

KBA



Kraftfahrt-Bundesamt

Ihr zentraler Informationsdienstleister rund um das Kraftfahrzeug und seine Nutzer

Jahresbericht 2010



Vorwort

Punkt, Punkt, Komma, Strich...,

genügen nicht, um ein positives Bild oder auch Image in der Öffentlichkeit zu erzeugen. Ein Image zu haben, setzt zunächst eine öffentliche Wahrnehmung voraus. Schon das Schaffen dieser Voraussetzung bedeutet in vielen Fällen eine nicht zu unterschätzende Anstrengung. Nicht so im Falle des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA). Denn die erwähnten Punkte, die häufig auch als Synonym für das KBA insgesamt genannt werden, sorgen für eine breite öffentliche Wahrnehmung. Sie sind insofern ein Selbstgänger. Auch wenn sie faktisch nur hinter „verschlossenen Türen“ bearbeitet werden, stehen sie in der Öffentlichkeit im Mittelpunkt des Aufgabenkanons der Bundesbehörde im Norden. Dass das KBA als Typgenehmigungsbehörde für Fahrzeuge und Fahrzeugteile eine Grundlage für sichere Fahrzeugtechnik bildet oder als Produktsicherheitsbehörde für den Straßenverkehr zur Beseitigung von ernsthaften Mängeln beiträgt, tritt da leider hin und wieder in den Hintergrund. Ebenso die Führung der weiteren Register des KBA und die Fahrzeug-, Kraftfahrer- und Güterkraftverkehrsstatistiken, die unter anderem als Grundlage verkehrspolitischer Entscheidungen dienen.

Die Punkte des Verkehrszentralregisters berühren persönlich. Sie stoßen kontroverse, teilweise emotionale Diskussionen an und zeigen damit immer wieder, dass sie nach wie vor eine hohe Bedeutung besitzen. Sie sind geeignet zu polarisieren - und tun es auch. Die Gesellschaft bewertet sie im Grunde positiv, sind sie doch ein anerkanntes und probates Mittel, alle Verkehrsteilnehmer mit sanftem Druck zu einem rücksichtsvollen Verhalten anzuhalten. Eine gewisse Relativierung dieser positiven Grundhaltung ist zugegebenermaßen zuweilen bei denjenigen zu verspüren, die ein hohes Maß an subjektiver Betroffenheit aufweisen.

Im zurückliegenden Jahr standen die „Punkte in Flensburg“ im Mittelpunkt einer Ausstellung auf dem Flensburger Museumsberg. Unter diesem Eindruck steht auch der Jahresbericht 2010. Wir stehen zu und hinter unseren prominenten Punkten und freuen uns über diesen „Türöffner“. Der vorliegende Jahresbericht öffnet die Türen in die verschiedenen Räume des KBA. Er zeigt, dass das KBA weit mehr als Punkte bietet und gibt der „Behörde in Flensburg“ ein Gesicht das überzeugender ist als eine Strichzeichnung.

Ihr
Ekhard Zinke





Inhalt

Vorwort	1
Zentrale Dienste	4
Dienstleister innerhalb des KBA	4
Zentrale Register	6
Die vier Zentralen Register des KBA im Blickpunkt	6
Datensätze im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR)	7
ZFZR-Online – Auskunftsvolumen steigt um rund 45 Prozent	8
Verkehrszentralregister (VZR)	9
Bestand: Auf und um den Punkt gebracht: rund 9 Millionen eingetragene Personen	9
Zugang: Mit 5,3 Millionen neuen Einträgen auf weitgehend konstantem Niveau	10
Auskünfte: Punkte – weniger (ab-)gefragt	11
Zentrales Fahrerlaubnisregister (ZFER)	12
Zentrales Kontrollgerätregister (ZKR) - Bestand steigt -	14
Mehr Auskünfte: Zentrales Kontrollgerätregister (ZKR) gefragt	15
Kontrollgerätkarte defekt? Servicepunkt Personalierungsstelle	15
Schlagzeilen aus den Registern	16
European Car and Driving Licence Information System (EUCARIS) - Prümer Vertrag steigert die Nutzung	16
Erfolge bei der Bekämpfung des Führerscheintourismus	19
Fahrzeugstatistik	22
Schlaglichter 2010	22
Im Jahr danach	22
20 Jahre danach - Ostalgische Relikte	23
Energieeffizienzklassen für Pkw	26
Mit Elektroantrieb in die Zukunft	27
Offroad	28
Frauen, Fahrzeuge, Farbe	29
Kraftfahrerstatistiken	30
Das „Register der Flensburger Punkte“ zwischen 1958 und 2010	30
Exkurs „Die Punkte in Flensburg“ und das Punktsystem	32
Das Kraftfahrt-Bundesamt: Punktereich	32
Verkehrsverstöße und Punktestände am 01.01.2011	35
In jeder Minute werden 20 Punkte vergeben	38
Punkte nach Wohn- und Tatort: Wurden die Delikte 2010 in den jeweiligen Bundesländern von Einheimischen oder Nachbarn begangen?	40
„Punkte in Flensburg“ für Flensburger: Auch keine „Engel“	42



Begleitetes Fahren ab 17 oder“Was bringt das Begleitete Fahren ab 17 für die Verkehrssicherheit junger Fahrerinnen und Fahrer?“44

Kraftverkehrsstatistiken des KBA 46

 Online-Fragebogen zum Abbau von Bürokratiekosten46

 Neue Gütersystematik - seit 2010 Anwendung im KBA 47

 Themenbezogene Statistiken 47

Güterkraftverkehr mit deutschen Fahrzeugen48

 Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise noch nicht vollständig überwunden48

 Mehr als die Hälfte der Fahrleistung mit der besten Emissionsklasse50

Güterkraftverkehr mit europäischen Fahrzeugen 52

 Gütertausch mit unseren Nachbarn 52

Fahrzeugtechnik55

 Die Typgenehmigungsbehörde KBA55

 Schlagzeilen aus der Typgenehmigung:56

 +++ KBA genehmigt Elektrofahrzeuge +++56

 +++ KBA genehmigt Brennstoffzellenfahrzeuge +++56

 +++ KBA startet Piloten eines elektronischen Portals zum Typgenehmigungsverfahren (E-Typ) +++56

Konformität auf den (Doppel-)Punkt gebracht.....56

 Konformität der Produkte oder CoP-P (Conformity of Production – Products)..... 57

 Umrüstung auf alternative Kraftstoffe im Focus.....58

 Konformität des Qualitätsmanagementsystem oder CoP-Q (Conformity of Production – Quality)58

 Überwiegend verlässliche Herstellerprozesse.....59

 Ein Jahr „Benennung Technischer Dienste“ durch das KBA59

 Erstbegutachtung – Überwachung – Wiederholung 60

 Gefahr erkannt – Gefahr gebannt: Schwachpunkte erfolgreich beseitigt 61

Produktsicherheit – Rückrufe 62

 Produktsicherheit als Schwerpunkt..... 62

 Rückrufaktionen62

 Schlusspunkt Betriebsuntersagung64

 Im Brennpunkt 65

 Mechanische Mängel – häufigste Fehlerursache.....65

Öffentlichkeitsarbeit im KBA 66

 Kommen Sie zum Punkt!68

 Besucher im Minutentakt auf der AMI 2010 und am „Tag der offenen Tür“ im BMVBS68

Zentrale Dienste

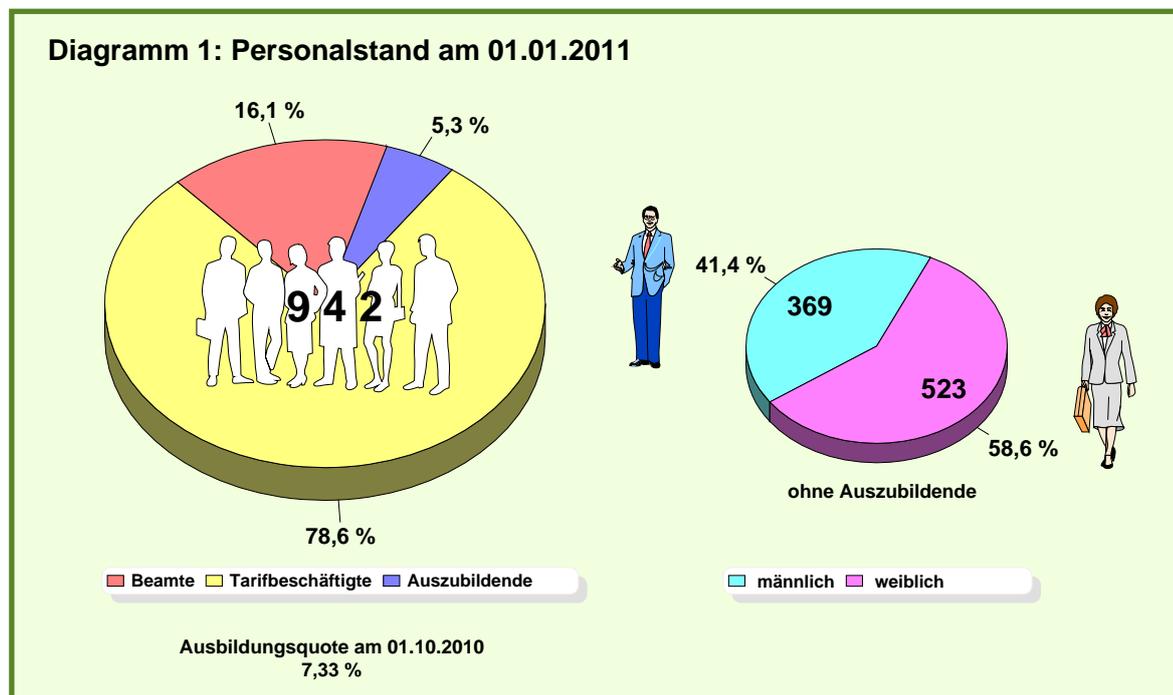


Zentrale Dienste

Dienstleister innerhalb des KBA

Verteilt auf seine vier Abteilungen beschäftigt das Kraftfahrt-Bundesamt am 01.01.2011 942 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Das sind genau 20 Beschäftigte weniger als zu Beginn des Jahres 2010. Gründe dafür sind unter anderem die Erfüllung der gesetzlich vorgegebenen Einsparungsquote von mehr als einem Prozent sowie Rationalisierungseffekte durch die fortschreitende Automatisierung.

Das Serviceteam der Personalstelle des KBA verwaltet den im Durchschnitt 48 Jahre jungen Personalkörper des KBA. Der Frauenanteil im KBA liegt bei rund 59 Prozent. Etwas über 31 Prozent der Beschäftigten arbeiten in Teilzeit wobei die Vielzahl individueller Teilzeitmodelle der Vereinbarkeit von Familie und Beruf dabei erfreulich entgegen kommt. 14 Prozent der im KBA beschäftigten sind schwerbehinderte Menschen.



In sechs verschiedenen Ausbildungsberufen bietet das KBA jungen Menschen eine interessante und qualifizierte Berufsausbildung. Und das ausgezeichnet: Vier Auszubildende unterschiedlicher Ausbildungsberufe wurden im Jahr 2010 als Prüfungsbeste von der IHK zu Flensburg geehrt. Für die zentrale Ausbildungssteuerung ist das Aus- und Fortbildungsteam, das organisatorisch zur Zentralabteilung gehört, zuständig. Rund 50 junge



Menschen verstärken und verjüngen den KBA-Personalkörper aktuell. Im zurückliegenden Jahr ist es erneut gelungen, den jungen Nachwuchskräften, die ihre Abschlussprüfung erfolgreich ablegten, befristete Arbeitsverträge anzubieten. Bei Vorliegen entsprechender Personalbedarfe und der haushaltsrechtlichen Möglichkeiten ist es das Ziel, die jungen Fachkräfte in ein unbefristetes Arbeitsverhältnis zu übernehmen. Auch damit lebt das KBA seine soziale Verantwortung für die Menschen und die Region. Mittlerweile bildet es überwiegend Auszubildende in IT-Ausbildungsberufe aus. Dafür bietet das KBA gute Voraussetzungen, denn es verfügt über eine komplexe IT-Infrastruktur und eigene Rechenzentren. Kaum ein Arbeitsplatz dieser Behörde kommt heute ohne die Informationstechnik aus. Ihr störungsfreier Betrieb ist eine der Grundvoraussetzungen zur Verarbeitung der sehr großen Datenmengen im KBA. Die interne und externe Vernetzung im Einklang mit Datenschutz und Datensicherheit stellte die Verantwortlichen vor Herausforderungen, die auch in 2010 von den IT-Serviceteams der Abteilung 1 erfolgreich gemeistert wurden.

Bei alledem liegt auf der Hand, dass der Betrieb einer solchen Verwaltung Kosten verursacht. Dennoch fällt das KBA dem Steuerzahler nicht zur Last. Der Haushalt des KBA, der in 2010 66,3 Millionen Euro Ausgaben, demgegenüber jedoch 90,1 Millionen Einnahmen auswies, verdeutlicht, dass das KBA auch in dieser Hinsicht verantwortungsvoll und zukunftsorientiert agiert. Der Jahresbericht gibt einen Überblick, wozu die zur Verfügung gestellten Ressourcen Verwendung fanden.

Diagramm 2: Haushalt im Jahr 2010

Haushalt 2010 (Ist) - Einnahmen in Mio. EUR

Gebühren	77,8
- Fahrzeugbriefe	29,8
- Umschreibungen	20,7
- Meldungen von Versicherungskennzeichen	1,0
- Aufbietungen	0,7
- ABE/ABG sowie Akkreditierung von Prüflaboratorien u. a.	6,8
- Auskünfte (ZFZR/VZR)	10,2
- Fahrerlaubnis auf Probe	2,0
- Zentrales Fahrerlaubnisregister	1,9
- EG-Kontrollgerät und -Karten	4,7
Aufträge Dritter	7,3
Sonstige	5,0
Gesamt	90,1

Haushalt 2010 (Ist) - Ausgaben in Mio. EUR

Personalkosten	38,7
Sachkosten	25,2
davon	
- Datenverarbeitung	5,9
Zuweisungen und Zuschüsse	0,1
Investitionen	2,3
davon	
- Datenverarbeitung	2,1
Gesamt	66,3

Zentrale Register



Zentrale Register

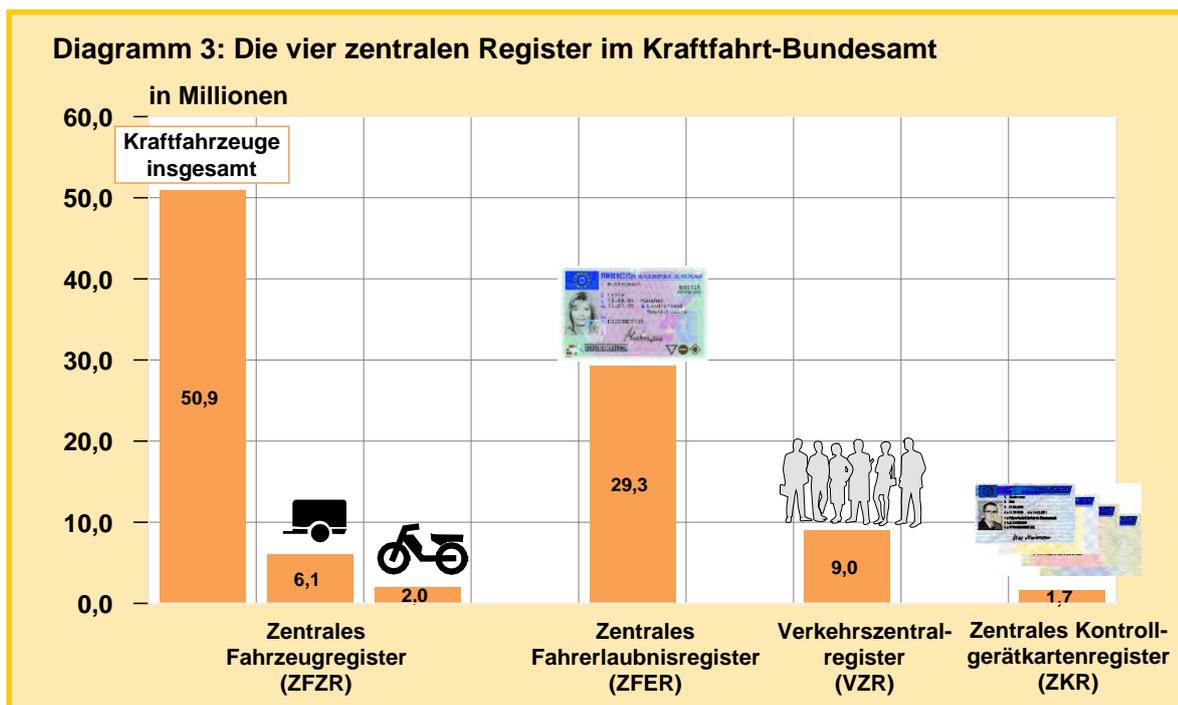
Die vier Zentralen Register des KBA im Blickpunkt

Nach wie vor ist das **Zentrale Fahrzeugregister (ZFZR)** von den vier Zentralregistern des Kraftfahrt-Bundesamtes dasjenige mit den meisten Datensätzen. Am 01.01.2011 sind hier die Daten von 50,9 Millionen Kraftfahrzeugen und 6,1 Millionen Anhängern samt Halterdaten gespeichert. Diese 57 Millionen Fahrzeuge waren zum Zeitpunkt der Zählung alle zum Verkehr zugelassen. Darüber hinaus sind im ZFZR die Daten zu rund 2 Millionen Fahrzeugen mit Versicherungskennzeichen registriert.

Im **Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER)** sind zum Stichtag die Fahrerlaubnis- und Personendaten von 29,3 Millionen Inhabern eines in Deutschland ausgestellten europäischen Kartenführerscheins registriert.

Wenn auch nicht das an registrierten Personen umfangreichste Register, so ist es doch das bekannteste: das **Verkehrszentralregister (VZR)**. Am 01.01.2011 waren hier rund 9,0 Millionen Personen mit ihren Verkehrsvergehen und den verhängten Sanktionsmaßnahmen registriert.

Das **Zentrale Kontrollgerätregister (ZKR)** bildet mit 1,7 Millionen registrierten Karten und Inhaberdaten das zahlenmäßig kleinste Register.





Datensätze im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR)

Seit dem 01. Januar 2008 finden bei der Bestandszählung ausschließlich die zum Erhebungszeitpunkt aktuell zum Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeuge Berücksichtigung.

Die Anzahl der „außer Betrieb gesetzten“ Fahrzeuge ergänzt das Datenvolumen so, dass im ZFZR insgesamt über 101 Millionen Datensätze „aktiv“ sind. Dies allerdings nicht unbegrenzt. Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) sieht eine endgültige Löschung eines Fahrzeugs nach siebenjähriger Außerbetriebsetzung (§ 44 Abs. 1 FZV) vor.

Der Gesamtbestand der im ZFZR gespeicherten Fahrzeuge (zugelassene, außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge und Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen) ist im vergangenen Jahr nahezu konstant geblieben (minus 0,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr).

Tabelle 1: Der Datenbestand im ZFZR

	2009 ¹⁾	2010 ¹⁾	Veränderung in Prozent
Insgesamt	102.002.810	101.554.673	-0,4
davon			
• zugelassene Fahrzeuge	56.095.156	56.959.404	+1,5
- PKW	41.737.627	42.301.563	+1,4
- Nutzfahrzeuge	4.684.231	4.772.674	+1,8
- Motorräder	3.762.561	3.827.894	+1,7
- Anhänger	5.910.737	6.057.273	+2,5
• nicht mehr zugelassene Fahrzeuge ²⁾	30.844.796	29.073.332	-5,7
• Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen ³⁾	15.062.858	15.521.937	+3,0
davon im Verkehrsjahr 2009 bzw. 2010	2.104.204	2.042.996	-2,9

¹⁾ jeweils zum 01.01. des Folgejahres

²⁾ inkl. Außerbetriebsetzungen (max. 7 Jahre)

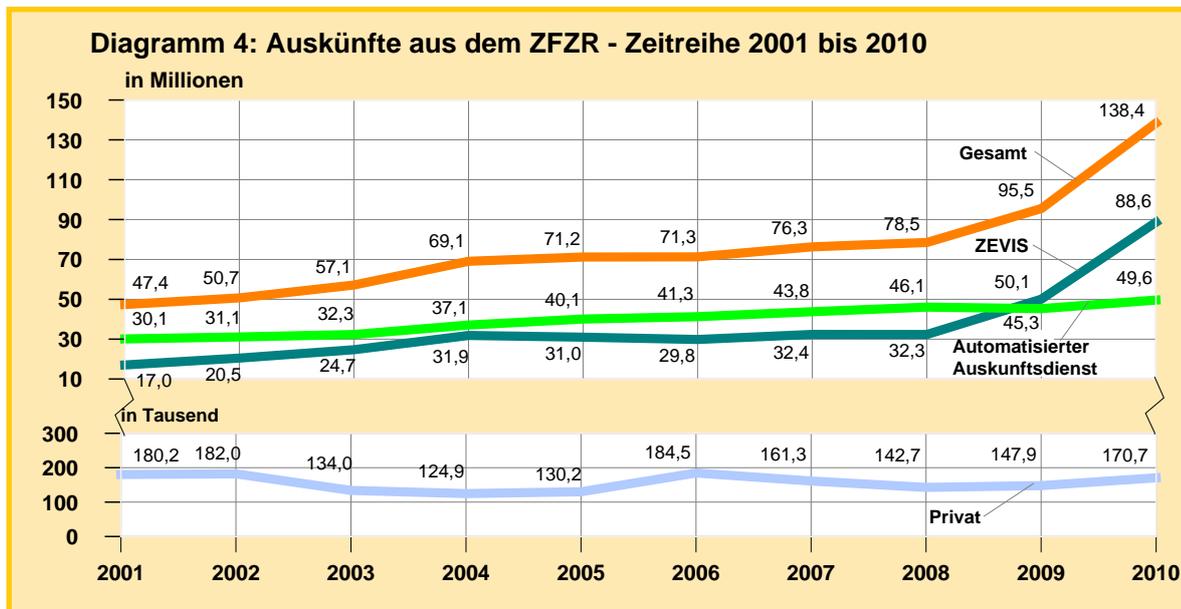
³⁾ Bestand von jeweils 7 Verkehrsjahren

Zentrale Register



ZFZR-Online – Auskunftsvolumen steigt um rund 45 Prozent

Das die Informationsbereitstellung aus dem Zentralen Fahrzeugregister einen aufgabenbezogenen Schwerpunkt bildet, zeigt die steigende Anzahl der Auskünfte. Das Auskunftsvolumen aufgrund gesetzlicher Regelungen an Polizeien, Behörden, Gerichte und Privatpersonen ist beachtlich: 138,4 Millionen Auskünfte aus dem ZFZR im Jahr 2010 - rund 43 Millionen mehr als im Vorjahr (siehe Tabelle 2). Die Nachfrage ist überwiegend steigend. Wechselnde Tendenzen sind insbesondere im Bereich der privaten Auskunftserteilung zu erkennen (siehe Diagramm 4).



Die aktuelle Steigerungsrate ergibt sich vorrangig aus der intensiven Online-Nutzung des ZFZR durch die Zulassungsbehörden (ZEVIS-Abfrage als fester Bestandteil des Zulassungsvorgangs) ab September 2009.

Tabelle 2: Auskünfte aus dem ZFZR im Jahr 2010

Auskünfte	2009	2010	Veränderung in Prozent
Auskünfte insgesamt	95.523.468	138.404.747	+44,9
darunter			
Auskunftsdienst Polizei/Behörden (automatisiertes Verfahren)	45.298.207	49.590.458	+9,5
ZEVIS (Onlineverfahren)	50.077.392	88.643.614	+77,0
Privatpersonen (Antragsverfahren)	147.869	170.675	+15,4



Verkehrszentralregister (VZR)

Bestand: Auf und um den Punkt gebracht: rund 9 Millionen eingetragene Personen

Mit 8.995.000 Personen erhöhte sich die Anzahl der im VZR eingetragenen Personen im Laufe des Jahres 2010 um rund 31.000 auffällige Verkehrsteilnehmer. Rund ein Drittel aller am 01.01.2010 noch zum Bestand zählenden Inhaber eines Punktekontos konnten nach Ablauf der mindestens zweijährigen Bewährungszeit ohne erneute Auffälligkeit im Laufe des Jahres 2010 aus dem Register gelöscht werden. 3,224 Millionen Personen wurden im zurückliegenden Jahr mit einer Eintragung neu aufgenommen. Die Bilanz aus Zu- und Abgängen im Verkehrszentralregister weist damit zum 1. Januar 2011 ein leichtes Plus von 0,3 Prozent zum Vorjahr aus (siehe Tabelle 3).

Am Stichtag befinden sich weitere 2,7 Mio. Personen in der sogenannten Überliegefrist, deren Eintragungen im VZR nach Ablauf der Tilgungsfristen noch ein Jahr „aufbewahrt“ werden. Punkte, die sich in der Überliegefrist befinden, können wieder „reaktiviert“ werden, wenn bekannt wird, dass vor dem Ablauf der Tilgungsfrist eine erneute Zuwiderhandlung begangen wurde.

Tabelle 3: Personenbestand im Verkehrszentralregister am 01.01.2011

	Personen	
	Anzahl (in 1.000)	Veränderung in Prozent
Bestand am 01.01.2010	8.964	+1,1
+ Zugang	3.224	+1,7
- Löschung	3.193	+4,0
Bestand am 01.01.2011	8.995	+0,3
Personen in der Überliegefrist am 01.01.2011	2.657	-0,6

Zentrale Register



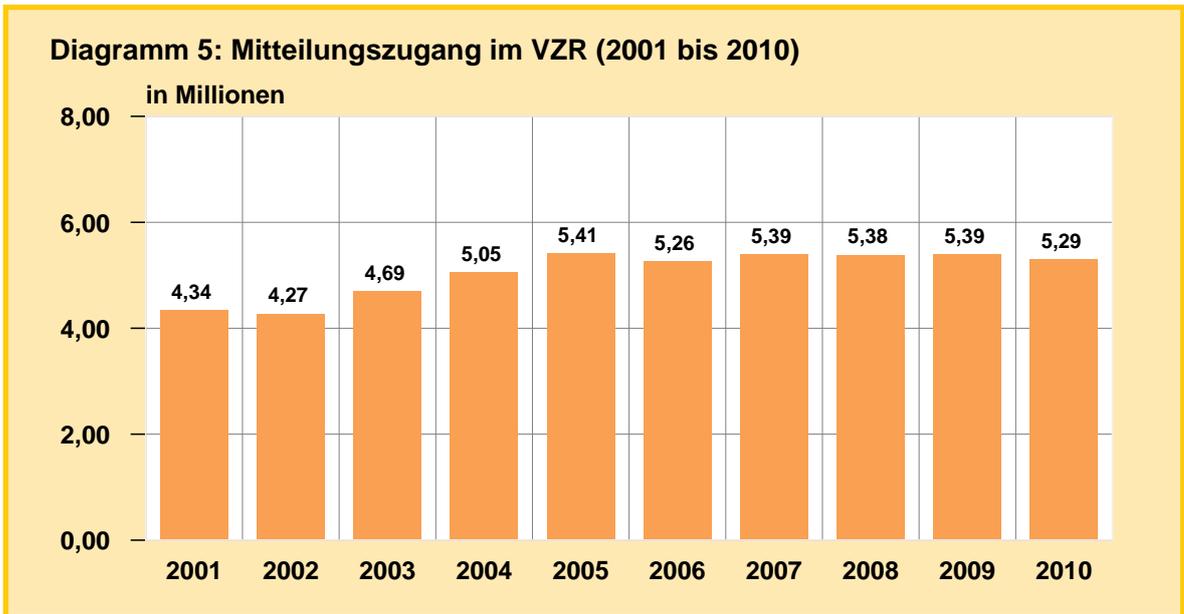
Zugang: Mit 5,3 Millionen neuen Einträgen auf weitgehend konstantem Niveau

Im Jahr 2010 wurden dem Verkehrszentralregister rund 5,3 Millionen (*Vorjahr: 5,4 Mio.*) registerpflichtige Entscheidungen über geahndete Verkehrsverstöße oder fahrerlaubnisbezogene Maßnahmen von Gerichten, Bußgeld- und Fahrerlaubnisbehörden gemeldet (siehe Tabelle 4).

Tabelle 4: Mitteilungen an das VZR im Jahr 2010

		2009 (in 1.000)	2010 (in 1.000)	Veränderung in Prozent
Mitteilungen insgesamt		5.393	5.287	-2,0
darunter von				
Gerichten:	Verurteilungen	264	248	-5,7
	Bußgeldentscheidungen	53	63	+18,9
	vorläufige Entscheidungen und Aufhebungen	87	83	-4,6
	Zusammen	404	394	-2,2
Bußgeldbehörden:	Bußgeldentscheidungen	4.311	4.222	-2,1
Fahrerlaubnis- behörden:	Fahrerlaubnisentscheidungen und -maßnahmen	678	671	-1,0

Wie das Diagramm 5 zeigt, hat sich das Volumen der Mitteilungen an das VZR in den letzten zehn Jahren mit leichten Schwankungen seit 2005 auf ein nahezu konstantes Maß eingependelt. Berücksichtigt sind alle registerpflichtigen Entscheidungen über geahndete Verkehrsverstöße oder fahrerlaubnisbezogene Maßnahmen von Gerichten, Bußgeld- und Fahrerlaubnisbehörden. Mit 81 Prozent bilden Bußgeldentscheidungen den Schwerpunkt. Ihnen folgen Fahrerlaubnisentscheidungen der Gerichte und Fahrerlaubnisbehörden mit 14 Prozent und gerichtliche Entscheidungen zu Straftaten mit rund 5 Prozent.



Auskünfte: Punkte – weniger (ab-)gefragt

Die Registrierung von Verkehrssündern und Punkten bildet in der öffentlichen Wahrnehmung häufig den Kernpunkt unserer Aufgaben. Diese Datensammlung ist jedoch kein Selbstzweck. Sie bildet vielmehr die Grundlage der Auskunftserteilung. Spezialgesetzliche Regelungen geben vor, in welchen Fällen Auskünfte über die in dem VZR gespeicherten Vorgänge erteilt werden. Insbesondere im Rahmen von Gerichts- und Bußgeldverfahren spielen die Daten des Flensburger Punkteregisters eine tragende Rolle. Die Anzahl der zu erteilten Auskünfte ist im Jahr 2010 insgesamt leicht gesunken (siehe Tabelle 5).

Tabelle 5: Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister 2010

Auskünfte	2009 (in 1.000)	2010 (in 1.000)	Veränderung in Prozent
Auskünfte insgesamt	13.344	12.678	-5,0
darunter			
für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten oder die Erteilung einer Fahrerlaubnis	12.377	11.797	-4,7
von Amts wegen für die Ergreifung von Maßnahmen nach § 4 Abs. 6 StVG (Punktsystem)	351	327	-6,8
von Amts wegen nach § 2a und § 2c StVG (Fahrerlaubnis auf Probe)	138	125	-9,4
an Privatpersonen	478	429	-10,3

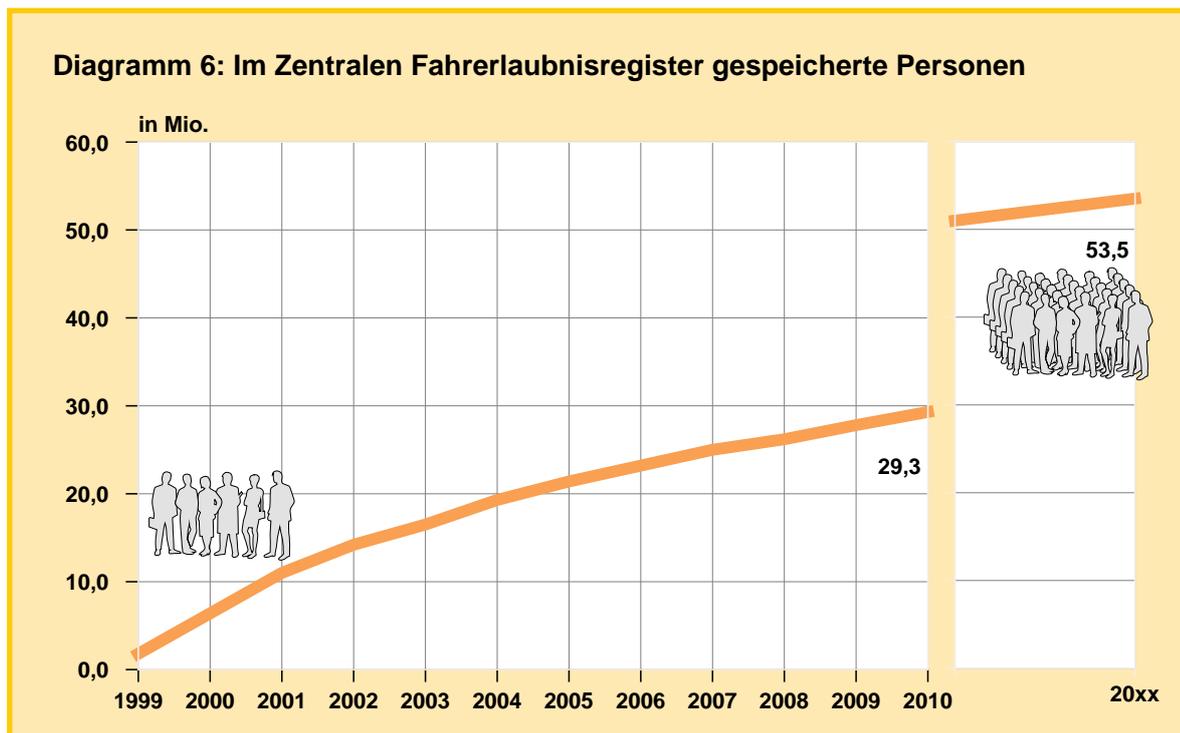
Zentrale Register

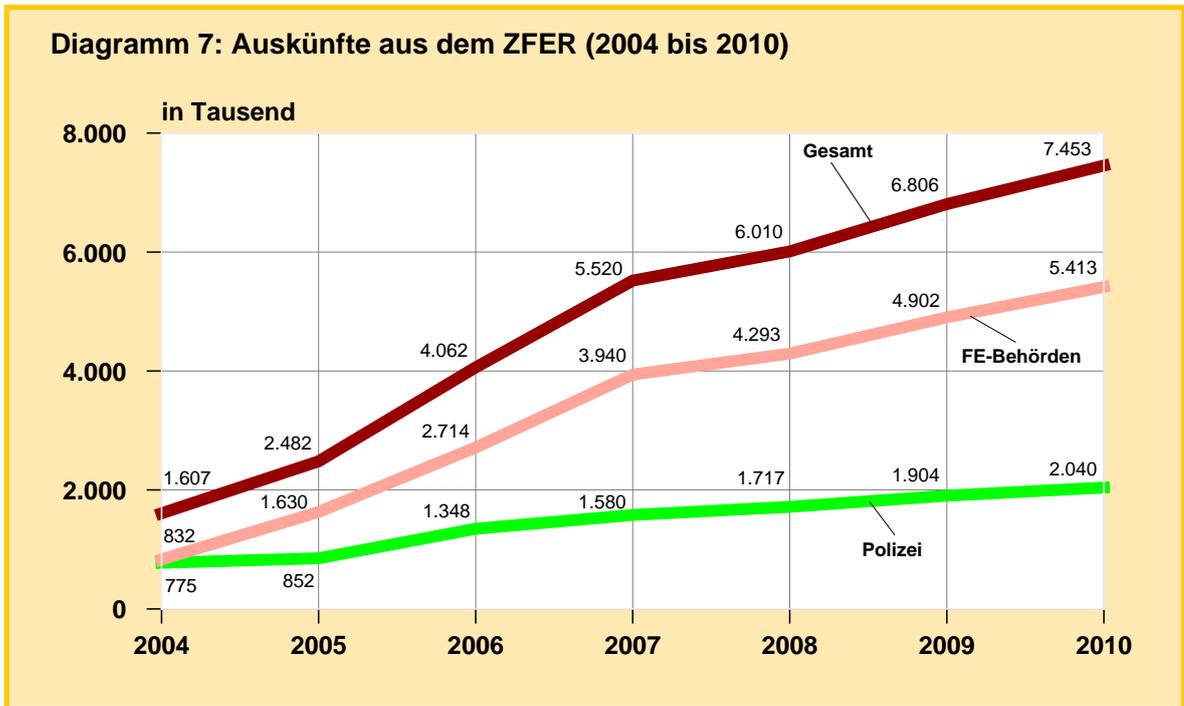


Zentrales Fahrerlaubnisregister (ZFER)

Bis zum Jahre 2033 behalten laut der 3. EU-Führerscheinrichtlinie alle derzeit noch existierenden Führerscheinformate ihre Gültigkeit. Im ZFER des KBA werden jedoch ausschließlich EU-Kartenführerscheine seit dem 1. Januar 1999 gespeichert. Vor diesem Hintergrund wächst der Datenbestand im ZFER langsam aber kontinuierlich. Mittlerweile sind 29,3 Millionen Führerscheininhaber mit 30,0 Millionen Fahrerlaubnissen (einschließlich Dienstfahrerlaubnissen) im ZFER gespeichert. Einen positiven Beitrag zur Entwicklung des ZFER dürften auch die Inhaber einer Fahrerkarte im Zusammenhang mit dem digitalen EG-Kontrollgerät geleistet haben. Für den Erwerb einer solchen Karte ist der EU-Kartenführerschein Voraussetzung.

Personenbestand im ZFER





Die Anfragen an das ZFER wachsen jährlich (siehe Diagramm 7). Im Jahr 2010 ist die Anzahl der aus dem ZFER an Fahrerlaubnis- sowie Polizeibehörden erteilten Auskünfte erstmals auf über 7 Millionen (plus 9,5 Prozent gegenüber Vorjahr) gestiegen (siehe Tabelle 6).

Tabelle 6: Auskünfte aus dem ZFER

	2009 (in 1.000)	2010 (in 1.000)	Veränderung in Prozent
Auskünfte insgesamt	6.806	7.453	+9,5
darunter an			
Fahrerlaubnisbehörden	4.902	5.413	+10,4
Polizei	1.904	2.040	+7,1

Zentrale Register



Zentrales Kontrollgerätkartenregister (ZKR) - Bestand steigt -

Zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals wurde das digitale EG-Kontrollgerät ab 1. Mai 2006 verpflichtend in Europa eingeführt. Seitdem müssen alle neu zugelassenen LKW mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 Tonnen, die zur Güterbeförderung vorgesehen sind, sowie Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Fahrgastsitzen entsprechend ausgestattet sein. Seit diesem Stichtag wurden allein in Deutschland rund 230.000 entsprechende LKW und über 25.000 solcher Busse zugelassen. Die für die Bedienung und Nutzung der Geräte erforderlichen Kontrollgerätkarten werden vom KBA personalisiert und im ZKR gespeichert. National erfolgt die Auskunftserteilung an berechnete Stellen über das Zentrale Verkehrsinformationssystem (ZEVIS), international erfolgt die Datenbereitstellung über das europäische Auskunftssystem TACHOnet. In Deutschland stellt das Kraftfahrt-Bundesamt für beide Kommunikationswege den zentralen Knotenpunkt dieses Informationsnetzes dar. Es speichert die Daten aller in diesem Kontext erteilten Karten der Fahrer, Unternehmen, Werkstätten und Kontrolleure, erteilt sachbezogene Auskünfte und bildet damit eine der Grundlagen zur Vermeidung gefährlicher Fahrzeit-, aber auch Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Rund 1,7 Millionen Karten umfasst das ZKR am 1. Januar 2011. Mit 88 Prozent stellen die Fahrerkarten den Schwerpunkt dar.

Tabelle 7: Bestand an Kontrollgerätkarten im ZKR am 1. Januar 2011 im Vergleich zum Vorjahr ¹⁾

Bestand	1. Januar 2010	1. Januar 2011	Veränderung in Prozent
Bestand insgesamt	1.473.939	1.664.632	+12,9
davon			
Fahrerkarten	1.298.308	1.471.153	+13,3
Werkstattkarten	10.200	10.565	+ 3,6
Kontrollkarten	11.199	10.876	-2,9
Unternehmenskarten	154.232	172.038	+11,5

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



Mehr Auskünfte: Zentrales Kontrollgerätkartenregister (ZKR) gefragt

Mit über 1,8 Millionen Auskünften (*Vorjahr 1,6 Mio.*) ist die Anzahl der Auskünfte im Jahr 2010 erneut gestiegen. Im Mittelpunkt standen hier die nationalen Auskünfte via ZEVIS, die von den Ausgabestellen für Kontrollgerätkarten sowie dem BAG und Polizeien im Zuge von Kontrollen in Deutschland eingeholt werden. Die international über TACHOnet erteilten Auskünfte folgen einem abnehmenden Trend.

Tabelle 8: Auskünfte aus dem ZKR im Jahr 2010

	2009	2010	Veränderung in Prozent
Auskünfte insgesamt	1.645.000	1.842.000	+2,0
davon			
national (ZEVIS)	1.214.000	1.517.000	+25,0
international (TACHOnet)	431.000	325.000	-24,6

Kontrollgerätkarte defekt? Servicepunkt Personalierungsstelle

Rund 1,8 Millionen Kartenrohlinge hat die Personalisierungsstelle im KBA seit 2005 mittels eines kryptografischen Schlüssels personalisiert. Etwa 1,7 Millionen sind in Deutschland aktuell im Umlauf. Durch die begrenzte Gültigkeit einiger Karten ist die Differenz einerseits systemimmanent, andererseits mussten Kontrollkarten wegen eines Defekts ausgetauscht werden, denn: jede einzelne ist unterschiedlichen Belastungen ausgesetzt. Insbesondere die Fahrerkarten, die naturgemäß bei jeder Fahrt zum Einsatz kommen und in der Zwischenzeit auch Strapazen durch Transporte abweichend von ihrer Bestimmung (beispielsweise im Portemonnaie) ausgesetzt sind.

Nachdem in den ersten Jahren die Einrichtung der Produktionsstätte und die Produktion der Kontrollgerätkarten im Mittelpunkt stand, ist zwischenzeitlich eine weitere Aufgabe hinzugekommen: die Funktionsprüfung defekter Karten. Über die Ausgabestellen erhält das KBA die vermeintlich defekten Karten zur Prüfung. Ein spezielles Prüfgerät ermöglicht die Analyse der Fehlerquelle in verschiedenen digitalen Tachografen. Um die Karte zu prüfen, simuliert das Gerät bei eingeschobener Karte realitätsnahe Fahrten. Werden die Fahrdaten auf der Karte gespeichert, ist die Karte technisch in Ordnung. Um vollends sicher zu gehen, werden die Karten im Anschluss ausgelesen. Damit für den Kunden bei diesem Prozess keine Zeitverzögerung entsteht, werden die Testergebnisse noch am Eingangstag der Karten an die Ausgabestellen per Mail versandt.

Karten, die durch unsachgemäßen Gebrauch beschädigt wurden, fallen aus der Gewährleistung. Für alle anderen Karten gilt eine Frist von zwei Jahren.

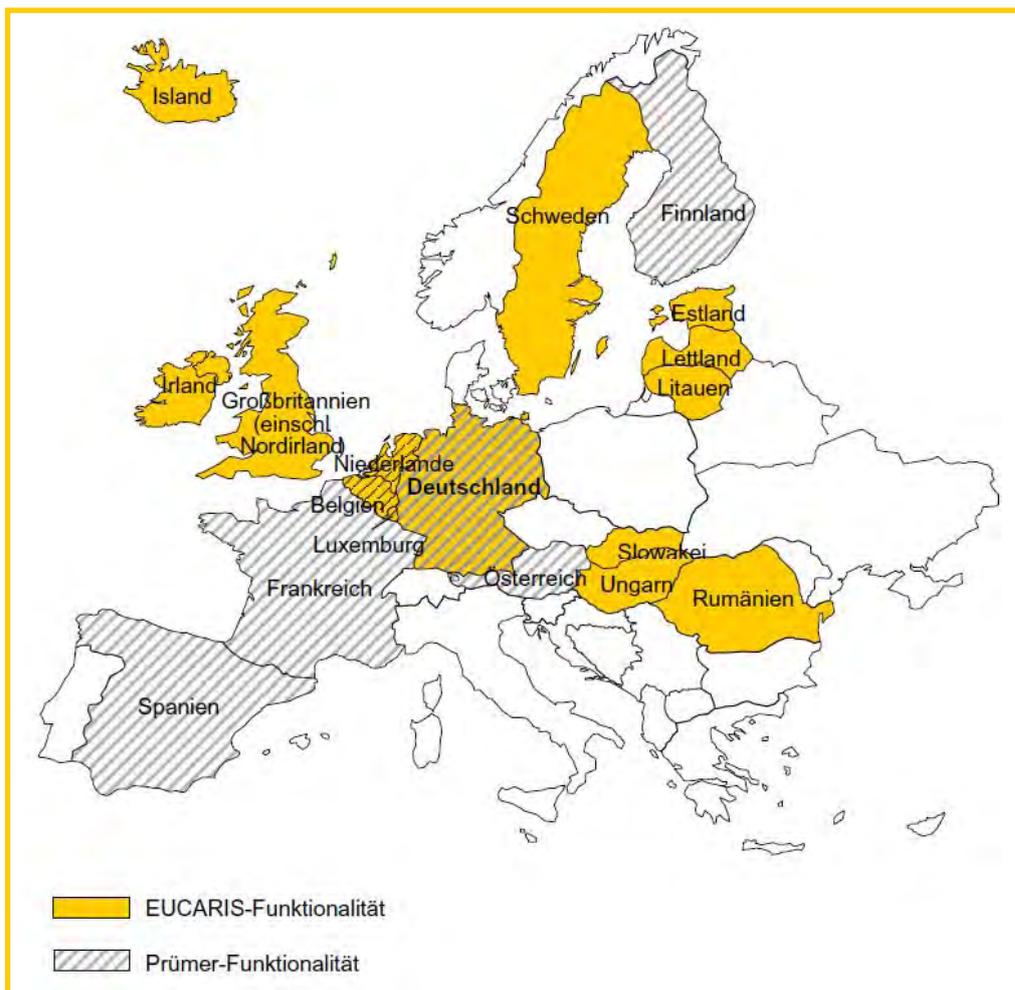
Zentrale Register



Schlagzeilen aus den Registern

European Car and Driving Licence Information System (EUCARIS) - Prümer Vertrag steigert die Nutzung

Am 27. Mai 2005 schlossen sieben EU-Mitgliedstaaten im rheinland-pfälzischen Prüm ein zwischenstaatliches Abkommen: Den Prümer Vertrag. Er dient der verbesserten Zusammenarbeit und dem Informationsaustausch der Vertragsstaaten im polizeilichen Bereich. Sein Ziel ist insbesondere die Bekämpfung des Terrorismus und der grenzüberschreitenden Kriminalität. Um dieses Ziel zu erreichen sieht der Vertrag direkte Zugriffe auf ausgewählte Datenbanken durch berechtigte Polizei- und Strafverfolgungsbehörden vor. Unter anderem legitimiert der Prümer Vertrag den Zugriff auf elektronische Register mit Kraftfahrzeug- und Kraftfahrzeughalterdaten.





In Deutschland werden diese Daten in den Zentralen Registern des Kraftfahrt-Bundesamtes gespeichert. Der Zugriff erfolgt technisch über das bereits in vielen Ländern eingesetzte EUCARIS-System.

Die Entwicklung der Halter- und Fahrzeuganfragen und Auskünfte zeigt, dass die Regelung des Prümer Vertrages schon unmittelbar nach ihrer technischen Umsetzung von den berechtigten Nutzern angenommen wird und sich das EUCARIS-System zu einer echten Erfolgsgeschichte entwickelt! Durch den Anschluss der deutschen Polizeibehörden im November 2009 hat sich die Anzahl der Anfragen nach dem Prümer Vertrag ins Ausland im Jahr 2010 deutlich erhöht. Auch die Anzahl der über das EUCARIS-System ins Ausland erteilten Auskünfte ist im Jahr 2010 weiter gestiegen (siehe Tabelle 9). Diese Entwicklung verdeutlicht eindrucksvoll den Bedarf an einem effizienten grenzüberschreitenden Da-

Tabelle 9: Auskünfte an ausländische Behörden mittels des EUCARIS-Systems im Jahr 2010

	2009	2010	Veränderung in Prozent
EUCARIS-Auskünfte	852.693	1.016.234	+19,2
davon aus dem			
Zentralen Fahrzeugregister	806.467	998.513	+23,8
Verkehrszentralregister	46.226 ¹⁾	17.721 ²⁾	-61,7
„PRÜM“-Auskünfte (Polizei und Strafverfolgungsbehörden)			
aus dem Zentralen Fahrzeugregister	26.055	74.912	+188

¹⁾ Aufgrund einer Systemumstellung bereinigt

²⁾ Reduzierung aufgrund teilweise veränderten Abrufverhaltens ausländischer Behörden

Zentrale Register



tenaustausch. Sie belegt, dass hierfür mit EUCARIS ein bewährtes und stabiles System zur Verfügung steht. Derzeit sind bereits 18 Staaten an EUCARIS angebunden. Im Laufe des Jahres 2011 werden aufgrund des EU-Ratsbeschlusses zur Überführung des Prümer Vertrags in den EU-Rechtsrahmen voraussichtlich die restlichen EU-Staaten hinzukommen.

Ende 2010 hat das KBA die technischen Voraussetzungen dafür geschaffen, dass deutsche Zulassungs- und Fahrerlaubnisbehörden zukünftig direkt EUCARIS-Anfragen durchführen können. Dies wird zu einer weiteren Steigerung der EUCARIS-Anfragen ins Ausland führen (siehe Tabelle 10). Bis zum Beginn des Jahres 2013 wird das KBA in einer weiteren Ausbaustufe auch Führerscheindaten über das EUCARIS-System den europäischen Partnern im Wege des Online-Abrufs zur Verfügung stellen. Damit ist eine positive Bedarfsentwicklung in Bezug auf fahrerlaubnisrechtliche Auskünfte aus den Zentralregistern des KBA zu erwarten.

Tabelle 10: Anfragen an ausländische Register mittels des EUCARIS-Systems im Jahr 2010

	2009	2010	Veränderung in Prozent
EUCARIS-Anfragen	196.970	244.924	+ 24,3
davon zu			
- Fahrzeugdaten	195.208	241.971	+ 24,0
- Fahrerlaubnisdaten	1.762	2.953	+ 67,6
„PRÜM-Anfragen (Polizei und Strafverfolgungsbehörden)	¹⁾		
Halter- und Fahrzeugdaten	1.425	110.449	+ 7.651

¹⁾Wirkbetriebaufnahme November 2009



Erfolge bei der Bekämpfung des Führerscheintourismus

Auch das Führerscheinrecht wird zunehmend von europäischer Seite geprägt. Zwei wesentliche Zielsetzungen der diesbezüglichen EU-Richtlinien sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Erleichterung der Freizügigkeit der Personen. Beide Absichten sind wünschenswert. Leider vertragen sie sich in der Praxis nicht immer.

Daraus hat sich in den letzten Jahren ein Phänomen mit zum Teil kriminellen Zügen entwickelt, das als „Führerscheintourismus“ bekannt wurde. Betroffene, denen in Deutschland der Führerschein insbesondere wegen Alkohol- oder Drogenverstößen abgenommen worden ist, lassen sich ein neues Dokument im EU-Ausland ausstellen, das dann grundsätzlich wieder in der gesamten Union gilt.

Diese Vorgehensweise ist für Personen interessant, die die hohen deutschen Anforderungen z. B. einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) nicht erfolgreich absolvieren und bereit sind, einige tausend Euro an zuweilen dubiose Vermittler zu bezahlen. Hier gibt es eine Vielzahl von „Pauschalangeboten“ mit organisierter Reise, Scheinwohnsitz im Ausland und Führerscheingarantie. Eine der Voraussetzungen für den Erwerb einer Fahrerlaubnis ist nämlich, dass man im Antragsland seinen regelmäßigen Wohnsitz hat. Damit soll verhindert werden, dass man sich in mehreren EU-Staaten einen Führerschein ausstellen lässt. Das würde dem Grundsatz widersprechen, dass jeder EU-Bürger nur im Besitz eines gültigen Führerscheins und einer gültigen Fahrerlaubnis sein darf.

Das KBA ist zentraler Ansprechpartner Deutschlands bezüglich der Weiterleitung der Informationen und der Beratung der beteiligten Ermittlungsbehörden im In- und Ausland. Hiermit befasst sich der Arbeitsbereich „Internationale Angelegenheiten“ des Zentralen Fahrerlaubnisregisters.

Seit dem Jahr 2004 sind ca. 15.000 Vorgänge an ausländische Stellen übermittelt worden. Dies ist jedoch nur die Spitze des Eisbergs, da Missbrauchsfälle eher zufällig im Rah-



Quelle: www.pixelio.de
Foto: Casiocan



Sachgebiet 242: Internationale Angelegenheiten und Führerscheinumtausch ZFER und ZKR
Foto: KBA

Zentrale Register



men von Verkehrskontrollen aufgedeckt werden. Die beliebtesten „Touristenländer“ waren bisher Tschechien und Polen mit ca. 80 Prozent aller Fälle.

Eine europäische Arbeitsgruppe, an der auch der zuständige Fachbereich des KBA teilnimmt, befasst sich ebenfalls mit dieser Thematik.

Der Europäische Gerichtshof hat bei seinen Entscheidungen bisher das Augenmerk mehr auf die Freizügigkeit der Bürger als auf die Verkehrssicherheit gelegt. Dies könnte sich zukünftig allerdings ändern. Deutschland hat Anfang 2009 Bestimmungen zur Anerkennung ausländischer Führerscheine aus der neu gefassten EU-Richtlinie in nationales Recht umgesetzt. Dokumente, die nach diesem Zeitpunkt im Ausland ausgegeben wurden, obwohl ein Fahrerlaubnisentzug in Deutschland besteht, werden nicht mehr anerkannt. Der Entzug kann so lange gegen die Person verwendet werden, bis eine entsprechende Eintragung im Verkehrszentralregister gelöscht ist (10 bis 15 Jahre).

Diese Änderung hat offensichtlich viele potenzielle Interessenten abgeschreckt bzw. die Bereitschaft bei den ausländischen Fahrerlaubnisbehörden erhöht, in Zweifelsfällen Nachforschungen anzustellen, bevor ein Führerschein ausgestellt wird. Die dem KBA übermittelten Fallzahlen gehen deutlich zurück. Im Jahr 2006 wurden 3.400 Vorgänge an das Ausland weitergeleitet; im Jahr 2010 waren es nur noch 1.400.

Inzwischen werden in den betroffenen Ländern vermehrt unberechtigt ausgestellte Führerscheine wieder eingezogen. Hierbei werden die deutschen Behörden um Amtshilfe gebeten, da die Übeltäter sich in der Regel in Deutschland aufhalten. Die Zusammenarbeit mit den polnischen Stellen hat sich deutlich verbessert und auch Tschechien verfolgt derzeit ca. 1.000 Fälle, um mit deutscher Hilfe unberechtigt ausgestellte tschechische Führerscheine wieder einzuziehen.

Umgekehrt gibt es nur wenige Einzelfälle, in denen sich ein Führerscheintourist aus dem Ausland nach Deutschland verirrt. Offensichtlich sind hier die Anforderungen an Eignung, Ausbildung und Prüfung –und in der Folge auch die damit verbundenen Kosten– so hoch, dass kein Anreiz besteht. Die Verkehrssicherheit steht hier eindeutig im Vordergrund.



Bisher erfolgt die Bearbeitung der Vorgänge im Wesentlichen noch in Papierform. Im Jahr 2013 soll jedoch ein europäisches Informationssystem zum Austausch von Fahrerlaubnis- und Führerscheindaten (RESPER) zum Einsatz kommen, an das sich alle EU-Staaten anschließen müssen. Die Entwicklung des Verfahrens erfolgt derzeit. Auch hier ist das KBA bei den Verhandlungen auf internationaler Ebene dabei. Das KBA wird die Anbindung an RESPER über das etablierte und bewährte EUCARIS-System realisieren.

RESPER wird die Möglichkeit bieten, positive wie negative Daten zur Fahrerlaubnis EU-weit zu ermitteln. So kann vor der Ausstellung eines Führerscheins online geklärt werden, ob eine Fahrerlaubnis in einem anderen Land bereits entzogen worden ist. Es bleibt zu hoffen, dass damit das endgültige Aus für den Führerscheintourismus kommt, was sich jeder verantwortungsbewusste Verkehrsteilnehmer wünscht.



Fahrzeugstatistik

Schlaglichter 2010

Im Jahr danach

2010 – das Jahr nach der Umweltprämie. Nach dem überproportionalen Anstieg von +23,2 Prozent in 2009 erfolgte mit dem Rückgang um -23,4 Prozent knapp eine Annäherung an das Niveau 2008. Die Neuzulassungszahlen seit Dezember 2010 lassen jedoch eine Erholung des Pkw-Marktes erkennen. Der Nutzfahrzeugbereich hat sich bereits 2010 erholt (+15,1%). Auch bei den Pkw ist ein Anstieg der gewerblichen Zulassungen erkennbar.

Unbunte Farben dominieren die Optik der Automobile. Grau und Schwarz stehen nach wie vor ganz oben auf der farblichen Beliebtheitsskala. Doch immer mehr Karossen zeigen sich auch in ebenfalls unbuntem, jedoch sauberem Weiß. Diese Lackierung (11,5 %) verdrängte sogar Blau von Platz drei. Der CO₂-Ausstoß neu zugelassener PKW konnte 2010 im Mittel auf 151,7 g/km reduziert werden. Im September wurde erstmals ein durchschnittliches Monatsergebnis unterhalb von 150 g/km erreicht. Über zwei Drittel der Neuzulassungen entsprechen schon 2010 der Euro 5-Technologie. Seit 2011 muss diese Norm bei der Erstzulassung eines Pkw EU-weit grundsätzlich eingehalten werden.

8,3 Jahre beträgt das Durchschnittsalter der in Deutschland registrierten PKW.

Der Fahrzeugbestand im ZFZR erreichte am 1. Januar 2011 mit rund 59 Millionen Einheiten eine neue Rekordmarke. 1994 waren es bei der ersten offiziellen Zählung nach der Wiedervereinigung 52,1 Millionen Kraftfahrzeuge (einschließlich der vorübergehend stillgelegten).

Dass seit dem 1. Januar 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen zum Bestand gezählt werden, verdeutlicht diese Entwicklung nur noch eindrucksvoller. Vor 20 Jahren gab es in den damaligen elf Bundesländern 38,9 Mio. Fahrzeuge.



Bildquelle: Pixelio
Foto: Stephanie Hofschlaeger



20 Jahre danach - Ostalgische Relikte

Ein Markenzeichen der Deutschen Demokratischen Republik war zweifelsohne der über die alten und neuen Grenzen hinaus bekannte „Trabi“. Zur Zeit der Wiedervereinigung gab es von ihnen etwa eine Million. Heute sind bundesweit noch 33.726 Trabanten aus dem Hause Sachsenring im KBA registriert. Den Wartburg oder andere osteuropäische Marken wird man aufgrund der wesentlich geringeren Stückzahlen im Straßenverkehr noch seltener antreffen.

Tabelle 11: Osteuropäische Hersteller in Deutschland

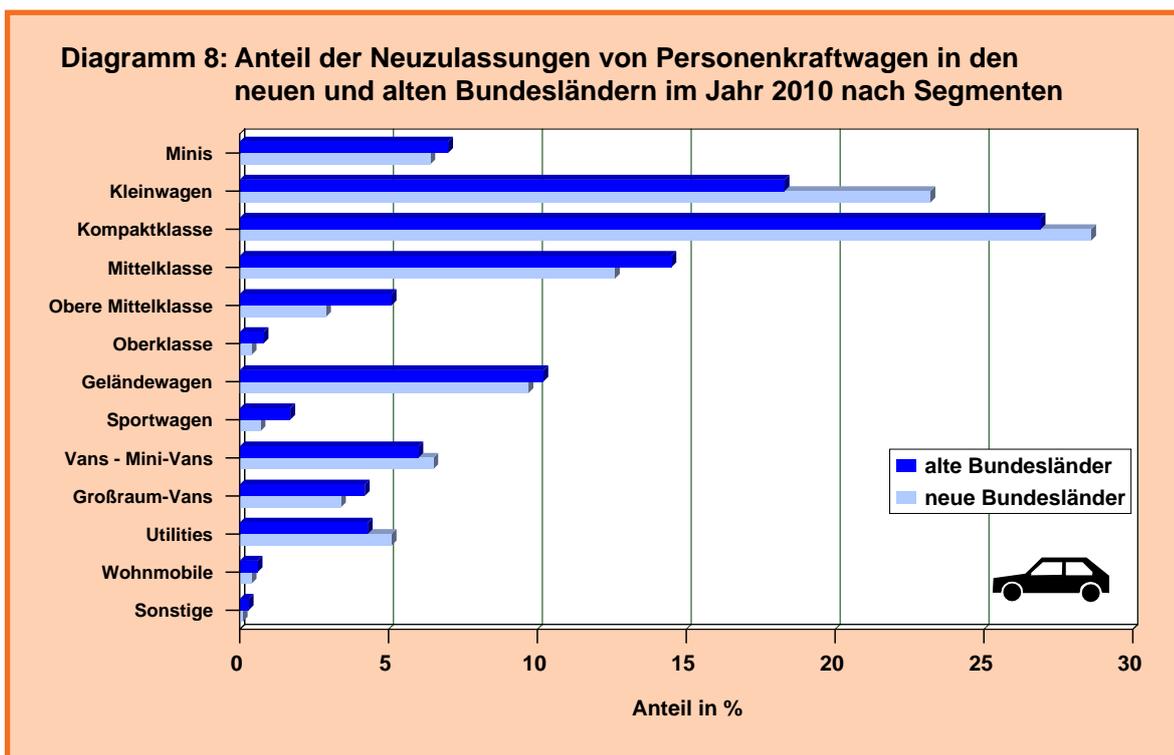
Hersteller	Bestand am 1. Januar 2011
SACHSENRING (TRABANT)	33.726
AWE (WARTBURG)	7.485
BARKAS	977
DACIA (ROM)	832
FSO/FSM (PL)	703
GAS (RUS/WOLGA)	592
AZLK (RUS/MOSKWITSCH)	373
UAZ (SU)	359
ZASTAVA (YU)	175
TATRA (CZ)	145
SAS (RUS/SAPOROSHEZ)	102
INTREPRINDEREA (R)	19
Zusammen	45.488



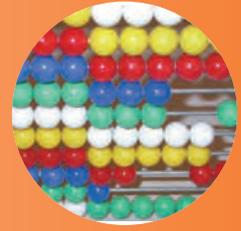
Bildquelle: Pixelio
Foto: Alexandra H.



In den neuen Bundesländern sind Import-Marken heute stark vertreten. Der Anteil der Neuzulassungen lag dort 2010 bei 50,3 Prozent. Darüber hinaus sind länderspezifische Schwerpunkte zu beobachten. Renault/Dacia hat seine größten Marktanteile in Brandenburg, bei Skoda ist es Sachsen-Anhalt und Citroen ist in Mecklenburg-Vorpommern besonders erfolgreich. Kompakte Fahrzeuge sind besonders gefragt. 28,6 Prozent der Neuzulassungen fielen in das Segment der Kompaktklasse. Das Kleinwagensegment in den neuen Bundesländern folgt mit einem Anteil von 23,2 Prozent. Die wenigsten Neuzulassungen gab es in den Segmenten Oberklasse, Sportwagen und Wohnmobile.

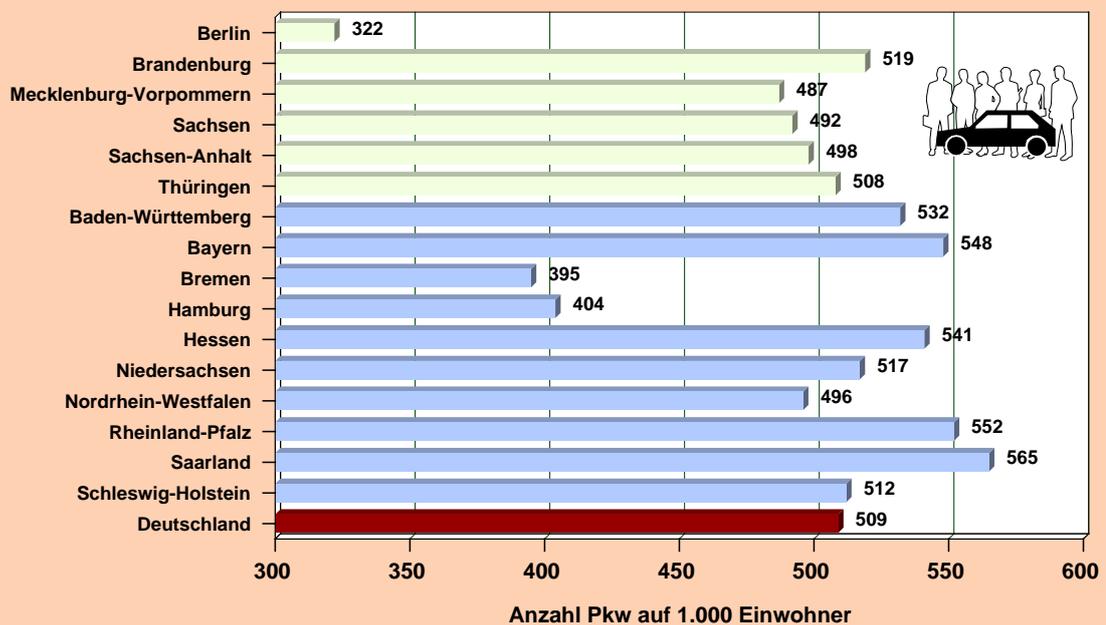


Insgesamt sind 7,2 Millionen Pkw in den neuen Bundesländern zugelassen, etwa 16 Prozent des Gesamtbestandes. Das Durchschnittsalter liegt mit 8,0 Jahren leicht unter dem Bundesdurchschnitt.



Die Fahrzeugdichte liegt in den östlichen Bundesländern einschließlich Berlin insgesamt unterhalb des Bundesdurchschnitts von 509 Pkw auf 1.000 Einwohner. In den westlichen Bundesländern liegen das dicht besiedelte Nordrhein-Westfalen und die übrigen Stadtstaaten darunter. Bei den Cabrios fällt der Vergleich zwischen Sachsen (7,0) und dem Saarland (31,5) besonders deutlich aus. Die größte Dichte an Oldtimern mit Historienkennzeichen weist Hamburg (3,3) auf, Sachsen-Anhalt (1,0) dagegen die geringste. Bei den Wohnmobilen hat Sachsen-Anhalt ebenfalls mit 1,4 eine geringe Dichte. In Schleswig-Holstein, dem Land zwischen den Meeren, sind es 7,5 auf 1.000 Einwohner.

Diagramm 9: Fahrzeugdichte der Personenkraftwagen am 1. Januar 2010 nach Bundesländern





Energieeffizienzklassen für Pkw

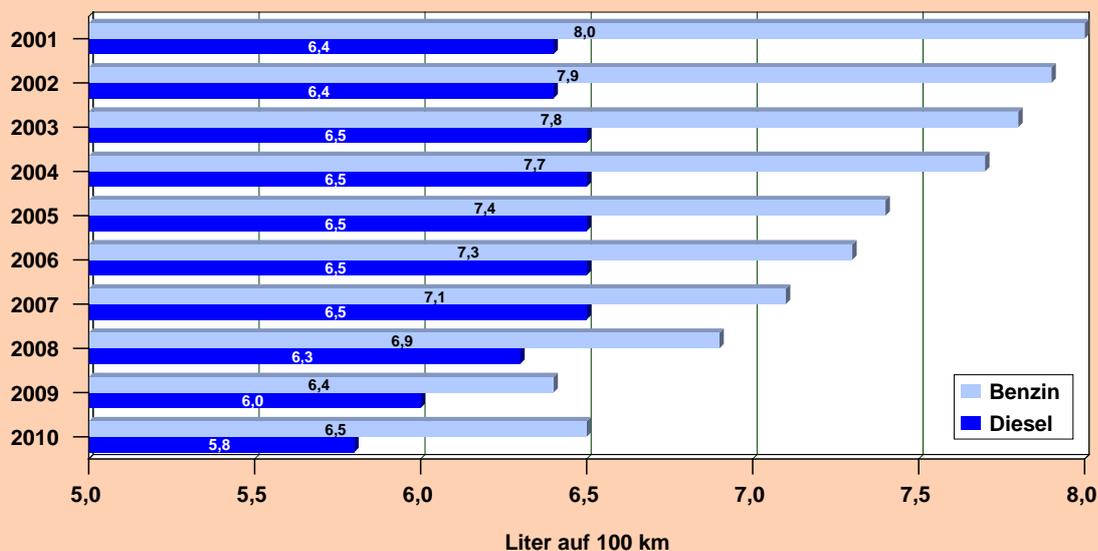
Geringerer Verbrauch – geringerer CO₂-Ausstoß

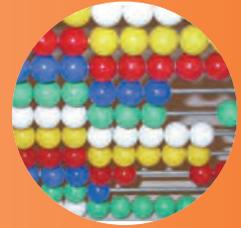
2010 wurde aufgrund der Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung eine neue Verbraucherinformation für Pkw vorbereitet, die bereits von Haushaltsgeräten bekannt ist. Die Energieeffizienz eines Fahrzeugs wird auf der Grundlage der gemessenen CO₂-Emissionen unter Berücksichtigung der Masse des Fahrzeugs ermittelt. Gemäß der Richtlinie 1999/94/EG gibt es zunächst eine Klassifizierung von „A+“ bis „G“. Nach Zustimmung durch die EU-Kommission werden die Hersteller bzw. Händler verpflichtet, Neufahrzeuge mit diesen Angaben zu kennzeichnen.



Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch der neu zugelassenen Pkw mit Benzinmotor ist von 2001 bis 2009 permanent gesunken. 2009 gab es mit 6,4 L/100 km im Zuge der Umweltprämie einen größeren Rückgang als in den anderen Jahren. Insbesondere die in 2009 besonders gefragten kleineren Fahrzeuge sind für diese Entwicklung mit verantwortlich. 2010 lag der Durchschnittswert für Benziner bei 6,5 L/100 km. Bei den Dieselfahrzeugen ging der Kraftstoffverbrauch erst in den letzten vier Jahren zurück. 2010 wurde mit 5,8 L/100 km ein neuer Tiefstwert erzielt.

Diagramm 10: Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch von neuzugelassenen Personenkraftwagen in den Jahren 2001 bis 2010





Mit Elektroantrieb in die Zukunft

Automobilindustrie und Politik setzen für die Zukunft auf E-Mobilität. 2020 sollen sich bereits 1 Million E-Fahrzeuge im Verkehr befinden. Die alternativen Technologien fassen langsam Fuß. 2010 waren 99,2 Prozent aller Neufahrzeuge mit einem Benzin- oder Diesellaggregat ausgestattet. Die Neuzulassungen der Pkw mit Elektro-/Hybridmotoren sind seit 2005 um etwa 200 Prozent gestiegen. Insgesamt sind in Deutschland knapp 40.000 Pkw mit dieser Antriebsvariante ausgestattet. Auch bei anderen Fahrzeugklassen kommt diese Alternative, wenn auch nur vereinzelt, zum Einsatz. So sind 1.857 Krafträder, 181 Omnibusse, 1.228 Lastkraftwagen und 272 Zugmaschinen elektrisch beziehungsweise hybrid angetrieben.



Bildquelle: Pixelio
Foto: animatio

Tabelle 12: Bestand an Kraftfahrzeugen mit alternativen Antriebsarten am 1. Januar 2011

Fahrzeugklassen	Elektro	Hybrid	Flüssiggas	Erdgas
Krafträder	1.659	198	120	38
Personenkraftwagen	2.307	37.256	418.659	71.519
Kraftomnibusse	90	91	23	1.527
Lastkraftwagen	1.136	92	7.401	16.394
Zugmaschinen	177	95	105	30
Sonstige Kraftfahrzeuge	244	16	685	467
Zusammen	5.613	37.748	426.993	89.975



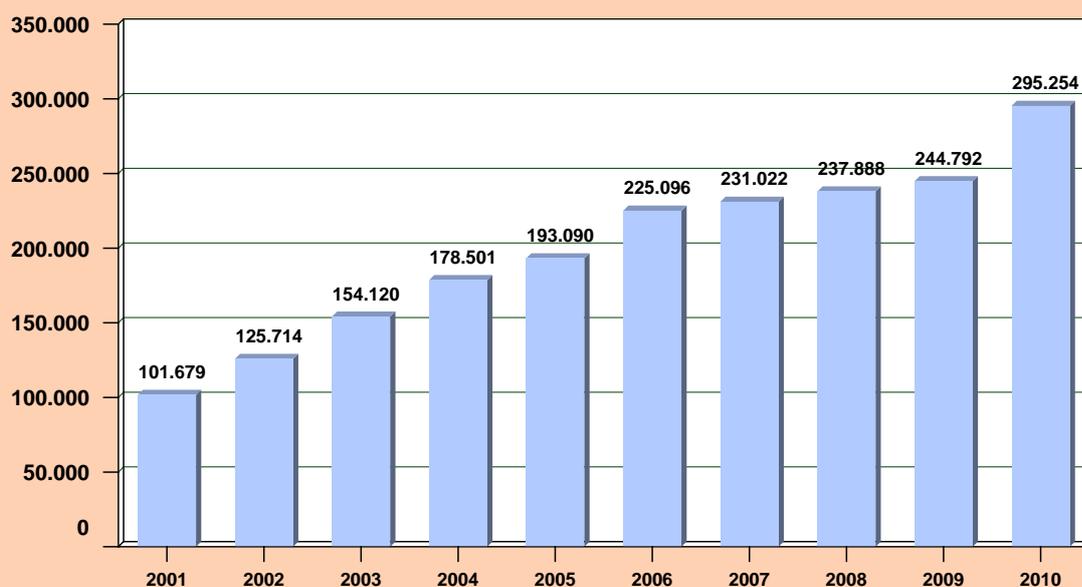
Offroad

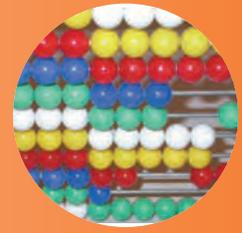
Die Geländewagen von heute verbinden optische Aspekte der Ur-Offroader mit aktuellem Chic und modernem Komfort. Längst sind sie fester Bestandteil unseres Straßenbildes. In den Statistiken des KBA ist ihnen ein eigenes Segment gewidmet. Sie erfreuen sich bei Deutschlands Autofahrern wachsender Beliebtheit. Dementsprechend entwickeln sich Modellpalette und Zulassungszahlen. 2010 wurden annähernd 300.000 Geländewagen neu für den Verkehr zugelassen. Das sind rund 10 Prozent der Neuzulassungen. Etwa die Hälfte fährt mit gewerblicher Zulassung. Von den privaten Zulassungen wurden 22,5 Prozent von Frauen vorgenommen. Die TOP-Modelle sind heute VW-Tiguan (13,1%), BMW X1 (9,0%) und Audi Q5 (7,8%). Vor 10 Jahren waren Mercedes ML-Klasse und Toyota RAV4 die beliebtesten Modelle.



Bildquelle: Pixelio
Foto: Ralf

Diagramm 11: Neuzulassungen von Geländewagen in den Jahren 2001 bis 2010





Frauen, Fahrzeuge, Farbe

Es sind keineswegs nur schicke Farben und Accessoires, die im Fokus der femininen Mobilität stehen. Auch die sportliche Ausrichtung spricht für sich: über 500.000 Motorradhalterinnen sind registriert. Im Sportwagensegment der Neuzulassungen 2010 sind 4.610 Pkw (22,2 %) in Frauenhand. Darunter sind 500 Porsche und 28 Ferrari. In den Segmenten Mini und Kleinwagen sind Halterinnen besonders stark vertreten (49,3 %). Die bevorzugten Modelle sind Nissan Micra (59,0 %), Fiat 500 (55,0 %) und Renault Twingo (54,4 %). Die Marke mit dem höchsten Frauenanteil bei den Neuzulassungen 2010 ist Peugeot (44,0 %).

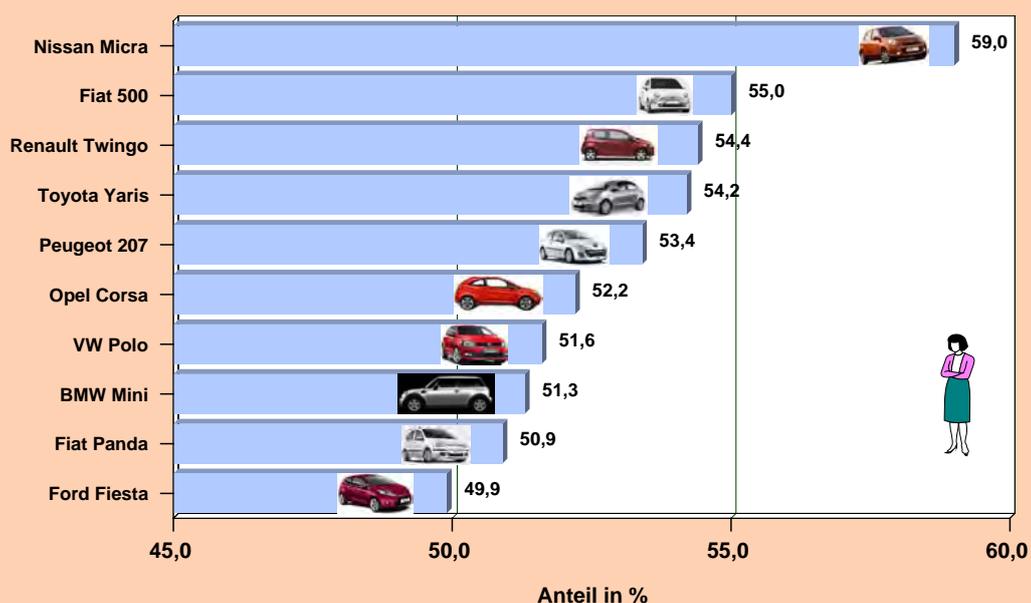


Bildquelle: Pixelio
Foto: Robert Werner

Und nun zur Farbe: Schwarz und Grau sind auch bei den Frauen die beliebtesten Farben. An dritter Stelle folgt mit einem Anteil von 14,1 Prozent Weiß. Rot und Blau gehören mit Anteilen von über zehn Prozent zu den bevorzugten Farben der Frauen.

Die privaten Pkw-Neuzulassungen 2010 verteilen sich zu 33,2 Prozent auf Frauen und 66,8 Prozent auf Männer.

Diagramm 12: Von Frauen neu zugelassene Pkw-Modelle (Auswahl) im Jahr 2010



Kraftfahrerstatistiken

Das „Register der Flensburger Punkte“ zwischen 1958 und 2010

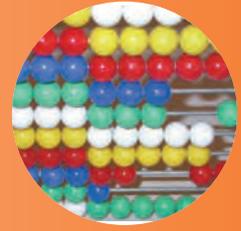
Seit dem Jahr 1958 werden im Verkehrszentralregister (VZR) Personen registriert, die gegen das Straßenverkehrsrecht verstoßen. Dabei stand von Anfang an der verkehrserzieherische Aspekt im Vordergrund, die betroffenen Verkehrsteilnehmer zukünftig zu angemessenem Verhalten zu motivieren.

Vor 52 Jahren, am Beginn der mehrjährigen Aufbauphase, waren zunächst rund 810.000 Personen im VZR vermerkt (siehe Diagramm 13). Seitdem ist der Personenbestand auf **fast 9 Millionen registrierte Personen** gestiegen. Damit lag die Zahl am 31. Dezember 2010 um das 11-fache höher als 1958 und erreichte zugleich einen neuen Höchststand. Diese Entwicklung wird relativiert, wenn man sich gleichzeitig den Fahrzeugbestand vor Augen führt, der sich zwischen 1960 und 2010 immerhin versechsfacht hat, das VZR dagegen im selben Zeitraum nur ungefähr verfünffacht.

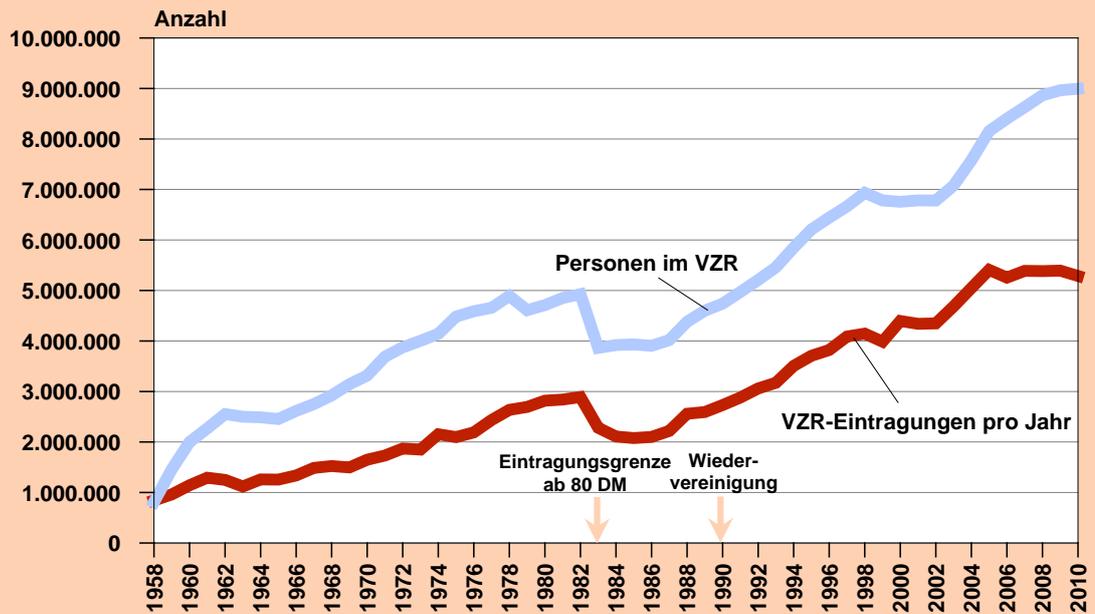
Neben dem „aktiven“ Bestand enthält das VZR auch noch Personen in der sogenannten „Überliegefrist“¹⁾. Bezieht man diesen „inaktiven“ Bestand mit ein, immerhin rund 2,7 Millionen Personen, erhöht sich die Gesamtzahl auf fast 12 Millionen.

Um die Dimension für den **aktiven Personenbestand** zu illustrieren, folgende Kalkulation: Wenn auch heute noch alle Personenakten auf Papier geführt würden, müsste das VZR bei einer angenommenen, durchschnittlichen Aktendicke von 0,5 cm **Akten auf einer Länge von 45 km** beherbergen - das entspricht ziemlich genau der Entfernung zwischen den Städten Essen und Leverkusen.

1) Der Begriff „Überliegefrist“ bedeutet, dass nach § 29 Absatz 7 Satz 2 Straßenverkehrsgesetz (StVG) die Eintragungen im Verkehrszentralregister (VZR) nach Ablauf der Tilgungsfristen noch ein Jahr „aufbewahrt“ werden. Damit wird gewährleistet, dass eine Tilgungshinderung zum Beispiel durch eine erneute Zuwiderhandlung auch dann greifen kann, wenn diese erst nach Ablauf der Tilgungsfrist der bereits gespeicherten Entscheidungen an das VZR mitgeteilt wird.



**Diagramm 13: Das Verkehrszentralregister zwischen 1958 und 2010:
Personenbestand am 31.12. des Jahres und Eintragungen pro Jahr**



Quelle der Daten: VZR-Geschäftsstatistik

Beim VZR ist auch immer der jährliche Zugang an Eintragungen (synonym: Mitteilungen) mit in den Blick zu nehmen, da diese das Verkehrsgeschehen auf deutschen Straßen näher abbilden. Im Anfangsjahr 1958 verarbeitete das VZR 840.000 Eintragungen. Seitdem hat sich die Zahl versechsfacht, sie entwickelte sich also nicht ganz so dynamisch wie beim Personenbestand. Im Jahr 2010 wurde schließlich ein Zugang von 5,3 Millionen verzeichnet (siehe Beitrag Seite 10).

Der Zuwachs an Personen und jährlichen Mitteilungsmengen verlief nicht immer stetig: Am 01.06.1983 wurde die Eintragungsgrenze von 40 auf 80 DM (heute: 40 €) angehoben, was zu einer deutlichen Reduzierung der Personen (-1,1 Mio.) und Eintragungen (-0,6 Mio.) führte. Gegenteilig wirkte sich die Wiedervereinigung im Jahr 1990 aus, die das Register mit der zunehmenden Motorisierung der Ostdeutschen auf ein Niveau von 7 Millionen Personen ansteigen ließ. Seitdem wurde der kontinuierliche Anstieg der registrierten Personen nur noch in den Jahren 1999 bis 2002 von einer Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

und der Umstellung des Meldeverfahrens von Papier auf EDV mit damit einhergehenden meldetechnischen Problemen unterbrochen. Hauptursachen für den Personenzuwachs der letzten Jahre können in der gestiegenen Fahrleistung in Deutschland, erhöhten Überwachungsintensitäten und neuen registerpflichtigen Tatbeständen wie das Handyverbot oder Umweltzonen vermutet werden. Etwas anders sieht es bei den jährlich eingehenden Mitteilungen aus, deren Zahl seit dem Jahr 2005 bei ca. 5,3 Millionen nahezu konstant bleibt.

Das Kraftfahrt-Bundesamt: Punktereich

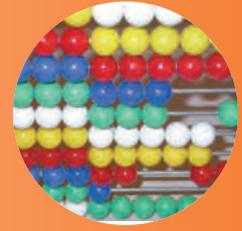
Bekannt ist das KBA für „seine“ Punkte, die im Verkehrszentralregister geführt werden. Entsprechend werden auch die KBA-eigenen Statistiken zu den Punkten, die unter dem Oberbegriff „Kraftfahrerstatistik“ geführt werden, in der Öffentlichkeit mit großem Interesse aufgenommen. Die Kraftfahrerstatistiken finden Sie unter

<http://www.kba.de/Statistik/Kraftfahrer/Verkehrsauffaelligkeiten>.

Exkurs „Die Punkte in Flensburg“ und das Punktsystem

Die auf den Mitteilungen eingehenden Verkehrsverstöße werden im KBA geprüft und mit Punkten bewertet. Das Punktsystem belegt - je nach Schwere der Tat – Ordnungswidrigkeiten mit 1 bis 4 Punkten und Straftaten mit 5 bis 7 Punkten (§ 4 StVG). Überschreitet die Summe der Punktebewertungen bestimmte Schwellen, teilt das KBA dies der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde mit, die dann die folgenden Maßnahmen einleitet (§ 4 Abs. 3 StVG):

- *bei 8 bis 13 Punkten eine Verwarnung,*
- *bei 14 bis 17 Punkten die Anordnung zur Teilnahme an einem Aufbauseminar (bei Nicht-Teilnahme wird die Fahrerlaubnis entzogen),*
- *bei 18 und mehr Punkten die Entziehung der Fahrerlaubnis.*



Mit den Kraftfahrerstatistiken stellt das KBA der Öffentlichkeit Auswertungen zur Verfügung, in denen die Punkte zusammen mit Personenmerkmalen ausgewertet werden. Eine typische Fragestellung ist dabei zum Beispiel: „Wie viele Personen haben am 01.01.2010 im VZR 14 und mehr Punkte?“. Damit kann beispielsweise abgeschätzt werden, ob die meisten Personen im Register eher „harmlose Einmaltäter“ sind oder wie häufig Maßnahmen nach dem Punktsystem ergriffen wurden.

Die Punkte sind Schwerpunktthema dieses Jahresberichts. Es stellt sich daher die anders geartete Frage, wie viele Punkte das VZR eigentlich insgesamt „beheimatet“. Dafür wurden die Mitteilungen im Rahmen einer Sonderauswertung unter etwas vereinfachten Bedingungen „bepunktet“: Dabei wurde sowohl auf die sonst übliche Nullsetzung der Punkte nach Fahrerlaubnisverlust (§ 4 Abs. 2 Satz 3 StVG) als auch auf die Punktereduzierung nach § 4 Abs. 5 StVG bei atypischen Fällen verzichtet.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen:

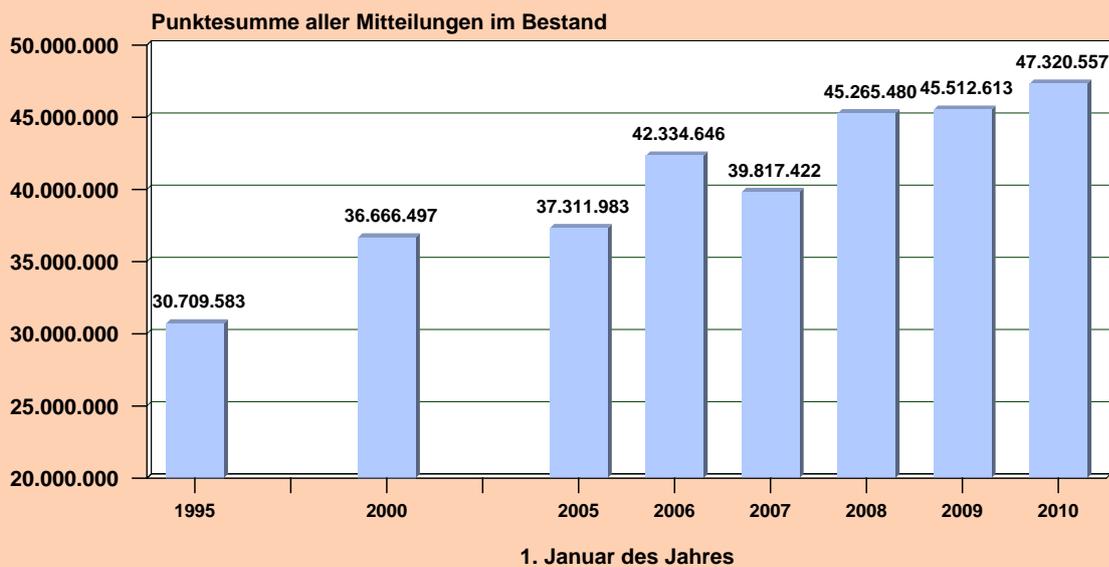
Am 01.01.2010 waren insgesamt gut **47 Millionen Punkte** im VZR registriert.

47 Millionen entspricht etwa...

- der Gesamtbevölkerung Spaniens (46.661.950),
- der Fläche Asiens (44.614.500 km²),
- einer Strecke von 10.105 km, wenn 47 Millionen Fußbälle nebeneinander gelegt werden (Durchmesser 21,5 cm),
- einem Punkt alle 27 cm der Autobahnen Deutschlands (rund 12.600 km),
- 1,12 Punkte pro zugelassenem PKW in Deutschland (Bestand am 01.01.2010: 41.737.627).

Ein letztes Beispiel: Wenn jeder der 47 Millionen Punkte einem Meter entspräche, beliefe sich die Entfernung auf deutlich mehr als den Erdumfang (rund 40.000 km).

Diagramm 14: Rechnerische Punktesumme des Mitteilungsbestandes am 1. Januar des Jahres



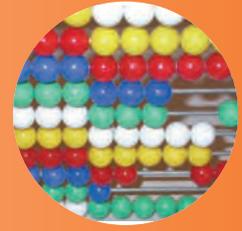
Anmerkung:

Jede auf den Mitteilungen gemeldete Zuwiderhandlung (sowohl bei Tateinheit als auch bei Tatmehrheit) wurde gesondert bepunktet.

Quelle der Daten: VZR-Grundstatistik, Mitteilungsbestand diverser Jahre, Sonderauswertung.

Zwischen 1995 und 2010 ist die Punktesumme um fast 17 Millionen Punkte gewachsen. Rein rechnerisch entspricht dies einem jährlichen Netto-Zuwachs von gut einer Millionen Punkte pro Jahr; die Entwicklung ging jedoch in Sprüngen vonstatten wie das Diagramm 14 illustriert.

An dieser Stelle muss darauf hingewiesen werden, dass die Aussagekraft der Punktesumme ohne weitere Gewichtung begrenzt ist. Schließlich macht es einen sehr großen Unterschied, ob sich die Punkte auf zum Beispiel 40 Millionen Personen verteilen oder auf zirka 9 Millionen: Im ersten (fiktiven) Fall hätte jede Person maximal 1 bis 2 Punkte und die Anordnung eines Aufbauseminars läge in weiter Ferne. Bei der im VZR registrierten Personenanzahl von fast 9 Millionen ist dagegen intuitiv klar, dass ein relevanter Anteil dieser Personen die Punkteschwellen überschreiten wird und der Entzug der Fahrerlaubnis für den einen oder anderen eine durchaus realistische Gefahr darstellt.



Verkehrsverstöße und Punktestände am 01.01.2011

Die Männer sind nach wie vor die ‚Hauptkunden‘ des VZR: Mit einem Anteil von 78 Prozent (7,015 Mio.) stellen sie deutlich die Mehrheit der eingetragenen Personen (siehe Tabelle 13). Obwohl Männer und Frauen insbesondere im Hinblick auf die Häufigkeit ihrer Verfehlungen im Straßenverkehr sehr verschieden sind, haben sie eine Gemeinsamkeit: Über die Hälfte ihrer Eintragungen bekommen sie wegen Geschwindigkeitsübertretungen. Deutliche Unterschiede gibt es allerdings auch, denn Männer fallen überdurchschnittlich oft wegen ihrer Alkoholfahrten auf, während Frauen eher Probleme mit der Vorfahrtregelung haben.

Insgesamt sind 9 Millionen Personen im VZR registriert – aber längst nicht alle sind als ‚unverbesserliche Sünder‘ anzusehen. Deutlich mehr als die Hälfte – nämlich 5 Millionen – sind lediglich mit 1 bis 3 Punkten belastet. Rund 1,6 Millionen der Personen weisen 4 bis 7 Punkte auf; hier finden sich schon viele „Mehrfachtäter“ wieder oder Personen mit einer Straftat, die mit mindestens 5 Punkten geahndet wird.

Die Gruppe der „Unverbesserlichen“ beginnt in der nächsten Kategorie: Etwa eine halbe Million Personen – von denen nur 10 Prozent Frauen sind – haben 8 bis 17 Punkte auf ihrem Konto. Bei diesen Verkehrsteilnehmern wird sich zeigen, ob Maßnahmen wie Verwarnung (bei 8 Punkten) oder angeordnete Teilnahme an einem Aufbauseminar (bei 14 Punkten) Änderungen bezüglich ihres Verhaltens im Straßenverkehr hervorrufen. Ansonsten ist in naher Zukunft der Führerscheinentzug kaum abwendbar.

Etwa ein Fünftel (1,763 Mio.) der im VZR eingetragenen Personen hat keine Punkte: Bei den Männern sind es 21,3 Prozent und bei den Frauen 13,5 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.

Die Verteilung nach Altersgruppen ist ohne Vergleich zu den Bevölkerungszahlen in der Aussage etwas eingeschränkt. Auffällig ist jedoch, dass die eher jungen Fahrer bis zu einem Alter von einschließlich 44 Jahren beiden Geschlechts den Personenbestand im VZR dominieren.

Tabelle 13: Im Verkehrszentralregister eingetragene Personen am 01.01.2011¹⁾

Bestand, Deliktart und Punktestände	Männer		Frauen		Insgesamt ²⁾³⁾	
	in 1.000	in Prozent	in 1.000	in Prozent	in 1.000	in Prozent
	Personenbestand im Verkehrszentralregister					
Personenbestand	7.015	78,0	1.976	22,0	8.995	100,0
	nach Deliktart					
Alkohol	1.217	17,3	146	7,4	1.364	15,2
Geschwindigkeit	4.053	57,8	1.110	56,2	5.164	57,4
Vorfahrt	638	9,1	271	13,7	909	10,1
	nach Punktestand⁴⁾					
ohne Punkte ⁵⁾	1.493	21,3	267	13,5	1.763	19,6
1 Punkt	1.710	24,4	675	34,1	2.385	26,5
2 – 3 Punkte	1.975	28,2	688	34,8	2.664	29,6
4 – 7 Punkte	1.320	18,8	290	14,7	1.610	17,9
8 – 13 Punkte	407	5,8	50	2,5	459	5,1
14 – 17 Punkte	50	0,7	3	0,1	53	0,6
mehr als 17 Punkte	13	0,2	1	0,0	14	0,2
	nach Alter⁶⁾					
unter 25 Jahre	721	10,3	250	12,7	972	10,8
25 bis 44 Jahre	3.232	46,1	969	49,0	4.204	46,7
45 bis 64 Jahre	2.407	34,3	615	31,1	3.024	33,6
über 64 Jahre	653	9,3	141	7,2	795	8,8

¹⁾ Prozentuale Verteilung gemäß Stichprobe zum VZR-Bestand vom 01.01.2010

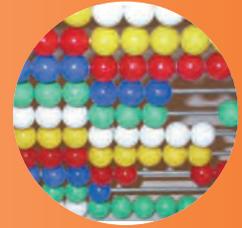
²⁾ Einschließlich ohne Angabe zum Geschlecht

³⁾ Zuzüglich 2,657 Mio. Personen in der einjährigen Überlieferfrist

⁴⁾ Ohne Personen, deren Punktestand nicht mittels DV-Programm berechnet werden konnte (insgesamt 1,2 Prozent)

⁵⁾ Einschließlich Personen, deren Fahrerlaubnis entzogen wurde

⁶⁾ Ohne Personen, deren Alter nicht zu ermitteln war



Rückgang beim freiwilligen Punkte-Abbau

Die freiwillige Teilnahme an einem Aufbauseminar oder einer verkehrspsychologischen Beratung bietet Verkehrssündern seit dem 1. Januar 1999 die Möglichkeit, ihr Punktekonto zu reduzieren.

Der Besuch eines Aufbauseminars 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. Wer 14 bis 17 Punkte auf dem Konto aufweist, kann durch die freiwillige Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Beratung zwei Punkte abbauen.

Rund 19.200 im VZR eingetragene Personen machten von der Möglichkeit des Punkteabbaus Gebrauch (siehe Tabelle 14). Davon legten 15.500 eine Bescheinigung über die freiwillige Teilnahme an einem Aufbauseminar vor. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies eine Abnahme um 5,5 Prozent. Noch stärker fiel der Rückgang (-7,5 %) bei der freiwilligen verkehrspsychologischen Beratung aus.

Tabelle 14: Punkterabatt 2009 und 2010 ¹⁾

Punkte-Abbau aufgrund der freiwilligen Teilnahme an	2009	2010	Veränderung in Prozent
einem Aufbauseminar	16.400	15.500	-5,5
einer verkehrspsychologischen Beratung	4.000	3.700	-7,5
Gesamt	20.400	19.200	-5,9

Zahlen auf 100 gerundet

¹⁾ Schnellauswertung der automatisiert eingegangenen Mitteilungen

Zum Vergleich: Im Jahr 2010 wurden insgesamt rund 101.000 Teilnahmebescheinigungen nach einem **angeordneten** Aufbauseminar im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe oder des Punktesystems ausgestellt. Daran gemessen fällt die Zahl der oben genannten freiwilligen Teilnahmen doch eher bescheiden aus. Angesichts der Unannehmlichkeiten und Kosten, die beim Erreichen von 18 Punkten mit dem Verlust des Führerscheins einhergehen, ist es durchaus erstaunlich, dass nicht mehr der im VZR registrierten Personen den freiwilligen Punkteabbau nutzen.

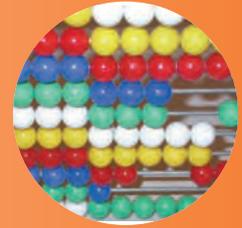
In jeder Minute werden 20 Punkte vergeben

Bildlich gesprochen ähnelt das VZR eigentlich einem großen Bahnhof: Leute kommen und gehen und verbringen einen mehr oder minder langen Zeitraum im Bahnhof. Einige haben auch einen längeren Aufenthalt und warten auf Bänken auf die nächste Möglichkeit zur Abreise. Bezogen auf das VZR entsprechen die Ankömmlinge dem Personenzugang, die Wartenden dem Personenbestand und die Abreisenden haben sich im Straßenverkehr bewährt und werden aus dem Register gelöscht.

Wie sich das Verkehrsverhalten auf deutschen Straßen in einem Jahr darstellt, lässt sich am besten mit dem Zugang beschreiben, da hier Altfälle unberücksichtigt bleiben. Um bei unserem Bild vom Bahnhof zu bleiben: Die Wartenden sitzen vielleicht schon länger im Bahnhof und wollen nur noch abreisen; für die Beschreibung des jährlichen Verkehrsgeschehens sind sie nicht von Bedeutung.

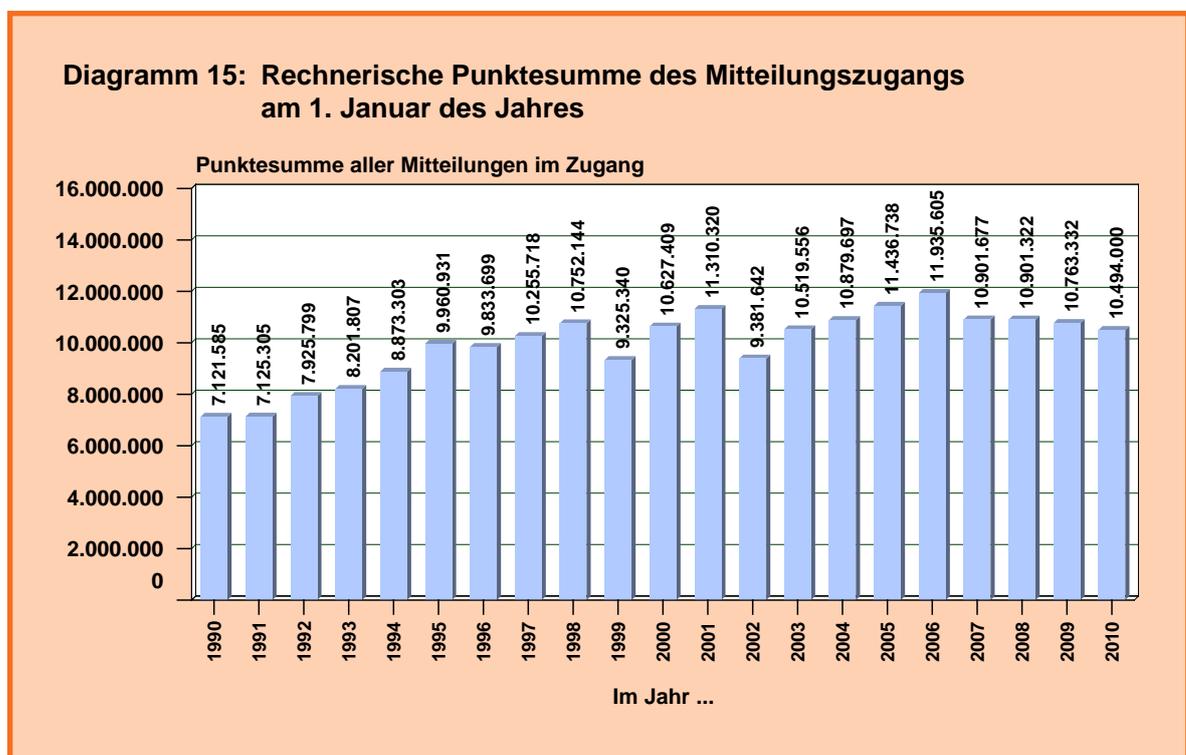
Um den diesjährigen Fokus „Punkte“ aufzugreifen, wurden im Rahmen einer Sonderauswertung die in den Jahren 1990 bis 2009 ans VZR gemeldeten Verkehrsverstöße einzeln nach der Schwere des Verstoßes „bepunktet“ (das dabei genutzte vereinfachte Vorgehen wurde im vorherigen Abschnitt kurz erläutert). Der Wert des Jahres 2010 wurde anhand der zahlenmäßigen Gesamtentwicklung geschätzt.

Im Jahr 2010 wurden Verkehrsdelikte „im Wert von“ schätzungsweise 10,5 Millionen Punkten an das VZR gemeldet (siehe Diagramm 15). Damit sind 2010 rein rechnerisch **in jeder Minute rund 20 Punkte** für Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung vergeben worden. Diese Schätzwerte für 2010 werden durch das Jahr 2009 bestätigt, in dem insgesamt 10,8 Millionen Punkte berechnet werden, wenn Personenmerkmale bei der Bepunktung keine Rolle spielen. 2009 hätten demnach sogar 20,5 Punkte pro Minute vergeben werden können.



Wie Diagramm 15 illustriert, wurde der Schwellenwert von 10 Millionen Punkten erstmals im Jahr 1995 erreicht und schließlich 1997 überschritten. Diese Entwicklung ist sicherlich zu einem großen Teil mit der Wiedervereinigung erklärbar. Ab dem Jahr 1998 schwanken die jährlichen Punktesummen um einen **Durchschnittswert von 10,7 Millionen Punkten**.

Eins sollte deutlich geworden sein: Auf dem „Bahnhof VZR“ herrscht reger Betrieb!



Anmerkung:

Jede auf den Mitteilungen gemeldete Zuwiderhandlung (sowohl bei Tateinheit als auch bei Tatmehrheit) wurde gesondert bepunktet. Die Punktesumme für das Jahr 2010 wurde geschätzt.

Quelle der Daten: VZR-Grundstatistik, Mitteilungszugang diverser Jahre, Sonderauswertung.

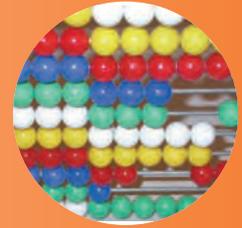
Punkte nach Wohn- und Tatort:

Wurden die Delikte 2010 in den jeweiligen Bundesländern von Einheimischen oder Nachbarn begangen?

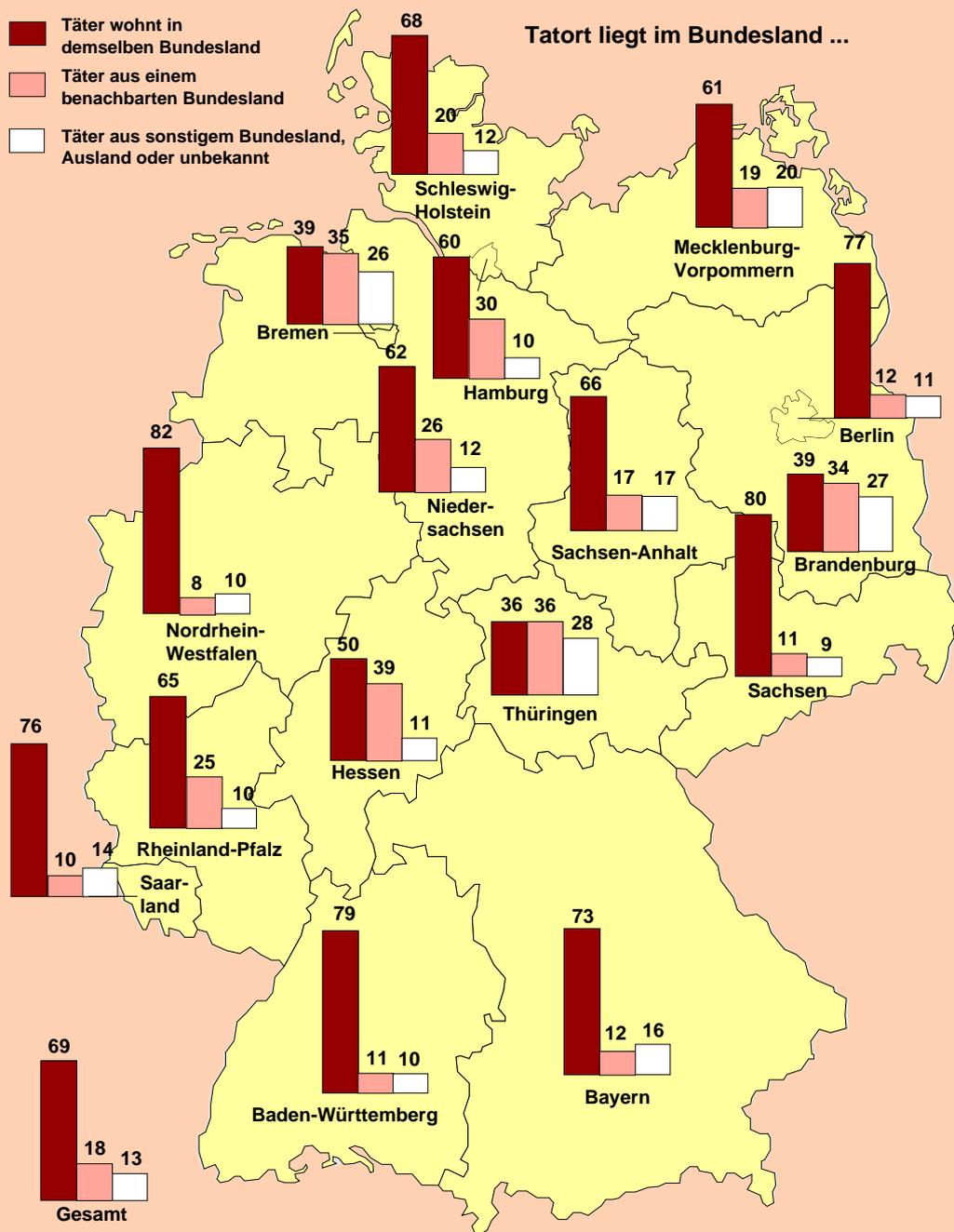
Landschaftliche und sprachliche Besonderheiten unterscheiden die deutschen Bundesländer. Sie sind spontan wahrnehmbar. Ob auch nicht nur gefühlte oder vermutete Unterschiede hinsichtlich der Fahrkünste bestehen, soll hier einmal näher betrachtet werden: Die Statistiken zu den Verkehrsauffälligkeiten geben die Möglichkeit, diesen Aspekt im Rahmen einer Sonderauswertung etwas genauer unter die Lupe zu nehmen:

In der Regel weisen die Kraftfahrerstatistiken des KBA registerpflichtige Verkehrsverstöße nach dem Bundesland aus, in dem der Verstoß begangen wurde, also kurz: dem Tatort. Eine Auswertung nur nach dem Tatort hilft uns bei einer Bewertung der Fahrkünste allerdings nicht weiter. Denn selbst wenn in einem bestimmten Land die meisten Verkehrsverstöße begangen werden, heißt das noch lange nicht, dass dies „Inländer“ oder „Einheimische“ waren. Bei Transitländern wie zum Beispiel Brandenburg liegt der Verdacht sogar nahe, dass „die Nachbarn“ (zum Beispiel die Einwohner Berlins) oder „die Anderen“, also Bewohner anderer, nicht benachbarter Bundesländer auf dem Weg von oder nach Berlin, einen Großteil der Verkehrsdelikte zu verantworten haben. Aus diesem Grund wurden die gemeldeten Straftaten und Ordnungswidrigkeiten sowohl nach dem Wohnort der Delinquenten als auch nach dem Tatort ausgewertet: Dabei wurde jeweils unterschieden, ob Tat und Wohnort des Täters

- in demselben Bundesland
- in benachbarten Bundesländern oder
- in Bundesländern ohne gemeinsame Landesgrenze bzw. dem Ausland (inkl. unbekanntem Wohnort) lagen.



**Diagramm 16: Verkehrsdelikte im Jahr 2010 nach Bundesländern -
Prozentuale Verteilung nach dem Wohnort des Täters**



Wie die Grafik für Deutschland insgesamt („Gesamt“) zeigt, lagen im Jahr 2010 bei fast 69 Prozent aller Verkehrsdelikte der Wohnort des Delinquenten und der Tatort in demselben Bundesland. Die allermeisten Verkehrsverstöße werden also von den Bewohnern des jeweiligen Bundeslandes selbst „zu Hause“ verursacht. Immerhin durchschnittlich 18 Prozent aller registerpflichtigen Delikte wurden jedoch in benachbarten Bundesländern begangen und 13 Prozent entfielen auf das restliche Bundesgebiet.

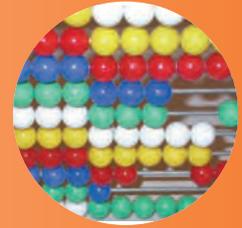
Betrachtet man nun zunächst den „Eigenanteil“ an den Verkehrsdelikten, ist die Spanne erstaunlich groß: Zwischen 82 Prozent und 36 Prozent der in den einzelnen Bundesländern registrierten Taten wurden von den Einwohnern selbst begangen. Einwohnerstarke und flächenmäßig große Bundesländer wie Bayern und Nordrhein-Westfalen weisen dabei einen überdurchschnittlichen Eigenanteil an den Verkehrsverstößen auf (mehr als 70 %). Ein einfacher Zusammenhang kann hier allerdings nicht konstruiert werden, da auch in Berlin, dem Saarland und in Sachsen vor allem die Einheimischen für die Verkehrsverstöße verantwortlich sind.

Ein mindestens 30-prozentiger Anteil der Nachbarn an den registrierten Verkehrsdelikten kann für die Länder Brandenburg, Bremen, Hamburg, Hessen und Thüringen festgestellt werden. In Brandenburg, Bremen und Thüringen liegen daneben auch noch die Anteile von Tätern, die aus dem sonstigen Bundesgebiet oder dem Ausland (inklusive unbekanntem Wohnort) stammen, zwischen 25 und 30 Prozent. In diesen drei Ländern macht der „Eigenanteil“ nur noch an die 40 Prozent aus: Weniger als die Hälfte aller dortigen Verkehrsverstöße werden also von den Brandenburgern, den Bremern und den Thüringern selbst begangen.

„Punkte in Flensburg“ für Flensburger: Auch keine „Engel“

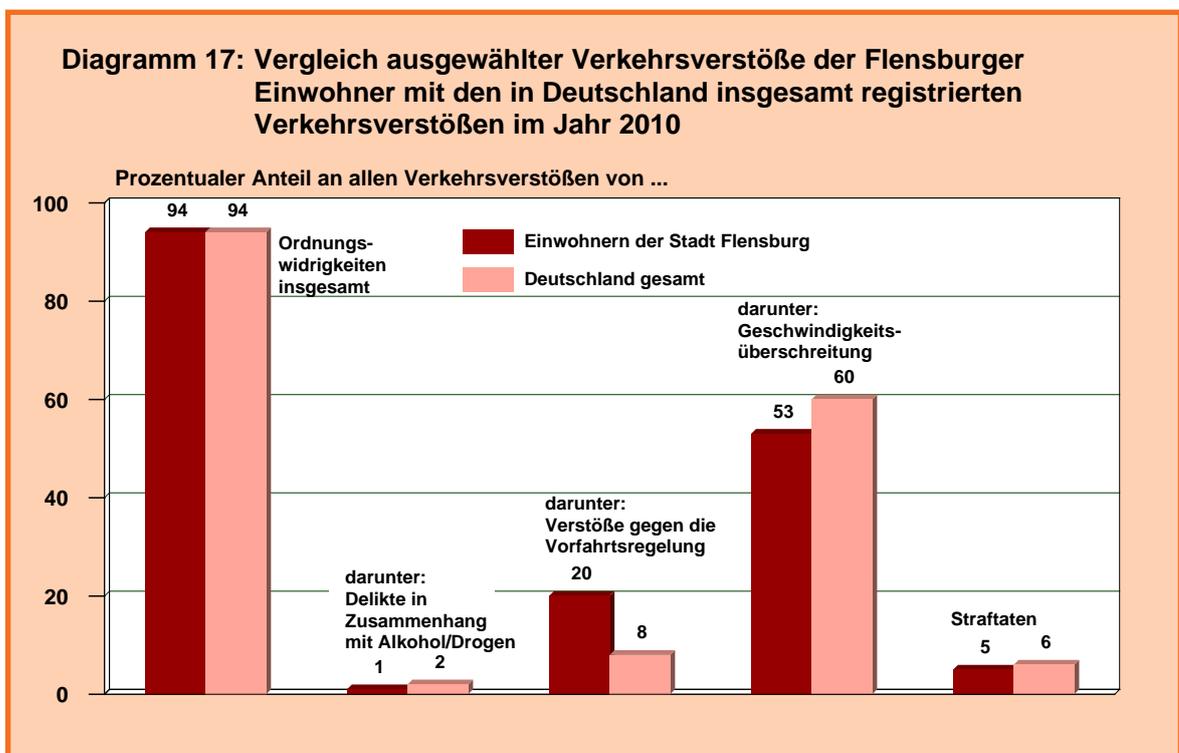
Das KBA und seine Punkte sind vielen - insbesondere allen Flensburgern - ein Begriff. Nun könnte man meinen, dass die räumliche Nähe und eine Art präventiver Ausstrahlungseffekt die Flensburger Bürger davor bewahren, im gleichen Maße „Punkte im VZR zu sammeln“ wie der Rest der Bundesbürger. Um dieser Frage nachzugehen, wurde der Mitteilungszugang im VZR für den Jahresbericht im Rahmen einer Sonderauswertung genauer studiert:

Im Jahr 2010 wurden von den in Flensburg lebenden Personen rund 4.000 registerpflichtige Verkehrsverstöße begangen. Der „Flensburger Anteil“ entspricht damit fast 0,1 Prozent (genauer: 0,088 %) aller 2010 in Deutschland registrierten Verstöße. Vergleicht man dies mit dem Bevölkerungsanteil Flensburgs kommt man zu ähnlichen Ergebnissen: Da auch zirka 0,11 Prozent aller Bundesbürger in Flensburg leben, müssen die Flensburger also zunächst



einräumen, dass sie insgesamt weder schlechter noch besser fahren als der Rest der Republik. Rein räumliche Nähe zu „den Punkten“ schützt also (leider) nicht vor Fehlverhalten im Straßenverkehr.

In einer Hinsicht sind die Flensburger aber dann doch „originell“, wie sich bei genauerer Betrachtung der Verkehrsverstöße nach der Art der Zuwiderhandlung herausstellt (siehe Diagramm 17):



Quelle der Daten: VZR-Grundstatistik, Personenbestand am 1. Januar 2010, Sonderauswertung.

Im Vergleich zum bundesdeutschen Durchschnitt missachten die Flensburger die Vorfahrtsregelungen mehr als doppelt so häufig. Anstelle von bundesweiten 8,2 Prozent wird hier ein Anteil von 20,3 Prozent an allen Verkehrsverstößen erreicht! Zu den typischen Vorfahrtsdelikten gehören das Überfahren von roten Ampeln und Stoppschildern, das Missachten von „Rechts-vor-Links-Regelungen“, aber auch das Abbiegen beim „Grünen Pfeil“ ohne Stopp an der Halte- und gegebenenfalls Sichtlinie.

„Wo Schatten ist, da ist aber auch Licht“ – dieses Sprichwort trifft nun auch auf die statistischen Ergebnisse für die Flensburger zu: Zu den „Rasern“ gehörten die Flensburger im Jahr 2010 nämlich eher nicht. So fällt der Anteil der Geschwindigkeitsdelikte bei den Flensburgern um 8 Prozentpunkte geringer aus als der Anteil für Deutschland insgesamt.

Begleitetes Fahren ab 17 oder Was bringt das Begleitete Fahren ab 17 für die Verkehrssicherheit junger Fahrerinnen und Fahrer?

Die neue Möglichkeit

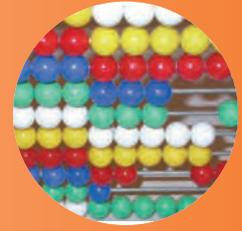
Der Deutsche Bundestag hat das „Begleitete Fahren ab 17“ (BF17) ab Januar 2011 in das Dauerrecht überführt. Zuvor war es im Rahmen von Modellversuchen der Länder nur eine befristete Maßnahme. Bis Ende 2010 haben in Deutschland etwa 1,3 Millionen Fahranfänger am BF17 teilgenommen.

Das BF17 ermöglicht jungen Leuten schon im Alter von 17 Jahren, nach bestandener Fahrprüfung einen Pkw zu führen. Dies bis zu ihrem 18. Geburtstag allerdings nur in Begleitung einer Person, die mindestens 30 Jahre alt ist, seit mindestens fünf Jahren die Fahrerlaubnis Klasse B hat und nicht mehr als drei Punkte im Verkehrszentralregister besitzt.

Bergen diese jungen Verkehrsteilnehmer ein höheres Gefährdungspotenzial? – Diese Frage kann verneint werden. Denn der Deutsche Bundestag war vor seiner Entscheidung gut beraten: Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen eine wissenschaftliche Evaluation des BF17 speziell zur Frage der Verkehrssicherheitswirkung des BF17 durchgeführt (Forschungsprojekt 82.0316).

Die Untersuchung

Verglichen wurden zwei repräsentative Zufallsstichproben von Fahranfängern aus dem im KBA geführten Zentralen Fahrerlaubnisregister: ehemalige BF17-Teilnehmer sowie gleichaltrige Fahranfänger mit herkömmlichem Erwerb eines Pkw-Führerscheins unmittelbar nach ihrem 18. Geburtstag. Knapp 20.000 Pkw-Fahrer berichteten im Rahmen einer freiwilligen Befragung von ihren Verkehrsverstößen und Verkehrsunfällen im ersten Jahr des selbständigen Fahrens. Zusätzlich wurde mit ihrem Einverständnis das Verkehrszentralregister (VZR) nach ihren Punkten abgefragt. Um die gefundenen Ergebnisse nicht nur auf freiwillige Befragungsteilnehmer zu beschränken, wurde die Studie an zwei zusätzlichen Untersuchungsgruppen mit zusammen 75.000 Fahranfängern wiederholt. Diese Personen wurden jedoch nicht angeschrieben und um Mitwirkung gebeten, sondern lediglich anonym im VZR auf Eintragungen mit und ohne Unfallbeteiligung abgefragt.



Die wichtigsten Ergebnisse:

Im ersten Jahr ihres selbständigen Fahrens – also ohne den in der Begleitphase vorgeschriebenen Begleiter – zeigen die ehemaligen BF17-Fahrer 19 Prozent weniger Unfälle und 18 Prozent weniger Verkehrsverstöße im Vergleich zu gleichaltrigen Fahrern mit herkömmlichem Führerscheinerwerb. Dies gilt für Männer wie für Frauen und bestätigt sich in der Wiederholungsuntersuchung mit einer kleinen Ausnahme.

Die Ausnahme

Die Ausnahme betrifft die Verkehrsverstöße ehemaliger BF17-Fahrerinnen: Zwar haben auch sie, genauso wie die Männer, weniger Unfälle – und dies ist ja entscheidend –, aber die Zahl ihrer Verkehrsverstöße (ohne Unfälle) ist kaum geringer als die ihrer Kolleginnen, die nicht am BF17 teilnahmen. Das Rätsel dieses kleinen Unterschiedes konnte gelöst werden: Die jungen Fahrerinnen fahren von vornherein viel regeltreuer; sie haben im Vergleich zu den gleichaltrigen Männern nur ein Viertel der Verkehrsverstöße. Bei so viel Disziplin konnte daher auch das BF17 die Zahl der VZR-Eintragungen nicht mehr nennenswert senken.

Die Bilanz

Die Untersuchung des KBA kommt am Ende zu der erfreulichen Bilanz: Allein für das Jahr 2009 hat das BF17, hochgerechnet, etwa 1.700 Unfälle mit Personenschaden von 18-jährigen Pkw-Fahrern verhindert. Von einem höheren Gefährdungspotenzial kann also keine Rede sein. Vielmehr wird mit dem BF17 eine bei Verkehrssicherheitsforschern lange beklagte Gefährdungsspitze gekappt: Das übergroße Einstiegsrisiko junger Fahranfänger wird reduziert.

Wenn auch die 18-jährigen nun sicherer fahren, wie sieht es aber mit den Unfällen der 17-jährigen in der Begleitphase aus? – Das Fahren mit Begleiter ist sehr sicher: Die Unfallrate beträgt nur etwa 7 Prozent der Unfallrate im ersten Jahr des selbständigen Fahrens. Die Gegenrechnung dieser Unfälle kann die positive Bilanz des BF17 also kaum trüben.

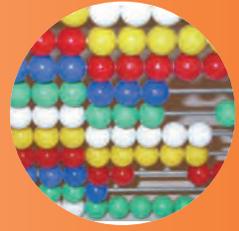
Kraftverkehrsstatistiken des KBA

Im Europa der offenen Grenzen und eines stark vernetzten Wirtschaftsmarktes sind Informationen über die Güterströme im Straßenverkehr von besonderer Bedeutung. Die Datengewinnung wird aufgrund fehlender Grenzkontrollen jedoch erschwert. Um dennoch regelmäßig gesicherte Erkenntnisse zu erhalten, ist innerhalb der Europäischen Union ein für alle Mitgliedstaaten verpflichtendes Datenerhebungsverfahren eingerichtet. Danach müssen die Staaten jeweils selbst Daten zum Güterkraftverkehr mit den in ihrem Staat zugelassenen Fahrzeugen erheben und an das Amt der Europäischen Gemeinschaften (Eurostat) übermitteln. Von dort werden Auszüge aus den in einer Datenbank gesammelten Ergebnissen an alle meldenden Staaten verteilt, um diese in die Lage zu versetzen, ihre nationalen Statistiken zum Güterkraftverkehr zu vervollständigen.



Online-Fragebogen zum Abbau von Bürokratiekosten

The screenshot shows a web browser window with the URL <http://www.kba-online.de/>. The page header includes the KBA logo and the text 'Kraftfahrt-Bundesamt'. Below the header, there is a navigation menu with options like 'Datei', 'Bearbeiten', 'Ansicht', 'Favoriten', 'Extras', 'Konvertieren', and 'Auswählen'. The main content area features a large image of a modern building and the text: 'Ihr zentraler Informationsdienstleister rund um das Kraftfahrzeug und seine Nutzer. Sie befinden sich auf einer Unterseite der Internetpräsenz des Kraftfahrt-Bundesamtes. Sie dient ausschließlich zur Nutzung der hier aufgeführten Dialoganwendungen. Unter www.kba.de stehen Ihnen Informationen über das KBA und seine Aufgaben zur Verfügung. Bitte wählen Sie die gewünschte Anwendung aus.' Below this, there is a highlighted section for 'Anwendung Güterkraftverkehrsstatistik... (JavaScript notwendig)'. This section includes a small icon of a truck with 'KBA' on it and the text: 'Online-Fragebogen zur Güterkraftverkehrsstatistik (Geschützter Bereich). Die Befragung wird durchgeführt zur Gewinnung von Kenntnissen über die Entwicklung des Straßengüterverkehrs. Sie sind Grundlage für Verkehrsprognosen sowie zur Vorbereitung verkehrs- und wirtschaftspolitischer Entscheidungen auf nationaler und EU-Ebene. Seit Ende 2006 bietet das KBA die Möglichkeit, den Fragebogen online zu beantworten.' A link '> zur Anwendung' is provided at the bottom right of this section.



Das KBA hat in diesem Zusammenhang eine zentrale Rolle inne. Es erhebt und verarbeitet in Deutschland statistische Daten des Güterkraftverkehrs mit deutschen Fahrzeugen. **Zur Gewinnung der Daten** werden im Zentralen Fahrzeugregister eingetragene Fahrzeughalter befragt. Um diese Befragung für alle Beteiligten möglichst zeitsparend und unbürokratisch zu gestalten, steht seit rund 4 Jahren ein Online-Fragebogen zur Verfügung.

Knapp ein Drittel aller Befragungsteilnehmer bedient sich bereits dieser modernen Methode. Anregungen der Befragten **zur Weiterentwicklung der Erhebungsunterlagen** werden gerne entgegengenommen. Sie finden bei der Gestaltung Berücksichtigung mit dem Ziel, die Nutzerfreundlichkeit zu erhöhen und damit einen Beitrag zum Bürokratieabbau zu leisten.

Neue Gütersystematik - seit 2010 Anwendung im KBA

Die Angaben zu den transportierten Gütern erfasst das Kraftfahrt-Bundesamt seit 2010 entsprechend der neugestalteten Gütersystematik NST 2007.

Im Mittelpunkt steht nun der Wirtschaftszweig, der den Gütertransport veranlasst. Dabei umfasst die Gütergliederung insgesamt 20 Güterabteilungen, die wiederum 81 Gütergruppen beinhalten. Damit wird eine Vergleichbarkeit mit anderen Statistikbereichen, z. B. den Produktionsstatistiken, realisiert.

Europäischer Datenaustausch

Das Kraftfahrt-Bundesamt ist aber nicht nur zuständig für die Erhebung und den Datentransfer an Eurostat. Es erhält jeweils ein Jahr nach Ende des aktuellen Berichtsjahres - quasi im Gegenzug - die Auszüge aus der Eurostat-Datenbank. Daraus werden die Statistiken zum Verkehr mit europäischen Lastkraftfahrzeugen in, von, nach und durch Deutschland erstellt und nach Themen gegliedert verbreitet.

Themenbezogene Statistiken

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

Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise noch nicht vollständig überwunden

Der Ende 2008 in der Transport- und Logistikwirtschaft einsetzende konjunkturelle Abschwung ließ das Jahr 2009 schließlich mit einem Minus von zehn Prozent abschließen. Damit lagen Transportmenge und Beförderungsleistung in etwa auf dem Niveau von 2004/2005.

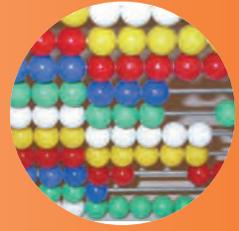
Die abschließende Auswertung des 4. Quartals 2010 steht noch aus. Um dennoch die aktuelle Entwicklung aufzeigen zu können, werden die Vergleichszeiträume der Vorjahre ins Verhältnis gesetzt. Bei der Transportmenge wurde in den ersten drei Quartalen des Jahres 2010 in etwa das Niveau des Vorjahreszeitraums erreicht. Jedoch zeigt sich im Jahresverlauf 2010, dass nach schwierigem Jahresbeginn der Differenzkorridor immer schmaler wird (siehe Diagramm 18). Dabei ist der Binnenverkehr, wie der Verkehr zwischen Orten in Deutschland bezeichnet wird, die Transportlokomotive.



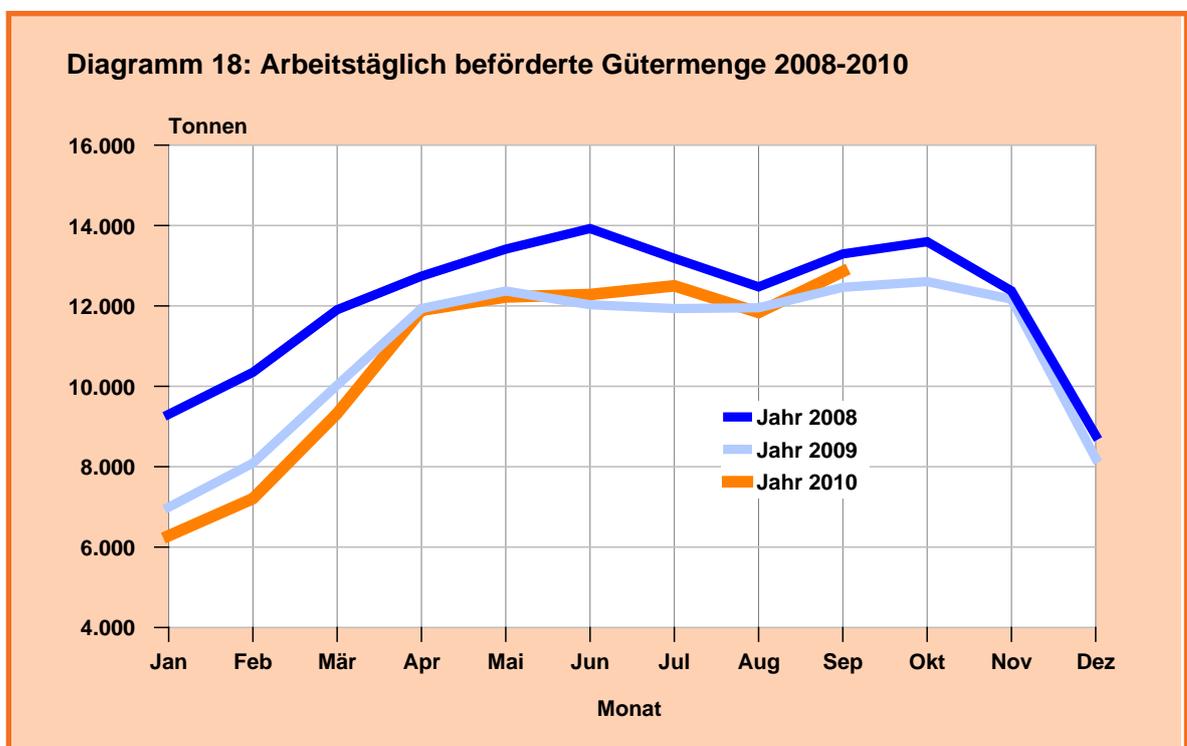
Bildquelle: Raake

Tabelle 15: 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	tkm	Tonnen	tkm
Jahr						
1999	3.181.363	278.470			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
2009	2.768.694	307.575	-10,0	-9,9	87	110
1. - 3. Quartal						
2008	2.346.850	262.248			X	X
2009	2.055.308	229.911	-12,4	-12,3	X	X
2010	2.042.745	235.645	-0,6	+2,5	X	X



Die aktuelle Entwicklung der Beförderungsleistung, die auch die Transportweite berücksichtigt, spiegelt die sich erholende Nachfrage nach Transporten über zunehmende Entfernungen.



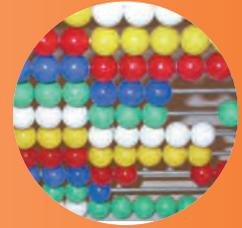
Mehr als die Hälfte der Fahrleistung mit der besten Emissionsklasse

Der Trend zum Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge setzt sich fort. 2010 erbrachten Fahrzeuge der Emissionsklasse 5 / EEV insgesamt 56,2 Prozent der Fahrleistung. Im Vorjahr lag dieser Anteil noch mehr als zehn Prozentpunkte niedriger. Fahrzeuge der Emissionsklassen 2 und schlechter spielen kaum noch eine Rolle. Ihr Anteil an der Fahrleistung fiel inzwischen auf 6,4 Prozent.

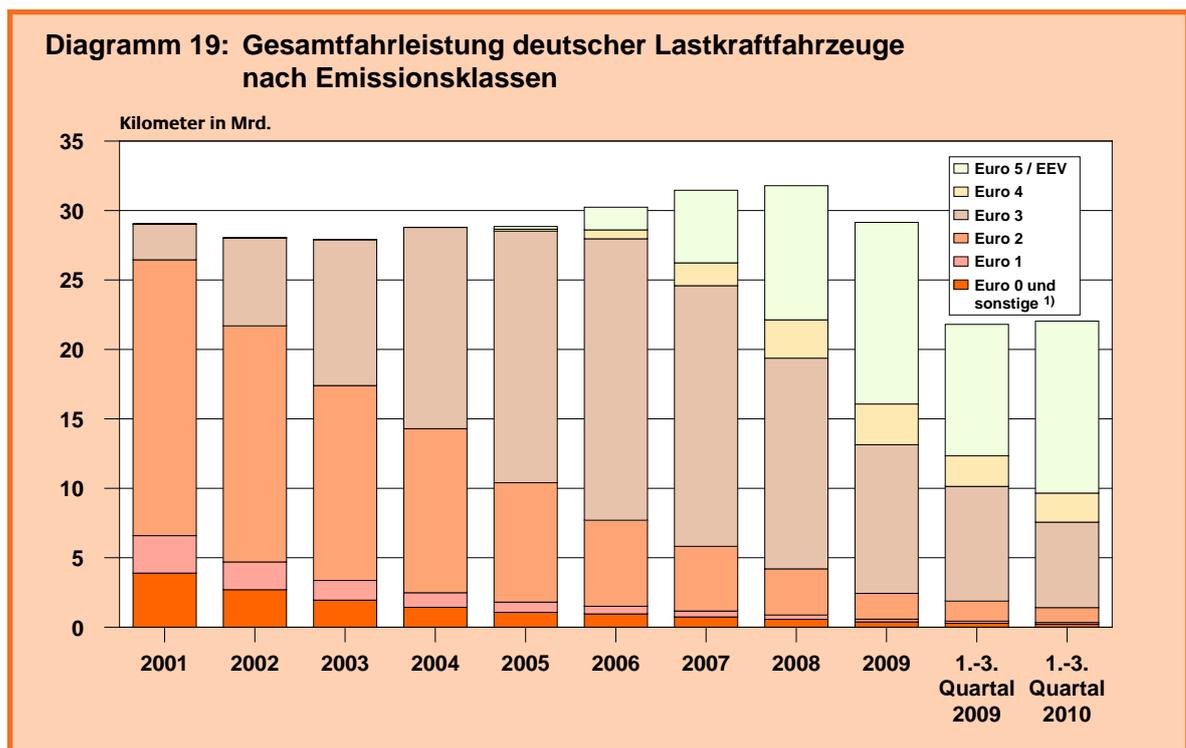
Tabelle 16: Gesamtfahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Emissionsklassen von 2007 bis September 2010

Emissions- klasse	Fahrleistung insgesamt									
	2007		2008		2009		1.-3. Quartal 2009		1.-3. Quartal 2010	
	1.000 km	Anteil in Prozent	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 /EEV	5.219.321	16,6	9.649.734	30,4	13.066.883	44,8	9.458.960	43,4	12.380.931	56,2
Euro 4	1.646.412	5,2	2.761.770	8,7	2.937.436	10,1	2.200.895	10,1	2.086.330	9,5
Euro 3	18.768.116	59,7	15.171.203	47,7	10.694.181	36,7	8.257.330	37,9	6.160.952	28,0
Euro 2	4.657.882	14,8	3.320.291	10,4	1.862.179	6,4	1.445.073	6,6	1.062.548	4,8
Euro 1	422.720	1,3	311.403	1,0	192.877	0,7	148.990	0,7	122.220	0,6
Euro 0 und sonstige ¹⁾	745.266	2,4	572.573	1,8	388.547	1,3	294.302	1,3	227.228	1,0
Insgesamt	31.459.717	100	31.786.975	100	29.142.102	100	21.805.550	100	22.040.209	100

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.



Die für die Umwelt erfreuliche Entwicklung im langfristigen Trend zeigt das folgende Diagramm.



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

Zum Güterkraftverkehr mit europäischen Fahrzeugen sind aktuell Daten für das Berichtsjahr 2009 verfügbar, allerdings fehlen noch Ergebnisse aus vier Mitgliedstaaten (EU-27 ohne Griechenland, Italien, Malta und das Vereinigte Königreich), Ergebnisse aus Kroatien, Liechtenstein, Norwegen und der Schweiz liegen vor. Obwohl der Gesamtverkehr noch nicht vollständig ist, bringt die Betrachtung des Güteraustausches mit den deutschen Nachbarstaaten aussagekräftige Ergebnisse. Die noch nicht vorliegenden Fahrten der Fahrzeuge aus den vier EU-Staaten zählen hierbei zum Dreiländerverkehr (Verkehr zwischen zwei Staaten mit Fahrzeugen aus einem dritten Staat), der für diese Fahrzeuge im Verkehr mit Deutschland eine untergeordnete Rolle spielt, wie Auswertungen der Vorjahre zeigen.



Bildquelle: Raake

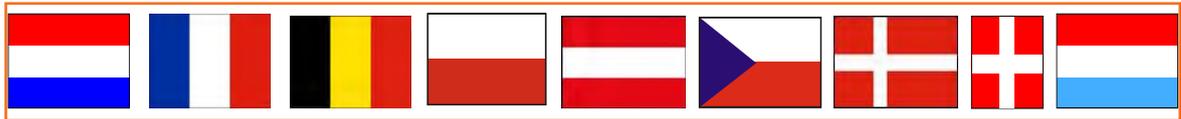
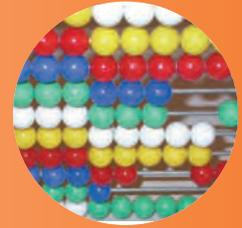
Güteraustausch mit unseren Nachbarn

Die zentrale Lage Deutschlands in Europa bringt es mit sich, dass grenzüberschreitender Verkehr zu insgesamt neun direkten Nachbarstaaten (im Uhrzeigersinn: Dänemark, Polen, Tschechien, Österreich, Schweiz, Frankreich, Luxemburg, Belgien und Niederlande) stattfindet. Auf diesen Fahrten wurden 283 Millionen Tonnen Güter transportiert und eine Beförderungsleistung von 116,7 Milliarden Tonnenkilometern erbracht. Deutsche Fahrzeuge beförderten dabei 38 Prozent der Transportmenge und erbrachten 33 Prozent der Beförderungsleistung.

Tabelle 17: Güterbeförderung europäischer Fahrzeuge ¹⁾ zwischen Deutschland und seinen Nachbarstaaten im Jahr 2009

Staaten	Transportiertes Gütergewicht in 1 000 t			Beförderungsleistung in Mio. tkm		
	Insgesamt	deutsche Fahrzeuge	ausländische Fahrzeuge	Insgesamt	deutsche Fahrzeuge	ausländische Fahrzeuge
Belgien	37.506	18.128	19.378	13.555	6.375	7.180
Dänemark	12.521	8.071	4.451	5.501	3.344	2.157
Frankreich	43.346	23.398	19.949	23.153	11.671	11.482
Luxemburg	7.534	3.981	3.553	1.540	851	689
Niederlande	80.733	24.692	56.040	23.308	7.148	16.160
Österreich	32.339	12.700	19.639	13.287	4.532	8.756
Polen	33.265	2.199	31.067	22.400	829	21.571
Schweiz	16.017	9.915	6.103	4.732	3.017	1.714
Tschechien	19.720	3.613	16.107	9.180	1.090	8.090
Insgesamt	282.981	106.695	176.287	116.658	38.857	77.800

¹⁾ Fahrzeuge aus der EU-27 ohne Griechenland, Italien, Malta, Vereinigtes Königreich sowie aus Kroatien, Liechtenstein, Norwegen und der Schweiz.



Die mit Abstand größte Gütermenge wurde dabei zwischen Deutschland und den Niederlanden bewegt. 80,7 Millionen Tonnen beförderten die gemeldeten europäischen Fahrzeuge auf diesen Fahrten. Im Weiteren folgen der Gütertausch mit Frankreich (43,3 Mio. t), Belgien (37,5 Mio. t), Polen (33,3 Mio. t) und Österreich (32,3 Mio. t).

Ein Vergleich der Güterströme in die oder aus den westlichen Nachbarstaaten (BENELUX und Frankreich) mit den entsprechenden Bewegungen zu den östlichen Nachbarn (Polen, Tschechien und Österreich) zeigt, dass im Westen mit 169 Millionen Tonnen nahezu doppelt so viele Güter ausgetauscht wurden wie im Osten (85 Mio. t).

Der Marktanteil deutscher Fahrzeuge am Gütertausch mit dem jeweiligen Nachbarstaat lag – bezogen auf das Gütergewicht – in vier Fällen bei gut über der Hälfte (Dänemark 64 %, Schweiz 62 %, Frankreich 54 % und Luxemburg 53 %). Transporte von/nach Tschechien und Polen wurden dagegen überwiegend von ausländischen Unternehmern bewerkstelligt, deutsche Fahrzeuge spielten hier mit Anteilen von 18 bzw. 7 Prozent eine eher untergeordnete Rolle.

Die Beförderungsleistung in Tonnenkilometern, in die neben dem transportierten Gütergewicht in Tonnen auch die beim Transport zurückgelegte Strecke in Kilometern einfließt, berücksichtigt somit eine entscheidende Kostenkomponente. Die höchste Beförderungsleistung wurde im Gütertausch mit den Niederlanden (23,3 Mrd. tkm) erzielt, stark geprägt durch die bereits oben erwähnte große Gütermenge. Dicht dahinter folgen Frankreich (23,2 Mrd. tkm) und Polen (22,4 Mrd. tkm). Bei diesen beiden großflächigen Nachbarstaaten spielen eher die längeren Transportwege eine entscheidende Rolle.

Bezogen auf die Beförderungsleistung bewiesen die deutschen Fahrzeuge ebenfalls eine gute Marktposition mit jeweils mehr als der Hälfte der erbrachten Tonnenkilometer zwischen Deutschland und der Schweiz, Dänemark, Luxemburg sowie Frankreich, während es in östlicher Richtung noch erhebliche Potentiale gäbe.

Das folgende Diagramm veranschaulicht die Größenordnungen der Güterströme zwischen Deutschland und seinen Nachbarstaaten und gibt die Anteile der durch ausländische Fahrzeuge transportierten Gütermengen an.

Diagramm 20: Gütertausch mit unseren Nachbarn und Anteil ausländischer Fahrzeuge



Das Kraftfahrt-Bundesamt wird, sobald die Meldungen aller Staaten vorliegen, mit der Aufbereitung der Statistiken zum Verkehr europäischer Lastkraftfahrzeuge beginnen und sie in gewohnter Weise im Internet zur Verfügung stellen.

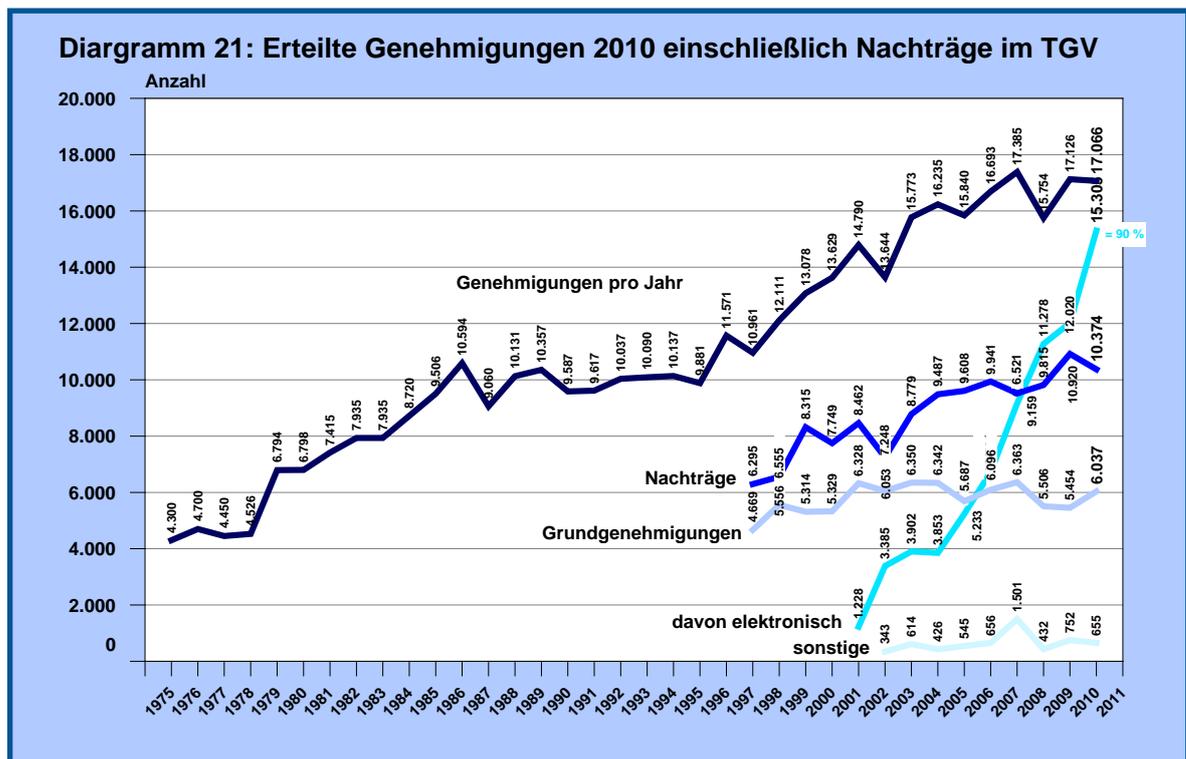


Fahrzeugtechnik

Die Typgenehmigungsbehörde KBA

Die Konsolidierung der Genehmigungszahlen auf hohem Niveau hat sich im Jahr 2010 bestätigt. Insgesamt wurden 17.066 Genehmigungen (*Vorjahr 17.126*) erteilt. Diese hohen Genehmigungszahlen sind Ausdruck der nach wie vor hohen Attraktivität des KBA als Genehmigungsbehörde. Neben der fachlichen Kompetenz ist für Hersteller auch der Faktor zeitliche Berechenbarkeit von hoher Bedeutung. Beantragte der Hersteller im vergangenen Jahr eine Genehmigung beim KBA, so konnte er damit rechnen, nach durchschnittlich 18 Kalendertagen eine Genehmigung in der Hand zu halten.

Deutlich erhöht hat sich der Anteil der elektronisch beantragten Genehmigungen, der auf 90 Prozent (*Vorjahr 70 %*) gestiegen ist. Rückblickend auf das Jahr 2001 mit einem Wert von 8 Prozent sieht man, welch technologischer Wandel hier vollzogen wurde. Mittlerweile sind integrierte Dokumentenaustauschsysteme mit Herstellern und Prüflaboratorien technischer Standard für die Genehmigungsbehörde KBA.



Fahrzeugtechnik

Schlagzeilen aus der Typgenehmigung:

+++ KBA genehmigt Elektrofahrzeuge +++

Für drei Modelle zweier Hersteller erteilte das KBA 2010 europäische Gesamtfahrzeuggenehmigungen (Whole Vehicle Typeapproval(WVTA)). Der Mitsubishi i-MiEV, eine A-Klasse von Mercedes und ein Smart-Modell mit elektrischem Antrieb können nun im Straßenverkehr erwartet werden.

+++ KBA genehmigt Brennstoffzellenfahrzeuge +++

Sowohl das erste Brennstoffzellenfahrzeug (B-Klasse, Mercedes Benz) als auch der erste Brennstoffzellenbus (Evobus) wurden 2010 mit einer Nationalen Kleinserien-Typgenehmigung für den Betrieb in Deutschland vom KBA genehmigt. Eine Kleinserie der B-Klasse umfasst laut Anhang 12 der zugrundeliegenden Rahmenrichtlinie 2007/46/EG 75 Fahrzeuge die des Brennstoffzellenbusses 250 Einheiten.

+++ KBA startet Piloten eines elektronischen Portals zum Typgenehmigungsverfahren (E-Typ) +++

Der im KBA positionierte Server ermöglicht unter <https://www.e-typ.eu> den reibungslosen Austausch der für die Genehmigung notwendigen Anträge und Dokumente über eine gesicherte Internetverbindung für Fahrzeug- und Teilehersteller. Mit dem Start des Echtbetriebs von E-Typ am 28. Februar 2011 steht dieser Weg nun allen Fahrzeug- und Teileherstellern, sowie den am Genehmigungsprozess beteiligten Technischen Diensten zur Verfügung.

Konformität auf den (Doppel-)Punkt gebracht

Eine Vielzahl nationaler und internationaler Normen widmet sich der Beschaffenheit von Verbraucherprodukten. Sie schaffen einheitliche Standards für Produkte im Sinne materieller Gegenstände aber auch für die immateriellen Verfahren, die im Produktionsprozess durch die Hersteller einzuhalten sind. Die Normen verfolgen dabei unterschiedliche Ziele. Sie dienen einerseits dem Verbraucherschutz, andererseits bilden insbesondere die internationalen Normen eine Grundlage des globalen Handels. In Deutschland übernimmt das KBA die zentrale Aufgabe der Überwachung der Produktionskonformität. Es fährt dabei zweigleisig:

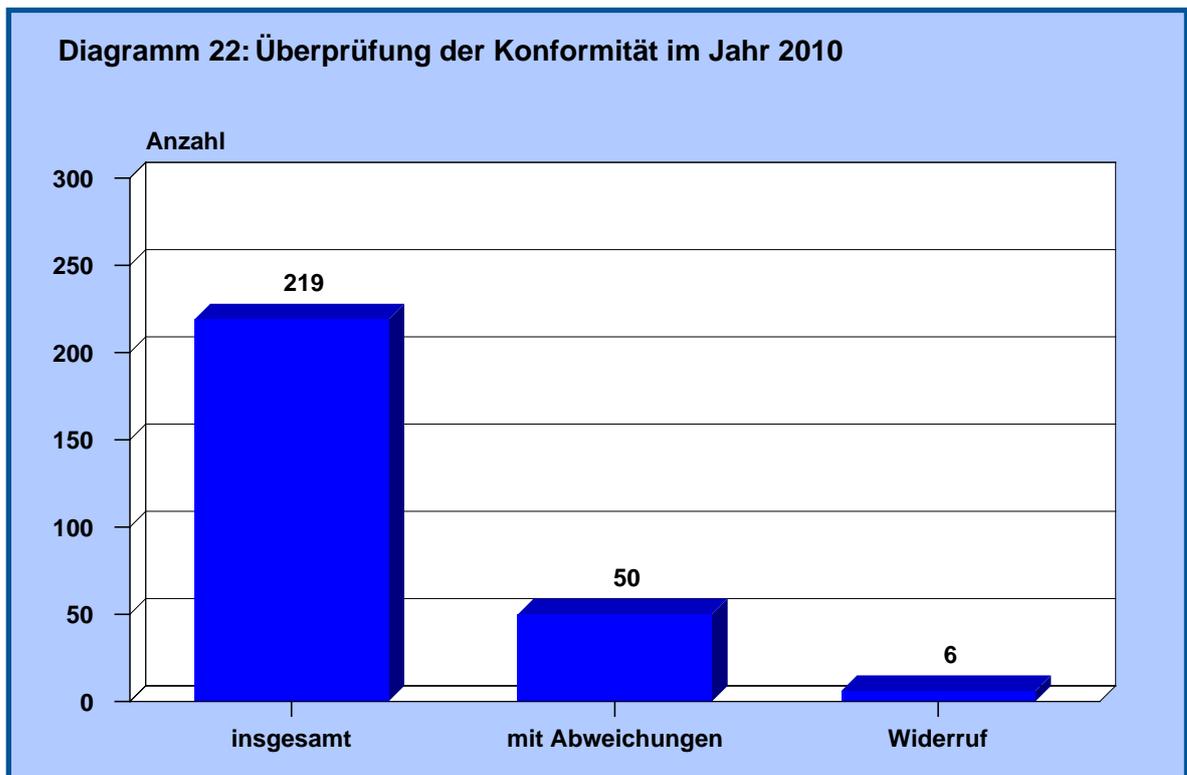


Konformität der Produkte oder CoP-P (Conformity of Production – Products)

Dieser Bereich untersucht die genehmigten Produkte während oder nach der Fertigung, ob sie die genehmigten Eigenschaften einhalten.

Im Jahr 2010 überprüfte das KBA in 219 Fällen die unterschiedlichsten Produkte hinsichtlich ihrer Konformität zu der vom KBA erteilten Genehmigung. Die anzuwendenden Vorschriftenwerke waren nationaler (Straßenverkehrszulassungsordnung – StVZO) wie internationaler (Rechtsakte der Europäischen Union bzw. Regelungen der Economic Commission for Europe, ECE) Art.

In 50 Fällen der im Jahr 2010 vom KBA durchgeführten Konformitätsprüfungen wurden Abweichungen von den Typgenehmigungen und sonstige Pflichtverstöße der Genehmigungsinhaber festgestellt. In 6 Fällen war die Abweichung bzw. der Pflichtverstoß derart groß, dass durch das KBA ein Widerruf der Typgenehmigung ausgesprochen werden musste.



Fahrzeugtechnik

Umrüstung auf alternative Kraftstoffe im Focus

Die Nachrüstung von mit Benzin betriebenen Fahrzeugen auf den Flüssiggas (LPG)-Betrieb, führte in diesem Bereich der Nachrüstsyste me zu verstärkten Konformitätsüberprüfungen. Das KBA hat bisher 67 Genehmigungen für Flüssiggas-Systeme unterschiedlicher Hersteller erteilt.

Um die Forderungen der bei der Genehmigungserteilung heranzuziehenden Regelung der ECE R 115 erfüllen zu können, müssen die Hersteller sich insbesondere mit den Schwierigkeiten bei der Erfüllung der Grenzwerte für die einzelnen Abgaskomponenten auseinandersetzen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Abgas-Grenzwerte der umgerüsteten Fahrzeuge nur bei sorgfältigster Einstellung der Anlagen eingehalten werden.

Der Grenzwert für den Flüssiggas-Betrieb hängt vom Typprüfwert des jeweiligen Fahrzeugs zum Zeitpunkt der Genehmigungserteilung ab. Hier werden optimierte Fahrzeuge geprüft, die den gestellten Grenzwert für Benzinbetrieb sicher, teilweise mit großem Abstand zum Grenzwert einhalten. Der Typprüfwert für Benzinbetrieb stellt damit den „worst case“ für den Gasbetrieb dar, weil er als Grundlage für die geforderte Berechnung herangezogen wird.

Die Ergebnisse der entsprechenden Konformitätsüberprüfungen durch das KBA zeigen, dass die Nachrüst-Systeme bei Verwendung in neueren Fahrzeugen, die für den Flüssigkeitsbetrieb geforderten Abgasemissionen im allgemeinen erfüllen. Um die von der Vorschriftenseite her geforderten Abgasemissionen im Flüssiggasbetrieb bei älteren Fahrzeugen zu erreichen, muss eine exakte und intakte Fahrzeugeinstellung sichergestellt sein.

Konformität des Qualitätsmanagementsystem oder CoP-Q (Conformity of Production – Quality)

Die Mitarbeiter des CoP-Q-Bereichs untersuchen die festgeschriebenen Herstellungsprozesse bei den Genehmigungsinhabern. Es gilt sicherzustellen, dass eine gleichmäßige und genehmigungskonforme Herstellung der genehmigten Produkte gewährleistet ist.



Grundsätzlich werden alle Genehmigungsinhaber überprüft. Ein Teil der Überprüfung wird durch QM-Zertifizierungen durch vom KBA benannte Technische Dienste durchgeführt. Unternehmen, die keine Zertifizierung durch eine vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) benannte Stelle nachweisen können, werden vom KBA direkt überwacht. Schwerpunkt wird dabei auf die Erfüllung der Anforderungen des Typgenehmigungsverfahrens gelegt. Grundsätzlich ist eine Vor-Ort-Überprüfung vorgesehen, bei der die Umsetzung und die Wirksamkeit der im Rahmen der Anfangsbewertung festgelegten Vorkehrungen und Verfahren zur Sicherung der Produktkonformität nachzuweisen sind.

Die Auswahl der zu überprüfenden Genehmigungsinhaber erfolgt schwerpunktbezogen entsprechend dem Gefährdungspotenzial und den eventuellen Auffälligkeiten von genehmigten Produkten im Markt bzw. anlassbezogen auf Grund von Hinweisen durch weitere Bereiche der Abteilung Technik des KBA.

Überwiegend verlässliche Herstellerprozesse

33 CoP-Q Maßnahmen wurden erfolgreich abgeschlossen. In fünf Fällen forderte das KBA bei dem Genehmigungsinhaber Korrekturmaßnahmen ein, um die Prozesssicherheit zur Konformitätssicherung des jeweiligen Genehmigungsobjektes wieder herzustellen.

Das KBA behält sich in diesen Fällen Nachkontrollen zur Verifizierung der Wirksamkeit der umgesetzten Korrekturmaßnahmen vor. Führen die eingeleiteten Maßnahmen nicht zum Erfolg droht der Entzug der Genehmigung und damit ein Verkaufsverbot. Bei einem positiven Prüfergebnis kann dem Genehmigungsinhaber eine entsprechende Bestätigung ausgestellt werden.

Ein Jahr „Benennung Technischer Dienste“ durch das KBA

Mit der europäischen Binnenmarktverordnung Nr. 765/2008 in Verbindung mit dem Gesetz über die Akkreditierungsstelle wurden die Akkreditierungstätigkeiten der Akkreditierungsstelle des KBA mit Wirkung vom 01.01.2010 der zentralen Deutschen Akkreditierungsstelle GmbH (DAKKS) übergeben.

Fahrzeugtechnik

Die Überprüfung und Bewertung von Prüflaboratorien und Zertifizierungsstellen, die für das KBA als Technischer Dienst (TD) tätig werden möchten, wird als „Benennung“ bezeichnet

Im Ergebnis des Benennungsverfahrens erfolgt die Befugniserteilung zum Tätigwerden als Technischer Dienst und die Notifizierung beim Sekretariat der UNECE in Genf bzw. bei der Europäischen Kommission in Brüssel.

Die Benennungsstelle des KBA nutzt die von der nationalen Akkreditierungsstelle DAkkS oder von anderen europäischen Akkreditierungsstellen ausgestellten Akkreditierungsbescheinigungen als Grundlage für die Durchführung eines von einem Prüflabor oder einer Zertifizierungsstelle beantragten Benennungsverfahrens.

In diesem Verfahren der Benennung auf der Grundlage einer vorgelegten Akkreditierungsbescheinigung wird keine Doppelprüfung durchgeführt. Der Fokus ist ausschließlich auf typgenehmigungsrelevante Sachverhalte ausgerichtet, die durch eine Akkreditierung nicht erfasst sind. In diesem Fall ist die Gültigkeit der Benennung an die Gültigkeit der Akkreditierung gebunden.

Prüflaboratorien und Zertifizierungsstellen, die durch das KBA als Technischer Dienst benannt werden, müssen ihren Sitz (Niederlassung) auf dem Gebiet der Europäischen Union nachweisen.

Erstbegutachtung – Überwachung – Wiederholung

Im Jahr 2010 wurden insgesamt 44 Begutachtungen im Rahmen der Benennungsverfahren durchgeführt. 32 Begutachtungen fanden in Prüflaboratorien im In- und Ausland statt. Darunter eine Erstbegutachtung mit dem Ziel der Benennung sowie 21 Maßnahmen die nach Ablauf von drei Jahren seit der Benennung turnusmäßig durchzuführen waren. Diese sogenannte „Überwachung“ ist in Art und Umfang weniger aufwändig als die Erst- oder Re



bzw. Wiederholungsbegutachtung. Das KBA führte außerdem zehn Wiederholungsbegutachtungen durch, die nach sechs Jahren seit Benennung gefordert werden. Diese gleicht in Art und Umfang der Erstbegutachtung jedoch unter Berücksichtigung der Erkenntnis vorangegangener Begutachtungen. Eine weitere Begutachtung wurde nach einem Verfahren für spezielle Labore durchgeführt. In 11 Fällen suchten die KBA-Mitarbeiter Zertifizierungsstellen auf um auch hier nach den vorgeschriebenen Intervallen von drei und sechs Jahren (Re-)Begutachtungen durchzuführen. 32 Begutachtungen fanden in Prüflaboratorien im In- und Ausland statt. Darunter eine Erstbegutachtung mit dem Ziel der Benennung sowie 21 Maßnahmen die nach Ablauf von drei Jahren seit der Benennung turnusmäßig durchzuführen waren. Diese sogenannte „Überwachung“ ist in Art und Umfang weniger aufwändig als die Erst- oder Re- bzw. Wiederholungsbegutachtung. Das KBA führte zehn Wiederholungsbegutachtungen durch, die nach sechs Jahren seit Benennung gefordert werden.

Gefahr erkannt – Gefahr gebannt: Schwachpunkte erfolgreich beseitigt

150 Abweichungen von den Benennungsregeln wurden im Zuge der Begutachtungen festgestellt. Bei der Feststellung von nichtkonformen Sachverhalten werden von dem benannten Technischen Dienst Korrekturmaßnahmen eingefordert.

Das KBA behält sich vor, Nachkontrollen zur Verifizierung der Wirksamkeit der umgesetzten Korrekturmaßnahmen durchzuführen bzw. eine Eskalation einzuleiten, die bis zum Entzug der Benennung und damit dem Ausschluss aus dem Typgenehmigungsverfahren führen kann.

In 2010 war eine solche Maßnahme nicht zu treffen: in den genannten Fällen führten die Korrekturmaßnahmen zum Erfolg; es musste keine Aberkennung oder Aussetzung vorgenommen werden.

Fahrzeugtechnik

Produktsicherheit – Rückrufe

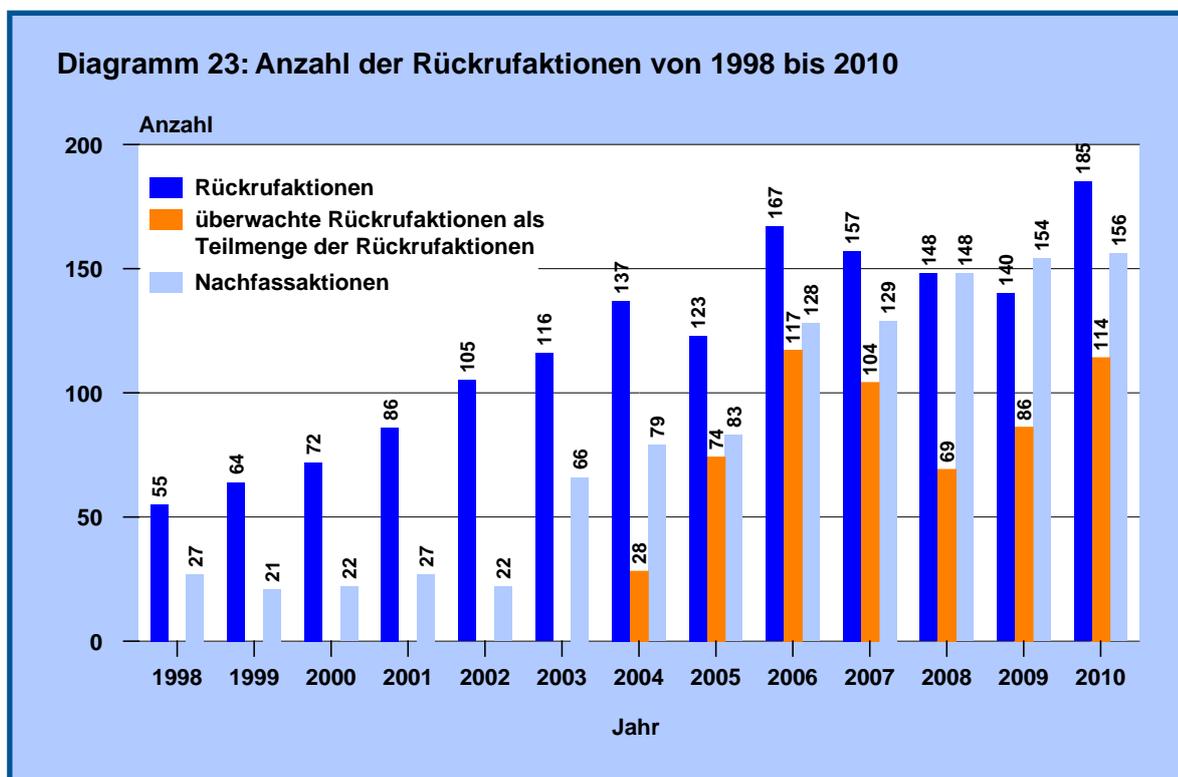
Produktsicherheit als Schwerpunkt

Rückrufaktionen rückten das Kraftfahrt-Bundesamt auch 2010 in den Blickpunkt der Öffentlichkeit. Als Produktsicherheitsbehörde für den Straßenfahrzeugbereich wird das KBA aufgrund verschiedener Auslöser tätig. Hersteller sind gemäß Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG) verpflichtet, das KBA zu unterrichten sofern Anhaltspunkte für eine Gefährdungssituation durch von ihnen in Verkehr gebrachte Verbraucherprodukte vorliegen. Hinweise über möglicherweise mangelhafte Produkte geben jedoch auch Verbraucher, Behörden und die Medien.

In über 500 Fällen erhielt das KBA Kenntnis über Produktmängel, denen mit der Produktsicherheit im Fokus nachgegangen wurde. Die Zahl der Hinweise liegt in 2010 in etwa 50 Prozent über dem Durchschnitt der vergangenen fünf Jahre (*rund 335*).

Rückrufaktionen

185 Rückrufaktionen im Jahr 2010 bilden den vorläufigen Höhepunkt in der Statistik der Rückrufe seit Aufzeichnung 1998. Der Mangel war jeweils so erheblich, dass auf die Daten

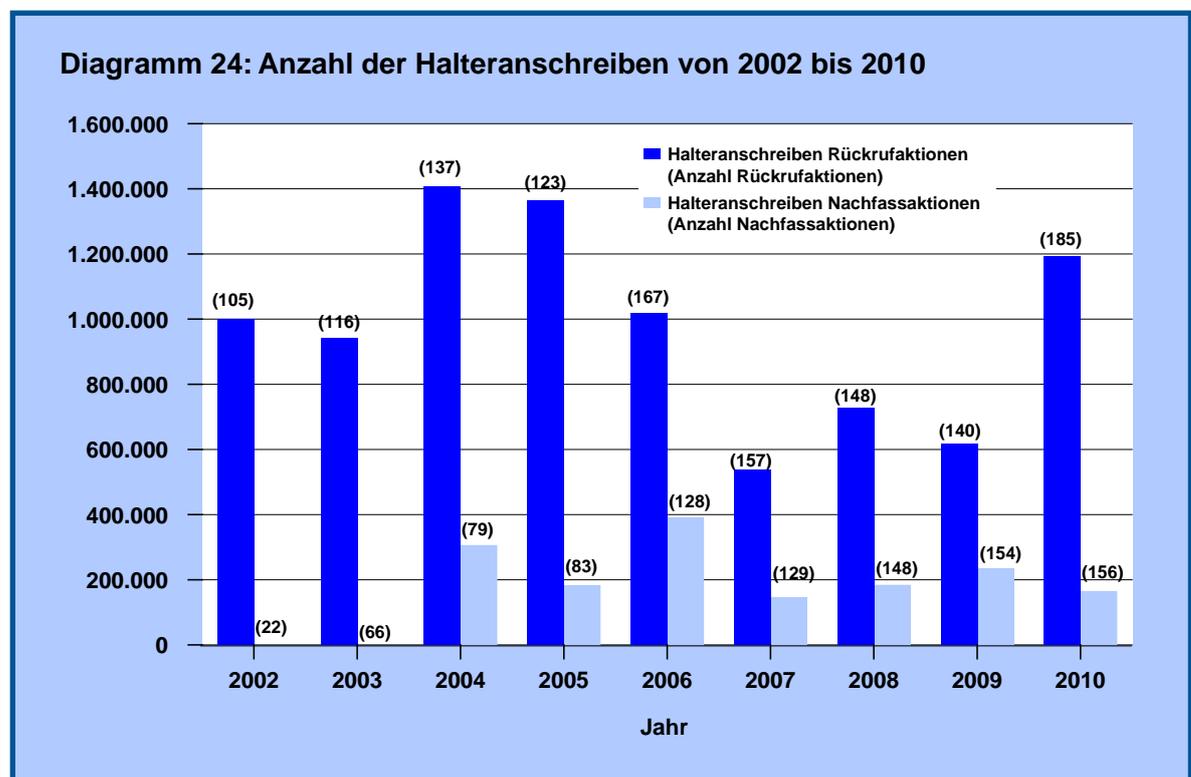




des Zentralen Fahrzeugregisters (ZFZR) zurückgegriffen werden musste, um alle betroffenen Halter zu erreichen. Mit rund 1,19 Millionen Halteranschriften übermittelte das KBA beinahe doppelt so viele wie im Vorjahr (*rund 617.000*). Gut ein Drittel der Adressen wurde im Rahmen der größten Einzelaktion mit 412.696 Halteranschriften zur Verfügung gestellt.

In 114 Fällen wurde der Rückruf wegen der besonderen Gefährlichkeit des Mangels durch das KBA überwacht. Prozentual entspricht dieser Wert mit 61 Prozent in etwa genau dem prozentualen Anteil der überwachten Rückrufe des Jahres 2009. Die Gesamtzahl der davon erfassten 280.000 Fahrzeuge verdeutlicht in etwa die Dimension der einzelnen überwachten Rückrufaktionen von durchschnittlich rund 2.450 Fahrzeugen.

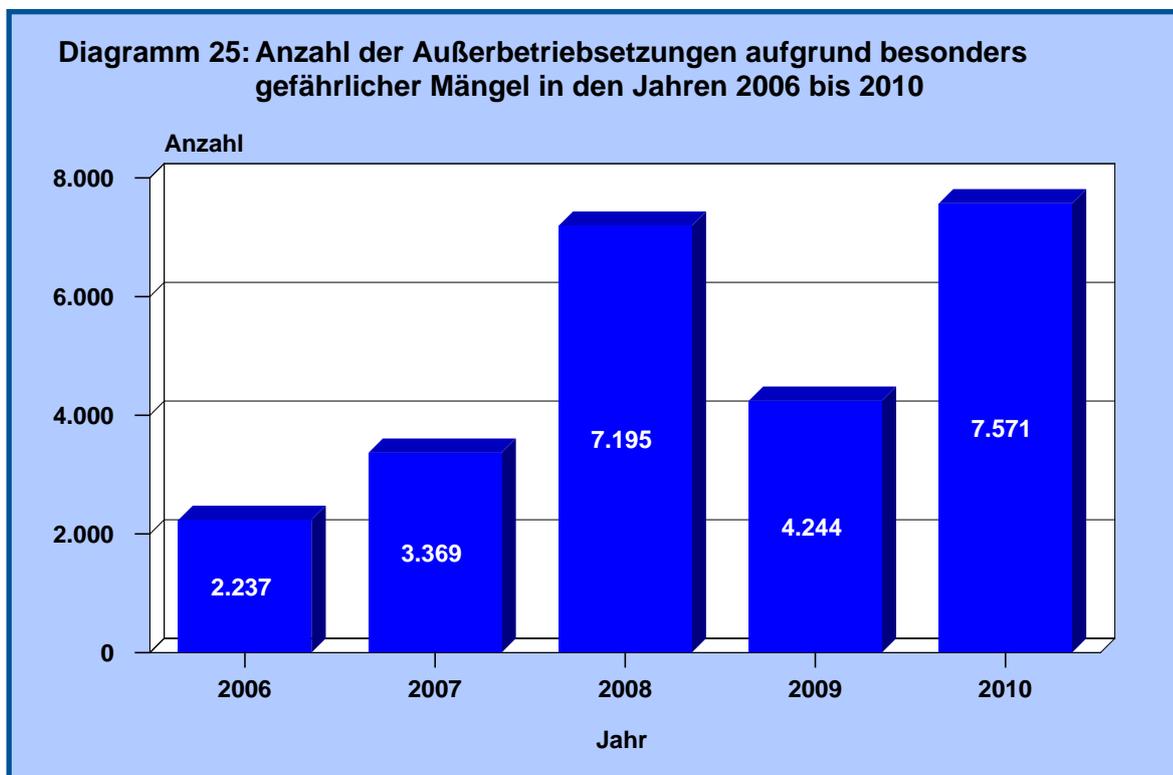
Nicht jedes Halteransreiben führt jedoch zum sofortigen Erfolg. Je nach Mangelart wird der Erfolg der einzelnen Maßnahme durch das KBA überwacht. Letztlich gilt es, alle betroffenen Fahrzeuge in Deutschland von dem den Rückruf auslösenden Mangel zu befreien. Um dieses Ziel zu erreichen, führte das KBA 156 sogenannte Nachfassaktionen durch. Diese betreffen Fahrzeuge, deren Halter sich aufgrund der ersten Information über den Mangel nicht bei ihrer Werkstatt zur Mangelbeseitigung meldeten. Rund 164.000 Halter wurden in diesen Aktionen mehrmals angeschrieben.



Fahrzeugtechnik

Schlusspunkt Betriebsuntersagung

7.571 Fahrzeuge (*Jahr 2009: 4.244*) wurden von den örtlichen Behörden 2010 auf Hinweis des KBA mittels Betriebsuntersagung durch die örtlichen Behörden aus dem Verkehr gezogen. In diesen Fällen handelte es sich um besonders gefährliche Mängel, bei denen mögliche Gefahren nicht ausschließlich auf das betreffende Fahrzeug begrenzt sind. Die Betriebsuntersagung erfolgt regelmäßig, wenn die von Herstellern und KBA durchgeführten Maßnahmen zur Beseitigung besonders gefährlicher Mängel auch auf mehrmaliges „Nachfassen“ nicht zum Erfolg führten. In 2008 erfuhren mit 7.195 Fahrzeugen ähnlich viele eine Betriebsuntersagung.



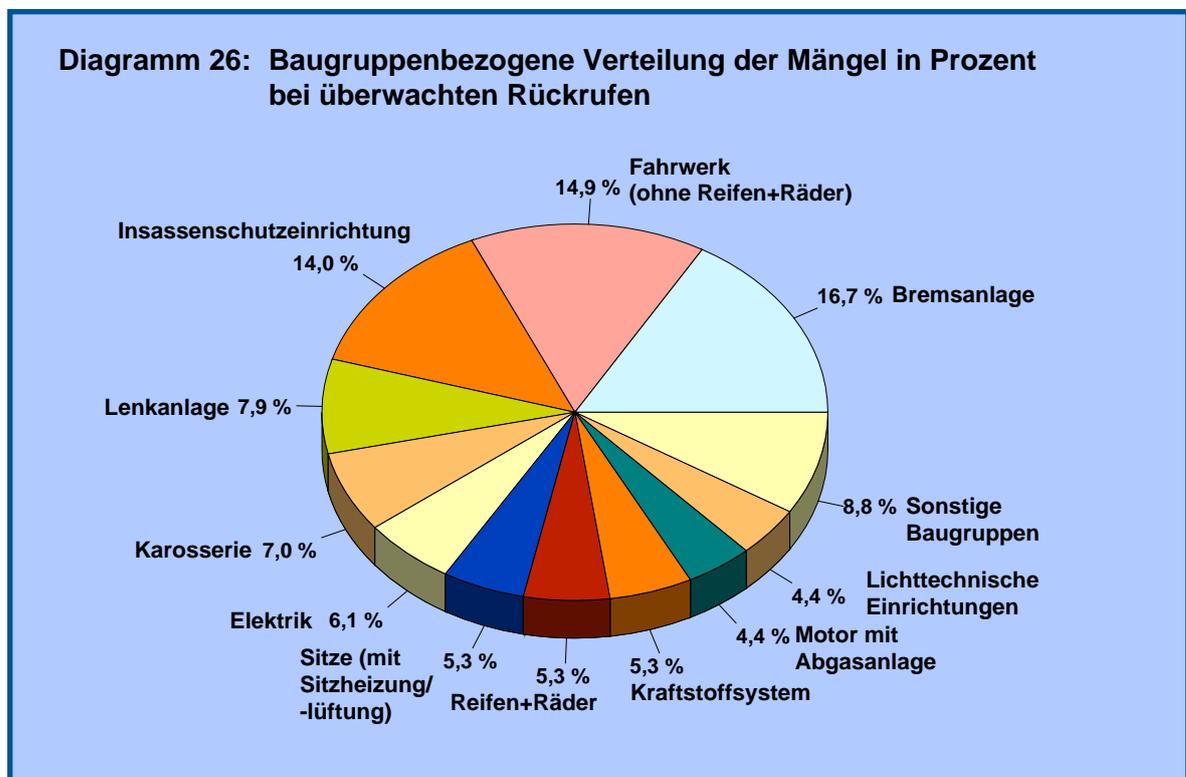


Im Brennpunkt

Mechanische Mängel – häufigste Fehlerursache

Trotz immer umfangreicherer elektronischer Ausstattung der Fahrzeuge bleibt die Mechanik die Fehlerursache Nummer 1. Über 60 Prozent aller Mängel sind mechanischer Art. Die Elektrik/Elektronik ist in 27 Prozent der Rückrufe die Ursache. Teilweise sind hier auch noch mechanische oder hydraulische Probleme mit einzubeziehen.

Schwachpunkte stellen die vier Baugruppen Bremsanlage, Fahrwerk, Insassenschutzeinrichtung wie Airbags und Sicherheitsgurte und Lenkanlage dar.



Kraftfahrt-Bundesamt

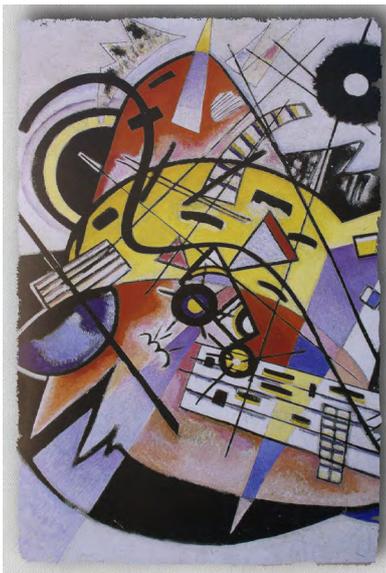
Öffentlichkeitsarbeit im KBA

Punkte in Flensburg

Seit Mai 1974 gibt es sie: die Flensburger Punkte. In schlichtes Behördendeutsch gekleidet kamen sie zunächst unscheinbar daher. Sie verbreiten sich seither in der gesamten Bundesrepublik. Die KBA-Punkte sind unter ihrem Pseudonym „Flensburger Punkte“ mittlerweile ein feststehender Begriff, ein geflügeltes Wort. Sie finden Verwendung in Liedtexten, in Filmen, und in der Werbung. Auch Pralinen wurden nach ihnen benannt.

Das Bild von den Punkten variiert je nach individueller Wahrnehmung. Die Existenz von Punkten in verschiedenen Lebensbereichen zeigte im Sommer 2010 eine Ausstellung in den

Flensburger Museen. Dr. Michael Fuhr übernahm im vergangenen Jahr die Leitung des Flensburger Museumsbergs. In seinem neuen Wirkungskreis widmete er die erste Ausstellung den prominenten „Flensburger Punkten“. Das original Ölbild „Weißer Punkt“ von Wassily Kandinsky war eines der künstlerischen Ausstellungsstücke, die zu überzeugen wussten. Die mit dem Bild „Dark Beauty“ von Kiki Kogelnik beworbene Ausstellung wurde ein voller Erfolg – die Verlängerung der vom KBA aktiv unterstützten Ausstellung spricht für sich. Ein Ausstellungsraum war dem Verkehrszentralregister – also den Originalpunkten vorbehalten. Beinahe historische Fotoaufnahmen, filmische Impressionen und technische Exponate von der



„Weißer Punkt“
Öl auf Leinwand, Hamburger Kunsthalle
Wassily Kandinsky

Karteikarte über Magnetbänder boten einen Einblick in die Entwicklung des Verkehrszentralregisters. Mit anonymisierten, jedoch echten Vorgängen in Kopie öffnete sich die Tür zu den Punktekontoen noch ein Stückchen weiter ohne dabei persönlich zu werden. Der Datenschutz blieb und bleibt gewahrt. Fachkundige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des KBA boten zusätzlich interessierten Ausstellungsbesuchern an den Wochenenden einen Einblick in persönliche Punktekontoen.



„Dark Beauty“
Öl/Acryl auf Leinwand
Kiki Kogelnik



In dieser Ausstellung bekamen nicht nur die Punkte ein Gesicht. Die KBA-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die den Punkten ihr Gesicht gaben, bekamen von den Besuchern einen dicken „Pluspunkt“. Einige davon haben Sie in dem vorliegenden Jahresbericht sehen können.

Impressionen einer Ausstellung



KBA-Präsident Ekhard Zinke mit Museumsdirektor Dr. Fuhr im Kunstgespräch



Kraftfahrt-Bundesamt

Kommen Sie zum Punkt!

Besucher im Minutentakt auf der AMI ¹ 2010 und am „Tag der offenen Tür“ im BMVBS ²

Wer in Flensburg und Umgebung wohnt, kann sich leicht seine Punkte „abholen“. In dem Servicepavillon an der Fördestraße stehen die Mitarbeiter des Serviceteams zur Verfügung, um unter anderem Punkteanfragen zu beauskunften. Weil aber nicht alle zu uns kommen können, haben wir die Punkte mobil gemacht.

Auf der AMI 2010 in Leipzig bot das Kraftfahrt-Bundesamt auf dem gemeinsamen Messestand des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der Deutschen Verkehrswacht und des Deutschen Verkehrsrats die gefragte „Auskunft-vor-Ort“. Viele der über 280.000 Messebesucher nahmen diesen Service gerne an. Zwei jeweils aus einem Mitarbeiter der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des KBA und des Verkehrszentralregisters zusammengesetzte



Teams brachten die Punkte nach Leipzig mit. Über den Veranstaltungszeitraum berieten und informierten sie durchschnittlich alle 1,6 Minuten Besucher an dem Stand des KBA. Sie gaben Einblicke in das persönliche Punktekonto und beantworteten Fragen unter anderem zu den unterschiedlichen Verweilzeiten / Tilgungsfristen, zur Überliegefrist und der Speicherung von Aufbauseminaren. Für

Erleichterung sorgten die Messteams wenn Punktekonten gelöscht waren. Eher sorgenvoll blickten hingegen manche Besucher, denen aufgrund des Erreichens höherer Punktwerte künftig Sanktionsmaßnahmen aufgrund ihres Verhaltens im Straßenverkehr drohten.



Alle 1,6 Minuten eine Punkteauskunft auf der AMI 2010 in Leipzig

¹ Automobilmesse International

² Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung



Auch am „Tag der offenen Tür der Bundesregierung“ in Berlin wurden die Punkte des KBA mobilisiert. Der beliebte Auskunftsservice war zum wiederholten Male einer der Anziehungspunkte der Veranstaltung im BMVBS. Einige der Gäste erwiesen sich mittlerweile als Stammkunden, die sich jedes Jahr aufs Neue von der Richtigkeit der Eintragungen im VZR oder auch von der zwischenzeitlichen Löschung ihrer Punkte überzeugen möchten. Hier war die Besucherfrequenz ähnlich: Alle 2,2 Minuten gaben die Mitarbeiter der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des KBA Auskünfte über Punkte und das Mehrfachtäterpunktsystem.



Besucher am KBA-Service-Stand im BMVBS



Gute Unterhaltung auch im Ministergarten des BMVBS

Impressum

Jahresbericht 2010

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.