) geführt, die mit den Datenbanken anderer europäischer Länder über das Datennetz **Tachonet** verbunden ist. Das KBA ist die deutsche Kopfstelle für alle internationalen Abfragen.

Die notwendige Software für nationale und internationale Datenbankauskünfte und zur Bestellung der Karten wurde im KBA zentral erstellt und steht den Ausgabestellen in der Browservariante kostenlos zur Verfügung. Selbstverständlich findet der Datenverkehr verschlüsselt statt.

Das KBA erwartet mehr als zwei Millionen digital signierte Karten für LKW- und Busfahrer, Transport-Unternehmen, Werkstätten und Überwachungsbehörden in den ersten fünf Jahren. Auch danach wird das KBA weiter Chipkarten personalisieren: Durch die begrenzte Gültigkeitsdauer – fünf Jahre für die Fahrer-karten, ein Jahr für die Werkstattkarten – wird sich die tägliche Produktion langfristig auf ca. 2 000 Karten belaufen.

Technisch ist das System vor allem in der europäischen Dimension Neuland, denn es hat in Europa noch kein Projekt mit digitalen Zertifikaten in dieser Größenordnung gegeben. Dabei ist nicht die reine Menge an Chipkarten ausschlaggebend. Das Zusammenspiel im europäischen Gesamtsystem ist die eigentliche Herausforderung. Wenn zum Beispiel ein deutscher Spediteur, der einen LKW in Dänemark angemeldet hat, einen österreichischen Fahrer beschäftigt, welcher in England kontrolliert wird, müssen alle Komponenten kompatibel sein.

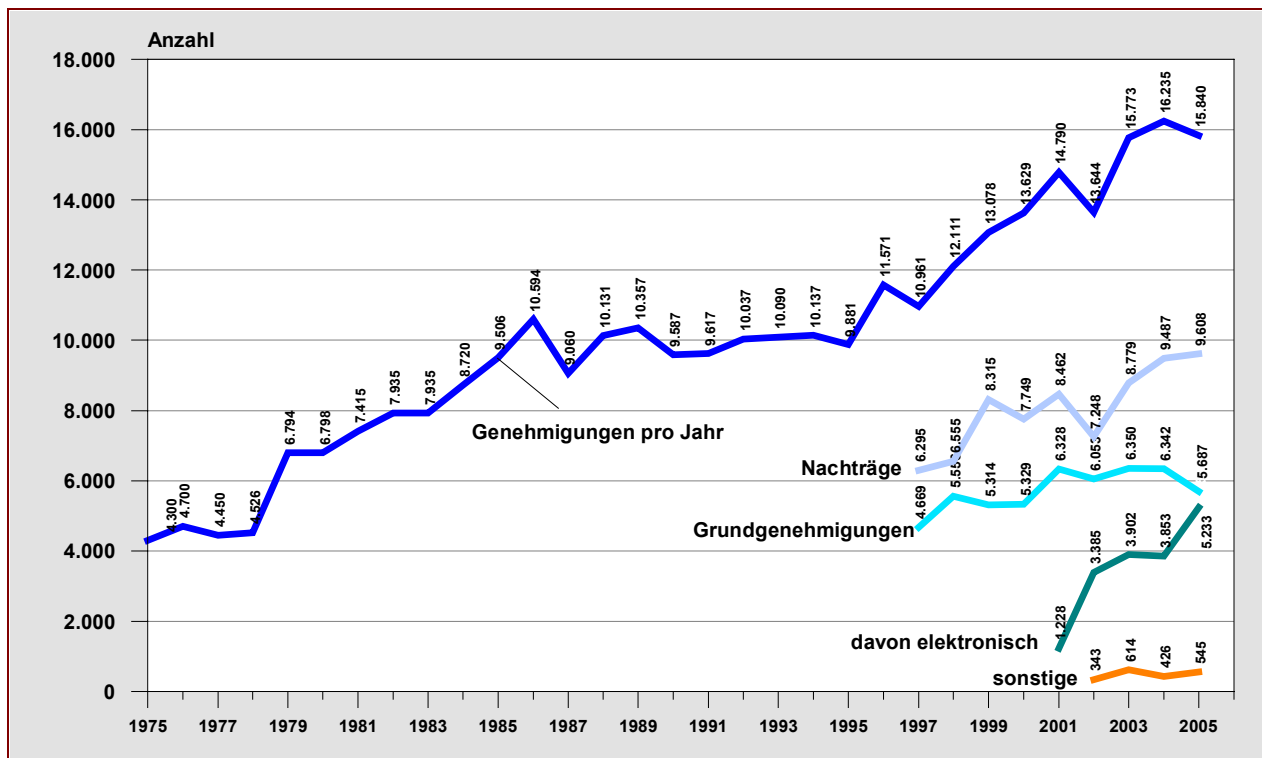
Kraftfahrzeugtechnik

Typgenehmigungen durch das Kraftfahrt-Bundesamt – Erfolgsgeschichte auf hohem Niveau

Knapp zwei Drittel (ca. 65%) aller im Jahr 2005 in Deutschland neu zugelassenen Personenkraftwagen erhielten ihre Typgenehmigung vom Kraftfahrt-Bundesamt. In der Typgenehmigung wird bestätigt, dass der Fahrzeugtyp mit allen seinen Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten alle vorgeschriebenen Prüfungen bestanden hat und damit dem gesetzlich geforderten Niveau im Hinblick auf Technik, Sicherheit und Umweltverhalten entspricht.

Das KBA leistet damit als Typgenehmigungsbehörde bei der Erteilung von Typgenehmigungen für Fahrzeuge und Fahrzeugteile einen erheblichen Beitrag zur Verkehrssicherheit und zur Verringerung der Umweltbelastung bzgl. Schadstoff- und Geräuschemissionen. Im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens hat sich das KBA durch seine kompetente und verlässliche Auftragsabwicklung vor, während und nach der Genehmigung als hoch geschätzter Partner der Automobilindustrie erwiesen. Doch nicht nur die Qualität ist hoch – die Zahlen sind entsprechend. **15 840 erteilte Genehmigungen** im Jahre 2005 sprechen für sich. Auch wenn das Höchstergebnis aus dem Vorjahr aufgrund von zyklischen Schwankungen bei bestimmten Teilegenehmigungen knapp unterschritten wurde, ist das Genehmigungsvolumen des vergangenen Jahres das zweithöchste der Erfolgsgeschichte des KBA als Typgenehmigungsbehörde. Es hat seine führende Rolle im Gesamtkonzert der europäischen Genehmigungsbehörden damit behaupten können.

Grafik 1: Erteilte Genehmigungen einschl. Nachträge im TGV



Akkreditierungen durch das KBA

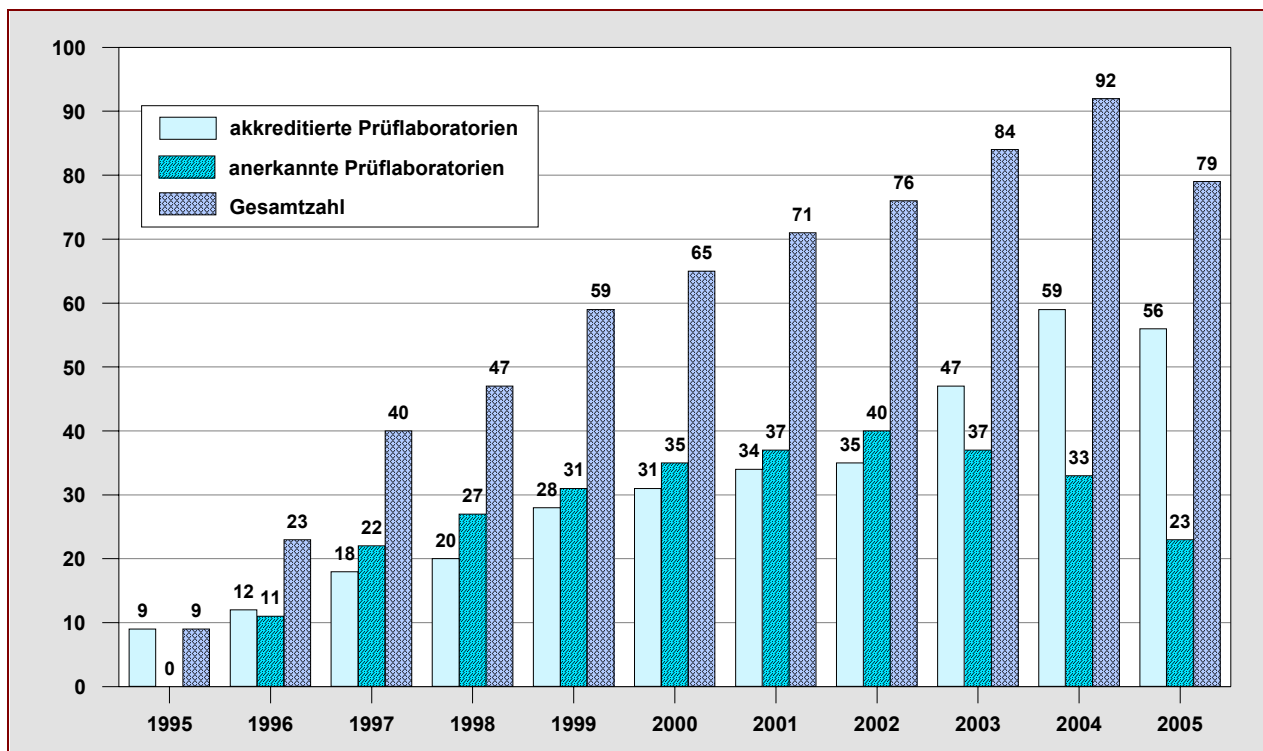
Seit 1995 führt die Akkreditierungs-/Anerkennungsstelle im KBA Verfahren zur Anerkennung und Akkreditierung von in- und ausländischen Prüflaboratorien und Zertifizierungsstellen durch. Prüflabore müssen jeweils für einen Prüfbereich (Scope) anerkannt sein, um Prüfungen durchführen und Gutachten und Prüfberichte in die Typpgenehmigungsverfahren des KBA einbringen zu können. Zertifizierungsstellen überprüfen Qualitätsmanagementsysteme von Herstellern und überwachen oder prüfen, ob die Herstellungsprozesse eine Übereinstimmung der Produktion mit dem genehmigten Objekt gewährleisten. Die Verfahren umfassen eine fachliche Beurteilung von Systemunterlagen, den Nachweis von Kenntnissen, deren Umsetzung sowie eine Begutachtung einschließlich der praktischen Durchführung der Prüfverfahren beim Hersteller vor Ort. Der Akkreditierungsbereich umfasst derzeit ca. 280 verschiedene Prüfverfahren nach deutschen und internationalen Vorschriften.

Das Prüflaboratorium bzw. die Zertifizierungsstelle erhält nach positivem Abschluss des Verfahrens und positiver Entscheidung des Akkreditierungsausschusses seine Akkreditierungsurkunde durch das Kraftfahrt-Bundesamt. Während der fünf Jahre Laufzeit der Akkreditierung erfolgt eine regelmäßige Überwachung.

Tabelle 1: Entwicklung der Anerkennung/Akkreditierung von Prüflaboratorien

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
akkreditiert	9	12	18	20	28	31	34	35	47	59	56
anerkannt	0	11	22	27	31	35	37	40	37	33	23
Gesamtzahl	9	23	40	47	59	66	71	75	84	92	79

Grafik 2: Anzahl der anerkannten/akkreditierten Prüflaboratorien



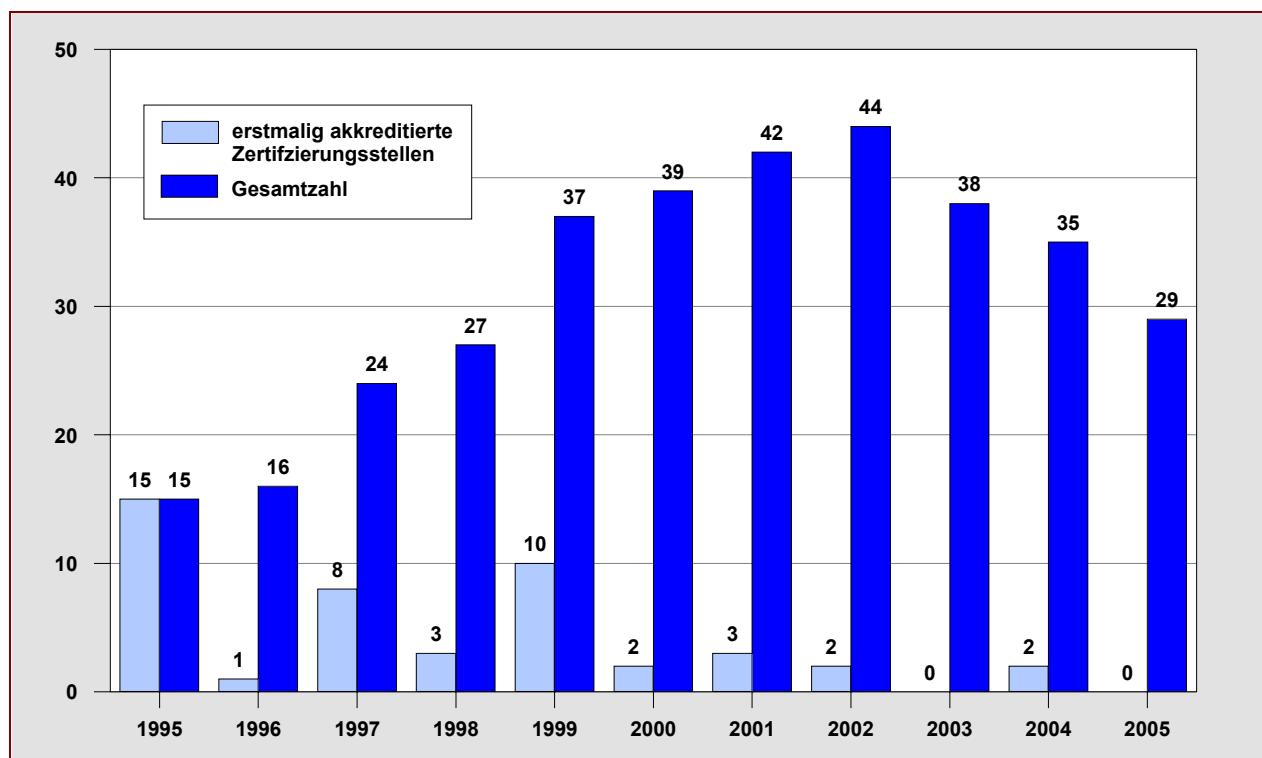
* Überwachungsbegutachtungen im Zeitraum der Gültigkeit sowie Re-Anerkennungs-/Akkreditierungsverfahren sind nicht dargestellt.

Durch die im Zuge der Globalisierung stattfindenden Veränderungen des Marktes ist die Zahl der akkreditierten Prüflabore und Zertifizierungsstellen rückläufig. Kleine Prüflabore und 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 hat sich weiter fortgesetzt.

Tabelle 2: Zahl der akkreditierten Zertifizierungsstellen

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
erstmalig	15	1	8	3	10	2	3	2	0	0	0
Gesamtzahl	15	16	24	27	37	39	42	44	38	35	29

Grafik 3: Anzahl der akkreditierten Zertifizierungsstellen*



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

KBA-Aktivitäten im Reich der Mitte



Ingenieure des KBA sind international tätig, um weitere Märkte zu erschließen. Aufgrund der weltweit hervorragenden Reputation (beispielsweise werden KBA-Genehmigungen vielfach auch außerhalb von EU- und UN-ECE-Staaten anerkannt) wandten sich die chinesischen Behörden an das KBA, da in China derzeit ein Typgenehmigungssystem europäischer Art aufgebaut wird. Gleichzeitig war das KBA auf der Suche nach Partnern in China, die die immer zahlreicher werdenden chinesischen Hersteller mit KBA-genehmigten Produkten für Europa überwachen. Bei verschiedenen Treffen und während der Teilnahme an einer Konferenz zwischen internationaler Automobilindustrie und chinesischen Behörden wurde eine Kooperation vorbereitet. Die chinesische Seite profitiert von den Erfahrungen des KBA in der Typgenehmigungserteilung, mit dem Ziel, die Flut gefälschter und gefahrenträchtiger Produkte im chinesischen Markt einzudämmen. Gleichzeitig wird ein System unterstützt, mit dem auch deutsche Hersteller ihre Produkte einfacher in den chinesischen Markt bringen können. Die Überwachung chinesischer Hersteller KBA-genehmigter Produkte soll Verkehrsgefährdungen durch diese Produkte ausschließen.

Beratung der Hersteller – Dienst am Kunden

Die Vielzahl der nationalen und internationalen Vorschriften und ihre laufende Weiterentwicklung und Anpassung an den technischen Stand erfordern bei Herstellern, Technischen Diensten und Behörden laufend großen Aufwand und machen eine enge Kooperation notwendig. Die Komplexität der Vorschriften macht es notwendig, dass Hersteller bereits im Stadium der Produktentwicklung alle Vorschriften und deren intendierte weitere Entwicklung kennen müssen. Bei neuen und besonders bei komplexen Vorschriften beraten die KBA-Ingenieure bereits weit im Vorfeld mit den Technischen Diensten und den Herstellern, wie Vorschriften zu erfüllen wären und wie nicht. Die Kunst dabei ist, die Vorschriften so anzuwenden, dass einerseits deren Schutzziel gewahrt bleibt, andererseits dem Hersteller keine unnötigen Bürden aufgelastet werden.

Beispielsweise haben KBA-Ingenieure im Rahmen der Einführung der neuen EG-Richtlinie für die Gestaltung von Fahrzeugen zum Schutz von Fußgängern, die am 01. Oktober 2005 in Kraft getreten ist, mehrere Informationsveranstaltungen und Beratungen von Herstellern vor Ort durchgeführt. Diese Vorschrift ist insofern von besonderer Bedeutung, weil sie zum einen direkt die Sicherheit von Menschen betrifft und zum anderen für den Hersteller umfangreiche Auflagen bei der konstruktiven Auslegung der Frontpartien ihrer Fahrzeuge sowie umfangreiche Tests auferlegt.

Eine weitere komplexe EG-Richtlinie wird im Jahr 2006 in Kraft treten und mit Übergangsvorschriften von entscheidender Wirkung auf die Umwelt sein. Es handelt sich um die so genannte Recyclingrichtlinie. Mit den nach dieser Richtlinie notwendigen Typgenehmigungen hat der Fahrzeughersteller zukünftig nachzuweisen, wie sein hergestelltes Fahrzeug am Ende seines „Fahrzeuglebens“ umweltgerecht entsorgt wird. Auch hier werden umfangreiche Beratungen mit den Herstellern und Technischen Diensten stattfinden.

Gokarts - das EU-Recht macht's möglich

Die Anwendung von EU-Recht stößt nicht immer auf Verständnis. So wurde im vergangenen Jahr verschiedentlich ein Gokart samt Fahrer auf der Autobahn durch Funk und Fernsehen kritisch der Öffentlichkeit präsentiert, ohne zu versäumen, auf die Gefahren und auf die vom KBA erteilte Typgenehmigung hinzuweisen.

Das KBA hat tatsächlich im Jahr 2005 für Gokart-Fahrzeuge nach der EG-Richtlinie 2002/24/EG (Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge) eine Typgenehmigung erteilt. Die Genehmigung basiert auf der genannten EG-Richtlinie, die auch national umzusetzen ist.

Mit Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens sind diese Fahrzeuge berechtigt, am öffentlichen Straßenverkehr teilzunehmen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 70 km/h dürfen sie auch auf der Autobahn fahren. Über die gesetzlichen Anforderungen des EU-Rechts hinaus hat das KBA im Rahmen der Genehmigungserteilung erwirkt, dass im Hinblick auf die Verkehrssicherheit noch eine Reihe von Änderungen an dem Fahrzeug durchgeführt worden sind. Falls sich bei diesen Fahrzeugen signifikante Auffälligkeiten im Straßenverkehr zeigen sollten, ist zu entscheiden, ob über die Europäische Kommission auf veränderte Rechtsvorschriften hinzuwirken ist. Im Jahr 2005 wurden 355 Gokarts mit amtlichen Kennzeichen in Deutschland zugelassen. Darüber hinaus gibt es Gokarts mit Versicherungskennzeichen, die nicht autobahn-tauglich sind. Zulassungszahlen hierüber liegen dem KBA nicht vor.

Blitzschnell – vom KBA genehmigt

Einem anderen besonderen Genehmigungsobjekt hat das KBA im Jahr 2005 eine Typp Genehmigung erteilt: Ein Sportwagen, der eine Höchstgeschwindigkeit von 407 km/h erreichen kann und damit das schnellste Fahrzeug, das jemals vom KBA eine Typp Genehmigung erhalten hat. Hier ist zu betonen, dass dieses Fahrzeug sämtliche im Regelwerk der Europäischen Union vorgeschriebenen Tests erfüllt hat und keine Sicherheitsfeatures vermissen lässt.

Mobile Maschinen – neuer Genehmigungsmarkt

Verbrennungsmotoren verursachen neben der gewünschten Energie als „Nebenprodukt“ auch heute noch die Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln. Die Richtlinie 97/68/EG enthält Maßnahmen zur Bekämpfung dieser umweltbelastenden Stoffe. Die Anwendung dieser Richtlinie, die seit dem 19.03.1998 in Kraft ist, beschränkte sich zunächst auf Dieselmotoren zum Einbau in mobile Maschinen wie beispielsweise selbst fahrende und angehängte Arbeitsmaschinen.

Auch die Emissionen kleiner Fremdzündungsmotoren (Ottomotoren) wie z. B. in Kettensägen, Heckschneidern, Rasentrimmern, Rasenmähern leisten ihren Beitrag zu den Luftqualitätsproblemen. Heute unterliegen auch diese Motoren den Umweltvorschriften. Benzinmotoren, die in diesen Geräten zum Einsatz kommen, müssen nach dem 10. Februar 2005 die Grenzwerte der genannten Richtlinie erfüllen und benötigen eine Typp Genehmigung. Im Jahr 2005 wurden für diese Geräte vom Kraftfahrt-Bundesamt 115 Genehmigungen erteilt. Aufgrund von Übergangsregelungen muss jedoch auch im Jahr 2006 noch nicht jedes im Handel befindliche Gerät eine Typp Genehmigung besitzen.

Fußgängerschutz – Frontschutzbügel nach EG-Richtlinie

Die Anbringung der starren Frontschutzbügelkonstruktionen an Geländewagen war bis Anfang 2005 im Bereich der EG gar nicht, bzw. nur teilweise nach unterschiedlichen nationalen Vorschriften in den Mitgliedstaaten geregelt. Dieses zeigte sich besonders in der Vielfalt der sich im Straßenverkehr befindlichen Konstruktionen, bei denen die Belange des Fußgängerschutzes kaum oder nur im geringen Maße berücksichtigt waren.

Seit Anfang des Jahres 2005 muss bei Beantragung einer nationalen Typp Genehmigung für einen Frontschutzbügel in Deutschland ein Nachweis hinsichtlich der Erfüllung internationaler Vorschriften zum Fußgängerschutz geführt werden. Für Konstruktionen, für die dieser Nachweis erbracht werden kann, werden noch bis zum 24.05.2007 nationale Typp Genehmigungen in Deutschland erteilt. Ab dem 25.05.2007 dürfen Frontschutzbügel nur dann verkauft werden, wenn für sie eine internationale Typp Genehmigung nach der EG-Richtlinie 2005/66/EG vorliegt.

Da nationale Typp Genehmigungen hier einerseits in Ihrer Anwendbarkeit zeitlich begrenzt sind und da andererseits auch für die nationalen Typp Genehmigungen Forderungen aus dem EG-Recht berücksichtigt werden müssen, erscheint es schon jetzt sinnvoll, für Frontschutzbügel internationale Typp Genehmigungen nach der EG-Richtlinie 2005/66/EG zu erlangen. Diese Richtlinie ist Ende 2005 in Kraft getreten. Obwohl sie noch durch einige Ausführungsbestimmungen ergänzt werden muss (die Verhandlungen sind bereits abgeschlossen), ist eine Genehmigungserteilung bereits möglich. Erste Anträge liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt vor.

Produktsicherheit - Rückrufe

Das Kraftfahrt-Bundesamt – zuständig für alle Fragen der Produktsicherheit von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen im Straßenverkehr

Kodex zur Ausführung des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes (GPSG) entwickelt

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat für den Bereich der Straßenfahrzeuge mit der deutschen und der internationalen Automobilindustrie auf Empfehlung des europäischen Gesetzgebers einen Kodex zur Ausführung des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes erarbeitet. Das Geräte- und Produktsicherheitsgesetz setzt EU-Recht in nationales Recht um und bildet die Grundlage für die Einleitung von Maßnahmen zur Überwachung und Einhaltung der Produktsicherheit, insbesondere für Rückrufaktionen. Um sowohl national als auch international ein hohes Maß der Verkehrssicherheit zu gewährleisten, wurden einheitliche Verhaltenskodizes vereinbart, die den Partnern notwendige Gestaltungsspielräume lassen und gleichzeitig das geforderte Maß an Verbraucherschutz garantieren. Der Kodex hat sich in der Praxis bereits erfolgreich bewährt.

Nachbesserung – Rückrufe für Produktsicherheit

Rückrufaktionen sind ein wesentlicher Bestandteil bei der Ausführung der Produktsicherheitsvorschriften durch das Kraftfahrt-Bundesamt. Herstellerbedingte Mängel werden im Straßenfahrzeugbereich oftmals mit Hilfe des Rückrufs der fehlerhaften Produkte durch die Hersteller beseitigt. Über die insgesamt im Markt durchgeführten Rückrufaktionen gibt es keine verlässlichen Zahlen. Die vom KBA ermittelten Rückrufaktionen stellen nur einen Teil des Rückrufgeschehens dar, da eine Meldepflicht für die Hersteller nur für bestimmte Produkte (Verbraucherprodukte) und besonders gravierende Fälle vorgesehen ist. Überwiegend stellten sich Hersteller freiwillig und ohne eine gesetzliche Verpflichtung ihrer Verantwortung.

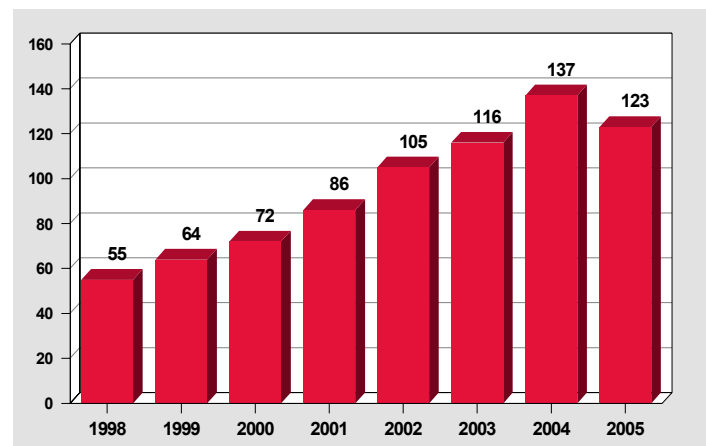
Bei jeder Rückrufaktion bewertet das KBA, welches Gefährdungspotential der aufgetretene Mangel für Personen haben kann. Ergeben sich ernste Gefährdungen, werden die Aktionen vom KBA überwacht. Obwohl in 59 Fällen der Verdacht einer ernsten Gefährdung bestand, mussten letztlich nur 36 der 123 Rückrufaktionen mit dem Ziel der Mängelbeseitigung überwacht werden. Da aus verschiedenen Gründen Fahrzeughalter nicht sofort auf Rückrufaktionen der Hersteller reagieren, müssen diese bei Mängeln mit ernsten Gefährdungen mit Hilfe von zusätzlichen Nachfassaktionen mehrmals angeschrieben werden. Allein 49 der 83 Nachfassaktionen waren hierfür notwendig. Reagieren bei Mängeln mit ernsten Gefährdungen die Fahrzeughalter gar nicht auf die Rückrufaktion, meldet das KBA deren Fahrzeuge zur Stilllegung an die örtlichen Zulassungsbehörden. Im Jahr 2005 mussten 2 056 Fahrzeuge zur Stilllegung gemeldet werden.

Bei den 83 Nachfassaktionen wurden nochmals insgesamt 181 532 Fahrzeuge und Halter ermittelt.

Zahl der Rückrufe rückläufig

Mit 123 vom KBA registrierten Rückrufaktionen im Jahre 2005 ist ein Rückgang um 10,2 % gegenüber dem Vorjahr (137) zu verzeichnen. Hinsichtlich des Fahrzeugalters und der Anzahl der betroffenen Fahrzeuge sind die Ergebnisse zum Vorjahr nahezu gleich. Drei Jahre und jünger waren die Fahrzeuge bei mehr als der Hälfte der Rückrufaktionen (52 %). Knapp 21 % der insgesamt zurückgerufenen Fahrzeuge wiesen dieses Alter auf. Die ältesten Fahrzeuge waren 28 Jahre alt. Insgesamt wurden 1 362 630 Fahrzeuge und ihre Halter im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) ermittelt. Dass Rückrufaktionen ganz unterschiedliche Größenordnungen haben können, zeigt die Tatsache, dass zwischen einem und 277 214 Fahrzeuge je Aktion ermittelt wurden.

Graphik 4: Anzahl der Rückrufaktionen von 1998 bis 2005

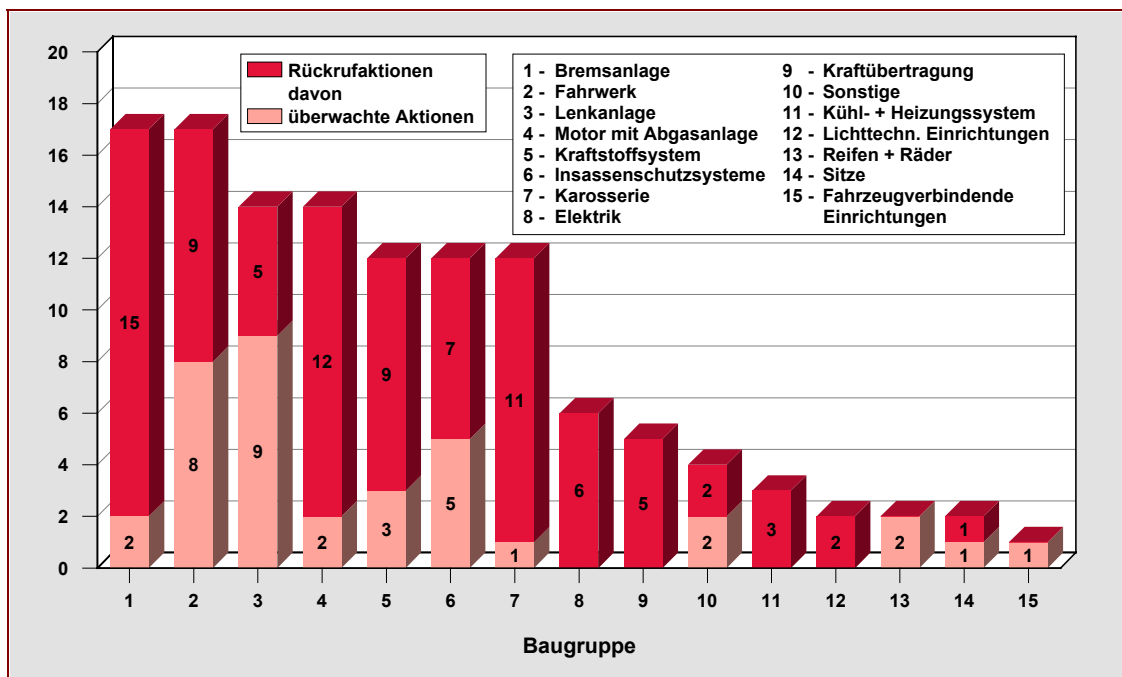


*) 1998 –2003, 01.10. des Vorjahres bis 30.09. des Berichtsjahres; ab 2004: 01.01.-31.12.; 2003: 01.10.2002-31.12.2003

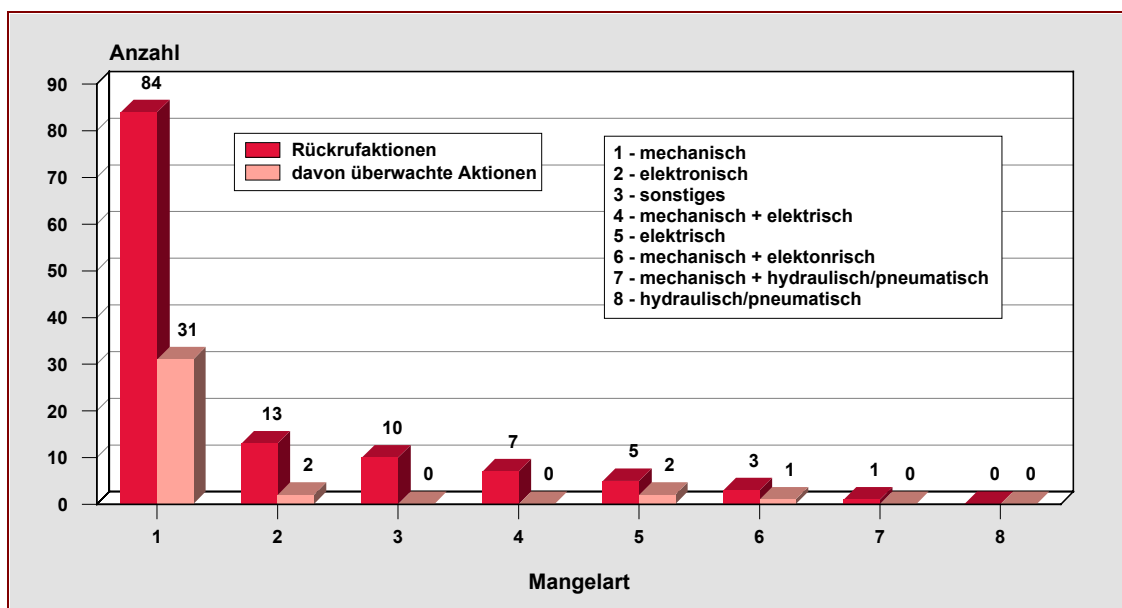
Rückrufe – Schwachstelle Mechanik

Nicht die Elektronik ist an allem Schuld. Wie im Jahr 2004 wurden die meisten der vom KBA registrierten Rückrufaktionen nicht durch die Elektronik sondern durch mechanische Mängel verursacht; nämlich in mehr als zwei Drittel (84 Aktionen) der Fälle. Noch schlechter schneiden die mechanischen Mängel bei den Rückrufaktionen mit ernster Gefährdung ab. Hier sind knapp 90 % der registrierten Fälle (31 Aktionen) zu verzeichnen. Knapp 70 % aller Rückrufe bzw. 80 % aller sicherheitskritischen überwachten Rückrufe bezogen sich auf die Baugruppen Bremse (15 Rückrufaktionen davon 2 überwachte Rückrufaktionen), Fahrwerk, Lenkung, Motor und Abgasanlage, Kraftstoffsystem und Insassenschutzsysteme.

Grafik 5: Baugruppenbezogene Verteilung der Rückrufaktionen



Grafik 6: Mangelartbezogene Verteilung der Rückrufaktionen





"TUNE IT! SAFE!" eine erfolgreiche Allianz

In der Zeit vom 25. November bis zum 04. Dezember 2005 fand die Essen Motor Show, das weltweit größte Treffen von Auto- und Tuning Fans, statt. Erstmals in der Geschichte dieser Messe wurde die Angebotspalette durch fachkompetente Beratung der Partner der Kampagne „TUNE IT! SAFE!“ ergänzt. An der Kampagne unter der Schirmherrschaft des ehemaligen Bundesministers für Verkehr Dr. Manfred Stolpe beteiligten sich verschiedene Behörden und Unternehmen der freien Wirtschaft. Das Kraftfahrt-Bundesamt als maßgebliche Typgenehmigungsbehörde war hier begehrter Partner und geschätzter und kompetenter Ratgeber.



Präsident Ekhart Zinke mit Mitarbeitern des KBA



Zu unseren Aufgaben gehörte die aktive Beratung und Aufklärung von Herstellern und Verbrauchern in Bezug auf mögliche Gefahren beim Tuning, wie beispielsweise durch unzulässige Plagiate, gefälschte Gutachten oder nicht zugelassene Teile.

Schnell hatte sich der TUNE IT! SAFE! Stand als „Kompetenzzentrum“ zum Thema Teilegutachten/Typgenehmigung etabliert, ob an dem gemeinsamen Messestand, der von vielen Besuchern und Ausstellern besucht wurde, oder in Gesprächen an den

vielzähligen Ausstellerständen. Die Mitarbeiter des Kraftfahrt-Bundesamtes wie auch die weiteren Mitglieder der Initiative konnten durch Ihre fachkompetente und bürgernahe Beratung vor Ort schnell die anfängliche Skepsis beseitigen und auf der Basis einer vertrauensvollen Kommunikation die notwendige Information und Aufklärung zu diesem wichtigen Thema geben.

Die eigens für diese Messe erstellten Aufklärungsbroschüren, getrennt nach Verbrauchern und Herstellern, stießen auf lebhaftes Interesse und sind aufgrund der großen Nachfrage unter www.kba.de weiterhin erhältlich.



Verkehrszentralregister (VZR)

Im Verkehrszentralregister werden Mitteilungen eingetragen

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

Über 5,4 Mio. neue Einträge in das VZR

Im Jahr 2005 wurden dem Verkehrszentralregister rund 5,41 Mio. (Vorjahr: 5,05 Mio.) registerpflichtige Entscheidungen über geahndete Verkehrsverstöße oder fahrerlaubnisbezogene Maßnahmen von Gerichten, Bußgeld- und Fahrerlaubnisbehörden gemeldet (Tabelle 3). Gegenüber dem Vorjahr ist dies eine Zunahme um rund 7 Prozent.

Bußgeldentscheidungen machen mit 78 Prozent die Mehrzahl der im VZR eingehenden Mitteilungen aus. Gerichtliche Entscheidungen zu Straftaten haben einen Anteil von rund 13 Prozent, Fahrerlaubnisentscheidungen der Gerichte und Fahrerlaubnisbehörden von 9 Prozent.

Tabelle 3: Mitteilungen an das Verkehrszentralregister im Jahr 2005

Zugang an Mitteilungen von		2004 (in 1 000)	2005 (in 1 000)	Veränderung in % gegenüber Vorjahr
Gerichten:	Verurteilungen	328	318	- 3,0
	Bußgeldentscheidungen	55	59	+ 7,3
	vorläufige Entscheidungen und Aufhebungen	116	111	- 4,3
	Zusammen	499	488	- 2,2
Bußgeldbehörden:	Bußgeldentscheidungen	3 875	4 226	+ 9,1
Fahrerlaubnisbehörden:	Fahrerlaubnisentscheidungen und -maßnahmen	674	694	+ 3,0
Insgesamt		5 048	5 408	+ 7,1

8,2 Mio. Personen im VZR

Nachdem am 01.01.2005 erstmalig in der Geschichte des VZR rund 7,6 Mio. Personen im VZR gespeichert waren, hat sich die Zahl im Laufe des Jahres 2005 noch einmal erhöht. Der Bestand im VZR eingetragener Personen nahm aufgrund des positiven Saldos aus Personenzugang und -abgang zu (Tabelle 4). Am 01.01.2006 sind rund 8,2 Mio. Personen registriert und damit 7,6 Prozent mehr als am Jahresanfang.

Tabelle 4: Personenbestand im Verkehrszentralregister am 01.01.2006

Personen im Verkehrszentralregister	Personen		
	Anzahl (in 1 000)	in %	Veränderung in % gegenüber Vorjahr
Anfangsbestand an Personen (01.01.2005)	7 578	100,0	+ 7,0
+ Personenzugang	2 984	39,4	+ 5,0
- Personenabgang (Tilgung)	2 406	31,7	+ 2,7
Endbestand an Personen (31.12.2005)	8 156	107,6	+ 7,6

13,3 Mio. Auskünfte

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

Im Jahr 2005 erteilte es rund **12,6 Mio. Auskünfte** an Verwaltungsbehörden und Gerichte für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten oder für die Erteilung einer Fahrerlaubnis (Tabelle 5). Im Vergleich zum Vorjahr hat diese Zahl um 5,9 Prozent zugenommen.

Von Amts wegen wurden die Verwaltungsbehörden etwa **315 000** mal auf Basis der Bestimmungen des Punktsystems über Personen, die einen bestimmten Punktestand überschritten haben, unterrichtet. Dies bedeutet eine kräftige Zunahme um 24,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

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

Die Zahl der Privatauskünfte ist im Jahr 2005 auf rund **255 000** gestiegen. Gegenüber dem Vorjahr ist dies ein Zuwachs von 10,4 Prozent.

Tabelle 5: Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister 2005

Auskünfte	2004 (in 1 000)	2005 (in 1 000)	Veränderung in % gegenüber Vorjahr
Auskünfte für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten oder die Erteilung einer Fahrerlaubnis	11 912	12 616	+ 5,9
Auskünfte von Amts wegen für die Ergreifung von Maßnahmen nach § 4 Abs. 6 StVG (Punktsystem)	253	315	+ 24,5
Auskünfte von Amts wegen nach § 2a und § 2c StVG (Fahrerlaubnis auf Probe)	156	157	+ 0,6
Auskünfte an Privatpersonen über sie betreffende Eintragungen	231	255	+ 10,4

Deliktgruppen und Punktestände

Männer bilden mit 80,7 Prozent (6,585 Mio.) die Mehrheit der im Verkehrszentralregister eingetragenen Personen (Tabelle 6). Mehr als 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.

Die meisten (74,4 Prozent) der im VZR registrierten Personen haben einen Punktestand von 1 bis 7 Punkten. Bei den Männern sind es 72,0 Prozent (4,743 Mio.) und bei den Frauen 84,5 Prozent (1,324 Mio.). Nur 6,1 Prozent (496 000) aller eingetragenen Personen erreichen mehr als 7 Punkte und sogar nur 1,0 Prozent (78 000) 14 und mehr Punkte. Diese geringen Anteile hängen damit zusammen, dass infolge schwerwiegender Verkehrsverstöße in dieser Gruppe häufig auch die Nichteignung zum Führen von Fahrzeugen im Straßenverkehr erkannt, die Fahrerlaubnis entzogen und der Punktestand auf Null gesetzt wird.

Etwa ein Fünftel (1,523 Mio.) der eingetragenen Personen hat **keine Punkte**: bei den Männern sind es 20,1 Prozent und bei den Frauen 12,4 Prozent. 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 hatten und dennoch verkehrsauffällig wurden.

Tabelle 6: Im Verkehrszentralregister eingetragene Personen am 01.01.2006

Bestand, Deliktart und Punktegruppe	Insgesamt		Männer		Frauen	
	in 1 000	in % ¹⁾	in 1 000	in % ¹⁾	in 1 000	in % ¹⁾
Personenbestand im Verkehrszentralregister						
Personenbestand	8 156	100,0	6 585	80,7	1 566	19,2
Deliktart je Personengruppe im Bestand						
Fahren unter Alkoholeinfluss	1 098	13,4	994	15,1	104	6,6
Geschwindigkeit	4 747	58,2	3 845	58,4	900	57,5
Vorfahrtsverletzung	1 076	13,2	791	12,0	284	18,1
Punktestände je Personengruppe im Bestand²⁾						
ohne Punkte	1 523	18,7	1 325	20,1	195	12,4
1 - 7 Punkte	6 069	74,4	4 743	72,0	1 324	84,5
8 - 13 Punkte	418	5,1	376	5,7	41	2,6
14 und mehr Punkte	78	1,0	74	1,1	2	0,2

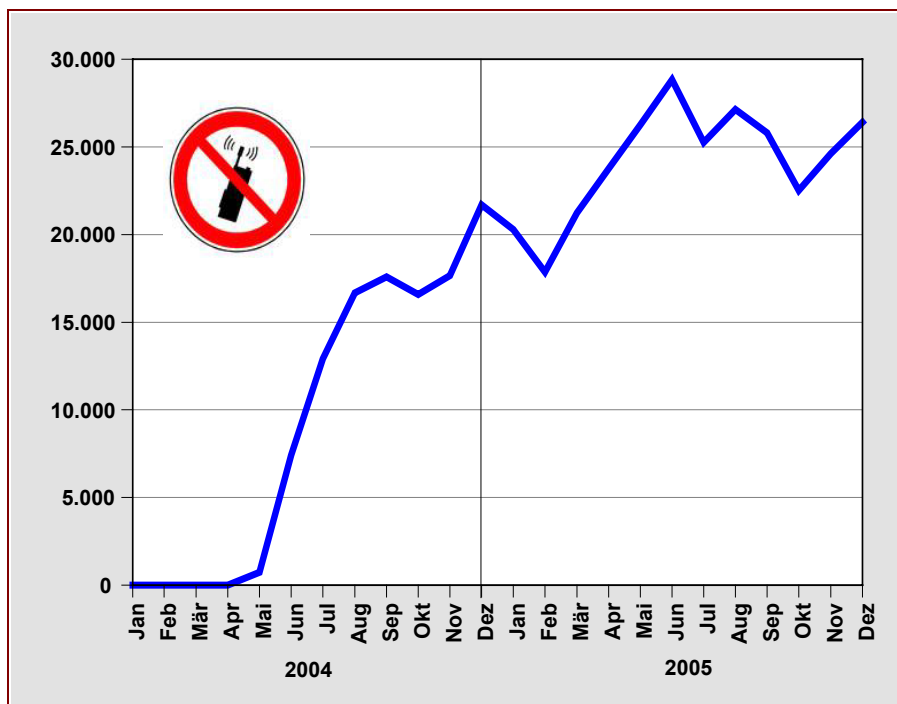
1) Prozentanteile gemäß Stichprobe zum VZR-Bestand vom 01.01.2003

2) ohne Personen, deren Punktestand nicht mittels DV-Programm berechnet werden konnte (insgesamt 0,8 Prozent)

Verbotene Telefonate - Verstöße gegen das Handy-Verbot verdoppelt

Seit dem 01.04.2004 wird das Telefonieren mit Handy oder Autotelefon ohne Freisprechanlage während der Fahrt mit 40 € und einem Punkt im VZR geahndet. Rund 111 300 Verstöße gegen das Handy-Verbot wurden im Jahr 2004 dem VZR gemeldet. Wie der Grafik 7 zu entnehmen ist, stieg die Anzahl der Handy-Delikte im Jahr 2005 noch einmal deutlich an. Im Jahr 2005 wurden in rund 289 800 Fällen Autofahrer und -fahrerinnen beim Telefonieren am Steuer erwischt – mehr als eine Verdoppelung. Die Zahl aufgedeckter Verstöße scheint sich inzwischen bei gut 25 000 pro Monat einzupendeln.

Grafik 7: Verstöße gegen das Handy-Verbot



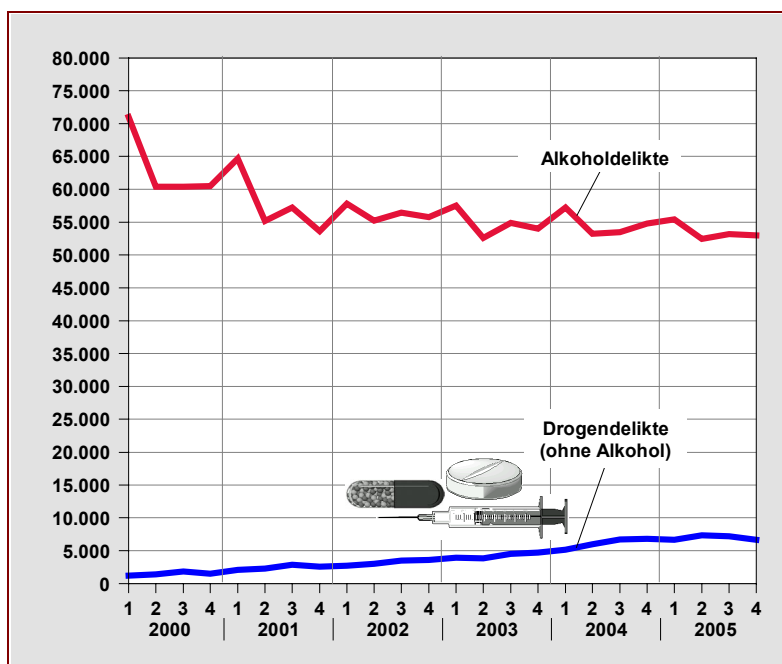
Während der Anteil an den Verstößen gegen das Handy-Verbot (rund 42 000) bei den Personen im Alter von 18 bis unter 26 Jahren 14,5 Prozent beträgt, macht der Anteil dieser Personengruppe an der mindestens 18 Jahre alten Wohnbevölkerung 11,4 Prozent aus. Das bedeutet, dass - entgegen der Erwartung - junge Fahrer nur leicht überproportional an Handy-Verstößen beteiligt sind. Dagegen geht der mit 65,7 Prozent überwiegende Anteil der Verstöße gegen das Handy-Verbot (190 000) zu Lasten der 26-45jährigen Verkehrsteilnehmer, die lediglich einen Anteil von 36,1 Prozent an der volljährigen Wohnbevölkerung einnehmen. Weiterhin waren es in 2005 immerhin noch 2 800 Verkehrsteilnehmer, die mindestens 65 Jahre alt waren und sich nicht an das Handy-Verbot hielten.

Alkohodelikte rückläufig, andere Drogendelikte auf dem Vormarsch

Die Einnahme von Drogen, insbesondere Alkohol, Medikamente und andere Drogen, schränkt die Fahrtüchtigkeit ein und wird mit strengen Maßnahmen wie Entziehung der Fahrerlaubnis und Fahrverbot geahndet. Dennoch gibt es jedes Jahr eine große Anzahl von Verkehrsteilnehmern, die sich der Gefährdung nicht bewusst sind oder diese sogar bewusst in Kauf nehmen.

Die Zahl der Drogendelikte einschließlich Alkohol war bis 2003 konstant rückläufig (Tabelle 7). Nach einem Anstieg im Jahr 2004 wurden im Jahre 2005 erneut weniger Delikte (241 900) im VZR eingetragen. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies eine Abnahme um 0,6 Prozent. Ein Blick in die Tabelle 7 zeigt aber auch, dass diesem Gesamtrückgang der Drogendelikte zwei unterschiedliche

Grafik 8: Drogendelikte 2000 bis 2005



Entwicklungen der Alkoholverstöße und der anderen Drogendelikte zugrunde liegen (siehe auch Grafik 8). Während die Alkohodelikte wie in den Vorjahren auch im Jahr 2005 rückläufig sind (- 2,1 %), stieg die Anzahl der anderen Drogendelikte im Vergleich zum Jahr 2004 um 13,0 Prozent wiederholt deutlich an. Somit machen die Delikte im Zusammenhang mit der Einnahme von Drogen wie Cannabis, Heroin, Amphetaminen etc. oder Medikamenten im Jahr 2005 bereits rund 11,5 Prozent aller Drogendelikte aus (2004: 10,1 %).

Tabelle 7: Drogendelikte 2000 - 2005

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Drogendelikte	258 300	240 500	238 100	236 100	243 400	241 900
Alkohodelikte	252 300	230 800	225 300	219 100	218 700	214 000
Alkohodelikte in %	97,7	96,0	94,6	92,8	89,9	88,5
Drogendelikte (ohne Alkohol)	6 000	9 700	12 800	17 000	24 700	27 900
Drogendelikte (ohne Alkohol) in %	2,3	4,0	5,4	7,2	10,1	11,5

Deliktzahlen auf 100 gerundet

„Enthemmung nach Tilgung“?

Ermuntert eine Löschung (Tilgung) im Verkehrszentralregister die Verkehrsteilnehmer zu neuen Sünden?

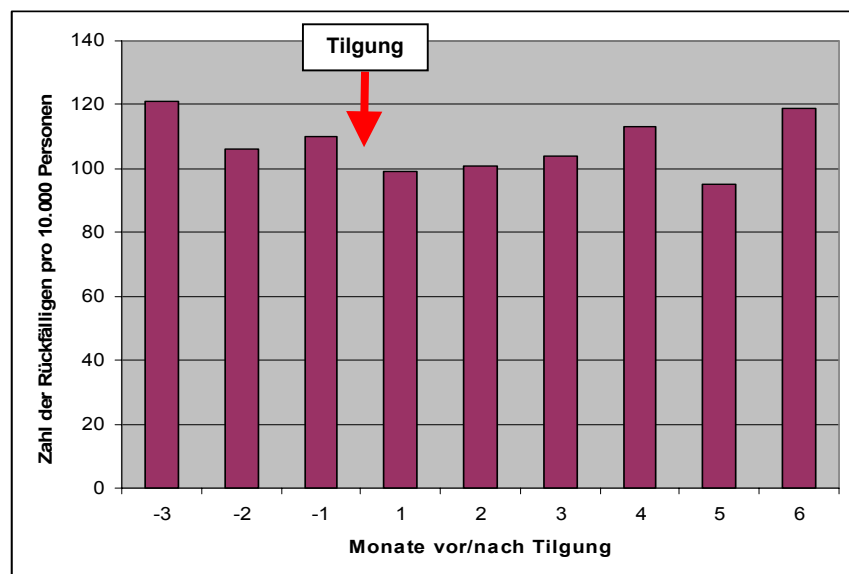
Dem Verkehrszentralregister (VZR) wird gelegentlich vorgehalten, es würde seine mäßigende Wirkung auf den eingetragenen Verkehrsteilnehmer bei Tilgung seiner Personenangaben wegen Ablaufs der gesetzlichen Tilgungsfrist schlagartig verlieren: „Kaum hat der Verkehrsteilnehmer nach Tilgung seiner Sünden wieder eine weiße Weste, so legt er unbekümmert erneut los, ähnlich wie mancher Fahrer nur wenige hundert Meter nach einer Radarmessstelle fröhlich wieder aufs Gaspedal drückt.“ Die Befürchtung also ist, es könne mit Ablauf der Tilgungsfrist, womöglich noch im selben Monat, zu einem deutlichen Anstieg der Verkehrsverstöße kommen: „Enthemmung nach Tilgung“.

Zu dieser Frage, die die Verkehrssicherheit berührt, liegen erstmalig aussagekräftige statistische Daten vor.

Von über 50 000 Personen in dieser Stichprobe, die erstmalig mit einer Ordnungswidrigkeit auffällig und im VZR eingetragen wurden, liegen für diese Untersuchung lückenlose Daten über eine Beobachtungszeit von zweieinhalb Jahren vor, das heißt, über die zweijährige Tilgungsfrist ein halbes Jahr hinausgehend.

Was geschieht nun in den Monaten unmittelbar nach der Tilgung der Person aus dem Register? Die Grafik 9 gibt uns Aufschluss. Dargestellt ist der Anteil der im betreffenden Monat erstmals rückfälligen Personen, bezogen auf jeweils 10 000 mit einer Ordnungswidrigkeit erstaußällige Verkehrsteilnehmer, die bis dahin noch kein Rückfall zu verzeichnen hatten. Im Durchschnitt, so zeigt die Abbildung, werden von jeweils 10 000 betrachteten Verkehrsteilnehmern pro Monat etwa 100 bis 120 rückfällig. Daran ändert sich in den sechs Monaten nach dem Tilgungstermin im Vergleich zu den drei Monaten vor dem

Grafik 9: Zahl der erstmals Rückfälligen pro 10 000 mit Ordnungswidrigkeit erstaußällige Verkehrsteilnehmer



Tilgungstermin so gut wie gar nichts (die leichten Schwankungen von plus/minus 10 sind statistische Zufallsfluktuationen aufgrund geringer Stichprobengröße).

Die Hypothese von einer „Enthemmung nach Tilgung“ lässt sich aus den Daten also in keiner Weise bestätigen: Der Verkehrsteilnehmer nutzt die „erteilte Absolution“ nicht dazu aus, sich nunmehr in erhöhtem Maße über die Verkehrsregeln hinwegzusetzen. Dies gilt für die große Mehrheit der Verkehrsteilnehmer, eben für jene, die mit einer Ordnungswidrigkeit erstaußällig wurden und daher nur wenige Punkte besitzen. Bei Personengruppen, die aufgrund hoher Punktzahlen einschneidende Maßnahmen zu befürchten haben, kann es durchaus anders aussehen. Dies allerdings lässt sich mit den vorhandenen Daten nicht untersuchen.

Zentrales Fahrerlaubnisregister (ZFER)

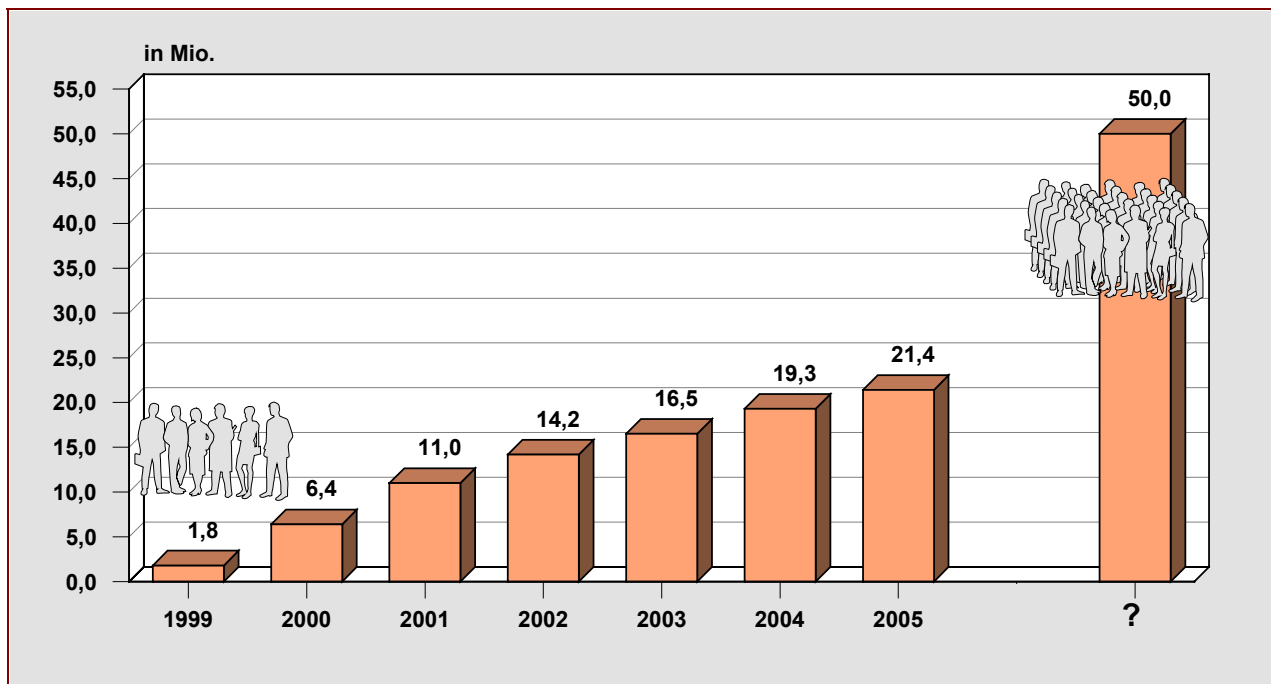
Das Zentrale Fahrerlaubnisregister speichert und verwertet seit dem 01.01.1999

- 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, Bundespolizei 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 Prüfungenieure für den Kraftfahrzeugverkehr

21,4 Mio. Personen mit Kartenführerschein

Ende 2005 sind rd. 21,4 Mio. Personen mit EU-Fahrerlaubnis im Register gespeichert. Der Bestand erhöhte sich zum Vorjahr um 2,2 Mio. Damit sind etwa 40 % aller geschätzten 50 Mio. Führerscheininhaber im Zentralregister erfasst. Der Umtausch eines alten Führerscheins ist weiterhin freiwillig.

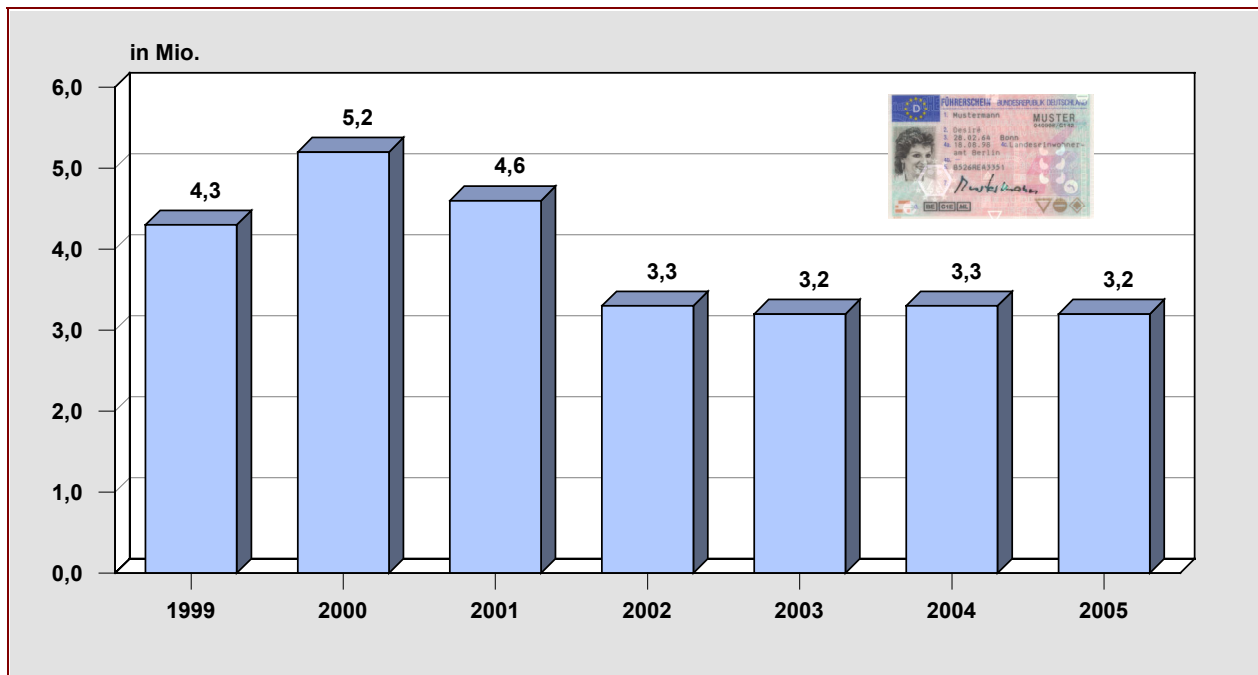
Grafik 10: Im Zentralen Fahrerlaubnisregister gespeicherte Personen



Umtauschbereitschaft stabilisiert sich auf niedrigem Niveau

Die Bereitschaft der Bürger, ihren Führerschein in eine EU-Fahrerlaubnis umzutauschen, hat sich nach den starken Anfangsjahren 1999-2001 seit 2002 auf niedrigerem Niveau stabilisiert. Die Bundesdruckerei in Berlin produzierte im Jahr 2005 rund 3,2 Mio. Führerscheine. Der Höchststand wurde im Jahr 2000 mit 5,2 Mio. erreicht.

Grafik 11: Anzahl produzierter Kartenführerscheine



Auskünfte aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister begehrt

Das KBA erteilt seit 2002 Auskünfte aus dem zentralen Fahrerlaubnisregister. Sie gehen an die 650 örtlichen Fahrerlaubnisbehörden und die Polizei. Die Zahl der Auskünfte nimmt, ähnlich wie die Zahl der Kartenführerscheinbesitzer, kontinuierlich zu. Es ist zu erwarten, dass das Auskunftsvolumen auch in den nächsten Jahren erheblich anwachsen wird, wenn die Polizeibehörden zunehmend die Möglichkeit der Online-Auskunft im Rahmen des Zentralen Verkehrsinformationssystems ZEVIS erhalten.

Die Auskünfte werden automatisiert erteilt, in ca. 11 % der Fälle durch direkten Abruf im Online-Verfahren.

Tabelle 8: Auskünfte aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister

Auskünfte	2004	2005	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
Auskünfte insgesamt	1 607 000	2 482 000	+ 54
darunter an			
Fahrerlaubnisbehörden	832 000	1 630 000	+ 96
Polizei	775 000	852 000	+ 10

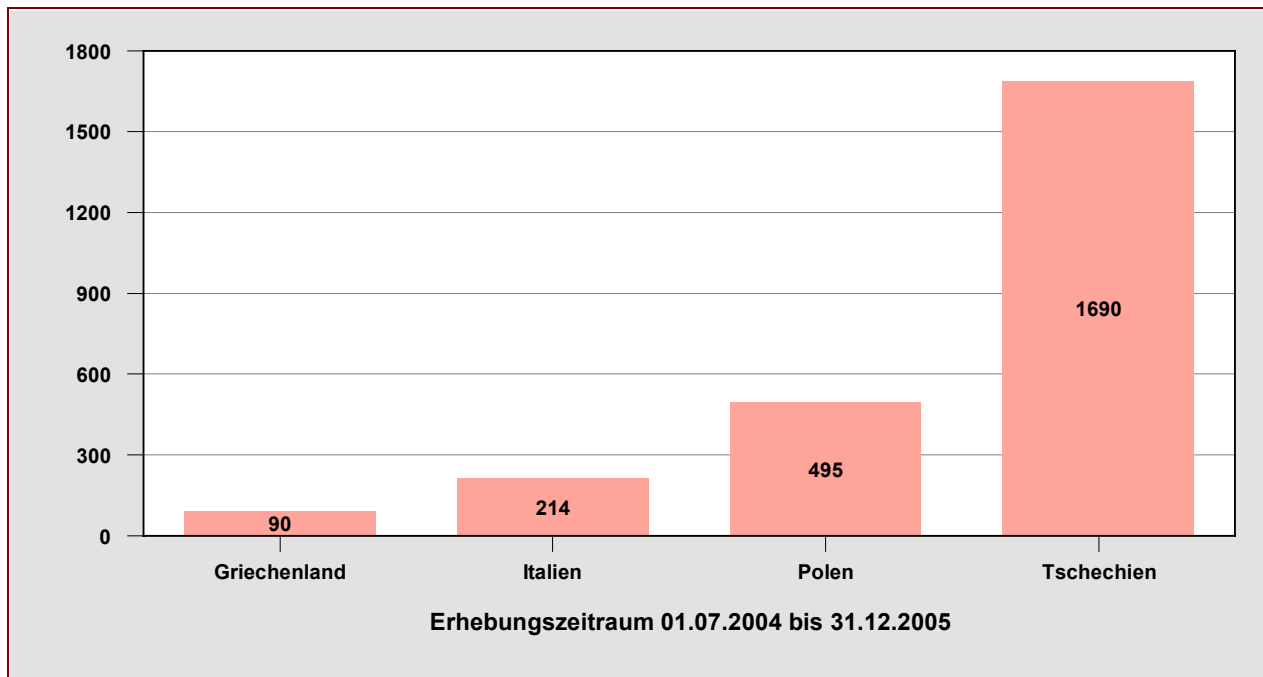
Führerscheintourismus in der EU

Ein in einem EU-Mitgliedstaat erworbener Führerschein ist in allen EU-Staaten grundsätzlich anzuerkennen. Um dem Missbrauch des Erwerbs von Fahrerlaubnissen in verschiedenen EU-Mitgliedstaaten vorzubeugen, gilt für die Erteilung das Wohnsitzprinzip. Damit darf das Dokument nur in dem Land beantragt und ausgehändigt werden, in dem der Führerscheinbewerber seinen ordentlichen Wohnsitz hat, an dem er sich mindestens 185 Tage im Jahr aufhält.

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 einem Urteil des Europäischen Gerichtshofs nicht mehr möglich. Der im EU-Ausland erworbene Führerschein ist zunächst einmal in Deutschland anzuerkennen.

In Deutschland aufgedeckte Fälle des Verstoßes gegen das Wohnsitzprinzip meldet das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in schriftlicher Form an die ausländischen Stellen mit der Aufforderung zur Rücknahme der Fahrerlaubnis und damit zum Einziehen des Führerscheins. Überwiegend handelt es sich um Personen, denen in Deutschland die Fahrerlaubnis entzogen und bei denen eine Neuerteilung nach Ablauf einer Sperrfrist nur nach positivem Gutachten eines Arztes oder Verkehrspsychologen möglich ist. Häufig spielen hierbei Alkoholprobleme eine Rolle.

Grafik 12: Länder mit 90 und mehr vom KBA weitergeleiteten Fällen wegen Verstoßes gegen das Wohnsitzprinzip



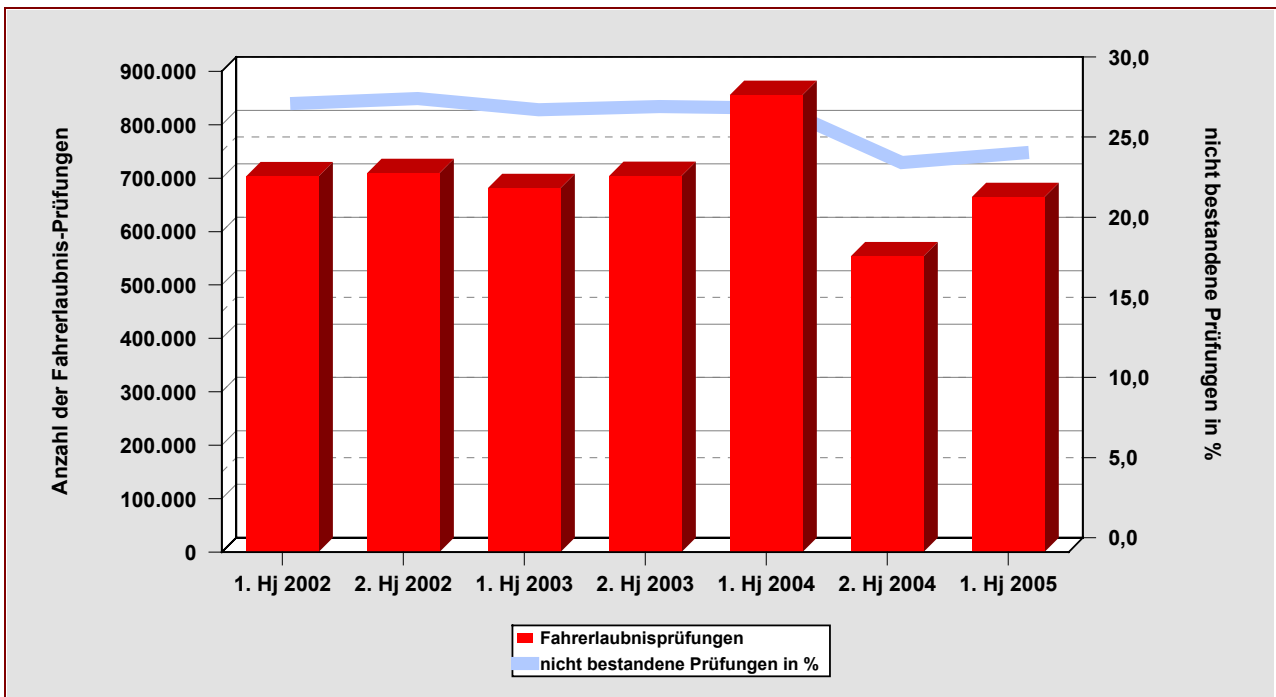
Theorie in neuem Gewand

Zum 01.07.2004 wurde der Fragenkatalog für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung überarbeitet. Viele Fragen sind spezieller geworden und ganz neue Themenblöcke (Unfall, Lesen einer Straßenkarte, Technik) sind – abhängig von der Fahrerlaubnisklasse – neu hinzugekommen. Für Anwärter auf den Pkw-Führerschein hat sich im Gegensatz zu den Bus- und Lkw-Fahrern nicht so viel geändert. Nach wie vor müssen 30 Fragen beantwortet werden, wobei weniger allgemeine Fragen gestellt werden und dafür mehr solche Fragen, die die jeweilige Fahrzeugart betreffen. Grund für die Änderung in der Führerschein-Prüfung war unter anderem auch die Anpassung an den technischen Fortschritt. Technische Erneuerungen wie ABS können nur dann optimal eingesetzt werden, wenn man über deren Funktionsweise Bescheid weiß.

Obwohl gleichzeitig auch die zulässige Fehlerpunktzahl bei Pkw-Führerschein-Prüfungen von neun auf zehn angehoben wurde, führten die angekündigten Änderungen in der Führerschein-Prüfung ab dem 01.07.2004 zu einem sprunghaften Anstieg von theoretischen Erstprüfungen im 1. Halbjahr 2004. Möglichst viele Führerschein-Anwärter wollten aufgrund einer befürchteten Verschärfung der Prüfungsbedingungen noch die theoretische Prüfung nach altem Recht ablegen. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2003 (681 118) waren im 1. Halbjahr 2004 rund 26 Prozent mehr Prüflinge (855 531) zu verzeichnen. Gemessen an der Zahl der **nicht bestandenen Prüfungen** der theoretischen Erstprüfungen wird entgegen der Erwartung in den beiden ersten Halbjahren nach der Änderung die theoretische Führerschein-Prüfung nunmehr häufiger bestanden.

Vor der Änderung lag der Anteil der nicht bestandenen Erstprüfungen bei recht konstanten 27 Prozent, die Zahl der nicht bestandenen Prüfungen sank danach um etwa drei Prozentpunkte auf 24 Prozent.

Grafik 13: Anzahl der Fahrerlaubnis-Prüfungen und der nicht bestandenen Prüfungen (Theoretische Erstprüfungen)



Zentrales Fahrzeugregister (ZFZR)

Auskünfte aus dem ZFZR

Das KBA erteilt Auskünfte über Fahrzeug- und Halterdaten an Polizei, Behörden und Gerichte sowie an Privatpersonen. Im Jahr 2005 waren es 71,2 Mio. Auskünfte (*Vorjahr 69,1 Mio.*). Im Vergleich zum Vorjahr nahmen die Auskünfte um rund 3,0 Prozent zu.

Tabelle 9: Auskünfte aus dem ZFZR im Jahr 2005

	2004	2005	Veränderung in % gegenüber Vorjahr
Auskünfte insgesamt	69 064 924	71 197 801	+ 3,01
darunter			
ZEVIS	31 860 000	30 986 112	- 2,74
private Personen	124 899	130 159	+ 4,21
Auskunftsdienst Polizei/Behörden	37 080 025	40 081 530	+ 8,09

REGINA – Registration and Information Agreement

EU-weiter Datenaustausch sprunghaft gestiegen

Mit der EU-Richtlinie 1999/37/EG über die Harmonisierung der Zulassungsdokumente wurde die gegenseitige Information zwischen den EU-Mitgliedstaaten über wieder zugelassene Fahrzeuge, die vorher in einem anderem Mitgliedstaat zugelassen waren, EU-weit verpflichtend eingeführt. Der Nachrichtenaustausch erfolgt hierbei nach der (Wieder-)Zulassung eines Fahrzeugs. Mit dem Ziel, den Missbrauch der Fahrzeugdokumente zu verhindern oder aufzudecken, unterrichten sich die Teilnehmerstaaten außerdem darüber, wie die Fahrzeugdokumente behandelt wurden. Das KBA ist dafür die zentrale Meldestelle in Deutschland.

Es informiert nach Eingang entsprechender Informationen die deutschen Zulassungsbehörden über die Zulassung ehemals deutscher Fahrzeuge im Ausland und veranlasst diese dadurch, sowohl das örtliche als auch das Zentrale Fahrzeugregister zu aktualisieren.

Das KBA hat bereits vor Inkrafttreten der o. g. EU-Richtlinie auf der Basis bilateraler Vereinbarungen (auch mit nicht EU-Mitgliedstaaten) Mitteilungen aus dem Ausland über die Wiederzulassung aus Deutschland importierter Fahrzeuge erhalten.

Erreichten das KBA im Jahre 2004 immerhin schon 491 595 Mitteilungen aus 46 Ländern stieg die Zahl im Jahre 2005 um 169,9% auf beachtliche 1 192 137 Mitteilungen aus 59 Staaten. Diese Steigerung ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass die o. a. Richtlinie in den EU-Mitgliedsstaaten verstärkt umgesetzt wurde. Dieser Trend wird sich auch im Jahr 2006 fortsetzen.

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

Tabelle 10: Mitteilungen an das KBA über ehemals in Deutschland zugelassene Fahrzeuge

Land	Anzahl 2004	Anzahl 2005
Polen	49 536	612 030
Litauen	257 655	295 023
Lettland	2	62 413
Ungarn	12 277	41 594
Spanien	38 169	40 495
Schweden	6	36 110
Italien	1	35 591
Niederlande	38 694	33 555

Das Kraftfahrt-Bundesamt fungiert darüber hinaus als zentrale Empfangs- und Weitergabestelle für die entsprechenden Mitteilungen deutscher Zulassungsbehörden über die erneute Zulassung von Fahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union zugelassen waren.

2005 wurden 12 891 Nachrichten an die anderen 24 EU-Mitgliedsstaaten übermittelt (*Vorjahr 9 381 Mitteilungen an 17 EU-Mitgliedstaaten*).

Die größten Mitteilungsmengen gingen an die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Länder.

Tabelle 11: Mitteilungen in das Ausland über in Deutschland wieder zugelassene Fahrzeuge

Land	Anzahl 2004	Anzahl 2005
Belgien	3 904	4 265
Luxemburg	2 075	2 375
Niederlande	2 021	2 620
Frankreich	811	1 394

EUCARIS (European Car and Driving Licence Information System)

Bei EUCARIS handelt es sich um ein gemeinsames Online-Informationssystem zwischen den zentralen Register führenden Behörden der EUCARIS-Vertragspartner über Fahrzeug- und Führerscheindaten. Es dient insbesondere der vorbeugenden Bekämpfung der Kraftfahrzeug-Kriminalität (Diebstahl, Unterschlagung etc.), indem vor Zulassung eines aus dem Ausland eingeführten Fahrzeugs durch eine EUCARIS-Abfrage überprüft werden kann, ob Bedenken gegen die Zulassung des Fahrzeuges bestehen. Durch die Möglichkeit des Austausches von Fahrerlaubnisdaten leistet EUCARIS einen Beitrag dazu, dass jeder Bürger, auch bei Zuzug aus dem Ausland, nur im Besitz einer Fahrerlaubnis bzw. eines Führerscheins ist, und unterstützt damit die Bekämpfung des Führerscheintourismus.

Der Online-Datenaustausch findet zz. vom KBA mit den zentralen Registern der folgenden Staaten statt: Großbritannien einschließlich Nordirland, Irland, Island, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Schweden, Estland, Lettland, Litauen und Ungarn.

Die Anzahl der im Jahr 2004 über EUCARIS vom KBA erteilten Auskünfte bzw. der EUCARIS-Anfragen des KBA kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Tabelle 12: EUCARIS-Auskünfte und -Anfragen des KBA

EUCARIS-Auskünfte des KBA (Anfragen aus dem Ausland)	2004	2005	Veränderung zum Vorjahr in %
Zentrale Fahrzeugregister	804 700	878 200	+ 9,1
Verkehrszentralregister	3 300	4 200	+ 27,3

EUCARIS-Anfragen des KBA (Anfragen im Ausland)	2004	2005	Veränderung zum Vorjahr in %
Fahrzeuge	22 300	26 400	+ 18,4
Fahrerlaubnisse	400	450	+ 12,5

Statistiken

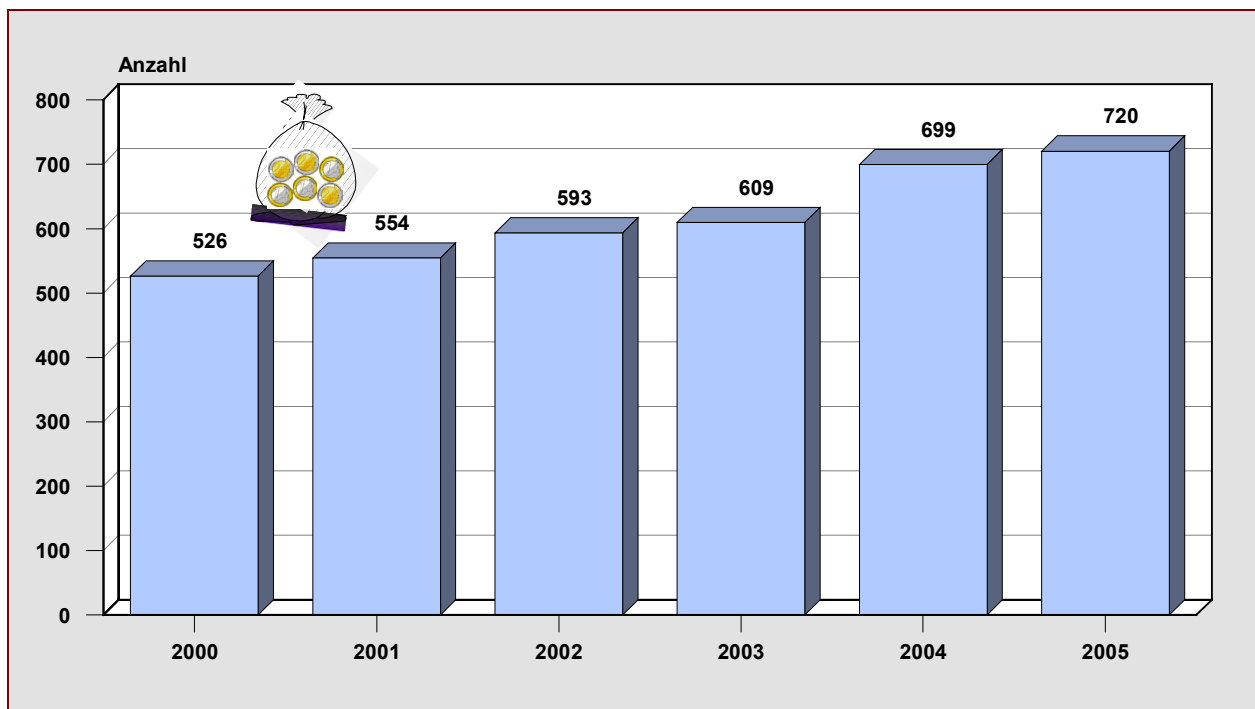
Datenaufbereitung nach Bedarf gefragter denn je

Das Kraftfahrt-Bundesamt bietet der Öffentlichkeit mit seinen Statistiken eine kostenlose Grundversorgung durch die Veröffentlichung verschiedener fachbezogener Reihen und die Bereitstellung statistischer Basisdaten im Internet.

Zusätzlich decken die Statistiker des KBA zunehmend auch die individuellen Wünsche nach speziellen Datenaufbereitungen gegen Erstattung der anfallenden Selbstkosten ab.

Diese „Dienstleistung on demand“ findet inzwischen einen großen Zuspruch. Marktgerechte, schnelle Dienstleistungen, die den öffentlichen Haushalt sogar entlasten, sind zukunftsfähig und gerade unter dem aktuellen Kosten- und Einsparungsdruck eine Möglichkeit, den qualitativen und bedarfsgerechten Anforderungen der Industrie, des Handels, der Institutionen und der Bürgerinnen und Bürger gerecht zu werden. Auf der Basis einer modernen internen Leistungsverrechnung werden den Kunden auftragsbezogene, genau kalkulierte, individuelle Preise angeboten. Jeder Kunde zahlt nur für die Aufwendungen, die er durch seinen Wunsch tatsächlich auslöst.

Grafik 14: Entwicklung der Aufträge gegen Kostenerstattung



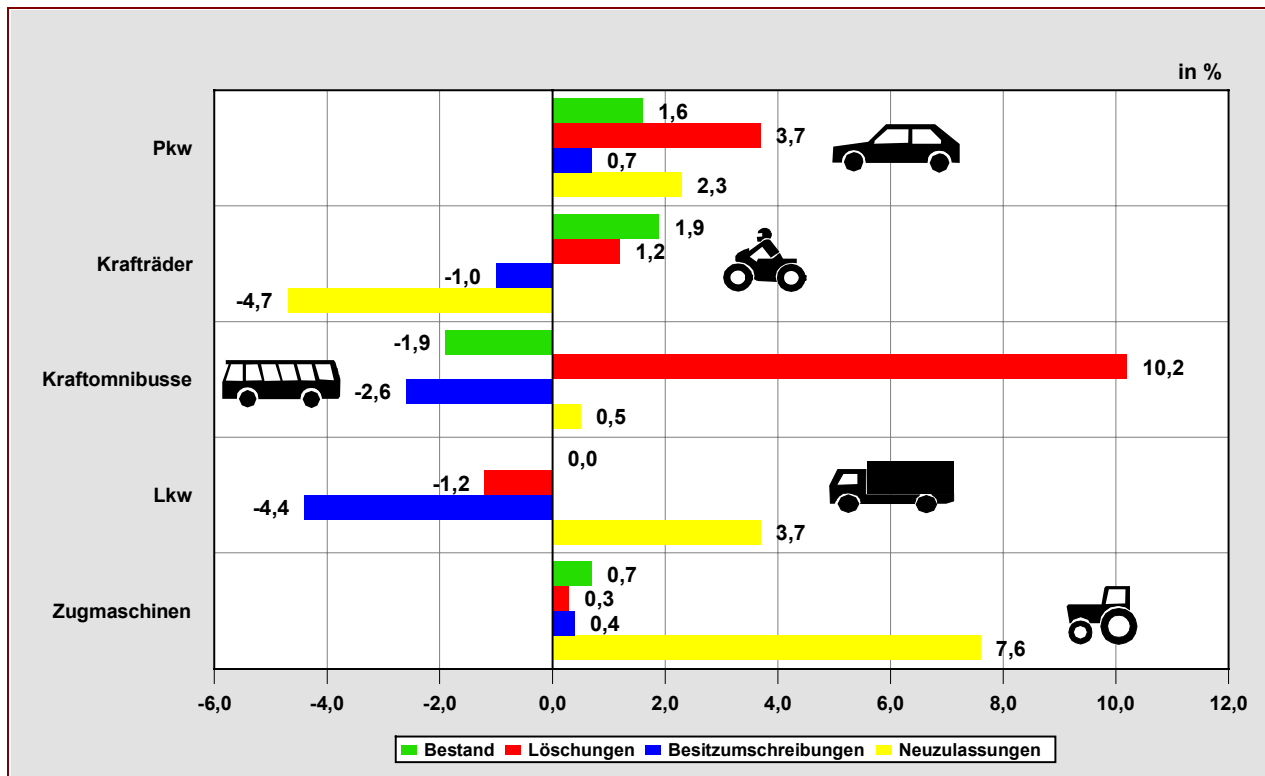
Fahrzeugzulassungen

Fahrzeug-Rekord

Der Fahrzeugbestand in Deutschland erreichte 2005 mit insgesamt 60,5 Mio. Kraftfahrzeugen und Anhängern einen neuen Höchststand. Bei den Nutzfahrzeugen war bereits 2004 nach vier Jahren der erste Aufwärtstrend zu erkennen. Diesem konnte sich 2005 die PKW-Branche mit einer Steigerungsrate von + 2,3 Prozent anschließen. Bei einem Anteil von 54 % ist auch diese Zahl überwiegend auf gewerbliche Neuzulassungen zurückzuführen.

Der Kräder-Markt konnte sich bislang noch nicht erholen. Nach sieben mageren Jahren folgte nun abermals ein Minus (- 4,7 %).

Grafik 15: Veränderungen der Fahrzeugklassen zum Vorjahr



Lieber neu als gebraucht

Mit 6,66 Mio. Besitzumschreibungen wechselte jeder 7. Halter 2005 seinen Pkw. Auch hier war eine günstige Entwicklung zu beobachten (+ 0,7 %). Bei den gebrauchten Pkw ist eine Tendenz zu größeren Fahrzeugen erkennbar. Mit 3,18 Mio. gelöschten Pkw blieb die Zahl im vergangenen Jahr 5 Prozent unter den Neuzulassungen.

Ersatzbedarf erwartet

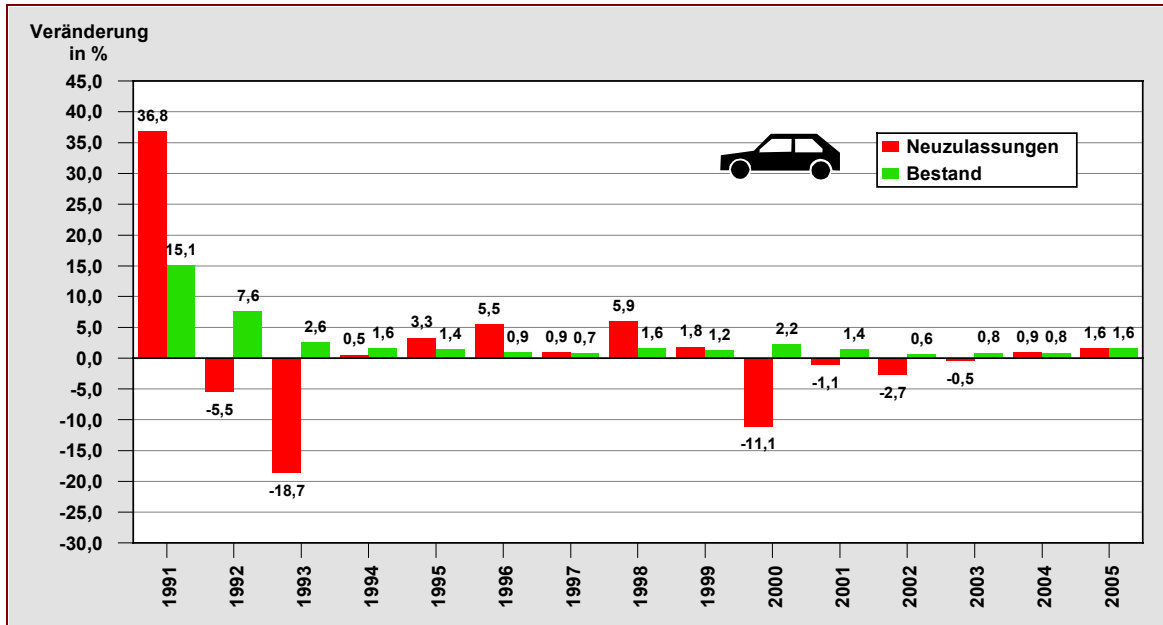
Das Durchschnittsalter der Autos ist mittlerweile auf 8,0 Jahre angestiegen. Die fortschreitende Alterung des Fahrzeugbestandes und weitere Einflussfaktoren deuten auf Ersatzbeschaffungen und damit für 2006 auf eine Fortsetzung der positiven Entwicklung hin.

Pkw-Zulassungen im Rückblick - Kontinuierlicher Anstieg des Bestandes

Die zurückliegenden Jahre der Neuzulassungen kommen einer Berg- und Talfahrt gleich: 1991 wurde in der Folge der Wiederherstellung der deutschen Einheit mit 4,2 Mio. fabrikneuen Pkw ein außerordentliches Ergebnis erzielt. Zwei Jahre später war der Nachholbedarf gedeckt. Die Neuzulassungen fielen um 1 Mio. Pkw zurück. Bis zur Jahrtausendwende kletterten die Zulassungen Jahr für Jahr auf 3,8 Mio. herauf. Mit einem erneuten Rückschlag von 11 Prozent ging es für die folgenden vier Jahre bergab. Ende 2004 sprang der Motor dann wieder an und erreichte 2005 3,3 Mio. Pkw.

Dies wird sich 2006 bei anhaltend positivem Kaufverhalten vermutlich fortsetzen. Auf den Pkw-Bestand hatten diese Schwankungen indes keine gravierenden Auswirkungen. Der im Zentralregister registrierte Fuhrpark zählte 1994 39,8 Mio. Einheiten und vergrößerte sich Jahr für Jahr auf nunmehr 46,1 Mio. Pkw (+ 15,9 %).

Grafik 16: Veränderungen der Pkw-Neuzulassungen 2005 gegenüber 1991

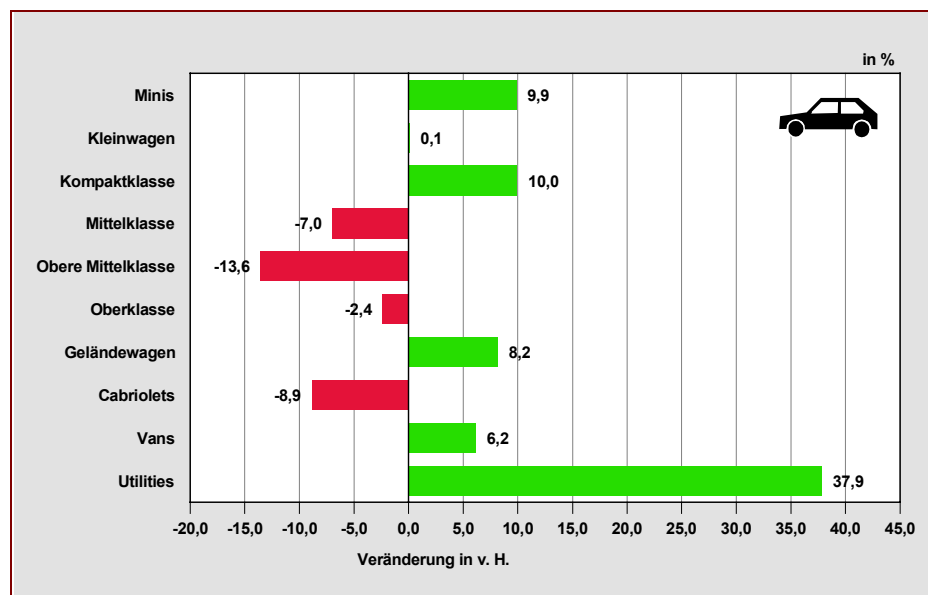


Pkw-Segmente - Klein aber fein

Die Verhältnisse sind klar geregelt: die „Kleinen“ bestellen das Feld. Annähernd 50 Prozent aller fabrikneuen Pkw bewegen sich unterhalb der Mittelklasse; Tendenz steigend. Knapp 25 Prozent aller Neuwagenkäufer entscheiden sich zu Gunsten einer größeren Variante. Etwa der gleiche Anteil bevorzugt das „Besondere“: offen, geländefähig und multifunktional sind hier die bevorzugten Attribute.

Die höchsten Zuwachsraten waren 2005 mit einer Steigerung von 10,0 % in der Kompaktklasse und mit 9,9 % bei den Minis zu beobachten. Bergauf ging es 2005 mit 8,2 % jedoch auch für geländefähige Pkw. Mit einem Plus von 6,2 % lagen die Vans ebenfalls in der Gunst der Neuwagenkäufer. Beim enormen Anstieg der Utilities trägt der Schein. Im Rahmen der Harmonisierung werden Wohnmobile und Fahrzeuge mit ähnlicher Zweckbestimmung neuerdings den Pkw zugeordnet. Ab 2006 wird für Wohnmobile ein eigenes Segment ausgewiesen.

Grafik 17: Veränderungen der Zulassungen in den Pkw-Segmenten

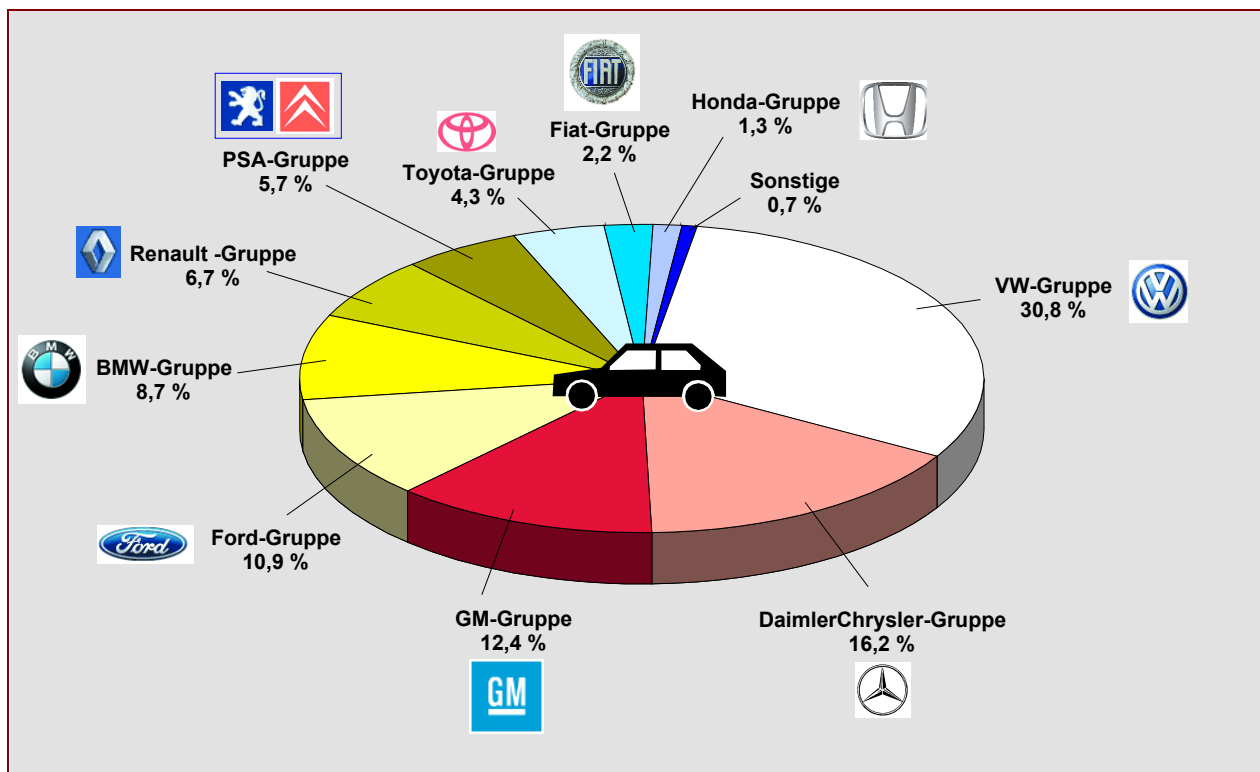


Pkw nach Marken und Konzernen - 10 Konzerne dominieren den Automobilmarkt

Die Verflechtungen der Hersteller und Konzerne stellen für den Laien ein undurchschaubares Wirrwarr da, gelegentliche Veränderungen kommen erschwerend hinzu. Beteiligungen und Kooperationen untereinander sollen außerdem die Position stärken. Der weltweite Automobilmarkt liegt in der Hand von insgesamt 10 Konzernen, Tendenz abnehmend. Die Hälfte dieser Konzerne beherrschen fast 80 Prozent des deutschen Automobilmarktes. Den größten Brocken von 31 Prozent bildet die VW-Gruppe.

Bei den deutschen Marken verbuchten Audi (+ 5,6 %) und BMW (+ 5,0 %) im Jahr 2005 die größten Zuwächse. Mit 18,6 Prozent vereint VW unangefochten die meisten Zulassungen auf sich. Opel hat sich auf Position 2 verbessert und Audi rückte auf Platz 5 vor. Bei den Importeuren beschleunigten die Koreaner am stärksten, allen voraus Kia mit einem Plus von 46,1 Prozent. Auch Ssangyong hat sich mit über 1 400 neuen Pkw in Deutschland etabliert.

Grafik 18: Neuzulassungen der Automobilkonzerne im Jahr 2005



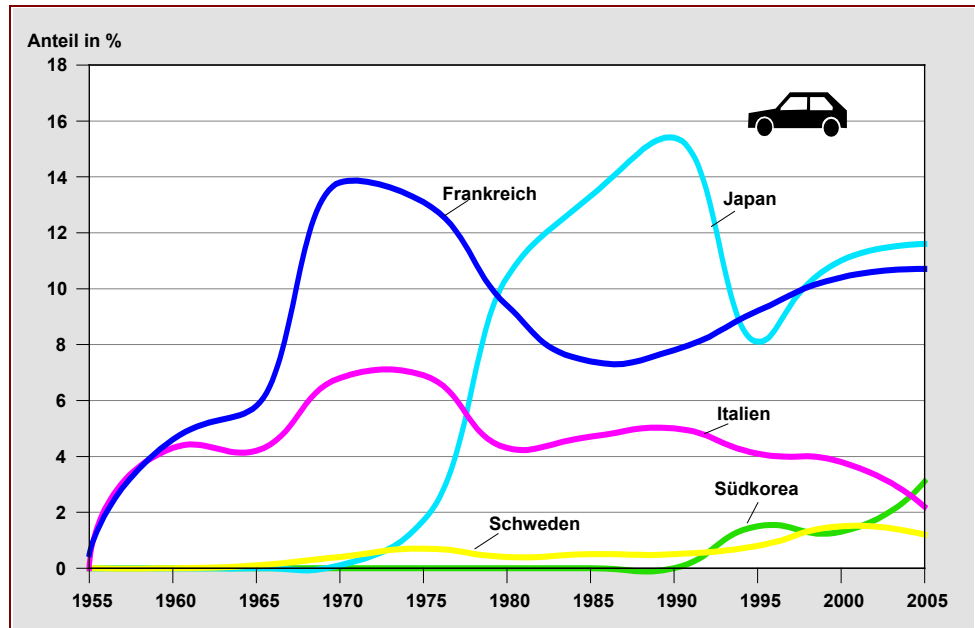
Auto-Importe - Multikulti auf deutschen Straßen

Der Anteil der Autoimporte in Deutschland liegt heute bei 35,4 Prozent. Dieses Größenverhältnis hat bereits seit Mitte der achtziger Jahre gegenüber den deutschen Marken Bestand. Vor 50 Jahren hieß es noch bei 99 Prozent aller Neuzulassungen „Made in Germany“.

Mit den italienischen Gastarbeitern kamen 1957 erstmals ausländische Fahrzeuge in größerer Stückzahl auf den Markt. Die Franzosen sorgten außerdem schon damals auf deutschen Straßen für internationales Flair. In den Sechzigern folgte Qualitätsware aus Schweden; die Japaner sorgten in den Siebziger Jahren für Veränderungen im Straßenbild.

1980 kam schon jede 10. Neuzulassung aus dem Land der aufgehenden Sonne. Weitere zehn Jahre später erreichten sie mit einem Anteil von 15 Prozent ihren höchsten Stand in Deutschland. Es folgte die Konkurrenz aus Südkorea. Hyundai, Kia und Ssangyong sind heute Marken mit zwei- bis dreistelligen Zuwachsraten. Weitere Mitbewerber sind zu erwarten. China bereitet sich womöglich derweil schon für den deutschen Markt vor.

Grafik 19: Ausländische Pkw in Deutschland



Ostfahrzeuge nach Herstellern - Der Trabbi - ein Stück deutscher Geschichte verschwindet

Der Pkw-Bestand von Herstellern des ehemaligen Ostblocks umfasst in Deutschland noch etwa 90 000 Einheiten. Die meisten Fahrzeuge haben bereits ein hohes Alter. Der Bestand dieser Fahrzeuge hat seit 2001 um fast 60 % abgenommen. Neufahrzeuge dieser Hersteller spielen in Deutschland fast keine Rolle mehr. Dacia bildet, gestützt durch Renault und mit eigener Herstellernummer, eine Ausnahme.

Zum Zeitpunkt der Wende gab es in Deutschland rund 1 Mio. Pkw aus der legendären Sachsenring-Fabrik (Trabant). Zehn Jahre später waren es nur noch 160 000. Seit 2001 reduzierte sich der Bestand noch mal um mehr als die Hälfte. Heute verrichten noch 67 000 tapfere Trabbis in Deutschland ihren Dienst.

Tabelle 13: Osteuropäische Hersteller in Deutschland

Osteuropäische Hersteller in Deutschland einschließlich der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge			
Hersteller	Bestand 2001	Bestand 2005	Veränderung in %
SACHSENRING (TRABANT)	160 117	66 984	- 58,2
AWE (WARTBURG)	52 181	17 225	- 67,0
BARKAS	3 573	1 524	- 57,3
FSO/FSM(PL)	2 589	1 129	- 56,4
ZASTAVA (YU)	3 300	941	- 71,5
DACIA (RO)	858	530	- 38,2
GAS (RUS/WOLGA)	389	484	+ 24,4
AZLK (RUS/MOSKWITSCH)	735	453	- 38,4
UAZ (SU)	444	316	- 28,8
TATRA (CZ)	150	169	+ 12,7
SAS (RUS/SAPOROSHEZ)	120	97	.
INTREPRINDEREA (R)	90	43	.
Zusammen	224 546	89 895	- 60,0

Oldtimer - oldies but goldies

Gleich zwei Jubilare sind in der Automobilbranche zu vermelden. **Alter vor Schönheit:**

Vor 60 Jahren ging der **VW-Käfer** in Serie. Der neue Volkswagen - ein Wagen für das Volk – war geboren. Die Produktion dieses Erfolgstyps schien unaufhaltsam, der Käfer lief und lief und lief... Doch nach über 21 Mio. produzierten Käfern ging 1978 das letzte Exemplar in Deutschland vom Band. Es folgte ein damals noch gewöhnungsbedürftiges Nachfolgermodell, ein kantiger „Golf“. Unterdessen wurde der Käfer in kleiner Stückzahl in Mexiko weiter produziert. Auch der in Deutschland später neu aufgelegte „New Beetle“ konnte nie in die Fußstapfen seines großen Bruders treten. Heute sind noch 72 241 Ur-Käfer auf deutschen Straßen im Einsatz.



Der Brezel-Käfer

Und nun zur „Schönheit“:



Der Goggo 1955

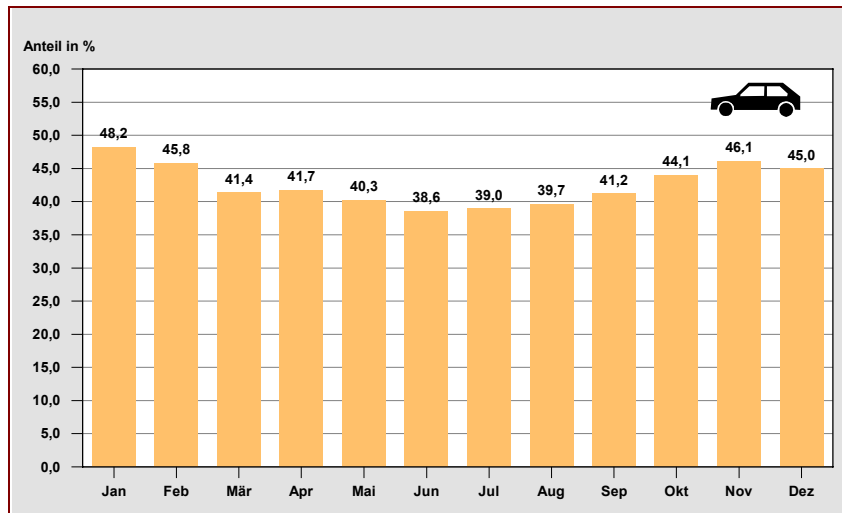
Klein und knuffig kommt er daher, der Ferrari der kleinen Leute. 1955 lief das Goggomobil erstmals vom Band. Zwei Erwachsene und zwei Kinder fanden in dem kugeligen Kleinstmobil aus Bayern Platz. Bis 1969 wurden rund 280 000 Goggo's von der Automobilfirma Hans Glas gebaut. Ende der Sechziger Jahre wurde sie von den Bayrischen Motorenwerken übernommen. Das Grundmodell brachte 390 kg auf die Waage, hatte eine Länge von 2,90 Meter, 13,6 PS unter der Haube und erreichte 74 Stundenkilometer bei hoher Motorfrequenz. Die leistungsstärkere Variante „TS“ brachte es auf 100 km/h und kam so auch zu dem sportlichen Beinamen. Die heute noch 1 795 gemeldeten Liebhaberstücke stehen bei Oldtimerfreunden hoch im Kurs und werden gerne bei herrlichem Sonnenschein ausgeführt.

Diesel - Hängepartie

Der stetige Anstieg des Dieselanteils bei den Pkw-Neuzulassungen der letzten 12 Jahre wurde 2005 vorübergehend zur Hängepartie.

Vom bisherigen Höchstwert von 48,2 Prozent zum Jahresbeginn fiel der Anteil der Selbstzünder, zu Zeiten der Filter- und Feinstaubdiskussion, auf 38,6 Prozent in der Jahresmitte zurück. Bis zum Jahresende hat sich die Lage dann wieder weitgehend erholt (45,0 %). Die Langzeitbetrachtung verdeutlicht ein klares Bekenntnis zum Diesel. 1995 war eins von sieben Neufahrzeugen mit einem Dieselaggregat ausgerüstet, heute ist annähernd jedes zweite neue Auto damit ausgestattet. In Österreich, Belgien, Frankreich und Spanien werden die Motoren überwiegend mit Diesel angetrieben.

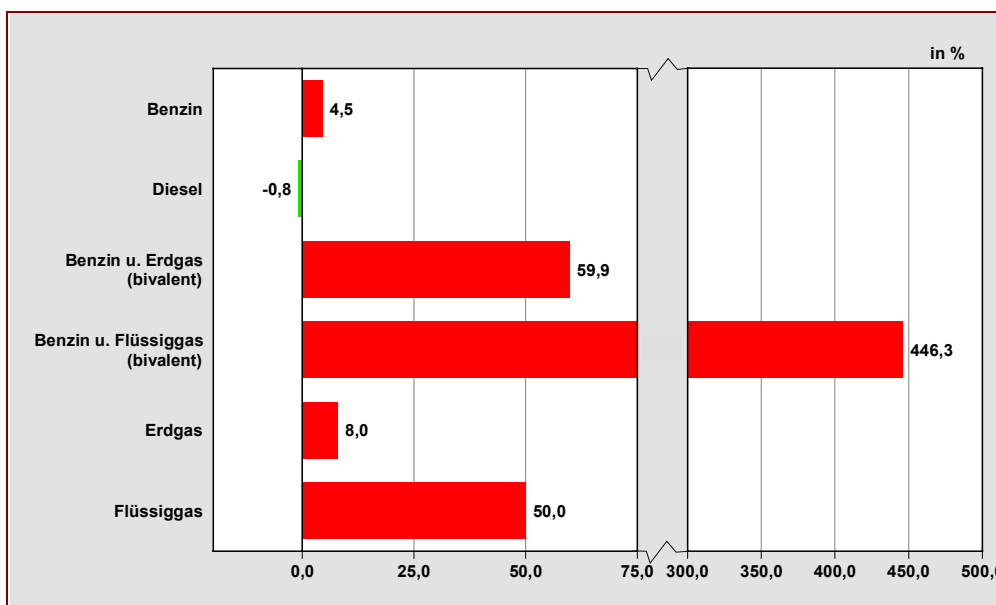
Grafik 20: Dieselanteil bei Pkw-Neuzulassungen 2005



Alternative Kraftstoffarten - Gas im Kommen

Steigende Kraftstoffpreise brachten im vergangenen Jahr alternative Energiequellen auf den Plan. Der Neuzulassungsanteil der mit Flüssiggas betriebenen Pkw nahm binnen Jahresfrist erheblich zu (s. Grafik 20). Erdgasbetriebene Fahrzeuge verzeichneten einen Zuwachs von 24,8 Prozent (bevorzugt werden bivalente Systeme). Die gasbetriebenen Pkw führen bei einem Anteil von lediglich 0,3 Prozent der Neuzulassungen jedoch immer noch ein Schattendasein.

Grafik 21: Veränderungen der Kraftstoffarten bei den Pkw-Neuzulassungen 2005 gegenüber 2004



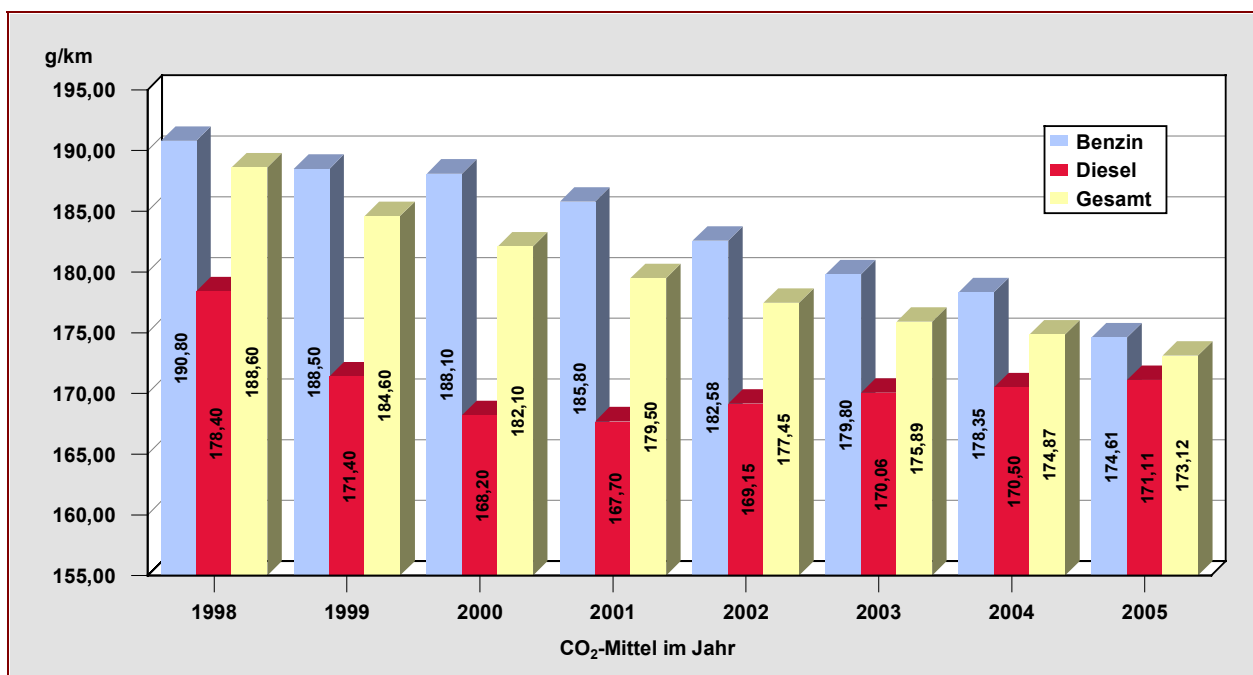
Ergänzend sei auch der Hybrid-Antrieb erwähnt. 2005 waren 3 600 neue Pkw damit ausgerüstet. Die Brennstoffzelle, als weitere alternative Energiequelle, befindet sich im Entwicklungsstadium, im Straßenverkehr wird sie zurzeit noch nicht eingesetzt.

Kraftstoffverbrauch - Benziner immer besser

Die Tendenz zur Minderung des durchschnittlichen, spezifischen CO₂-Wertes setzt sich weiter fort. Ausschlaggebend dafür ist die Verschiebung der Zulassungszahlen zugunsten der kleineren Pkw-Segmente mit Benzin-Antrieb. Deren Emissionswert konnte in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich bis auf 174,9 g/km reduziert werden. Das entspricht einem durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von 7,4 L/100km. Diesel betriebene Pkw verbrauchen dagegen wieder mehr Kraftstoff als noch vor einigen Jahren. In den letzten vier Jahren stiegen die Werte wieder leicht an bis auf 6,5 L/100 km bzw. 171,3 g/km. Die Differenz dieser beiden Emissionswerte ist somit von etwa 20 auf 3,6 g/km geschmolzen.

Bei der Gesamtbetrachtung ist eine stetige Reduzierung der CO₂-Werte bei Neuwagen zu beobachten. Der durchschnittliche Mittelwert lag 2005 bei 173 g/km.

Grafik 22: CO₂-Emissionen bei Pkw-Neuzulassungen 2005



Emissionsklassen

Sauberere Zukunft

Ab 1. Januar 2006 ist bei neuen Pkw nur noch Euro 4 zulässig, die Kfz-Steuerbefreiungen und -vergünstigungen für emissionsarme Fahrzeuge entfallen gleichzeitig. Mit Euro 5 soll es in eine sauberere Zukunft gehen. Die neuen verschärften Grenzwerte des Schadstoffausstoßes bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen wurden dem Europäischen Parlament und Rat Ende 2005 als Vorschlag vorgelegt. Die für 2008 zu erwartenden Änderungen bilden eine Vorstufe für das ab 2010 geltende EU-weite verschärfte Immissionsgesetz.

Bei den heutigen Neuzulassungen ist Euro 4 also maßgebend. 79,3 Prozent der Pkw erfüllten 2005 diese Grenzwerte, der Rest entspricht Euro 3. 54,4 Prozent des gesamten Pkw-Bestandes (01.01.2006) auf Deutschlands Straßen erfüllen die Werte nach Euro 3 bzw. 4.

Der untersten Emissionsklasse „Euro 1 und schlechter“ gehören immer noch 12,7 Mio. Pkw an.

Tabelle 14: Abgasgrenzwerte für Pkw

Abgasgrenzwerte für Pkw					
	EWG Stufe 1 seit 1992	EG Stufe 2 seit 1996	Euro 3 seit 2000	Euro 4 seit 2005	Euro 5 Vorschlag
Benzin					
Kohlenstoffmonoxid (CO)	2 720	2 200	2 300	1 000	1 000
Kohlenwasserstoffe (HC)			200	100	75
Stickoxid (NO _x)			150	80	60
HC + NO _x	970	500			
Diesel					
Kohlenstoffmonoxid (CO)	2 720	1 000	640	500	500
Stickoxid (NO _x)			500	250	200
HC + NO _x		700/900 DI	560	300	250
Partikel	140	80/100 DI	50	25	5

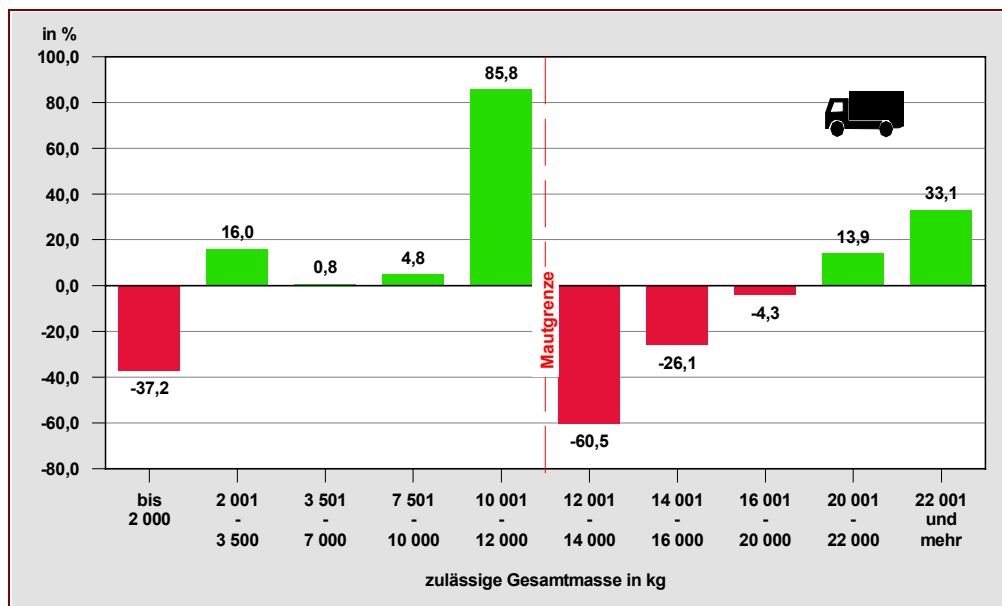
Angaben in mg/km (gemäß EG-Richtlinie 70/220/EWG in den Fassungen: 93/59/EWG, 96/69/EG, 98/69/EG sowie Vorschlag zur Änderung der RiLi 70/220/EG)
DI = Direkteinspritzer

Nutzfahrzeuge - Der Maut entgehen

Der Nutzfahrzeugmarkt gilt hinlänglich als Frühindikator wirtschaftskonjunktureller Entwicklung. Nach der Erholungsphase 2004 wurden 2005 erneut gute Quoten bei diesen Investitionsgütern erzielt. Verantwortlich dafür sind u. a. 223 000 neu zugelassene Lkw (+ 3,7 %). Die „Sprinter-Klasse“ (bis 3,5 Tonnen) macht allein 76,7 Prozent des Marktes aus. Der größte Wachstumsschub von + 26,9 Prozent wurde in dem der Mautpflicht angrenzenden Segment „7,5 - 12 Tonnen“ erzielt. Eine feinere Differenzierung sowie die Betrachtung mehrerer Jahre verdeutlicht dies noch eindrucksvoller.

Grafik 23: Veränderungen der Lkw-Neuzulassungen 2005 gegenüber 2002

Die Entwicklungsquoten der Sattelzugmaschinen (+ 5,8 %) sowie der land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen (+ 9,8 %) waren ebenfalls sehr zufrieden stellend. Bei den Omnibussen wurde das Vorjahresergebnis knapp übertroffen (+ 0,5 %). Die Kfz-Anhänger waren nach den guten Ergebnissen der beiden Vorjahre leicht rückläufig (- 1,8 %).



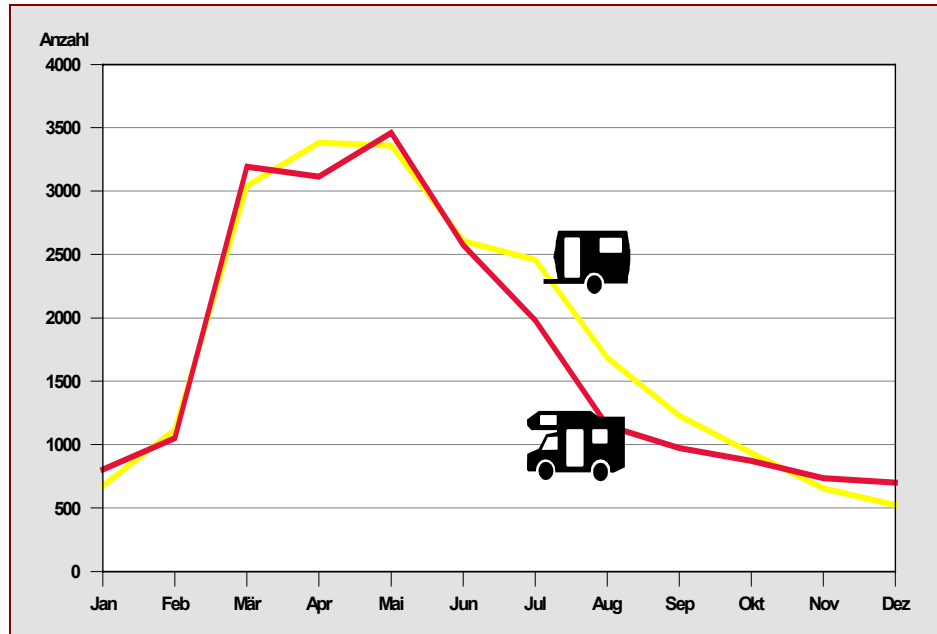
Wohnmobilität auf Rädern

Ähnlich wie die Motorräder stellen die Caravans bei den Zulassungen eine typische „Saisonware“ dar. Von März bis Mai ist Hochkonjunktur. Dabei laufen die motorisierten Wohnmobile den Wohnanhängern schon bald den Rang ab. Während die motorisierte Variante seit 2000 bei den Neuzulassungen einen Zuwachs von 12,3 Prozent aufweist, gingen die Wohnanhänger um 17,3 Prozent zurück.

2005 wurden rund 20 600 Wohnmobile und 21 600 -anhänger neu zugelassen. Der Bestand beläuft sich auf insgesamt 993 000 „Wohneinheiten“. Bei den im Trend liegenden Wohnmobilen (Basis-Fahrzeug) sind Fiat mit 37,7 % und Volkswagen mit 29,0 % die unangefochtenen Marktführer.

Seit der Harmonisierung der Fahrzeug-Dokumente gehört diese Fahrzeuggruppe zur M1-Klasse (Pkw). Auch die steuerliche Relevanz verlagert sich von den Nutzfahrzeugen hin zu den Pkw.

Grafik 24: Neuzulassungen von Caravans und Wohnmobilen 2005

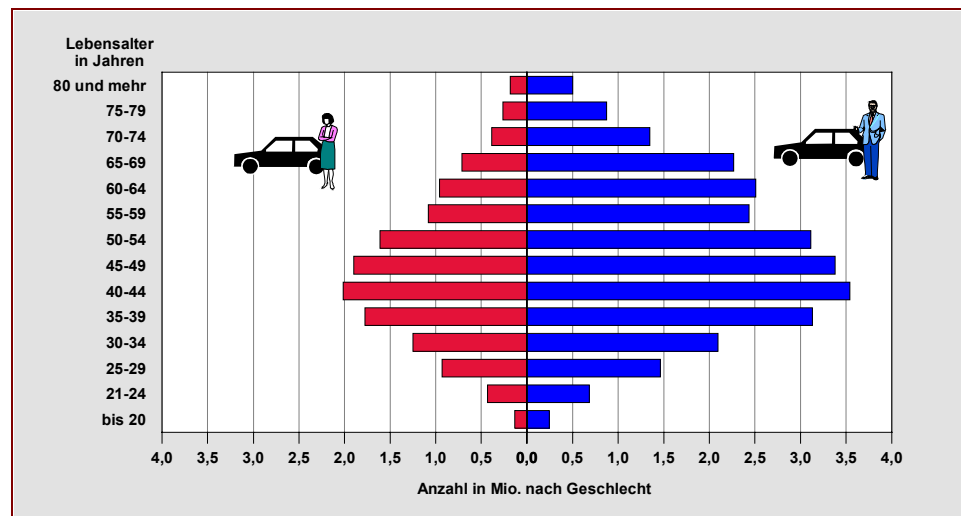


Pkw-Halter - Immer mehr gewerbliche Halter

Gewerblich bedingte Neuzulassungen mit fast 54 Prozent gewinnen weiter an Bedeutung (+ 5,1 %). Zum Jahresanfang und -ende ist deren Anteil erfahrungsgemäß besonders hoch. Lediglich im Sommer lagen die „Privaten“ kurze Zeit über 50 Prozent. Die Zahl der Mietfahrzeuge stieg 2005 um 5,3 Prozent auf rund 296 000 Einheiten an.

Grafik 25: Die Altersstruktur der privaten Fahrzeughalter zum Bestand 01.01.2005

Die Zulassungsanteile der weiblichen Halter (+ 3,2 %) sowie der Senioren - ab 60 Jahre - (+ 0,3 %) nahmen weiter zu, diejenigen der jüngeren Fahrzeughalter - bis 29 Jahre - gingen um 2,2 Prozent zurück. Beim Pkw-Bestand ist die Altersgruppe von 40 - 44 Jahren mit 12,3 Prozent am stärksten vertreten.



Güterkraftverkehrsstatistiken

Europaweite Datenerhebung

Das Kraftfahrt-Bundesamt ist Partner im Europäischen Statistischen System.

In allen EU-Staaten sowie in den EWR-Staaten Norwegen und Liechtenstein müssen regelmäßig statistische Daten über Umfang und Entwicklung des Güterkraftverkehrs mit den national zugelassenen Fahrzeugen erhoben und an das statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften (Eurostat) übermittelt werden. Die Schweiz wird voraussichtlich ab 2007 ebenfalls Daten liefern.

Für Deutschland bearbeitet und übermittelt das Kraftfahrt-Bundesamt diese Daten über den Güterkraftverkehr. Die Datenerhebung zu den deutschen Fahrzeugen (Lkw mit mehr als 3,5 t Nutzlast und Sattelzugmaschinen) erfolgt auf der Grundlage des Verkehrstatistikgesetzes (VerkStatG) als Stichprobenbefragung von Fahrzeughaltern, die aus dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) des Kraftfahrt-Bundesamtes ausgewählt und angeschrieben werden, wobei diese teils gegenüber dem Bundesamt für Güterkraftverkehr, teils gegenüber dem KBA zur Auskunft verpflichtet sind.

Zur Vervollständigung der nationalen Statistik erhält das Kraftfahrt-Bundesamt zudem aggregierte und hochgerechnete Jahresdaten zu deutschen und ausländischen Fahrzeugen aus dem Datenpool bei Eurostat. Umfang und Struktur dieses Datenaustausches wurden durch die EU Kommission festgelegt. Damit wird die durch Wegfall der statistischen Erhebungen an den deutschen EU-Binnengrenzen entstandene Datenlücke weitgehend geschlossen. Ein erster Pilotbericht mit tiefer gegliederten Ergebnissen zum grenzüberschreitenden Verkehr liegt bereits vor. Statistische Veröffentlichungen zum Inlandsverkehr mit deutschen und ausländischen Fahrzeugen und zum Gütertransport folgen im Jahre 2006.

Umfangreiche statistische Informationen stehen unter (www.kba.de) kostenlos zur Verfügung.

Internationaler Güterkraftverkehr in Deutschland

Im Jahr 2004 wurden in, aus, nach und durch Deutschland von europäischen Fahrzeugen insgesamt 407 Mio. Fahrten, darunter 252 Mio. Fahrten mit Ladung durchgeführt. Knapp 3,1 Mrd. Tonnen Güter wurden dabei transportiert und eine Beförderungsleistung von 524 Mrd. Tonnenkilometern erbracht (Tabelle 15).

Tabelle 15: Verkehrsaufkommen mit europäischen Fahrzeugen¹⁾ im Jahr 2004

Hauptverkehrsbeziehung	Anzahl der Fahrten insgesamt ²⁾	Anteil der Fahrten insgesamt ²⁾	Anzahl der Ladungsfahrten	Anteil der Ladungsfahrten	Transportiertes Gütergewicht	Transportiertes Gütergewicht	Beförderungsleistung	Beförderungsleistung
	in 1 000	in %	in 1 000	in %	in 1 000 t	in %	in Mio. tkm	in %
Innerdeutscher Verkehr	370 307	90,9	223 409	88,8	2 640 323	85,7	236 098	45,0
Binnenverkehr	367 076	90,1	222 411	88,4	2 625 490	85,2	232 303	44,3
Kabotage	3 231	0,8	998	0,4	14 833	0,5	3 795	0,7
Grenzüberschreitender Verkehr	26 775	6,6	20 501	8,1	329 924	10,7	190 643	36,4
Wechselverkehr	24 319	6,0	18 707	7,4	297 673	9,7	165 829	31,6
dar. deutsche Fahrzeuge	10 202	2,5	7 847	3,1	122 605	4,0	62 938	12,0
Dreiländerverkehr³⁾	2 456	0,6	1 794	0,7	32 251	1,0	24 814	4,7
Durchfahrten⁴⁾	10 168	2,5	7 715	3,1	109 529	3,6	97 697	18,6
dar. deutsche Fahrzeuge	308	0,1	244	0,1	4 017	0,1	11 705	2,2
Insgesamt¹⁾	407 250	100	251 624	100	3 079 755	100	524 437	100

1) Fahrzeuge aus EU-25 ohne Griechenland und Malta, einschließlich Norwegen. - 2) Belgien, Italien und Lettland nur Lastfahrten. - 3) Grenzüberschreitender Verkehr mit Fahrzeugen, die weder im Be- noch im Entladeland gemeldet sind. - 4) Ermittelt aus Entfernungswerk.

Quelle: Eurostat (Tabellen **D3, D4**) und Kraftfahrt-Bundesamt

Erwartungsgemäß entstand durch den innerdeutschen Verkehr mit 370 Mio. Fahrten, darunter 223 Mio. Fahrten mit Ladung, der weitaus größte Teil des Fahrtaufkommens. Bei etwa neun von zehn Fahrten verkehrten die Fahrzeuge zwischen Orten innerhalb Deutschlands. Der Anteil der ausländischen Fahrzeuge (Kabotage) war dabei gering. 86 Prozent der transportierten Güter (2 640 Mrd. Tonnen) wurden innerhalb Deutschlands befördert, 11 Prozent (330 Mio. Tonnen) im grenzüberschreitenden Verkehr und 4 Prozent (110 Mio. Tonnen) im Durchgangsverkehr. Aufgrund der kürzeren Fahrtstrecken im innerdeutschen Verkehr stellt sich das Bild für die Beförderungsleistung etwas anders dar. 45 Prozent (236 Mrd. tkm) der erbrachten Tonnenkilometer entfielen auf den innerdeutschen Verkehr, 36 Prozent (191 Mrd. tkm) auf den grenzüberschreitenden Verkehr und 19 Prozent (98 Mrd. tkm) auf den Durchgangsverkehr. Der Anteil der deutschen Fahrzeuge an der insgesamt erbrachten Beförderungsleistung belief sich dabei auf knapp 59 Prozent (307 Mrd. tkm).

Bei genauerer Betrachtung der im grenzüberschreitenden Verkehr erbrachten Beförderungsleistung zeigt sich, dass die Beteiligung deutscher Fahrzeuge sehr stark schwankt je nach dem Staat, mit dem Güter ausgetauscht werden (Tabelle 16).

Tabelle 16: Beförderungsleistung im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit europäischen Fahrzeugen¹⁾ im Jahr 2004

Beladeland/Entladeland	Anteil deutscher Fahrzeuge (Wechselverkehr)	Anteil der Fahrzeuge aus Be- bzw. Entladeland (Wechselverkehr)	Anteil der Fahrzeuge aus anderen Staaten (Dreiländerverkehr)	Grenzüberschreitender Verkehr insgesamt
	in %	in %	in %	in Mio. tkm
Schweden (SE)	65,0	23,0	12,0	2 783
Frankreich (FR)	58,7	23,2	18,0	24 602
Ver. Königreich (UK)	48,0	29,5	22,5	6 052
Luxemburg (LU)	47,1	47,1	5,8	1 450
Belgien (BE)	42,4	35,8	21,8	14 344
Italien (IT)	38,3	39,3	22,4	23 780
Österreich (AT)	42,6	51,7	5,7	15 395
Dänemark (DK)	41,9	50,5	7,6	6 395
Norwegen (NO)	35,4	54,6	10,0	747
Ungarn (HU)	10,4	52,9	36,7	4 446
Niederlande (NL)	25,5	71,3	3,2	24 574
Spanien (ES)	23,4	65,1	11,4	22 072
Finnland (FI)	23,4	70,0	6,7	283
Irland (IE)	19,2	71,5	9,3	420
Slowenien (SI)	8,2	89,5	2,3	1 372
Tschechische Republik (CZ)	7,0	91,7	1,3	9 711
Polen (PL)	5,7	93,4	0,9	14 337
Portugal (PT)	5,0	90,9	4,1	3 690
Slowakische Republik (SK)	4,8	84,2	11,1	3 082
Lettland (LV)	/	88,7	9,9	1 156
Litauen (LT)	/	92,3	4,4	1 767
Estland (EE)	-	92,8	7,2	1 157
Zypern (CY)	-	100,0	-	3

¹⁾ Fahrzeuge aus EU-25 ohne Griechenland und Malta, einschließlich Norwegen

Quelle: Eurostat (Tabellen **D3**, **D4**) und Kraftfahrt-Bundesamt

So hatten deutsche Fahrzeuge im Verkehr mit Schweden, Frankreich und dem Vereinigten Königreich eine beachtlich gute Marktposition; auf sie entfielen quasi 50 Prozent und mehr der Beförderungsleistung, während die Fahrzeuge aus diesen Staaten deutlich geringere Marktanteile aufwiesen, dafür aber größere Anteile auf Fahrzeuge aus anderen Staaten entfielen (Dreiländerverkehr). Die umgekehrte Situation zeigte sich im Verkehr mit Österreich, Dänemark, Norwegen und Ungarn, wo die Marktanteile deutscher Fahrzeuge deutlich unter der 50-Prozent-Marke lagen, dafür aber beachtliche Anteile – insbesondere im Falle von Ungarn – auf den Dreiländerverkehr entfielen.

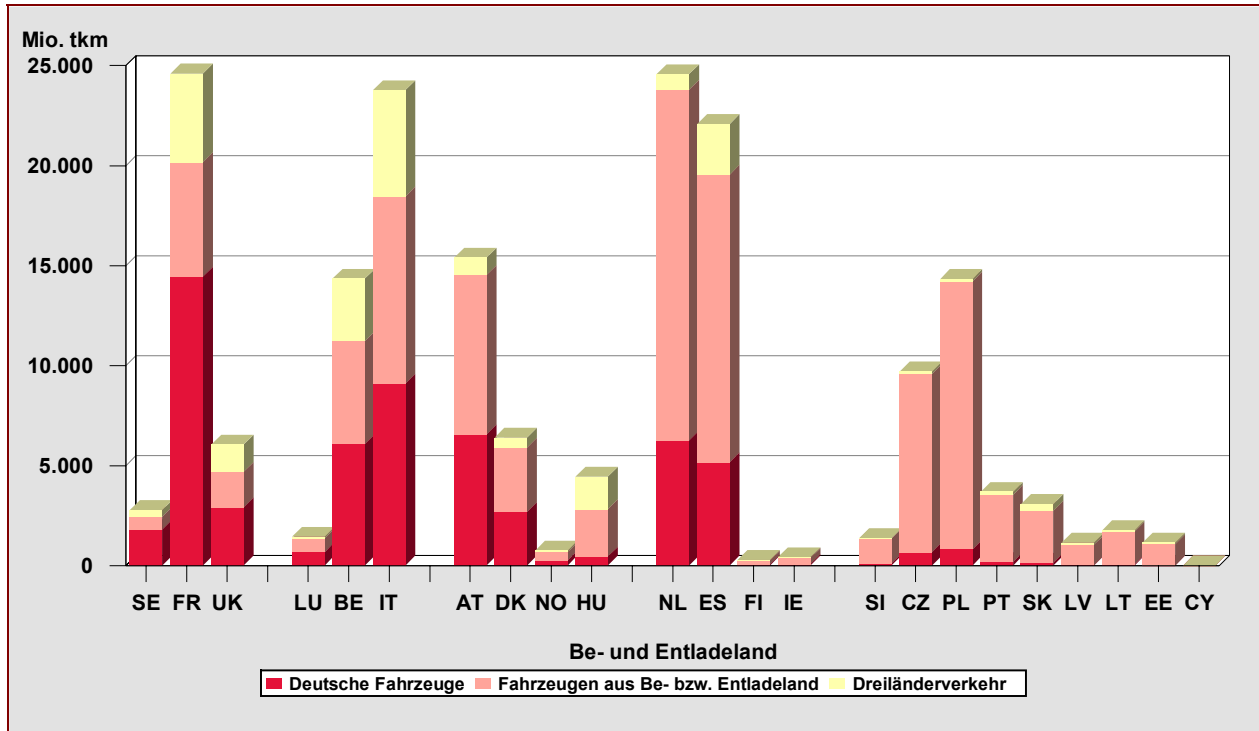
Im Verkehr mit Luxemburg, Belgien und Italien hatten dagegen beide, sowohl die deutschen Fahrzeuge als auch die Fahrzeuge dieser Staaten, Marktanteile unterhalb der 50-Prozent-Marke. Damit konnten Fahrzeuge aus anderen Staaten (Dreiländerverkehr) merklich an diesem Markt partizipieren. Im Falle von Belgien und Italien fiel diese Beteiligung mit mehr als 20 Prozent schon sehr deutlich aus.

Im Verkehr mit den Niederlanden, Spanien, Finnland und Irland hatten die Fahrzeuge aus diesen Staaten eine besonders starke Marktposition, während die deutschen Fahrzeuge nur einen Marktanteil von 20 – 25 Prozent erreichen konnten.

Der Verkehr mit den neuen EU-Staaten (Ausnahme Ungarn) sowie mit Portugal erfolgte fast vollständig mit Fahrzeugen aus diesen Staaten, deutsche Fahrzeuge spielten kaum eine Rolle.

In der nachfolgenden Grafik sind die jeweiligen Beförderungsleistungen abgebildet. Die höchsten Werte werden im Verkehr mit Frankreich (FR), den Niederlanden (NL), Italien (IT) und Spanien (ES) erreicht.

Grafik 26: Beförderungsleistung zwischen Deutschland und europäischen Staaten im Jahr 2004



Beförderung durch deutsche Fahrzeuge

Die verhaltene wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland findet ihren Niederschlag auch im Straßengüterverkehr.

Tabelle 17: Entwicklung des Güterkraftverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen von 2000 bis 2005

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	2 767 167,3	303 744,0	+ 0,8	+ 4,4
2005 ¹⁾	2 740 000,0	310 000,0	- 1,0	+ 2,1

¹⁾ Geschätzt auf Basis der ersten drei Quartale 2005.

Für das abgelaufene Jahr 2005 wird mit einer im Güterkraftverkehr insgesamt beförderten Transportmenge von 2 740 Mio. t gerechnet. Gegenüber dem Vorjahr (2 767 Mio. t) nahm diese Menge um ca. - 1 % ab. Dagegen liegt die Beförderungsleistung am Jahresende 2005 bei 310 Mrd. tkm und damit um rd. + 2 % über dem Vorjahresergebnis von 304 Mrd. tkm. Es werden nicht mehr Güter, diese aber über weitere Entfernungen transportiert.

Trend zum Einsatz schadstoffärmerer Fahrzeuge unvermindert

Ein immer größerer Teil der Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge wird durch „saubere“ Fahrzeuge erbracht (Tabelle 18).

Tabelle 18: Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Emissionsklassen

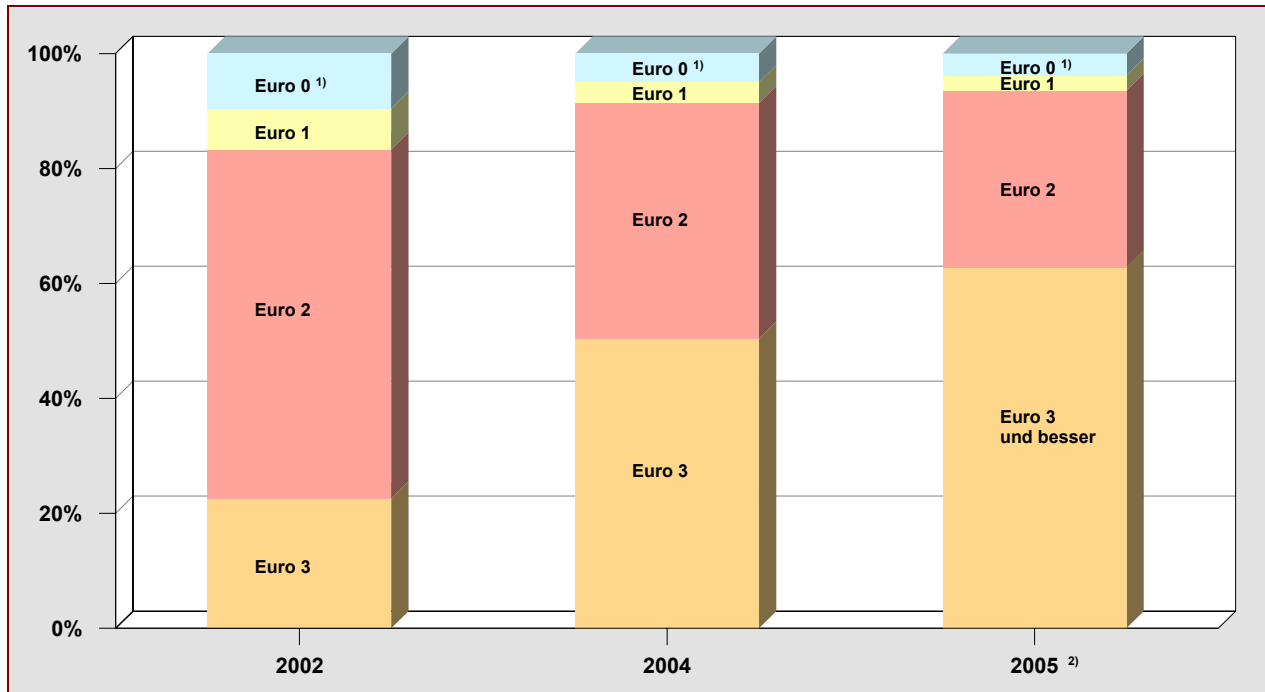
Emissionsklasse	Fahrleistung Insgesamt					
	2002		2004		2005 ¹⁾	
	1 000 km	%	1 000 km	%	1 000 km	%
Euro 3 und besser	6 323 733,8	22,6	14 492 916,0	50,3	18 026 322,0	62,6
Euro 2	16 998 104,5	60,7	11 810 290,8	41,0	8 926 773,0	31,0
Euro 1	2 000 338,1	7,1	1 046 407,6	3,6	748 697,0	2,6
Euro 0²⁾	2 702 660,3	9,6	1 441 940,8	5,0	1 094 250,0	3,8
Insgesamt	28 024 836,6	100	28 791 555,3	100	28 796 042,0	100

¹⁾ Geschätzt auf Basis der ersten drei Quartale 2005. - ²⁾ Darunter auch Fahrzeuge, die die EG-Richtlinie 88/77 EWG von 1998 erfüllen, aber aus heutiger Sicht als „nicht schadstoffarm“ gelten. Einschl. Oldtimer und nicht bekannt.

Im abgelaufenen Jahr wurden nach aktuellen Hochrechnungen nahezu zwei Drittel (rd. 63 %) der Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge von **schadstoffarmen Fahrzeugen** der Klasse Euro 3 und besser durchgeführt (darunter knapp 1 % mit der Klasse Euro 4 und besser). Während diese Fahrzeuge im Jahr 2004, also ein Jahr vor der Einführung der Maut, etwa die Hälfte der Fahrleistung (50,3 %) erbracht haben, galt dies im Jahr 2002 erst für knapp ein Viertel der Fahrleistung (22,6 %). Begünstigend könnte sich hier die Einführung der Mautpflicht ausgewirkt haben. Die Mauthöhe bemisst sich unter anderem nach der jeweiligen Emissionsklasse des Fahrzeugs.

Wie sich die Anteile bei den weniger schadstoffarmen Lastfahrzeugen in diesen Jahren reduziert haben verdeutlicht die nachfolgende Grafik.

Grafik 27: Gesamtfahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Emissionsklassen



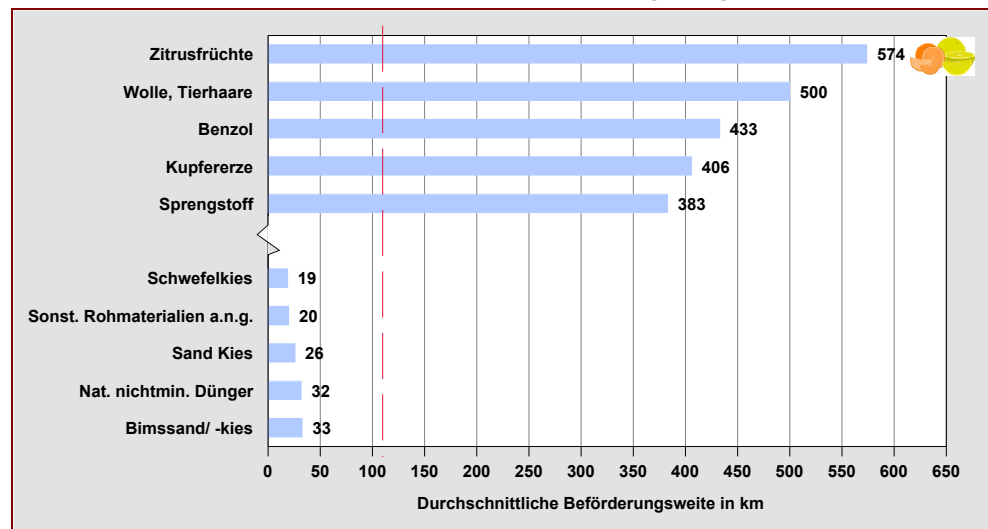
¹⁾ Darunter auch Fahrzeuge, die die EG-Richtlinie 88/77 EWG von 1998 erfüllen, aber aus heutiger Sicht als „nicht schadstoffarm“ gelten. Einschl. Oldtimer und nicht bekannt. - ²⁾ Geschätzt auf Basis der ersten drei Quartale 2005.

Sie reisten am weitesten: von saftig bis explosiv

Zitrusfrüchte legten mit einer durchschnittlichen Beförderungsweite von 574 km den weitesten Weg unter den beförderten Gütern zurück. Ihnen folgten Wolle/Tierhaare (500 km), Benzol (433 km), Kupfererze (406 km) und Sprengstoff (383 km).

Die Güterbeförderungen insgesamt erstreckten sich 2004 (letztes vollständig vorliegendes Jahr) über eine mittlere Versandweite von 110 km.

Grafik 28: Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge insgesamt 2004



Über die geringste durchschnittliche Distanz von 19 km wurde Schwefelkies befördert, gefolgt von Sand und Kies mit 26 km, natürlichen nichtmineralischen Düngemitteln mit 32 km und Bimssand/-kies mit 33 km.

Aus der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Neuer Sprecher in der Pressestelle des KBA

Das Kraftfahrt-Bundesamt ist wohl eine der bekanntesten Bundesoberbehörden im Bundesgebiet. Groß ist daher das Interesse der Medien und der Öffentlichkeit an den Aufgaben und den internen Abläufen und Geschehnissen dieser Behörde. Und das zu Recht, denn durch unser Aufgabenspektrum haben Verkehrsteilnehmer in der Mehrheit eine Verbindung zum KBA. Seit Mai 2005 bin ich Pressesprecher des Kraftfahrt-Bundesamtes. In dieser Funktion möchte ich Sie auch künftig über das KBA und seine Aufgaben, die der Verkehrssicherheit dienen, informieren.



Stephan Immen - Pressesprecher

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit

- erschienen 34 Pressemitteilungen
- empfangen wir 21 Pressebesucher
- unterrichteten wir über 300 Fachbesucher über die Aufgaben des KBA
- konnten wir 9 750 000 Seitenzugriffe auf unsere Internetpräsentation registrieren.
- waren wir Partner der Initiative TUNE IT! SAFE! auf der Essen Motor Show
- nahmen wir an dem Wettbewerb „Biene-Award“ der Aktion Mensch und der Stiftung „Digitale Chancen“ teil um die Barrierefreiheit unserer Internetseiten auf den Prüfstand zu stellen

Neues aus dem Internet

www.kba.de

Um die Nutzerfreundlichkeit des Statistikauftritts auf der KBA-Internetseite zu erhöhen, wird die KBA-Statistik im Internet zukünftig nicht mehr in der Form der bisher gekannten Reihen angeboten. Das KBA wird seine Statistiken sukzessive themenorientiert darstellen. Die thematische Gliederung wird den Aufbau übersichtlicher gestalten und den Nutzer schneller zu den Zahlen seines Interesses zu führen. Im Sommer des Jahres 2006 wird sich erstmalig die Kraftverkehrsstatistik im Internet in neuer Anordnung präsentieren. Die gleichartige Darstellung weiterer Statistikprodukte ist für das darauf folgende Jahr geplant.