

KBA



Kraftfahrt-Bundesamt

Ihr zentraler Informationsdienstleister rund um das Kraftfahrzeug
und seine Nutzer

Jahresbericht 2007

Kraftfahrt-Bundesamt



Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

hart am Wind und sicher auf Kurs. Diese segelsportliche Metapher mag die Haltung des Amtes angesichts der Gesamtheit kontinuierlich steigender Herausforderungen - insbesondere im Rahmen des europäischen und globalen Harmonisierungsprozesses - charakterisieren.

In allen Fachabteilungen des KBA vollzieht sich seit geraumer Zeit ein Wandel von einer nationalen Behörde in einen international gefragten Dienstleister. Längst sind die Daten der Zentralen Register im KBA nicht nur innerhalb Deutschlands von Interesse. Diese Daten werden zwischen den Register führenden Behörden europaweit ausgetauscht und dienen unter anderem zur Eindämmung der Kraftfahrzeugkriminalität. In Punkto Führerscheintourismus in der EU ist das KBA als zentrale Meldestelle Deutschlands mit dem europäischen Ausland im Kontakt, um aufgedeckte Fälle zur Nachverfolgung zu melden.

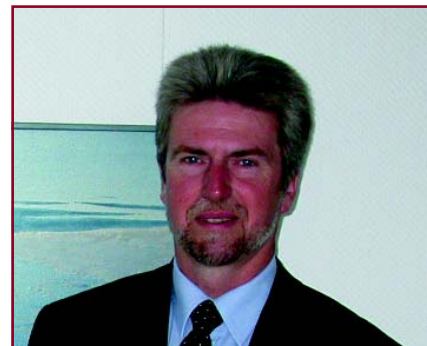
Statistiken des KBA werden dem Statistischen Amt der Europäischen Union, Eurostat, übermittelt, um mit diesem Beitrag Statistiken auf europäischer Ebene zu erheben.

Auf gutem Kurs ist das KBA auch bei der Erteilung von Typgenehmigungen für Fahrzeuge und Fahrzeugteile. Im Jahr 2007 hat das KBA als wohl führende Typgenehmigungsbehörde Europas mehr Typgenehmigungen denn je erteilt. Die Genehmigungen auf der Basis von EG-Richtlinien oder ECE-Regelungen werden europaweit bzw. international anerkannt.

Mit dem vorliegenden Jahresbericht möchte ich Ihnen einen interessanten Überblick über einige Aktivitäten des KBA im Jahr 2007 verschaffen. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine angenehme Lektüre des Jahresberichts 2007.

Mit freundlichen Grüßen

Ekhard Zinke



Aus dem Inhalt

Vorwort	1
Aus dem Inhalt	2
Zentrale Register	4
REGINA, das „Registration and Information Agreement“	4
Polen ist Meldemeister	4
EUCARIS und der Prümer Vertrag - KBA unterstützt die polizeiliche Terrorismus- und Kriminalitätsbekämpfung	6
EUCARIS- sowie Prümer-Vertragspartner	7
Zentrales Fahrzeugregister (ZFZR)	8
Auskünfte aus dem ZFZR nehmen zu	8
Auskünfte im Wege der Amtshilfe	9
Verkehrszentralregister (VZR)	10
VZR-Bestand: 8,6 Mio. Personen	10
VZR-Zugang: 5,39 Mio. neue Einträge	10
VZR-Auskünfte: 13 Mio.	11
Die statistischen Erhebungen über das Verkehrszentralregister liefert die Abteilung Statistik des KBA	12
Verkehrsverstöße und Punktestände	13
Drogenverstöße weiter rückläufig	14
Verkehrsdelikte der besonderen Art	16
Das Handy am Ohr	16
Kinder nicht gesichert	16
Radarwarner eingesetzt	16
Der Geschwindigkeitsbegrenzer	16
Mehr Punkte-Abbau	17
Schleswig-Holsteiner vorbildlich	18
Zentrales Fahrerlaubnisregister (ZFER)	20
EU-Kartenführerschein - Von der Nostalgie in die Moderne	20
(An-)gefragtes Fahrerlaubnisregister	20
Das KBA und der „Führerscheintourismus“	21
Zentrales Kontrollgerätregister (ZKR)	23
Datenbestand mehr als verdoppelt	23



Fahrzeugstatistiken	24
Schrittweise Reduzierung des CO2-Ausstoßes	24
Alternativ angetrieben?	25
Private kaufen Gebrauchte	26
Auf den Straßen von Flensburg	27
Fahrzeugdichte im Vergleich	28
Hauptuntersuchungen – jeder zweite kommt durch	30
Fiat 500 – 50. Geburtstag und 1. Geburtstag	31
Ein halbes Jahrhundert Trabant	32
Kraftverkehrsstatistik	33
Güterkraftverkehr mit deutschen Fahrzeugen	33
Güterbeförderung mit deutschen Fahrzeugen 2007 gestiegen	33
Grenzüberschreitender Verkehr im Aufwind	34
Deutsche Lastkraftfahrzeuge zunehmend umweltfreundlicher	35
Online-Fragebogen ein Jahr erfolgreich im Einsatz	37
Güterkraftverkehr mit europäischen Fahrzeugen	37
Über 400 Mio. Fahrten in, von, nach oder durch Deutschland	38
Umkämpfter grenzüberschreitender Verkehr	38
Marktanteile deutscher Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr	41
Das KBA als Typgenehmigungsbehörde gefragter denn je	43
Typdaten des KBA - beschleunigen die Zulassung von Kraftfahrzeugen	45
Fortschreitende Harmonisierung - Rahmenrichtlinie 2007/46/EG	47
Künftig auch EG-Typgenehmigungen für LKW und Anhänger	47
Recycling von Fahrzeugen und ihren Teilen	47
Fußgängerschutz	49
Akkreditierung durch das KBA	49
Produktsicherheit – Rückrufe	50
Produktsicherheit – Steigende Zahl untersuchter Produktmängel	50
Steigende Zahl überwachter Rückrufe	50
Steigende Zahl der Außerbetriebsetzungen	50
Rückrufaktionen insgesamt leicht rückläufig	50
Junge Fahrzeuge besonders von Rückrufen betroffen	52
Häufigste Fehlerursache – Mechanik	52
Schnellere Mängelbeseitigung durch bessere Information	53
Aus der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	54
KBA und die Automobilmessen AMI und IAA	54
Weltweit erreichbar und zunehmend gelesen – das KBA im Internet	56

Zentrale Register



REGINA, das „**Registration and Information Agreement**“

Polen ist Meldemeister

REGINA ist die Kurzbezeichnung für das internationale Verfahren über den Austausch von Informationen über die Wiederzulassung von Kraftfahrzeugen, die vorher in einem anderen Mitgliedstaat der EU zugelassen waren. 1,8 Millionen Mitteilungen über im Ausland (wieder-)zugelassene Kraftfahrzeuge erreichten das Kraftfahrt-Bundesamt im Jahr 2007. Über 700.000 dieser Mitteilungen erhielt das KBA allein aus Polen.

In REGINA findet die EU-Richtlinie 1999/37/EG über die Harmonisierung der Zulassungsdokumente ihre praktische Umsetzung. Diese Richtlinie verpflichtet die EU-Mitgliedstaaten, zur gegenseitigen Information über wieder zugelassene Fahrzeuge, die vorher in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren. Der Nachrichtenaustausch erfolgt hierbei nach der (Wieder-)Zulassung eines Fahrzeuges. REGINA dient der Erleichterung von Kontrollen insbesondere zur Bekämpfung betrügerischer Praktiken und der Verschiebung gestohlener Fahrzeuge.

Das KBA ist in Deutschland die zentrale Stelle für die Entgegennahme entsprechender Mitteilungen aus dem Ausland. Es informiert nach Eingang eines entsprechenden Hinweises die deutschen Zulassungsbehörden über die Zulassung ehemals deutscher Fahrzeuge im Ausland und veranlasst diese dadurch, sowohl das örtliche als auch das Zentrale Fahrzeugregister zu aktualisieren. In gleicher Weise werden entsprechende Mitteilungen deutscher Zulassungsbehörden vom KBA an die zuständigen Stellen im Ausland weitergeleitet.

Zentrale Register











Die zunehmend enger werdende Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten der EU zeigt sich auch in den Zahlen. Im Jahre 2006 ergab sich bereits im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung der Mitteilungsmengen an das KBA um ca. 19 Prozent auf insgesamt rd. 1,4 Mio. Mitteilungen aus dem Ausland. Im vergangenen Jahr ist die Anzahl derartiger Mitteilungen erneut auf rd. 1,7 Mio. gestiegen.

Die Steigerung ist u. a. auf die im Januar 2007 erfolgte EU-Erweiterung auf nunmehr 27 Mitgliedstaaten zurückzuführen.

Die größten Mitteilungsmengen erhält das KBA aus den in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Ländern:

Tabelle 1: Mitteilungen an das KBA über ehemals in Deutschland zugelassene Fahrzeuge





Land	Anzahl 2006	Anzahl 2007
 Polen	638.581	716.409
 Rumänien	105.483	154.244
 Tschechien	21	144.993
 Litauen	293.860	106.743
 Niederlande	50.220	61.149
 Bulgarien	34	51.261
 Lettland	57.684	48.946
 Spanien	39.796	43.283

Meldete das KBA im Jahre 2006 gut 23.000 Wiederezulassungen von Fahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union zugelassen waren, ergab sich im Jahr 2007 eine deutliche Mengensteigerung. Mit nahezu 120.000 Mitteilungen an das Ausland hat sich die Mitteilungsmenge mehr als verfünffacht.

Grund für die Steigerung ist das Inkrafttreten der neuen Fahrzeug-Zulassungsverordnung zum 01.03.2007. Die Zulassungsbehörden sind nunmehr auch nach nationalem

Recht verpflichtet, dem KBA entsprechende Mitteilungen zur Weiterleitung in das Ausland zu übersenden. Die größten Mitteilungsmengen gingen an die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Länder:

Tabelle 2: Mitteilungen des KBA in das Ausland über in Deutschland wieder zugelassene Fahrzeuge

Land	Anzahl 2006	Anzahl 2007
 Spanien	3.333	rd. 38.000
 Frankreich	6.320	rd. 35.000
 Italien	3.401	rd. 32.000
 Belgien	10.009	rd. 14.000

EUCARIS und der Prümer Vertrag - KBA unterstützt die polizeiliche Terrorismus- und Kriminalitätsbekämpfung

EUCARIS - das European Car and Driving Licence Information System - ist ein gemeinsames Online-Informationssystem zwischen den zentralen Registerbehörden der EUCARIS-Vertragspartner. Es ermöglicht den Austausch von Fahrzeug- und Führerscheindaten nach dem EUCARIS-Vertrag ¹⁾ und dient der vorbeugenden Bekämpfung der Kraftfahrzeugkriminalität (Diebstahl, Unterschlagung etc.). Bevor ein aus dem Ausland eingeführtes Kraftfahrzeug in einem EUCARIS Partnerstaat wieder zugelassen wird, erfolgt die online-Prüfung, ob Bedenken gegen die Zulassung des Fahrzeugs bestehen. Die Eindämmung des „Führerscheintourismus“ fördert EUCARIS durch den Austausch von Fahrerlaubnisdaten. So soll sicher gestellt werden, dass jeder Bürger, auch bei Zuzug aus dem Ausland, nur im Besitz **einer** Fahrerlaubnis bzw. **eines** Führerscheins ist.

Unter Nutzung einer erweiterten Version des EUCARIS-Systems wurde im Jahr 2007 erstmalig die Möglichkeit des gegenseitigen Online-Austausches von Fahrzeug- und Halterdaten im Rahmen der Zwecke des Prümer Vertrags ²⁾, insbesondere zur polizeilichen Ter-

¹⁾ Vertrag über ein Europäisches Fahrzeug- und Führerscheininformationssystem (EUCARIS) vom 29.06.2000

²⁾ Vertrag über die Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere zur Bekämpfung des Terrorismus, der grenzüberschreitenden Kriminalität und der illegalen Migration vom 27.05.2005.

Zentrale Register



rorismus- und Kriminalitätsbekämpfung für die teilnehmenden Vertragsstaaten geschaffen. Das KBA ist für Deutschland die nationale Kontaktstelle für eingehende Auskunftsersuchen nach Artikel 12 des Prümer Vertrags. Mit der Nutzung des EUCARIS-Systems auch für die Zwecke des Prümer Vertrags hat sich EUCARIS als **das** Datenaustauschsystem für Fahrzeugregisterdaten in Europa etabliert.

EUCARIS- sowie Prümer-Vertragspartner

Der Online-Datenaustausch nach dem EUCARIS-Vertrag findet zz. vom KBA mit den zentralen Registern in Großbritannien einschließlich Nordirland, Irland, Island, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Schweden, Estland, Lettland, Litauen, Rumänien und Ungarn statt. Zu den Prümer Vertragspartnern gehören neben Deutschland, Belgien, den Niederlanden und Luxemburg auch Frankreich, Österreich und Spanien.

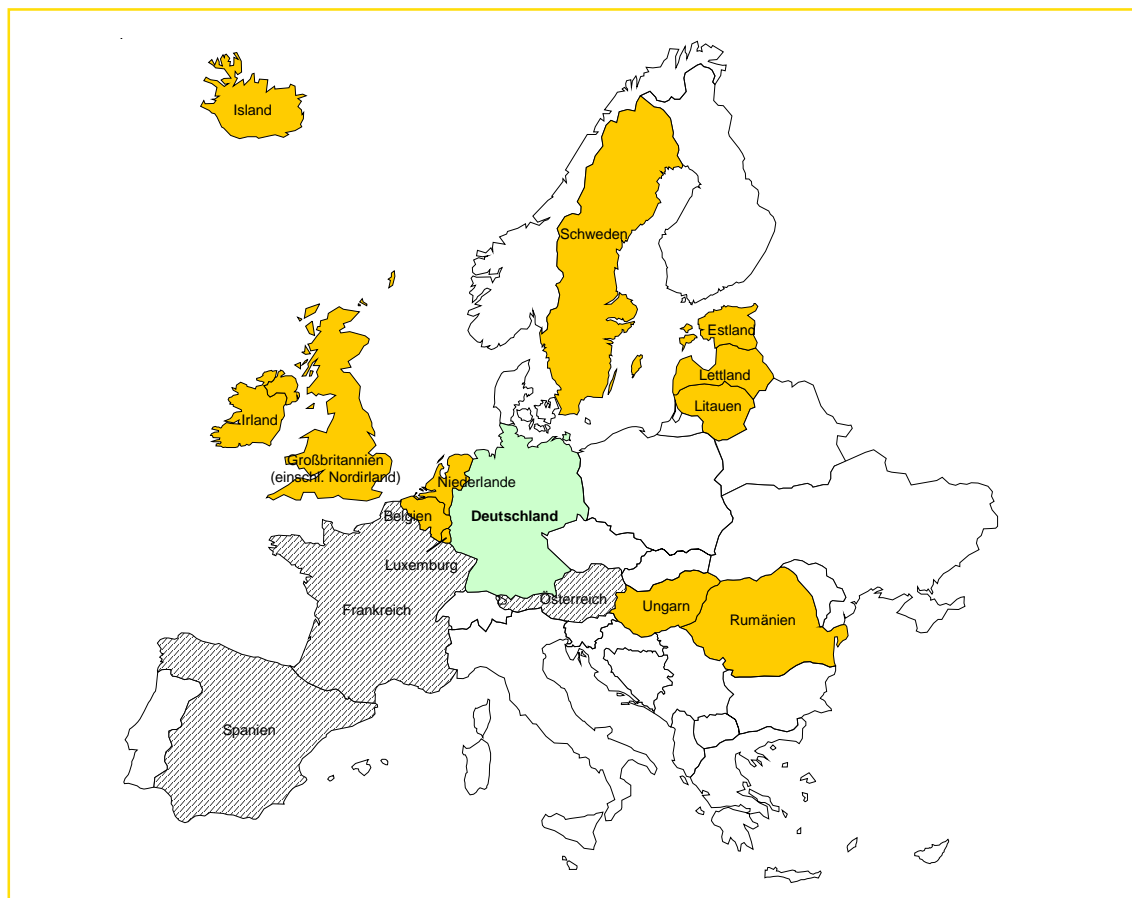


Abbildung 1: Staaten mit denen der Online-Datenaustausch mit EUCARIS stattfindet

Die Anzahl der in den Jahren 2006 und 2007 über EUCARIS vom KBA erteilten Auskünfte bzw. der EUCARIS-Anfragen des KBA kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Tabelle 3: Anzahl der EUCARIS-Auskünfte und -Anfragen

EUCARIS-Auskünfte des KBA (Anfragen aus dem Ausland)	2006	2007	Veränderung in %
Zentrales Fahrzeugregister	894.800	1.036.178	+15,8
Verkehrszentralregister	4.000	24.900	+523,0

EUCARIS-Anfragen des KBA (Anfragen im Ausland)	2006	2007	Veränderung in %
Fahrzeugdaten	69.400	87.028	+25,4
Fahrerlaubnisdaten	475	619	+30,3

Zentrales Fahrzeugregister (ZFZR)

Auskünfte aus dem ZFZR nehmen zu

Von den 4 Zentralregistern des Kraftfahrt-Bundesamtes ist das ZFZR das datenstärkste. Nahezu 57 Mio. Kraftfahrzeuge sind hier gespeichert. Das Auskunftsvolumen ist noch beachtlicher: 76,3 Mio. Auskünfte erteilte das KBA 2007 aus dem ZFZR – 5 Mio. mehr als im Vorjahr.

Die Auskünfte über die erfassten Fahrzeug- und Halterdaten erteilte das KBA aufgrund gesetzlicher Regelungen an Polizei, Behörden und Gerichte.

Zentrale Register



Auch an Privatpersonen erteilte das KBA Auskünfte. Häufig war es die sogenannte Unbedenklichkeitsbescheinigung, die zum Zwecke der Zulassung eines Fahrzeugs von Privatpersonen eingeholt wurde. Mit Inkrafttreten der Fahrzeug-Zulassungsverordnung zum 01.03.2007 entfiel jedoch die Verpflichtung, bei fehlenden Fahrzeugpapieren eine entsprechende Auskunft aus dem KBA bei Zulassung vorzulegen. Die Zulassungsbehörden können die Auskunft aus dem ZFZR online einholen.

Tabelle 4: Auskünfte aus dem ZFZR im Jahr 2007

Auskünfte	2006	2007	Veränderung in %
Auskünfte insgesamt	71.284.246	76.318.005	+7,1
darunter			
ZEVIS	29.818.450	32.379.611	+8,6
Private Personen	184.549	161.282	-12,6
Auskunftsdienst Polizei/Behörden	41.281.247	43.777.112	+6,0

Auskünfte im Wege der Amtshilfe

1,2 Mio. Auskünfte erteilte das KBA der Finanzverwaltung im Wege der Amtshilfe. Es handelte sich dabei um Daten zu Fahrzeugen, die serienmäßig mit Partikelminderungssystemen (PMS) ausgestattet wurden, deren Fahrzeugdokumente diesen Sachverhalt jedoch nicht erkennen ließen. Diesem Umstand war es geschuldet, dass eine steuerlich vorteilhafte Berücksichtigung durch die Finanzverwaltung nicht möglich war.

Durch die Datenübermittlung des KBA konnten die Finanzbehörden ohne Mitwirkung der Betroffenen bzw. der üblicherweise zuständigen Zulassungsbehörden von Amts wegen korrigierte oder von vornherein korrekte Steuerbescheide erlassen. Für alle Beteiligten wurde auf diesem Wege eine deutliche Erleichterung erreicht.

Verkehrszentralregister (VZR)

VZR-Bestand: 8,6 Mio. Personen

Das VZR ist mit seinen Punkten wohl das bekannteste Register des Kraftfahrt-Bundesamtes. Waren am 01.01.2007 erstmalig in der Geschichte des VZR rund 8,4 Mio. Personen im VZR gespeichert, hat sich die Zahl im Laufe des Jahres 2007 noch einmal erhöht (Tabelle 5). Am 01.01.2008 sind rund 8,6 Mio. Personen registriert und damit 2,7 Prozent mehr als am Jahresanfang. Die Tatsache, dass die Anzahl der in diesem Register eingetragenen Personen erneut gestiegen ist, lässt jedoch nicht den Rückschluss zu, dass es sich steigender Beliebtheit erfreut.



© Axel Uhle - www.adelheit.de, Foto: Verlag am Birnbach

Tabelle 5: Personenbestand im Verkehrszentralregister am 01.01.2008

Personen im Verkehrszentralregister	Personen	
	Anzahl (in 1.000)	Veränderung in %
Personenbestand am 01.01.2007	8.402	+3,0
+ Personenzugang	2.948	+4,3
- Personenabgang (Tilgung)	2.720	+5,5
Personenbestand am 01.01.2008	8.630	+2,7

VZR-Zugang: 5,39 Mio. neue Einträge

Im Jahr 2007 wurden dem Verkehrszentralregister rund 5,39 Mio. (Vorjahr: 5,26 Mio.) registerpflichtige Entscheidungen über geahndete Verkehrsverstöße oder fahrerlaubnisbezogene Maßnahmen von Gerichten, Bußgeld- und Fahrerlaubnisbehörden gemeldet (Tabelle 6). Gegenüber dem Vorjahr ist dies ein Zuwachs von 2,5 Prozent.

Zentrale Register



Bußgeldentscheidungen machen mit 80 Prozent die Mehrzahl der im VZR eingehenden Mitteilungen aus. Gerichtliche Entscheidungen zu Straftaten haben einen Anteil von rund 5 Prozent, Fahrerlaubnisentscheidungen der Gerichte und Fahrerlaubnisbehörden von 15 Prozent.

Tabelle 6: Mitteilungen an das Verkehrszentralregister im Jahr 2007

Zugang an Mitteilungen von		2006 (in 1.000)	2007 (in 1.000)	Veränderung in %
Gerichten:	Verurteilungen	295	285	-3,4
	Bußgeldentscheidungen	61	58	-4,9
	vorläufige Entscheidungen und Aufhebungen	104	99	-4,8
	Zusammen	460	442	-3,9
Bußgeldbehörden:	Bußgeldentscheidungen	4.110	4.262	+3,7
Fahrerlaubnis- behörden:	Fahrerlaubnisentscheidungen und -maßnahmen	686	686	±0,0
Insgesamt		5.256	5.390	+2,5

VZR-Auskünfte: 13 Mio.

Keine Frage: die Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister sind begehrt. Berechtigte Behörden und Privatpersonen erhalten Auskünfte zu den im Verkehrszentralregister eingetragenen Mitteilungen und Personen.

12,1 Mio. Auskünfte erteilte das VZR an Verwaltungsbehörden und Gerichte für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten oder für die Erteilung einer Fahrerlaubnis (Tabelle 7). Im Vergleich zum Vorjahr hat diese Zahl um 2,5 Prozent zugenommen.

353.000 mal wurden die Verwaltungsbehörden von Amts wegen auf Basis der Bestimmungen des Punktsystems über Personen, die einen bestimmten Punktestand überschritten hatten, unterrichtet. Dies bedeutet eine Zunahme um 5,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

416.000 Privatauskünfte verließen das VZR. Gegenüber dem Vorjahr ist dies ein deutlicher Zuwachs von 25 Prozent.

Tabelle 7: Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister 2007

Zugang an Mitteilungen von	2006 (in 1.000)	2007 (in 1.000)	Veränderung in %
Auskünfte für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten oder die Erteilung einer Fahrerlaubnis	11.781	12.077	+2,5
Auskünfte von Amts wegen für die Ergreifung von Maßnahmen nach § 4 Abs. 6 StVG (Punktsystem)	335	353	+5,4
Auskünfte von Amts wegen nach § 2a und § 2c StVG (Fahrerlaubnis auf Probe)	148	148	±0,0
Auskünfte an Privatpersonen über sie betreffende Eintragungen	332	416	+25,3

Die statistischen Erhebungen über das Verkehrszentralregister liefert die Abteilung Statistik des KBA

Sie 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 in Teilen manuell und auf Papiergrundlage geführt wird, ist

Zentrale Register



die statistische 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.

Wegen des thematischen Zusammenhangs werden diese Informationen in dem Abschnitt der Zentralen Register veröffentlicht.

Verkehrsverstöße und Punktestände

Männer bilden mit 79,1 Prozent (6,826 Mio.) die Mehrheit der im VZR eingetragenen Personen (siehe Tabelle 8). Mehr als die Hälfte der Männer wie der Frauen ist mit Geschwindigkeitsübertretungen eingetragen. Während Männer wesentlich häufiger bei Fahrten unter Alkoholeinfluss auffällig werden, missachten Frauen eher die Vorfahrt.

Die meisten (74,4%) der im VZR registrierten Personen haben einen Punktestand von 1 bis 7 Punkten. Bei den Männern sind es 71,9 Prozent (4,908 Mio.) und bei den Frauen sogar 83,8 Prozent (1,511 Mio.). Nur 5,5 Prozent (473.000) aller eingetragenen Personen erreichen mehr als 7 Punkte und sogar nur 0,8 Prozent (71.000) 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 (1,667 Mio.) der im VZR eingetragenen Personen hat keine Punkte: bei den Männern sind es 20,9 Prozent und bei den Frauen 13,1 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 8: Im Verkehrszentralregister eingetragene Personen am 01.01.2008 ¹⁾

Bestand, Deliktart und Punktestände	Insgesamt		Männer		Frauen	
	in 1.000	in %	in 1.000	in %	in 1.000	in %
Personenbestand im Verkehrszentralregister						
Personenbestand	8.630	100,0	6.826	79,1	1.804	20,9
Deliktart je Personengruppe im Bestand						
Alkohol	1.131	13,1	1.024	15,0	106	5,9
Geschwindigkeit	4.980	57,7	3.939	57,7	1.037	57,5
Vorfahrt	1.010	11,7	710	10,4	299	16,6
Punktestände je Personengruppe im Bestand ²⁾						
ohne Punkte	1.667	19,3	1.428	20,9	236	13,1
1 - 7 Punkte	6.422	74,4	4.908	71,9	1.511	83,8
8 - 13 Punkte	402	4,7	355	5,2	47	2,6
14 und mehr Punkte	71	0,8	66	1,0	5	0,3

¹⁾ Prozentuale Verteilung gemäß Stichprobe zum VZR-Bestand vom 01.01.2005

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

Drogenverstöße weiter rückläufig

Dass Drogen und Straßenverkehr nicht zusammenpassen, ist wohl für die wenigsten eine neue Erkenntnis. Alkohol-, Medikamenten- und anderer Drogenkonsum schränkt das Reaktionsvermögen und damit die Fahrtüchtigkeit ein. Wer sich dennoch hinter das Lenkrad setzt, muss mit strengen Maßnahmen wie Entziehung der Fahrerlaubnis und Fahrverbot rechnen. Die Zahl von Verkehrsteilnehmern, die sich der Gefährdung nicht bewusst sind oder diese sogar in Kauf nehmen, war auch in 2007 erfreulicherweise weiter rückläufig (Tabelle 9).

222.600 Alkohol- und andere Drogendelikte wurden im abgelaufenen Jahr im VZR eingetragen. Im Vergleich zum Vorjahr ist dies immerhin ein Rückgang um insgesamt 1,2 Prozent. Diese positive Entwicklung muss angesichts verschiedener Drogenarten dif-

Zentrale Register



ferenziert betrachtet werden. Während die Alkoholverstöße mit -1,5 Prozent ihre abnehmende Tendenz weiterverfolgten, setzte sich der leichte Aufwärtstrend bei den anderen Drogenverstößen mit einem geringen Plus von 0,7 Prozent fort.

Die Verstöße im Zusammenhang mit der Einnahme von Drogen wie Cannabis, Heroin, Amphetaminen etc. oder Medikamenten machten im Jahr 2007 bereits 12,4 Prozent aller Drogenverstöße aus (2006: 12,2 %).

Grafik 1: Drogenverstöße (einschließlich Alkohol) 2002 - 2007

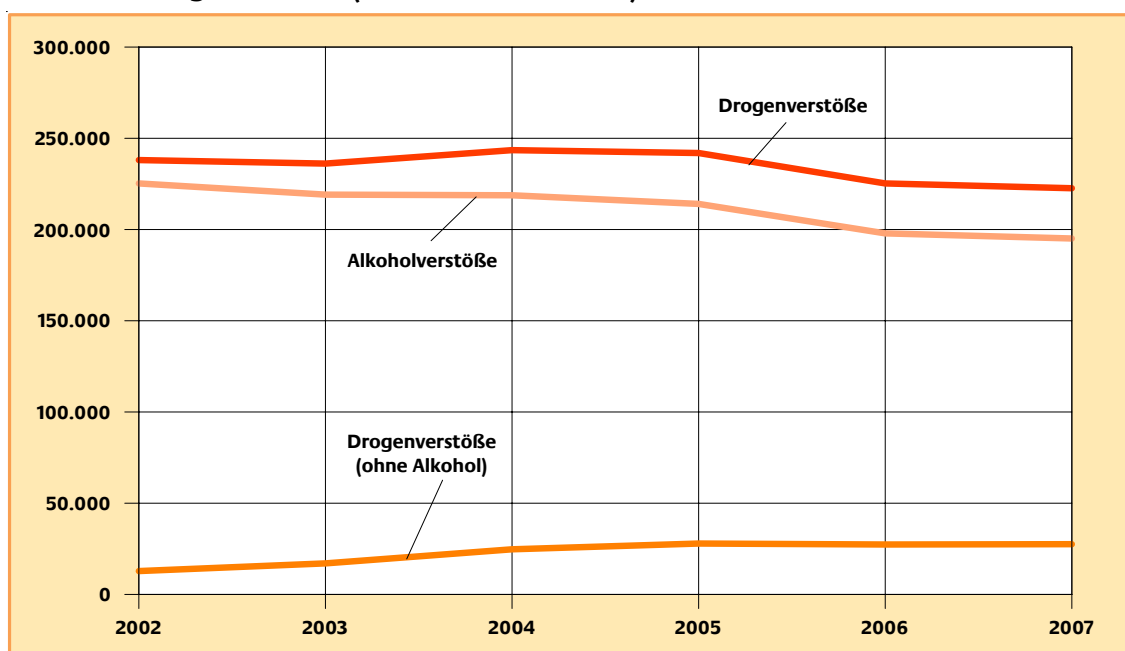


Tabelle 9: Drogenverstöße (einschließlich Alkohol) 2002 - 2007

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Drogenverstöße (einschließlich Alkohol)	238.100	236.100	243.400	241.900	225.300	222.600
Alkoholverstöße	225.300	219.100	218.700	214.000	197.900	195.000
in %	94,6	92,8	89,9	88,5	87,8	87,6
andere Drogenverstöße	12.800	17.000	24.700	27.900	27.400	27.600
in %	5,4	7,2	10,1	11,5	12,2	12,4

Deliktzahlen auf 100 gerundet

Verkehrsdelikte der besonderen Art

Regelmäßig führen Geschwindigkeits-, Vorfahrts- und Drogendelikte die Statistik über die Einträge in das Verkehrszentralregister an. Der Punktecatalog sieht jedoch für eine Vielzahl von Verkehrsvergehen Bußgelder von mindestens 40 € und Punkte im VZR vor. Einige der in der VZR-Statistik zahlenmäßig eher geringeren Delikte haben ebenso wie die häufigsten Verstöße ihren Beitrag zur Erhöhung des Personenbestandes im Zentralregister geleistet.

Das Handy am Ohr

Seit dem 01.04.2004 wird das Telefonieren mit Handy oder Autotelefon ohne Freisprechanlage während der Fahrt mit 40 € und einem Punkt im VZR geahndet. Rund **392.000** Verstöße gegen das Handy-Verbot wurden im Jahr 2007 dem VZR gemeldet (siehe Tabelle 10). Damit stieg die Anzahl dieser Ordnungswidrigkeiten im Vergleich zum Vorjahr um rund 54.000.

Kinder nicht gesichert

Im Hinblick auf die Unfallschwere bei nicht ordnungsgemäß gesicherten Kindern ist die Anzahl der im Jahr 2007 gemeldeten Verstöße gegen die vorschriftsmäßige Kindersicherung im Fahrzeug mit etwa **32.900** noch relativ hoch im Vergleich zu den Vorjahren jedoch abnehmend (2004: 41.100). Delinquenten haben hier in der Regel mit einem Punkt und einem Bußgeld von 50 € zu rechnen.

Radarwarner eingesetzt

Im Jahr 2007 wurden in **700** Fällen Geräte in Fahrzeugen entdeckt, die dafür bestimmt sind, Verkehrsüberwachungsmaßnahmen anzuzeigen oder zu stören („Radarwarner“). Dieser Tatbestand wird in der Regel mit 4 Punkten und einer Geldbuße von 75 € sanktioniert.

Der Geschwindigkeitsbegrenzer

Rund **500** Kraftfahrer wurden im Jahr 2007 überführt, ihren Lkw oder Kraftomnibus ohne den obligatorischen Geschwindigkeitsbegrenzer zu führen. Diese Vergehen sind mit 3 Punkten sowie einer Regelgeldbuße zwischen 100 und 150 € verbunden.

Zentrale Register



Tabelle 10: Ausgewählte Verkehrsdelikte 2007

Verkehrsdelikte	Anzahl in 2007
Handy-Benutzung	392.000
keine Kindersicherung	32.900
Einsatz eines Radarwarners	700
keine/falsche Benutzung des Geschwindigkeitsbegrenzers	500

Zahlen auf 100 gerundet

Mehr Punkte-Abbau

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

Im Jahr 2007 nahmen rund 25.100 im VZR eingetragene Personen die Möglichkeit des Punkteabbaus in Anspruch (siehe Tabelle 11). Davon legten 20.500 eine Bescheinigung über die freiwillige Teilnahme an einem Aufbauseminar vor. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies insgesamt eine Zunahme um etwa 16 Prozent.

Im Vergleich zu den rund 110.000 Bescheinigungen über die Teilnahme an einem angeordnetem Aufbauseminar im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe oder des Punktesystems im Jahr 2007 fallen aber die freiwilligen Teilnahmen doch eher bescheiden aus.

Tabelle 11: Punkterabatt 2006 und 2007

Punkte-Abbau aufgrund der freiwilligen Teilnahme an	2006	2007	Veränderung in %
einem Aufbauseminar	17.700	20.500	+15,8
einer verkehrspsychologischen Beratung	3.800	4.600	+21,1
Gesamt	21.500	25.100	+16,7

Zahlen auf 100 gerundet

Schleswig-Holsteiner vorbildlich

Wer sind die besten Autofahrer in Deutschland? Diese Frage lässt sich anhand der Eintragungen im VZR durchaus beantworten, sofern bestimmte Randbedingungen beachtet und in die Interpretation einbezogen werden. So findet ein Verkehrsverstoß erst dann Eingang in das VZR, wenn seine Begehung auch beobachtet wurde. Es muss also eine Verkehrsüberwachung oder -kontrolle stattgefunden haben. Verkehrskontrolle ist Polizei- und somit Ländersache. Ungleiche Überwachungsintensitäten in den einzelnen Bundesländern können also trotz identischen Verkehrsverhaltens zu unterschiedlichen Deliktzahlen führen. Einige Arten von Verkehrsverstößen sind auch unmittelbar abhängig von der Siedlungsstruktur: Verstöße gegen die Vorfahrtsregelung (Ampel, Grünpfeil) sind naturgemäß häufiger in Städten zu beobachten als auf gerader Landstraße. In dieser Deliktgruppe sind demnach die ‚Großstädter‘ aus Berlin, Hamburg und Bremen besonders auffällig, Bewohner ausgesprochener Flächenstaaten wie Schleswig-Holstein dagegen weniger.



Diese beiden Interpretationszwänge beispielhaft vorausgeschickt, scheinen die Bewohner von Schleswig-Holstein in ihrem Verkehrsverhalten im Vergleich zum restlichen Bundesgebiet eine gewisse Vorbildlichkeit aufzuweisen. Auf 100.000 strafmündige, d. h. mindestens 14 Jahre alte Schleswig-Holsteiner kamen im Jahr 2007 rund 350 Verkehrsstraftaten, über 110 Straftaten weniger als in der Summe der anderen Bundesländer (-25 %, siehe Tabelle 12). Der Unterschied fällt im Bereich der Ordnungswidrigkeiten dagegen deutlich geringer aus (-3 %).

Deutlich niedriger ist auch die Anzahl der Drogenverstöße (Alkohol und andere Drogen) sowie Vorfahrtsverstöße der Nordlichter im Vergleich zum übrigen Bundesgebiet: Mit 280 bzw. 513 Verstößen liegen sie rund 6 bzw. 11 Prozent unter dem Durchschnitt der anderen Bundesländer (siehe Tabelle 13). Auch bei den Fahrverboten zeigt sich die nord-

Zentrale Register



deutsche Zurückhaltung: Während im Zusammenhang mit einem Verkehrsverstoß durchschnittlich insgesamt 680 Fahrverbote je 100.000 Personen aus den übrigen Bundesländern im VZR in 2007 eingetragen wurden, lag dies bei den Schleswig-Holsteinern mit rund 560 Fahrverboten deutlich niedriger (-18 %).

In Bezug auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit hört dagegen die Zurückhaltung auf. Die Schleswig-Holsteiner sind im Durchschnitt doch etwas schneller auf den Straßen unterwegs als die Bewohner aller anderen Bundesländer (+3 %).

Tabelle 12: Anzahl der im VZR eingetragenen Taten 2007 je 100.000 der strafmündigen Wohnbevölkerung (ab 14 Jahre)

Bundesland	Verkehrsstraftaten	Verkehrsordnungswidrigkeiten
Schleswig-Holstein	350	5.592
Andere Bundesländer im Durchschnitt	466	5.788
Deutschland gesamt	462	5.772

Tabelle 13: Anzahl der im VZR eingetragenen Verstöße und Fahrverbote in 2007 je 100.000 der strafmündigen Wohnbevölkerung (ab 14 Jahre)

Bundesland	Drogenverstöße	Geschwindigkeitsverstöße	Vorfahrtsverstöße	Fahrverbote
Schleswig-Holstein	280	3.853	513	556
Andere Bundesländer im Durchschnitt	297	3.742	577	680
Deutschland gesamt	297	3.745	575	676

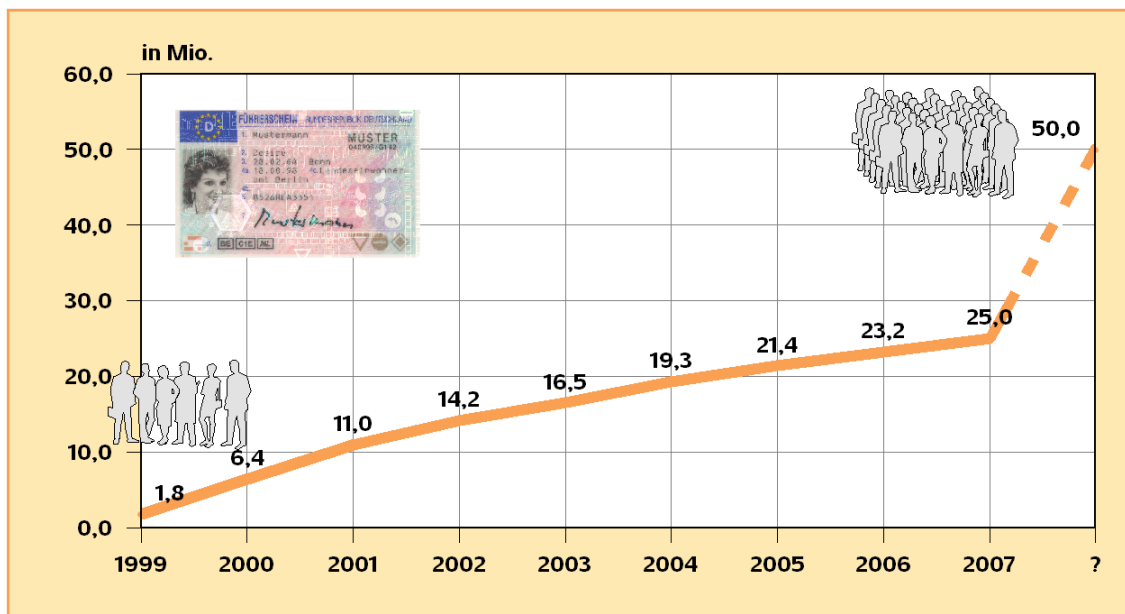
Zentrales Fahrerlaubnisregister (ZFER)

EU-Kartenführerschein - Von der Nostalgie in die Moderne

Immer mehr Bundesbürger mit EU-Fahrerlaubnis

Der Bestand des ZFER ist 2007 um 1,8 Mio. gewachsen. Zum Ende des vergangenen Jahres waren immerhin schon 25 Mio. Personen mit ihrer EU-Fahrerlaubnis gespeichert. Trotz der Freiwilligkeit ist 9 Jahre nach Einrichtung des Zentralen Fahrerlaubnisregisters bereits die Hälfte aller geschätzten 50 Mio. Führerscheininhaber erfasst. Möglicherweise hält sich manche oder mancher mit dem Umtausch noch zurück weil das Herz an dem „guten alten Lappen“ hängt und eine Trennung unvorstellbar scheint. Keine Sorge: das gute Stück gibt es entwertet zu dem neuen schönen Kartenführerschein zurück.

Grafik 2: Im Zentralen Fahrerlaubnisregister gespeicherte Personen



(An-)gefragtes Fahrerlaubnisregister

5,5 Mio. Auskünfte für die Verkehrssicherheit

Über 5,5 Mio. Auskünfte erteilte das KBA 2007 aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister an die örtlichen Fahrerlaubnis- und Polizeibehörden. Das Auskunftsvolumen stieg ge-

Zentrale Register



genüber 2006 um 36 Prozent. Für die auskunftsberechtigten Behörden ist der Abruf der Informationen denkbar einfach. Die Auskünfte werden automatisiert erteilt, in 50 Prozent der Fälle durch den direkten und schnellen Abruf im Online-Verfahren. Notwendige Kontrollen im Rahmen der Verkehrssicherheit werden durch diesen Service effektiv unterstützt.

Die Zahl der Auskünfte nimmt, ähnlich wie die Zahl der Kartenführerscheinbesitzer, kontinuierlich zu. Das Auskunftsvolumen wird voraussichtlich auch in den nächsten Jahren anwachsen, wenn die Polizeibehörden zunehmend die Möglichkeit der Online-Auskunft im Rahmen des Zentralen Verkehrsinformationssystems ZEVIS nutzen.

Tabelle 14: Auskünfte aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister

Auskünfte	2004 in 1.000	2005 in 1.000	2006 in 1.000	2007 in 1.000	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
Auskünfte insgesamt	1.607	2.482	4.062	5.520	+36
darunter an					
Fahrerlaubnisbehörden	832	1.630	2.714	3.940	+45
Polizei	775	852	1.348	1.580	+17

Das KBA und der „Führerscheintourismus“

Es gibt sie immer noch. 3.213 Fahrerlaubnisinhaber, die ihre Fahrerlaubnis unter Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip erwarben, wurden allein im Jahr 2007 durch das KBA an die ausländischen Behörden gemeldet. Die Mehrzahl ging an Tschechien. Die Dunkelziffer dürfte jedoch weit höher liegen als die im vergangenen Jahr im Rahmen von Verkehrskontrollen aufgedeckten Fälle.

EU-Fahrerlaubnisse sind grundsätzlich in allen EU-Mitgliedstaaten anzuerkennen. Zunächst auch, wenn ein Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip vorliegt. Ein solcher Verstoß liegt vor, wenn der Führerscheinbewerber seinen ordentlichen Wohnsitz nicht in dem ausstellenden Land hat. Das heißt, sich nicht mindestens 185 Tage im Jahr dort aufhält.

Mit der Meldung des KBA verbunden ist die Aufforderung an die Behörden, die betreffende Fahrerlaubnis zurückzunehmen und den Führerschein einzuziehen. Bei der überwiegenden Anzahl der aufgedeckten Fälle 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. Alkohol- oder Drogenprobleme sind häufig die Ursache.

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.

Grafik 3: Länder mit mehr als 100 vom KBA weitergeleiteten Fälle wegen Verstoßes gegen das Wohnsitzprinzip



Zentrale Register

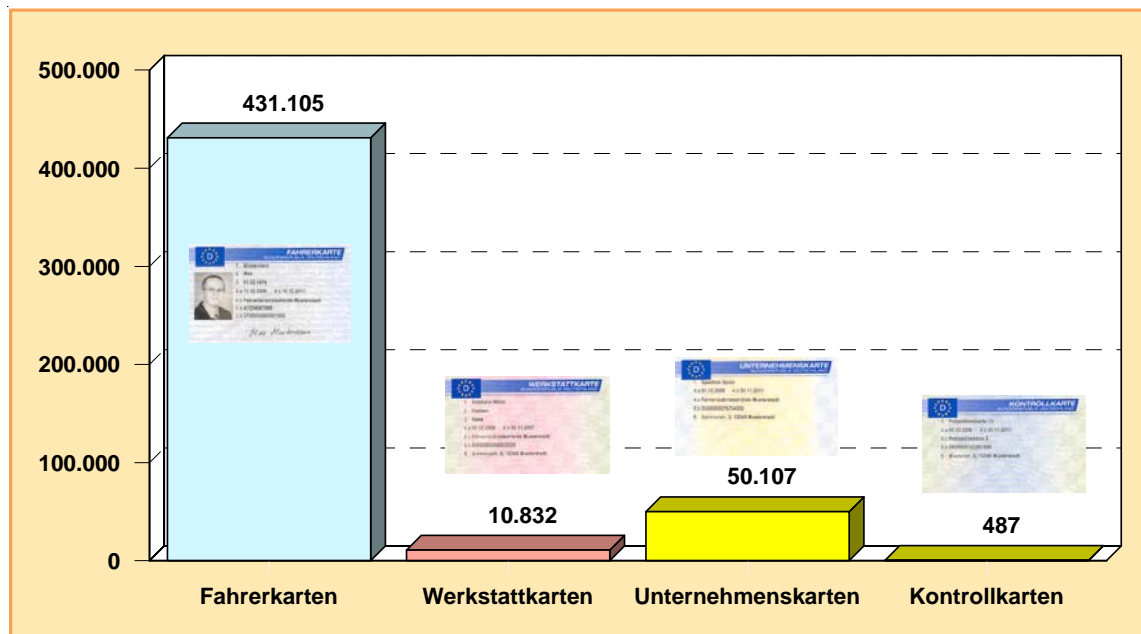


Zentrales Kontrollgerätkartenregister (ZKR)

Datenbestand mehr als verdoppelt

Seit dem 01.07.2005 gibt es das Zentrale Kontrollgerätkartenregister, es ist das jüngste Register des KBA. Ende 2007 sind im ZKR bereits 939.000 Karten gespeichert, die zudem alle im KBA „personalisiert“, d. h. mit den individuellen Daten der Besitzer versehen wurden. Damit hat sich der Bestand im vergangenen Jahr um ca. 500.000 erhöht. Es wird ein Gesamtbestand von ca. 2 Mio. Karten in Deutschland erwartet. Mit einer Zuwachsrate von über 100 Prozent war sein Wachstum im Verhältnis zum Bestand im vergangenen Jahr größer als bei allen anderen Registern. Mit insgesamt 1,5 Mio. Auskünften (*Vorjahr 950.000*) ist auch das Auskunftsvolumen im Jahr 2007 um über 60 Prozent gestiegen.

Grafik 4: Anzahl produzierter Karten im Jahr 2007

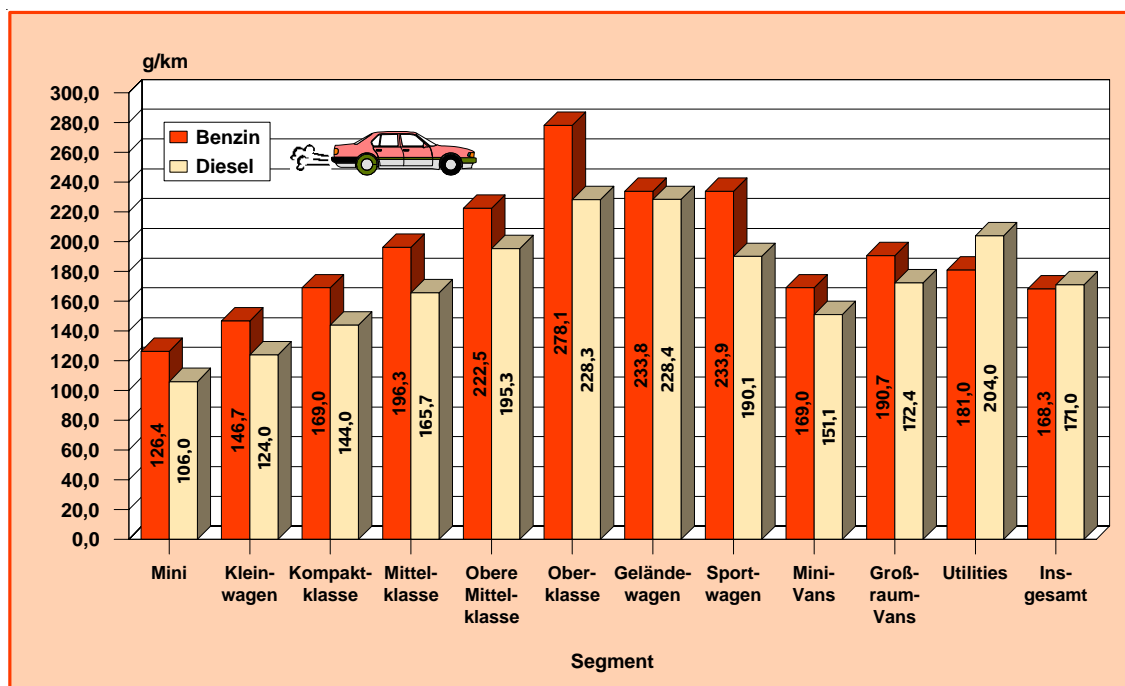


Fahrzeugstatistiken

Schrittweise Reduzierung des CO₂-Ausstoßes

Die CO₂-Emissionen gingen 2007 zurück. Bei den Benzinern reduzierte sich der Ausstoß um 2,3 Prozent, bei den Diesel-Pkw um 1,2 Prozent. Mit einem CO₂-Wert von 168 g/km schnitten die Benziner auch im Durchschnitt besser ab als die Selbstzünder mit einem Wert von 171 g/km. Vor 10 Jahren lag der Diesel-Wert bei 178 g/km und die Ottomotoren lagen mit 191 g/km deutlich darüber. Den geringsten Durchschnittswert erreichten die leichtgewichtigen Pkw im Mini-Segment in der Dieselsektion mit 106 g/km. Benziner der Oberklasse lagen 2007 mit 278 g/km am oberen Ende der Skala.

Grafik 5: CO₂-Emissionen der Pkw-Neuzulassungen 2007



Auffällig ist, dass die CO₂-Durchschnittswerte der benzin- und dieselpetriebenen Fahrzeuge insgesamt nahezu gleich sind, obwohl die „Benziner“ in den einzelnen Segmenten fast immer einen höheren CO₂-Ausstoß zeigen.

Statistiken

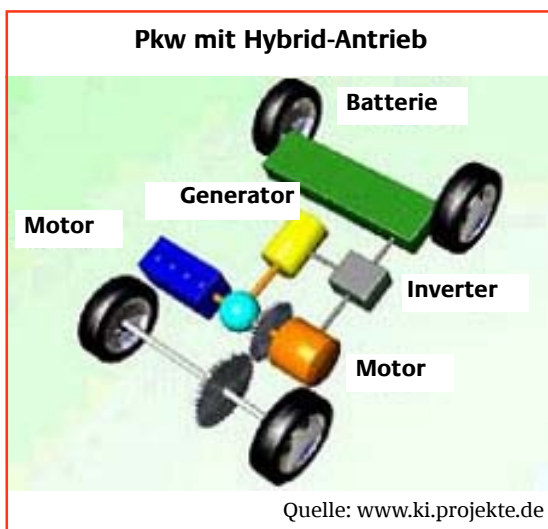
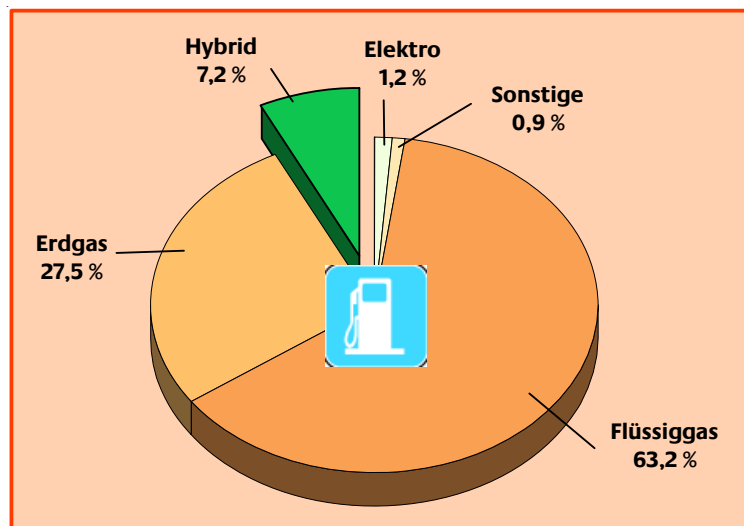


Die Erklärung liegt in den unterschiedlichen Neuzulassungszahlen: Die Tendenz des größeren CO₂-Ausstoßes der „Benziner“ in vergleichbaren Segmenten, wird durch ihren höheren Verkaufsanteil in den sparsamen Segmenten ausgeglichen. Die „Benziner“ haben ihren Schwerpunkt in den Segmenten mit geringem CO₂-Ausstoß wie Mini und Kleinwagen. Dagegen sind die Dieselfahrzeuge mehr in den Segmenten mit hohem CO₂-Ausstoß vertreten. Dieser Unterschied macht den Diesel-Vorteil wieder wett.

Alternativ angetrieben?

Grafik 6: Alternative Kraftstoffe (Pkw-Bestand 1.1.2007)

Noch sind die Otto-Motoren bei den Pkw-Neuzulassungen in der Überzahl. Doch immer mehr Autos fahren an die Dieselpumpe. 2007 waren 47,7 Prozent der fabrikneuen Pkw mit einem Selbstzünder ausgestattet.



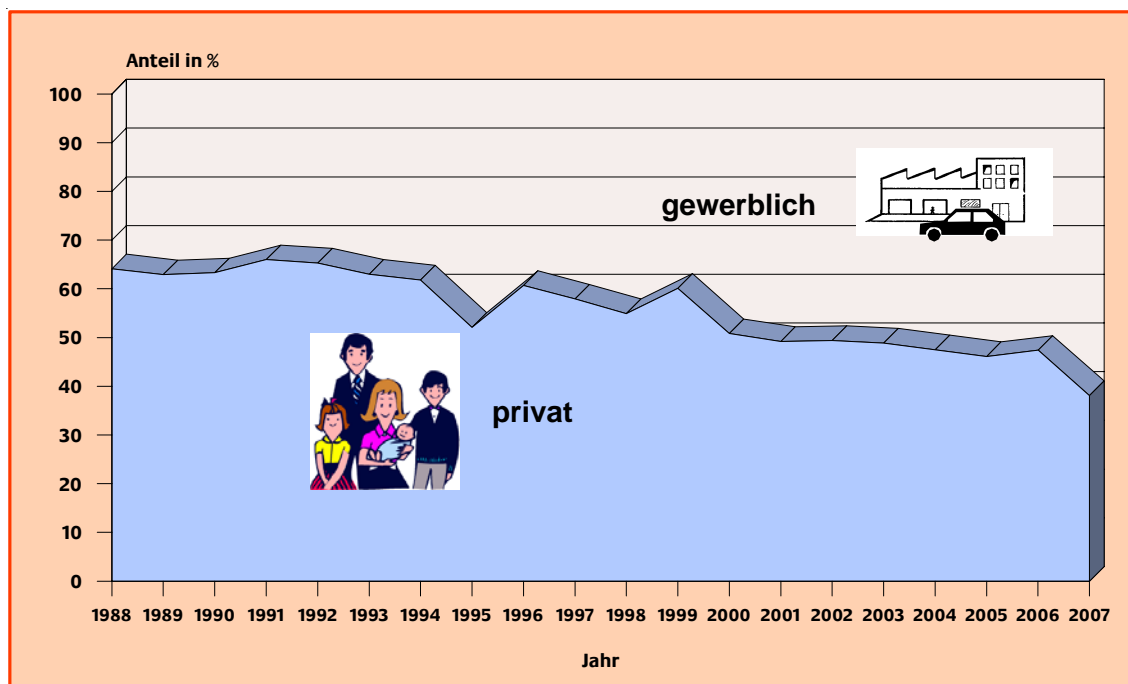
Alternative Antriebsarten bilden mit 0,6 Prozent des Fahrzeugbestandes eine Minderheit. Bei diesem aus rund 232.000 Pkw bestehenden Kreis ist das Flüssiggas die bevorzugte Variante. Hybrid-Fahrzeuge sind zwar in aller Munde, doch auf der Straße bislang kaum zu sehen. 11.275 Pkw sind in Deutschland mit dieser Technik ausgestattet. 7.591 „Hybriden“ kamen 2007 neu hinzu.

Private kaufen Gebrauchte

Der private Konsument schaut sich immer häufiger auf dem Gebrauchtwagenmarkt um. Nur 38,1 Prozent der Neuzulassungen gingen 2007 auf das Konto privater Halter.

Neue Pkw werden zunehmend von gewerblichen Haltern zugelassen. Die Flotte der Mietfahrzeuge ist auf 10 Prozent angewachsen und wird in kurzen Zyklen erneuert, so dass viele junge gebrauchte Fahrzeuge auf den Markt kommen. Gingen 1991 noch 2/3 aller fabrikneuen Pkw an private Kunden, haben heute die gewerblichen Zulassungen beinahe diesen Wert erreicht.

Grafik 7: Neuzulassungen von Pkw nach privaten Haltern (1988 bis 2007)



Statistiken



Auf den Straßen von Flensburg

Seit über 55 Jahren ist das KBA in Flensburg gut aufgehoben. Von hier aus liefert die nördlichste Bundesoberbehörde Deutschlands der Bundesregierung Zahlen, Daten und Fakten für planerische Zwecke. Doch ist Verkehrspolitik ein wichtiges Thema nicht nur für die Bundesregierung. Auf kommunaler Ebene stellt sie für die Stadtväter und -mütter immer wieder eine Herausforderung dar. Parkplatzprobleme, Straßenbaumaßnahmen und auch Unfallschwerpunkte stehen mehr oder weniger auf der Tagesordnung in deutschen Rathäusern. An den Eckzahlen der Stadt Flensburg spiegelt sich die Motorisierung und Versorgung im Vergleich zu anderen ausgewählten kreisfreien Städten wider:



Tabelle 15: Eckzahlen der Stad Flensburg zu anderen kreisfreien Städten

	Flensburg	Neumünster	Wilhelmshaven	Worms
Einwohnerzahl	86.630	81.796	89.604	80.535
PKW	52.534	41.338	41.265	43.978
darunter private Halter	69,4 %	87,7 %	92,7 %	90,0 %
darunter weibliche Halter	33,1 %	34,2 %	31,8 %	34,7 %
Cabriolets	1.652	1.496	1.590	2.311
Wohnmobile	798	491	569	327
Wohnwagen	914	764	699	562
Kräder	3.040	3.386	3.454	3.894
darunter weibliche Halter	13,2 %	14,7 %	14,7 %	12,9 %
Kraftomnibusse	137	80	61	11
Polizeifahrzeuge	18	24	12	13
Krankenwagen u. ä.	20	17	20	22
Feuerwehrfahrzeuge	35	30	44	50
Fahrzeugdichte auf 1.000 Einwohner	686	624	566	633

= stärkste Ausprägung

Mit beinahe 87.000 Einwohnern und 60.000 Kraftfahrzeugen stellt Flensburg eine überschaubare Stadt mit einem beachtlichen Fuhrpark dar. Der auffallend hohe Pkw-Bestand und die Dichte von 686 Fahrzeugen auf 1.000 Einwohner sind auf den hohen Anteil der gewerblichen Halter (30,6 %) zurückzuführen. In Flensburg sind u. a. 10.000 Mietfahrzeuge zugelassen. Die Wilhelmshavener Frauen bilden beim Städtevergleich mit 31,8 Prozent der privaten Halter das Schlusslicht. Worms hält mit 34,7 Prozent Fahrzeughalterinnen dagegen. In der alt-ehrwürdigen rheinland-pfälzischen Stadt gibt es auch weit mehr Cabriolets (2.311) als im hohen Norden. Motorräder trifft man dort ebenfalls häufiger an (3.894). Eine große Vorliebe für Bikes zeigen die Frauen in Neumünster und Wilhelmshaven (14,7 %). Bei „Fun und Freizeit“ setzen die Flensburger auf Wohnmobile (798) und Wohnwagen (914). Die Beförderung mit Bussen (137) scheint in Flensburg gut ausgebaut zu sein. In Worms verkehren dagegen nur 11 Busse. Und das, obwohl die Straßenbahn dort bereits vor 50 Jahren stillgelegt wurde. Dafür scheint Worms mit verhältnismäßig vielen Krankenwagen (22) und Feuerwehrfahrzeugen (50) auf den Ernstfall besonders vorbereitet. Die mobile Polizeipräsenz ist in Neumünster mit 24 Einsatzfahrzeugen am größten.

Hinweis: Eine komplette Auswertung über alle Zulassungsbezirke in Deutschland mit weiteren interessanten Angaben finden Sie im KBA-Shop.

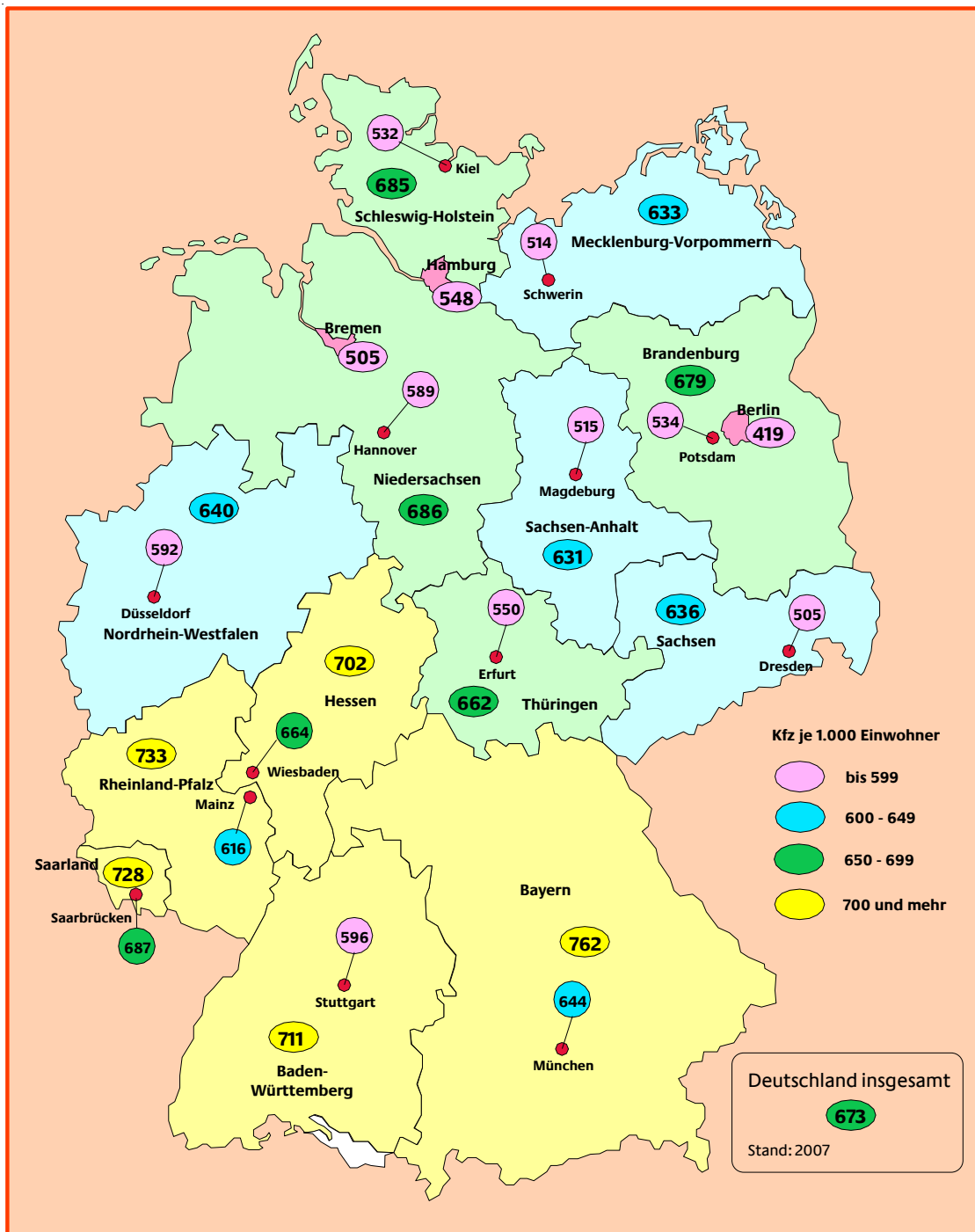
Fahrzeugdichte im Vergleich

In den USA ist man offensichtlich gerne mobil. Die Vereinigten Staaten verfügen über die weltweit größte Fahrzeugdichte von über 800 Kfz auf 1.000 Einwohner. Die Deutschen sind bei einer Dichte von „nur“ 673 Kraftfahrzeugen mit Japan und Frankreich in guter Gesellschaft. Die südlichen Bundesländer weisen in Deutschland die höchste Fahrzeugdichte auf. Bayern (762) und Rheinland-Pfalz (733) liegen ganz vorn. In Sachsen-Anhalt (631) und Mecklenburg-Vorpommern (633) ist auf den Straßen im Verhältnis zur Einwohnerzahl unter diesem Aspekt weniger los. Die Zählung in den Landeshauptstädten ergab weitaus größere Schwankungen. In Saarbrücken wurde mit 687 Kfz auf 1.000 Einwohner die höchste Fahrzeugdichte der deutschen Regierungsmetropolen ermittelt. In Wiesbaden (664) und München (644) sieht es auf den Straßen ähnlich aus. Die Bundeshauptstadt Berlin begnügt sich mit 419 Kfz auf 1.000 Einwohner.

Statistiken



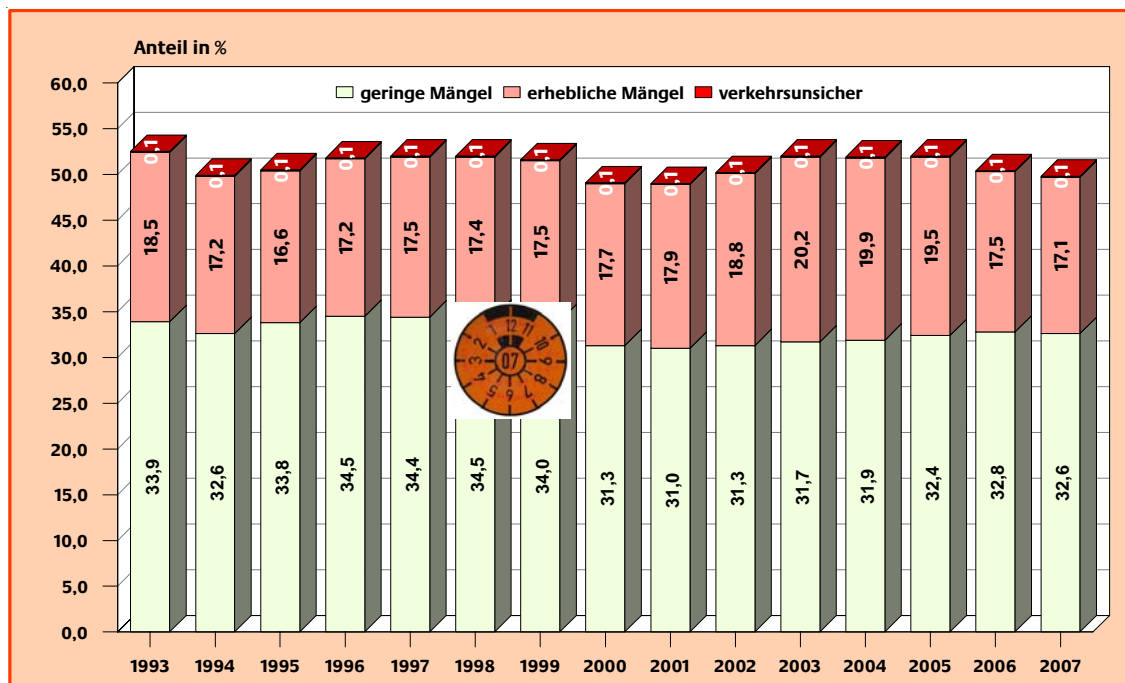
Grafik 8: Fahrzeugdichte in Deutschland (Bundesländer und Landeshauptstädte)



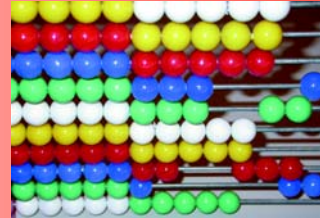
Hauptuntersuchungen – jeder zweite kommt durch

Jeder zweite Pkw kommt bei der regelmäßigen Hauptuntersuchung ohne erkennbare Beanstandungen durch. Die Ergebnisse der Überwachungsinstitutionen sind recht konstant. In der Langzeitbetrachtung gab es 2000 / 2001 die wenigsten Beanstandungen (49,0 %). Dieser Wert wurde 2007 mit 49,7 Prozent nur knapp verfehlt. Meist handelt es sich um geringfügige Mängel. Der Anteil der verkehrsunsicheren Fahrzeuge liegt unterhalb von 0,1 Prozent. Die durchschnittliche Anzahl der Mängel ist jedoch auf 2,53 angestiegen. Vor 10 Jahren waren es noch 1,89 Mängel pro Pkw. Licht und Bremse erscheinen am häufigsten im Mängelbericht. Auch das Alter der vorgeführten Pkw ist weiter gestiegen.

Grafik 9: Hauptuntersuchungen bei Pkw 1993 bis 2007



Statistiken



Fiat 500 – 50. Geburtstag und 1. Geburtstag

Das wahre Urgestein „Fiat Nuova500“, das 1957 in Turin mit der Typschlüsselnummer 302 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, existiert heute nur noch 81-mal in Deutschland. Damit stellt es eine wahre und vermutlich kostbare Rarität dar! Insgesamt sind heute noch 4.701 Fahrzeuge dieses Modells zugelassen. In den 60er Jahren hatte der Fiat 500 eine große Fangemeinde. Über 120.000 Fahrzeuge fuhren damals auf Deutschlands Straßen. In den 70er Jahren ebte das Interesse an dem kleinen Italiener dann aber schnell wieder ab. 1976 wurde die



1957: Der Klassiker

Quelle: www.kues.de

Produktion dieses kleinen „Gefährten“ (2,97 x 1,32 Meter) eingestellt. Laut Herstellerangaben wurden insgesamt 3,7 Mio. Exemplare produziert.



2007: Bitte Platz nehmen im Retro-Design des Fiat 500

Quelle: news.windingroad.com

50 Jahre nach der ersten Premiere taucht er 2007 wieder in den Neuzulassungen auf der Fiat 500.

Über 2.000 Exemplare der überarbeiteten Neuauflage im Retro-Design wurden in Deutschland bereits zugelassen.

Ein halbes Jahrhundert Trabant

Die Forderungen für die Entwicklung eines Kleinwagens waren damals nicht viel anders als heute: robust - sparsam - preiswert. Damals - vor 50 Jahren - entstand unter diesen Vorgaben in Zwickau der „P 50“, besser bekannt als „Trabant“. Heute wird er nur noch liebevoll „Trabbi“ genannt. Das besondere an diesem Fahrzeug war, dass es kein Blechkleid trug. Die Außenhaut bestand aus Duroplast. Bis 1991 wurden über 3 Mio. Stück der Modelle P 601, P 603 und P 610 produziert. 1993 waren 920.000 Exemplare der sogenannten „Rennpappe“ im wiedervereinigten Deutschland registriert. Da die Produktionsbänder längst still stehen und viele Trabbis bereits in die Jahre kamen, verringerte sich der Bestand von Jahr zu Jahr. 2003 war die 100.000er-Grenze unterschritten. Heute nehmen noch 52.432 Trabbis aktiv am Straßenverkehr teil. Die meisten - wen wundert es - im Land der legendären Sachsenring-Fabrik, in Sachsen.



„Der Trabbi“

Quelle: www-ti.informatik.uni-tuebingen.de



Kraftverkehrsstatistik

Als Partner im Europäischen Statistischen System erhebt das Kraftfahrt-Bundesamt für Deutschland statistische Daten zum Güterkraftverkehr deutscher Fahrzeuge. Diese Daten werden als Bundesstatistiken aufbereitet und veröffentlicht. Regelmäßig übermittelt das KBA statistische Ergebnisse daraus an Eurostat, das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften in Luxemburg, und erhält von dort Ergebnisse zu europäischen Fahrzeugen zur Vervollständigung der nationalen Statistik. Umfangreiche aktuelle statistische Ergebnisse zum Verkehr deutscher und europäischer Fahrzeuge sind unter www.kba.de abrufbar.

Güterkraftverkehr mit deutschen Fahrzeugen

Güterbeförderung mit deutschen Fahrzeugen 2007 gestiegen

Nachdem sich die Güterbeförderungen mit deutschen Lastkraftfahrzeugen (LKW mit mehr als 3,5 Tonnen Nutzlast und Sattelzugmaschinen) bereits im Jahr 2006 deutlich erhöhten, zeichnet sich für das Jahr 2007 ein weiterer Anstieg ab. Mit einer geschätzten Transportmenge von 3.063 Mio. Tonnen und einer Beförderungsleistung von 348 Mrd. Tonnenkilometern können gegenüber 2006 geschätzte Zuwächse von +4,9 Prozent bzw. +5,5 Prozent erzielt werden.

Tabelle 16: Entwicklung des Güterkraftverkehrs insgesamt mit deutschen Fahrzeugen von 1999 bis 2007

Berichts- jahr	Beförderte Gütermenge in 1.000 Tonnen	Transport- leistung in Mio. tkm	Veränderung in %		Index	
			Tonnen	tkm	Tonnen	tkm
			1	2	3	4
1999 ¹⁾	3.181.363	278.470	+7,2	+8,2	100	100
2000	3.005.104	280.699	-5,5	+0,8	94	101
2001	2.884.479	288.955	-4,0	+2,9	91	104
2002	2.720.163	285.207	-5,7	-1,3	86	102
2003	2.743.858	290.918	+0,9	+2,0	86	104
2004	2.767.167	303.744	+0,8	+4,4	87	109
2005	2.764.983	310.114	-0,1	+2,1	87	111
2006	2.919.325	330.008	+5,6	+6,4	92	119
2007 ²⁾	3.063.000	348.000	+4,9	+5,5	96	125

¹⁾ Ab 1999 Erweiterung des Erhebungsumfangs der Statistik durch Wegfall der Freistellungsverordnung.-

²⁾ Geschätzt auf Basis der Monate Januar bis November.

Seit 1999, dem Jahr der Erweiterung des statistischen Erhebungsumfangs, nahm die transportierte Gütermenge im Jahresvergleich zunächst ab und erreicht nun 2007 erstmals wieder in etwa das Niveau von 1999. Hingegen zeigt die Entwicklung der Beförderungsleistung im gleichen Zeitraum mit +25 Prozent eine deutliche Zunahme, ein Indiz dafür, dass die Transportmengen über deutlich längere Strecken transportiert werden.

Grenzüberschreitender Verkehr im Aufwind

Die positive Entwicklung des Gesamtverkehrs basiert ganz wesentlich auf der Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs. 2007 wird mit voraussichtlichen Steigerungsraten von +10,2 Prozent bei der Transportmenge bzw. einem Plus von 4,8 Prozent bei der Beförderungsleistung das Ergebnis des Vorjahres klar übertreffen.

Tabelle 17: Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs mit deutschen Fahrzeugen von 1999 bis 2007

Berichts- jahr	Beförderte Gütermenge in 1.000 Tonnen	Transport- leistung in Mio. tkm	Veränderung in %		Index	
			Tonnen	tkm	Tonnen	tkm
			1	2	3	4
1999 ¹⁾	91.024,6	50.045,3	+10,4	+8,7	100	100
2000	96.682,7	52.771,0	+6,2	+5,4	106	105
2001	106.718,1	57.259,1	+10,4	+8,5	117	114
2002	104.516,5	58.137,7	-2,1	+1,5	115	116
2003	116.050,4	62.155,2	+11,0	+6,9	127	124
2004	130.109,9	69.504,3	+12,1	+11,8	143	139
2005	135.345,1	70.247,9	+4,0	+1,1	149	140
2006	146.046,8	76.363,1	+7,9	+8,7	160	153
2007 ²⁾	161.000	80.000	+10,2	+4,8	177	160

¹⁾ Ab 1999 Erweiterung des Erhebungsumfangs der Statistik durch Wegfall der Freistellungsverordnung.-

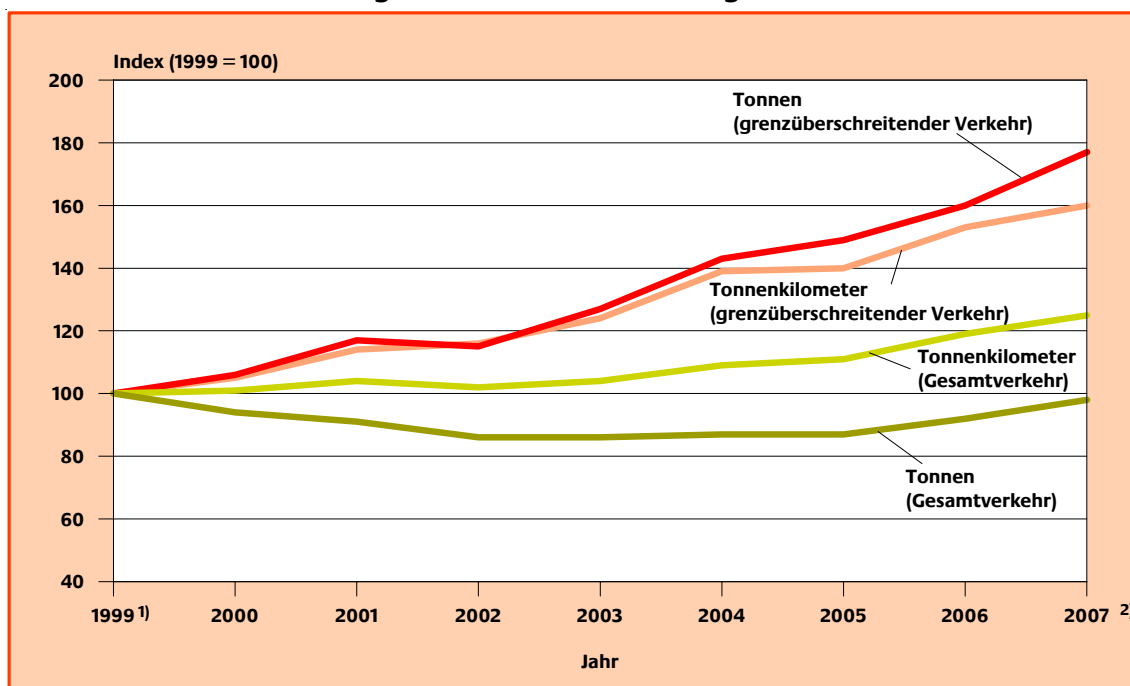
²⁾ Geschätzt auf Basis der Monate Januar bis November.

Statistiken



Zwar wird das Gros der Gütertransporte im Binnenverkehr durchgeführt, dennoch erhöhten sich seit 1999 die Transportmenge und die Tonnenkilometerleistung im grenzüberschreitenden Verkehr um 77 Prozent bzw. rund 60 Prozent. Die folgende Grafik veranschaulicht diese beeindruckende Entwicklung.

Grafik 10: Verkehrsentwicklung im Gesamtverkehr und im grenzüberschreitenden Verkehr



¹⁾ Ab 1999 Erweiterung des Erhebungsumfanges der Statistik durch Wegfall der Freistellungsverordnung.-

²⁾ Geschätzt auf Basis der Monate Januar bis November.

Deutsche Lastkraftfahrzeuge zunehmend umweltfreundlicher

Im Vergleich der vergangenen drei Jahren erhöhte sich der Fahrleistungsanteil der schadstoffärmsten Fahrzeuge weiter zu Lasten der Fahrzeuge mit den schlechteren Emissionswerten. Der Anteil der schadstoffärmsten Fahrzeuge (Euro 4, Euro 5 und besser) erreicht 2007 voraussichtlich einen Wert von 22 Prozent (*gegenüber 1,2% im Jahr 2005*). Der bereits geringe Anteil von Euro 0- und Euro 1-Fahrzeugen sinkt weiter und der Anteil von Euro 2-Fahrzeugen liegt 2007 nur noch bei der Hälfte des Wertes von 2005.

Der größte Teil der zurückgelegten Kilometer (ca. 60 %) wird weiterhin von Fahrzeugen der Euroklasse 3 erbracht.

Tabelle 19: Gesamtfahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Emissionsklassen von 2005 bis 2007

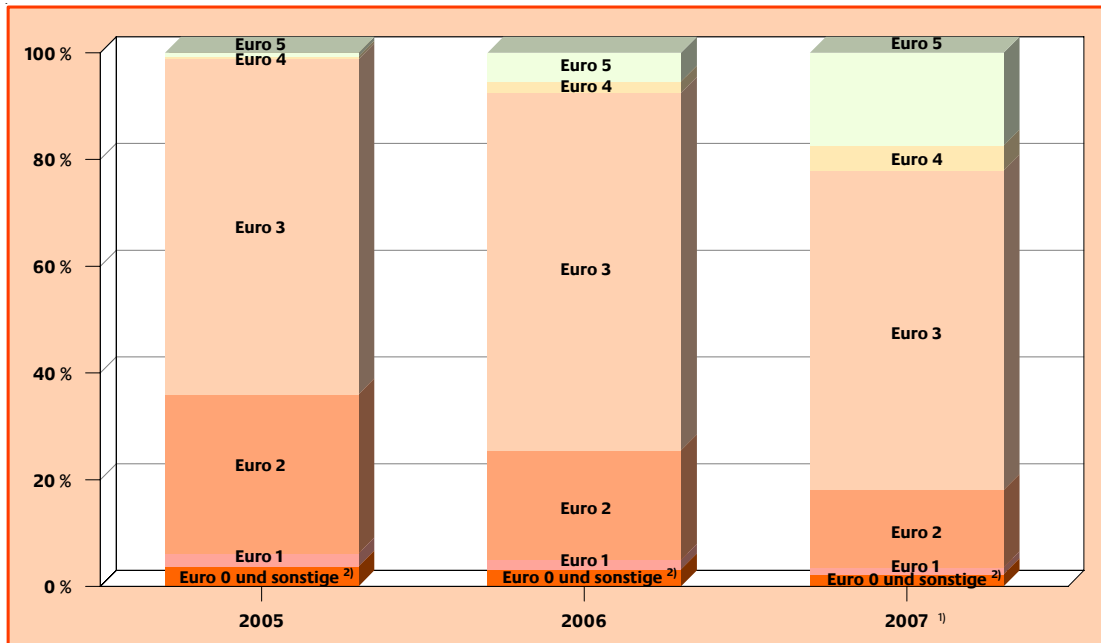
Emissions- klasse	Fahrleistung insgesamt					
	2005		2006		2007 ¹⁾	
	1.000 km	Anteil in %	1.000 km	Anteil in %	1.000 km	Anteil in %
Euro 5 und besser	189.448,4	0,7	1.627.198,8	5,4	5.344.000	16,9
Euro 4	145.047,5	0,5	643.007,0	2,1	1.597.000	5,0
Euro 3	18.114.699,0	62,8	20.263.797,2	67,0	18.971.000	60,0
Euro 2	8.590.857,2	29,8	6.196.497,7	20,5	4.601.000	14,5
Euro 1	733.609,6	2,5	551.274,0	1,8	396.000	1,3
Euro 0 und sonstige ²⁾	1.079.790,1	3,7	961.458,3	3,2	720.000	2,3
Insgesamt	28.853.451,8	100	30.243.232,4	100	31.629.000	100

¹⁾ Geschätzt auf Basis der Monate Januar bis November.

²⁾ Darunter auch Fahrzeuge, die die EG-Richtlinie 88/77/EWG von 1998 erfüllen, aber aus heutiger Sicht als "nicht schadstoffarm" gelten. Einschließlich Oldtimer, sonstige und unbekannte Euroklassen.

In der nachfolgenden Grafik sind die Anteile der einzelnen Euroklassen für drei Jahre dargestellt.

Grafik 11: Fahrleistung mit deutsche Lastkraftfahrzeugen nach Emissionsklassen



¹⁾ Geschätzt auf Basis der Monate Januar bis November.

²⁾ Darunter auch Fahrzeuge, die die EG-Richtlinie 88/77/EWG von 1998 erfüllen, aber aus heutiger Sicht als "nicht schadstoffarm" gelten. Einschließlich Oldtimer, sonstige und unbekannte Euroklassen.

Statistiken



Online-Fragebogen ein Jahr erfolgreich im Einsatz

Seit Ende 2006 bietet das Kraftfahrt-Bundesamt für die Befragung zur Güterkraftverkehrsstatistik deutscher Fahrzeuge – alternativ zum bisherigen Papierfragebogen – auch einen webbasierten Online-Fragebogen an.

Dazu werden die Fahrzeughalter – wie bisher – mit einem Papierfragebogen angeschrieben, auf dem nun auch das spezifische Passwort und die jeweilige Nutzerkennung für den Online-Fragebogen eingedruckt sind. Im ersten Jahr der Anwendung stieg der Anteil der Online-Nutzer auf über 17 Prozent und steigt weiter mit zunehmendem Bekanntheitsgrad. Die bisherigen Erfahrungen lassen auf eine positive Resonanz bei den Anwendern schließen. Pro Tag gehen derzeit ca. 100 Online-Fragebögen im KBA ein.

Nähere Einzelheiten zum Online-Fragebogen finden sich auf unserer Homepage unter [www.kba.de/Statistiken/Fragebogen zur Güterkraftverkehrsstatistik](http://www.kba.de/Statistiken/Fragebogen_zur_Güterkraftverkehrsstatistik) .

Güterkraftverkehr mit europäischen Fahrzeugen

Im Rahmen eines europaweiten Datenaustausches zur Güterkraftverkehrsstatistik liefern zahlreiche europäische Staaten Daten über den Verkehr der jeweils zugelassenen Lastkraftfahrzeuge an Eurostat. Von dort gehen aggregierte und hochgerechnete Jahresdaten wieder an die liefernden Staaten zurück (für Deutschland an das KBA), damit diese ihre nationalen Statistiken vervollständigen können. Die aktuellsten Daten liegen für das Berichtsjahr 2006 vor.

Die Anzahl der am Datenaustausch teilnehmenden Staaten wächst beständig. Für das Jahr 2006 haben erstmals auch Bulgarien und Rumänien Ergebnisse übermittelt. Zudem liefern weitere 24 EU-Mitgliedstaaten (Ausnahme: Malta) sowie die EWR-Staaten Norwegen und Liechtenstein Daten. Einzelne Datenlücken bestehen jedoch. Aus Belgien und Rumänien liegen nur Daten zu Lastfahrten vor. Italien konnte wegen größerer Umstellungen bisher noch keine Daten für das Berichtsjahr 2006 liefern. Im folgenden sind daher die italienischen Daten aus dem Berichtsjahr 2005 herangezogen, die jedoch ebenfalls nur Lastfahrten enthalten.

Über 400 Mio. Fahrten in, von, nach oder durch Deutschland

Von den insgesamt 415,2 Mio. Fahrten europäischer Fahrzeuge wurden 90,2 Prozent allein von deutschen Fahrzeugen innerhalb Deutschlands gefahren. 263,2 Mio. Fahrten wurden mit Ladung durchgeführt und dabei 3,2 Mrd. Tonnen Güter befördert. Damit waren knapp zwei Drittel (63,4 %) aller Fahrten in, von, nach oder durch Deutschland Ladungsfahrten.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über das Verkehrsaufkommen mit europäischen Fahrzeugen im innerdeutschen und im grenzüberschreitenden Verkehr im Jahr 2006.

Tabelle 19: Verkehrsaufkommen mit europäischen Fahrzeugen ^{1) 2)} im Jahr 2006

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	378.310	91,1	233.936	88,9	2.773.504	85,5	254.949	42,2
Binnenverkehr	374.509	90,2	232.863	88,5	2.758.467	85,1	251.372	41,6
Kabotage	3.801	0,9	1.074	0,4	15.037	0,5	3.577	0,6
Grenzüberschreitender Verkehr	36.883	8,9	29.302	11,1	468.686	14,5	348.705	57,8
Wechselverkehr ³⁾	25.994	6,3	20.099	7,6	318.798	9,8	184.355	30,5
dar. deutsche Fahrzeuge	11.121	2,7	8.608	3,3	136.237	4,2	67.671	11,2
Dreiländerverkehr ⁴⁾	3.179	0,8	2.409	0,9	42.254	1,3	34.773	5,8
Durchgangsverkehr ⁵⁾	7.711	1,9	6.794	2,6	107.634	3,3	129.576	21,5
dar. deutsche Fahrzeuge	347	0,1	307	0,1	5.459	0,2	5.694	0,9
Insgesamt ¹⁾	415.193	100	263.240	100	3.242.189	100	603.654	100

¹⁾ Fahrzeuge aus der EU-25 ohne Malta, (Verkehrswerte der Fahrzeuge aus Italien aus dem Berichtsjahr 2005) sowie aus Bulgarien, Lichtenstein, Norwegen und Rumänien. -

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

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

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

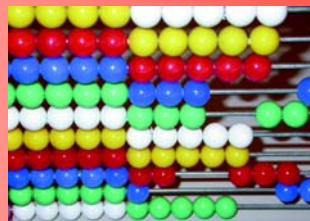
⁵⁾ Rekonstruierte Durchfahrten ohne den kleinen Grenzverkehr, ermittelt aus dem Entfernungswerk.

Zwar werden 85 Prozent der Güter im innerdeutschen Verkehr befördert, jedoch entfiel mehr als die Hälfte (57,8 %) der erbrachten Beförderungsleistung aufgrund der größeren Distanzen auf den grenzüberschreitenden Verkehr.

Umkämpfter grenzüberschreitender Verkehr

Gerade im grenzüberschreitenden Verkehr ist die Konkurrenz der Fahrzeuge aus den unterschiedlichen Staaten besonders stark.

Statistiken



Insgesamt hat im Jahr 2006 die Beförderungsleistung im Verkehr von und nach Deutschland, der sich in Abhängigkeit vom Heimatstaat der beteiligten Kraftfahrzeuge in Wechselverkehr und Dreiländerverkehr aufgliedern lässt, gegenüber dem Vorjahr zugenommen. Die nachfolgende Tabelle enthält Angaben zu den 2006 erbrachten Beförderungsleistungen zwischen Deutschland und anderen europäischen Staaten.

Die höchsten Beförderungsleistungen im grenzüberschreitenden Verkehr wurden mit Frankreich (25,6 Mrd. tkm), den Niederlanden und Italien (jeweils 24,7 Mrd. tkm) sowie Spanien (24,0 Mrd. tkm) erbracht. Danach folgt der Verkehr mit Polen (17,8 Mrd. tkm), Österreich (15,3 Mrd. tkm) und Belgien (14,8 Mrd. tkm). Zu allen weiteren Staaten liegen die Beförderungsleistungen unter 10 Mrd. Tonnenkilometern, darunter die Tschechische Republik (9,8 Mrd. tkm) sowie Rumänien (9,6 Mrd. tkm), das erst 2007 der EU beiträt.

Tabelle 20: Grenzüberschreitende Beförderungsleistung mit europäischen Fahrzeugen 1) im Jahr 2006

Beladeland/ Entladeland	Beförderungsleistung im Wechselverkehr mit Deutschland in Mio. tkm	Anteil deutscher Fahrzeuge im Wechselverkehr mit Deutschland in %	Beförderungsleistung im Dreiländerverkehr mit Deutschland in Mio. tkm	Wichtigste Heimatstaaten der Fahrzeuge im Dreiländerverkehr ISO 3166-Code	Anteil der wichtigsten Fahrzeuge im Dreiländerverkehr in %
Belgien	11.188	63,3	3.604	NL	55,7
Dänemark	6.113	59,8	614	LU, NL, PL	79,7
Estland	458	/	147	LT, LV	91,1
Finnland	228	12,7	19	HU, SE, UK	57,9
Frankreich	20.021	78,0	5.619	LU, NL, PL	56,4
Griechenland	3.645	12,0	83	AT, NL	76,1
Irland	184	23,2	88	PL	50,3
Italien	18.921	50,0	5.775	AT	50,6
Lettland	1.430	-	309	LT	74,3
Litauen	2.184	/	365	PL	87,8
Luxemburg	1.455	54,4	112	BE, PL	49,9
Malta	-	-	-	-	-
Niederlande	23.255	31,9	1.480	BE, PL	68,8
Österreich	13.390	43,1	1.918	CZ, HU, SK	59,8
Polen	17.480	5,0	328	CZ, LT	58,9
Portugal	4.211	4,9	155	CZ, ES, LV, PL	61,2
Schweden	2.227	82,9	491	AT, NL, PL	70,7
Slowakische Republik	3.081	6,3	756	CZ	79,5
Slowenien	1.697	5,3	58	AT, CZ, HU	63,4
Spanien	19.862	27,4	4.143	CZ, PL, PT, SK	71,5
Tschechische Republik	9.450	8,8	389	PL, SK	77,6
Ungarn	4.438	10,8	1.162	CZ, SK	76,8
Vereinigtes Königreich	4.479	61,9	2.144	LT, NL, PL	59,6
Zypern	2	-	-	-	-
Bulgarien	881	/	64	AT, GR	75,9
Norwegen	656	52,0	124	DK, NL	53,0
Liechtenstein	56	/	/	AT	86,1
Rumänien	9.385	2,4	180	CZ, HU	74,4

¹⁾ Fahrzeuge aus der EU-25 ohne Malta (Verkehrswerte der Fahrzeuge aus Italien aus dem Berichtsjahr 2005) sowie aus Bulgarien, Liechtenstein, Norwegen und Rumänien. -

Tabelle 20: Grenzüberschreitende Beförderungsleistung mit europäischen Fahrzeugen 1) im Jahr 2006

Beladeland/ Entladeland	Beförderungsleistung im Wechselverkehr mit Deutschland in Mio. tkm	Anteil deutscher Fahrzeuge im Wechselverkehr mit Deutschland in %	Beförderungsleistung im Dreiländerverkehr mit Deutschland in Mio. tkm	Wichtigste Heimatstaaten der Fahrzeuge im Dreiländerverkehr ISO 3166-Code	Anteil der wichtigsten Fahrzeuge im Dreiländerverkehr in %
Belgien	11.188	63,3	3.604	NL	55,7
Dänemark	6.113	59,8	614	LU, NL, PL	79,7
Estland	458	/	147	LT, LV	91,1
Finnland	228	12,7	19	HU, SE, UK	57,9
Frankreich	20.021	78,0	5.619	LU, NL, PL	56,4
Griechenland	3.645	12,0	83	AT, NL	76,1
Irland	184	23,2	88	PL	50,3
Italien	18.921	50,0	5.775	AT	50,6
Lettland	1.430	-	309	LT	74,3
Litauen	2.184	/	365	PL	87,8
Luxemburg	1.455	54,4	112	BE, PL	49,9
Malta	-	-	-	-	-
Niederlande	23.255	31,9	1.480	BE, PL	68,8
Österreich	13.390	43,1	1.918	CZ, HU, SK	59,8
Polen	17.480	5,0	328	CZ, LT	58,9
Portugal	4.211	4,9	155	CZ, ES, LV, PL	61,2
Schweden	2.227	82,9	491	AT, NL, PL	70,7
Slowakische Republik	3.081	6,3	756	CZ	79,5
Slowenien	1.697	5,3	58	AT, CZ, HU	63,4
Spanien	19.862	27,4	4.143	CZ, PL, PT, SK	71,5
Tschechische Republik	9.450	8,8	389	PL, SK	77,6
Ungarn	4.438	10,8	1.162	CZ, SK	76,8
Vereinigtes Königreich	4.479	61,9	2.144	LT, NL, PL	59,6
Zypern	2	-	-		
Bulgarien	881	/	64	AT, GR	75,9
Norwegen	656	52,0	124	DK, NL	53,0
Liechtenstein	56	/	/	AT	86,1
Rumänien	9.385	2,4	180	CZ, HU	74,4

¹⁾ Fahrzeuge aus der EU-25 ohne Malta (Verkehrswerte der Fahrzeuge aus Italien aus dem Berichtsjahr 2005) sowie aus Bulgarien, Liechtenstein, Norwegen und Rumänien. -

Auffallend ist, dass der gesamte grenzüberschreitende Verkehr zu Rumänien, Polen, Portugal, Slowenien und der Tschechischen Republik fast ausschließlich jeweils mit Fahrzeugen aus diesen Staaten bestritten wird. Außerdem wird deutlich, dass auf einigen Märkten bereits bedeutende Anteile der Beförderungsleistung von Fahrzeugen aus anderen Staaten, als sogenannten Dreiländerverkehr, erbracht werden. Mit einer Beförderungsleistung von mehr als 1 Mrd. Tonnenkilometern im Dreiländerverkehr zählen hierzu die Märkte zu dem Vereinigten Königreich, Belgien, Italien, Frankreich, Ungarn, Spanien und Österreich. Häufig beteiligt sind dabei die Fahrzeuge aus Polen, den Niederlanden und Österreich.

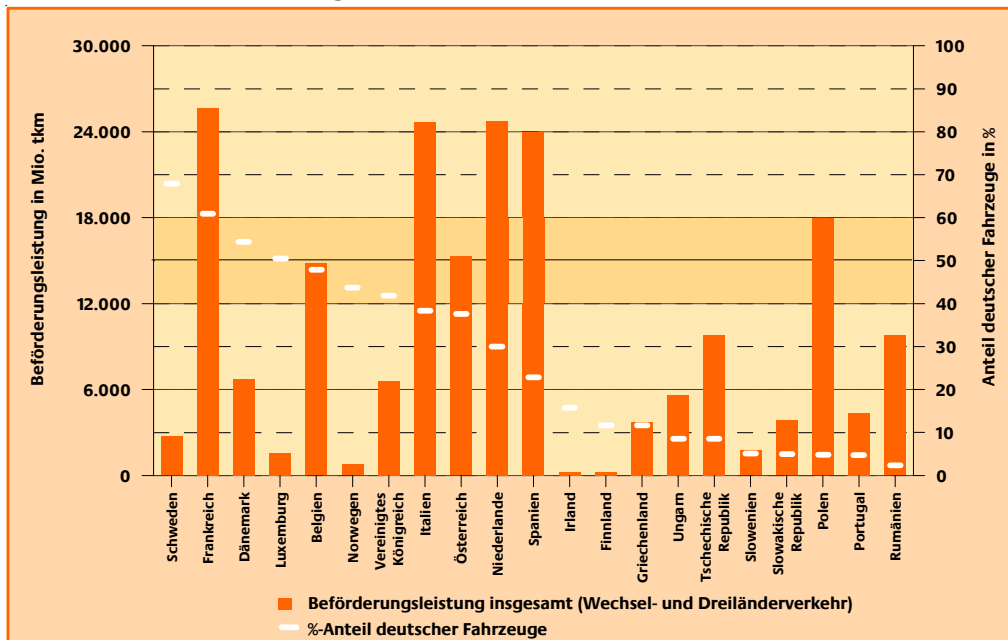
Statistiken



Marktanteile deutscher Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr

Die nachfolgende Grafik stellt die Beförderungsleistung im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den europäischen Staaten dar und verdeutlicht die jeweilige Marktposition deutscher Fahrzeuge.

Grafik 12: Beförderungsleistung zwischen Deutschland und europäischen Staaten sowie Anteil deutscher Fahrzeuge im Jahr 2006



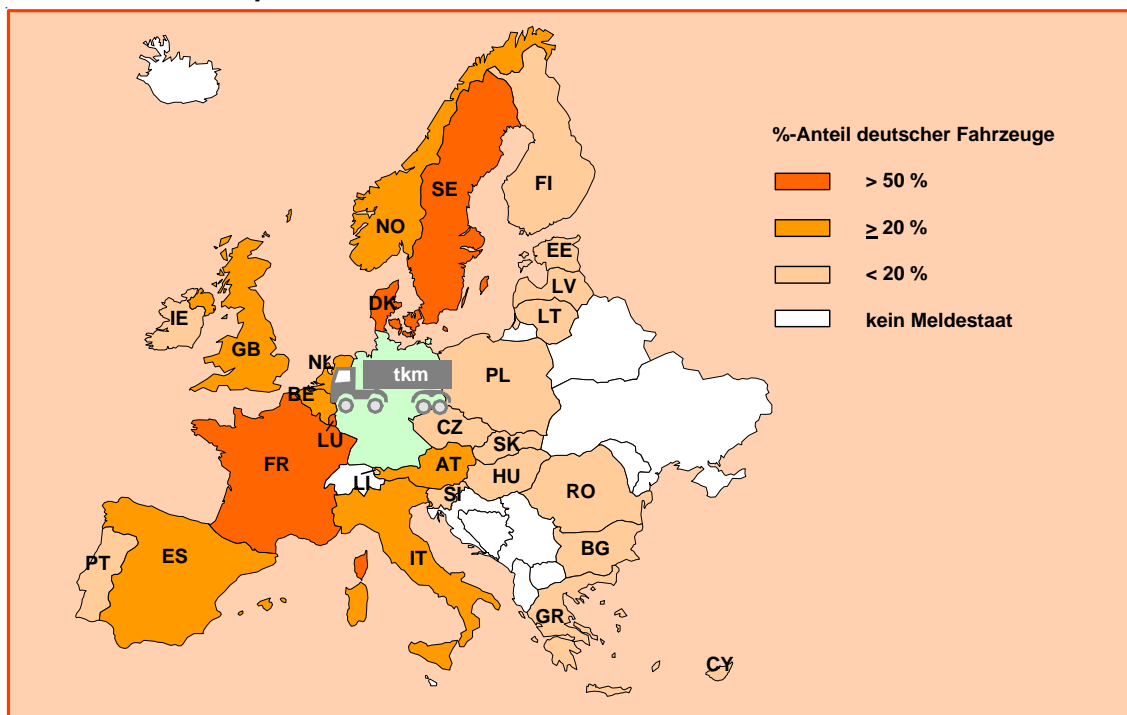
Die beste Marktposition haben deutsche Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr mit Schweden (67,9 %) und Frankreich (60,9 %). Schwedische und französische Fahrzeuge haben Marktanteile an Fahrzeuge aus anderen Staaten abgeben müssen. Auch am Verkehr mit Dänemark sind deutsche Fahrzeuge zu über 50 Prozent beteiligt. In der regionalen Presse wurde bereits das „Ausflagen“ dänischer Fahrzeuge aus dem grenznahen Raum nach Deutschland aufgrund der dänischen Abgabe- und Beschäftigungsrichtlinien thematisiert.

Knapp unter der 50-Prozentmarke liegt der Anteil deutscher Fahrzeuge im Verkehr mit Belgien (47,9 %). Beachtliche Anteile haben sie auch im Verkehr mit Norwegen (43,7 %), dem Vereinigten Königreich (41,8 %), Italien (38,3 %) und Österreich (37,7 %). Nicht unerhebliche Marktanteile gehen hier an den Dreiländerverkehr.

In der Grafik nicht ausgewiesen sind die Staaten Bulgarien, Estland, Lettland, Liechtenstein, Litauen und Zypern, 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.

Einen geographischen Überblick über den Marktanteil deutscher Fahrzeuge zeigt die nachfolgende Karte. Sie enthält alle am europäischen Datenaustausch zum Güterkraftverkehr beteiligten Staaten (sog. Meldestaaten) mit ihrem ISO 3166-Code.

Grafik 13: Anteil deutscher Fahrzeuge an der Beförderungsleistung zwischen Deutschland und europäischen Staaten im Jahr 2006



Mit unter 20 Prozent sind deutsche Fahrzeuge eher gering am Verkehr von und nach Irland, Portugal, Liechtenstein, sowie – sehr auffällig – zu dem im östlichen Europa liegenden Streifen von Finnland im Norden über Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tschechische Republik, Slowakei, Ungarn, Slowenien, Rumänien und Bulgarien bis Griechenland und Zypern im Süden beteiligt, wobei mit Polen und der Tschechischen Republik direkte Nachbarstaaten von Deutschland in dieser Gruppe sind.



Das KBA als Typgenehmigungsbehörde gefragter denn je

E1

Mit 17.385 erteilten Typgenehmigungen für Fahrzeuge und Fahrzeugteile im Jahr 2007 hat das KBA sein im Vorjahr erzieltetes Rekordergebnis um 4 Prozent überholt. Diese Entwicklung folgt dem langjährigen Trend. Seit 1997 ist das Genehmigungsvolumen des KBA um nahezu 70 Prozent gestiegen. Ein Ergebnis, das für die Qualität unserer Genehmigungspraxis spricht.

Doch nur wo ein Hersteller auch Antragsteller wird, kann eine Behörde die begehrte Genehmigung erteilen. Unter diesem Aspekt kommt dem fortschreitenden europäischen und globalen Harmonisierungsprozess bei diesem Aufwärtstrend eine erhebliche Bedeutung zu, denn immer mehr deutsche und internationale Hersteller machen das KBA zur „Genehmigungsbehörde ihrer Wahl“. Kürzer werdende Innovationszyklen auf dem Fahrzeugteile- und Fahrzeugsektor und die steigende Vielfalt der am Markt angebotenen genehmigten Produkte beeinflussen die Anzahl der beim KBA eingehenden Genehmigungsanträge ebenfalls positiv.

Der globale Harmonisierungsprozess der technischen Anforderungen an automotive Produkte begünstigt jedoch auch die steigende Zahl der möglichen international gültigen Genehmigungen. Auf Grundlage der Verträge der Europäischen Union und mit den Vereinten Nationen werden in Deutschland immer mehr in der EU oder beispielsweise in Japan oder Korea genehmigte Produkte akzeptiert.

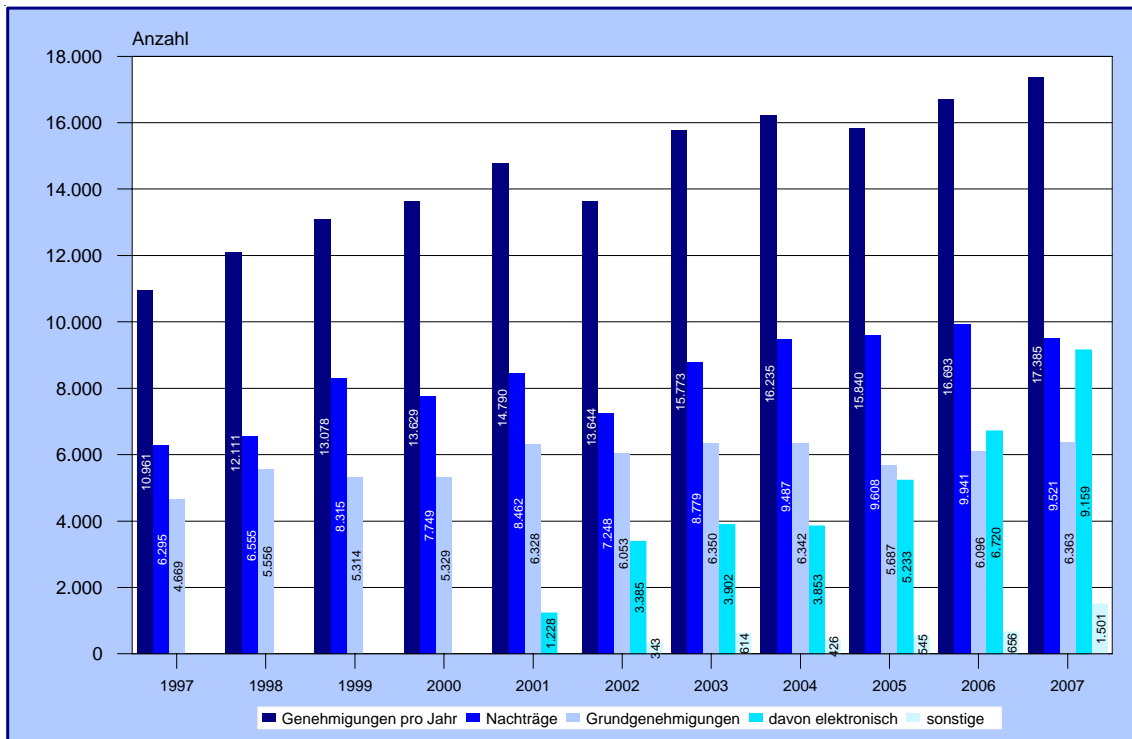
Für Deutschland bedeutet dies, dass sich die alte „Allgemeine Betriebserlaubnis“ (ABE), die nur in Deutschland verbindlich gilt und ausschließlich durch das KBA ausgestellt werden kann, auf dem Rückzug befindet. Stattdessen gibt es immer mehr EG-Typgenehmigungen oder UNECE-Genehmigungen¹⁾. Im Jahre 2007 betrug der Anteil solcher internationalen Genehmigungen bereits knapp 80 Prozent. In allen diesen Fällen

¹⁾ aus Wikipedia: Die **Wirtschaftskommission für Europa** der Vereinten Nationen (englisch: *Economic Commission for Europe*, UN/ECE) ist eine der fünf regionalen Wirtschaftskommissionen der **Vereinten Nationen** und wurde 1947 durch den **UN-Wirtschafts- und Sozialrat** (ECOSOC) mit dem Ziel gegründet die wirtschaftliche Zusammenarbeit der Mitgliedsländer zu fördern. Neben den europäischen Staaten gehören ihr auch alle nicht-europäischen Nachfolgestaaten der **Sowjetunion**, die **USA**, **Kanada**, die **Türkei**, **Zypern** und **Israel** an. Der Sitz der ECE ist **Genf** in der **Schweiz**.

konnten Hersteller frei ihre Genehmigungsbehörde in den Mitgliedsstaaten wählen. Dass trotzdem die Genehmigungszahlen im KBA steigend sind, ist ein Vertrauensbeweis in die zuverlässige Arbeit des KBA.

Damit im KBA eine so große Zahl von Genehmigungen überhaupt erteilt werden kann, müssen die internen Prozesse laufend optimiert werden. Insbesondere werden deshalb im KBA die elektronischen Systeme zur Bearbeitung und Übermittlung von Genehmigungen immer weiter verbessert. Hier weicht die Papiergenehmigung zunehmend dem elektronischen Dokument. Im Jahr 2007 wurden bereits 50 Prozent aller Genehmigungen rein elektronisch erstellt und an die Genehmigungsinhaber, Technischen Dienste, Mitgliedsstaaten und Überwachungsinstitutionen verteilt.

Grafik 14: Erteilte Genehmigungen einschließlich Nachträge im TGV





Typdaten des KBA - beschleunigen die Zulassung von Kraftfahrzeugen

282.000 Typdaten stellt das KBA in einer Datenbank den Zulassungsbehörden mittlerweile zur Erstellung der Zulassungsdokumente zur Verfügung. Das sind 62 Prozent mehr als noch im Vorjahr (*Jahr 2006: 177.000*). Die Typdatensätze umfassen umfangreiche technische Informationen über die verschiedenen Fahrzeugarten und erleichtern und beschleunigen die Zulassungsvorgänge vor Ort.

Wie die stetig wachsende Fahrzeugpalette mit größerer Versionsvielfalt, wächst auch die Typdatenbank des KBA kontinuierlich an.

Bis 2005 wurden diese Datensätze noch zu 100 Prozent im KBA händisch erstellt. Heute ist der Anteil der elektronisch von Herstellern gelieferten und im KBA automatisiert weiterverarbeiteten Daten auf über 90 Prozent gestiegen. Die zunehmend elektronischen Verwaltungssysteme bei Herstellern und bei den Verkehrsbehörden ermöglichen erst das Handling solch großer Datenmengen. Zurzeit arbeitet dieser Datenverbund zwischen Herstellern und Behörden nur auf nationaler Ebene. Das KBA ist innerhalb eines europäischen Projektes dabei, die Datenübertragung europaweit auszudehnen.



Fortschreitende Harmonisierung - Rahmenrichtlinie 2007/46/EG

Künftig auch EG-Typgenehmigungen für LKW und Anhänger

Noch gibt es sie – die Möglichkeit, einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für LKW und Anhänger (Serienfahrzeuge) auf der Basis der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), doch das ändert sich. Im Oktober 2007 trat die Rahmenrichtlinie 2007/46/EG in Kraft und löst damit die Rahmenrichtlinie 70/156/EWG ab. Wesentliche Neuerung: Waren nach der „alten“ Richtlinie EG-Typgenehmigungen nur für die PKW vorgeschrieben, sind diese nach einer Übergangszeit auch für LKW und Anhänger Vorschrift. Die Möglichkeit eine Allgemeine Betriebserlaubnis auf der Basis des § 20 StVZO zu bekommen, ist nach unterschiedlichen Stichtagen für die genannten Fahrzeugarten nicht mehr gegeben.

Die zwingende Anwendung der neuen EG-Richtlinie wird sich bis 2014 hinziehen. Die Erteilung von nationalen Allgemeinen Betriebserlaubnissen auf Basis des § 20 StVZO gibt es danach noch für einen kleinen Teil von Fahrzeugen aus dem landwirtschaftlichen Bereich sowie bestimmte Arbeitsmaschinen und Sonderfahrzeuge.

Recycling von Fahrzeugen und ihren Teilen

Anders als früher landet heutzutage der Schrott von Autos nicht mehr auf der Deponie. Seit 2006 gelten beim Autorecycling strenge EU-Richtlinien, die vor allem die Autohersteller in die Pflicht nehmen. In Deutschland können bereits drei Viertel eines Schrottwagens wiederverwertet werden.



Unter **Recycling** versteht man die Gewinnung von Rohstoffen aus Abfällen, ihre Rückführung in den Wirtschaftskreislauf und die Verarbeitung zu neuen Produkten (stoffliche Verwertung). Insbesondere aufgrund ihres hohen Anteils an verschiedenen Metallen sind Altfahrzeuge eine wertvolle Rohstoffquelle. Mit Hilfe von Schredderanlagen können

Altautos zerkleinert und die Metalle aussortiert werden. Diese Metalle können von der Industrie wiederverwendet werden. Übrig bleiben aber immer noch Schredder-rückstände.

Schritt für Schritt wird das Auto recycelt. Das Entschärfen der sogenannten pyrotechnischen Komponenten (Airbags zum Beispiel) ist der erste Recyclingschritt bei neueren Modellen. Es folgt die Entnahme sämtlicher Flüssigkeiten wie Kühlwasser, Getriebe- und Motor-Öl. Anschließend werden wieder verwendbare Einzelteile ausgebaut. Neuere Fahrzeuge sind bereits so konzipiert, dass ganze Module entnommen werden können. Anschließend werden sie geprüft, bei Bedarf aufbereitet und dann teilweise wieder in den Handel gebracht.

Bei nicht wieder verwendbaren Teilen beginnt die Rückgewinnung der Wertstoffe. Auch der Kabelschrott wird zermahlen, die Kunststoffhülle abgetrennt und reines Kupfer wieder gewonnen. Das Glas der Fenster, die NE-Metalle, das Gummi der Autoreifen und die Kunststoffe werden ebenfalls erneut verwendet.

Am 15.12.2005 ist die Richtlinie 2005/64/EG in Kraft getreten. Sie gilt für Fahrzeuge der Klassen M_1 (Personenkraftwagen) und N_1 (leichte Nutzfahrzeuge). Diese neue Richtlinie soll sicherstellen, dass die Fahrzeughersteller bereits bei der Entwicklung der Fahrzeuge die wesentlichen Aspekte der Abfallbewirtschaftung berücksichtigen.

Das Ziel dieser Richtlinie ist die Minimierung der Umweltbelastung durch Altfahrzeuge durch Anforderungen an die Konstruktion von Fahrzeugen im Hinblick auf deren Wiederverwendung, Recycling und Verwertung.

Die Hersteller müssen ihre Fahrzeuge so fertigen, dass nach vorgegebenen Berechnungsverfahren wenigstens 85 Massenprozent je Fahrzeug wieder verwendbar und/oder recyclingfähig sind und wenigstens 95 Massenprozent je Fahrzeug wieder verwendbar und/oder verwertbar sind.

Die von den Herstellern dafür zu installierenden notwendigen Vorkehrungen und Verfahren werden vor der Erteilung der Typgenehmigung mittels einer Vorprüfung kontrolliert.



Ab dem 15.12.2008 muss die Erteilung einer EG-Typgenehmigung oder die nationale Typgenehmigung für neue Fahrzeugtypen verweigert werden, wenn die Bestimmungen dieser Richtlinie nicht eingehalten werden.

Vom KBA wurden für verschiedene Hersteller schon entsprechende Vorprüfbescheinigungen und Genehmigungen erteilt.

Fußgängerschutz

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden 2006 allein in Deutschland 711 Fußgänger im Straßenverkehr getötet. Laut Aussagen der Europäischen Kommission kommen in der EU jährlich rund 8.000 ungeschützte Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer) ums Leben. Um die Zahl der Todesopfer und die Schwere der Verletzungen bei Kollisionen von Kraftfahrzeugen mit Fußgängern weiter zu vermindern hat die Europäische Union neue Rechtsvorschriften eingeführt. In der Richtlinie 2003/102/EG finden sich die ersten entsprechenden Vorschriften. Nach ihren Vorgaben sind Prüfanforderungen für Fahrzeuge in zwei Phasen (2005 und 2012) vorgesehen. In der wirksamen ersten Phase müssen die Automobilhersteller die Frontpartie ihrer neu entwickelten Fahrzeuge so gestalten, dass die von verschiedenen Schlagkörpern verursachten Veränderungen bestimmte Grenzwerte bei der Prüfung am Stoßfänger und der Motorhaube nicht überschreiten. In der zweiten Phase sind künftig noch weitere Prüfanforderungen zu bestehen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat bis Ende 2007 rund 20 Genehmigungen für verschiedene neue Fahrzeugtypen unterschiedlicher Hersteller erteilt.

Akkreditierung durch das KBA

Schlanker Staat heißt unter anderem, nicht jeder macht alles, sondern jeder macht das, was er am besten kann. Was liegt also näher, als Produkte, die typgenehmigt werden sollen, in hoch spezialisierten Laboren prüfen zu lassen und für die Überwachung von Qualitätsmanagement- (QM-) Systemen erfahrene Zertifizierungsstellen zu nutzen.

Die Akkreditierungsstelle des KBA stellt sicher, dass hunderte Prüfindenieure und Auditoren von QM-Systemen in und außerhalb Europas exakt so arbeiten, dass das KBA bei Erteilung und Überwachung der Genehmigung auf deren Tätigkeit vertrauen kann.

Prüflabore müssen die Forderungen der internationalen Norm DIN EN ISO/IEC 17025 und die Zertifizierungsstellen die der DIN EN ISO/IEC 17021 bzw. deren Vorgänger DIN EN 45012 erfüllen. In aller Regel wird dieser Nachweis nach erfolgreicher Prüfung durch eine weltweit gültige Akkreditierung durch das KBA erbracht.

80 Prüflabore mit Sitz innerhalb der Europäischen Union und Außenstellen bzw. sonstiger Prüfkapazität weltweit sowie 31 Zertifizierungsstellen mit Sitz in Europa, Amerika und Asien sind derzeit durch das KBA akkreditiert und benannt. Eine exotische Besonderheit 2007 war dabei die Akkreditierung einer der größten chinesischen Zertifizierungsstellen – CQC (China Quality Certification Center).

Für die Bewertung der Zertifizierungsstellen brachte das Jahr 2007 zudem spezielle Herausforderungen. Die bisherige Basisnorm wurde grundlegend revidiert. Die neue Norm DIN EN ISO/IEC 17021:06 stellt bedeutend höhere und präziser formulierte Anforderungen. Die Akkreditierungsstelle des KBA ist eine der ersten weltweit, die Akkreditierungen nach dieser neuen Norm erteilt hat.

Produktsicherheit – Rückrufe

Produktsicherheit – Steigende Zahl untersuchter Produktmängel

Im Jahr 2007 hat das KBA 371 Hinweise über Produktmängel erhalten (2006: 342). Das entspricht einer Steigerung von 8 Prozent zum Vorjahr. Als zuständige Produktsicherheitsbehörde für den Straßenfahrzeugbereich untersuchte das KBA, auf der Basis des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes das Gefährdungspotential der herstellerbedingten Mängel. In 99 Fällen waren die möglichen Gefährdungen so ernst, dass sich das KBA einbinden und die vom Hersteller ergriffenen Maßnahmen überwachen musste.

Steigende Zahl überwachter Rückrufe

Als Maßnahmen zur Mängelbeseitigung sind Rückrufaktionen die erste Wahl. Das KBA ermittelt im Falle einer Rückrufaktion die Halter der von dem Mangel betroffenen Fahrzeuge unter Beachtung des Bundesdatenschutzgesetzes. In 79 Fällen überwachte das



KBA die Rückrufaktionen da eine ernsthafte Gefährdung vorlag. Aus dieser konsequenten Überwachung von Rückrufaktionen resultiert ein Großteil der 129 Nachfassaktionen, bei denen Fahrzeughalter, die auf die Rückrufaktion nicht reagierten, erneut angeschrieben werden. Allein 109 dieser Nachfassaktionen führten die Hersteller durch, um eine maximale Erfolgsrate bei den besonders sicherheitskritischen überwachten Rückrufaktionen zu erreichen. Für die insgesamt 129 Nachfassaktionen wurden im KBA 145.481 (2006: 388.975) Halteranschriften ermittelt.

Steigende Zahl der Außerbetriebsetzungen

In 3.369 Fällen (2006: 2.237) erfolgte auch auf die Nachfassaktionen keine Reaktion des Halters. Um Personen vor Gefahren durch nicht reparierte Fahrzeuge zu schützen, wurden diese Fahrzeuge den örtlichen Zulassungsbehörden zur Außerbetriebsetzung gemeldet.

Rückrufaktionen insgesamt leicht rückläufig

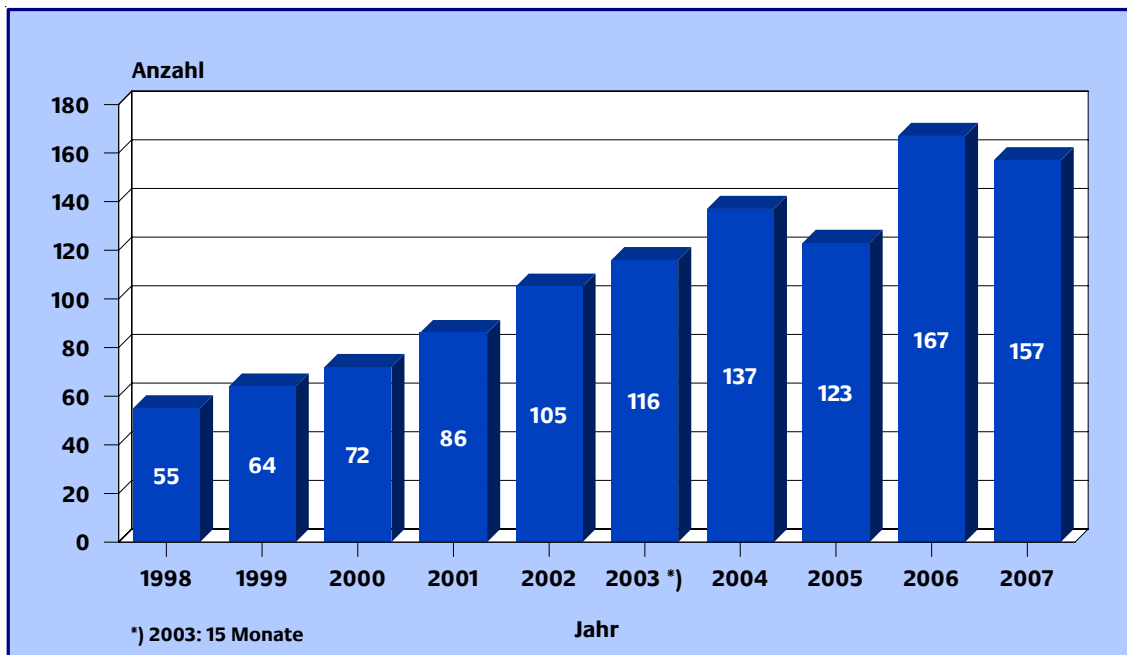
Über das KBA wurden 157¹⁾ Rückrufaktionen (2006: 167) abgewickelt. 6 Prozent weniger als im Vorjahr. Den Herstellern wurden 536.477 Halteranschriften übermittelt (2006: 1.017.812), wobei die Extremwerte einzelner Aktionen zwischen 1 und 77.764 gelieferten Anschriften lagen.

Die vergleichsweise kleine Gesamtzahl der übermittelten Halteranschriften resultiert aus der Verringerung der durchschnittlich von einer Rückrufaktion betroffenen Fahrzeuge. Die Zahl der je Aktion zurückgerufenen Fahrzeuge verringerte sich vom Jahr 2005 mit 11.080 über 6.090 im Vorjahr auf nunmehr 3.420. Mitverantwortlich für diese Entwicklung ist die Tatsache, dass bei 70 Rückrufaktionen weniger als 500 Fahrzeuge ermittelt wurden.

Mögliche Ursachen dieser Entwicklung können bessere Verfahren der Rückverfolgbarkeit und Eingrenzung von Produktmängeln bei den Herstellern sein, aber auch die Abwicklung der ersten Phase einer Rückrufmaßnahme mit herstellereigenem Adressmaterial.

¹⁾ Dieser Wert beinhaltet die 79 überwachten Rückrufaktionen.

Grafik 15: Anzahl der Rückrufaktionen von 1998 bis 2007



Junge Fahrzeuge besonders von Rückrufen betroffen

Das Durchschnittsalter der zurückgerufenen Fahrzeuge lag mit 3,5 Jahren in etwa auf dem Niveau früherer Jahre. Die Spanne der betroffenen Baujahre lag zwischen 1987 und 2007. Drei von vier Aktionen betrafen Fahrzeuge, die 3 Jahre oder jünger waren. Mehr als die Hälfte der zurückgerufenen Fahrzeuge wiesen dieses Alter auf. Hinsichtlich der Fahrzeugart waren mit 111 Fällen am häufigsten Pkw oder davon abgeleitete Klein-Lkw, gefolgt von Krafträdern (23) und Lkw (15) betroffen.

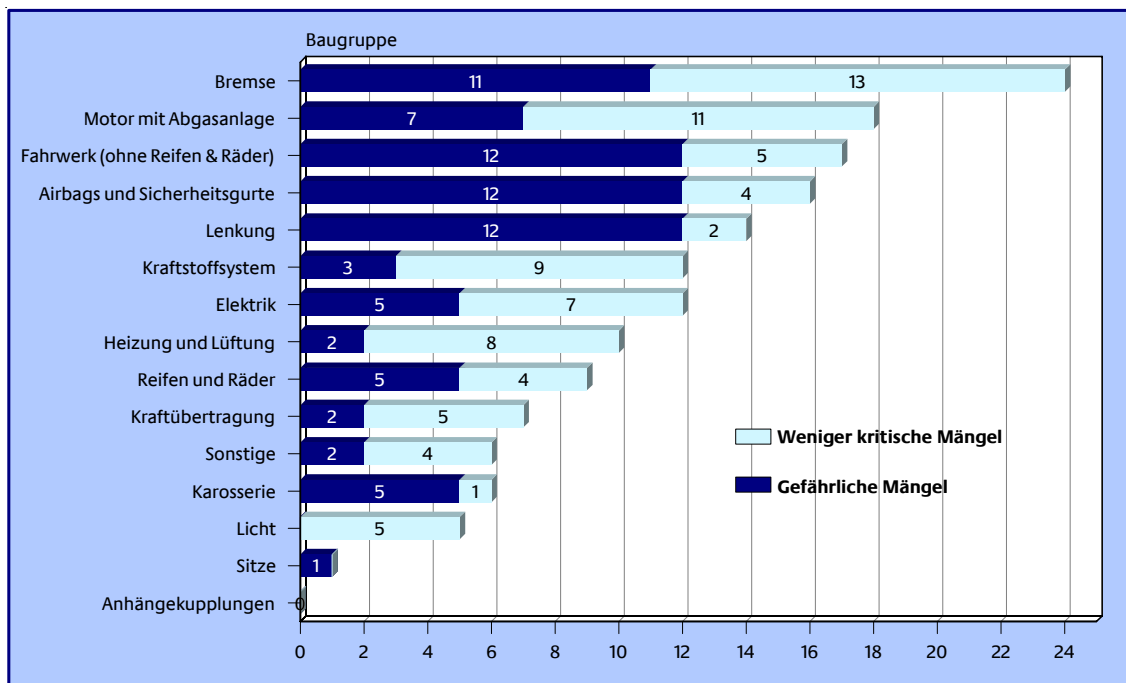
Häufigste Fehlerursache – Mechanik

Mit etwa 75 Prozent sind mechanische Mängel immer noch die häufigste Fehlerursache. Wie gefährlich mechanische Mängel häufig sind, verdeutlicht das Beispiel der Lenkung. Von den 14 mechanischen Mängeln an der Lenkanlage konnten 12 zu einer ernsthaft Gefährdung führen. Über alle Baugruppen des Fahrzeugs wurden 85 Prozent der als gefährlich eingeschätzten Mängel durch mechanische Fehler verursacht.



Am häufigsten waren Bremse, Motor, Fahrwerk, Airbags- und Sicherheitsgurte und die Lenkung von Rückrufen betroffen. Gefährliche Mängel traten insbesondere bei Lenkung, Airbags- und Sicherheitsgurten, Fahrwerk (je 12) und Bremse (11) auf.

Grafik 16: Baugruppenbezogene Verteilung der Rückrufaktionen ¹⁾



Schnellere Mängelbeseitigung durch bessere Information

Die EU-Mitgliedstaaten informieren sich seit dem Jahr 2004 gegenseitig über gefährliche Verbraucherprodukte. Das gilt auch für viele Straßenfahrzeuge. Im sogenannten RAPEX-System (**RAPI**d **EX**change Information System) werden diese Informationen zwischen den Behörden ausgetauscht und wöchentlich auf der Website der Europäischen Kommission in englischer Sprache veröffentlicht. Auch im Jahr 2007 ist die Zahl der gemeldeten und veröffentlichten Fälle im Straßenfahrzeugbereich wieder deutlich gestiegen. Es wurden 160 Fälle registriert (2006: 110), von denen das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) 46 (2006: 33) gemeldet hatte.

Aus der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Das KBA verfügt über sehr weitreichende Sicherheitsvorkehrungen, die sich unmittelbar auch auf den Besucherverkehr in unserer Behörde auswirken. Ein freies Betreten des KBA-Geländes und der Dienstgebäude ist weitgehend ausgeschlossen. Eine wesentliche Aufgabe der Presse- und insbesondere der Öffentlichkeitsarbeit ist es daher, Bürgerinnen und Bürgern dennoch das Bild einer bürgernahen und bürgerorientierten Verwaltung zu demonstrieren. Ein wesentliches Mittel ist eine schnelle und umfassende Beantwortung der an die Pressestelle des KBA gerichteten Anfragen per Mail, per Post und per Fax. Direkter „Kundenkontakt“ ist in den Hauptgebäuden des KBA eher die Ausnahme. In einem stark eingeschränkten Maße werden zu Vortragsveranstaltungen Gruppen von Fachbesuchern zugelassen. Dabei handelt es sich in der Regel um Einrichtungen mit einem dienstlichen Bezug zum KBA. Die Mitarbeiter der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des KBA bringen den Gästen einerseits die Aufgaben der einzelnen Abteilungen näher, andererseits wollen sie bei dieser Gelegenheit, ähnlich wie bei den KBA-Messeauftritten, dem KBA ein Gesicht geben und zwar ein kundenfreundliches, bürgerorientiertes und kompetentes. Wir hoffen, dass die rund 300 allgemeinen Besucher und die ca. 50 Presse- und Medienvertreter, die im vergangenen Jahr den Weg zum Kraftfahrt-Bundesamt fanden, diesen Eindruck mitnahmen.

KBA und die Automobilmessen AMI und IAA

Auskünfte aus den Zentralen Registern des Kraftfahrt-Bundesamtes und nützliche Informationen rund um das Kraftfahrzeug und seine Nutzer bekamen Besucher der AMI in Leipzig und der IAA in Frankfurt im Jahre 2007 neben den auf Hochglanz polierten Weltneuheiten im Automobilsektor geboten.

Das KBA erteilte auf dem Messestand des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) durch Mitarbeiter der Pressestelle gewohnt bürgernah und kompetent den speziellen KBA-Service – die Punkteauskunft - . Manch einem, der schon einige Punkte angesammelt hatte, schien die hilfreiche Aufklärung über die Tilgungsfristen der Punkte offensichtlich wie ein Licht am Ende des Tunnels.

Kraftfahrt-Bundesamt



Dass das Punktekonto von großem Interesse ist, zeigt sich eindrucksvoll in der Anzahl der erteilten Auskünfte. Auf der AMI wurden im Frühjahr innerhalb von 5 Tagen ca. 1.500 Auskünfte erteilt, auf der IAA im September innerhalb von 10 Tagen ca. 3.000.

Auch auf der AMI 2008 wird das KBA wieder vertreten sein und als Informationsdienstleister rund um das Kraftfahrzeug und seine Nutzer der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.



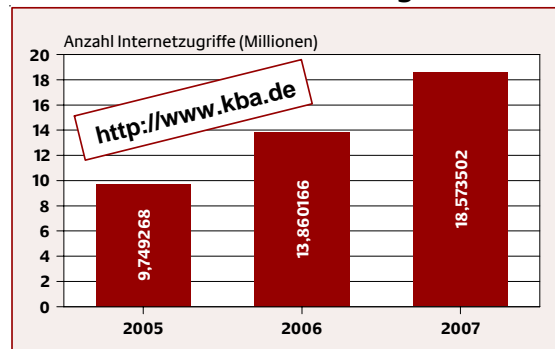
Die Mitarbeiter des KBA erteilen auf den Messen Auskünfte aus den Zentralen Registern und standen für die Anfragen die das KBA betreffen zur Verfügung.

Weltweit erreichbar und zunehmend gelesen – das KBA im Internet

Das Internet ist die Informationsplattform der Welt, die wertvolle Informationen, Hilfe in vielen Lebenssituationen, Wissensdatenbanken, Nachrichten, Bilder, Unterhaltendes, Nachdenkliches, E-Mail und Telefonie bietet. Das World Wide Web ist der meistgenutzte Internetdienst und auch das KBA bedient sich dieser Technologie um zu informieren. Unser Informationsangebot erfreut sich steigender Beliebtheit:

Die Zugriffe auf die Internetseiten des KBA haben sich seit 2005 von rund 9,7 Mio. auf rund 18,6 Mio. im Jahr 2007 beinahe verdoppelt. Das Interesse an unseren Seiten und damit an den Informationen ist stetiger Ansporn, unseren Internetauftritt weiter zu verbessern und noch anwenderfreundlicher zu gestalten. Die optimierte barrierefreie Gestaltung der Seiten, eine verbesserte Navigation und ein völlig neues Erscheinungsbild von www.kba.de soll noch im Jahr 2008 im weltweiten Netz zu finden sein.

Grafik 17: Anzahl der Internetzugriffe



Besuchen Sie unsere Seiten!

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

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

Kraftfahrt-Bundesamt
Ihr zentraler Informationsdienstleister
rund um das Kraftfahrzeug und seine Nutzer

Aktuelle Pressemitteilungen, Informationen und Veröffentlichungen finden Sie unter Aktuelles [Hinweis zum Öffnen der PDF-Dateien](#)

[Wir stellen ein ...](#)

Fahrzeugzulassungen im März 2008
Flensburg, 02.04.2008. Im März 2008 wurden 286 549 fabrikneue Pkw in den Verkehr gebracht. Das Minus fiel mit 14,4 Prozent gegenüber dem Vorgahr sehr deutlich aus.
[mehr ...](#)

Girls'Day im KBA
Am 24. April 2008 findet der achte bundesweite Girls'Day - Mädchenzukunftstag - statt.
[mehr ...](#)

Impressum

Jahresbericht 2007

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

Redaktion:
Stephan Immen
Telefon: 0461 316-1293
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.