



Kraftfahrt-Bundesamt

Ihr zentraler Informationsdienstleister rund um das Kraftfahrzeug
und seine Nutzer

Jahresbericht 2006



Vorwort

Mit Sicherheit mobil

Mobilität ist für viele von uns ein alltägliches Gut. Sie ist zu einer Grundvoraussetzung im Ablauf des täglichen Lebens geworden. Das Erreichen der Arbeitsstätte, Gütertransporte, Krankentransporte, Schülerbeförderung und so manche privat unternommene Fahrt mit dem eigenen Kraftfahrzeug sind an der Tagesordnung. Mit über 60 Mio. Kraftfahrzeugen und einer weiterhin steigenden Tendenz scheint das Bedürfnis nach mehr Mobilität und der damit einhergehenden Unabhängigkeit noch nicht gestillt.

Es überrascht daher nicht, wenn Mobilität nicht nur als individuelles Selbstentfaltungrecht sondern auch als einer **der** bestimmenden wirtschaftlichen Erfolgsfaktoren der Zukunft angesehen wird. Das Kraftfahrt-Bundesamt trägt mit seiner Aufgabenstruktur erheblich dazu bei, dass diese Mobilität mit einem hohen Maß an Verkehrssicherheit flankiert wird.

Die Einführung des Mehrfachtäter-Punktsystems im Jahre 1974 steht in unmittelbarem Zusammenhang mit diesem Ziel. Seit dieser Zeit stehen „Punkte in Flensburg“ für nahezu jeden Verkehrsteilnehmer sinnbildlich für ein Fehlverhalten im Straßenverkehr.

Doch auch im Bereich der Fahrzeugtechnik hat sich eine beeindruckende Entwicklung vollzogen, die der mobilen Welt ein hohes Maß an Sicherheit beschert. Das KBA ist Europas führende Typgenehmigungsbehörde für Fahrzeuge und Fahrzeugteile. Dabei liegt der Fokus auf der Verkehrssicherheit der zu genehmigenden Komponenten, die stets im Einklang mit den jeweils gültigen Vorschriften stehen müssen.

Der Jahresbericht 2006 gibt Ihnen einen Einblick in unsere Aktivitäten und liefert aktuelle Zahlen, Daten und Fakten zu Themen, die uns bewegen. Ich wünsche Ihnen eine kurzweilige, interessante Lektüre und natürlich:

Allzeit gute Fahrt.

Ihr
Ekhard Zinke



Aus dem Inhalt

Vorwort	1
Aus dem Inhalt	2
High-Tech & High-Security – Die Personalisierungsstelle im KBA	4
Kraftfahrt-Bundesamt im eGovernment-Wettbewerb ausgezeichnet	8
Ausbildung im Kraftfahrt-Bundesamt	9
Die Jungen sind unter uns – 55 Auszubildende im KBA	9
Zentrale Register	11
Internationaler Datenaustausch	11
Zentrales Fahrzeugregister (ZFZR)	13
Auskünfte aus dem ZFZR	13
Verkehrszentralregister (VZR)	13
5,2 Mio. neue Mitteilungen an das VZR	14
Erneute Zunahme - 8,4 Mio. Personen im VZR	14
12,6 Mio. Auskünfte – hier mehr, dort weniger	15
VZR Auswertung – so aktuell wie möglich	16
Verkehrsverstöße und Punktestände	16
Drogenverstöße rückläufig	18
Im VZR registriert und keine Punkte – alles andere als harmlos	19
Zentrales Fahrerlaubnisregister (ZFER)	21
Beinahe Halbzeit - 23,2 Mio. Personen mit Kartenführerschein	21
Umtauschbereitschaft ist gesunken	22
Gefragt wie nie - Auskünfte aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister	23
Führerscheintourismus in der EU	24
Zentrales Kontrollgerätregister (ZKR)	25
Fahrzeugstatistiken	27
In eigener Sache	27
Zulassungszahlen immer früher	27
Fahrzeugzulassungen 2006	28
Konsolidierung am Pkw-Markt	28
Pkw-Marken nach Bundesländern	30



Farben	31
Oberklasse	32
Oldtimer	32
Kraftstoffarten und -verbrauch	33
Schadstoffbelastung	34
Kleintransporter	35
Pkw-Halter	36
Fahrzeuguntersuchungen	37
Altes Eisen – verkehrsunsicher?	37
Hauptuntersuchungen von Fahrzeugen mit amtlichem Kennzeichen	37
Kraftverkehrsstatistik	40
Güterkraftverkehr mit europäischen Fahrzeugen	40
Güterkraftverkehr mit deutschen Fahrzeugen	45
Deutsche Lastkraftfahrzeuge fahren „sauber“	47
Typgenehmigungen erteilen - weltweit	51
Im KBA brummt – immer mehr Typgenehmigungen	51
Halbiert und vervierfacht	53
KBA initiativ – ETAES	53
Typdaten	55
Coach KBA – China macht sich fit für den europäischen Markt	56
Rüsten für ´s Nachrüsten	57
KBA genehmigt technische Innovationen für Beleuchtungen	58
Produktsicherheit – Rückrufe	60
Das Kraftfahrt-Bundesamt – auch als Produktsicherheitsbehörde verlässlich und effizient	60
Produktsicherheit – Konsequenz sicher	60
Rückrufaktionen – Noch nie waren die KBA-Daten so begehrt	61
Wie viele und wie alt?	62
Mechanik bleibt Fehlerursache Nummer 1	63
Aus der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	65
KBA punktet auf der Cebit 2006	65
Rücksicht ist besser – KBA auf der Automobilmesse international (AMI) in Leipzig	67
www.kba.de – Moderne Informationsplattform im Wandel	68

High-Tech & High-Security – Die Personalisierungsstelle im KBA

Alles neu macht der Mai. Am 01.05.2006 wurde für alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t und Fahrzeugen mit mehr als 9 Sitzplätzen zzgl. Fahrersitz das Digitale EG-Kontrollgerät verpflichtend eingeführt.

In diesem Zusammenhang spielt das KBA eine zentrale Rolle. Es hat nicht nur die Erteilung der Bauartgenehmigungen der zum Einsatz kommenden Komponenten vorgenommen, sondern ist auch für die Führung des Zentralen Kontrollgerätkartenregisters (siehe hierzu S. 25) zuständig. Das KBA ist die nationale Zertifizierungsstelle für kryptographische Schlüssel und zuständig für die Personalisierung der Kontrollgerätkarten, die eine Nutzung des digitalen EG-Kontrollgeräts erst ermöglichen.

Mit den genannten Aufgaben nimmt das KBA eine zentrale Rolle im Gesamtprozess „digitales EG-Kontrollgerät“ ein.

Die Sicherheit wird in der Personalisierungsstelle groß geschrieben. Niemand kommt hier herein, der nicht in enger Verbindung zu dieser Aufgabe steht. Schon der Vorraum ist nur mit spezieller Zugangsberechtigung zu erreichen. Ist man mit Genehmigung bis hierher vorgedrungen, gibt eine Schleuse den Blick in die hoch gesicherte Personalisierungsstelle des Amtes frei. Bei diesem Blick bleibt es. Zumindest für alle, die nicht eine Aufgabe im Bereich der Personalisierungsstelle wahrnehmen. Nur durch spezielle Zugangsmodi kann der Bereich betreten werden. Hinter der Schleuse verbirgt sich auf zurzeit 170 m² der sogenannte Personalisierungsbereich. Ausgestattet mit zwei hochmodernen, eigens für diese Aufgabe entwickelten Produktionsmaschinen und einem Mailing-Kuvertier-System. Hier werden die Kontrollgerätkartenrohlinge mit den optischen Daten versehen und der Kartenchip mit den digitalen Daten beschrieben. Abschließend werden die fertigen Kontrollgerätkarten automatisch auf ein personalisiertes Anschreiben aufgeklebt und kuvertiert. Der Versand erfolgt über die KBA-Poststelle.

Zentrale Dienste



**Alle Sicherheitsmaßnahmen dienen nur einem Zweck:
das Fälschen, Kopieren oder Entwenden von Kontrollgerätkarten und deren
Sicherheitsschlüssel zu verhindern.**

Schon vor dem verbindlichen Einführungstermin waren im KBA alle Vorbereitungen für die neue Aufgabe getroffen. Ein neunköpfiges Team wurde aus dem eigenen Personalbestand ausgewählt und auf die neue Aufgabe in speziellen Schulungen vorbereitet. Die anspruchsvollen mechanischen und IT-gestützten Produktionsprozesse bildeten den Kern der Weiterbildung. Dabei bot sich auch für zwei ehemalige Auszubildende des KBA eine neue Aufgabe mit Zukunftsperspektive. Jeder hat im Team der Personalisierungsstelle eine definierte Rolle. Es gibt die Rolle des Qualitätsmanagers, des Materialbeauftragten, des Maschinenbedieners, einen Information-System-Security-Officer und natürlich einen Leiter der Personalisierungsstelle. Die Aufteilung der einzelnen Produktionsschritte auf genau definierte Rollen mit festgelegten Kompetenzen ist ein weiteres Sicherheitskriterium.

Nur wenn alle Rollen besetzt sind, dreht sich das Karussell. Eine doppelte Rollenvergabe ist ausgeschlossen – die Arbeit im Team unerlässlich.

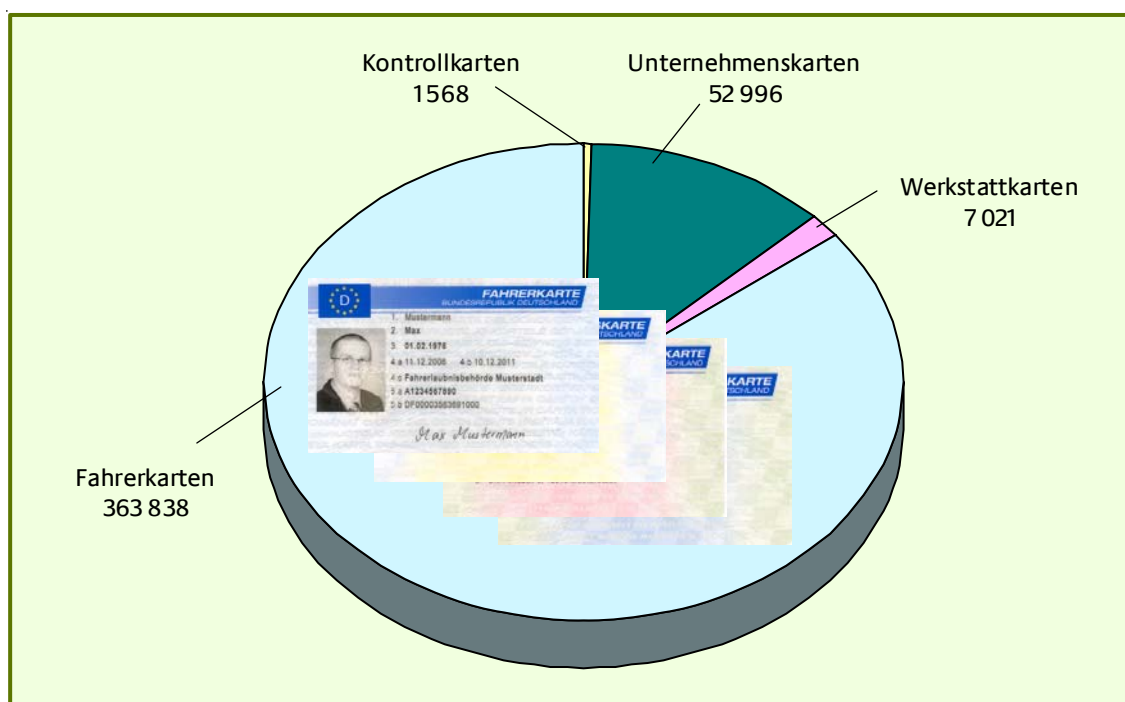
Für die Herstellung von Kontrollgerätkarten benötigt das KBA einen digitalen Datensatz. Diesen erhält es von den zuständigen Ausgabestellen, die eigens dafür durch die Bundesländer eingerichtet wurden. Die Ausgabestellen nehmen bei Antragstellung vor Ort die Daten des Antragstellers auf und senden sie digital an das Kraftfahrt-Bundesamt. Egal ob es sich um die Fahrer-, Unternehmens-, Werkstatt- oder Kontrollkarte handelt. Alle, die aufgrund der neuen Vorschriften eine dieser Karten benötigen, müssen diese beantragen.

In der Regel dauert die Produktion der Kontrollgerätkarten vom Eingang der Daten im KBA bis zur Auslieferung der fertigen Karten maximal fünf Arbeitstage. Das motivierte Team und die modernen Maschinen haben das KBA zu Europas leistungstärkster Personalisierungsstelle für Kontrollgerätkarten gemacht.

Das Ergebnis der bisher produzierten Karten kann sich sehen lassen. Im Jahre 2006 wurde im KBA nahezu eine halbe Million Karten produziert. Der Löwenanteil liegt mit 363 838 Stück im Bereich der Fahrerkarten. An Platz zwei rangieren die Unternehmenskarten mit rund 53 000 Stück.

Doch es geht noch mehr. Das KBA erwartet mehr als zwei Millionen Kontrollgerätekarten für LKW- und Busfahrer, Unternehmen des Transportgewerbes, Werkstätten und Überwachungsbehörden in den ersten fünf Jahren.

Grafik 1: Kartenproduktion im Jahr 2006



Zentrale Dienste



Die Fahrerkarte

ermöglicht die Speicherung von Lenk- und Ruhezeiten und enthält die Identitätsdaten des Fahrers.



Die Unternehmenskarte

weist das Unternehmen aus und ermöglicht die Anzeige, das Herunterladen und den Ausdruck der Daten, die im Massenspeicher des EG-Kontrollgeräts gespeichert sind.

Die Werkstattkarte

dient zur Prüfung, Reparatur und Kalibrierung des digitalen EG-Kontrollgerätes sowie zum Herunterladen der Daten und zur Datensicherung.



Die Kontrollkarte

ermöglicht den unbeschränkten Zugriff auf gespeicherte Daten und wird ausschließlich an die zuständigen Kontrollbehörden ausgegeben (BAG, Zoll, Polizeien).

Kraftfahrt-Bundesamt im eGovernment-Wettbewerb ausgezeichnet

Zum sechsten Mal fand am 08. September 2006 in Berlin der „eGovernment-Wettbewerb“ für Bundes-, Landes- und Kommunalverwaltungen unter der Schirmherrschaft des Bundesministers des Innern, Dr. Wolfgang Schäuble, statt.

Das KBA erreichte in der Kategorie „Beste virtuelle Organisation“ mit seinem Projekt „Digitales EG-Kontrollgerät“ den dritten Platz und gehört damit zu den Impulsgebern im eGovernment.

In der Kategorie „Beste virtuelle Organisation“ werden Einreichungen gewürdigt, die u. a. die Integration von Wirtschaft und Verwaltung fördern oder durch arbeitsteilige Wertschöpfung und ebenenübergreifende Zusammenarbeit (z. B. zwischen Bund, Ländern und Kommunen) die Grenzen der Zuständigkeit überwinden.

Das KBA ist im Zusammenhang mit der Einführung des digitalen EG-Kontrollgerätes für die Führung des Zentralen Kontrollgerätkartenregisters (ZKR) über alle ausgegebenen Karten sowie die Verbindung mit den Registern der anderen EU/EWR-Staaten über TACHONet zuständig. Es ist die unabhängige nationale Zertifizierungsstelle für kryptographische Schlüssel und Zertifikate. Die für die Bedienung der Kontrollgeräte erforderlichen Chipkarten werden im Kraftfahrt-Bundesamt personalisiert. Die für dieses System notwendigen Komponenten erhielten durch das Kraftfahrt-Bundesamt als maßgebliche Typgenehmigungsbehörde die erforderliche Bauartgenehmigung.

Die Vorreiter der Verwaltungsmodernisierung wurden in den vier Kategorien Innovativster Technikeinsatz, Effizienteste Organisationsveränderung, Größte Wirkung und Beste virtuelle Organisation prämiert.

Insgesamt wurden 60 Projekte eingereicht, davon 11 aus dem Bund, 33 aus den Ländern und 16 aus den Kommunen. Die eingereichten Projekte wurden von einer unabhängigen Jury begutachtet und bewertet.

Zentrale Dienste



Ausbildung im Kraftfahrt-Bundesamt

Die Jungen sind unter uns – 55 Auszubildende im KBA

Ausbildung wird im KBA groß geschrieben. Und das nicht erst, seit es den Pakt für Fachkräftenachwuchs und Ausbildung gibt. Seit 1969 bilden wir bereits unseren eigenen Nachwuchs aus. Waren es früher überwiegend Beamtenanwärter des nicht-technischen Verwaltungsdienstes, Verwaltungsfachangestellte und Bürogehilfinnen, hat sich das Portfolio der Ausbildungsberufe im KBA im Laufe der Zeit stark gewandelt und den Bedürfnissen einer sich immer schneller entwickelnden IT-Infrastruktur angepasst. Waren die „IT-Auszubildenden“ früher in der Minderheit, sind sie heute in der Mehrzahl. Die unaufhaltsame Fortentwicklung der Informationstechnik und ihr immer breiter werdendes Spektrum erfordern immer differenziertere Spezialkenntnisse in verschiedenen Fachrichtungen. Die Spreizung der Fachkenntnisse hat neue Berufsbilder entstehen lassen, die den Bedürfnissen am Fachkräftemarkt Rechnung tragen. Dabei handelt es sich überwiegend um Kammerberufe. Sollte die Übernahme in ein Arbeitsverhältnis im KBA nach Beendigung der Ausbildung nicht möglich sein, stehen die jungen Fachkräfte mit einer fundierten Ausbildung in einem zukunftsorientierten und „marktgängigen“ Ausbildungsberuf dem Arbeitsmarkt zu Verfügung. Uns ist es nicht nur eine Verpflichtung sondern ein Anliegen, den jungen Menschen mit einem zeitvertrag Chancen zur Entwicklung zu bieten. Im Jahr 2006 konnten nicht nur 7 junge Menschen übernommen werden, es wurden außerdem 12 junge Menschen zur Ausbildung eingestellt. Wir achten auf eine paritätische Besetzung und haben zur Zeit 26 weibliche und 29 männliche Auszubildende unter unseren Fittichen.

Zusätzlich zu dem bereits seit einigen Jahren angebotenen Studiengang der Wirtschaftsinformatik wurde im Jahr 2006 ein weiteres Berufsbild eingeführt: der Studiengang des Wirtschaftsingenieurwesens. Die Schwerpunkte dieses Studienganges sind Betriebswirtschaft, Maschinenlehre und Elektrotechnik. Abgeschlossen wird das duale Studium mit dem Grad „Bachelor“.

Ausbildungsberufe im KBA

- Kauffrau/ Kaufmann für Bürokommunikation
- Verwaltungsfachangestellte/ Verwaltungsfachangestellter
- Informatikkauffrau/ Informatikkaufmann
- Fachinformatikerin/ Fachinformatiker - Systemintegration
- Fachinformatikerin/ Fachinformatiker - Anwendungsentwicklung
- Studentinnen/Studenten zur/ zum Diplom Wirtschaftsinformatikerin/ Wirtschaftsinformatiker
- Studentinnen/Studenten zur/ zum Wirtschaftsingenieurin/ Wirtschaftsingenieur – Bachelor

Während der dreijährigen Ausbildung werden den Auszubildenden berufsbildtypische Fertigkeiten und Kenntnisse vermittelt. Darüber hinaus wird ein besonderes Augenmerk auf ausgeprägte Schlüsselqualifikationen gelegt.

Das Kraftfahrt – Bundesamt ist bemüht, vielen Auszubildenden nach Beendigung des Ausbildungsverhältnisses mit erfolgreich absolvierter Abschlussprüfung eine Übernahme in ein Arbeitsverhältnis zu gewährleisten.



Foto: Unsere Neueinstellungen des Jahres 2006

Zentrale Register



Zentrale Register

Internationaler Datenaustausch

Verstärkte Zusammenarbeit zwischen Deutschland und der Schweiz bei der Verfolgung von Straßenverkehrsdelikten



Seit Mitte August 2006 tauschen das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) und die zentrale Fahrzeugregisterbehörde der Schweiz, das Bundesamt für Straßen (ASTRA), Fahrzeug- und Halterdaten zur Verfolgung von Verkehrsverstößen zentralisiert und automatisiert aus. Grundlage ist der bereits 1999 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft geschlossene Vertrag über die grenzüberschreitende polizeiliche und justizielle Zusammenarbeit (deutsch-schweizerischer Polizeivertrag).

Dem KBA kommt als zentrale Fahrzeugregisterbehörde in Deutschland bei der fachlichen und technischen Umsetzung des gegenseitigen internationalen Austauschs von Fahrzeug- und Halterdaten eine wesentliche Rolle zu. Es setzt sich dafür ein, den Datenaustausch jeweils über die bzw. zwischen den zentralen Registerbehörden durchzuführen und für die technische Realisierung auf bereits bestehende und erprobte Verfahren (wie z. B. EUCARIS – European Car Information System (siehe Kasten)) aufzusetzen. Eine zeit- und kostenintensive Entwicklung komplett neuer Verfahren soll so möglichst unterbleiben. Die Entwicklungen auf europäischer Ebene machen zunehmend eine enge Kooperation zwischen dem KBA und seinen ausländischen Partnerbehörden erforderlich. Es gilt, die gemeinsamen Interessen der Registerbehörden gegenüber den verschiedenen beteiligten Institutionen erfolgreich vertreten zu können.

EUCARIS ist ein gemeinsames Online-Informationssystem zwischen den zentrale Register führenden Behörden der EUCARIS-Vertragspartner über Fahrzeug- und Führerscheindaten. Dazu gehören Nordirland, Irland, Island, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Schweden, Estland, Lettland, Litauen und Ungarn.

Das Verfahren

Deutsche Polizeidienststellen und die für die Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten zuständigen Stellen (Bußgeldbehörden) können im Zusammenhang mit einem Verkehrsdelikt Halteranfragen zu Fahrzeugen mit schweizerischem Kennzeichen dem KBA in einem elektronischen Verfahren übermitteln. Das KBA fasst die eingegangenen elektronischen Anfragen zusammen und leitet diese automatisiert an das ASTRA weiter. Das ASTRA ermittelt die gewünschten Halter- und Fahrzeugdaten und übermittelt diese elektronisch an das KBA, das diese automatisiert an die anfragenden Behörden weiterleitet. Das gleiche Verfahren kommt auch zur Anwendung, wenn schweizerische Behörden über das ASTRA beim KBA Anfragen zu deutschen Fahrzeug- und Halterdaten stellen.

Der Vorteil

Mit diesem neuen automatisierten Verfahren werden die bisherigen, zwischen den schweizerischen Polizeibehörden und den deutschen Zulassungsbehörden auf der einen Seite und zwischen den deutschen Bußgeldbehörden und der schweizerischen Polizei auf der anderen Seite bestehenden, manuellen, papiergestützten Anfrage- und Auskunftsverfahren wesentlich vereinfacht und beschleunigt.

Die Vorausschau

Mit dem am 14.03.2006 unterzeichneten Abkommen zwischen Deutschland und Frankreich über den Austausch von Daten aus den nationalen Fahrzeugregistern über die Halter von Fahrzeugen zum Zwecke der Ahndung von Verstößen gegen Verkehrsvorschriften wurde die Rechtsgrundlage für ein entsprechendes automatisiertes Halterdatenaustauschverfahren mit Frankreich geschaffen.

Zentrale Register



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 2006 waren es ca. 71,5 Mio. Auskünfte (Vorjahr 71,2 Mio.). Das Auskunftsvolumen bewegt sich damit weiterhin auf einem konstant hohen Niveau.

Tabelle 1: Auskünfte aus dem ZFZR im Jahr 2006

Auskünfte	2006	2005	Veränderung in % gegenüber Vorjahr
Auskünfte insgesamt	71 284 246	71 197 801	+ 0,1
Darunter			
ZEVIS	29 818 450	30 986 112	- 3,8
private Personen	184 549	130 159	+ 41,8
Auskunftsdienst Polizei/Behörden	41 281 247	40 081 530	+ 3,0

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.

5,2 Mio. neue Mitteilungen an das VZR

Gegenüber dem Vorjahr verzeichnete das KBA einen Rückgang um rund 2,8 Prozent bei den eingegangenen Mitteilungen. Im Jahr 2006 wurden dem Verkehrszentralregister rund 5,26 Mio. (Vorjahr: 5,41 Mio.) registerpflichtige Entscheidungen über geahndete Verkehrsverstöße oder fahrerlaubnisbezogene Maßnahmen von Gerichten, Bußgeld- und Fahrerlaubnisbehörden gemeldet (Tabelle 2).

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

Tabelle 2: Mitteilungen an das Verkehrszentralregister im Jahr 2006

Zugang an Mitteilungen von		2006 (in 1 000)	2005 (in 1 000)	Veränderung in % gegenüber Vorjahr
Gerichten:	Verurteilungen	295	318	- 7,2
	Bußgeldentscheidungen	61	59	+ 3,4
	vorläufige Entscheidungen und Aufhebungen	104	111	- 6,3
	Zusammen	459	488	- 5,9
Bußgeldbehörden:	Bußgeldentscheidungen	4 110	4 226	- 2,7
Fahrerlaubnis- behörden:	Fahrerlaubnisentscheidungen und -maßnahmen	686	694	- 1,2
Insgesamt		5 255	5 408	- 2,8

Erneute Zunahme - 8,4 Mio. Personen im VZR

Der Bestand im VZR eingetragener Personen nahm aufgrund des positiven Saldo aus Personenzugang und -abgang zu (Tabelle 3). Am 01.01.2007 sind rund 8,4 Mio. Personen registriert und damit rund 3 Prozent mehr als ein Jahr zuvor. Nachdem am 01.01.2006 erstmalig in der Geschichte des VZR mehr als 8 Mio. war, hat sich die Zahl

Zentrale Register



im Laufe des Jahres 2006 weiter erhöht. Diese Erhöhung könnte in neuen bußgeldpflichtigen Delikten (z. B. Handybenutzung ohne Freisprecheinrichtung im Kfz) oder/und einer höheren Kontrolldichte begründet sein.

Tabelle 3: Personenbestand im Verkehrszentralregister am 01.01.2007

Personen im Verkehrszentralregister	Personen	
	Anzahl (in 1 000)	Veränderung in % gegenüber Vorjahr
Personenbestand am 01.01.2006	8 156	+ 7,6
+ Personenzugang	2 826	- 5,3
- Personenabgang (Tilgung)	2 579	+ 7,2
Personenbestand am 01.01.2007	8 402	+ 3,0

12,6 Mio. Auskünfte – hier mehr, dort weniger

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

Im Jahr 2006 erteilte es rund 11,8 Mio. Auskünfte an **Verwaltungsbehörden und Gerichte** für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten oder für die Erteilung einer Fahrerlaubnis (Tabelle 4). Im Vergleich zum Vorjahr hat diese Zahl um 6,6 Prozent abgenommen.

Von Amts wegen wurden die Verwaltungsbehörden etwa 335 000 mal auf Basis der Bestimmungen des Punktsystems über Personen, die einen bestimmten Punktestand überschritten hatten, unterrichtet. Dies bedeutet eine Zunahme um 6,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Die Anzahl der Unterrichtungen des KBA an die **Fahrerlaubnisbehörden** in Bezug auf Fahranfänger hat um 5,7 Prozent auf nunmehr 148 000 im Jahr 2006 abgenommen.

Die Zahl der **Privatauskünfte** ist im Jahr 2006 auf rund 332 000 gestiegen. Gegenüber dem Vorjahr ist dies ein Zuwachs von 30 Prozent. Eine Studie des KBA, die im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführt wurde, erbrachte die Erkenntnis, dass Personen, die bereits im VZR registriert sind, auch in Zukunft ein erhöhtes Verkehrsrisiko darstellen.

Tabelle 4: Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister 2006

Zugang an Mitteilungen von	2006 (in 1 000)	2005 (in 1 000)	Veränderung in % gegenüber Vorjahr
Auskünfte für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten oder die Erteilung einer Fahrerlaubnis	11 781	12 616	- 6,6
Auskünfte von Amts wegen für die Ergreifung von Maßnahmen nach § 4 Abs. 6 StVG (Punktsystem)	335	315	+ 6,3
Auskünfte von Amts wegen nach § 2a und § 2c StVG (Fahrerlaubnis auf Probe)	148	157	- 5,7
Auskünfte an Privatpersonen über sie betreffende Eintragungen	332	255	+ 30,2

VZR Auswertung – so aktuell wie möglich

Die oben aufgeführten Zahlen zum VZR basieren auf der VZR Geschäftsstatistik, die auf der Zählung der Geschäftsvorgänge beruht. Sie wird ergänzt durch die VZR Grundstatistik, die tiefere Einblicke in die Inhalte des Registers ermöglicht. Da das VZR trotz zunehmenden Automatisierungsgrades gegenwärtig noch zum Teil manuell und auf Papiergrundlage geführt wird, ist die inhaltliche Auswertung nach personalintensiver Kodierung und Erfassung der Papierbelege nur unter Abstrichen bei der Aktualität und wirtschaftlich nur über Stichprobenverfahren möglich. Die VZR Grundstatistik liefert Erkenntnisse, die unter anderem für die Verkehrssicherheitsforschung und für verkehrspolitische Entscheidungen nutzbar gemacht werden.

Verkehrsverstöße und Punktestände

Männer bilden mit 79,8 Prozent (6,709 Mio.) die Mehrheit der im VZR eingetragenen Personen (Tabelle 5). Mehr als die Hälfte der Männer wie der Frauen ist mit Geschwin-

Zentrale Register



digkeitsübertretungen eingetragen. Während Männer wesentlich häufiger bei Fahrten unter Alkoholeinfluss auffällig werden, missachten Frauen relativ oft die Vorfahrt.

Die meisten (75,0 Prozent) der im VZR registrierten Personen haben einen Punktestand von 1 bis 7 Punkten. Bei den Männern sind es 72,4 Prozent (4,859 Mio.) und bei den Frauen sogar 84,9 Prozent (1,437 Mio.). Nur 5,6 Prozent (470.000) aller eingetragenen Personen erreichen mehr als 7 Punkte und sogar nur 0,9 Prozent (73 000) 14 und mehr Punkte, was im Wesentlichen damit zusammenhängt, dass infolge schwerwiegender Verkehrsverstöße in dieser Gruppe häufig auf die Nichteignung zum Führen von Fahrzeugen im Straßenverkehr erkannt, die Fahrerlaubnis entzogen und der Punktestand auf null gesetzt wird.

Etwa ein Fünftel (1,563 Mio.) der im VZR eingetragenen Personen hat keine Punkte: bei den Männern sind es 20,3 Prozent und bei den Frauen 11,9 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 5: Im Verkehrszentralregister eingetragene Personen am 01.01.2007

Bestand, Deliktart und Punktegruppe	Insgesamt ¹⁾		Männer		Frauen	
	in 1 000	in % ²⁾	in 1 000	in % ²⁾	in 1 000	in % ²⁾
Personenbestand im Verkehrszentralregister						
Personenbestand	8 402	100,0	6 709	79,9	1 692	20,1
Deliktart je Personengruppe im Bestand						
Fahren unter Alkoholeinfluss	1 088	12,9	985	14,7	104	6,1
Geschwindigkeit	4 930	58,7	3 946	58,8	982	58,0
Vorfahrtsverletzung	1 063	12,7	769	11,5	294	17,4
Punktestände je Personengruppe im Bestand³⁾						
ohne Punkte	1 563	18,6	1 361	20,3	201	11,9
1 - 7 Punkte	6 298	75,0	4 859	72,4	1 437	84,9
8 - 13 Punkte	397	4,7	355	5,3	42	2,5
14 und mehr Punkte	73	0,9	67	1,0	6	0,4

1) einschließlich ohne Angabe zum Geschlecht

2) Prozentanteile gemäß Stichprobe zum VZR-Bestand vom 01.01.2004

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

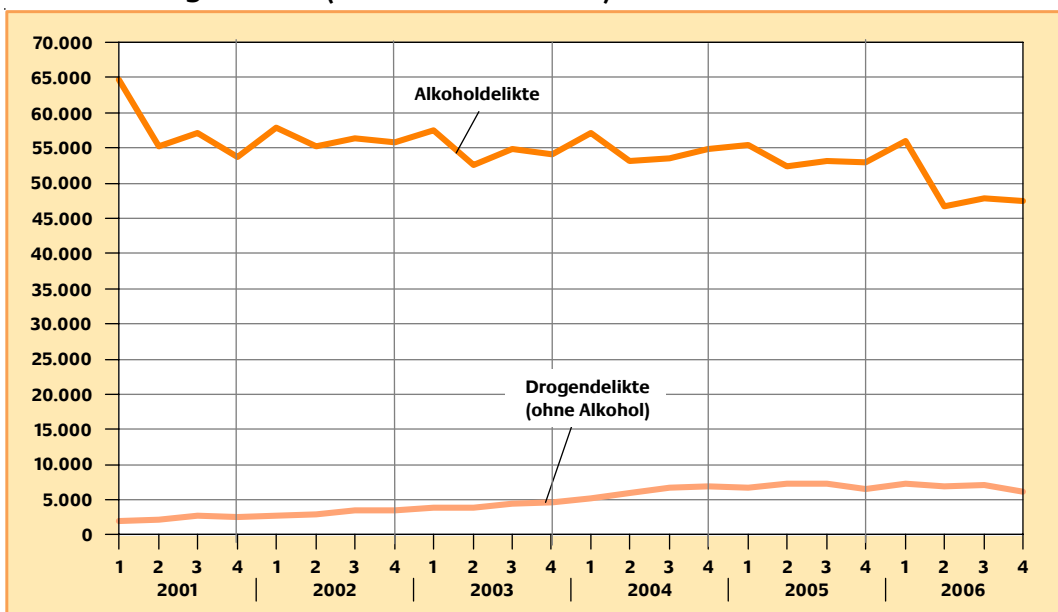
Drogenverstöße rückläufig

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

Die Zahl der Drogenverstöße einschließlich Alkohol hat den tiefsten Stand seit Jahren erreicht (Tabelle 6). In 2006 sind deutlich weniger Delikte (225 300) im VZR eingetragen worden als in den vorangegangenen Jahren. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies eine Abnahme um 6,9 Prozent. Ein Blick in die Tabelle 6 zeigt, dass sowohl die Alkohol- als auch die anderen Drogenverstöße im Jahr 2006 eine erfreulich rückläufige Entwicklung aufweisen (Grafik 2). Während die Alkoholverstöße signifikant rückläufig sind (- 7,5%), nahm die Anzahl der anderen Drogenverstöße, die bisher einer beständigen Zuwachs erfahren hatten, im Vergleich zum Jahr 2005 mit - 1,8 Prozent noch nicht so deutlich ab.

Die Delikte im Zusammenhang mit der Einnahme von Drogen wie Cannabis, Heroin, Amphetaminen etc. oder Medikamenten machen im Jahr 2006 bereits 12,2 Prozent aller Drogenverstöße aus (2005: 11,5 %).

Grafik 2: Drogendelikte (einschließlich Alkohol) 2001 – 2006



Zentrale Register



Tabelle 6: Drogendelikte (einschließlich Alkohol) 2001 – 2006

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Drogendelikte einschließlich Alkohol	240 500	238 100	236 100	243 400	241 900	225 300
Alkoholdelikte	230 800	225 300	219 100	218 700	214 000	197 900
Alkoholdelikte in %	96,0	94,6	92,8	89,9	88,5	87,8
Drogendelikte ohne Alkohol	9 700	12 800	17 000	24 700	27 900	27 400
Drogendelikte ohne Alkohol in %	4,0	5,4	7,2	10,1	11,5	12,2

Deliktzahlen auf 100 gerundet

Im VZR registriert und keine Punkte – alles andere als harmlos

Etwa ein Fünftel der im VZR eingetragenen Personen hat keine Punkte. Dennoch handelt es sich hier um eine aus Sicht der Verkehrssicherheit bedeutsame Personengruppe.

Nur wer im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis ist, kann im VZR Punkte bekommen. Wird die Fahrerlaubnis entzogen oder ist die betreffende Person zum Zeitpunkt der Begehung eines Verkehrsverstoßes nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis, wird der Punktestand auf ‚null‘ gesetzt bzw. bleibt bei ‚null‘. Erst nach einer Neu- oder Ersterteilung einer Fahrerlaubnis besteht die Möglichkeit, Punkte zu erwerben.

Diese Regelungen lassen bei den Personen ohne Punkte im VZR eine ganz spezifische Risikogruppe vermuten.

Im VZR sind rund 1,563 Mio. Personen ohne Punkte eingetragen. Davon sind 1,086 Mio. (70%) mit einer oder mehreren Verkehrsstraftaten im VZR eingetragen. Darunter haben 889 Tsd. (57% insgesamt) ausschließlich Verkehrsstraftaten begangen, weitere 197 Tsd. (13%) Straftäter sind in Kombination mit Verkehrsordnungswidrigkeiten im VZR registriert.

Über die Hälfte aller Personen (51%, 791 Tsd), die keinen Punkt im VZR haben, sind aufgrund mindestens eines Alkoholverstoßes im VZR registriert. Dies ist nicht sehr verwunderlich, da in Verbindung mit einer Alkoholstraftat in der Regel auch die Fahrerlaubnis entzogen wird. 406 Tsd. Personen (26 %) sind bereits mindestens einmal beim Fahren ohne gültige Fahrerlaubnis erwischt worden.

Bei rund 35 Prozent aller Personen ohne Punkte (546 Tsd.) liegt eine rechtskräftige oder vorläufige Entziehung vor. Weitere 23 Prozent (354 Tsd.) sind im VZR registriert, die nach vorangegangener Entziehung wieder im Besitz einer Fahrerlaubnis sind, aber noch keine neuen Verkehrsverstöße begangen haben. 147 Tsd. Personen (9 %) wurde die Erteilung einer Fahrerlaubnis aus den unterschiedlichsten Gründen versagt. Dabei handelt es sich im Regelfall um einen abgelehnten Antrag auf eine Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung. Für rund 11 Prozent der Personen (178 Tsd.) ist zuletzt eine isolierte Sperre eingetragen worden, weil sie ohne gültige Fahrerlaubnis am Straßenverkehr teilgenommen hatten.

- Rund 70 Prozent der punktelosen Personen sind Verkehrsstraftäter
- die Hälfte der Verkehrssünder ohne Punkte im VZR ist mit Alkoholverstößen auffällig geworden,
sowie
- fast 70 Prozent sind mit einer Entziehung belastet.

Diese Zahlen belegen sehr deutlich, dass das Verkehrsrisiko einer Personengruppe nicht alleine anhand des Kriteriums ‚Punktstand‘ beurteilt werden darf. Denn hier wird durch eine verwaltungstechnische Regel, nämlich aus risikobehafteten Verkehrsteilnehmern eine scheinbar harmlose Personengruppe gemacht.

Zentrale Register



Zentrales Fahrerlaubnisregister (ZFER)

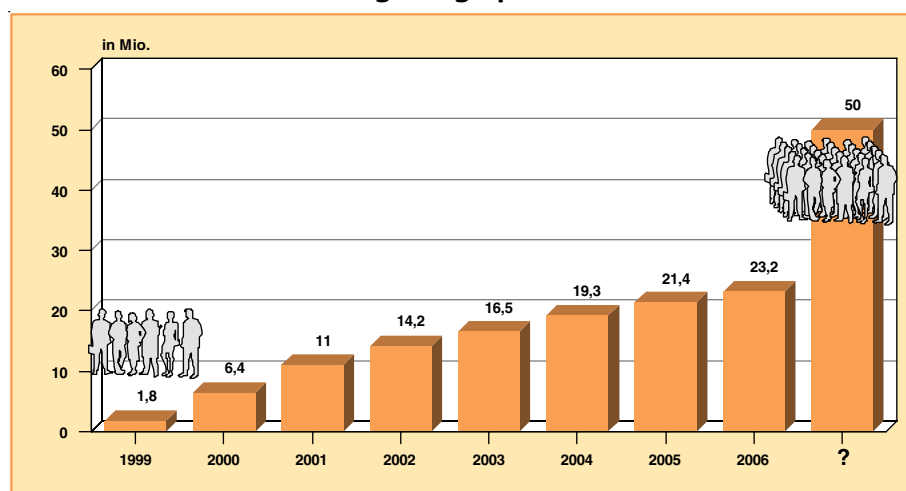
Das Zentrale Fahrerlaubnisregister speichert und verwertet seit dem 01.01.1999

- 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

Beinahe Halbzeit - 23,2 Mio. Personen mit Kartenführerschein

Ende 2006 sind rd. 23,2 Mio. Personen mit EU-Fahrerlaubnis im Register gespeichert. Der Bestand erhöhte sich zum Vorjahr um 1,8 Mio. Damit sind etwa 45 % aller geschätzten 50 Mio. Führerscheininhaber im Zentralregister erfasst. Der Umtausch eines alten Führerscheins ist weiterhin freiwillig.

Grafik 3: Im Zentralen Fahrerlaubnisregister gespeicherte Personen

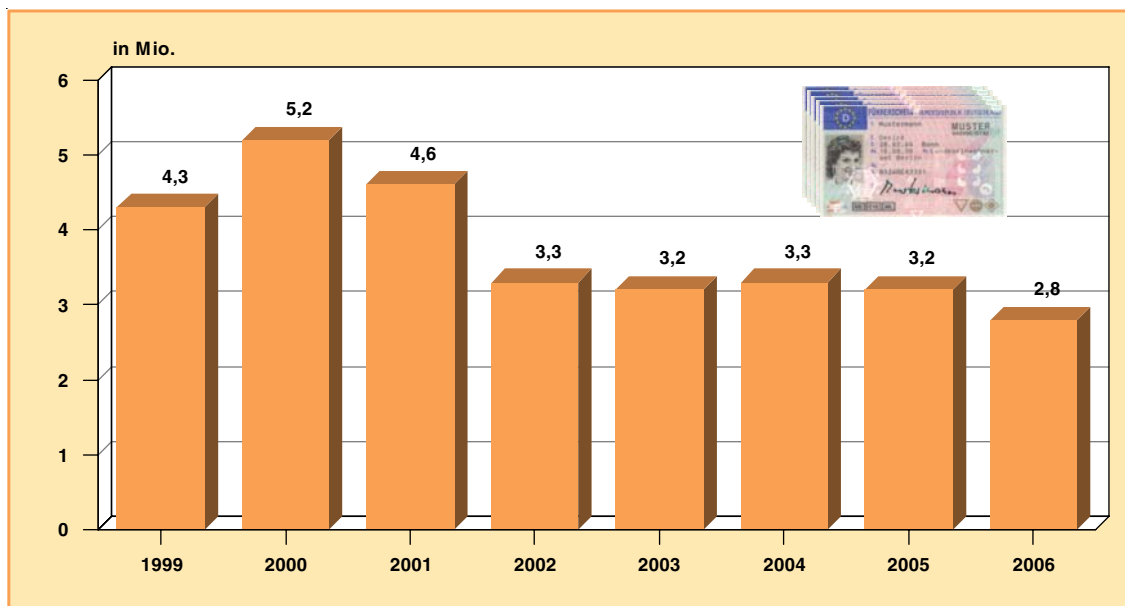


Umtauschbereitschaft ist gesunken

Die Bereitschaft der Bürger, ihren Führerschein in eine EU-Fahrerlaubnis umzutauschen, ist im Vergleich zum Vorjahr gesunken. 2005 produzierte die Bundesdruckerei in Berlin 3,2 Mio. Führerscheine. Im Jahr 2006 waren es nur noch 2,8 Mio. Der Höchststand wurde im Jahr 2000 mit 5,2 Mio. erreicht.

Dabei bietet der EU-Kartenführerschein seinen Besitzern viele Vorteile. Zum einen ist er handlich und passt in das Kartenfach nahezu aller Geldbörsen, zum anderen ist er wesentlich haltbarer als ein papierener Führerschein. Bei Fahrzeugkontrollen im In- und Ausland bietet er die Gewähr, dass in kürzester Zeit der Nachweis erbracht werden kann, dass der Fahrzeugführer im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis ist – sogar dann, wenn er seinen Führerschein vergessen hat. Eine Abfrage im Zentralen Fahrerlaubnisregister genügt. Seit jüngster Zeit ist dem Kartenführerschein noch eine andere Aufgabe zu Teil geworden: An gewissen Automaten kann er zur Altersprüfung eingesetzt werden.

Grafik 4: Anzahl produzierter Kartenführerscheine



Zentrale Register



Gefragt wie nie - Auskünfte aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister

Mit über 4 Mio. Auskünften erreichte das ZFER gegenüber dem Vorjahr eine 61-%ige Steigerung des Auskunftsvolumens. Bereits seit 2002 erteilt das KBA 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 nutzen.

Die Auskünfte werden automatisiert erteilt, in ca. 30 % der Fälle durch direkten Abruf im Online-Verfahren.

Tabelle 7: Auskünfte aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister

Auskünfte	2006	2005	2004	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
Auskünfte insgesamt	4 062 000	2 482 000	1 607 000	+ 61
darunter an				
Fahrerlaubnisbehörden	2 714 000	1 630 000	832 000	+ 60
Polizei	1 348 000	852 000	775 000	+ 63

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 mehreren Urteilen 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 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 Alkohol- oder Drogenprobleme eine Rolle.

Zentrale Register



Grafik 5: Länder mit 100 und mehr vom KBA weitergeleiteten Fällen wegen Verstoßes gegen das Wohnsitzprinzip



Zentrales Kontrollgerätartenregister (ZKR)

Seit dem 01.05.2006 erstmals zugelassene Lkw über 3,5 t und Busse mit mehr als 9 Sitzplätzen müssen mit einem digitalen Kontrollgerät zur Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten ausgestattet sein. Es zeichnet Lenk- und Ruhezeiten für 365 Tage und Geschwindigkeiten der letzten 24 Stunden auf. Ältere Fahrzeuge dürfen vorerst noch mit dem analogen Fahrtenschreiber, der mit den bekannten Tachoscheiben zu bedienen ist, gefahren werden.

Die neuen digitalen Geräte werden mit Chipkarten (Kontrollgerätkarten) bedient. Diese Karten werden bereits seit Mai 2005 vom Kraftfahrt-Bundesamt ausgegeben. Die Daten der Karten werden im neu eingerichteten ZKR gespeichert. Auskünfte werden ausschließlich im Online-Dialogverfahren erteilt.

Es kommen vier Kartenarten zum Einsatz:

Bei der überwiegenden Menge handelt es sich um **Fahrerkarten**, die von den Lkw- und Busfahrern in das Kontrollgerät einzugeben sind. Sie dienen der Identifizierung des Fahrers und speichern seine Tätigkeitsdaten für jeweils 28 Lenktage. Mit Hilfe des Zentralregisters wird überwacht, dass sich ein Fahrer nicht mehrere gültige Karten besorgt, um damit die erlaubten Lenkzeiten zu überschreiten.

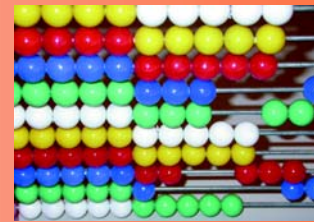
Spediteure und Busunternehmer erhalten **Unternehmenskarten**, die für die Disposition des Fuhrparks und für Betriebskontrollen zum Einsatz kommen.

Zur Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten werden **Kontrollkarten** eingesetzt, die an das Bundesamt für den Güterverkehr, Polizei, Zoll und Gewerbeaufsicht ausgegeben werden. Damit können Straßen- und Betriebskontrollen durchgeführt werden.

Vor dem praktischen Einsatz müssen die Kontrollgeräte auf das konkrete Fahrzeug eingestellt werden. Diese Prüfung, Kalibrierung und Programmierung wird mit Hilfe von **Werkstattkarten** vorgenommen, die an die verantwortlichen Fachkräfte ausgegeben werden. Da hier ein besonders hohes Missbrauchspotential besteht, sind diese Karten im Gegensatz zu den 5 Jahre gültigen übrigen Kartenarten nur 1 Jahr gültig.

Im ZKR sind Ende 2006 ca. 425 500 Karten gespeichert. Der Bestand wächst zurzeit monatlich um ca. 50 000 Karten. Es wird ein Gesamtbestand von mehr als 2 Mio. Karten in Deutschland erwartet. Aus dem neuen Register wurden bereits 950 000 Auskünfte erteilt.

Statistiken



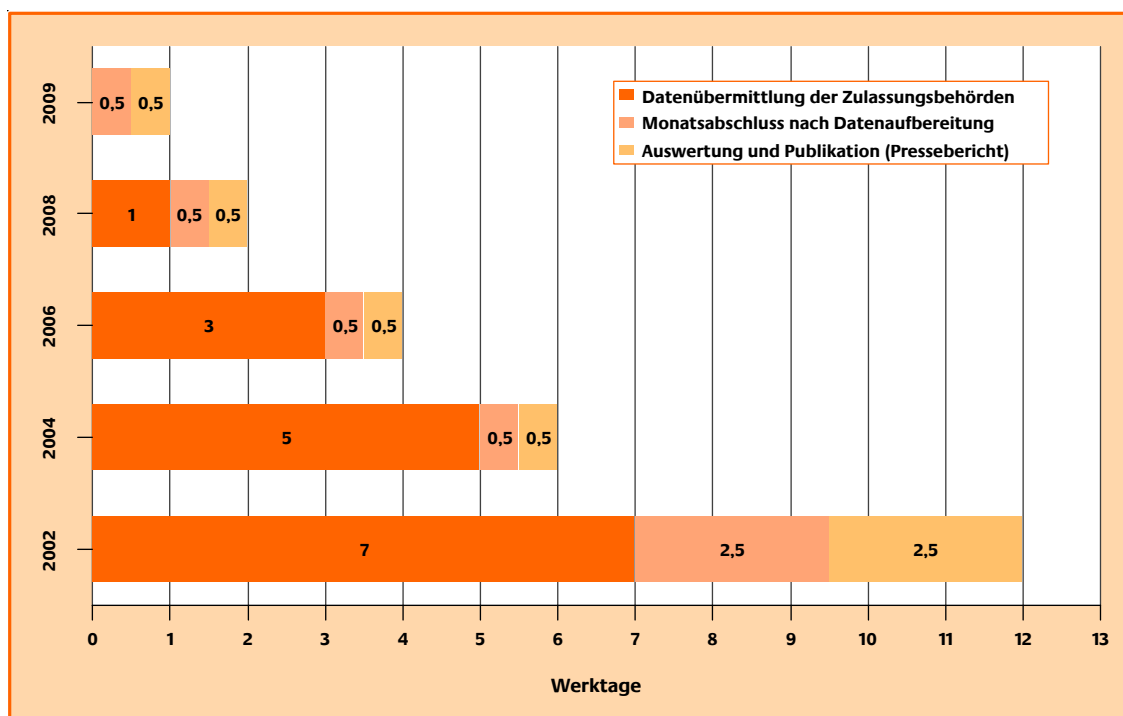
Fahrzeugstatistiken

In eigener Sache

Zulassungszahlen immer früher

Die monatlichen Zulassungszahlen gehören zu den begehrten Informationen des Kraftfahrt-Bundesamtes. Insbesondere Automobilwirtschaft und Presse stützen sich auf eine aktuelle und verlässliche Berichterstattung. Im Durchschnitt gehen arbeits-tätig rund 120 000 Fahrzeugmeldungen beim KBA ein. Der kontinuierlichen Verbes-
serung unserer Arbeitsprozesse und statistischen Produkte gilt unser dauerhaftes Interesse. Zusätzlich haben fortschreitende Optimierungen des Meldewesens der Zulassungsbehörden die Aktualität der statistischen Veröffentlichungen in den letzten Jahren positiv beeinflusst. Unser Ziel: Aktuelle Zulassungszahlen zum Monatsersten!

Grafik 6: Aktualitätssteigerung der monatlichen Fahrzeugzulassungen



Fahrzeugzulassungen 2006

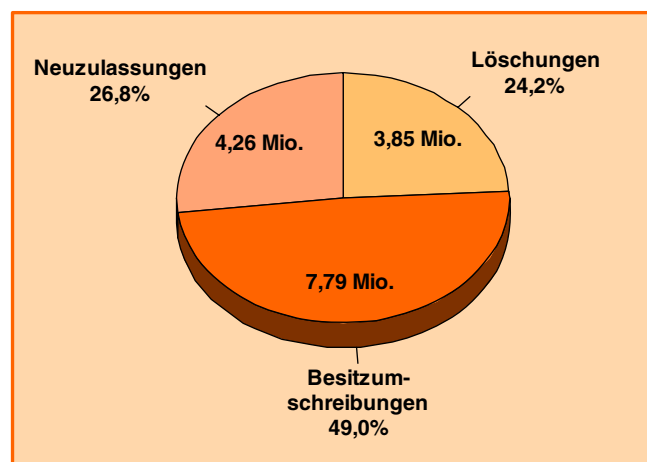
Konsolidierung am Pkw-Markt

Tabelle 8: Jahresbilanz 2006 (Kraftfahrzeuge und Anhänger ¹⁾):

Neuzulassungen	4,26 Mio.	+ 4,7 %
Besitzumschreibungen	7,79 Mio.	+ 0,8 %
Löschungen	3,85 Mio.	+ 0,5 %
Bestand am 1.1.2007	61,20 Mio.	+ 1,2 %

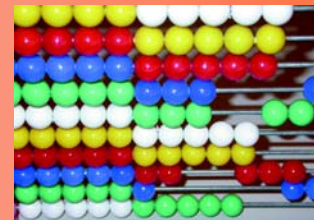
1) ohne Kraftfahrzeuge mit Versicherungskennzeichen

Grafik 7: Neuzulassungen, Besitzumschreibungen und Löschungen im Jahr 2006

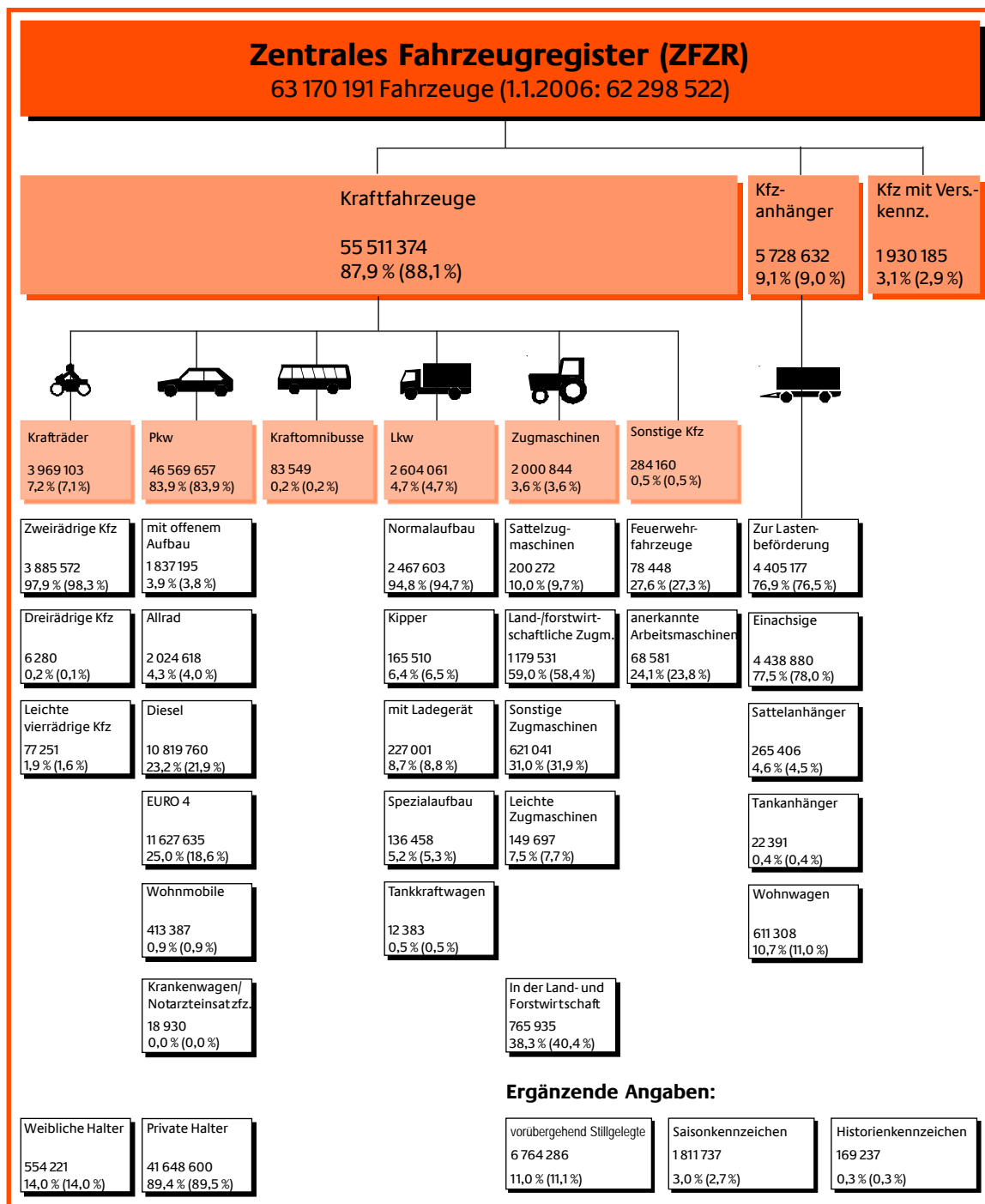


Das Jahr 2006 sorgte für reichlich Aktivitäten im Kraftfahrzeuggewerbe und somit auch bei den Zulassungsbehörden und im Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes. Der mehrjährige Aufwärtstrend im Nutzfahrzeuggewerbe ist ungebrochen. Dieser konjunkturelle Frühindikator setzte damit ein positives Zeichen für die Wirtschaft in Deutschland. Für den Pkw-Markt wurde das Jahr 2006 mit einer Steigerung von 126 000 Neuzulassungen zum Jahr der Konsolidierung. Trotz der vielen Neuzulassungen ist das Durchschnittsalter des bundesdeutschen Fuhrparks gestiegen. Bei einem Durchschnittsalter von 8,1 Jahren ist in naher Zukunft mit einem entsprechenden Ersatzbedarf zu rechnen.

Statistiken



Grafik 8: Der Fahrzeugbestand im Überblick am 1. Januar 2007























Pkw-Marken nach Bundesländern

Nachbarschaftspflege

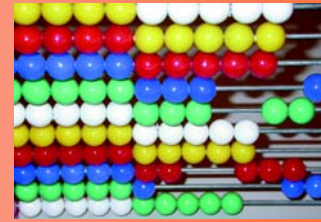
Der Hecht im Karpfenteich kommt aus Wolfsburg. In fast allen Bundesländern dominiert VW mit Bestandsanteilen von 20 Prozent und mehr, in den neuen Bundesländern etwas weniger. Dafür erzielte der größte deutsche Automobilhersteller im Land Niedersachsen einen Spitzenwert von annähernd 30 Prozent. In Bayern hat BMW (10%) erwartungsgemäß die Lederhose an und verdrängt damit Mercedes auf Rang 4. In den östlichen Bundesländern sind Import-Marken überproportional vertreten. Der skandinavische Hersteller Volvo hat seine Stärken in Hamburg, Bremen und Schleswig-Holstein. Die Saarländer stehen offensichtlich in enger Verbundenheit mit dem französischen Nachbarn Peugeot. Fiat hat in Bayern und Baden-Württemberg die größten Sympathien.

Tabelle 9: Verteilung des Pkw-Bestandes am 1. Januar 2007 nach Marken

Marken	Bundesland	Baden-Württemberg	Bayern	Berlin	Brandenburg	Bremen	Hamburg	Hessen	Mecklenburg-Vorpommern	Niedersachsen	Nordrhein-Westfalen	Rheinland-Pfalz	Saarland	Sachsen	Sachsen-Anhalt	Schleswig-Holstein	Thüringen
 VW		21,8	20,8	18,7	18,2	20,9	22,9	21,0	18,2	29,4	20,2	19,2	12,9	18,1	18,1	24,7	18,7
 Mercedes		12,7	9,2	10,5	4,7	12,0	12,2	9,6	4,5	8,9	9,6	9,7	7,8	3,5	3,6	9,9	3,6
 Opel		12,5	13,2	12,5	13,8	13,0	11,5	16,1	14,0	13,1	15,5	16,3	11,9	13,4	13,4	14,8	14,6
 BMW, Mini		6,9	9,8	6,5	4,3	6,6	7,7	7,2	3,6	4,9	6,4	6,4	6,6	4,2	4,0	5,0	4,2
 Audi		6,6	8,1	4,4	4,4	5,2	6,6	6,4	4,3	6,2	5,6	5,6	4,7	5,1	4,6	5,7	5,5
 Ford		8,3	8,2	6,8	9,0	9,0	7,3	8,3	9,6	8,1	10,4	9,0	12,2	9,9	9,8	8,3	8,9
 Renault, Dacia		5,3	4,3	6,3	6,8	5,2	4,0	4,4	6,3	4,9	5,1	4,7	6,0	8,2	7,5	4,4	7,6
 Toyota, Lexus		2,4	3,1	3,8	3,3	2,9	2,6	2,5	4,0	2,4	2,9	3,3	4,0	3,5	3,5	2,5	3,6
 Skoda		0,9	1,3	2,0	3,6	1,4	1,2	1,3	3,1	1,7	1,1	1,3	1,1	4,1	4,5	1,2	4,2
 Peugeot		2,9	2,5	2,6	3,2	2,4	2,3	2,8	2,9	2,1	2,4	3,7	11,8	3,6	2,8	2,3	3,0
 Citroen		1,4	1,0	1,8	2,6	1,6	1,3	1,3	2,3	1,3	1,6	1,7	2,4	2,4	2,7	1,2	2,1
 Mazda		1,8	2,3	3,2	2,8	2,2	2,3	2,2	3,1	2,3	2,5	2,7	3,2	2,7	3,0	2,2	2,7
 Fiat		3,8	3,8	2,0	1,9	3,3	2,8	3,1	1,9	2,5	2,7	3,2	2,4	1,9	2,2	3,1	1,9
 Seat		1,1	1,4	1,2	2,2	1,2	1,2	1,5	2,8	1,8	1,7	1,7	1,6	2,6	2,5	1,7	2,7
 Nissan		1,7	1,6	4,1	4,5	2,0	2,5	1,8	4,6	1,9	2,6	1,9	2,3	2,9	3,4	2,3	2,9
 Hyundai		0,5	0,6	1,1	1,5	0,9	0,7	0,8	1,7	0,8	0,8	0,7	1,3	1,4	1,7	1,0	1,4
 Honda		1,0	1,0	1,5	2,5	1,6	1,8	1,0	2,1	1,1	1,2	1,1	0,7	2,0	2,4	1,4	2,1
 Kia		0,3	0,3	1,0	1,5	0,6	0,3	0,4	1,5	0,5	0,7	0,4	0,4	1,0	1,3	0,4	1,0
 Volvo		0,9	0,7	1,2	0,8	1,6	1,7	1,1	1,1	1,2	1,2	0,8	0,6	0,7	0,6	1,6	0,6
 Mitsubishi		1,3	1,3	1,9	2,5	1,4	0,9	1,6	2,9	1,2	1,1	1,4	1,4	2,0	1,9	1,4	1,8
Sonstige		5,7	5,4	6,8	6,1	5,1	6,3	5,5	5,6	3,8	4,8	5,0	4,7	6,8	6,7	4,8	7,1

 Höchster Anteil (Angaben in Prozent)

Statistiken

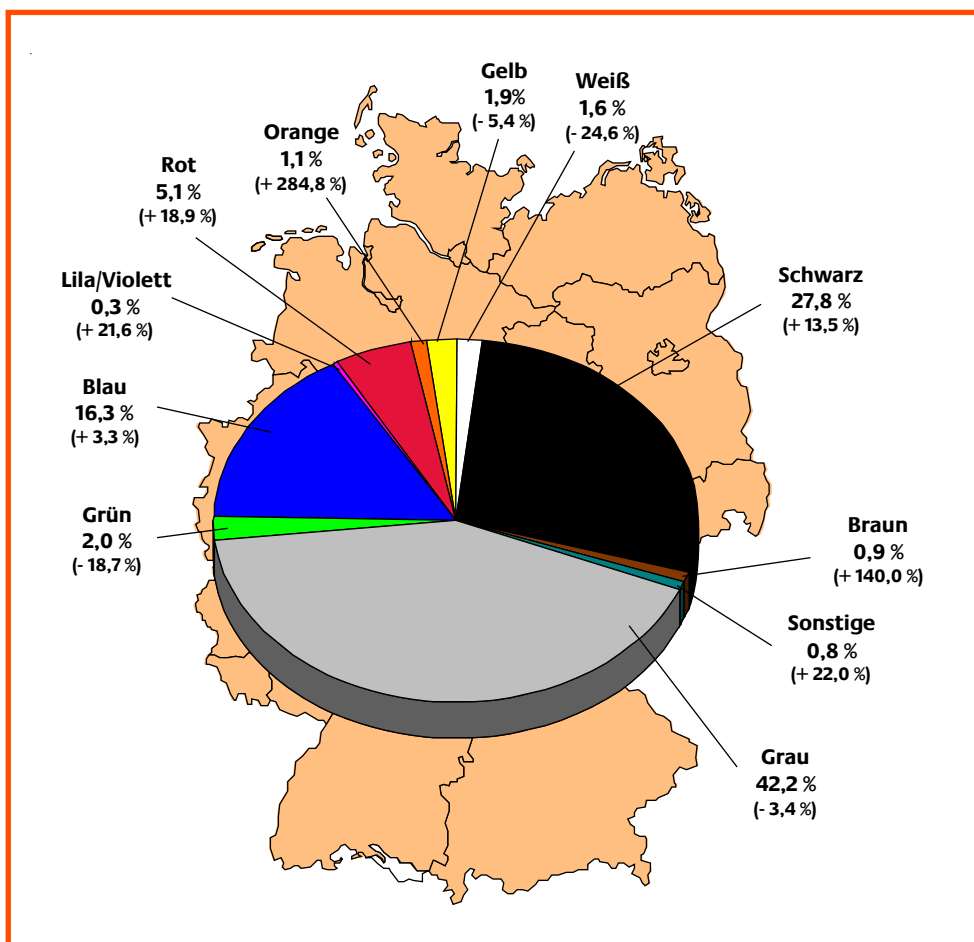


Farben

Kein buntes Treiben auf Deutschlands Straßen

Trendforscher sagen eine künftig buntere Autowelt mit neuen Farbnuancen und Sonderlackierungen voraus. Zurzeit ist jedoch annähernd jedes 2. fabrikneue Auto grau und jedes 4. schwarz. Nur 30 Prozent der Neuwagenkäufer entscheiden sich bislang für die bunten Farbtöpfe.

Grafik 9: Anteile der Farben an den Pkw-Neuzulassungen 2006 gegenüber 2005



Oberklasse

Darf es etwas mehr sein?

In der Oberklasse findet sich wieder, was groß, schnell, komfortabel und teuer ist. Die Preisskala der „Luxusklasse“ ist nach oben offen - und die Kaufbereitschaft offensichtlich groß. 42 000 Pkw dieses Segments wurden 2006 neu in den Verkehr gebracht. Kleine kompakte Fahrzeuge machen zwar den Riesenanteil bei den Neuzulassungen aus, doch auch das Oberklassen-Segment nimmt in den letzten Jahren beachtlich zu. Im vergangenen Jahr um 10,6 Prozent. Der Gesamtbestand beläuft sich auf 275 000 Edelkarossen. Die 7er Reihe von BMW ist mit 97 000 Fahrzeugen am stärksten vertreten. Vom Maybach gibt es immerhin 152 Stück in Deutschland.



„Mitfahrerzentrale“ im Maybach

Oldtimer

Vor 50 Jahren: BMW 507 Roadster

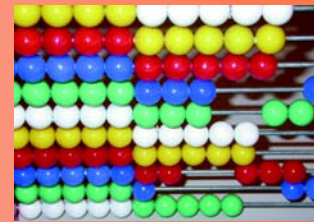


Schau mir in die Augen Kleines ...

sind nur noch 33 Stück im Einsatz.

Als das Filmidol Humphrey Bogart (Casablanca) 1957 für immer die Augen schloss, fuhren die ersten BMW-Roadster auf Deutschlands Straßen. Von dem „507“ wurden insgesamt 252 Einheiten bei den Bayerischen Motorenwerken produziert. Damals brachte dieses faszinierende Fahrzeug die noch überschaubare Autowelt in Verzückung. Heute ist „der schönste BMW aller Zeiten“ längst zur Legende geworden und wird immer noch voller Ehrfurcht bestaunt. Die Gelegenheit, dies live und auf der Straße zu erleben ist allerdings eher unwahrscheinlich. Nach 50 Jahren

Statistiken



Kraftstoffarten und -verbrauch

Benzinverbrauch rückläufig

Die hohen Kraftstoffpreise trieben den Dieselanteil bei neuen Pkw im vergangenen Jahr weiter nach oben (44,3%). Dies ging zu Lasten der Ottomotoren (55,1%). Während der Durchschnittsverbrauch beim Diesel stagniert (6,5 l/100 km) ging er beim Benzin leicht zurück (7,3 l/100 km). Auch alternative Kraftstoffarten, wie Flüssiggas (+ 206 %) und Erdgas (+ 44 %) stehen zurzeit hoch im Kurs.

Tabelle 10: Durchschnittsverbrauch neu zugelassener Pkw:

Segment	Benzin		Diesel	
	Verbrauch l/100 km	Anteil	Verbrauch l/100 km	Anteil
Minis	5,5	93,0 %	4,5	6,8 %
Kleinwagen	6,2	87,4 %	4,7	12,3 %
Kompaktklasse	7,2	57,1 %	5,5	42,3 %
Mittelklasse	8,4	35,7 %	6,3	64,2 %
Obere Mittelklasse	9,8	24,5 %	7,6	75,0 %
Oberklasse	11,8	59,0 %	8,6	40,9 %
Geländewagen	10,0	28,1 %	8,8	70,9 %
Cabriolets	8,3	86,9 %	6,1	13,1 %
Vans	7,4	50,7 %	6,3	48,3 %
Utilities	7,7	17,1 %	7,7	79,4 %
Insgesamt	7,3	55,1 %	6,5	44,3 %

Schadstoffbelastung

Plakettenverordnung - die Kommunen bereiten sich vor

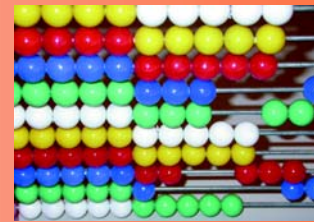
Seit dem 1. März 2007 ist die Kennzeichnungsverordnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge in Kraft. Grundlage für die Festlegung der Grenzwerte ist die Rahmenrichtlinie für Luftqualität 96/62/EG sowie 1999/30/EG. Da die Feinstaubgrenzwerte von vielen Städten nicht mehr eingehalten werden können, sind sogenannte Umweltzonen geplant. Die von den Städten festgelegten Fahrverbotszonen werden entsprechend gekennzeichnet. Ein Zusatzschild weist auf Fahrzeuge mit roter, gelber bzw. grüner Plakette hin, die vom Fahrverbot ausgenommen sind. Die Erteilung einer Plakette richtet sich nach der Schadstoffgruppe des jeweiligen Fahrzeuges. Mit dieser Maßnahme soll eine Reduzierung des Feinstaubes in Ballungsgebieten erzielt werden. Die Umsetzung liegt in der Hand der örtlichen Kommunen.



Tabelle 11: Pkw- und Nutzfahrzeugbestand der 10 größten Städte nach Plakettenfarben für die Umweltzonen:

	Stadt	1	2 Rot	3 Gelb	4 Grün
1	Berlin	275 938	49 875	121 106	862 199
2	Hamburg	143 471	36 149	123 120	598 947
3	München	134 009	30 807	106 368	460 629
4	Köln	102 736	21 142	72 261	308 168
5	Frankfurt am Main	58 919	14 167	64 042	219 097
6	Stuttgart	54 879	15 139	52 461	206 469
7	Dortmund	60 262	13 713	33 188	192 741
8	Essen	55 488	13 237	34 459	202 939
9	Düsseldorf	56 526	13 057	46 224	197 869
10	Bremen	48 898	12 562	31 903	166 760
	Deutschland	8 917 660	2 534 779	5 983 773	31 422 758

Statistiken

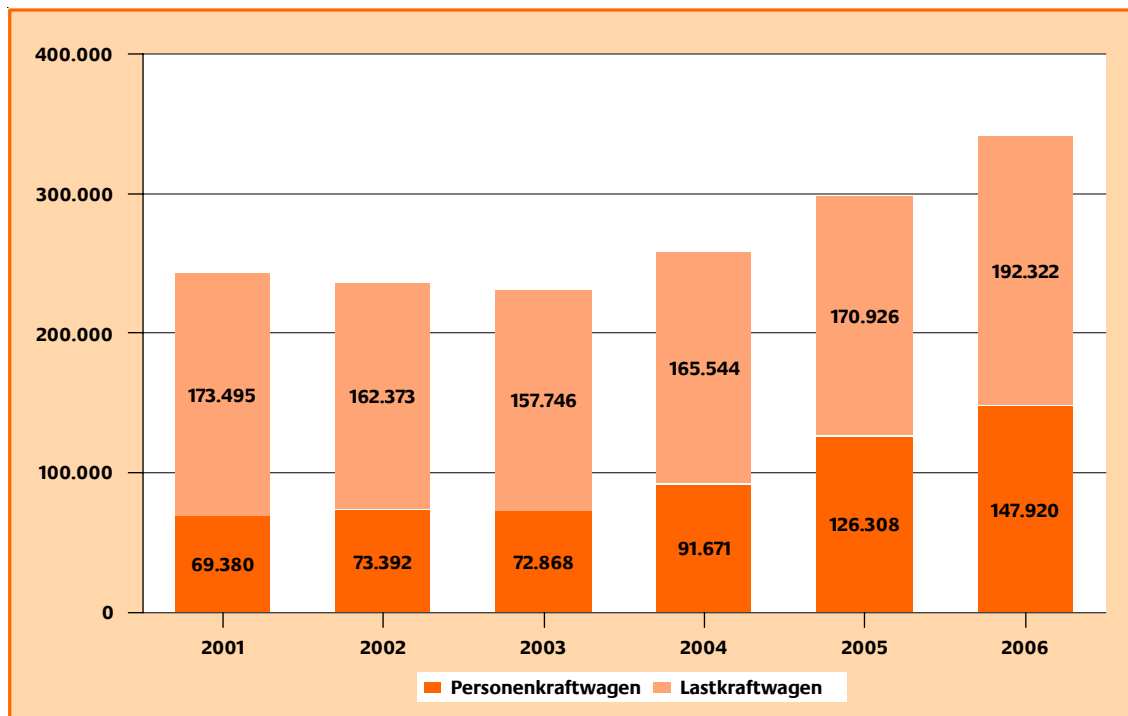


Kleintransporter

Schnelle Transporteure

Die meisten Fahrzeuge der sogenannten „Sprinterklasse“ sind relativ schnell und wendig und verfügen über reichlich Fassungsvermögen. Insbesondere für Kurzstrecken werden sie gern als Beförderungsmittel eingesetzt. Drei von vier Lkw gehören der „Leichtgewichtsklasse“ (bis 3,5 Tonnen) an. Zählt man die als Pkw zugelassenen Transporter (Utilities) hinzu, sind es bundesweit 3,25 Mio. Äußerlich unterscheiden sie sich an den Fenstern hinter der B-Säule. Die Neuzulassungen der letzten Jahre unterstreichen die wachsende Beliebtheit (2001 - 2006: + 40 %). 2006 wurden 340 000 Kleintransporter neu zugelassen.

Grafik 10: Neuzulassungen von Kleintransportern (Pkw, Lkw) 2001-2006

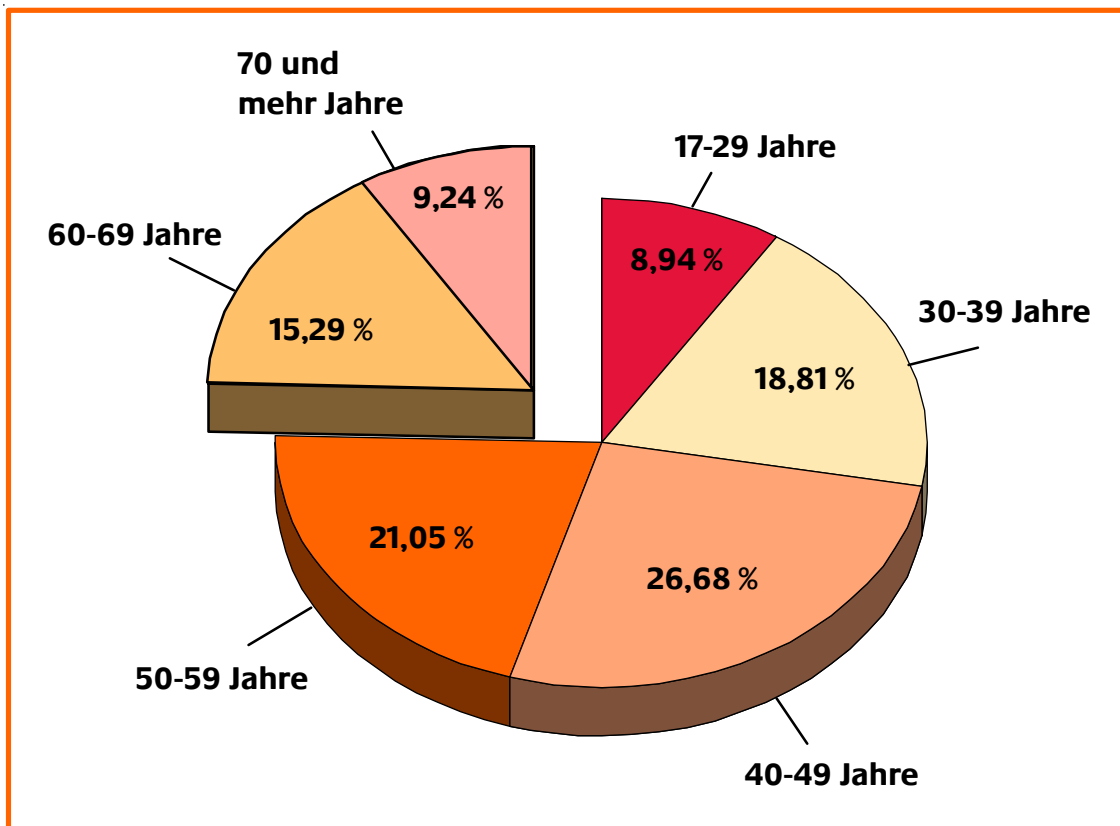


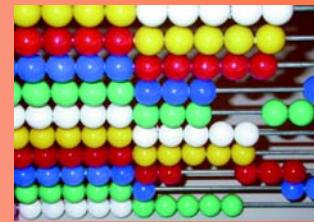
Pkw-Halter

Mobile Generation 50 plus

Jeder 4. Fahrzeughalter (10,3 Mio.) ist bereits über 60 Jahre alt. In den letzten 6 Jahren legte diese Altersgruppe um 26,8 Prozent zu. Der Motorisierungsgrad der reiferen Generation wird dem demografischen Wandel entsprechend weiter steigen. Die Neuzulassungen 2006 beweisen es: die Anteile der 50 - 70 Jährigen liegen mit 41,8 % über dem Altersschnitt der Bestandsdaten (36,3 %).

Grafik 11: Die Altersstruktur der Halter des Pkw-Bestandes





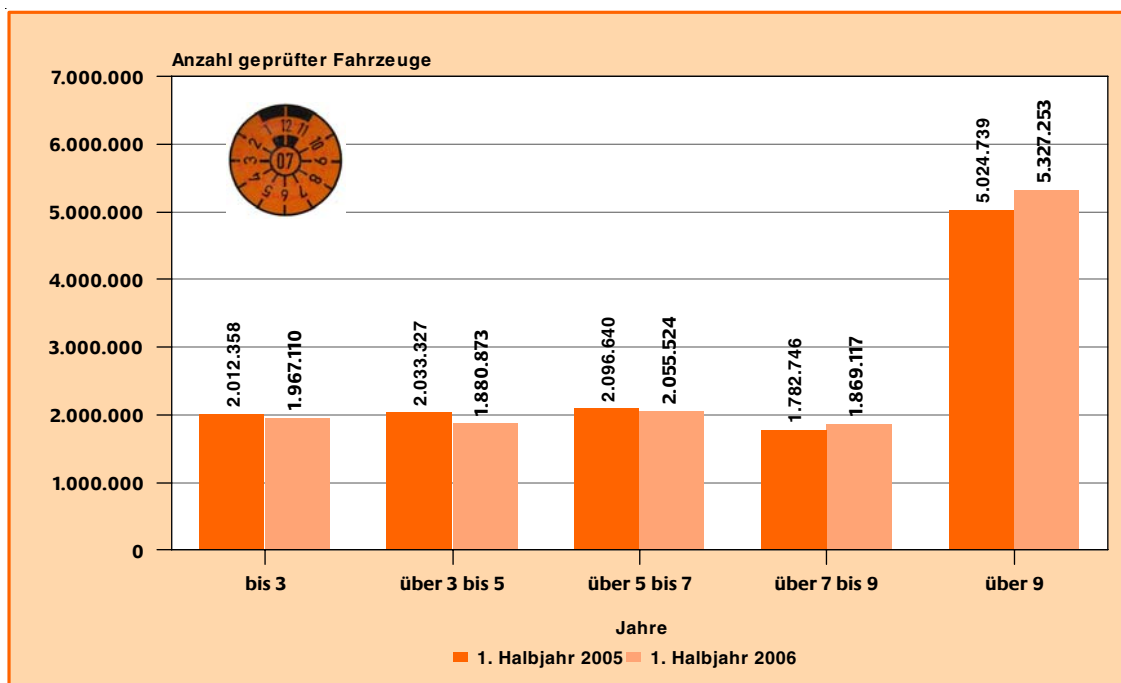
Fahrzeuguntersuchungen

Altes Eisen – verkehrsunsicher?

Hauptuntersuchungen von Fahrzeugen mit amtlichem Kennzeichen

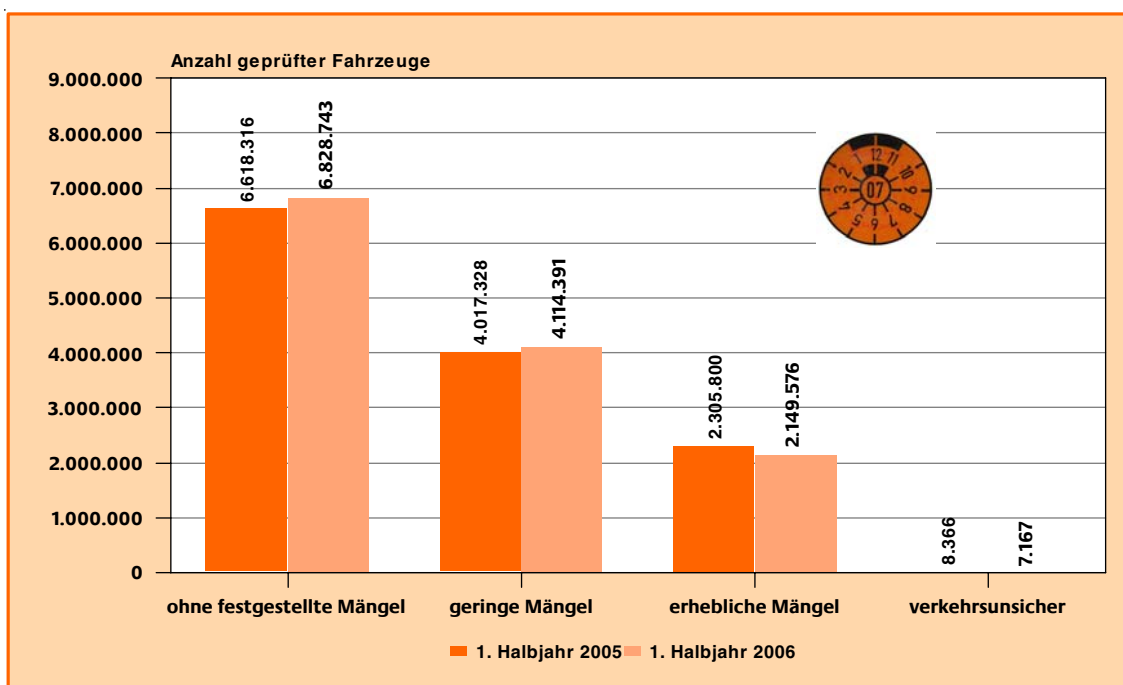
Im Rahmen der vorgeschriebenen Hauptuntersuchungen überprüften die Überwachungsinstitutionen im ersten Halbjahr 2006 rund 13 Mio. Kraftfahrzeuge und Anhänger auf Verkehrssicherheit und vorschriftsmäßigen Zustand. Während gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres 4,9 Prozent weniger „neuere“ Fahrzeuge im Alter von bis zu 5 Jahren zur Prüfung vorgeführt wurden, nahm die Zahl der untersuchten älteren Fahrzeuge im Alter von über 9 Jahren um 6,0 Prozent zu (siehe Grafik 12).

Grafik 12: Zahl der Fahrzeuguntersuchungen nach Altersklassen



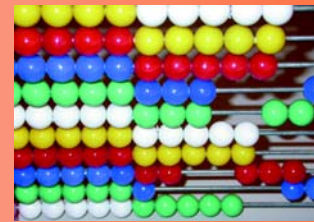
Dieser Anstieg bei den unter dem Aspekt der Fahrzeugsicherheit kritisch zu betrachtenden älteren Fahrzeuge ließe eine Zunahme in der Anzahl bemängelter Fahrzeuge erwarten. Dies trifft jedoch – entgegen der Botschaft einiger Presseverlautbarungen der letzten Zeit – nicht zu, wie die folgende Grafik zeigt:

Grafik 13: Ergebnisse der Fahrzeuguntersuchungen



Die Zahl der Fahrzeuge ohne festgestellte Mängel nimmt sogar zu (+ 3,2%), während bei den mit erheblichen Mängeln behafteten Fahrzeugen (- 6,8 %) sowie insbesondere bei den als verkehrsunsicher eingestuften Fahrzeugen (- 14,3 %) deutliche Abnahmen zu verzeichnen sind. Diese Zahlen sind sehr erfreulich, schließen aber nicht aus, dass diese Tendenz vor allem durch weniger Beanstandungen bei den neueren Fahrzeugen hervorgerufen wird. Deshalb untersuchten wir, ob die Rückgänge bei den Fahrzeugen mit erheblichen Mängeln bzw. bei den verkehrsunsicheren Fahrzeugen sich auf alle Altersklassen beziehen.

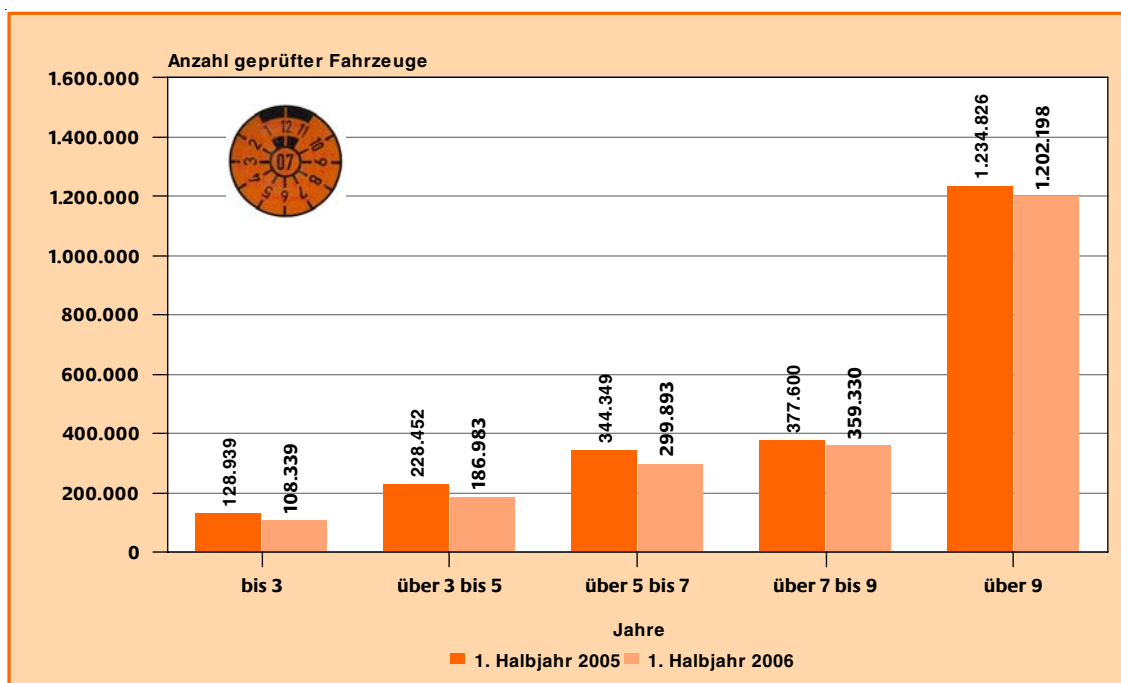
Statistiken



Der Einfluss des Fahrzeugalters auf den Fahrzeugzustand (und damit auf das Ergebnis der Hauptuntersuchung) wird durch die Grafik 14 sichtbar. Aber die Vermutung, ein Plus an älteren Fahrzeugen bedeute mehr mangelbehaftete Fahrzeuge bestätigt sich nicht. So nehmen sogar bei den über 7 Jahre alten Fahrzeugen trotz steigender Fahrzeugzahlen die erheblich bemängelten und verkehrsunsicheren Fahrzeuge ab. Fielen bei den über 9 Jahre alten Fahrzeugen im 1. Halbjahr 2005 von 1 000 Geprüften noch 246 wegen erheblicher Mängel oder sogar Verkehrsunsicherheit durch, so waren es im 1. Halbjahr 2006 nur noch 226 Fahrzeuge.

Es bleibt zu hoffen, dass sich dieser positive Trend auch in der Zukunft fortsetzt und die Sicherheit auf Deutschlands Straßen weiter zunimmt. Die Formel „mehr alte Fahrzeuge = weniger Verkehrssicherheit“ jedenfalls ist relativiert.

Grafik 14: Fahrzeuge mit erheblichen Mängeln und verkehrsunsichere Fahrzeuge nach Altersklassen



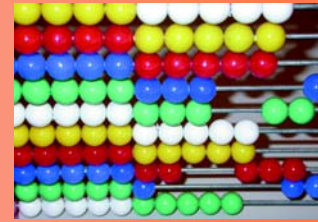
Kraftverkehrsstatistik

Das Kraftfahrt-Bundesamt ist Partner im Europäischen Statistischen System und erstellt die Bundesstatistiken zum Verkehr deutscher und europäischer Kraftfahrzeuge. Das KBA übermittelt regelmäßig statistische Daten zum Güterkraftverkehr deutscher Fahrzeuge an Eurostat, das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften, und erhält von dort Ergebnisse zu europäischen Fahrzeugen zur Vervollständigung der nationalen Statistik. Umfangreiche aktuelle statistische Ergebnisse sind unter www.kba.de abrufbar.

Güterkraftverkehr mit europäischen Fahrzeugen

Die Statistik zum internationalen Güterkraftverkehr wurde – wie bereits in den Vorjahren berichtet – neu konzipiert und wird nun themenorientiert bereitgestellt. Datengrundlage bilden die beim Kraftfahrt-Bundesamt erstellte nationale Statistik zum Güterkraftverkehr deutscher Fahrzeuge sowie aggregierte und hochgerechnete Jahresdaten aus dem Datenpool des Amtes der Europäischen Gemeinschaften (Eurostat). Die aktuellsten Daten aus dem Datenpool liegen für das Berichtsjahr 2005 vor, und zwar für Fahrzeuge aus fast allen 25 EU-Mitgliedstaaten. Lediglich Malta ist nicht vertreten, da Malta noch keine Daten an Eurostat geliefert hat. Aus Belgien, Italien und Lettland liegen nur Ergebnisse zu Lastfahrten vor. Komplette sind dagegen die Daten zu Fahrzeugen aus den EWR-Staaten Norwegen und Liechtenstein. Im Vergleich zu 2004 sind somit Griechenland und Liechtenstein im Berichtsjahr 2005 erstmals vertreten.

Bulgarien und Rumänien sind seit Beginn des Jahres 2007 Mitglieder der EU und werden voraussichtlich bereits ab dem Berichtsjahr 2006 erste Daten bereitstellen. Die Schweiz hat angekündigt, ab 2008 an dem Datenaustausch teilzunehmen.



Für das Berichtsjahr 2005 wurde im Kraftfahrt-Bundesamt zunächst das Thema grenzüberschreitender Verkehr aufbereitet. Im Laufe des Jahres sollen Statistiken zu den Themen Güterbeförderungen und Inlandsverkehr folgen.

Neun von zehn Fahrten erfolgen im innerdeutschen Verkehr, aber mehr als die Hälfte der Beförderungsleistung durch grenzüberschreitenden Transport.

Die Tabelle 12 enthält eine Gesamtschau auf den Verkehr europäischer Lastkraftfahrzeuge in Deutschland im Jahr 2005.

Tabelle 12: Verkehrsaufkommen mit europäischen Fahrzeugen ¹⁾ im Jahr 2005

Hauptverkehrsbeziehung	Anzahl der Fahrten insgesamt ²⁾ in 1 000	Anteil der Fahrten insgesamt ²⁾ in %	Anzahl der Ladungsfahrten in 1 000	Anteil der Ladungsfahrten in %	Transportiertes Gütergewicht in 1 000 t	Transportiertes Gütergewicht in %	Beförderungsleistung in Mio. tkm	Beförderungsleistung in %
Innerdeutscher Verkehr	360 066	91,5	221 126	89,4	2 628 277	86,3	241 288	45,4
Binnenverkehr	356 613	90,7	220 039	88,9	2 612 641	85,8	237 609	44,7
Kabotage	3 453	0,9	1 087	0,4	15 636	0,5	3 679	0,7
Grenzüberschreitender Verkehr	33 279	8,5	26 298	10,6	416 898	13,7	290 416	54,6
Wechselverkehr ³⁾	23 905	6,1	18 458	7,5	290 668	9,5	159 439	30,0
dar. deutsche Fahrzeuge	10 434	2,7	8 084	3,3	126 187	4,1	62 563	11,8
Dreiländerverkehr ⁴⁾	2 664	0,7	2 007	0,8	35 590	1,2	28 901	5,4
Durchgangsverkehr ⁵⁾	6 711	1,7	5 833	2,4	90 640	3,0	102 076	19,2
dar. deutsche Fahrzeuge	315	0,1	278	0,1	4 852	0,2	4 859	0,9
Insgesamt ¹⁾	393 345	100,0	247 424	100,0	3 045 175	100,0	531 705	100,0

¹⁾ Fahrzeuge aus der EU-25 ohne Malta, einschl. Norwegen und Liechtenstein sowie Belgien, Italien und Lettland nur Fahrten mit Ladung. -

²⁾ Belgien, Italien und Lettland nur Fahrten mit Ladung. -

³⁾ Grenzüberschreitende Fahrten mit Fahrzeugen, die im Be- oder im Entlade land gemeldet sind. -

⁴⁾ Grenzüberschreitende Fahrten mit Fahrzeugen, die weder im Be- noch im Entlade land gemeldet sind. -

⁵⁾ Rekonstruierte Durchfahrten ohne den kleinen Grenzverkehr, ermittelt aus dem Entfernungswerk.

Von insgesamt 393 Mio. Fahrten in, von, nach oder durch Deutschland wurden 247 Mio. Fahrten mit Ladung (ca. 63 %) durchgeführt. Bei einem transportierten Gütergewicht von gut 3 Mrd. Tonnen betrug die Beförderungsleistung knapp 532 Mrd. Tonnenkilometer.

Die durchgeführten Fahrten fanden zu 91,5% im innerdeutschen Verkehr und nur zu 8,5% im grenzüberschreitenden Verkehr statt. Ganz anders stellt sich dieser Vergleich

bei der Beförderungsleistung dar. Mehr als die Hälfte (54,6 %) wurde im grenzüberschreitenden Verkehr erbracht, wobei hier besonders die größeren Entfernungen zu Buche schlagen.

Konkurrenz durch Dreiländerverkehr

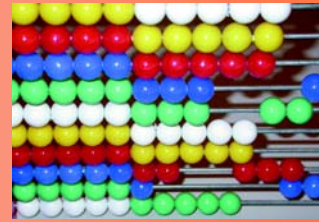
Eine genauere Darstellung der Beförderungsleistung im grenzüberschreitenden Verkehr (hier: Wechselverkehr und Dreiländerverkehr) zwischen Deutschland und den anderen europäischen Staaten gibt Tabelle 13 wieder.

Tabelle 13: Beförderungsleistung mit europäischen Fahrzeugen¹⁾ im Jahr 2005

Badeland/ Entladeland	Beförderungsleistung im Wechselverkehr mit Deutschland	Anteil deutscher Fahrzeuge im Wechselverkehr mit Deutschland	Beförderungsleistung im Dreiländerverkehr mit Deutschland	Wichtigste Heimatstaaten der Fahrzeuge im Dreiländerverkehr	Anteil der wichtigsten Fahrzeuge im Dreiländerverkehr
	in Mio. tkm	in %	in Mio. tkm	ISO 3166-Code	in %
Belgien	10 948	61,0	3 074	NL	64,2
Dänemark	5 738	51,2	529	LU, PL	69,6
Estland	533	-	134	LT, LV, PL	98,4
Finnland	181	21,0	39	BE, PL	79,2
Frankreich	19 510	76,5	5 177	BE, LU, NL, PL	64,7
Griechenland	1 628	25,5	89	AT, NL	81,6
Irland	359	24,8	51	CZ, LT, UK	72,3
Italien	17 975	47,4	5 076	AT	60,6
Lettland	870	/	262	LT, PL	100,0
Litauen	1 922	/	265	PL	97,3
Luxemburg	1 340	52,6	90	BE, CZ, NL	61,3
Malta	.	-	-	-	-
Niederlande	22 617	29,1	1 073	BE, PL	66,4
Österreich	13 005	44,2	1 272	CZ, LU, SK	58,7
Polen	13 711	6,4	180	CZ, LT, NL	65,4
Portugal	3 300	8,2	200	ES	76,2
Schweden	1 955	78,3	409	AT, PL	59,9
Slowakische Republik	3 089	4,9	514	CZ	75,3
Slowenien	1 543	4,2	46	AT, CZ, IT	87,2
Spanien	18 677	26,6	3 381	PL, PT, SK	65,2
Tschechische Republik	8 234	9,7	372	PL, SK	77,6
Ungarn	3 582	12,7	1 224	CZ, SK	80,6
Vereinigtes Königreich	4 295	62,5	1 778	CZ, NL, PL	56,3
Zypern	1	-	-	-	-
Norwegen	485	46,4	57	AT, LV, PL	69,2
Liechtenstein	68	/	21	AT	81,7

¹⁾ Fahrzeuge aus der EU-25 ohne Malta, einschl. Norwegen und Liechtenstein sowie Belgien, Italien und Lettland nur Lastfahrten.

Statistiken



Die höchste Beförderungsleistung wurde im Wechselverkehr mit den Niederlanden (22,6 Mrd. tkm) erbracht, gefolgt von Frankreich (19,5 Mrd. tkm) und Spanien (18,7 Mrd. tkm). Auffallend ist die sehr unterschiedliche Beteiligung deutscher Fahrzeuge im Wechselverkehr mit diesen Staaten. In Bezug auf die Niederlande waren deutsche Fahrzeuge mit weniger als einem Drittel beteiligt, mehr als zwei Drittel wurden von niederländischen Fahrzeugen erbracht. Umgekehrt stellt sich die Situation im Wechselverkehr mit Frankreich dar, wobei hier darüber hinaus hohe Beförderungsleistungen auch durch Fahrzeuge anderer Staaten erbracht wurden.

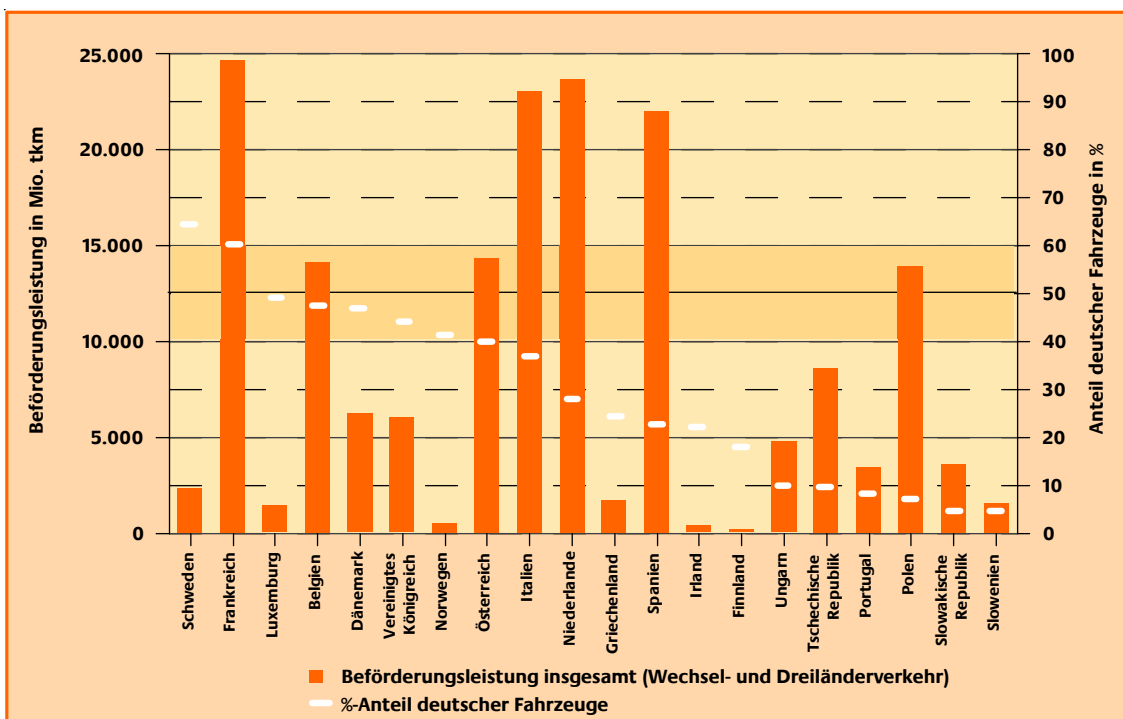
Im Dreiländerverkehr war die Beförderungsleistung bei Fahrten zwischen Deutschland und Frankreich mit 5,2 Mrd. tkm sowie zwischen Deutschland und Italien mit 5,1 Mrd. tkm am höchsten. Sehr unterschiedlich ist hier die Herkunft der Fahrzeuge, die diese Leistungen erbrachten. Fast zwei Drittel des Dreiländerverkehrs zwischen Deutschland und Frankreich wurde mit Fahrzeugen aus den Benelux-Staaten und Polen erbracht. Zwischen Deutschland und Italien waren allein österreichische Fahrzeuge zu über 60 Prozent beteiligt.

Betrachtet man die Heimatstaaten der am Dreiländerverkehr beteiligten Fahrzeuge, so fällt Polen ins Auge. In 12 von 25 ausgewiesenen Positionen des Verkehrs zwischen Deutschland und einem anderen europäischen Staat (ohne Polen) waren polnische Fahrzeuge allein oder gemeinsam mit Fahrzeugen aus weiteren Staaten maßgeblich beteiligt. Zwischen Deutschland und Litauen erbrachten polnische Fahrzeuge mit 97,3 Prozent nahezu den gesamten Anteil des Dreiländerverkehrs.

Marktanteile deutscher Fahrzeuge unterschiedlich

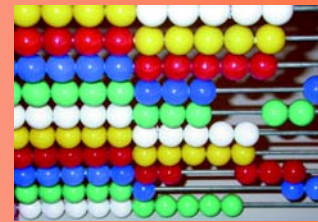
Die Marktposition deutscher Fahrzeuge in Bezug auf die Beförderungsleistung im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr (Wechselverkehr und Dreiländerverkehr) zwischen Deutschland und den anderen europäischen Staaten verdeutlicht die nachfolgende Grafik.

Grafik 15: Beförderungsleistung zwischen Deutschland und europäischen Staaten sowie Anteil deutscher Fahrzeuge im Jahr 2005



Am besten positioniert haben sich deutsche Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr mit Schweden (64,8 %) und Frankreich (60,5 %). Dabei kommt dem Anteil im Verkehr mit Frankreich eine besondere Bedeutung zu, da die Gesamtbeförderungsleistung (aller europäischen Fahrzeuge) zwischen Deutschland und Frankreich im Vergleich zu anderen Staaten mit 24,7 Mrd. tkm am höchsten war (im Vergleich zu Schweden mit 2,4 Mrd. tkm betrug sie sogar das 10-fache). Nur etwas niedriger als beim grenzüberschreitenden Verkehr mit Frankreich lag die Gesamtbeförderungsleistung

Statistiken



im Verkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden (23,7 Mrd. tkm), Italien (23,1 Mrd. tkm) sowie Spanien (22,1 Mrd. tkm). Bei diesen Verkehrsbeziehungen waren deutsche Fahrzeuge jedoch nur mit 37,0 % (Italien), 27,8 % (Niederlande) und 22,5 % (Spanien) beteiligt.

Einen noch beachtlichen Marktanteil von 40 % - 60 % (markierter Bereich in der Grafik) erzielten deutsche Fahrzeuge bei der Beförderungsleistung im Verkehr von oder nach Luxemburg, Belgien, Dänemark, dem Vereinigten Königreich, Norwegen und Österreich, wobei hier die Spanne der Gesamtbeförderungsleistungen zwischen 0,5 Mrd. tkm (Norwegen) und 14,3 Mrd. tkm (Österreich) lag.

Im Verkehr mit Ungarn, der Tschechischen Republik, Portugal, Polen, der Slowakischen Republik und Slowenien, deren Beförderungsleistung oberhalb von 1,5 Mrd. Tkm lag (mit Polen sogar 13,9 Mrd. tkm, mit der Tschechischen Republik 8,6 Mrd. tkm), spielten deutsche Fahrzeuge mit Anteilen von unter 10% lediglich eine untergeordnete Rolle.

In der Grafik nicht ausgewiesen sind die Staaten Estland, Lettland, Litauen, Zypern und Liechtenstein, da entweder keine Beteiligung deutscher Fahrzeuge an der Beförderungsleistung zu verzeichnen oder die Anzahl der zugrunde liegenden deutschen Stichprobenfahrzeuge zu gering war, um eine statistisch genaue Aussage treffen zu können.

Güterkraftverkehr mit deutschen Fahrzeugen

Die gute wirtschaftliche Entwicklung im abgelaufenen Jahr 2006 lässt sich auch an den Zahlen des Straßengüterverkehrs ablesen. Mit einem erwarteten Transportaufkommen von rd. 2.921 Mio. Tonnen und einer geschätzten Beförderungsleistung von ca. 332 Mrd. Tonnenkilometern wurden deutliche Zuwächse im Vergleich zum Vorjahr (+ 5,6 % bzw. 7,1%) erzielt.

Tabelle 14: Entwicklung des Güterkraftverkehrs insgesamt mit deutschen Fahrzeugen von 1996 bis 2006 ²⁾

Berichts- jahr	Beförderte Gütermenge 1 000 Tonnen	Transport- leistung Mio. Tkm	Veränderung zum Vorjahr in %		Index	
			Tonnen	Tkm	Transport- menge	Beförde- rungs- leistung
			1	2	3	4
1996	3 014 946	236 584	- 4,9	- 0,5	100	100
:						
2001 ¹⁾	2 884 479	288 955	- 4,0	+ 2,9	96	122
2002	2 720 163	285 207	- 5,7	- 1,3	90	121
2003	2 743 858	290 918	+ 0,9	+ 2,0	91	123
2004	2 767 167	303 744	+ 0,8	+ 4,4	92	128
2005	2 764 983	310 114	- 0,1	+ 2,1	92	131
2006 ²⁾	2 921 000	332 000	+ 5,6	+ 7,1	97	140

1) Ab 1999 Erweiterung des Erhebungsumfangs auf bisher freigestellte Transporte durch Wegfall der Freistellungsverordnung.

2) Geschätzt auf Basis der ersten elf Monate 2006.

Ein Vergleich zum Jahr 1996 zeigt, dass die beförderte Gütermenge in den letzten 10 Jahren um insgesamt – 3 % ab-, die Beförderungsleistung jedoch um + 40 % zunahm. Es wurde also insgesamt weniger transportiert, dies aber zunehmend weiter.

Verdoppelung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs

Nicht zuletzt war dies auch auf die rasante Entwicklung im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zurückzuführen, denn mit deutschen Nutzfahrzeugen (LKW > 3,5 t Nutzlast und alle Sattelzugmaschinen) werden im Jahr 2006 voraussichtlich + 7,9 % mehr Güter im Vergleich zum Vorjahr grenzüberschreitend befördert. Dabei wird eine um + 8,2 % höhere Transportleistung erzielt. Im Vergleich von vor zehn Jahren bedeutet dies eine gute Verdoppelung der beförderten Transportmenge (+ 112 %) und der entsprechenden Beförderungsleistung (+ 108 %).

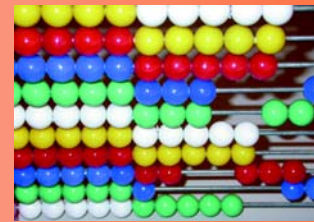


Tabelle 15: Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs mit deutschen Fahrzeugen von 1996 bis 2006 ²⁾

Berichts- jahr	Beförderte Gütermenge 1 000 Tonnen	Transport- leistung Mio. Tkm	Veränderung zum Vorjahr in %		Index	
			Tonnen	Tkm	Transport- menge	Beförde- rungs- leistung
			1	2	3	4
1996	68 756,4	36 543,1	- 3,3	+ 0,3	100	100
:						
2001 ¹⁾	106 718,1	57 259,1	+ 10,4	+ 8,5	155	157
2002	104 516,5	58 137,7	- 2,1	+ 1,5	152	159
2003	116 050,4	62 155,2	+ 11,0	+ 6,9	169	170
2004	130 109,9	69 504,3	+ 12,1	+ 11,8	189	190
2005	135 345,1	70 247,9	+ 4,0	+ 1,1	197	192
2006 ²⁾	146 000,0	76 000,0	+ 7,9	+ 8,2	212	208

¹⁾ Ab 1999 Erweiterung des Erhebungsumfangs auf bisher freigestellte Transporte durch Wegfall der Freistellungsverordnung.

²⁾ Geschätzt auf Basis der ersten elf Monate 2006.

Deutsche Lastkraftfahrzeuge fahren „sauber“

Die Umweltbelastung durch deutsche Lastkraftfahrzeuge verringert sich zunehmend.

Tabelle 16: Gesamtfahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Emissionsklassen

Emissions- klasse	Fahrleistung insgesamt					
	2006 ¹⁾		2005		2004	
	1 000 km	Anteil in %	1 000 km	Anteil in %	1 000 km	Anteil in %
Euro 5	1 550 000	5,1	186 383,5	0,6	-	-
Euro 4	638 000	2,1	145 047,5	0,5	4 882,6	0,0
Euro 3	20 398 000	67,1	18 114 699,0	62,8	14 487 861,3	50,3
Euro 2	6 292 000	20,7	8 590 857,2	29,8	11 810 290,8	41,0
Euro 1	547 000	1,8	733 609,6	2,5	1 046 407,6	3,6
Euro 0 und sonstige	975 000	3,2	1 082 855,0	3,8	1 442 113,1	5,0
Insgesamt	30 400 000	100	28 853 451,7	100	28 791 555,3	100

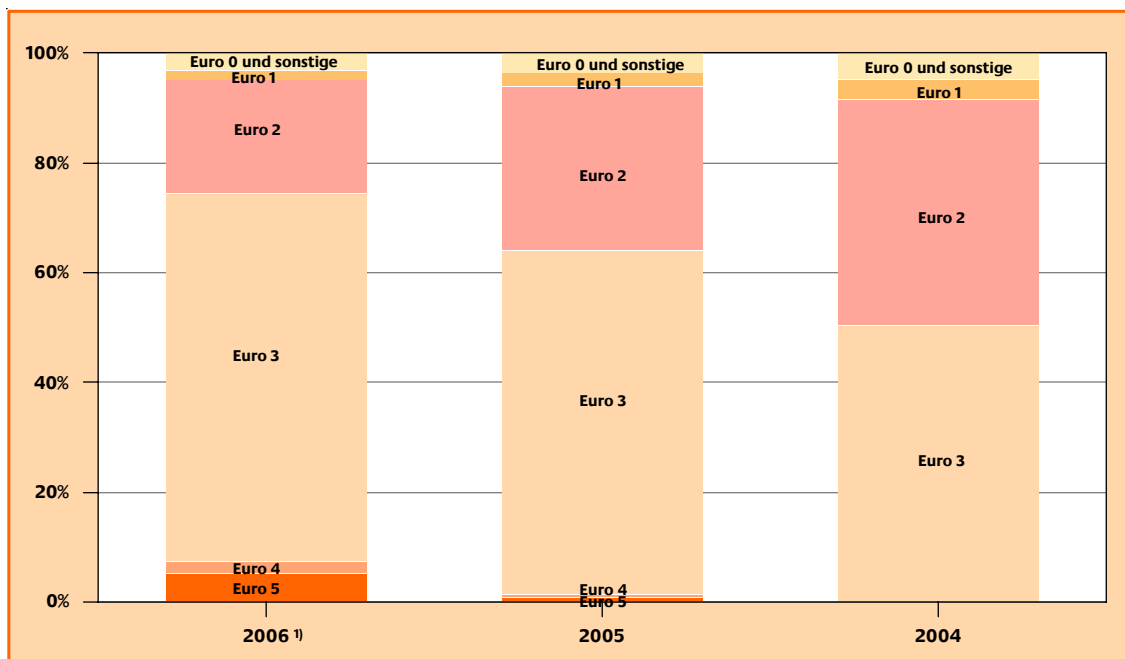
¹⁾ Geschätzt auf Basis der ersten elf Monate 2006.

Sicherlich auch ein Verdienst der Maut, denn im Jahre 2004 – also ein Jahr vor Einführung der Maut – betrug der Anteil der Fahrleistung schadstoffarmer Fahrzeuge der Klasse EURO 3 und besser an der Gesamtfahrleistung aller schweren Nutzfahrzeuge lediglich die Hälfte (50,3 %), im abgelaufenen Jahr 2006 jedoch schon fast drei Viertel (74,3 %).

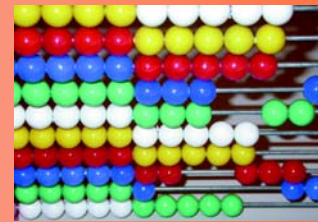
Zwar lag der Anteil nicht schadstoffarmer Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2006 noch bei 3,2 %, er wurde aber mehr als kompensiert allein durch den Anteil der besonders schadstoffarmen Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO 5 (5,1 %).

Die Verschiebung der Anteile in den letzten drei Jahren verdeutlicht die nachfolgende Grafik.

Grafik 16: Fahrleistung mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nach Emissionsklassen



¹⁾ Geschätzt auf Basis der ersten elf Monate 2006.



Noch viele Oldies im Einsatz

Die Hälfte (50,4%) aller im Güterkraftverkehr eingesetzten deutschen Nutzfahrzeuge war höchstens 3 Jahre alt. Dabei wurde im gewerblichen Verkehr mit einer deutlich jüngeren Fahrzeugflotte gefahren als im Werkverkehr, denn allein bei den über 5 Jahre alten Fahrzeugen lag der Anteil im Werkverkehr fast doppelt so hoch (42,3%) wie im gewerblichen Verkehr (23,8%) und bei den über 10 Jahre alten Fahrzeugen sogar fast fünfmal höher (10,6% zu 2,3%).

Tabelle 17: Beförderungsleistung nach Alter des Zugfahrzeugs in Mio. Tonnenkilometern ¹⁾

Alter des Zugfahrzeugs	Insgesamt		davon			
	Mio. tkm	Anteil in %	Gewerblicher Verkehr		Werkverkehr	
			Mio. tkm	Anteil in %	Mio. tkm	Anteil in %
bis 1 Jahr	36 000	10,8	31 000	11,7	5 000	7,6
> 1 bis 2 Jahre	71 000	21,4	60 500	22,7	10 500	15,9
> 2 bis 3 Jahre	60 500	18,2	51 500	19,4	9 000	13,6
> 3 bis 4 Jahre	43 000	13,0	36 000	13,5	7 000	10,6
> 4 bis 5 Jahre	30 000	9,0	23 500	8,8	6 500	9,8
> 5 bis 6 Jahre	26 000	7,8	20 000	7,5	6 000	9,1
> 6 bis 7 Jahre	22 000	6,6	16 300	6,1	5 700	8,6
> 7 bis 8 Jahre	16 000	4,8	11 500	4,3	4 500	6,8
> 8 bis 9 Jahre	9 500	2,9	6 700	2,5	2 800	4,2
> 9 bis 10 Jahre	5 000	1,5	3 000	1,1	2 000	3,0
älter als 10 Jahre	13 000	3,9	6 000	2,3	7 000	10,6
Insgesamt	332 000	100	266 000	100	66 000	100

¹⁾ Geschätzt auf Basis der ersten elf Monate 2006.

Entlastung der Befragten wird angestrebt

Seit gut zehn Jahren wird die statistische Erhebung zum Güterkraftverkehr, für die Auskunftspflicht besteht, aufgrund nationaler und EU-rechtlicher Bestimmungen bei Haltern von Lkw mit mehr als 3,5 t Nutzlast und Sattelzugmaschinen als Stichprobenbefragung durchgeführt. Die Ergebnisse werden regelmäßig veröffentlicht und als

Beitrag im europäischen statistischen System an Eurostat übermittelt. 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 einer Vielzahl sonstiger Interessenten genutzt.

Während die Nutzer in erster Linie die Vorteile dieser Statistik sehen, betrachten sie die Befragten selbst häufig als Belastung, die für sie nur zusätzlichen Aufwand in ihrer Geschäftstätigkeit darstellt. Dies trifft insbesondere auf kleinere und mittlere Unternehmen zu.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gab daher Mitte 2005 eine Studie zur Bewertung und Weiterentwicklung der Erhebungsmethode an ein wissenschaftliches Institut in Auftrag, um u. a. eine Entlastung – insbesondere bei kleineren und mittleren Unternehmen – von statistischen Berichtspflichten zu erreichen.

Die Ergebnisse dieses Forschungsprojektes, an dem das Kraftfahrt-Bundesamt mitwirkte und das im Wesentlichen aus einer Kurzbefragung bei Befragten und einer Expertenbefragung bestand, liegen nun vor und werden z. z. auf ihre Umsetzung geprüft. Es wird erwartet, dass sich daraus Entlastungspotenziale erschließen lassen, die eventuell zu einer Modifikation der statistischen Erhebung führen werden.

Online-Befragung jetzt möglich

Die Erhebung für diese Statistik wurde bisher ausschließlich postalisch per Papierfragebogen durchgeführt. Nun wird den Betrieben, die an das Kraftfahrt-Bundesamt melden, auch die digitale Beantwortung per Internet ermöglicht. Durch diesen neuen Online-Fragebogen strebt das Kraftfahrt-Bundesamt eine deutliche Arbeitserleichterung und Kostenreduzierung (das Rückporto entfällt) bei den Befragten und zugleich eine Arbeitersparnis bei der Aufbereitung dieser Erhebungsdaten im Kraftfahrt-Bundesamt an.

Nähere Einzelheiten dazu finden sich auf unserer Homepage unter [www.kba.de/Statistik/Fragebogen zum Güterkraftverkehr](http://www.kba.de/Statistik/Fragebogen_zum_Güterkraftverkehr) .



Typgenehmigungen erteilen - weltweit

Um ein Serienfahrzeug zum Straßenverkehr zulassen zu können, benötigt der Hersteller eine Typgenehmigung. Für PKW, Krafträder und Traktoren ist diese bereits seit Jahren von europäischer Gültigkeit und auch für die anderen Fahrzeugarten, wie etwa LKW, Busse und Anhänger wird dies in naher Zukunft so sein. Bis dahin wird das KBA noch die altbekannte „ABE“ - Allgemeine Betriebserlaubnis - erteilen. Neben den nationalen und europäischen Genehmigungen für Fahrzeuge und Fahrzeugteile erteilt das KBA auch noch Genehmigungen nach dem Übereinkommen der UN-ECE von 1958. Diesem Übereinkommen sind mittlerweile weltweit 45 Staaten beigetreten, darunter neben den europäischen Staaten auch Japan, Südkorea, die Russische Föderation, Australien und Südafrika. Auf dieser Basis erteilte Genehmigungen werden gegenseitig anerkannt.

Im Rahmen der Genehmigungserteilungen ist das KBA weltweit tätig. Sei es bei Konferenzen etwa in Brüssel bei der EU-Kommission, in Genf bei der UN oder auch bei Herstellern und Behörden von Brasilien bis nach China, Japan und Korea, um Genehmigungsverfahren abzustimmen, Genehmigungen zu überprüfen oder Hersteller bei der Genehmigungsbeantragung zu beraten.

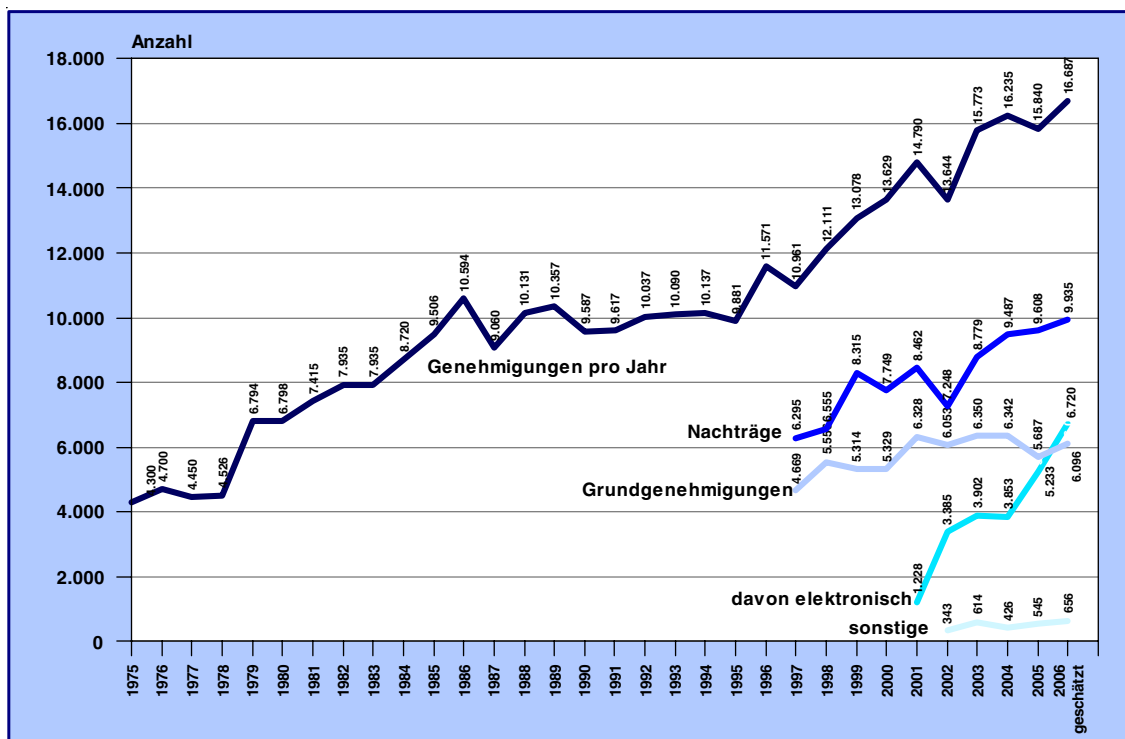
Im KBA brummt – immer mehr Typgenehmigungen

Im Jahr 2006 wurden im KBA mehr Typgenehmigungen erteilt als jemals zuvor. Mit insgesamt 16 687 Genehmigungen wurde das bisherige Allzeithoch aus dem Jahr 2004 nochmals um 3 Prozent übertroffen. Dieser Aufschwung wurde im Wesentlichen durch (neue) Grundgenehmigungen getragen. Das zeigt, dass auch immer neue Kunden auf dem europäischen Markt das KBA zur Genehmigungsbehörde ihrer Wahl machen.

Dabei ist das KBA keineswegs ein „Billigheimer“. Im Gegenteil, im Hochlohnland Deutschland kosten die Genehmigungen mehr als in den meisten anderen europäischen Staaten. Trotzdem ist das KBA in Europa Spitzenreiter in der Zahl der erteilten Genehmigungen, obwohl die Kunden in den meisten Fällen selbst entscheiden kön-

nen, in welchem Vertragsstaat sie ihre Genehmigungen einholen. Das KBA setzt auf Qualität, denn nur diese setzt sich nach unserer Überzeugung langfristig durch. Qualität bedeutet zum einen, dass hohe und klare Standards in Bezug auf Fahrzeugsicherheit und Umweltschutz bei Genehmigungserteilung konsequent beachtet werden, so dass das KBA-Genehmigungssiegel weltweit eine hohe Anerkennung selbst bei Staaten außerhalb der Vertragsgebiete genießt. Zum anderen bedeutet es, dass das KBA für Hersteller ein berechenbarer und zuverlässiger Partner in Bezug auf sachliche und terminliche Zusagen der Genehmigungserteilung sowie bei der Beratung hinsichtlich der Anwendung neuer Vorschriften oder komplizierter Genehmigungs-sachverhalte ist. Es zahlt sich aus, dass die Ingenieure des KBA intensiv in den nationalen und internationalen Gremien mitarbeiten und dort ihr fundiertes Know-how einbringen.

Grafik 17: Erteilte Genehmigungen einschließlich Nachträge





Halbiert und vervierfacht

Die Grafik zeigt, dass vor dreißig Jahren nur ein Viertel der heutigen Anzahl von Genehmigungen erteilt wurde. Durch verschiedenste organisatorische Maßnahmen wurde eine Steigerung der Leistungsfähigkeit erzielt. So wird von einem um die Hälfte verringerten Personalkörper die vierfache Menge von Genehmigungen erteilt.

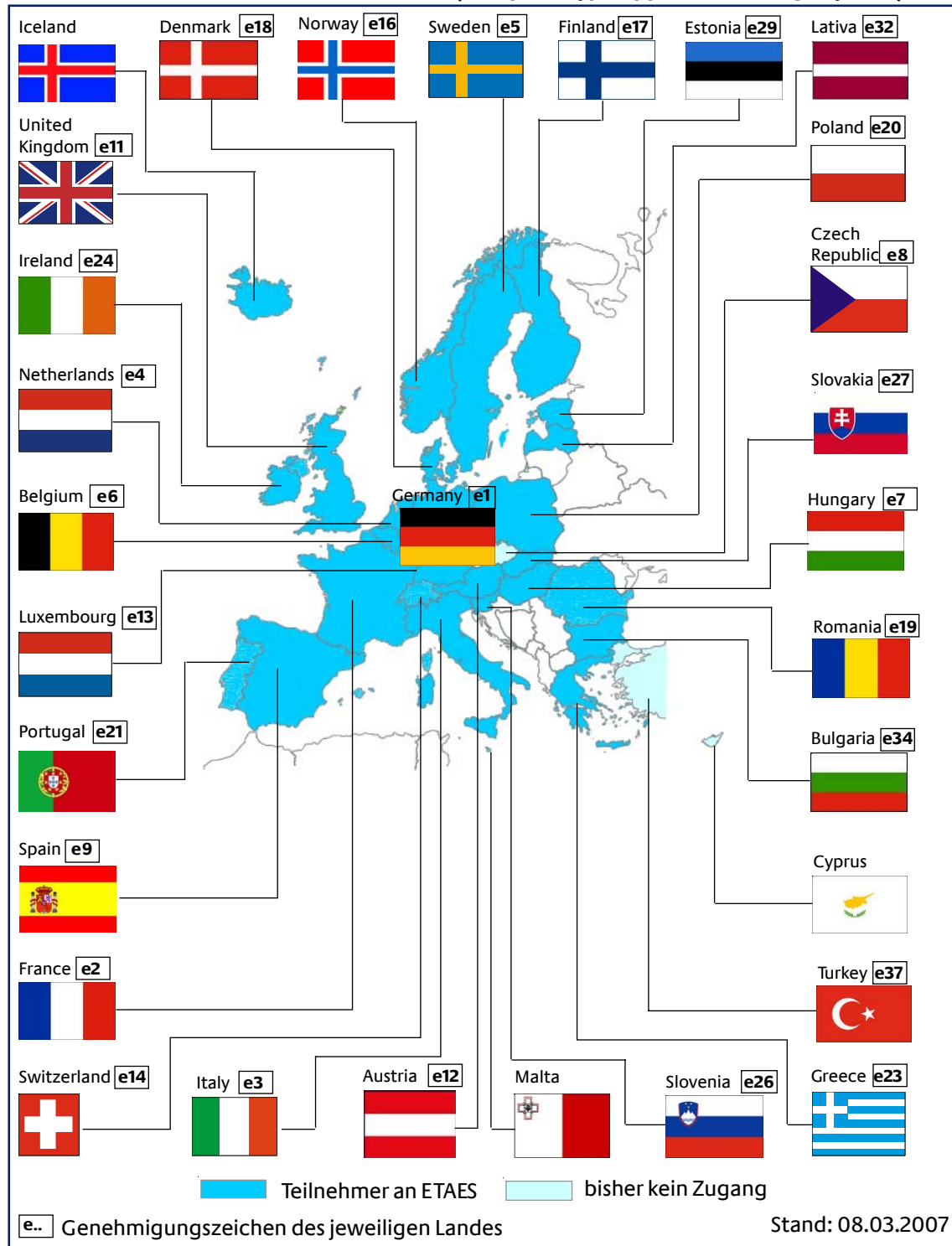
Die elektronische Genehmigung hat wesentlich zu dieser Entwicklung beigetragen, denn die gute alte Papierurkunde für die Typgenehmigung hat mehr und mehr ausgedient. Inzwischen werden gut 40 % der Genehmigungsvorgänge im KBA vom Antrag bis zum Genehmigungsversand durchgängig elektronisch bearbeitet. Dem Ziel der papierlosen Bearbeitung wird sich Schritt für Schritt genähert, indem die Informationstechnologie im KBA konsequent ausgebaut wird.

KBA initiativ – ETAES

ETAES (European Type Approval Exchange System) hat sich zu einem Erfolgsmodell entwickelt. Damit erteilte Fahrzeuggenehmigungen in anderen europäischen Staaten anerkannt werden, müssen sie dorthin versendet werden. Vertraglich ist dies über den Postversand von Papiergenehmigungen vorgesehen. Um Kosten und Zeit zu sparen, wurde auf Initiative des KBA gemeinsam mit anderen europäischen Mitgliedsstaaten ein IT-Server eingerichtet, der allen europäischen Genehmigungsbehörden zum Austausch erteilter Fahrzeuggenehmigungen dient: Der ETAES-Server.

Der Papierversand zwischen den teilnehmenden Mitgliedsstaaten ist damit überflüssig. Der KBA-Server bedient mittlerweile 23 EU-Mitgliedsstaaten und die EU-Kommission. Eine Erweiterung ist zu erwarten (siehe Grafik 18, Seite 54).

Grafik 18: Teilnehmende Staaten an ETAES (European Type Approval Exchange System)



Technik



Typdaten

Wenn ein Halter sein Fahrzeug bei der Zulassungsbehörde anmeldet, erhält er eine Zulassungsbescheinigung. Diese enthält eine Menge technischer Daten über das Fahrzeug.

Zulassungsbescheinigung Teil I
(Fahrzeugschein)

Nr.

Europäische Gemeinschaft **D** Bundesrepublik Deutschland

Permisso de circulación, Parte I / Oueddéloué o registraci - Cást I /
Registringsattest, Del I / Registringsattest, Del I /
Attestat de circulation, Partie I / Certificate of registration, Part I /
Registrazioni certificate, Part I / Certificado d'inscripció, Part I /
Carta de circulaóne, Parte I / Registro de matrícula, Parte I /
Registrazioni certificate, Parte I / Registro de matrícula, Parte I /
Certificat de registre, Parte I / Registro de matrícula, Parte I /
Dowód Rejestracyny, Część I / Certificado de matrícula, Parte I /
Qweddéloué o registraci, Cást I / Registro de matrícula, Parte I /
Rekisteritodistus, Osa I / Registringsattest, Del I

A Anlärtän Kennzeichen

C.1.1 Name oder Firmennam

C.1.2 Vorname(n)

C.1.3 Anschrift

Nächste HU
(Monat und Jahr):

I Datum:

C.4c Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung wird nicht als Eigentümer des
Fahrzeugs ausgewiesen.

8	2.1	2.2	1	9	9.2	9.4	1
1	4		18		19		
6		3	20		G		
0.1			12	13		Q	
			V.7	F.1		E.2	
0.2			7.1	7.2		7.3	
			8.1	8.2		8.3	
			9.1	9.2		9.3	
0.3			0.1	0.2		0.3	0.4
3			10				
4			11				
5			12				
0.4			13				
14			14				
15			15				
16			16				
17			17				
18			18				
19			19				
20			20				
21			21				
22			22				

Woher bekommt die Zulassungsbehörde eigentlich diese Daten?

- Entweder aus einem mitgelieferten Gutachten über das Fahrzeug von einer technischen Prüfstelle

oder

- einem Konformitätszertifikat des Herstellers („CoC“ Certificate of Conformity)

besser:

- sie nutzt die vom KBA vorgefertigten Datensätze in ihrem IT-System.

Die zuletzt beschriebene Variante ist natürlich die einfachste und die häufigste. Sie erfordert den geringsten Aufwand, vermeidet Abschreibfehler und kostet den Halter daher auch weniger Gebühren als die anderen Varianten. Diese vorbereiteten Datensätze heißen im Fachjargon „Typdaten“ und werden durch das KBA den deutschen Zulassungsbehörden für Großserienfahrzeuge wie PKW, leichte LKW, Wohnmobile, Krafträder und leichte Anhänger zur Verfügung gestellt.

Im Zusammenhang mit der europäischen Harmonisierung der Zulassungsdokumente zum 01.10.2005 wurde im KBA dazu eine moderne Typdatenbank eingerichtet. Die bis dahin vorgehaltenen Daten wurden in die neue Datenbank überführt.

Für diese Datenbank wurde in Zusammenarbeit mit deutschen und internationalen Fahrzeugherstellern im KBA ein System entwickelt, das Datensätze von den Herstellern automatisch übernimmt, prüft, bearbeitet und in der Datenbank zur Verfügung stellt. Die technischen Daten können von den Zulassungsbehörden tagesaktuell per Filetransfer abgerufen werden. Zusätzlich zu den Zulassungsbehörden können jetzt auch andere Behörden - wie die Polizei - über ZEVIS-online mit entsprechenden Suchmerkmalen den kompletten CoC-Datensatz mit den Daten, die über die Zulassungsbescheinigung Teil I hinausgehen, recherchieren, um sich z. B. weitere genehmigte Reifen anzeigen zu lassen.

Seit dem 01.10.2005 wurden ca. 180 000 Typdatensätze erstellt. Dabei spart die neue Typdatenbank Zeit und Personalressourcen im KBA, aber auch Aufwand in den Zulassungsbehörden, die wiederum dem Bürger durch eine schnellere Bearbeitung zugute kommt.

Coach KBA – China macht sich fit für den europäischen Markt

Fahrzeuge und Fahrzeugteile chinesischer Herstellung drängen auf den deutschen und europäischen Markt. Auf diese Entwicklung reagiert das KBA bereits seit 2005. Es gilt die europäischen Standards auch für diese Produkte zu erreichen. Wir pflegen intensive Kontakte mit chinesischen Behörden, Technischen Diensten und Herstellern. Mit der chinesischen Produktzertifizierungsbehörde soll künftig ein laufender Informationsaustausch in Genehmigungsfragen stattfinden. Chinesische Behördenmitarbeiter werden im KBA geschult, um die deutschen und europäischen Überwachungsverfahren kennenzulernen, die dann vergleichbar in China eingeführt werden sollen. Gleichzeitig wurden in China Mitarbeiter der größten chinesischen Produktzertifizierungsgesellschaft von KBA-Mitarbeitern geschult, um sie als Zertifizierungsstelle für Qualitätsmanagementsysteme für das KBA zu qualifizieren. Anschließend sollen sie zur Qualitätsüberprüfung der vom KBA genehmigten Produkte chinesischer Hersteller eingesetzt werden. Diese Kooperationen werden auch im Jahr 2007 fortgesetzt.

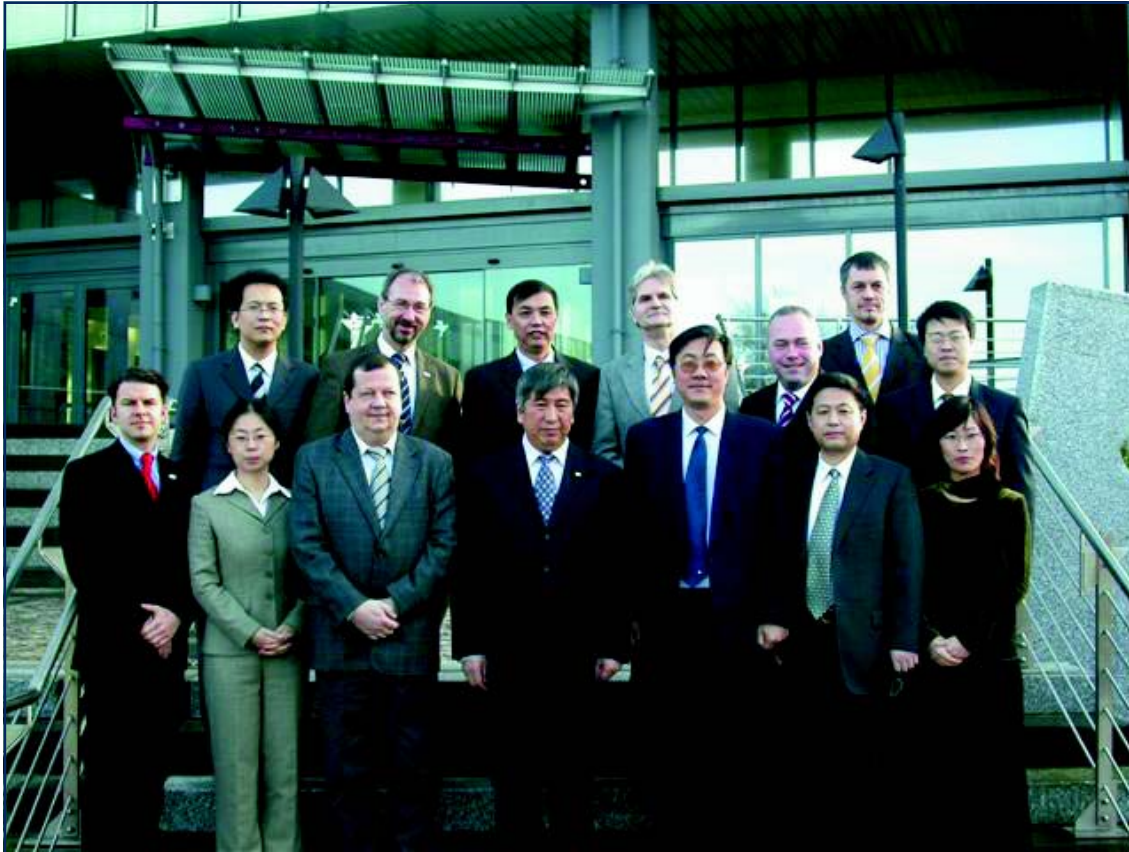


Foto: Chinesische Delegation mit Mitarbeitern des KBA

Rüsten für´s Nachrüsten

Neue Diesel Pkw sind in der Regel bereits mit Partikelfilter ausgerüstet. Aber auch ältere Diesel-Fahrzeuge können nachgerüstet werden. Die vom KBA genehmigten Nachrüstpartikelfilter ermöglichen das Erreichen der Partikelminderungsstufen PM1 bis PM4.

Welche Partikelminderungsstufe bei Einbau des genehmigten Nachrüst-Partikelfilters sich für den jeweils betroffenen Fahrzeugtyp einstellt, kann den Genehmigungsunterlagen entnommen werden. Ebenso die Schlüsselnummern für die neuen Emissionsklassen, die in den Fahrzeugpapieren zu ändern sind.

Das KBA hat im Jahr 2006 zahlreiche Genehmigungen für Nachrüst-Dieselpartikelfilter erteilt. Führt das Nachrüsten eines Dieselfahrzeuges mit einem Partikelminderungssystem zu einer besseren Partikelminderungsstufe, so kann dies auch Einfluss auf die zu erteilende Plakette haben.

Die Erteilung einer Plakette richtet sich nach den in den Fahrzeugdokumenten eingetragenen Emissionsschlüsselnummern.

KBA genehmigt technische Innovationen für Beleuchtungen

Im Jahr 2006 hat das KBA bei den Beleuchtungseinrichtungen wiederum technische Neu-Entwicklungen genehmigt, die einen weiteren wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit liefern.

Technische Neuerungen stellen auch für eine Genehmigungsbehörde stets eine Herausforderung dar. Einerseits soll der technische Fortschritt nicht behindert werden, andererseits gibt es häufig noch keine gesetzlichen Vorschriften, nach denen diese Sachverhalte genehmigt werden können. So hat im Rahmen des gesamten Genehmigungsprozesses zunächst eine Abschätzung zu erfolgen, ob diese technischen Neuerungen auch eine Steigerung der Verkehrssicherheit bedeuten und nicht das Gegenteil bewirken.

Zu den neuartigen genehmigten Geräten und Systemen gehören unter anderem:

Adaptive Frontlighting Systems (AFS)

Hierbei handelt es sich um Scheinwerfersysteme, die die Straße abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit und dem Straßenverlauf (Kurvenverlauf) ausleuchten und mit den folgenden Teilfunktionen ausgestattet sein können: Abblendlicht, Fernlicht, Stadtfahrlicht, Autobahnlicht, Kurvenlicht, Abbiegelicht und Schlechtwetter-



licht. Diese Systeme sind auch umstellbar auf Rechts- oder Linksverkehr und können zusätzlich mit Infrarot-Lichtquellen ausgestattet werden (für aktive Nachtsichtgeräte).

LED-Scheinwerfer

Bei LED-Scheinwerfern werden nur noch Leuchtdioden anstelle der bisher üblichen Glühlampen bzw. Gasentladungslampen eingesetzt. Die Leuchtdioden haben gegenüber den herkömmlichen Leuchtmitteln den Vorteil der langen Lebensdauer, was z. B. einen Lampenwechsel „im Leben eines Fahrzeugs“ nahezu überflüssig macht.

Selbstleuchtende Kennzeichen-Schilder

Es handelt sich hierbei um amtliche Kennzeichen, die selbst Licht abstrahlen und somit den Einsatz der üblichen Kennzeichen-Beleuchtungseinrichtungen überflüssig machen.

Es gibt verschiedene Systeme, wie z. B.: Beleuchtungseinrichtungen für transparente amtliche Kennzeichen, Kennzeichenschilder die von hinten durchleuchtet werden und Kennzeichenschilder bei denen die angeordnete Schrift mittels einer rückstrahlenden Elektrolumineszenzfolie hinterleuchtet wird.

Gasentladungslampen für Fahrräder

Zu den Geräten, die erheblich vom allgemein bekannten Standard abweichen, gehören Fahrradscheinwerfer mit Gasentladungslichtquelle, für die das KBA erstmals im Jahr 2006 eine Genehmigung erteilt hat. Scheinwerfer mit Gasentladungslichtquelle sind batteriebetriebene Fahrrad-Scheinwerfer, in denen anstelle der üblichen Glühlampen (mittlerweile auch schon häufiger eingesetzten Leuchtdioden) Gasentladungslampen verwendet werden, die die Straße bzw. den Radweg nahezu genauso gut ausleuchten können wie gute Kraftfahrzeugscheinwerfer.

Produktsicherheit – Rückrufe

Das Kraftfahrt-Bundesamt – auch als Produktsicherheitsbehörde verlässlich und effizient

Das Bemühen des KBA, das Geräte- und Produktsicherheitsgesetz erfolgreich umzusetzen findet seine praktische Ausprägung in dem vom KBA entwickelten „Kodex zur Ausführung des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes“. Dieser Kodex bildet im Zusammenwirken mit nationalen und internationalen Herstellern die Grundlage für ein einheitliches Vorgehen in Produktsicherheitsfällen. Die mit der Industrie vereinbarten Verfahren haben sich eingespielt und bewirken ein hohes Maß an Verkehrssicherheit.

Zur Herstellung eines EU-weit vergleichbaren Sicherheitsniveaus, fordert die EU von den Behörden der Mitgliedstaaten die gegenseitige Information über gefährliche Produkte. Da es um die Sicherheit der Verbraucher geht, müssen die Erkenntnisse schnell weitergegeben werden. Das Transportmittel der Information heißt „Rapid Exchange Information System“ kurz: RAPEX. Das KBA als national zuständige Behörde hat in 2006 in 33 Produktsicherheitsfällen dieses Systems bedient. Insgesamt wurden europaweit im Straßenfahrzeugsektor in RAPEX mit 110 Meldungen doppelt so viele wie im Jahre 2005 eingestellt.

Produktsicherheit – Konsequenz sicher

Als Produktsicherheitsbehörde ist das Kraftfahrt-Bundesamt im Jahr 2006 in 342 Fällen (Vorjahr: 282) Mängelhinweisen im Straßenfahrzeugbereich nachgegangen. Dieser Wert übersteigt den bisherigen Höchstwert aus dem Jahr 2004 um 13 %.

Die Untersuchungen der Mängelhinweise zielen darauf ab, nicht hinnehmbare Gefährdungen zu ermitteln und zu verfolgen. Insgesamt wurden in 72 Fällen **ernste**



Gefährdungen durch herstellerbedingte Mängel festgestellt. Um ein hohes Maß an Sicherheit zu erreichen, müssen solche Mängel effektiv beseitigt werden. Hauptinstrumente zur effektiven Mängelbeseitigung sind öffentliche Warnungen und die Veranlassung oder Überwachung von Rückrufaktionen.

Das KBA musste im Jahr 2006 keine Rückrufaktion anordnen. Es wurden jedoch 67 Rückrufaktionen überwacht und eine öffentliche Warnung veranlasst. In den übrigen 4 Fällen wurden die Maßnahmen des Herstellers begleitet. Wie konsequent bei der Beseitigung von gefährlichen Mängeln vorgegangen wird, verdeutlicht die Anzahl der Nachfassaktionen bei überwachten Rückrufen. Es wurden 97 Nachfassaktionen verzeichnet. Hinzu kamen 31 weitere Nachfassaktionen, mit denen Hersteller versuchten in weniger kritischen Fällen ein nach ihren Maßstäben akzeptables Niveau der Mängelbeseitigung zu erreichen. Für diese Nachfassaktionen wurden im KBA insgesamt 388 975 Halteranschriften (Vorjahr: 181 532) ermittelt.

Allein können Hersteller und KBA gefährliche Mängel nicht vollständig beseitigen. Meist ist die Mitwirkung der betreffenden Fahrzeugbesitzer notwendig. Folgen diese nur unzureichend dem Rückruf, kann dies zu Zwangsmaßnahmen der örtlichen Zulassungsbehörde führen. Im Jahr 2006 wurden 2237 Fahrzeuge (Vorjahr: 2 056) zur Stilllegung an die Zulassungsbehörden gemeldet.

Rückrufaktionen – Noch nie waren die KBA-Daten so begehrt

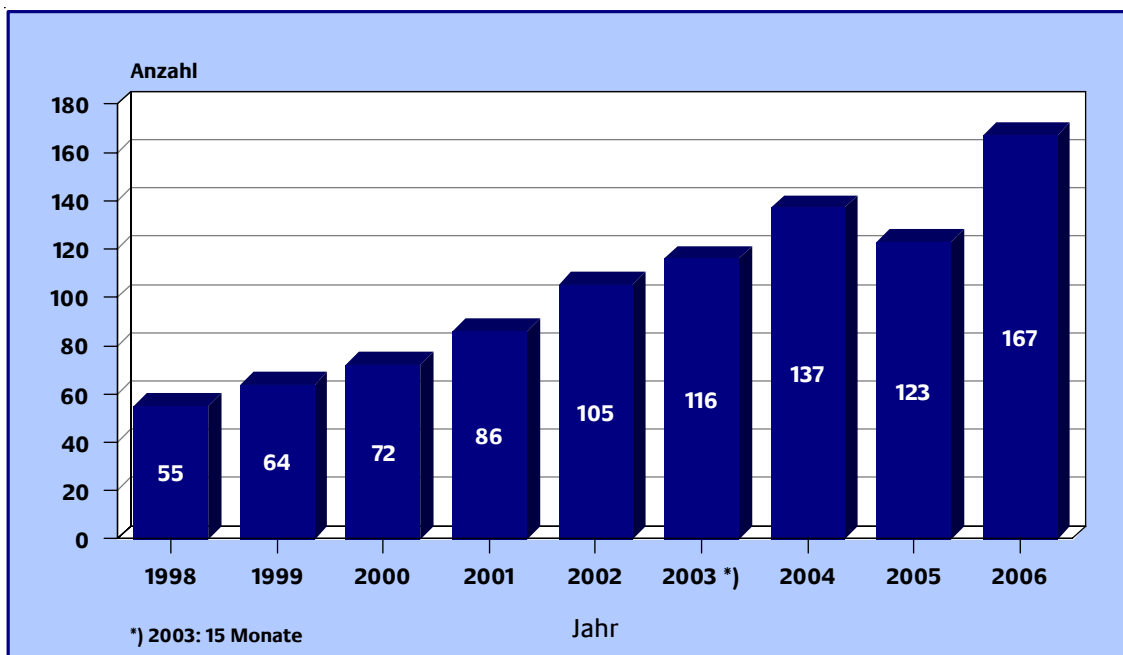
Mit 167 *) Aktionen (Vorjahr 123) wurden über das KBA mehr Rückrufe denn je abgewickelt. Diese Zahl liegt 23 % über dem bisherigen Rekordwert aus 2004 und 36 % über dem Vorjahreswert.

Der Trend zur steigenden Nutzung des Zentralen Fahrzeugregisters (ZFZR) für Rückrufaktionen war im Jahr 2005 kurzzeitig unterbrochen. Im Jahr 2006 folgten die Zahlen jedoch wieder der langjährigen Trendlinie.

*) Dieser Wert beinhaltet auch die o. g. 67 überwachten Rückrufaktionen.

Insgesamt wurden 1 017 812 Halteranschriften ermittelt (Vorjahr: 1 362 630). Damit hat sich die Zahl der durchschnittlich von einer Rückrufaktion betroffenen Fahrzeuge (6090 Fahrzeuge je Aktion) im Vergleich zum Vorjahr nahezu halbiert. Mit 60 Rückrufaktionen wurden vergleichsweise häufig Aktionen durchgeführt, bei denen nicht mehr als 500 Fahrzeuge betroffen waren. Ob dies ein Indiz dafür ist, dass die Hersteller noch bessere Verfahren zur Rückverfolgbarkeit und Eingrenzung von Produktmängeln installiert haben, oder sie es mehr und mehr als sinnvoll betrachten, auch in solchen Fällen Kunden gezielter mittels der KBA-Daten zu informieren, bedarf weiterer Beobachtungen.

Grafik 19: Anzahl der Rückrufaktionen von 1998 bis 2006

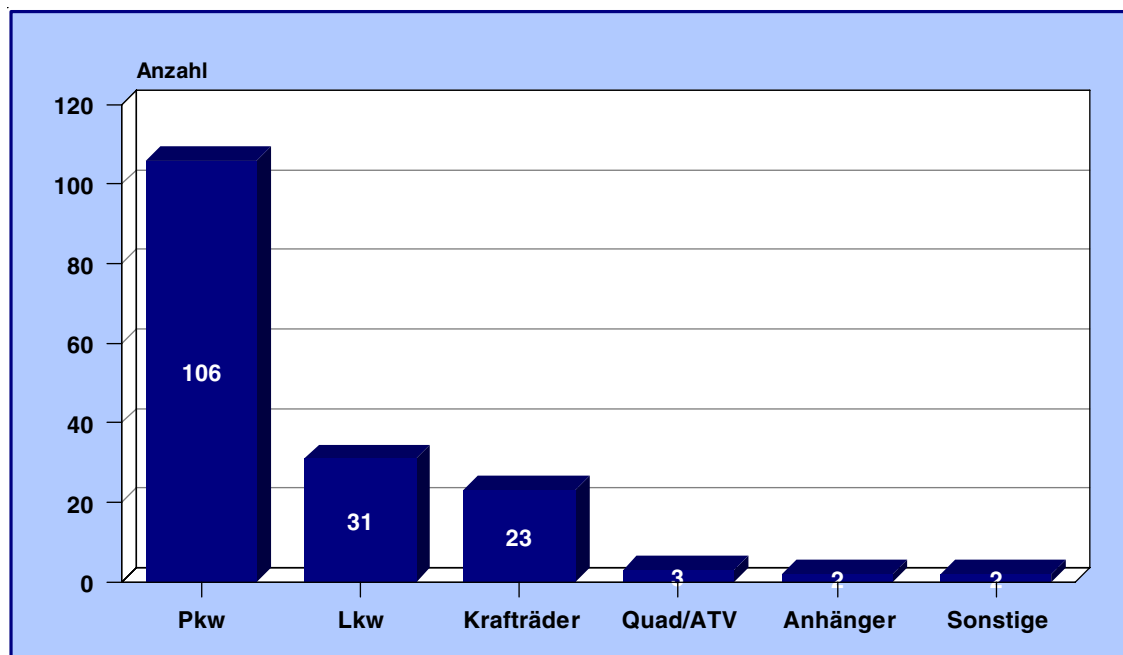


Wie viele und wie alt?

Die Rückrufaktionen betrafen zwischen 1 und 135 603 Fahrzeuge der Baujahre 1989-2006, wobei sich fast 60 % der Aktionen auf bis zu 3 Jahre alte Fahrzeuge bezogen. Knapp 44 % der Fahrzeuge wiesen dieses Alter auf. Im Durchschnitt lag das Alter der zurückgerufenen Fahrzeuge bei 3,3 Jahren. Am häufigsten wurden Pkw, Lkw und Krafträder zurückgerufen.



Grafik 20: Anzahl der Rückrufaktionen nach Fahrzeugarten

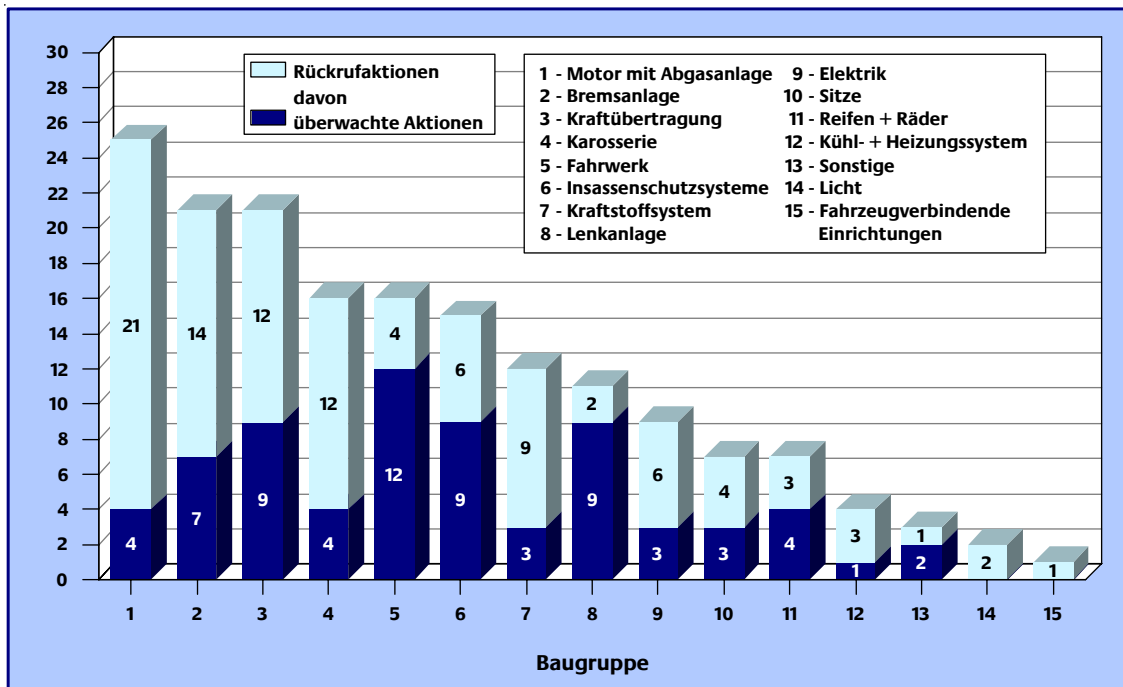


Mechanik bleibt Fehlerursache Nummer 1

Wie in den Jahren zuvor waren die meisten Mängel auf mechanische Ursachen (z. B. unzureichende mechanische Festigkeit von Bauteilen und Bauteilverbindungen) zurückzuführen. So waren alle Mängel bei den Rückrufaktionen zum Fahrwerk- und der Lenkanlage mechanischer Natur. Insgesamt gehörten mehr als 70 % der Fälle zur Kategorie der mechanischen Mängel. Demgegenüber verursachten Elektronikfehler nur etwa 7 % der Rückrufaktionen.

Am häufigsten waren Motor, Bremse, Kraftübertragung, Karosserie und Fahrwerk von Rückrufaktionen betroffen. Besonders häufig – in 39 von 67 Fällen – mussten Aktionen überwacht werden, bei denen gefährliche Mängel an Fahrwerk (12), Insassenschutzsystemen, Lenkanlagen und Kraftübertragungen (je 9) vorlagen.

Grafik 21: Baugruppenbezogene Verteilung der Rückrufaktionen ¹⁾



¹⁾ Bei 3 Rückrufaktionen waren mehrere Mängel gleichzeitig zu reparieren.



Aus der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Vielfältige Eindrücke dessen, was die Auto fahrende Nation bewegt, bekam die Pressestelle des KBA auch im zurückliegenden Jahr. Als sich am 11. Oktober 2006 zum 50. Male die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages zur Einführung eines Verkehrszentralregisters jährte, waren wir angesichts des großen Medieninteresses überwältigt, zumal das VZR seinen Wirkbetrieb tatsächlich „erst“ zum 02.01.1958 aufnahm. Auf das öffentliche Interesse zu reagieren und Informationen zu gefragten Themen in Interviews oder Auskünften für die Presse via Internet, per Mail, Fax oder Post bereitzustellen, ist für uns Zeichen einer guten Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. 78 Presse- und nahezu 200 Fachbesucher begrüßten wir im vergangenen Jahr und standen für Fragen rund um das KBA zur Verfügung.

KBA punktet auf der Cebit 2006

Mit der Auskunftserteilung vor Ort punktete das KBA auf der weltgrößten Computermesse CEBIT in Hannover. Unter dem Motto „Bundesverwaltung digital – innovativ und sicher“ bot das KBA in Kooperation mit dem Bundesministerium des Innern im Public Sector Parc der Messe einen Auskunfts- und Beratungsservice rund um das Kraftfahrzeug und seine Nutzer. Mit zwei dreiköpfigen Teams und einer technischen Anbindung, die allen Datenschutz- und Datensicherheitsaspekten Rechnung trug, wurde der KBA-Service zu einem der Publikumsmagneten im Public Sector Parc. Die KBA-Messteams standen auf dem insgesamt ca. 700 m² großen Stand des Bundesministeriums des Innern (BMI) für die Besucherinnen und Besucher der Cebit mit Auskünften rund um das Kraftfahrzeug und seine Nutzer während der gesamten Öffnungszeit zur Verfügung. Nicht nur die Punkteabfrage war begehrt. Die Möglichkeit, Einblick in die Zentralen Register des KBA zu erhalten, wurde von knapp 700 Messebesuchern in Anspruch genommen.



Foto: KBA-Präsident Zinke (links) bei der Öffentlichkeitsarbeit



Foto: Andrang am KBA-Informationsstand

Kraftfahrt-Bundesamt



Rücksicht ist besser – KBA auf der Automobilmesse international (AMI) in Leipzig

Die Mitarbeiter der KBA-Pressestelle klärten interessierte Besucherinnen und Besucher der AMI in Leipzig auf dem Messestand des BMVBS unter dem Motto „Rücksicht ist besser“ über die Aufgaben des Kraftfahrt-Bundesamtes auf. Punkte und ihre Folgen, Möglichkeiten des Punkteabbaus und Tilgungsfristen standen ebenso wie weitere registerbezogene Fragen im Blickpunkt des Interesses. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Tiefensee, der Ministerpräsident des Landes Sachsen Milbradt sowie der Verkehrsminister des Landes Sachsen Jurk waren ebenso Gäste des Messestandes wie auch KBA-Präsident Ekhard Zinke.

Auf der diesjährigen AMI in Leipzig, die vom 14.04. bis 22.04.2007 stattfindet, wird das KBA erneut Einblicke in die Zentralregister gewähren.



Foto v. l. n. r.:
Landesverkehrsminister Jurk und
Bundesverkehrsminister Tiefensee am
Fahrsimulator des BMVBS-Messestandes

Foto v. l. n. r.:
Pressesprecher Immen,
KBA-Präsident Zinke,
KBA-Abteilungsleiter Technik Miese und
Mitarbeiter der Pressestelle Elsner vor dem
Motto des Messestandes



www.kba.de – Moderne Informationsplattform im Wandel

Der unter www.kba.de zu erreichende Internetauftritt des KBA erfuhr in 2006 eine deutliche Frequenzsteigerung. Mit einem Plus von 42 % registrierten wir 13 860 000 Seitenzugriffe. Der Ankündigung aus dem vergangenen Jahr folgend haben wir unser statistisches Angebot im Internet umgestellt. Themenorientiert stellt sich die Kraftverkehrsstatistik seit dem Juli 2006 dar. Die sukzessive Anpassung an die neue Darstellung wird sich im Jahre 2007 weiter fortsetzen. Die kundenfreundlichere Darstellung führt die Nutzer schneller zu den Statistiken des individuellen Interesses.

Ebenfalls im Jahr 2007 wird sich der KBA-Internetauftritt einer kompletten Neugestaltung unterziehen. Mit verbesserter Optik, einer noch einfacheren Bedienbarkeit und stets voranschreitender Verbesserung der Barrierefreiheit wollen wir unsere vielfältigen Informationen noch leichter zugänglich machen – eben einfach für alle.

http://www.kba.de/Abt3_neu/a_statistiken.htm

Kontakt | Formulare | Publikationen | Inhalt | Impressum | Index | Lexikon | FAQ | Links | Suche

Statistiken

Als Träger der amtlichen Kraftfahrtstatistik stellt das Kraftfahrt-Bundesamt umfassendes Datenmaterial zu den Themen Fahrzeuge, Kraftfahrer und Kraftverkehr bereit. Um Ihnen ein einfacheres und gezieltes Auffinden der Statistiken zu ermöglichen, werden die Statistikseiten neu strukturiert. Im letzten Jahr begann die Umstrukturierung mit dem Kraftverkehr. In diesem Jahr folgen die Statistiken der Fahrzeuge und Kraftfahrer.

Zahlen, Daten, Fakten

Fahrzeuge

- Neuzulassungen
- Bestand
- Besitzumschreibungen
- Löschungen
- Fahrzeuguntersuchungen

Kraftfahrer

- Fahrerlaubnisse
- Verkehrsauffälligkeiten

Kraftverkehr


- Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge
- Verkehr europäischer Lastkraftfahrzeuge

Service


- Vertriebsangebot
- Sonderauswertungen
- Fragebogen zur Güterkraftverkehrsstatistik

Haben Sie Fragen, Kritik, Lob oder weiterführende Anregungen, so zögern Sie nicht, mit uns in **Kontakt** zu treten. Wir freuen uns über Ihre Zuschriften und werden sie schnellstmöglich beantworten.

KBA



Startseite
Aktuelles
Zentrale Register
EG-Kontrollgerät
Punktsystem
Presse
Statistiken
Projekte
Typgenehmigung
Produktsicherheit
Zertifizierung
Akkreditierung
Über uns
Hinweise



Ludwig

Impressum

Jahresbericht 2006

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:
Dagmar Breiksch, Jutta Todsén

Druck:
Druckzentrum KBA

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

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