

KBA



Kraftfahrt-Bundesamt

Ihr zentraler Informationsdienstleister rund um das Kraftfahrzeug
und seine Nutzer

Jahresbericht 2009

Kraftfahrt-Bundesamt



Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

„mittendrin statt nur dabei“ lautet eine saloppe Redewendung, die in verschiedenen Zusammenhängen gerne verwendet wird. Bei einigen - die Berichterstattung des Jahres 2009 prägenden - Ereignissen scheint dieses geflügelte Wort allerdings auch auf das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zuzutreffen.

Es war das Jahr der gesamtwirtschaftlichen Folgen im Fahrwasser der vorausgegangenen Finanzkrise. Die durch das KBA veröffentlichten Zahlen des Januar 2009 über die Entwicklung am Neuzulassungsmarkt sprachen bereits eine deutliche Sprache. Dann wurde 2009 zum Jahr der Umweltprämie, die für eine konjunkturelle Belebung automobiler Prägung sorgte. Wie sich diese Belebung in Zahlen auswirkte, präsentierte das KBA Monat für Monat der außerordentlich interessierten Öffentlichkeit. Auch die durch das Amt veröffentlichten Kraftverkehrsstatistiken waren Abbild der geänderten wirtschaftlichen Randbedingungen. Beispielhaft seien hier die Rückgänge der Transportmenge und der Beförderungsleistung mit deutschen Lastkraftwagen genannt. Sie verdeutlichen zahlenmäßig, wie sich die Krise auf das transportierende Gewerbe der Straße auswirkte.

Mittendrin war das KBA auch bei einem anderen Ereignis, das medial zwar weniger Beachtung fand, mit Blick auf künftige Entwicklungen im Zulassungswesen jedoch eine Weichenstellung darstellt: Die Onlineanbindung der örtlichen Zulassungsbehörden an das Kraftfahrt-Bundesamt. Mit der Aufnahme des Wirkbetriebs des „neuen Zentralen Fahrzeugregisters“ sind die Möglichkeiten für alle Zulassungsbehörden geschaffen, Zulassungsdaten online einzustellen und abzurufen. Ich bin meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie allen, die zum Gelingen dieses Projekts beigetragen haben, überaus dankbar für die mit großem Engagement erbrachten Leistungen. Das Ergebnis ist ein neues tagesaktuelles Zentrales Fahrzeugregister, das den steigenden Qualitätsansprüchen seiner Nutzer gerecht wird.

Ich freue mich, Ihnen diese und weitere Themen, die die Arbeit im Kraftfahrt-Bundesamt im vergangenen Jahr prägten, mit dem hier vorliegenden Jahresbericht 2009 näher bringen zu dürfen und wünsche Ihnen ein kurzweiliges, weil interessantes, Lesevergnügen.

Ihr



Ekhard Zinke

Inhalt

Vorwort.....	1
Zentrale Register	4
Die vier Zentralen Register des KBA in Zahlen	4
Datensätze im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR)	4
Fast 100 Millionen Auskünfte aus dem ZFZR	5
Verkehrszentralregister (VZR).....	6
Bestand: Rund 9 Millionen Personen.....	6
Zugang: Mit 5,39 Millionen neuen Einträgen auf konstantem Niveau	6
Auskünfte: Die Zahl der Auskünfte an Behörden und Gerichte steigt kontinuierlich	7
Zentrales Fahrerlaubnisregister (ZFER).....	9
Zentrales Kontrollgerätregister (ZKR)	11
EUCARIS – Innovative Technologie im internationalen Datenaustausch.....	12
Schlagzeilen aus den Registern.....	14
Täglich 260.000 Auskünfte aus dem ZFZR; Bis zu 300 Auskünfte nur durch Spezialisten möglich	14
ZFZR-Online.....	15
Erfolgreiche Wirkbetriebaufnahme des neuen ZFZR.....	15
Fahrzeugstatistiken - Zulassungen 2009 im Überblick	17
Alt gegen neu	17
Kleine Fahrzeuge groß im Kommen.....	17
Durchschnittliche CO ₂ -Emission bei Neuzulassungen weiter gesunken.....	20
Der Gebrauchtwagenmarkt im Jahr der Umweltprämie	21
Abgewrackt	22
Sechs Jahre Lkw-Maut.....	23
Motorräder, Frauen, Männer und das Alter	24
Seit über 30 Jahren statistische Auswertung des VZR	25
Fahrverbote seit 1991 fast verfünffacht.....	25
Werden die Deutschen immer schneller?.....	27
Verkehrsverstöße und Punktestände - kaum Veränderungen.....	28
Deutlich weniger Punkte-Abbau	29
Zahl der Drogenverstöße ist rückläufig	30



Umweltzonen in Deutschland: Das Ende der Schonfrist?	32
Fast kein Unterschied zwischen Ost und West bei den „Rasern“	34
Ohne Handy geht es scheinbar nicht	35
Begleitetes Fahren ab 17 – ein Erfolgsmodell mit Zukunft?.....	36
Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland 2010 (KiD 2010)	36
Güterkraftverkehr mit deutschen Fahrzeugen	38
Der konjunkturelle Abschwung in Zahlen:	38
- 291,5 Millionen Tonnen in den ersten drei Quartalen 2009	38
Grenzüberschreitender Verkehr:	40
mit –21,6 Prozent stärker betroffen als Binnenverkehr.....	40
Güterversand und –empfang gleichermaßen betroffen.....	41
Binnenverkehr:	42
Stärkerer Rückgang der Tonnage im Nahbereich in den ersten drei Quartalen	42
53,5 Prozent der Fahrleistung durch Fahrzeuge der Klassen Euro 4 und besser	42
Güterkraftverkehr mit europäischen Fahrzeugen	44
Gesamtverkehr im Überblick.....	44
Marktanteile deutscher Fahrzeuge an den grenzüberschreitenden Güterbeförderungen	46
Fahrzeugtechnik	49
Die Typgenehmigungsbehörde KBA	49
Weitere Beseitigung von Handelshemmnissen.....	49
Konformitätsüberprüfungen	49
Benennung von Technischen Diensten durch das Kraftfahrt-Bundesamt ..	50
Produktsicherheit – Rückrufe	51
Gefährlichkeit von Verbraucherprodukten	51
Rückrufaktionen	52
Das KBA überwacht die Beseitigung besonders gefährlicher Mängel	52
Betriebsuntersagung	53
Mechanische Mängel – häufigste Fehlerursache.....	54
Schnellere Mängelbeseitigung durch bessere Information	54
Öffentlichkeitsarbeit des KBA	55
Barrierefreiheit auf www.KBA.de	55
Informationsdienstleister – online und auf Messen	55

Zentrale Register

Zentrale Register

Die vier Zentralen Register des KBA in Zahlen

Nach wie vor ist das **Zentrale Fahrzeugregister (ZFZR)** von den vier Zentralregistern des Kraftfahrt-Bundesamtes dasjenige mit den meisten Datensätzen. Am 01.01.2010 sind hier die Daten von 50,2 Millionen Kraftfahrzeugen und 5,9 Millionen Anhängern samt Halterdaten gespeichert. Die berücksichtigten Fahrzeuge nahmen zum Zeitpunkt der Zählung allesamt am fließenden Verkehr teil.



Bildquelle: Pixelio
Foto: Kathrin Antrak

Im **Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER)** sind zum Stichtag die Fahrerlaubnis- und Personendaten von 27,8 Millionen Inhabern eines in Deutschland ausgestellten europäischen Kartenführerscheins registriert.

Wenn auch nicht das an registrierten Personen reichste Register, so ist es doch das bekannteste: das **Verkehrszentralregister (VZR)**. Am 01.01.2010 waren hier 8,9 Millionen Personen mit ihren Verkehrsvergehen und den verhängten Sanktionsmaßnahmen registriert. Das **Zentrale Kontrollgerätregister (ZKR)** bildet mit 1,5 Millionen registrierten Karten- und Inhaberdaten das zahlenmäßige kleinste Register.

Datensätze im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR)

Das Zentrale Fahrzeugregister weist insgesamt mehr Datensätze auf als die eingangs genannten 56 Millionen Fahrzeuge, die sich aktiv im Verkehr befinden. In den über 102 Millionen Datensätzen finden auch die Fahrzeuge Berücksichtigung, die nicht mehr am Verkehr teilnehmen – also im Amtsdeutsch: „außer Betrieb gesetzt“ sind. Die Datensätze dieser Fahrzeuge bleiben - ausgehend von dem Tag der Außerbetriebsetzung - für sieben Jahre im ZFZR gespeichert. Auch Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen sind in der Bestandsstatistik nicht enthalten. Sie finden jedoch ebenfalls im Gesamtumfang der ZFZR-Datensätze Berücksichtigung.

Der Gesamtbestand der im ZFZR gespeicherten Fahrzeuge (zugelassene, nicht mehr zugelassene Fahrzeuge und Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen) ist im vergangenen Jahr um 3,2 Prozent gestiegen.

Zentrale Register



Tabelle 1: Der Datenbestand im ZFZR

	2008 ¹⁾	2009 ¹⁾	Veränderung in Prozent
Insgesamt	98.890.960	102.002.810	+3,2
davon			
zugelassene Fahrzeuge	55.377.461	56.095.156	+1,3
- PKW	41.321.171	41.737.627	+1,0
- Nutzfahrzeuge	4.622.862	4.684.231	+1,3
- Motorräder sowie	3.658.590	3.762.561	+2,8
- Anhänger	5.774.838	5.910.737	+2,4
nicht mehr zugelassene Fahrzeuge ²⁾	28.872.322	30.844.796	+6,8
Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen ³⁾	14.641.177	15.062.858	+2,9
davon im Verkehrsjahr 2009	2.193.693	2.104.204	-4,1

¹⁾ jeweils zum 01.01. des Folgejahres

²⁾ inkl. Außerbetriebsetzungen (max. 7 Jahre)

³⁾ Bestand von jeweils 7 Verkehrsjahren

Fast 100 Millionen Auskünfte aus dem ZFZR

Auskünfte über die erfassten Fahrzeug- und Halterdaten erteilt das KBA aufgrund gesetzlicher Regelungen an Polizei, Behörden und Gerichte. Das Auskunftsvolumen ist beachtlich: 95,5 Millionen Auskünfte aus dem ZFZR im Jahr 2009 – rund 17 Millionen mehr als im Vorjahr. Diese Steigerung ergibt sich aus der erhöhten Online-Nutzung des ZFZR durch die Zulassungsbehörden (ZEVIS-Abruf als fester Bestandteil des Zulassungsvorgangs) ab September 2009 (siehe hierzu Schlagzeilen aus den Registern auf Seite 14).

Tabelle 2: Auskünfte aus dem ZFZR im Jahr 2009

	2008	2009	Veränderung in Prozent
Auskünfte insgesamt	78.514.381	95.523.468	+21,7
darunter			
Auskunftsdienst Polizei/Behörden (automatisiertes Verfahren)	46.058.357	45.298.207	-1,7
ZEVIS (Onlineverfahren)	32.313.275	50.077.392	+55
Privatpersonen (Antragsverfahren)	142.749	147.869	+3,6

Zentrale Register

Verkehrszentralregister (VZR)

Bestand: Rund 9 Millionen Personen

Die Zahl der im Verkehrszentralregister eingetragenen Verkehrsdelinquenten ist auch im Jahr 2009 wieder gestiegen. Waren am 01.01.2009 erstmalig in der Geschichte des VZR rund 8,9 Millionen Personen im VZR gespeichert, hat sich die Zahl im Laufe des Jahres 2009 noch einmal erhöht (siehe Tabelle 3). Am 01.01.2010 sind knapp 9,0 Millionen Personen registriert und damit 1,1 Prozent mehr als am Jahresanfang 2009. Insgesamt wurden knapp 3,1 Millionen Personen durch Ablauf der Eintragsfrist aus dem Register gelöscht. Das bedeutet, dass sich diese nicht unerhebliche Zahl über einen Zeitraum von wenigstens 2 Jahren kein weiteres registerpflichtiges Delikt zu Schulden kommen ließ. Im Laufe des betrachteten Jahres sind rund 3,2 Millionen Personen wegen eines registerpflichtigen Delikts hinzugekommen, so dass sich der Bestand im Register trotz der Abgänge leicht erhöhte.

Tabelle 3: Personenbestand im Verkehrszentralregister am 01.01.2010

	Personen		
	Anzahl 2008 (in 1.000)	Anzahl 2009 (in 1.000)	Veränderung in Prozent
Personenbestand am 01.01.	8.630	8.864	+2,7
+ Personenzugang	3.363	3.170	-5,7
- Personenabgang (Tilgung)	3.129	3.070	-1,9
Personenbestand am 31.12.	8.864	8.964	+1,1

Zugang: Mit 5,39 Millionen neuen Einträgen auf konstantem Niveau

Die Anzahl der Mitteilungen an das Verkehrszentralregister befindet sich auf dem Niveau der Vorjahre. Im Jahr 2009 wurden dem Verkehrszentralregister rund 5,39 Millionen (*Vorjahr: 5,38 Mio.*) registerpflichtige Entscheidungen über geahndete Verkehrsverstöße oder fahrerlaubnisbezogene Maßnahmen von Gerichten, Bußgeld- und Fahrerlaubnisbehörden gemeldet (siehe Tabelle 4). Gegenüber dem Vorjahr ist dies ein leichter Anstieg um 0,2 Prozent.

Zentrale Register



Das Schwergewicht liegt ebenso wie in den Vorjahren bei den Bußgeldentscheidungen. Diese machen mit rund 81 Prozent die Mehrzahl der im VZR eingehenden Mitteilungen aus. Gerichtliche Entscheidungen zu Straftaten haben wie im Vorjahr einen Anteil von rund 5 Prozent, Fahrerlaubnisentscheidungen der Gerichte und Fahrerlaubnisbehörden von 14 Prozent.

Tabelle 4: Mitteilungen an das Verkehrszentralregister im Jahr 2009

Zugang an Mitteilungen von		2008 (in 1.000)	2009 (in 1.000)	Veränderung in Prozent
Gerichten:	Verurteilungen	282	263	-6,7
	Bußgeldentscheidungen	56	53	-5,4
	vorläufige Entscheidungen und Aufhebungen	96	87	-9,4
Zusammen		434	403	-7,1
Bußgeldbehörden:	Bußgeldentscheidungen	4.256	4.311	+1,3
Fahrerlaubnis- behörden:	Fahrerlaubnisentscheidungen und -maßnahmen	694	678	-2,3
Insgesamt		5.384	5.392	+0,2

Auskünfte: Die Zahl der Auskünfte an Behörden und Gerichte steigt kontinuierlich

Im Straßenverkehrsgesetz hat der Gesetzgeber festgelegt, wer eine Auskunft aus dem Verkehrszentralregister erhalten darf. Dazu zählen berechnigte Behörden und Privatpersonen, wobei letztere lediglich über die sie betreffenden Vorgänge Auskunft erhalten. Die Anzahl der zu erteilenden Auskünfte hat auch im Jahr 2009 insgesamt wieder leicht zugenommen. Diese Entwicklung ist ausschließlich den gestiegenen Auskunftsbegehren von Verwaltungsbehörden und Gerichten zuzuordnen.

Zentrale Register

↑ **12,4 Millionen Auskünfte** erteilte das VZR an Verwaltungsbehörden und Gerichte für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten oder für die Erteilung einer Fahrerlaubnis (siehe Tabelle 5). Im Vergleich zum Vorjahr hat diese Zahl um 2,7 Prozent zugenommen.

↓ **351.000** 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 Abnahme um 2,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

↓ **478.000 Privatauskünfte** verließen das VZR. Gegenüber dem Vorjahr ist dies ein Rückgang um 1,9 Prozent.

Tabelle 5: Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister im Jahr 2009

	2008 (in 1.000)	2009 (in 1.000)	Veränderung in Prozent
Auskünfte für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten oder die Erteilung einer Fahrerlaubnis	12.057	12.377	+2,7
Auskünfte von Amts wegen für die Ergreifung von Maßnahmen nach § 4 Abs. 6 StVG (Punktsystem)	359	351	-2,2
Auskünfte von Amts wegen nach § 2a und § 2c StVG (Fahrerlaubnis auf Probe)	145	138	-4,8
Auskünfte an Privatpersonen über sie betreffende Eintragungen	487	478	-1,9
Insgesamt	13.048	13.344	+2,3

(Weitere interessante Informationen zur statistischen Auswertung des Verkehrszentralregisters stellen wir im Abschnitt „Statistik“ ab Seite 25 zur Verfügung.)

Zentrale Register



Zentrales Fahrerlaubnisregister (ZFER)

In Deutschland gibt es nach einer Hochrechnung der Bundesanstalt für Straßenwesen ca. 53,5 Millionen Führerscheininhaber, von denen 27,8 Millionen mit 28,5 Millionen Fahrerlaubnissen und Dienstfahrerlaubnissen im Zentralen Fahrerlaubnisregister gespeichert sind.

Registriert werden alle gültig ausgegebenen EU-Fahrerlaubnisse. Eine Verpflichtung zum Umtausch eines „alten“ Führerscheins in den EU-Kartenführerschein besteht weiterhin nicht. Trotz der Freiwilligkeit sind bereits über die Hälfte aller geschätzten Führerscheininhaber erfasst. Jeder Neuzugang erhöht die Auskunftsfähigkeit des Registers, das erst vollumfänglich genutzt werden kann, wenn alle Fahrerlaubnisinhaber mit ihren Führerscheinen hier registriert sind.

Bis zum Jahr 2033 behalten alle derzeitigen Fahrerlaubnisse ihre Gültigkeit. In Deutschland gibt es neben dem Kartenführerschein derzeit noch sieben verschiedene Führerscheinformate: das aus der Zeit vor der Gründung der Bundesrepublik Deutschland, die alte saarländische Fahrerlaubnis, den „grauen Lappen“, die rosa Fahrerlaubnisse der Europäischen Gemeinschaften und drei Führerscheine aus der ehemaligen DDR.



Bildquellen: Pixelio, BMVBS

Zentrale Register

Personenbestand im ZFER

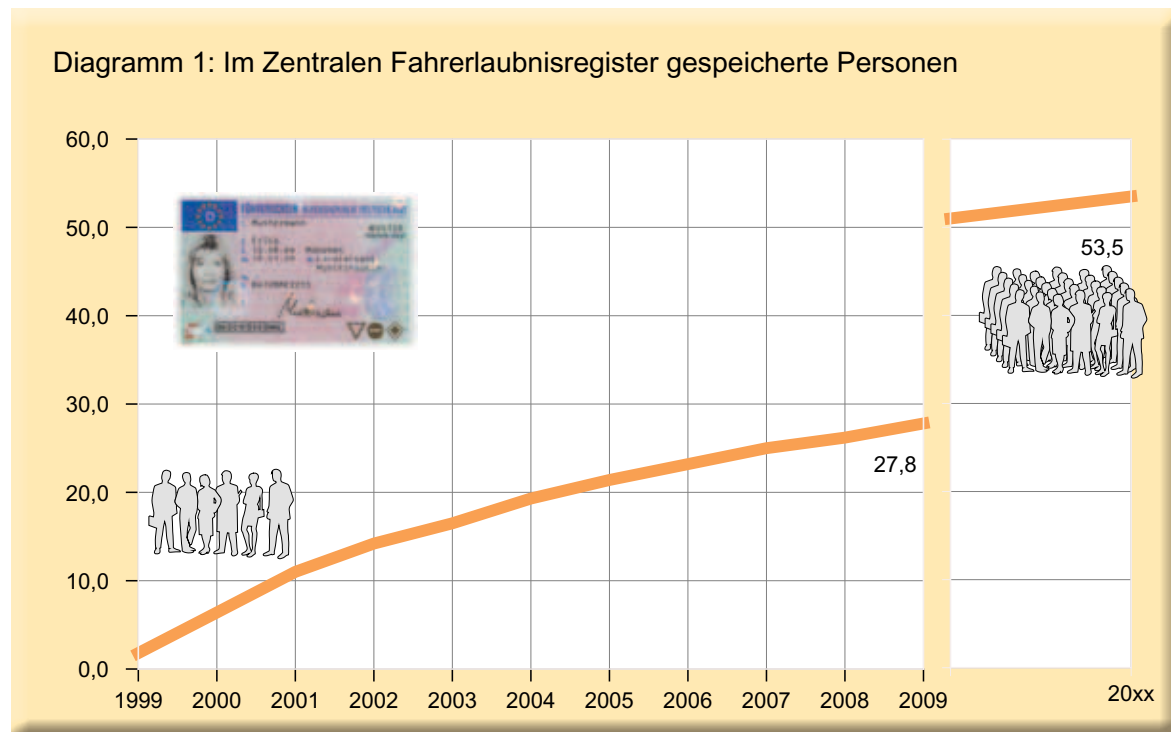


Tabelle 6: Auskünfte aus dem ZFER im Jahr 2009

	2008 (in 1.000)	2009 (in 1.000)	Veränderung in Prozent
Auskünfte insgesamt	6.010	6.806	+13,2
darunter an			
Fahrerlaubnisbehörden	4.293	4.902	+14,2
Polizei	1.717	1.904	+10,9

Zentrale Register



Zentrales Kontrollgerätkartenregister (ZKR)

Das digitale EG-Kontrollgerät ist vorgeschrieben für alle ab dem 01. Mai 2006 neu zugelassenen Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 Tonnen, die zur Güterbeförderung vorgesehen sind. Gleiches gilt für Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Fahrgastsitzen. Wer solche Fahrzeuge lenkt, benötigt eine Fahrerkarte. Sie dient der Aufzeichnung der Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals mit dem Ziel, gefährliche Fahrzeit- aber auch Geschwindigkeitsüberschreitungen zu vermeiden. Insgesamt sind hier vier Kartenarten im Einsatz. Neben der Fahrerkarte existieren die Kontrollkarte, die zum Auslesen des EG-Kontrollgeräts berechtigt, die Werkstattkarte, die u. a. die Kalibrierung der Geräte ermöglicht und die Unternehmenskarte, die zur Disposition des Fuhrparks und für Betriebskontrollen eingesetzt wird.

Ende 2009 sind im ZKR fast 1,5 Millionen durch das KBA personalisierte Karten gespeichert. Damit hat sich der Bestand im vergangenen Jahr um ca. 240.000 erhöht. Mit einer Zuwachsrate von 16 Prozent war sein Wachstum im Verhältnis zum Bestand im vergangenen Jahr größer als bei allen anderen Registern. Mit insgesamt 1,6 Millionen Auskünften (Vorjahr 1,7 Mio.) ist die Anzahl der Auskünfte im Jahr 2009 allerdings um 4,3 Prozent gesunken (siehe Tabelle 8).

Tabelle 7: Bestand an Kontrollgerätkarten im ZKR am 1. Januar 2010 im Vergleich zum Vorjahr ¹⁾

	1. Januar 2009	1. Januar 2010	Veränderung in Prozent
Bestand insgesamt	1.236.424	1.473.939	+19,2
davon			
Fahrerkarten	1.082.433	1.298.308	+19,9
Werkstattkarten	9.831	10.200	+3,8
Kontrollkarten	10.788	11.199	+3,8
Unternehmenskarten	133.372	154.232	+15,6

¹⁾ Bestand am Jahresende ohne Datensätze, die sich nach Ablauf der Gültigkeit (Werkstattkarten = 1 Jahr, übrige Karten = 5 Jahre) in der einjährigen Überlieferfrist befinden.

Zentrale Register

Tabelle 8: Auskünfte aus dem ZKR im Jahr 2009

	2008	2009	Veränderung in Prozent
Auskünfte insgesamt	1.719.000	1.645.000	-4,3
davon			
national (ZEVIS)	1.182.000	1.214.000	+2,7
international (TACHOnet)	537.000	431.000	-19,7

Tabelle 9: Mitteilungen an das ZKR im Jahr 2009 ¹⁾

	2008	2009	Veränderung in Prozent
Mitteilungen insgesamt	345.106	266.695	-22,7
davon			
Fahrerkarten	303.097	234.073	-22,7
Werkstattkarten	10.208	10.515	+3,0
Kontrollkarten	363	411	+13,2
Unternehmenskarten	31.438	21.696	-31,0

¹⁾Quelle: Produktionsstatistik der Personalisierungsstelle (Ausgang an Kontrollgerätkarten)

EUCARIS – Innovative Technologie im internationalen Datenaustausch

Seit fast zehn Jahren steht EUCARIS (European Car and Driving License Information System) in Deutschland als Begriff für ein wirkungsvolles Hilfsmittel zur Bekämpfung der Fahrzeugkriminalität und des Führerscheintourismus im Sinne des EUCARIS-Vertrages.

Im Zuge der nationalen Umsetzung der Regelungen des Prümer Vertrages zur Bekämpfung des Terrorismus, der grenzüberschreitenden Kriminalität und der illegalen Migration realisierte das Kraftfahrt-Bundesamt den Online-Abruf von Halter- und Fahrzeugdaten aus dem Zentralen Fahrzeugregister durch die Polizeibehörden der Vertragspartnerstaaten auf Basis einer funktionalen Erweiterung des in vielen Ländern bereits eingesetzten EUCARIS-Systems. In diesem System kommt modernste und standardisierte Informationstechnologie zum Einsatz.

Zentrale Register



Durch Wirkbetriebeaufnahme in verschiedenen europäischen Staaten erhöhten sich die Anfragen aus dem Ausland nach dem Prümer Vertrag deutlich. Gemäß eines EU-Ratsbeschlusses zum Prümer Vertrag sollen alle 27 Staaten das System bis Ende 2011 implementieren. Die Auskünfte nach dem EUCARIS-Vertrag waren demgegenüber in 2009 aufgrund eines veränderten Abrufverhaltens einzelner Staaten rückläufig.

Tabelle 10: Auskünfte an ausländische Behörden mittels des EUCARIS-Systems im Jahr 2009

	2008	2009	Veränderung in Prozent
EUCARIS-Auskünfte	1.002.416 ¹⁾	892.005	-11,0 ²⁾
davon aus dem			
ZFZR	946.770 ¹⁾	806.467	-14,8 ²⁾
VZR	55.646 ¹⁾	85.538	+53,7
„PRÜM“-Auskünfte			
aus dem ZFZR	2.435	26.055	+1.070,0

Tabelle 11: Anfragen an ausländische Register mittels des EUCARIS-Systems im Jahr 2009

	2008	2009	Veränderung in Prozent
EUCARIS-Anfragen	96.689	196.970	+103,7
davon zu			
Fahrzeugdaten	95.111	195.208	+105,2
Fahrerlaubnisdaten	1.578	1.762	+11,0
„PRÜM“-Anfragen		³⁾	
Halter- und Fahrzeugdaten		1.425	-

¹⁾ Aufgrund einer Systemumstellung bereinigt

²⁾ Reduzierung aufgrund teilweise veränderten Abrufverhaltens ausländischer Behörden

³⁾ Wirkbetriebeaufnahme November 2009

Schlagzeilen aus den Registern

Täglich 260.000 Auskünfte aus dem ZFZR; Bis zu 300 Auskünfte nur durch Spezialisten möglich

Jeden Tag werden durchschnittlich weit mehr als 260.000 Auskünfte aus dem Zentralen Fahrzeugregister erteilt. Die Anfragekriterien, dabei handelt es sich überwiegend um das KFZ-Kennzeichen, sind in den meisten Fällen vollständig bekannt. Unter dieser Voraussetzung können Auskünfte beispielsweise für Bußgeldverfahren automatisiert bzw. für Polizeibehörden unter Nutzung der ZEVIS-Online-Anwendung erteilt werden.

Darüber hinaus gehen täglich bis zu 300 Anfragen an das ZFZR ein, die nur mit Hilfe einer kleinen Gruppe von Spezialisten bearbeitet werden können. Diese Spezialisten sind die Mitarbeiter des polizeilichen Such- und Auskunftsdienstes des KBA. Sie tragen bei unvollständigen Anfragedaten durch ihre „Ermittlungen“ nicht selten zum Fahndungserfolg der Polizei bei, indem Sie den in Frage kommenden mutmaßlichen Täterkreis gezielt eingrenzen.

Von großer Bedeutung ist hierbei das besondere Erfahrungswissen gepaart mit ausgeprägten Registerkenntnissen der Mitarbeiter. Diese Spezialisten sind durch langjährige Erfahrung, das Studium automobiler Fachlektüre und Typgenehmigungsunterlagen zu geschätzten und exzellenten Kennern der Automobil- und Zweiradszene und Partner der polizeilichen Fahnder herangewachsen.

Wenn Anfragekriterien nicht ausreichen, um ein verwertbares Ergebnis zu liefern, erfragen diese KBA-Spezialisten bei den Fahndern weitere, das Fahrzeug identifizierende Merkmale. Die Form des Hecks, die Farbe, auch Glas- und Lacksplitter und noch viele weitere Details kommen in Betracht um die ursprüngliche Anfrage mit beispielsweise einem unvollständigen Kennzeichen entscheidend zu ergänzen. Ein Ermittlungserfolg ist fast immer sichergestellt. Die Verfolgung einer Verkehrsunfallflucht wird in einigen Fällen erst durch die erfolgreiche Ermittlung der Fahrzeug- und Halterdaten unter Beteiligung der KBA-Spezialisten möglich.

Insbesondere Fälle von Kapitalverbrechen rechtfertigen umfangreiche Aufwände. Die Arbeitsgruppe steht für diese besonderen Anfragen mit hohem Fahndungsdruck an sieben Tagen rund um die Uhr abrufbereit zur Verfügung. Alleiniges Ziel ist hier die Unterstützung der Polizei, wodurch das KBA in den vergangenen Jahren zu beachtlichen Fahndungserfolgen beigetragen hat.

Zentrale Register



Die Mitarbeiter des polizeilichen Such- und Auskunftsdienstes im KBA
Foto: KBA



ZFZR-Online

Erfolgreiche Wirkbetriebeaufnahme des neuen ZFZR

Am 21.09.2009 hat das Kraftfahrt-Bundesamt den Betrieb des neuen Zentralen Fahrzeugregisters aufgenommen und damit die Weichen für eine zukunftsorientierte Datenverarbeitung im Kfz-Zulassungswesen gestellt. In enger Kooperation mit den 422 Zulassungsbehörden und deren Softwareanbietern erfolgte nach mehrjähriger Vorbereitung eine Umstellung der Datenhaltung und Datenverarbeitung im KBA und gleichzeitig bei

Zentrale Register

allen Zulassungsbehörden. Grundlage hierfür sind die rechtlichen Bestimmungen der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV), die eine Erweiterung des ZFZR um die bisher lediglich in den örtlichen Fahrzeugregistern gespeicherten Daten und die Online-Direkteinstellung von Daten durch die Zulassungsbehörden in das ZFZR vor. Die Anforderungen an den Online-Betrieb sowie der erweiterte Datenumfang machten beim KBA eine komplette Neuentwicklung des bisherigen ZFZR und aller damit zusammenhängenden Verfahren einschließlich der IT-Infrastruktur erforderlich. Zudem mussten die Verfahren bei den Zulassungsbehörden sowie den abrufberechtigten Stellen (z. B. Polizei) an die neuen Schnittstellen und den Online-Betrieb angepasst werden.

Die Zulassungsbehörden können seit der Umstellung Mitteilungen über die Zulassung von Fahrzeugen direkt (online) in das ZFZR einstellen und die gespeicherten Daten online abrufen. Durch diese neue Art der Kommunikation wird die Aktualität und Qualität des ZFZR gesteigert. Alle Informationen, die einen Halter oder ein Fahrzeug betreffen, werden sofort registerwirksam und stehen damit unmittelbar für Auskünfte an berechnigte Stellen zur Verfügung. Hinzu kommt, dass sich mit dem erweiterten Datenumfang auch die Auskunftsmöglichkeiten für die Zulassungsbehörden sowie weitere berechnigte Stellen (z. B. Polizeibehörden) vergrößert haben. Neben den aktuellen Daten zu einem Fahrzeug werden im neuen ZFZR auch frühere Angaben (Historie der Fahrzeug- und Halterdaten) gespeichert und auskunftsberechnigten Stellen zum Abruf bereitgestellt. Mit der zentralen Datenhaltung wurde auch die Voraussetzung für den gemäß der FZV möglichen Verzicht auf die Umkennzeichnung bei Wechsel des Zulassungsbezirks innerhalb eines Bundeslandes geschaffen.

Die zentrale Datenhaltung im ZFZR ermöglicht es zudem, zu einem späteren Zeitpunkt auf die redundante Speicherung der Fahrzeug- und Halterdaten in den örtlichen Fahrzeugregistern zu verzichten, und schafft zusammen mit der Online-Übermittlung eine Voraussetzung für die im Rahmen der Initiative Deutschland-Online mittelfristig angestrebte Online-Fahrzeugzulassung.

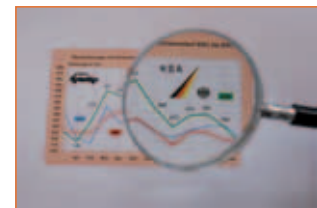
Mittlerweile haben über 90 Prozent der 422 Zulassungsbehörden die neu geschaffene Möglichkeit der Online-Direkteinstellung realisiert, so dass je nach Verfahren bzw. Zulassungsbehörde bereits heute ca. 70 Prozent der Mitteilungen online in das ZFZR eingestellt werden.



Fahrzeugstatistiken - Zulassungen 2009 im Überblick

Alt gegen neu

3,81 Millionen Pkw-Neuzulassungen sorgten für Bewegung in einem ereignisreichen Autojahr. Nicht zuletzt die Umweltprämie bescherete einen Wachstumsschub von 23,2 Prozent. Der Anteil der jungen gebrauchten Pkw (bis zu einem Jahr alt) blieb mit 14 Prozent der Umschreibungen auf Vorjahresniveau. Dem gegenüber standen 8,1 Millionen Außerbetriebsetzungen, 7,2 Prozent mehr als 2008.



Bildquelle: KBA

Weißer Autos liegen weiter im Trend. Ihr Neuzulassungsanteil stieg auf 9,8 Prozent an. Mit 62,7 Prozent waren private Halter maßgeblich an dem Aufschwung der Automobilbranche beteiligt. Doch nicht alle Hersteller konnten davon profitieren. Spezielle Auswertungen zur Umweltprämie hat das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) in Zusammenarbeit mit dem Kraftfahrt-Bundesamt erstellt (www.bafa.de)

Kleine Fahrzeuge groß im Kommen

Der Trend zu kleineren umweltfreundlicheren Fahrzeugen war unverkennbar. Bei den Minis gab es fast doppelt so viele Zulassungen wie im Vorjahr (+97 %). Die beliebtesten Modelle waren Fiat Panda, Renault Twingo, Smart Fortwo, Hyundai i10 und Ford Ka. Sie decken über 50 Prozent des Mini-Segments ab.

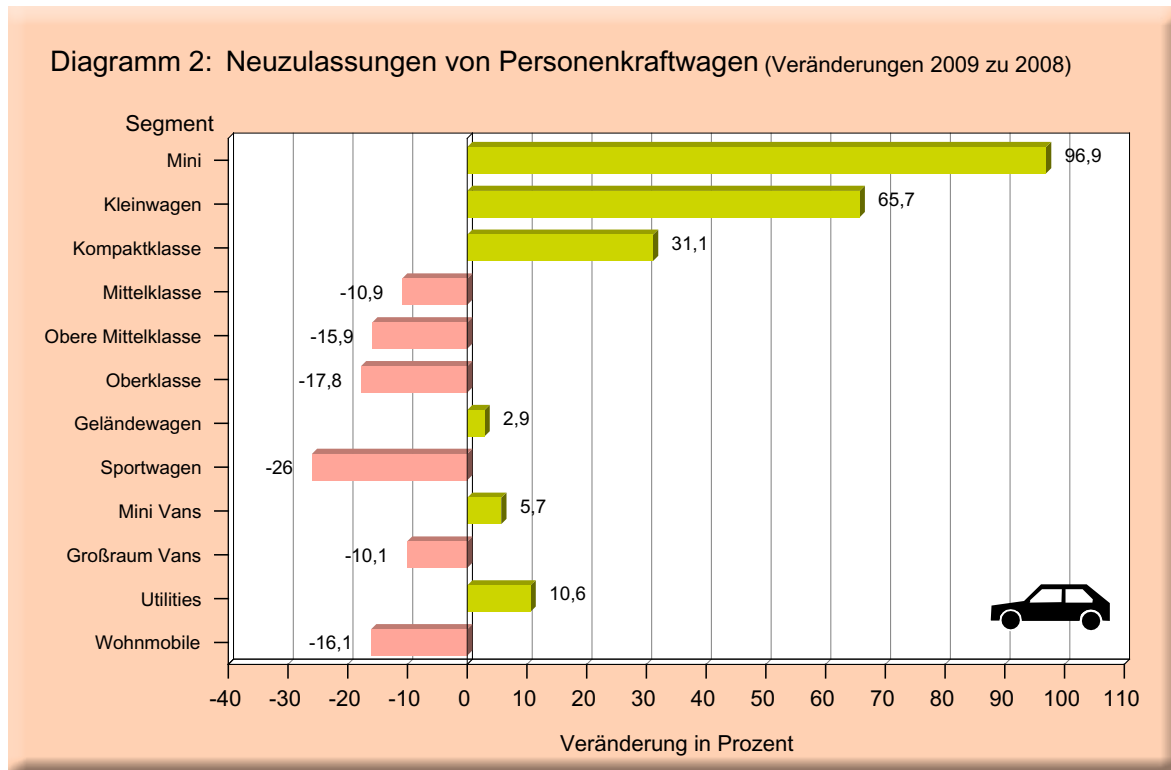


Bildquelle: jeweilige Hersteller

Das Kleinwagensegment wuchs um 66 Prozent. Die Kompaktklasse vergrößerte sich um 31 Prozent. Sie bildete mit einem Anteil von 28,5 Prozent das größte Segment. Einbußen gab es dagegen bei der Oberen Mittelklasse (-16 %) und der Oberklasse (-18 %). Die Sportwagen fielen mit -26 Prozent am deutlichsten zurück.

Die Eingruppierung der Modellreihen in die Segmentklassen erfolgt anhand optischer, technischer und marktorientierter Merkmale. Die Bildung der Klassifizierungsmerkmale und die Zuordnung wird in Abstimmung mit Vertretern der Automobilindustrie vorgenommen.

Die Modellreihen werden anhand der Verkaufsbezeichnung, die mit der Typgruppe einer Marke im Handel benannt wird, bestimmt. Sie entspricht in der Regel dem Schriftzug am Fahrzeug. Es werden alle Modellreihen, die festgelegte Messzahlen überschreiten, in den amtlichen Veröffentlichungen ausgewiesen.



VW konnte seine Marktstellung weiter ausbauen (+31%) und hat nun einen Anteil von 21,2 Prozent am Neuzulassungsmarkt. Auch Opel (+31 %) und Ford (+34 %) konnten als deutsche Hersteller an der Entwicklung des Automobilmarktes partizipieren. Mercedes, BMW, Audi und Porsche waren dagegen rückläufig. Renault/Dacia (+54 %) ist weiterhin die ausländische Marke mit den meisten Zulassungen in Deutschland, gefolgt von Skoda (+57 %) und Fiat (+86 %), die jeweils mit hohen Wachstumsraten in die Jahresbilanz eingingen. Hyundai (+77 %) und Lada (+105 %) erzielten ebenfalls sehr hohe Zugewinne.

(..%) = gerundete Werte

Statistik



Neuzulassungen von Personenkraftwagen im Dezember 2009 nach Marken

Marke	Januar-Dezember 2009		Veränderung in Prozent gegenüber Januar-Dezember 2008	
	Anzahl	Anteil in Prozent	-	+
Alfa Romeo	11.993	0,3		57,9
Audi	234.861	6,2	-6,6	
BMW, Mini	258.041	6,8	-9,4	
Chevrolet	31.259	0,8		46,7
Chrysler, Jeep, Dodge	7.705	0,2	-46,9	
Citroen	101.370	2,7		38,2
Daihatsu	10.594	0,3	-22,8	
Fiat	163.953	4,3		86,1
Ford	290.620	7,6		33,7
General Motors	1.378	0,0	-54,6	
Honda	45.151	1,2		12,5
Hyundai	91.330	2,4		76,7
Jaguar	2.909	0,1	-25,7	
Kia	55.379	1,5		61,4
Lada	4.616	0,1		105,3
Lancia	3.424	0,1	-4,2	
Land Rover	5.038	0,1	-29,5	
Mazda	60.032	1,6		6,7
Mercedes	282.527	7,4	-13,9	
Mitsubishi	30.409	0,8		19,0
Nissan, Infiniti	66.463	1,7		45,3
Opel	338.603	8,9		31,1
Peugeot	130.207	3,4		37,5
Porsche	15.343	0,4	-5,4	
Renault, Dacia	225.965	5,9		53,5
Saab	1.265	0,0	-66,7	
Seat	69.437	1,8		40,8
Skoda	190.717	5,0		57,3
Smart	33.980	0,9		0,5
Subaru	9.207	0,2	-4,2	
Suzuki	59.184	1,6		60,7
Toyota, Lexus	138.498	3,6		43,1
Volvo	26.057	0,7	-6,9	
VW	805.262	21,2		30,9
Sonstige	4.398	0,1		
Insgesamt	3.807.175	100,0		23,2

Durchschnittliche CO₂-Emission bei Neuzulassungen weiter gesunken

Auch die Tendenz zu kleineren Autos verringerte die durchschnittliche CO₂-Emission der Pkw-Neuzulassungen 2009 auf 154,2 g/km (-6,6 %). 30 Prozent sind bereits mit moderner Euro 5-Technologie ausgestattet. Seit dem 1.7.2009 gilt die CO₂-basierte Kfz-Steuer. Fast 450.000 Neufahrzeuge lagen im vergangenen Jahr unterhalb der steuerrelevanten 120g/km-Grenze.



Bildquelle: Pixelio
Foto: Kokopelli

Tabelle 18: Top 20 der neu zugelassenen Personenkraftwagen mit den geringsten CO₂-Werten

Modellreihe	Segment	Anzahl	CO ₂ -Emission in g/km	Kraftstoffverbrauch in l/km	Benzin/Diesel
Smart Fortwo	Mini	5.100	88,2	3,3	D
Toyota IQ	Mini	9.243	102,5	4,4	B
Toyota IQ	Mini	980	104,2	3,9	D
Suzuki Alto	Mini	8.601	104,3	4,5	B
Nissan Pixo	Mini	4.868	104,7	4,5	B
Toyota Aygo	Mini	29.517	106,2	4,6	B
Citroen C1	Mini	22.172	106,2	4,6	B
Smart Fortwo	Mini	28.852	106,3	4,6	B
Peugeot 107	Mini	14.814	106,4	4,6	B
Daihatsu Cuore	Mini	2.589	107,3	4,6	B
BMW Mini	Kleinwagen	3.781	107,7	4,1	D
Ford Fiesta	Kleinwagen	8.186	107,9	4,1	D
Citroen C1	Mini	191	109,0	4,1	D
Fiat 500	Mini	984	110,1	4,2	D
Peugeot 206	Kleinwagen	1.739	110,4	4,2	D
Renault Twingo	Mini	436	110,9	4,2	D
Toyota Yaris	Kleinwagen	1.443	112,1	4,2	D
VW Polo	Kleinwagen	10.005	112,3	4,2	D
Mazda 2	Kleinwagen	1.093	112,4	4,2	D
Ford Ka	Mini	730	112,6	4,3	D

Statistik

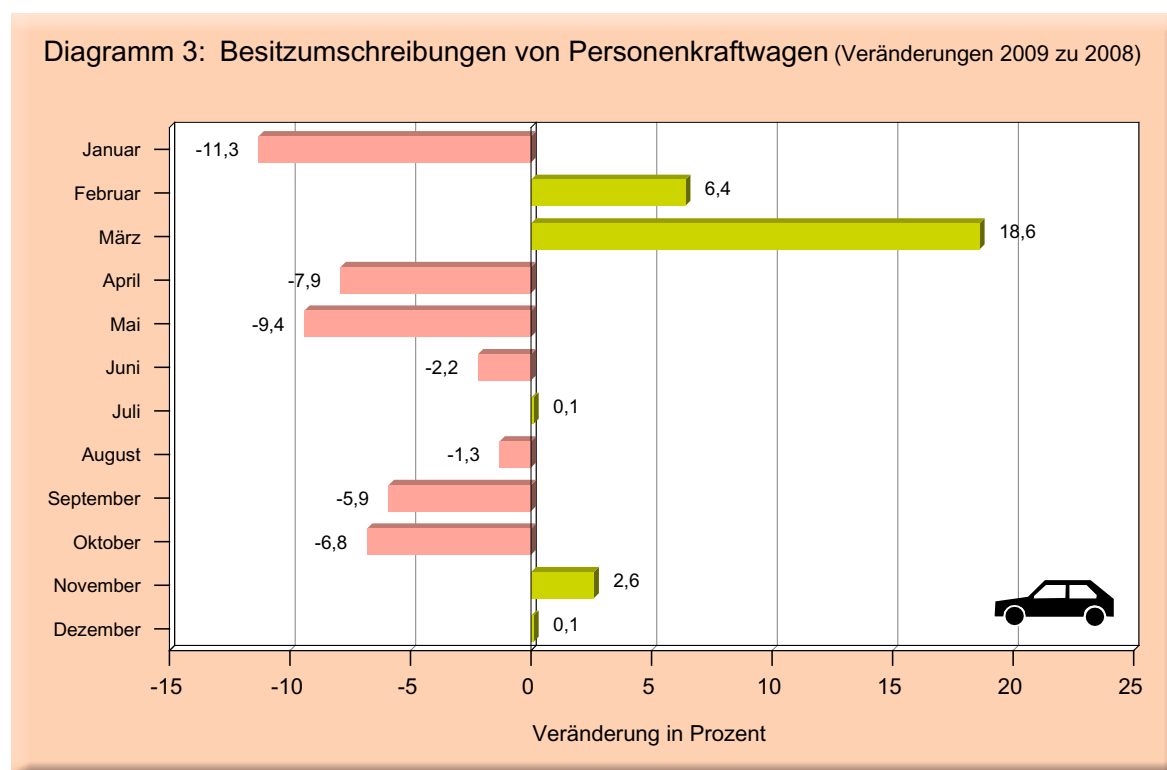


Der Gebrauchtwagenmarkt im Jahr der Umweltprämie

Mit -1,6 Prozent zeigte die Anzahl der Pkw-Besitzumschreibungen im Jahr 2009 eine leichte Abwärtsbewegung. Rund 6 Millionen Pkw wechselten im vergangenen Jahr den Halter. Zeigte sich der März noch auffallend stark, waren gebrauchte Fahrzeuge in den Monaten April bis Oktober weniger gefragt als sonst (siehe Diagramm Nr. 3).



Bildquelle: Pixelio
Foto: Claudia Hautumm



Der Anteil an jungen Gebrauchten (bis zu 12 Monate alt) lag, ähnlich wie im Vorjahr, bei 13 Prozent. 2 bis 3-jährige Pkw hatten einen Anteil von 11 Prozent. Etwa die Hälfte der umgeschriebenen Pkw waren 9 Jahre und älter. Während Mercedes, BMW und Audi bei den Neuzulassungen rückläufig waren, lagen sie bei den Gebrauchten im Plus. Opel und Ford waren dagegen auf dem Gebrauchtmart weniger gefragt als im Jahr zuvor. Dafür waren diese Marken als Neufahrzeug wiederum gefragt. VW lag mit einem Anteil von 20,5 Prozent auf Vorjahresniveau.

Abgewrackt

8,1 Millionen Außerbetriebsetzungen wurden 2009 registriert. Wieviele dieser „außer Betrieb“ gesetzten Fahrzeuge ihr Ende letztlich in der Schrottpresse fanden, kann im Zentralen Fahrzeugregister nicht mit Sicherheit ermittelt werden. Denn: ob ein Fahrzeug über einen zertifizierten Verwertungsbetrieb abgewrackt wurde, wird dem beim KBA geführten Zentralen Fahrzeugregister durch die Zulassungsbehörden nicht mitgeteilt. Zudem wird bei der Abmeldung des Fahrzeuges nicht näher differenziert, ob es sich um eine vorübergehende Stilllegung, eine Verbringung ins Ausland oder eben um eine Verwertung handelt. Von den außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen gingen, wie das für die Gewährung der Umweltprämien zuständige Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) mitteilte, nicht nur schrottreife Fahrzeuge in die Presse. Im Jahr der Umweltprämie traf es einerseits relativ junge „Alte“ mit geringer Kilometerleistung, andererseits aber auch Liebhaberstücke, die so mancher vielleicht auch gern in seine Oldtimersammlung aufgenommen hätte.



Bildquelle: Pixelio
Foto: Stephan Wengelinski

Tabelle 19: Bestand an ausgewählten Oldtimern

Modellreihe	Bestand am		Veränderung in Prozent	Bestand am 1. Januar 2010	Veränderung in Prozent
	1. Januar 2008	1. Januar 2009			
Trabant	38.912	37.124	-4,6	34.846	-6,1
VW Käfer	54.226	53.227	-1,8	51.800	-2,7
Citroen 2CV „Ente“	14.063	13.613	-3,2	13.120	-3,6
Ford Capri	2.685	2.650	-1,3	2.523	-4,8
Mercedes „Heckflosse“	5.843	5.896	+0,4	5.831	-0,6
Opel Manta	3.942	3.889	-1,3	3.871	-0,5
Renault 4	3.274	2.575	-21,4	2.300	-10,7
Fiat 500	3.340	3.438	+2,9	3.476	+1,1
Wartburg	8.727	8.222	-5,8	7.769	-5,5
BMW 02	3.743	3.775	+0,9	3.724	-1,4
Mercedes „Strich 8“	14.881	14.950	+0,5	14.732	-1,5

Statistik



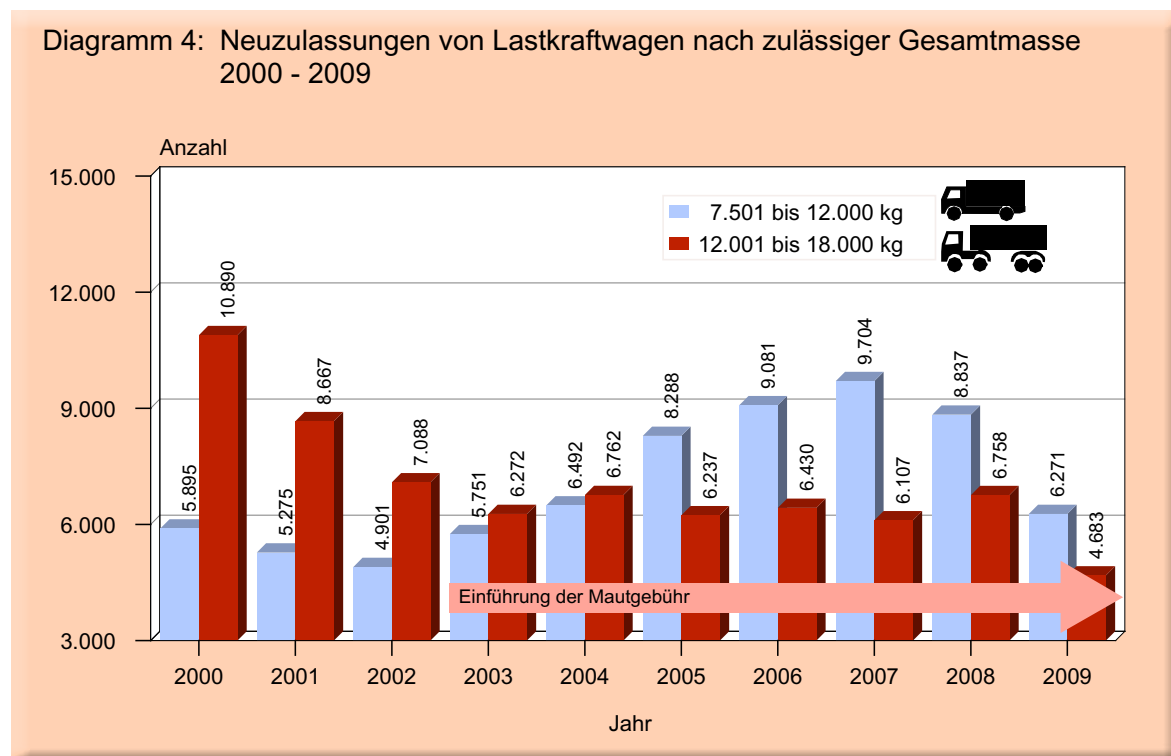
Sechs Jahre Lkw-Maut

Die Zulassungen der Nutzfahrzeuge insgesamt befanden sich in den vergangenen Jahren auf stetigem Wachstumskurs. Die Zuwächse der letzten fünf Jahre wurden 2009 jedoch, vermutlich bedingt durch die konjunkturellen Veränderungen, auf einen Schlag aufgezehrt. Mit allein 204.000 neu zugelassenen Lkw (-26 %) lag das Ergebnis auf dem Niveau von 2003.



Bildquelle: Pixelio
Foto: Gabi Schoenemann

2003 wurde in Deutschland die Mautpflicht für Lkw und Sattelzüge ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht eingeführt (siehe Diagramm Nr. 4). Was sich heute als Selbstverständnis etabliert hat, rief damals sehr unterschiedliche Reaktionen hervor. So nahm u. a. im Güternahverkehr die Nutzung von Bundesstraßen vorübergehend zu, um die Mautpflicht zu umgehen. Besonders interessant war auch das Zulassungsverhalten beim Lkw-Segment im Grenzbereich um 12 Tonnen. Im Jahr 2000 war der Anteil des Lkw-Segments 12 bis 18 Tonnen fast doppelt so groß wie die darunter liegende Kategorie 7,5 bis 12 Tonnen. Mit der Einführung der Mautpflicht änderten sich die Verhältnisse dann gravierend. Heute sind die mautfreien Fahrzeuge im Grenzbereich bis 12 Tonnen deutlich in der Überzahl.



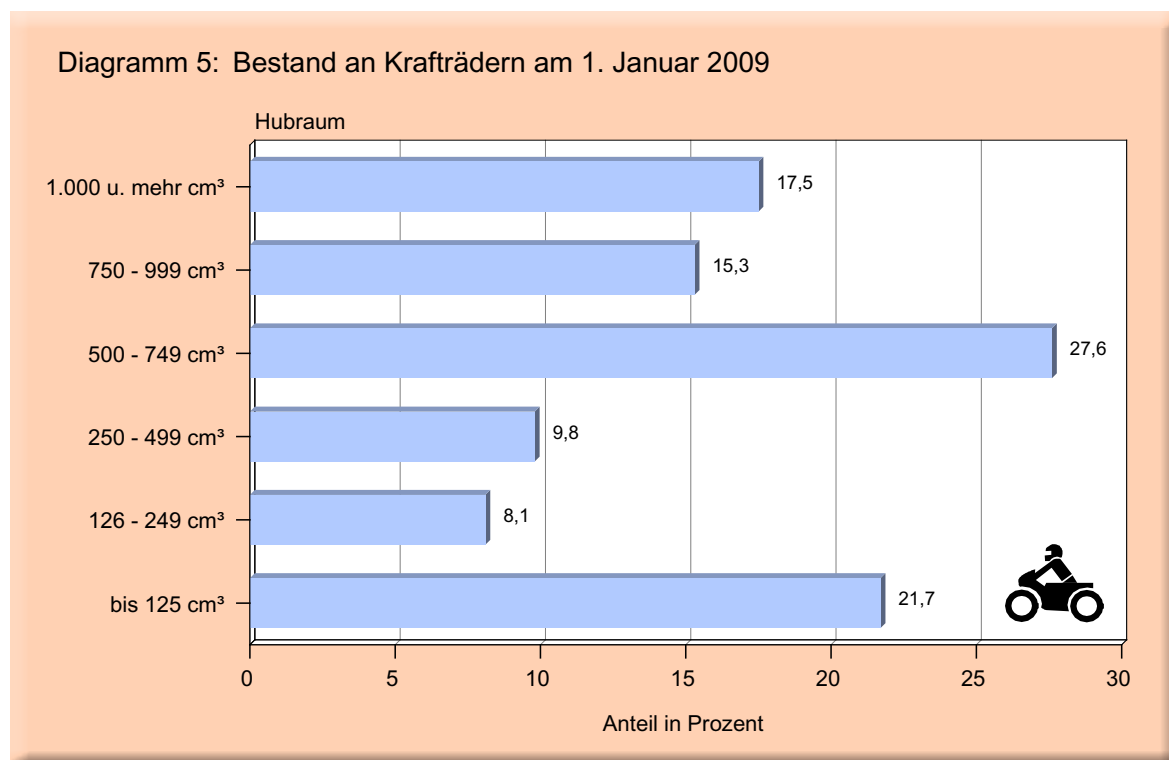
Motorräder, Frauen, Männer und das Alter

2009 wurden 155.000 fabrikneue Krafträder für den Straßenverkehr zugelassen. Insgesamt gibt es 3,65 Millionen Motorräder in Deutschland. Eine Million wurden mit einem Saisonkennzeichen ausgestattet. Der bevorzugte Zeitraum ist dabei April bis Oktober. Die Marken Honda, Yamaha, Suzuki und BMW beherrschen den Markt mit über 50 Prozent. Die bevorzugte Motorisierung liegt zwischen 500 und 749 cm³ Hubraum. Der Anteil der Motorradhalterinnen liegt bei 14 Prozent. Nur jede 18. Halterin ist über 60, jede 9. ist unter 30 Jahre alt.



Bildquelle: Pixelio
Foto: Marco Barnebeck

Bei den männlichen Bikern hat jeder Achte bereits den 60. Geburtstag hinter sich, jeder Zehnte sieht noch dem 30. Geburtstag entgegen.





Seit über 30 Jahren statistische Auswertung des VZR

Das Kraftfahrt-Bundesamt stellt Politik und Öffentlichkeit seit über 30 Jahren statistische Auswertungen zum VZR zur Verfügung. Mit Hilfe dieser Informationen werden bis heute unzählige und vielfältige Entscheidungen von Politik, Wissenschaft, Bürgern und Wirtschaft vorbereitet: Von Überlegungen zur Tilgungsvereinfachung im VZR über (wirtschaftliche) Marktsondierung (Verstöße gegen die Winterreifenpflicht), Verkehrssicherheitsforschung, Risikoabschätzung bei der Kfz-Versicherung bis hin zu Aufklärungskampagnen zur Gurtpflicht.

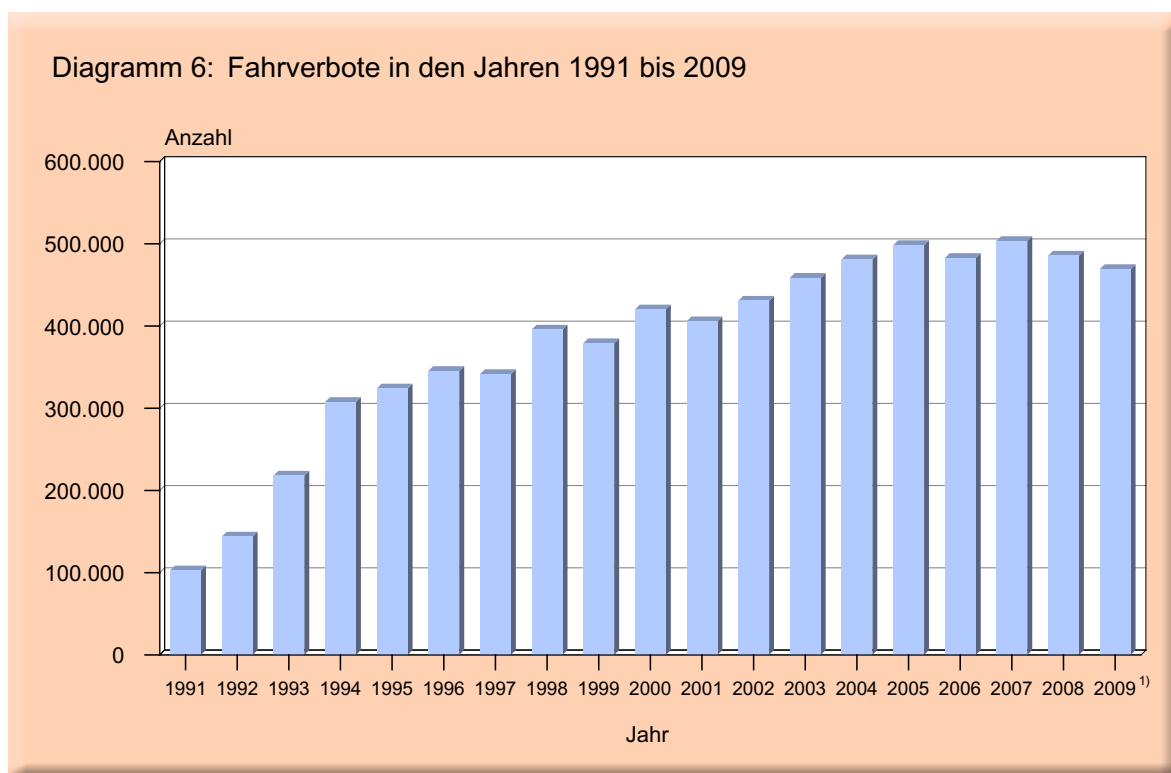
Die laufende (statistische) Beobachtung der Verkehrsauffälligkeiten auf Deutschlands Straßen begann im Jahr 1991, dem ersten Jahr mit bis heute weitgehend vergleichbaren Daten. Veränderungen in den Rahmenbedingungen wie zum Beispiel die umfassende VZR Reform von 1999, neue Straftatbestände wie das Handyverbot, Veränderungen bei der Strafhöhe sowie nicht zuletzt methodische und technische Fortschritte erschweren jedoch den Vergleich unserer Zahlen in der langen Zeitreihe. Zu zwei ausgewählten Themen haben wir die folgenden Trends festgestellt:

Fahrverbote seit 1991 fast verfünffacht

Der Rückblick auf die letzten neunzehn Jahre zeigt, dass Fahrverbote heutzutage fast fünfmal so häufig verhängt werden wie im Jahr 1991 (siehe Diagramm 6). Ausgehend von rund 100.000 Fahrverboten 1991 entwickelte sich diese Zahl mit leichten Schwankungen aufwärts und zeigt 2009 einen Stand von gut 470.000 Fahrverboten.

Ein besonders starker Zuwachs kann für den Zeitraum 1991 bis 1994 festgehalten werden. Eine Hauptursache dürfte die deutsche Wiedervereinigung sein. Nicht nur das Bundesgebiet sondern auch die Kopfzahl der Bevölkerung und der Motorisierungsgrad entwickelten sich positiv. Damit stieg auch die Zahl der Verkehrsdelinquenten, die in dieser Statistik erfasst werden. Zudem führen - seit dem Bußgeldkatalog vom Oktober 1991 und der in der Folge veränderten Rechtsprechungspraxis - Geschwindigkeitsdelikte und das Überfahren einer roten Ampel häufiger direkt zum Fahrverbot. Da solche Rotlichtverstöße durch Kameras einfach zu erfassen sind, kommt auch dies als Grund für höhere Fallzahlen in Betracht.

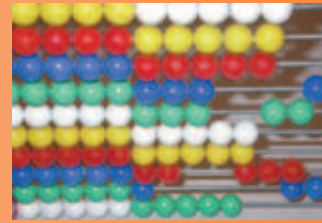
Seit dem Jahr 2006 stagniert die Anzahl der verhängten Fahrverbote. Ob dies nur eine Zwischenepisode darstellt oder auf eine Trendwende hindeutet, muss – nicht zuletzt aus methodischen Gründen – weiter beobachtet werden.



¹⁾ Schnellauswertung der im Jahr 2009 automatisiert eingegangenen Mitteilungen

Ob Trendwende oder nicht: Das Fahrverbot bleibt absehbar die häufigste aller Fahrerlaubnismaßnahmen. Mit Fahrverboten wurde und wird vor allem das zu schnelle Fahren bestraft. Bei einem Fahrverbot muss der betroffene Autofahrer zwischen einem und drei Monaten darauf verzichten, sich selbst hinter das Steuer zu setzen. Einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten Verkehrsteilnehmer, wenn sie das eigene Fahrverhalten und vor allem die eigene Geschwindigkeit aufmerksam kontrollieren.

Statistik

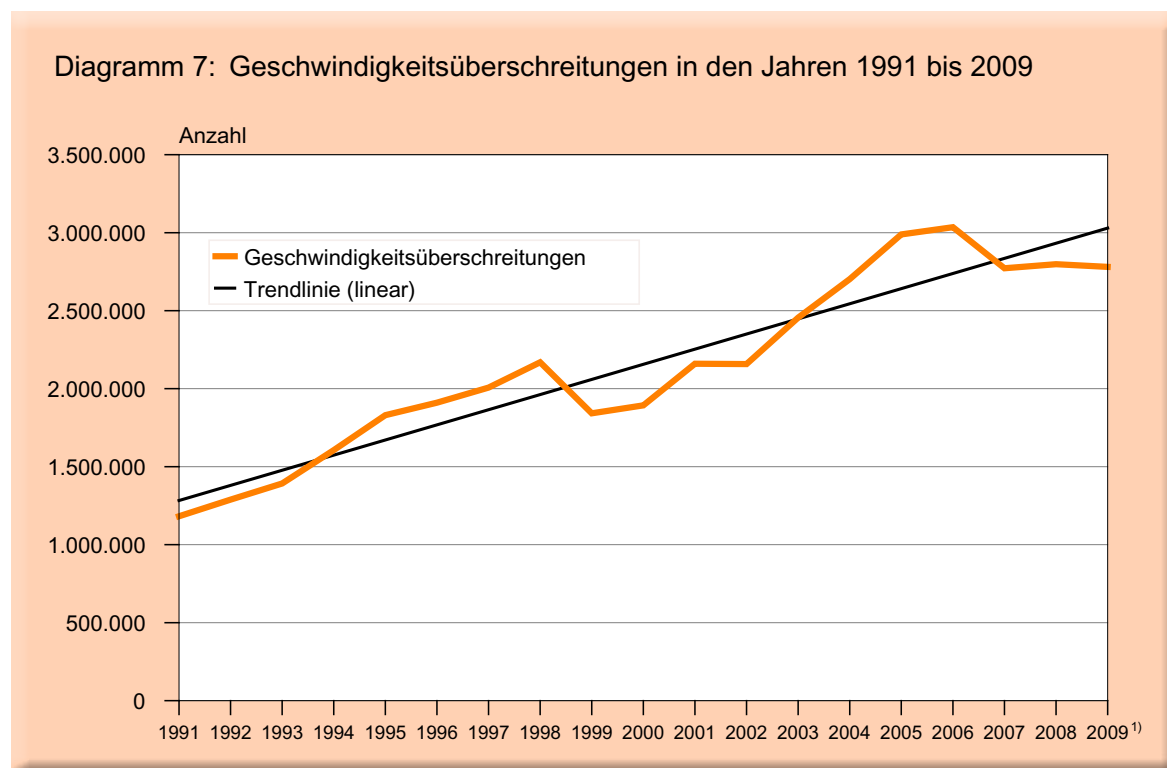


Werden die Deutschen immer schneller?

Den Eindruck, dass die Deutschen immer schneller fahren, könnte man zumindest bekommen, wenn man die Entwicklung der geahndeten Geschwindigkeitsübertretungen von 1991 bis 2009 betrachtet (siehe Diagramm 7). Über die gefahrene absolute Geschwindigkeit lässt sich allerdings von hier aus keine Aussage treffen, denn für die Punkte in Flensburg ist nicht die gefahrene Geschwindigkeit an sich entscheidend, sondern um wie viel km/h die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wird: Vier Punkte bekommt zum Beispiel, wer innerhalb geschlossener Ortschaften mindestens 41 km/h zu schnell gefahren ist.

Seit dem Beginn der laufenden statistischen Auswertung des VZR im Jahr 1991 sind Geschwindigkeitsübertretungen eine der Hauptursachen für die Punkte in Flensburg.

... und werden es wohl bis auf weiteres vermutlich auch bleiben, denn wie das folgende Diagramm zeigt, hat die Anzahl der geahndeten Geschwindigkeitsübertretungen seit 1991 – um die Trendlinie herum leicht streuend – stark zugenommen:



¹⁾ Schnellauswertung der im Jahr 2009 automatisiert eingegangenen Mitteilungen

Mögliche Gründe für den Zuwachs bei den Geschwindigkeitsübertretungen gibt es viele, wie z. B.:

- höhere Überwachungsintensität,
- höhere Fahrleistung pro Jahr,
- höhere durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit,
- veränderte sozioökonomische Eigenschaften der Fahrer etc.

Wahrscheinlich spielen alle oder einige der genannten Gründe zusammen eine Rolle. Hier die Hauptursachen herauszufinden, ist ebenso ein Thema für die Verkehrsforschung wie die Frage, ob und wie eine Trendwende herbei geführt werden kann.

Verkehrsverstöße und Punktestände - kaum Veränderungen

Noch immer sind die Männer mit 78,1 Prozent (6,999 Mio.) im VZR in der Mehrzahl. Eine Gemeinsamkeit haben Männer und Frauen: sie werden überwiegend wegen Geschwindigkeitsübertretungen in das Register eingetragen. Alkoholfahrten stehen bei den Herren an Platz zwei, bei den Damen sind es Vorfahrtverletzungen. Diese Erkenntnisse bestätigten die Auswertungen der vergangenen Jahre.

74,3 Prozent der Eingetragenen verfügen auf ihren Punktekonten über ein eher geringes Guthaben von 1 bis 7 Punkten, davon 1,650 Millionen (84,0 %) Damen und 5,010 Millionen (71,6 %) Herren.

Den Betroffenen geschieht zunächst nichts, denn bei 1 bis 7 Punkten sieht das Straßenverkehrsgesetz noch keine weiteren Sanktionsmaßnahmen vor.

Das ändert sich ab einem Punktestand von 8 bis 13 Punkten. Das KBA benachrichtigt ab 8 Punkten die für den Verkehrsteilnehmer zuständige Straßenverkehrsbehörde. Diese versendet zunächst eine kostenpflichtige Verwarnung und verweist auf die Möglichkeit zur Teilnahme an einem Aufbauseminar. Diese Maßnahme traf 5,1 Prozent (461.000) aller eingetragenen Personen, denn sie erreichten mehr als 7 Punkte.

Erreicht ein Verkehrsteilnehmer 14 bis 17 Punkte, wird ein Aufbauseminar angeordnet und ab 18 Punkten – so steht es im Straßenverkehrsgesetz – ist die Fahrerlaubnis zu entziehen.

Auf 14 und mehr Punkte kamen jedoch lediglich 0,9 Prozent (77.000) der Registrierten, weil infolge schwerwiegender Verkehrsverstöße bei Personen mit vielen Punkten häufig auf die Nichteignung zum Führen von Fahrzeugen im Straßenverkehr erkannt, die Fahrerlaubnis entzogen und der Punktestand auf null gesetzt wird.



Etwa ein Sechstel (1,660 Millionen) der im VZR eingetragenen Personen hat keine Punkte: Bei den Männern sind es 20,2 Prozent und bei den Frauen 12,4 Prozent. Zu dieser Gruppe gehören neben den Personen, denen die Fahrerlaubnis (noch) entzogen ist, auch diejenigen, die nach anschließender Neuerteilung noch nicht wieder aufgefallen sind. Ferner zählen auch die Personen dazu, die nie eine Fahrerlaubnis hatten und dennoch verkehrsauffällig wurden.

Tabelle 12: Im Verkehrszentralregister eingetragene Personen am 01.01.2010 ¹⁾

Bestand, Deliktart und Punktestände	Insgesamt ²⁾		Männer		Frauen	
	in 1.000	in Prozent	in 1.000	in Prozent	in 1.000	in Prozent
Personenbestand im Verkehrszentralregister						
Personenbestand	8.964	100,0	6.999	78,1	1.963	21,9
Deliktart je Personengruppe im Bestand						
Alkohol	1.352	15,1	1.200	17,1	152	7,7
Geschwindigkeit	5.194	57,9	4.064	58,1	1.129	57,5
Vorfahrt	991	11,1	699	10,0	292	14,9
Punktestände je Personengruppe im Bestand ³⁾						
ohne Punkte	1.660	18,5	1.416	20,2	244	12,4
1 – 7 Punkte	6.662	74,3	5.010	71,6	1.650	84,0
8 – 13 Punkte	461	5,1	405	5,8	56	2,8
14 und mehr Punkte	77	0,9	72	1,0	5	0,3

¹⁾ Prozentuale Verteilung gemäß Stichprobe zum VZR-Bestand vom 01.01.2009

²⁾ Einschließlich ohne Angabe zum Geschlecht

³⁾ Ohne Personen, deren Punktestand nicht mittels DV-Programm berechnet werden konnte (insgesamt 1,2 Prozent)

Deutlich weniger 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 bis 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 2009 nahmen rund 20.400 im VZR eingetragene Personen die Möglichkeit des Punkteabbaus in Anspruch (siehe Tabelle 13). Davon legten 16.400 eine Bescheinigung über die freiwillige Teilnahme an einem Aufbauseminar vor. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies insgesamt eine Abnahme um etwa 17 Prozent.

Tabelle 13: Punkterabatt 2008 und 2009

Punkte-Abbau aufgrund der freiwilligen Teilnahme an	2008	2009	Veränderung in Prozent
einem Aufbauseminar	19.700	16.400	-16,8
einer verkehrspsychologischen Beratung	4.700	4.000	-14,9
Gesamt	24.400	20.400	-16,4

Zahlen auf 100 gerundet

Zum Vergleich: Im Jahr 2009 wurden insgesamt rund 105.000 Teilnahmebescheinigungen nach einem angeordneten Aufbauseminar im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe oder des Punktesystems ausgestellt. Daran gemessen fällt die Zahl der o. g. freiwilligen Teilnahmen doch eher bescheiden aus.

Zahl der Drogenverstöße ist rückläufig

200.200 Alkohol- und andere Drogendelikte wurden im abgelaufenen Jahr im VZR eingetragen – das entspricht einem erfreulich deutlichen Rückgang um rund 10 Prozent (siehe Tabelle 14). Im Vergleich zum Vorjahr sind sowohl die Alkoholdelikte (-10,6 %) als auch erstmals nennenswert die Drogenverstöße (-4,2%) rückläufig. Dennoch waren diese Delikte noch immer die wesentliche Ursache für Fahrerlaubnismaßnahmen.



Bildquelle: Pixelio
Foto: Helga Schmadel

Insbesondere bei den Alkoholdelikten bestätigt sich damit die bereits seit einigen Jahren zu beobachtende abnehmende Tendenz. Doch darf man sich nicht täuschen lassen: Über 170.000 registrierte und geahndete Alkoholverstöße sind immer noch deutlich zu viele und vermutlich nur die Spitze des Eisbergs.

Statistik



Bildquelle: Pixelio
Foto: Kokopelli

Bei den Verstößen im Zusammenhang mit der Einnahme von Drogen wie Cannabis, Heroin, Amphetaminen etc. oder Medikamenten fällt der Rückgang nicht ganz so stark aus. Dadurch erhöht sich der Anteil dieser Zuwiderhandlungen auf nunmehr 14,8 Prozent aller Drogenverstöße (2008: 14,0 %).

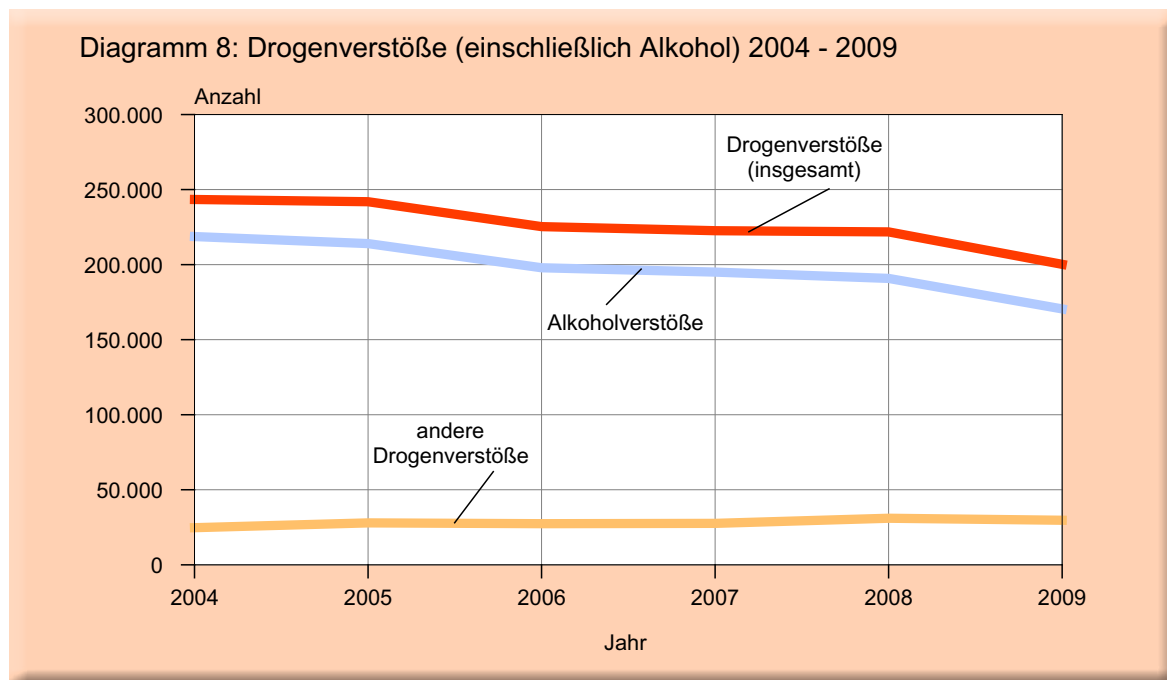


Tabelle 14: Drogenverstöße (einschließlich Alkohol) 2004 - 2009 ¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Drogenverstöße, (einschließlich Alkohol)	243.400	241.900	225.300	222.600	221.800	200.200
Alkoholverstöße	218.700	214.000	197.900	195.000	190.800	170.500
in Prozent	89,9	88,5	87,8	87,6	86,0	85,2
andere Drogenverstöße	24.700	27.900	27.400	27.600	31.000	29.700
in Prozent	10,1	11,5	12,2	12,4	14,0	14,8

Deliktzahlen auf 100 gerundet.

¹⁾ Schnellauswertung der im Jahr 2009 automatisiert eingegangenen Mitteilungen

Umweltzonen in Deutschland: Das Ende der Schonfrist?

Die Bewegungsfreiheit für Fahrzeuge ohne Umweltplakette wird zunehmend eingeschränkt. Jedenfalls dann, wenn deren Besitzer in eine Umweltzone einfahren wollen. Gab es im Jahr 2008 nur 6.259 Verstöße gegen die Umweltzonenregelung, so waren es in 2009 bereits rund neunmal so viele (insgesamt 54.666 Fälle). Dabei war im Jahr 2009 noch die erste Stufe der Verordnung wirksam, wodurch lediglich Fahrzeuge ohne Plakette aus den Umweltzonen ausgesperrt wurden. In den kommenden Jahren (zum Teil bereits ab dem 1. Januar 2010) werden in weiteren Stufen auch Fahrzeuge mit roten und gelben Plaketten mit einem Fahrverbot in den Zonen belegt. Dies gilt im Übrigen auch für ausländische Kraftfahrzeuge.

Während dem KBA im Jahr 2008 von nur fünf Stellen Meldungen über Verstöße gegen die Umweltzonenregelung zuzugingen, kamen in 2009 bereits Mitteilungen von 30 Kreisen bzw. kreisfreien Städten, wie die nachfolgende Tabelle belegt:



Bildquelle: Pixelio
Foto: Dieter Schütz



Tabelle 15: Verstöße gegen die Umweltzonenregelung im Jahr 2009 ¹⁾²⁾

Kreis	Januar	Feb- ruar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sep- tember	Ok- tober	Novem- ber	Dezem- ber	Insgesamt
Augsburg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47	170	1.142	1.359
Berlin	665	350	389	273	305	475	568	491	567	714	576	636	6.011
Böblingen	0	0	1	0	2	0	0	0	0	1	1	1	6
Bochum	0	0	57	319	454	313	330	269	276	328	297	294	2.937
Bottrop	4	28	48	72	71	73	74	52	61	54	41	36	614
Bremen	0	0	79	1.048	1.425	1.914	1.469	1.159	987	911	836	481	10.309
Dortmund	11	47	17	86	236	262	247	126	105	106	55	104	1.402
Duisburg	0	0	8	631	667	256	103	47	81	73	51	32	1.949
Düsseldorf	0	0	0	0	11	179	1.138	596	821	584	539	564	4.432
Essen	0	0	5	157	780	931	559	424	336	236	195	207	3.830
Frankfurt a. M.	0	9	246	875	749	629	392	373	474	402	485	464	5.098
Gelsenkirchen	2	6	17	124	298	216	144	78	52	31	34	18	1.020
Hannover	4	2	103	460	517	448	380	287	345	316	264	262	3.388
Heilbronn	0	0	2	3	26	5	17	6	5	2	2	1	69
Karlsruhe	0	0	8	31	16	6	2	4	0	0	6	0	73
Kassel	0	0	0	1	3	1	0	3	0	1	0	0	9
Köln	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	1	1	5
Ludwigsburg	0	0	1	1	2	1	0	1	1	0	1	3	11
Mannheim	3	3	0	20	8	6	6	4	3	14	3	1	71
München	0	0	447	536	544	600	441	355	424	219	226	363	4.155
Oberhausen	0	0	45	49	79	72	61	16	54	63	62	60	561
Ostalbkreis	2	2	13	19	3	4	2	6	2	1	15	7	76
Pforzheim	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Recklinghausen	14	9	19	18	13	15	6	7	2	3	3	3	112
Reutlingen	1	1	0	1	0	1	2	1	0	2	1	1	11
Stuttgart	47	32	70	286	264	324	279	246	282	218	184	242	2.474
Tübingen	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Ulm	0	0	0	30	201	250	164	91	57	22	16	21	852
Wuppertal	0	0	0	0	20	1.110	719	584	462	343	300	289	3.827
Insgesamt ³⁾	754	490	1.576	5.042	6.694	8.092	7.104	5.227	5.397	4.692	4.365	5.233	54.666

¹⁾ Meldungen der Tatbestandsnummern „141621“ und „914121“

²⁾ Schnellauswertung der im Jahr 2009 automatisiert eingegangenen Mitteilungen

³⁾ Einschließlich ohne Angabe der Meldestelle

Mit 10.309 Verstößen lag Bremen deutlich an der Spitze. Weitere zahlenmäßig nennenswerte Meldungen kamen aus Berlin (rund 6.000) und Frankfurt a. M. (rund 5.100). Grundsätzlich sind Verstöße gegen die Umweltzonenregelung nur bei Beobachtung des fließenden Verkehrs zu ahnden: Das Parken eines Fahrzeugs ohne Plakette in einer Zone ist noch kein Verstoß.

Demnächst werden neue Zonen eingerichtet und auch einige Ausnahmeregelungen, z. B. für Anwohner einer Umweltzone, laufen aus – somit ist durchaus damit zu rechnen, dass in den kommenden Jahren die Zahl der Verstöße noch zunimmt.

Fast kein Unterschied zwischen Ost und West bei den „Rasern“

20 Jahre nach dem Mauerfall hat sich die innere Einheit von Ost- und Westdeutschland auch hinsichtlich der (Nicht-) Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vollzogen. Werden die an das VZR gemeldeten Geschwindigkeitsübertretungen des Jahres 2009 an der Bevölkerungszahl (ab 14 Jahren) gemessen, unterscheiden sich Osten (3,8 %) und Westen (3,9 %) nur geringfügig (siehe Tabelle 16). Zwischen den einzelnen Bundesländern streuen die Werte deutlich mehr – von 8,7 Prozent für Brandenburg bis 0,9 Prozent für Berlin. Allerdings muss bei dieser Auswertung eingeräumt werden, dass für die Zahl der Eintragungen neben dem Verkehrsverhalten auch die Überwachungsichte eine Rolle spielt.

Tabelle 16: Geschwindigkeitsübertretungen im Jahr 2009 ¹⁾ nach Bundesländern und in Prozent der Bevölkerung

Land	2009 ¹⁾	Bevölkerung ab 14 Jahre ²⁾	Geschwindigkeitsüberschreitungen in Prozent der Bevölkerung ab 14 Jahre
Baden-Württemberg	328.000	9.294.000	3,5
Bayern	333.000	10.864.000	3,1
Berlin	28.000	3.046.000	0,9
Brandenburg	197.000	2.258.000	8,7
Bremen	29.000	584.000	5,0
Hamburg	34.000	1.561.000	2,2
Hessen	284.000	5.277.000	5,4
Mecklenburg-Vorpommern	74.000	1.493.000	5,0
Niedersachsen	373.000	6.875.000	5,4
Nordrhein-Westfalen	647.000	15.571.000	4,2
Rheinland-Pfalz	90.000	3.510.000	2,6
Saarland	23.000	913.000	2,5
Sachsen	90.000	3.762.000	2,4
Sachsen-Anhalt	42.000	2.149.000	2,0
Schleswig-Holstein	80.000	2.458.000	3,3
Thüringen	127.000	2.039.000	6,2
davon:			
Bereich West	2.223.000	56.906.000	3,9
Bereich Ost (inkl. Berlin)	558.000	14.746.000	3,8
Insgesamt ³⁾	2.781.000	71.653.000	3,9

¹⁾ Schnellauswertung der im Jahr 2009 automatisiert eingegangenen Mitteilungen

²⁾ Wohnbevölkerung im Alter von 14 Jahren und mehr, Stand: 31.12.2008; Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden.

³⁾ Einschließlich ohne Angabe zum Sitz der mitteilenden Instanz bzw. mit Sitz im Ausland.



Ohne Handy geht es scheinbar nicht

Eigentlich ist es allen bekannt: Das Telefonieren mit dem Handy ohne Freisprecheinrichtung ist während der Fahrt verboten und wird seit dem Jahr 2004 mit 40 € und einem Punkt im VZR bestraft. Trotzdem wurden dem VZR im Jahr 2009 gut 418.000 Verstöße gegen das Handyverbot gemeldet. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet das einen leichten Rückgang von 14.000 Ordnungswidrigkeiten (-3,3 %). Da die Anzahl der gemeldeten Verstöße auch von der Überwachungsintensität abhängt und die Größenordnung der nicht registrierten Verstöße unbekannt ist, interpretieren wir die Entwicklung als Stagnation auf hohem Niveau.

Die meisten Handyverstöße wurden in Nordrhein-Westfalen (NRW) geahndet. Dies ist nun nicht weiter erstaunlich, da NRW das bevölkerungsreichste Bundesland Deutschlands ist. Um diesen reinen Größenfaktor auszugleichen, haben wir die Ordnungswidrigkeiten mit der potenziell fahrberechtigten Bevölkerung ab 14 Jahren gewichtet (siehe Tabelle 17):

Tabelle 17: Verstöße gegen das Handyverbot am Steuer im Jahr 2009 nach Bundesländern und in Prozent der Bevölkerung

Land	2009 ¹⁾	Bevölkerung ab 14 Jahren ²⁾	Handyverstöße pro 1000 Einwohner ab 14 Jahren
Baden-Württemberg	52.000	9.294.000	5,6
Bayern	76.000	10.864.000	7,0
Berlin	19.000	3.046.000	6,2
Brandenburg	12.000	2.258.000	5,3
Bremen	2.000	584.000	3,4
Hamburg	11.000	1.561.000	7,0
Hessen	14.000	5.277.000	2,7
Mecklenburg-Vorpommern	8.000	1.493.000	5,4
Niedersachsen	25.000	6.875.000	3,6
Nordrhein-Westfalen	153.000	15.571.000	9,8
Rheinland-Pfalz	13.000	3.510.000	3,7
Saarland	3.000	913.000	3,3
Sachsen	12.000	3.762.000	3,2
Sachsen-Anhalt	3.000	2.149.000	1,4
Schleswig-Holstein	9.000	2.458.000	3,7
Thüringen	7.000	2.039.000	3,4
Deutschland	418.000	71.653.000	5,8

¹⁾ Schnellauswertung der im Jahr 2009 automatisiert eingegangenen Mitteilungen

²⁾ Wohnbevölkerung im Alter von 14 Jahren und mehr, Stand: 31.12.2008; Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden.

Durchschnittlich begingen in Deutschland 5,8 Promille der Bevölkerung im Alter ab 14 Jahren einen Verstoß gegen das Handyverbot. Tatsächlich führt NRW auch bei dieser Betrachtungsweise die Länderriege an: Rund 10 Promille der potenziell fahrberechtigten Bevölkerung ist statistisch wegen Handyverstöße erwischt worden. Anders ausgedrückt ist das fast jeder 100. Einwohner Nordrhein-Westfalens im Alter ab 14 Jahren.

Begleitetes Fahren ab 17 – ein Erfolgsmodell mit Zukunft?

Das Kraftfahrt-Bundesamt führt im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen eine Evaluation zum Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17“ durch. In diesem Rahmen wurden über 9.000 junge Fahrer, die gerade frisch das Begleitete Fahren absolviert hatten, und über 9.000 junge Fahrer, die ihren Führerschein mit Anfang 18 auf herkömmliche Weise erworben hatten, nach ihren Erfahrungen im ersten Jahr des selbständigen Fahrens befragt.

Diese Fahrpraxis-Daten aus den elf an der Evaluation teilnehmenden Bundesländern liegen jetzt für die Auswertung bereit. Insgesamt addiert sich die Praxiserfahrung der Befragungsteilnehmer auf rund 18.000 Jahre und rund 150 Millionen Kilometer. Dabei berichten die jungen Fahrer von mehr als 2.000 Unfällen und knapp 4.000 Verkehrsverstößen. Erste Auswertungen lassen bereits einen positiven Effekt des Modellversuchs auf die Verkehrssicherheit erkennen.

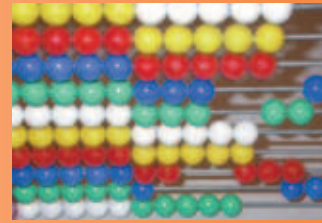
Zusätzlich zu diesen selbst berichteten Ereignissen sollen im weiteren Verlauf noch die Eintragungen im Verkehrszentralregister untersucht werden, um eine möglichst belastbare Datengrundlage zu erhalten. Alle Auswertungen sollen bis zum Sommer 2010 abgeschlossen sein, damit der Schlussbericht bis zum Herbst 2010 vorliegt, um auf Grundlage dieser Erkenntnisse über die Zukunft des Begleiteten Fahrens zu entscheiden.

Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland 2010 (KiD 2010)



Bund, Länder und Kommunen benötigen für ihre Straßeninfrastrukturplanungen und zur Sicherung der Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft aktuelle Daten über die Nutzung der Straßen und den Einsatz von Kraftfahrzeugen. Daher hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eine Arbeitsgruppe mit der Durchführung einer bundesweit flächendeckenden Verkehrsbefragung

Statistik



der Kfz-Halter zum Privat- und Wirtschaftsverkehr mit dem Titel „Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland 2010 (KiD 2010)“ beauftragt.

Mitglieder dieser Arbeitsgruppe sind:

- WVI: Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH, Braunschweig, (Projektleitung),
- KBA: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg,
- IVT: Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung e. V., Heilbronn sowie
- DLR: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. – Institut für Verkehrsforschung, Berlin.

Das KBA ist zuständig für die Auswahl der zu befragenden Kfz-Halter sowie für den Druck, Versand und die Rücklaufkontrolle der Befragungsunterlagen. Die Erfassung der Fragebögen, die Aufbereitung und Auswertung der Daten wird von WVI und den anderen Mitgliedern der Arbeitsgruppe durchgeführt.

Mehr als 100.000 Kraftfahrzeuge werden aus dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) mittels eines repräsentativen Auswahlverfahrens zufällig ausgewählt und deren Halter zur Nutzung dieser Fahrzeuge an einem vorgegebenen Stichtag befragt. Einschließlich der Erinnerung werden insgesamt rund 170.000 Befragungsunterlagen gedruckt und versendet. Die Teilnahme an der Befragung ist für die angeschriebenen Kfz-Halter und Fahrer freiwillig. Die Befragungen erstrecken sich in mehreren Wellen von November 2009 bis Oktober 2010.

In die Befragung einbezogen sind alle Fahrzeugarten vom Motorrad bis zum Sattelzug, alle Haltergruppen und alle Wirtschaftszweige. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Erhebung des Verkehrs mit „kleinen“ Fahrzeugen des Wirtschaftsverkehrs, d. h. vor allem der Pkw gewerblicher Halter und der Lkw bis 3,5 Tonnen Nutzlast, da zum Verkehr dieser Fahrzeuggruppen bisher die geringsten Erkenntnisse vorliegen.

Alle Angaben werden streng vertraulich behandelt und anonymisiert weiterverarbeitet.

Weitere Informationen zur bundesweiten Verkehrsbefragung KiD 2010 wie auch der Papier- sowie Online-Fragebogen sind im Internet unter <http://www.kid2010.de> zu finden.

Kraftverkehrsstatistiken des KBA

Als Partner im Europäischen Statistischen System erhebt das Kraftfahrt-Bundesamt für Deutschland statistische Daten zum Güterkraftverkehr deutscher Fahrzeuge, bereitet diese als Bundesstatistiken auf und veröffentlicht sie. Zur Datengewinnung werden im Zentralen Fahrzeugregister eingetragene Fahrzeughalter befragt. Seit drei Jahren ist hierfür auch ein webbasierter Online-Fragebogen im Einsatz. Regelmäßig werden statistische Ergebnisse an Eurostat, das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften in Luxemburg, übermittelt. Von dort erhält das KBA entsprechende Ergebnisse zu europäischen Fahrzeugen zur Vervollständigung der nationalen Statistik.

Umfangreiche aktuelle statistische Ergebnisse zum Verkehr deutscher und europäischer Fahrzeuge in der Aufgliederung nach Bundesländern und Gütern sind als Eckdaten oder Zeitreihen unter www.kba.de abrufbar.

Güterkraftverkehr mit deutschen Fahrzeugen

Der konjunkturelle Abschwung in Zahlen:

- 291,5 Millionen Tonnen in den ersten drei Quartalen 2009

Ende 2008 zeigte der konjunkturelle Abschwung seine ersten Auswirkungen in der Logistik- und Transportwirtschaft – das Gesamtjahr 2008 schloss jedoch insgesamt noch mit einem Plus von +1,6 Prozent in der Transportmenge gegenüber dem transportstarken Jahr 2007 ab.

In den ersten drei Quartalen des Jahres 2009 zeigen sich nun die Ausmaße des Rückganges in Gütermenge und Transportweite: Im Vergleich zum Zeitraum Januar bis September 2008 wurden im Jahr 2009 bis September mit -291,5 Millionen Tonnen weniger Güter transportiert; mit -32,3 Milliarden Tonnenkilometern sank auch die Beförderungsleistung, das Produkt aus Gütergewicht und Transportweite.



Bildquelle: Raake

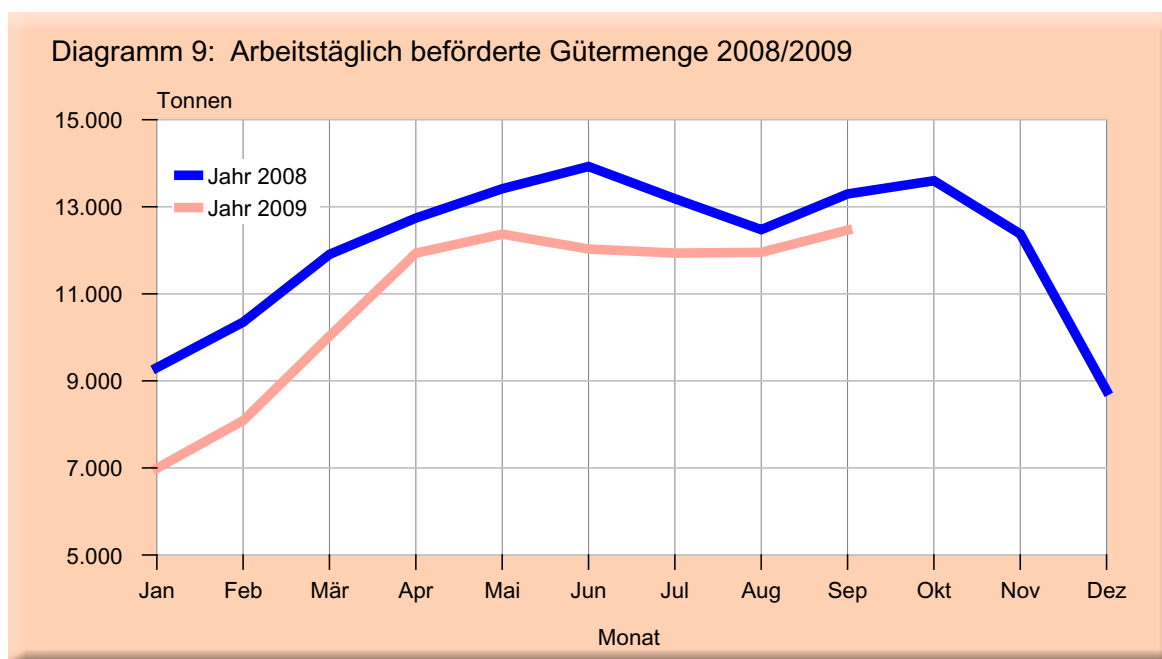


Tabelle 20: Güterkraftverkehr insgesamt mit deutschen Lastkraftfahrzeugen seit 1999

Berichtsjahr	Beförderte Gütermenge in 1.000 Tonnen	Transportleistung in Millionen Tonnenkilometer	Veränderung zum Vorjahr in Prozent		Index	
			Tonnen	Tonnenkilometer	Tonnen	Tonnenkilometer
1999	3.181.363	278.470	X	X	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	3.027.941	343.438	+3,7	+4,1	95	123
2008	3.077.845	341.551	+1,6	-0,5	97	123
1. bis 3. Quartal 2008	2.346.850	262.248	¹⁾	¹⁾	X	X
1. bis 3. Quartal 2009	2.055.308	229.911	-12,4	-12,3	X	X

¹⁾Angaben des 1. bis 3. Quartals 2008 dient der Darstellung der Veränderung vom 1. bis 3. Quartal 2009

Allerdings zeigt die Entwicklung im Jahresverlauf 2009, dass sich der Differenzkorridor bis September in der Transportmengenbetrachtung verengt.



Grenzüberschreitender Verkehr:

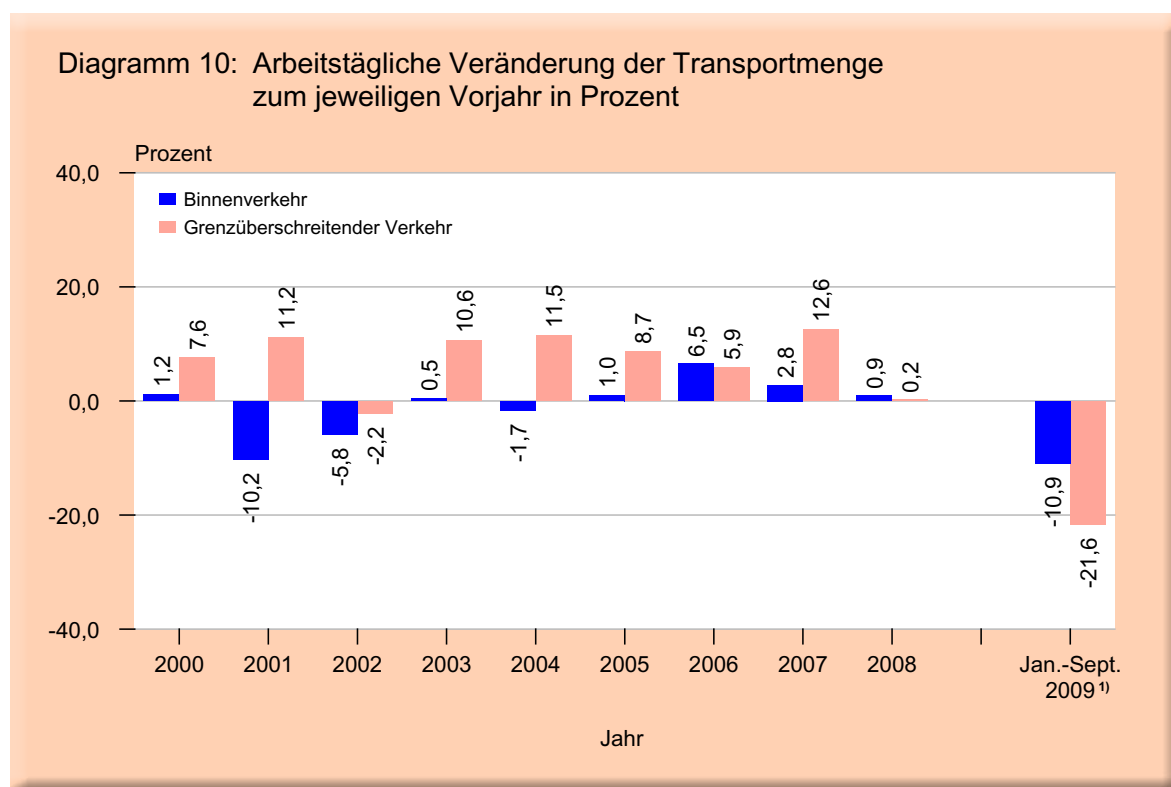
mit -21,6 Prozent stärker betroffen als Binnenverkehr

Während Binnenverkehr und grenzüberschreitender Verkehr (einschließlich Auslandsverkehr¹⁾) 2008 gegenüber 2007 noch knapp positiv abschlossen, liegt die Entwicklung bis zum dritten Quartal 2009 deutlich im negativen Bereich.



Bildquelle: Pixelio
Foto: Dr. Klaus-Uwe Gerhardt

Die Wirtschaftskrise betrifft den grenzüberschreitenden Verkehr (-21,6%) deutlicher als den Binnenverkehr (-10,9%). Rückgänge nennenswerten Ausmaßes gab es zuletzt im Jahr 2002.



¹⁾ im Vergleich zum Vorjahreszeitraum Januar - September 2008

²⁾ Kabotage und Dreiländerverkehr mit Deutschen Fahrzeugen im Ausland

Statistik

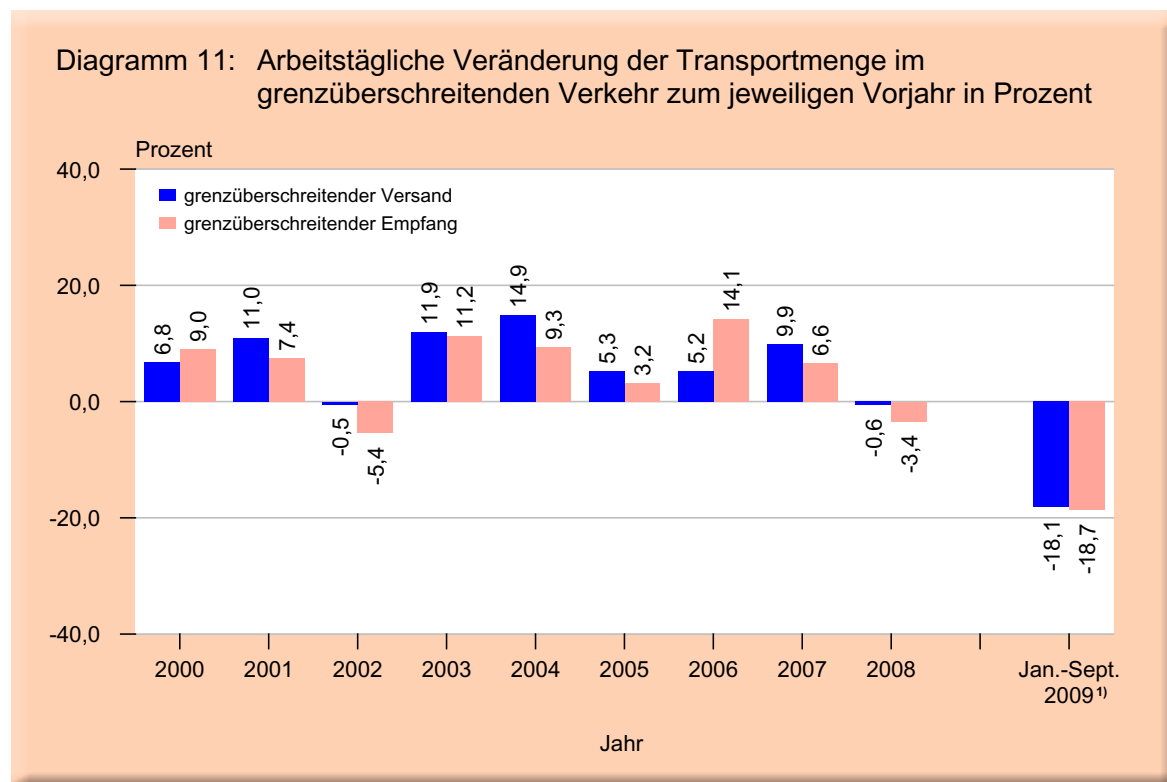


Güterversand und -empfang gleichermaßen betroffen

Während der Gütereingang 2008 im Vorjahresvergleich bereits mit stärker negativem Vorzeichen abschloss (-3,4%), zeigt sich für den Zeitraum Januar bis September 2009 der Güterversand und -empfang mit einem Rückgang um knapp 20 Prozent in der Transportmenge gleichermaßen betroffen. Die auch zum grenzüberschreitenden Verkehr zählenden, jedoch wenig mengenstarken Auslandstransporte (Kabotage und Dreiländerverkehr) sind noch weitaus stärker zurückgegangen (-35,6% im Vergleich zum Vorzeitraum Januar bis September 2009).



Bildquelle: Pixelio
Foto: Bernd Sterzl



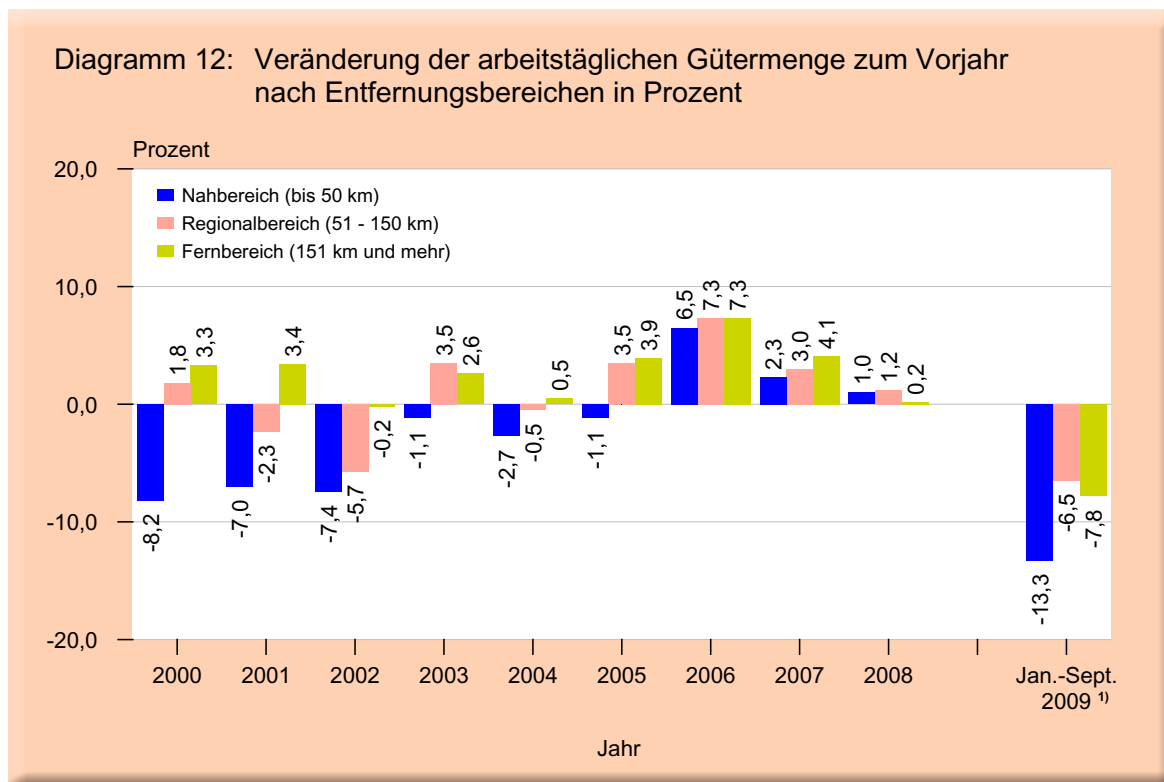
¹⁾ im Vergleich zum Vorjahreszeitraum Januar - September 2008

Binnenverkehr:

Stärkerer Rückgang der Tonnage im Nahbereich in den ersten drei Quartalen

Der Nahbereich – der im Binnenverkehr das Gros der Transporte ausmacht – verzeichnet im Vergleich zum Vorzeitraum mit -13,3 Prozent den stärksten Rückgang in der Gütermenge.

Während sich die Tonnage im Fernbereich im Zeitablauf bisher positiv entwickelte (Ausnahme 2002), zeigen sich bis September 2009 deutliche Mengenverluste von -7,8 Prozent.



¹⁾ im Vergleich zum Vorjahreszeitraum Januar - September 2008

53,5 Prozent der Fahrleistung durch Fahrzeuge der Klassen Euro 4 und besser

Für die Umwelt erfreulich zeigt sich die weitere Entwicklung bezüglich des Einsatzes schadstoffärmerer Fahrzeuge. Der Kilometeranteil der eingesetzten Fahrzeuge mit der schadstoffärmsten Klasse Euro 5 und besser stieg in den ersten drei Quartalen des Jahres 2009 bereits auf 43,4 Prozent. Der Kilometeranteil der Fahrzeuge mit Klasse Euro 4 beläuft sich auf 10,1 Prozent.



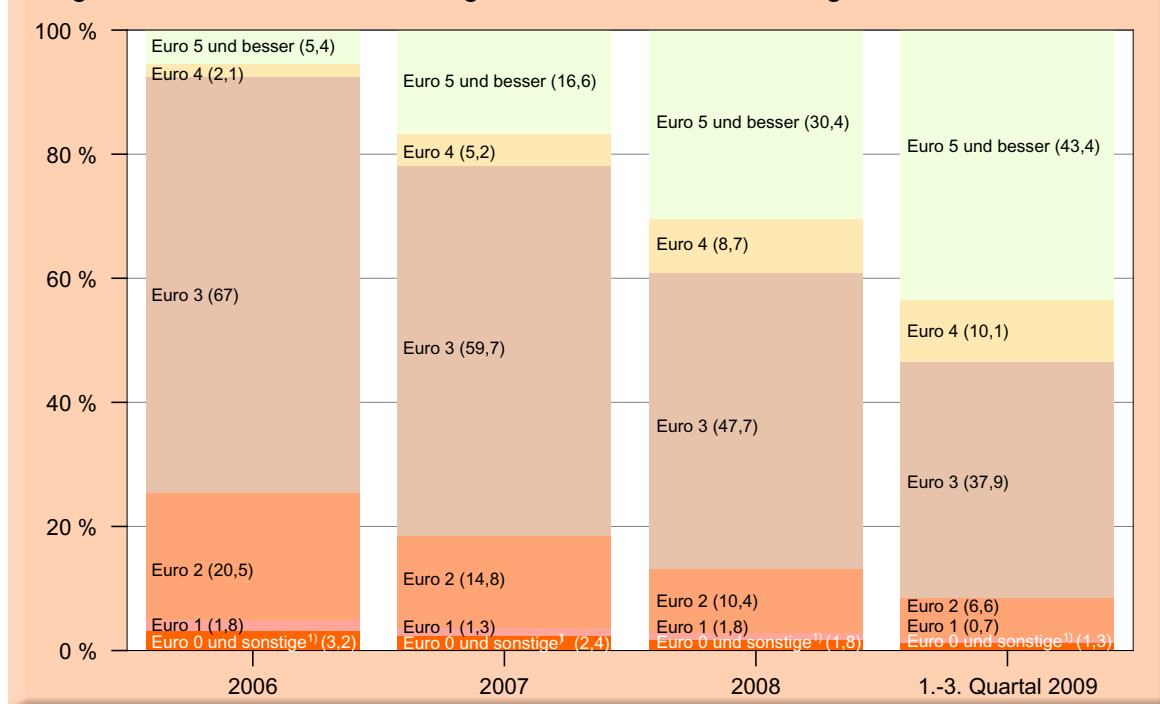
Bildquelle: Pixelio
Foto: Uta Herbert



Tabelle 21: Gesamtfahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Emissionsklassen von 2006 bis September 2009

Emissionsklasse	Fahrleistung insgesamt							
	2006		2007		2008		1.-3. Quartal 2009	
	1.000 km	Anteil in Prozent	1.000 km	Anteil in Prozent	1.000 km	Anteil in Prozent	1.000 km	Anteil in Prozent
Euro 5 und besser	1.627.199	5,4	5.219.321	16,6	9.649.734	30,4	9.458.960	43,4
Euro 4	643.007	2,1	1.646.412	5,2	2.761.770	8,7	2.200.895	10,1
Euro 3	20.263.797	67,0	18.768.116	59,7	15.171.203	47,7	8.257.330	37,9
Euro 2	6.196.498	20,5	4.657.882	14,8	3.320.291	10,4	1.445.073	6,6
Euro 1	551.274	1,8	422.720	1,3	311.403	1,0	148.990	0,7
Euro 0 und sonstige ¹⁾	961.458	3,2	745.266	2,4	572.573	1,8	294.302	1,3
Insgesamt	30.243.232	100	31.459.717	100	31.786.975	100	21.805.550	100

Diagramm 13: Gesamtfahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Emissionsklassen



¹⁾ Darunter auch Fahrzeuge, die die EG-Richtlinie 88/77/EWG von 1998 erfüllen, aber aus heutiger Sicht als „nicht schadstoffarm“ gelten. Einschließlich Oldtimer, sonstige und unbekannte Euroklassen.

Güterkraftverkehr mit europäischen Fahrzeugen



Bildquelle: Raake

In einem vernetzten Wirtschaftsmarkt, wie dem europäischen, konkurrieren auf dem Transportmarkt Fahrzeuge mit deutscher Zulassung mit im Ausland registrierten. Die vom Kraftfahrt-Bundesamt erstellten Statistiken veranschaulichen dies.

Die Datenerhebung für die Statistik ist dabei arbeitsteilig geregelt. Die europäischen Nationalstaaten (Meldestaaten) übermitteln ihre Ergebnisse über den Verkehr der jeweils zugelassenen Fahrzeuge an das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften (Eurostat) in Luxemburg. Von dort erhalten die Meldestaaten verdichtete und hochgerechnete Jahresdaten zur Vervollständigung der nationalen Statistiken mit Ergebnissen zu ausländischen Fahrzeugen zurück (internationaler Datenaustausch). Dieses Verfahren benötigt Zeit, was zu Lasten der Aktualität geht.

Aktuell sind Ergebnisse und erste Auswertungen für das Berichtsjahr 2008 verfügbar. Sie beruhen auf Meldungen aus den Staaten der EU-27 (ohne Malta; Ergebnisse aus Italien und dem Vereinigten Königreich liegen erst zum Berichtsjahr 2007 vor) sowie darüber hinaus aus Kroatien, Liechtenstein, Norwegen und der Schweiz. Die aus diesen Meldungen erstellten Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes weisen Ergebnisse zum Straßengüterverkehr mit europäischen Lastkraftfahrzeugen in Deutschland sowie im grenzüberschreitenden Verkehr mit Deutschland aus. Dabei ist die Beteiligung deutscher Fahrzeuge von besonderem Interesse.



Bildquelle: pixelio
Foto: knipseline

Gesamtverkehr im Überblick

Mit Ergebnissen für das Jahr 2008 haben erstmals auch Kroatien und die Schweiz am internationalen Datenaustausch teilgenommen. Der Vergleich zum Vorjahr (ohne diese beiden Staaten) zeigt, dass auch 2008 noch positiv abschloss, trotz beginnender weltweiter konjunktureller Abschwungphase.

Im Jahr 2008 absolvierten europäische Lastkraftfahrzeuge insgesamt 434 Millionen Fahrten in, von, nach oder durch Deutschland. Auf 277 Millionen beladenen Fahrten transportierten sie 3,4 Milliarden Tonnen Güter und erzielten eine Beförderungsleistung¹⁾ von 633 Milliarden Tonnenkilometern.

¹⁾ Maß für die tatsächlich zurückgelegten Lastkilometer. Ermittelt als Produkt aus dem Gewicht der beförderten Gütermenge (transportiertes Gewicht in Tonnen) und der auf dieser Lastfahrt zurückgelegten Entfernung (in Kilometern). Die Ausweisung erfolgt in Tonnenkilometern.



Tabelle 22: Verkehrsaufkommen mit europäischen Fahrzeugen ¹⁾ im Jahr 2008

Hauptverkehrsbeziehung	Anzahl der Fahrten insgesamt ²⁾	Anteil der Fahrten insgesamt ²⁾	Anzahl der Ladungsfahrten	Anteil der Ladungsfahrten	Transportiertes Gütergewicht	Transportiertes Gütergewicht	Beförderungsleistung	Beförderungsleistung
	in 1.000	in Prozent	in 1.000	in Prozent	in 1.000 Tonnen	in Prozent	in Millionen Tonnenkilometern	in Prozent
Innerdeutscher Verkehr	393.976	90,7	245.869	88,6	2.912.311	85,3	268.418	42,4
Binnenverkehr	389.810	89,8	244.630	88,2	2.895.469	84,8	264.538	41,8
Kabotage	4.166	1,0	1.239	0,4	16.842	0,5	3.880	0,6
Grenzüberschreitender Verkehr	40.179	9,3	31.624	11,4	503.539	14,7	364.980	57,6
Versand und Empfang	31.345	7,2	23.899	8,6	382.554	11,2	219.532	34,7
im Wechselverkehr ³⁾	27.308	6,3	20.730	7,5	327.585	9,6	175.140	27,7
darunter deutsche Fahrzeuge	12.238	2,8	9.346	3,4	146.823	4,3	65.614	10,4
im Dreiländerverkehr ⁴⁾	4.037	0,9	3.169	1,1	54.969	1,6	44.392	7,0
Durchgangsverkehr ⁵⁾	8.834	2,0	7.725	2,8	120.985	3,5	145.448	23,0
darunter deutsche Fahrzeuge	370	0,1	329	0,1	5.407	0,2	5.535	0,9
Insgesamt ¹⁾	434.155	100,0	277.493	100,0	3.415.850	100,0	633.398	100,0

¹⁾ Fahrzeuge aus der EU-27 ohne Malta sowie aus Kroatien, Liechtenstein, Norwegen und der Schweiz; zu Fahrzeugen aus Belgien, Italien und Rumänien ohne Leerfahrten; Verkehrswerte der Fahrzeuge aus Italien und dem Vereinigten Königreich für das Berichtsjahr 2008 aus dem Berichtsjahr 2007.

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

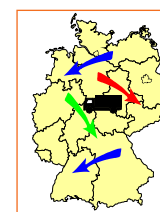
³⁾ Grenzüberschreitende Fahrten mit Fahrzeugen, die im Be- oder im Entladeland gemeldet sind.

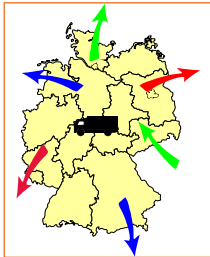
⁴⁾ Grenzüberschreitende Fahrten mit Fahrzeugen, die weder im Be- noch im Entladeland gemeldet sind.

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

Die einzelnen Marktsegmente werden durch Aufgliederung nach Hauptverkehrsbeziehungen beschrieben.

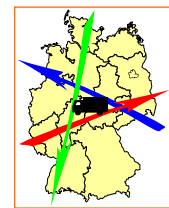
Mit 2,9 Milliarden Tonnen beförderter Güter ist der **innerdeutsche Verkehr** das Haupteinsatzgebiet des Lastkraftfahrzeugs. Diese Transporte, die zwischen zwei Orten in Deutschland erfolgen, werden fast ausschließlich von deutschen Fahrzeugen bewältigt.





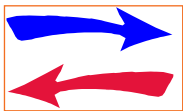
Im **grenzüberschreitenden Verkehr** ist der Transportmarkt härter umkämpft. Von den 382,6 Millionen Tonnen, die grenzüberschreitend transportiert und in Deutschland be- oder entladen werden (Versand und Empfang), werden noch knapp vier von zehn Tonnen von deutschen Fahrzeugen befördert.

Bei 121 Millionen Tonnen führt lediglich die Fahrt durch Deutschland, wobei sie im Ausland sowohl be- als auch entladen werden. Dieser **Durchgangsverkehr** wird von ausländischen Fahrzeugen dominiert.

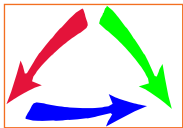


Marktanteile deutscher Fahrzeuge an den grenzüberschreitenden Güterbeförderungen

Zwei Indikatoren zeigen im wesentlichen die Marktanteile deutscher Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr.



Beim **Wechselverkehr** zwischen Deutschland und einem ausländischen Staat wird ermittelt, zu welchen Teilen die Transporte von deutschen Fahrzeugen und von Fahrzeugen aus dem jeweils anderen Staat bestritten werden.



Der **Dreiländerverkehr** ist dagegen als Konkurrenz für diese Fahrzeuge zu sehen, da er ausschließlich von Fahrzeugen bestritten wird, die weder Deutschland, noch dem Versand- oder Empfangsland zuzuordnen sind

Die höchsten Beförderungsleistungen mit jeweils über 20 Milliarden Tonnenkilometern werden nach wie vor im Güterverkehr mit Frankreich, den Niederlanden, Polen, Italien und Spanien erzielt. Deutsche Fahrzeuge erwirtschafteten dabei im Wechselverkehr mit Frankreich einen Marktanteil von 78 Prozent und mit Italien von 54 Prozent. Im Wechselverkehr mit den Niederlanden entfiel auf sie noch ein Anteil von 35 Prozent und mit Spanien von 25 Prozent, während von und nach Polen hauptsächlich polnische Fahrzeuge unterwegs waren.

Den Deutschen und ihren Handelspartnern bereiteten Unternehmen aus dritten Staaten, die den Warentransport übernahmen (Dreiländerverkehr) erhebliche Konkurrenz. Zwischen Deutschland und Spanien wurde etwa ein Viertel der Transportleistung im Dreiländerverkehr erbracht, im Warenverkehr mit Belgien, Frankreich, Italien, Liechtenstein und Norwegen waren es jeweils deutlich mehr als ein Viertel, und im Warenverkehr mit dem Vereinigten Königreich sogar deutlich mehr als ein Drittel. Am meisten waren 2008 Fahrzeuge aus Polen am Dreiländerverkehr beteiligt, gefolgt von Fahrzeugen aus Tschechien, den Niederlanden, der Slowakei, Ungarn, Litauen und Österreich.



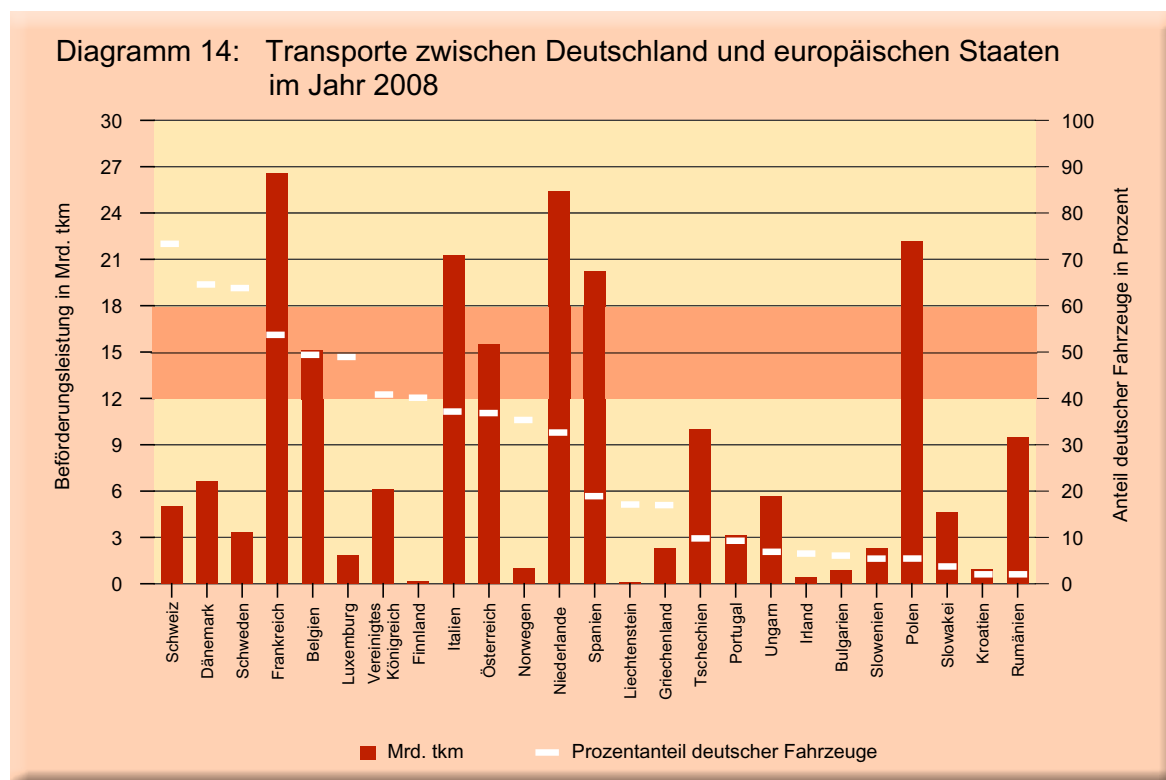
Tabelle 23: Beförderungsleistung europäischer Fahrzeuge ¹⁾ im Jahr 2008

Ausländisches Gebiet der Be- und Entladung	Beförderungsleistung im Wechselverkehr mit Deutschland	Anteil deutscher Fahrzeuge am Wechselverkehr mit Deutschland	Beförderungsleistung im Dreiländerverkehr mit Deutschland	Wichtigste Heimatstaaten der Fahrzeuge im Dreiländerverkehr	Anteil der wichtigsten Fahrzeuge im Dreiländerverkehr	Beförderungsleistung im grenzüberschreitenden Versand und Empfang insgesamt
	in Millionen Tonnenkilometern	in Prozent	in Millionen Tonnenkilometern	ISO 3166-Code	in Prozent	in Millionen Tonnenkilometern
Belgien	10.782	69,8	4.359	NL, PL	68,0	15.141
Bulgarien	844	/	/	AT, NL	71,3	897
Dänemark	6.078	71,0	569	LU, PL	57,8	6.647
Estland	601	/	100	LT, LV	77,5	701
Finnland	142	47,9	27	EE	66,9	169
Frankreich	18.260	78,4	8.318	CZ, LU, NL, PL	60,2	26.578
Griechenland	2.149	17,8	123	AT, BG, NL	71,1	2.272
Irland	370	/	42	LV, PL	67,0	412
Italien	14.558	54,4	6.698	AT, CZ, PL	61,8	21.256
Lettland	1.199	/	284	LT	69,1	1.483
Litauen	1.987	/	274	PL	94,5	2.261
Luxemburg	1.737	52,5	120	BE, ES, NL, PL	63,5	1.857
Malta	-	-	-	-	-	-
Niederlande	23.314	35,5	2.105	BE, PL	57,7	25.419
Österreich	12.140	47,2	3.424	CZ, HU, SI	61,9	15.564
Polen	21.834	5,3	359	CZ, LT	73,5	22.193
Portugal	2.838	9,9	285	LV	54,7	3.123
Rumänien	9.010	1,9	494	HU	58,6	9.504
Schweden	2.554	83,1	755	AT, NL, PL	65,0	3.309
Slowakei	3.838	4,1	765	CZ	72,3	4.603
Slowenien	2.146	5,5	139	AT, HR, PL, RO	77,4	2.285
Spanien	15.163	25,3	5.070	PL, PT, SK	63,4	20.233
Tschechien	9.275	10,5	704	PL, SK	84,1	9.979
Ungarn	4.505	8,4	1.162	CZ, SK	72,1	5.667
Vereinigtes Königreich	3.674	68,0	2.410	HU, NL, PL	63,3	6.084
Zypern	2	-	-	-	-	2
Kroatien	766	/	192	SI	93,0	958
Liechtenstein	64	/	24	AT	88,7	88
Norwegen	717	49,2	281	PL	56,4	998
Schweiz	4.321	85,6	703	AT, LI, NL, PL	57,4	5.024

¹⁾ Fahrzeuge aus der EU-27 ohne Malta sowie aus Kroatien, Liechtenstein, Norwegen und der Schweiz; zu Fahrzeugen aus Belgien, Italien und Rumänien ohne Leerfahrten; Verkehrswerte der Fahrzeuge aus Italien und dem Vereinigten Königreich für das Berichtsjahr 2008 aus dem Berichtsjahr 2007.

Das Diagramm 14 stellt das Gesamtaufkommen der Transporte zwischen Deutschland und europäischen Staaten (Wechselverkehr und Dreiländerverkehr) sowie den jeweiligen Anteil deutscher Fahrzeuge dar.

Den insgesamt eher geringen Warenverkehr mit der Schweiz, Dänemark und Schweden dominieren die deutschen Unternehmer mit jeweils über 60 Prozent. Auch der alles überragende Gütertausch mit Frankreich wird zu mehr als der Hälfte (54 %) von deutschen Fahrzeugen bewältigt, obwohl hier – wie bereits erwähnt – die Konkurrenz aus dem Dreiländerverkehr groß ist. Im ebenfalls aufkommenstarken Verkehr mit Italien, Österreich und den Niederlanden sind deutsche Unternehmer noch zu gut einem Drittel und mit Spanien noch zu 19 Prozent beteiligt. Die heftigste Konkurrenz erfahren deutsche Fahrer hauptsächlich im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr Richtung Osten.





Fahrzeugtechnik

Die Typgenehmigungsbehörde KBA

Nachdem im Jahr 2008 das Genehmigungsvolumen unerwartet zurückging, konnte es im Jahr 2009 wieder um 6 Prozent zulegen. Mit rund 17.126 Genehmigungen gehört das KBA weiterhin zu den bedeutendsten europäischen Genehmigungsbehörden.

Auch in Sachen Arbeitsverfahren ist das KBA vorn. Mittlerweile werden fast drei Viertel aller Antragsverfahren elektronisch abgewickelt. Das ist um so bemerkenswerter, wenn man das Spektrum der Antragsteller betrachtet. Es sind nicht nur die großen internationalen Unternehmen, sondern häufig kleine Hersteller, die Anträge stellen. Das KBA will dem gesamten Antragstellerspektrum auch auf elektronischem Wege eine einfache Bearbeitung der Anträge ermöglichen. Die Weiterentwicklung und Optimierung der technischen Plattformen zur elektronische Antragsabwicklung ist daher ein stetiger Prozess in dieser Genehmigungsbehörde.

Weitere Beseitigung von Handelshemmnissen

Das Jahr 2009 war durch das Inkrafttreten der Richtlinie 2007/46/EG geprägt. Mit dieser Rechtsvorschrift geht Europa einen weiteren Schritt in Richtung Harmonisierung des Marktzuganges für Straßenfahrzeuge. Bei Pkw, Zweirädern und Ackerschleppern funktioniert dieser Markt bereits seit vielen Jahren reibungslos. Nunmehr sind die Voraussetzungen geschaffen, Busse, Lastkraftwagen und Anhänger im europäischen Binnenmarkt ohne Hemmnisse unter einheitlichen Bedingungen zu genehmigen.

Konformitätsüberprüfungen

Hersteller, die eine Typgenehmigung durch das KBA erhalten haben, dürfen das genehmigte Objekt in unbegrenzter Stückzahl in Serie fertigen. Jedes einzelne Produkt muss dabei dem genehmigten Typ entsprechen. Ob diese Bedingung erfüllt ist, prüft das KBA nach Maßgabe nationaler und internationaler Genehmigungsvorschriften die vorsehen nachträgliche Konformitätsprüfungen der genehmigten Produkte von der jeweiligen Genehmigungsbehörde durchzuführen.

Im Jahr 2009 überprüfte das KBA 434 Produkte hinsichtlich ihrer Konformität zu den jeweiligen vom KBA erteilten Genehmigungen.

In 74 Fällen der durchgeführten Konformitätsüberprüfungen wurden Abweichungen von den Typgenehmigungen bzw. Pflichtverstöße der Genehmigungsinhaber festgestellt. In fünf Fällen waren die Abweichungen so gravierend, dass die erteilte Genehmigung vom KBA widerrufen werden musste.

Produktüberprüfungen von speziellen Nachrüstsystemen für Flüssiggas (LPG *) bildeten einen Schwerpunkt. Vom KBA wurden bisher insgesamt 67 Genehmigungen für Nachrüstsysteme für den LPG-Betrieb an unterschiedliche Hersteller erteilt. Die Anforderungen an solche Nachrüstsysteme sind in der ECE-Regelung 115 (Nachrüstsysteme für Flüssiggas und Erdgas) beschrieben.

Neben diesen Überprüfungen der „Endprodukte“ (Conformity of Production – Products - CoP-P) wird das KBA zukünftig einen weiteren Schwerpunkt auf die Überprüfung der bei den Herstellern installierten Verfahren zur Sicherstellung der Produktkonformität legen. Zu diesem Zweck wurde im KBA Ende 2009 eine Organisationseinheit am Dienstsitz Dresden eingerichtet, die für die Überprüfung der Qualitätssicherungssysteme (Conformity of Production – Quality -CoP-Q) bei den Genehmigungsinhabern zuständig ist. Mit dieser Vorgehensweise will sich das KBA neben der eher stichprobenartigen Produktüberprüfung einen möglichst flächendeckenden Überblick über die genehmigungskonforme Produktion bei den Herstellern verschaffen. Grundsätzlich ist eine Vor-Ort-Überprüfung vorgesehen, bei der die Umsetzung und die Wirksamkeit der im Rahmen der Anfangsbewertung festgelegten Verfahren zur Sicherung der Produktkonformität geprüft wird. Bei einer Feststellung von nichtkonformen Sachverhalten werden vom Genehmigungsinhaber Korrekturmaßnahmen eingefordert, um die Prozesssicherheit zur Konformitätssicherung des jeweiligen Genehmigungsobjektes wieder herzustellen.

Benennung von Technischen Diensten durch das Kraftfahrt-Bundesamt

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 Qualitätsmanagementsystemen erfahrene Zertifizierungsstellen zu nutzen. Die Benennungsstelle des KBA stellt sicher, dass hunderte Prüfindenieure und Auditoren von Qualitätsmanagementsystemen inner- und außerhalb Europas exakt so arbeiten, dass das KBA bei Erteilung und Überwachung der Genehmigung auf deren Tätigkeit vertrauen kann.

In einem Benennungsverfahren nach der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG und vergleichbaren ECE-Dokumenten muss nachgewiesen werden, dass die Prüflabore die Forderungen der internationalen Normen DIN EN ISO/IEC 17025:05 bzw. DIN EN ISO/IEC 17020:04 und die Zertifizierungsstellen die der DIN EN ISO/IEC 17021:06 erfüllen. 80 Prüflabore sowie 25 Zertifizierungsstellen für Qualitätsmanagementsysteme sind derzeit durch das KBA benannt. Bei der Benennung kann auf Antrag eine bestehende Akkreditierung berücksich-

*) Liquefied Petroleum Gas



tigt werden. Informationen zur Benennung sind im Internet unter www.kba.de veröffentlicht.

Die neuen Benennungsverfahren tragen dem Umstand Rechnung, dass entsprechend der EU-Verordnung 765/2008 zum 01.01.2010 die Akkreditierung in Deutschland nur noch durch eine zentrale Akkreditierungsstelle durchgeführt wird. Das KBA hat aktiv an der Umgestaltung des deutschen Akkreditierungssystems mitgewirkt und wird alle bisher akkreditierten deutschen und europäischen Organisationen in das Benennungsverfahren überführen. Auf Wunsch wird die bestehende Akkreditierung an die neue Akkreditierungsstelle übergeben.

Produktsicherheit – Rückrufe

Gefährlichkeit von Verbraucherprodukten

Das Kraftfahrt-Bundesamt ist in Deutschland die zuständige Produktsicherheitsbehörde für den Straßenfahrzeugbereich. Die rechtliche Grundlage unseres Handelns auf diesem Gebiet ist das Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG). Demnach haben Hersteller von Verbraucherprodukten (wie z. B. Pkw, Krafträder, Wohnmobile oder auch Fahrräder) unverzüglich das KBA zu unterrichten, wenn eindeutige Anhaltspunkte vorliegen, dass von einem von ihnen in Verkehr gebrachten Verbraucherprodukt Gefahren für die Sicherheit und Gesundheit von Personen ausgehen. Hinweise über möglicherweise mangelhafte Produkte, die sich im Markt befinden, bekommt das KBA auch noch aus anderen Quellen, wie Verbraucher, Medien oder Behörden. Das KBA wurde im Jahr 2009 über 334 Produktmängelfälle informiert, die es im einzelnen galt zu untersuchen. Diese 334 Fälle stellen gleichzeitig einen jährlichen Durchschnittswert aus den letzten fünf Jahre dar.

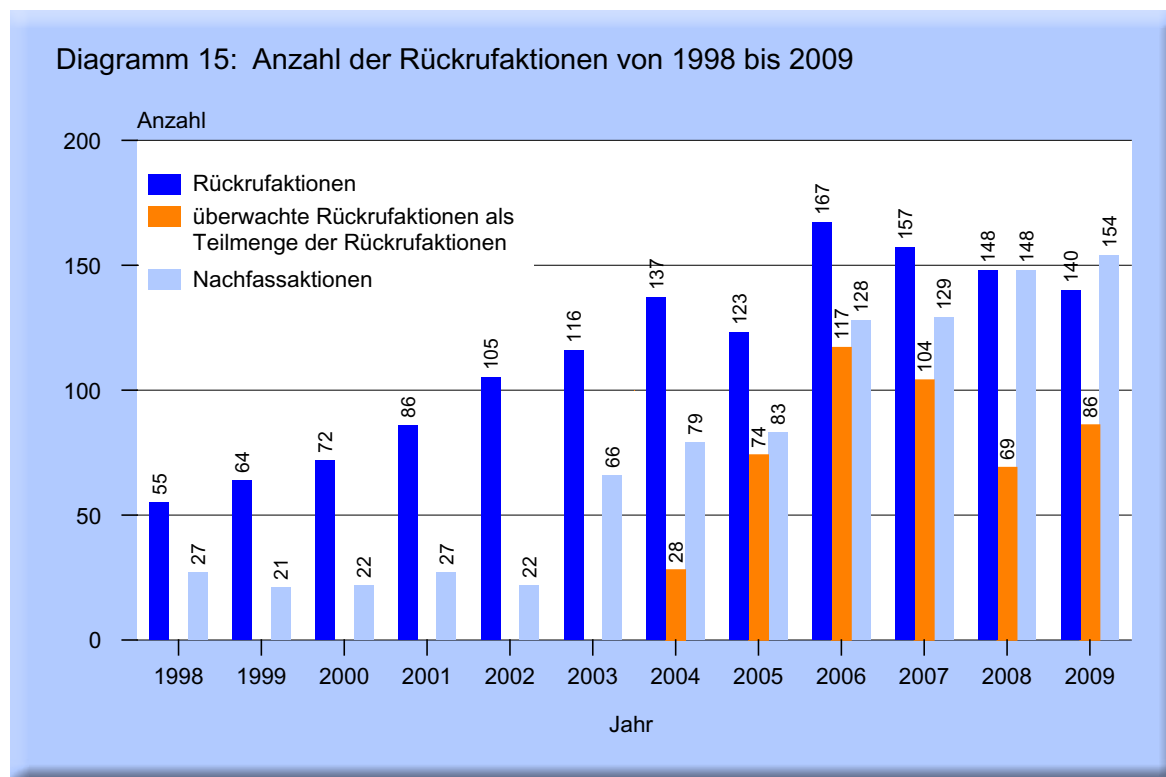


Bildquelle: Pixelio
Foto: Rainer Sturm

Bei der Bewertung eines Mangels steht für das KBA die Gefährlichkeit eines Produktes im Hinblick auf Sicherheit und Gesundheit von Menschen im Fokus. Es kommt hierbei auf das Gefährdungspotential an. „Komfortmängel“ spielen bei der Betrachtungsweise des KBA keinerlei Rolle. Wenn das KBA bei seiner Bewertung zu dem Ergebnis kommt, dass es sich um einen besonders gefährlichen Mangel handelt, ist zu entscheiden, welche erforderlichen Maßnahmen notwendig sind, um diese ernste Gefahr zu beseitigen. Hierbei ist das KBA nach dem GPSG befugt, besondere Maßnahmen anzuordnen. So könnte beispielhaft verboten werden, ein mangelhaftes Produkt in den Verkehr zu bringen. In anderen Fällen könnte auch die Rücknahme oder der Rückruf eines in den Verkehr gebrachten Produkts angeordnet werden.

Rückrufaktionen

Das KBA musste im Jahr 2009 keine Rückrufaktion anordnen. Es wurden jedoch insgesamt 140 Rückrufaktionen unter Beteiligung des KBA durchgeführt. In all diesen Fällen war der Mangel zumindest so erheblich, dass das KBA die Halterdaten aus dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) ermittelte, um alle betroffenen Halter erreichen zu können. Für die Abwicklung der Aktionen wurden den Herstellern rund 617.000 Halteranschriften (2008: rund 726.000) übermittelt. Die größte Aktion umfasste 48.732 Adressen und bei der kleinsten Aktion war lediglich 1 Fahrzeug betroffen. Die Kosten der Rückrufaktionen tragen die Hersteller.



Das KBA überwacht die Beseitigung besonders gefährlicher Mängel

Von den 140 Rückrufaktionen wurden 86 wegen der besonderen Gefährlichkeit des Mangels durch das KBA überwacht. Von diesen 86 überwachten Rückrufen waren ca. 262.000 Fahrzeuge betroffen.

Je nach Mangelart überwacht das KBA die Aktion bei den besonders gefährlichen Mängeln so lange, bis alle Mängel in Deutschland beseitigt oder alle Fahrzeughalter über den Mangel informiert sind. Um dieses Ziel zu erreichen, sind im Verlauf einer Rückrufaktion

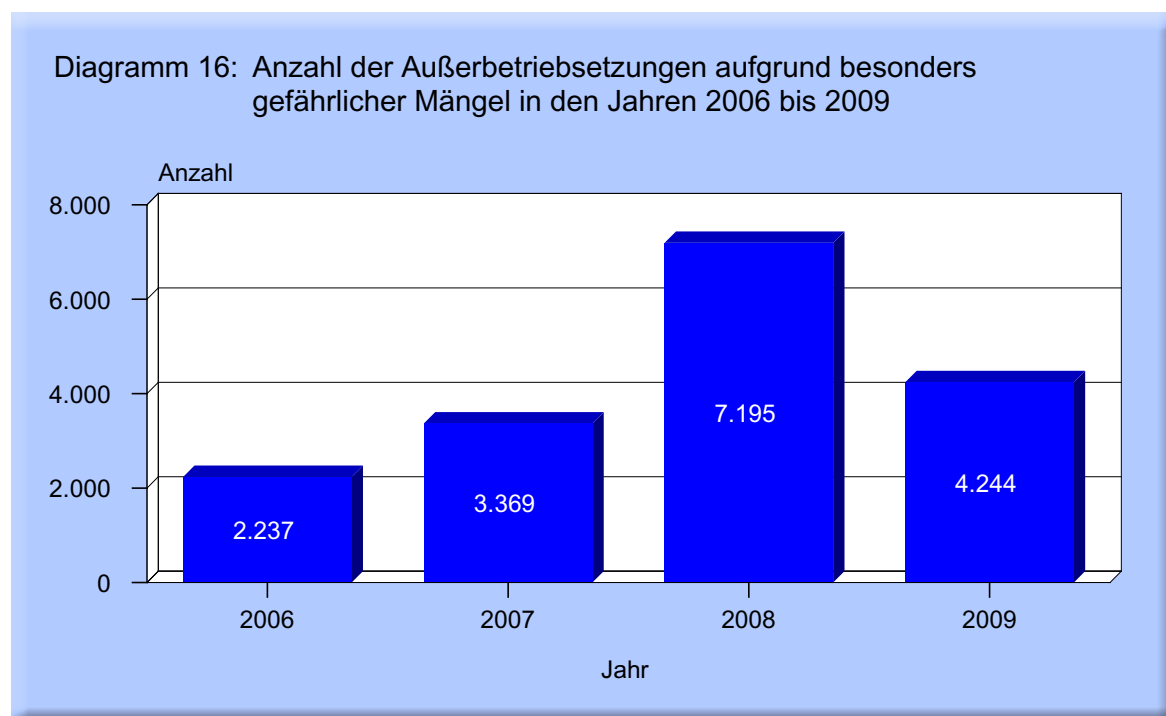


sogenannte Nachfassaktionen notwendig. Bei diesen wird die Halterin oder der Halter des Fahrzeugs erneut angeschrieben wenn das Fahrzeug noch nicht in der Werkstatt vorgeführt wurde um den Mangel zu beheben.

Bei den Fahrzeugen mit besonders gefährlichen Mängeln wurden 132 Nachfassaktionen gestartet. Die Anzahl der Nachfassaktionen insgesamt beträgt 154. Allein für die Nachfassaktionen wurden 234.330 (*Jahr 2008: 183.000*) Halteranschriften vom KBA zur Verfügung gestellt.

Betriebsuntersagung

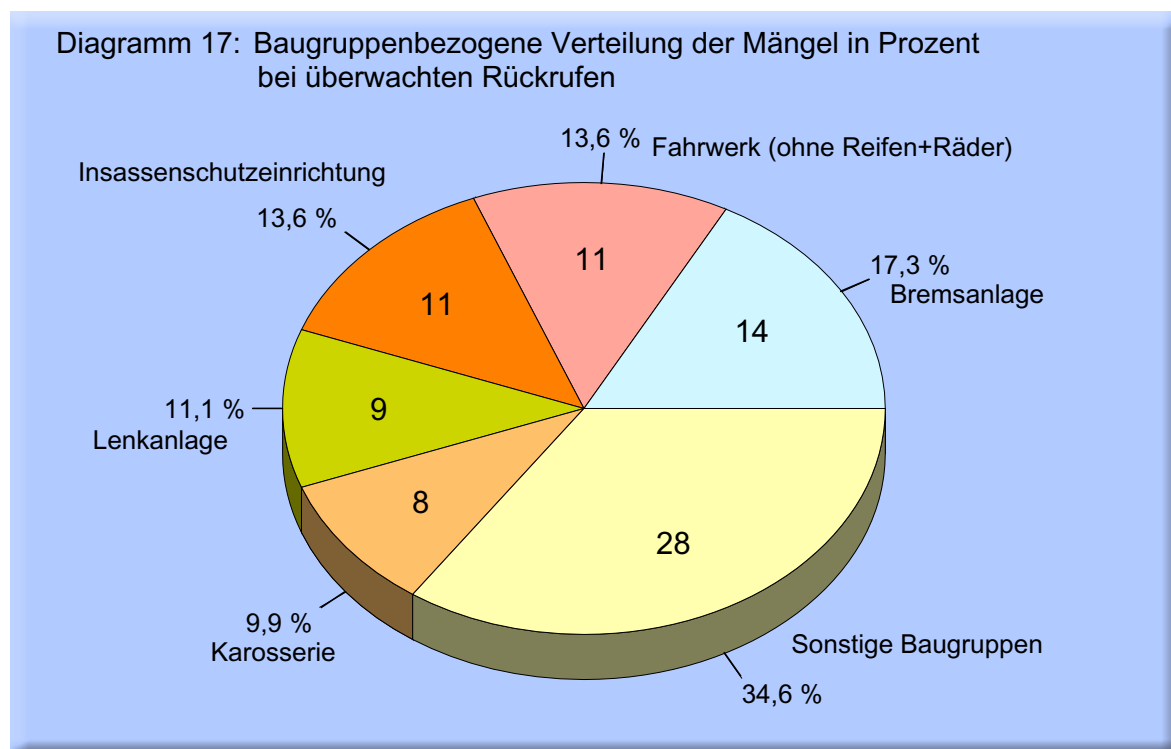
Im Falle besonders gefährlicher Mängel, ist eine 100 prozentige Beseitigung erforderlich. Es gibt jedoch immer wieder Fahrzeughalter die der Aufforderung zur Fahrzeugreparatur nicht folgen. In diesen Fällen kann das KBA eine Zwangsmaßnahme der örtlichen Zulassungsbehörde erwirken. Im Jahr 2009 wurden 4.244 Fahrzeuge mit dem Hinweis einer Betriebsuntersagung an die Zulassungsbehörden gemeldet. Diese Zahl liegt deutlich unter der des letzten Jahres, in dem 7.195 Betriebsuntersagungen angeordnet wurden. Damit scheint zunächst einmal der Trend gebrochen zu sein, wonach sich in den letzten drei Jahren eine abnehmende Bereitschaft bei den Fahrzeughaltern zeigte, den besonders gefährlichen Mangel beseitigen zu lassen.



Mechanische Mängel – häufigste Fehlerursache

Mit über 60 Prozent sind die mechanischen Mängel immer noch die häufigste Fehlerursache. Bei den überwachten Rückrufen, also dort wo besonders gefährliche Mängel auftreten, sind fünf Baugruppen von ca. 65 Prozent der Mängel betroffen. Dies sind die Baugruppen

- Bremsanlage,
- Fahrwerk,
- Insassenschutzeinrichtung wie Airbags und Sicherheitsgurte,
- Lenkanlage und
- Karosserie.



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 (RAPid EXchange Information System) werden diese Informationen zwischen den Behörden ausgetauscht und wöchentlich auf der Webseite der Europäischen Kommission http://ec.europa.eu/index_de.htm in englischer Sprache veröffentlicht. Im Jahr 2009 wurden 107 Fälle registriert, von denen das KBA 36 gemeldet hatte.



Öffentlichkeitsarbeit des KBA

Barrierefreiheit auf www.KBA.de

Die KBA-Homepage lebt! Und das tut sie offenbar nahezu barrierefrei. Seit 2002 gibt es die Barrierefreies Internet Verordnung, kurz BITV genannt, die einen wertvollen Beitrag leistet die Gleichstellung behinderter Menschen weiter zu verbessern. Insbesondere Bundesbehörden sind verpflichtet, ihr Informationsangebot für alle Menschen einfach zugänglich zu machen. Wir haben es verstanden und es entspricht unserem Selbstverständnis unsere Internetseiten so zu gestalten, dass sie dem gesetzten Ziel entsprechen.

Nachdem www.KBA.de bereits in 2008 zu den für einen BIENE-Award nominierten Seiten gehörte, fand sie sich auch in 2009 wieder unter den Aspiranten um den in der Internetszene begehrten Preis. Zusammen mit den Internetseiten des Bundesverwaltungsamtes, der Landeshauptstadt Stuttgart und der Weissen Liste konkurrierte die KBA-Internetseite in der Kategorie „Komplexe Recherche und Serviceangebote“ um die Biene. Von über 300 Internetpräsentationen, die im Wettbewerb standen, zählte die KBA-Seite zu den 24 besten. Eine BIENE ist uns in 2009 leider nicht zugeflogen, wir freuen uns dennoch über den Erfolg, zumal dieses großartige Ergebnis ohne Beteiligung einer Agentur erreicht werden konnte. Für uns ist dieses Ergebnis Ansporn auf unserem Weg zu bleiben und die Seite auch unter diesem Aspekt weiter zu entwickeln.



Bildquelle:
Biene Award

Informationsdienstleister – online und auf Messen

Das KBA bezeichnet sich selbst als den Informationsdienstleister rund um das Kraftfahrzeug und seine Nutzer. In der Öffentlichkeit wird es auch als solcher wahrgenommen. Tagtäglich stehen die Mitarbeiter der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und in den Fachbereichen für Auskünfte das KBA und seine Aufgaben betreffend zur Verfügung. Neben den Kontaktaufnahmen Interessierter via Fax, Telefon oder Mail erfährt auch das Internet eine weiter zunehmende Bedeutung. Die Anzahl der Seitenzugriffe stieg in 2009 um rund 30 Prozent auf 23,5 Millionen.

Auf drei Messen informierte das KBA in 2009 über seine Aufgaben. Auf der CeBit in Hannover, der AMI in Leipzig und der IAA in Frankfurt. Gefragt waren insbesondere Auskünfte rund um den Punkt. Nahezu 10.000 persönliche Auskünfte aus den Zentralregistern erteilte das Messepersonal des KBA auf den drei genannten Messen und dem Tag der offenen Tür der Bundesregierung im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Über das große Interesse freuen wir uns, bietet es doch die Möglichkeit, in direktem Kontakt Aufklärungsarbeit im Sinne der Verkehrssicherheit zu leisten.

Kraftfahrt-Bundesamt



CeBit 2009, Hannover
Foto: KBA



AMI 2009, Leipzig
Foto: KBA



**BMVBS, Tag der offenen Tür
der damalige Verkehrsminister
Tiefensee informiert sich am
KBA-Stand**

Foto: KBA



IAA 2009, Frankfurt
Foto: KBA

Impressum

Jahresbericht 2009

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

Redaktion:
Stephan Immen
Telefon: 0461 316-1293
E-Mail: pressestelle@kba.de

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.