

Kraftfahrt-
Bundesamt



Jahresbericht 2012

Presse- und
Öffentlichkeitsarbeit



Vorwort

Schulterblick

Wer sich insbesondere als motorisierter Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr mit der gebotenen Sicherheit bewegen will, kommt um ihn nicht herum: den Schulterblick.

Generationen von Fahrschülerinnen und Fahrschülern haben ihn in den Fahrstunden geübt. Im Jahr 2012 haben knapp 1,3 Millionen Fahrerlaubnisbewerberinnen und -bewerber den Blick offenbar so verinnerlicht, dass Ihnen das Testat einer erfolgreichen Fahrausbildung in Form eines Führerscheins ausgestellt werden konnte. Doch nicht immer werden auch im Anschluss dauerhaft die Vorschriften im Straßenverkehr dergestalt eingehalten, dass es zu keiner Verkehrsauffälligkeit kommt. Das Verkehrszentralregister verzeichnete im abgelaufenen Jahr über 5,4 Millionen Mitteilungen über Verkehrsverstöße. Damit bewegt sich diese Zahl auf dem Niveau der Vorjahre – damit also kein Grund zur Beunruhigung? Prinzipiell ist jeder Verkehrsverstoß geeignet die Sicherheit zu beeinträchtigen, auch wenn glücklicherweise nicht alle ihre möglichen Negativfolgen für Leib und Leben entfalten. Verkehrsverstöße geschehen häufig, ohne dass der Verursacher den Verstoß vorsätzlich begangen hat, denn nicht immer ist der Mensch in der Lage, alle Verkehrssituationen vollständig zu beherrschen. An dieser Stelle setzen zunehmend Fahrerassistenzsysteme ein, die den Menschen wirkungsvoll unterstützen – ihm aber nicht die Verantwortung nehmen können. Hier ist das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) als Typgenehmigungsbehörde sowohl in nationalen wie auch in internationalen Gremien vertreten, um die für die Umwelt und Sicherheit unserer Fahrzeuge notwendigen rechtlichen Grundlagen mit zu gestalten. Diese Vorschriften bilden die Grundlage des Typgenehmigungsverfahrens, für das das KBA in Deutschland verantwortlich zeichnet.

Die Ambivalenz des eingangs erwähnten Schulterblicks, der zugleich ein Rückblick ist, nutzend lade ich Sie ein, einen Blick über die Schulter der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des KBA und die Leistungen und Ereignisse des Jahres 2012 zu werfen.

Dabei wünsche ich Ihnen ein informatives Lesevergnügen,

Ihr
Ekhard Zinke



Inhalt	
Vorwort	1
Bundesverkehrsminister ehrt Auszubildende des KBA	4
Personalisierungsstelle für Kontrollgerätkarten	5
Zentrale Register	7
Die vier Zentralen Register des KBA im Überblick	7
Zentrales Fahrzeugregister (ZFZR)	11
Verkehrszentralregister (VZR)	14
Zentrales Fahrerlaubnisregister (ZFER)	17
Statistik	21
Fahrzeugstatistik	21
Kraftfahrerstatistik	30
Kraftverkehrsstatistik	38
Güterkraftverkehr mit deutschen Fahrzeugen	38
Güterkraftverkehr mit europäischen Fahrzeugen	43
Fahrzeugtechnik	46
Die Typgenehmigungsbehörde KBA	46
Produktsicherheit – Rückrufe	57
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit im KBA	61

Bundesverkehrsminister ehrt Auszubildende des KBA

„Die Entscheidung, den Start in das Berufsleben im KBA zu wählen, hat sich für mich als richtig erwiesen“, freut sich Dennis Hoffmann, der seine Ausbildung zum Verwaltungsfachangestellten in nur zweieinhalb Jahren mit Auszeichnung bestanden hat. Die frisch gebackenen Bachelors des Wirtschaftsingenieurwesens Desirée Struck und Frederik Maß ergänzen „Dass die Kosten unseres dualen Studiums vom KBA übernommen wurden, ist natürlich eine große Hilfe. Wichtiger war aber noch, dass wir in den Praxisphasen strukturiert ausgebildet wurden und dennoch Freiräume zur individuellen Gestaltung des Studiums erhielten.“ Aufgrund von besonders guten Ausbildungsabschlüssen konnten die drei ehemaligen Auszubildenden des KBA im Jahr 2012 geehrt werden. Im Rahmen der Feierstunde im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

in Berlin ließ es sich Verkehrsminister Dr. Peter Ramsauer nicht nehmen, den ausgebildeten Kräften persönlich zu ihren Erfolgen zu gratulieren. Im Rahmen dieser Veranstaltungreihe werden jedes Jahr, differenziert nach Berufsbild, die Prüfungsbesten aus dem gesamten Bereich des Verkehrsministeriums eingeladen.

Im KBA schlossen 2012 insgesamt 18 Nachwuchskräfte in fünf verschiedenen Berufen ihre Ausbildung im KBA erfolgreich ab.

Wir freuen uns mit unserem beruflichen Nachwuchs über die erzielten Erfolge im vergangenen Jahr. Einerseits mit den 16 neu eingestellten Auszubildenden, die den Wettlauf um die Ausbildungsplätze gewannen, andererseits mit den 18 jungen Kolleginnen und Kollegen, die ihre Ausbildung in 2012 erfolgreich abschließen konnten.



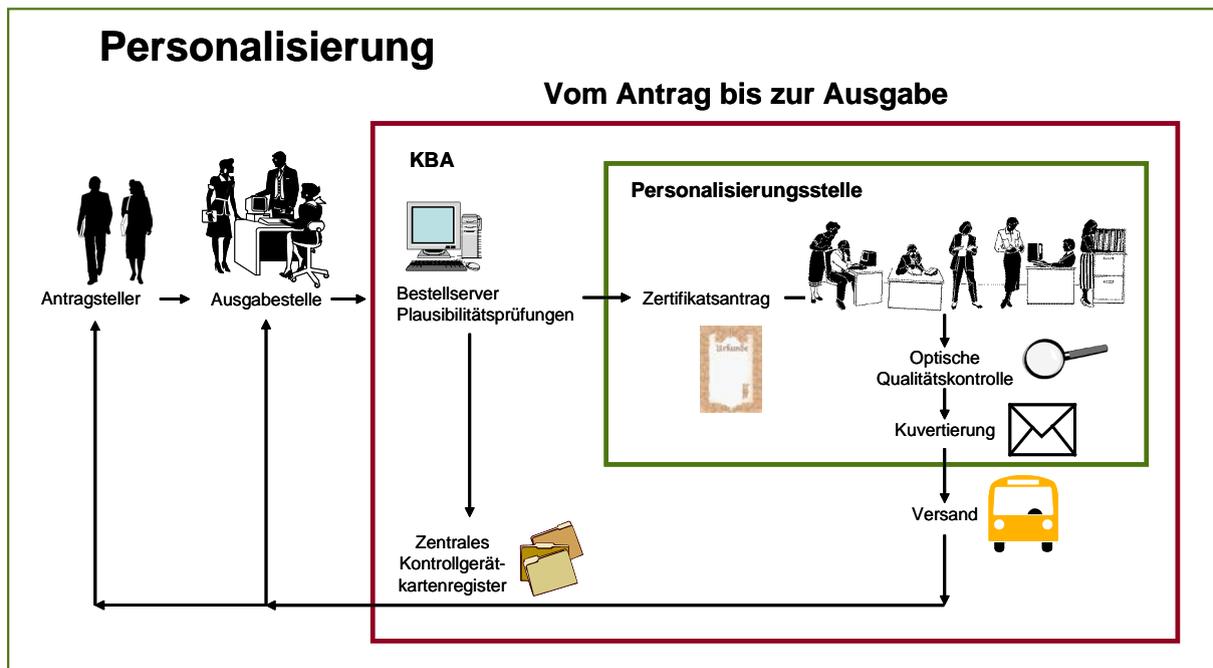
Foto: v. l. n. r.: Martin Assing, Vorsitzender des Hauptpersonalrates im BMVBS
Desirée Struck, Dennis Hoffmann, Frederik Maß, Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer

Personalisierungsstelle für Kontrollgerätkarten

Im Jahre 2005 wurde im KBA die Produktionsstelle für Kontrollgerätkarten in Deutschland eingerichtet. Vorausgegangen war eine spannende Einführungsphase in der über Zuständigkeiten, Abläufe, Sicherheitsvorkehrungen, Einkauf von Maschinen, Auswahl von Personal entschieden werden musste. Im Jahre 2012 sieht das alles schon ganz anders aus. Mittlerweile ist die Produktion von Kontrollgerätkarten nach

ca. drei Millionen produzierter Karten für die Mitarbeiter zum Tagesgeschäft geworden.

Von den Ausgabestellen der Länder werden digitale Datensätze an das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt, aufgrund derer die jeweiligen Kontrollgerätkarten produziert werden. In fast allen Fällen ist die Abarbeitung der eingegangenen Bestellungen innerhalb eines Arbeitstages möglich.



Für die Produktion stehen in der Personalisierungsstelle sechs Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen bereit. Um gegen Ausfälle gesichert zu sein und eine schnelle Bear-

beitung zu gewährleisten, werden drei Personalisierungsmaschinen eingesetzt. Die schnellste Maschine produziert ca. 300 Karten in der Stunde.

Jahresbericht 2012 - Zentrale Dienste

In einem weiteren Arbeitsgang werden die Vorbereitungen zum Versand der produzierten Karten getroffen. Die Karten werden in der Kuvertiermaschine auf Anschreiben platziert und in Briefumschläge kuvertiert.

Zwei Versandarten stehen beim Versand von Fahrerkarten zur Verfügung, einmal per Postzustellungsurkunde an die Privatadresse des Kunden oder direkt an die Ausgabestelle.



Foto: Mitarbeiter der Personalisierungsstelle



Für Rückfragen der Karteninhaber, der Ausgabestellen der Länder oder Polizeidienststellen stehen vier weitere Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen zur Verfügung. Neben ihrer normalen Fachaufgabe stehen diese Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter unseren Kunden Rede und Antwort in der rege genutzten Hotline.

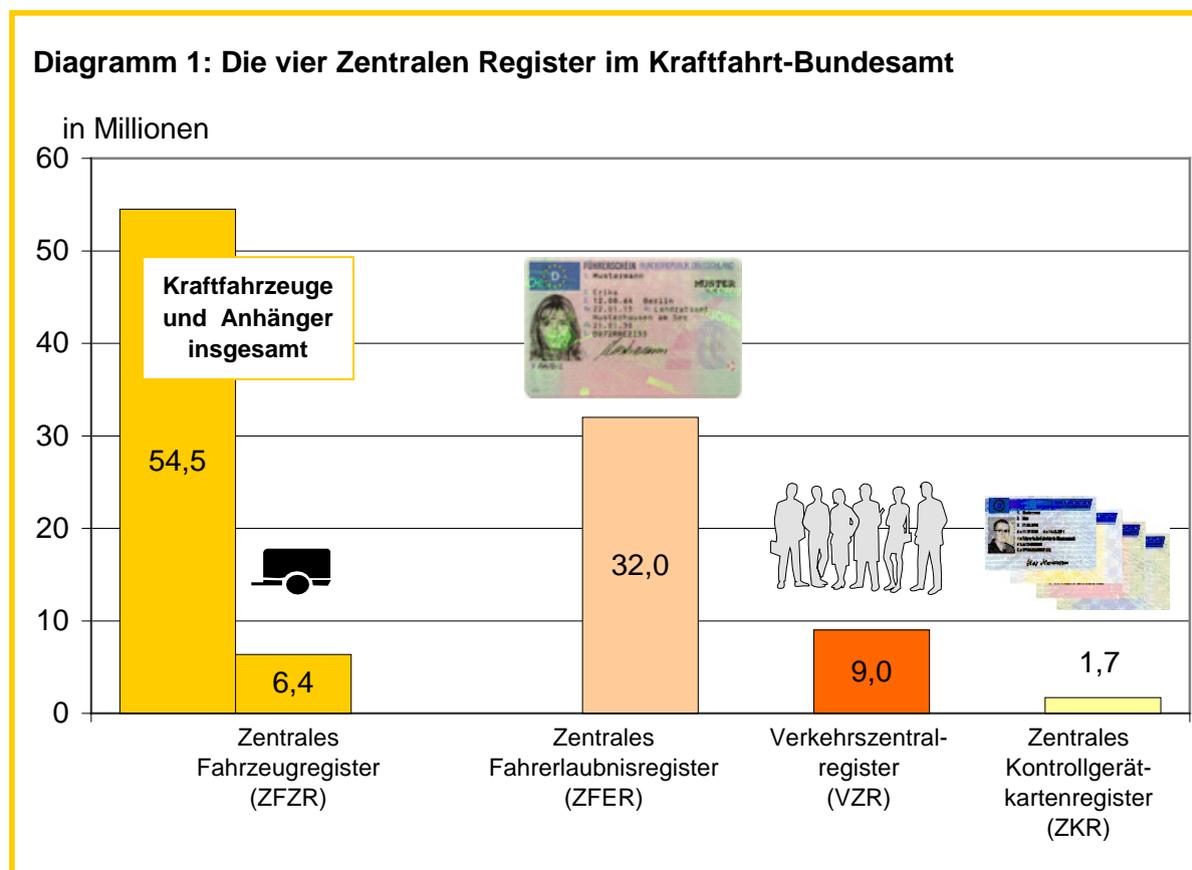
Foto: Mitarbeiterinnen unserer Hotline

Zentrale Register

Die vier Zentralen Register des KBA im Überblick

Einen persönlichen Bezug zu vielen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern hat das KBA durch seine vier Zentralen Register. Ob Punkte, Fahrzeuge und deren Halter, Kartenführerscheine oder Kontrollgerätkarten – immer sind Personendaten mit dem Eintragungsgegenstand verknüpft. Doch nicht nur das eint die Register: Sie alle sind im abgelaufenen Jahr gewachsen, ihre Daten dienen Auskunftszwecken und sie leisten allesamt einen Beitrag zur Erhöhung

der Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen. Doch nicht nur dort. Die zunehmende Europäisierung ist im KBA durch den verstärkten Datenaustausch mit dem europäischen Ausland erlebbar. Über die internationalen Auskunftsverfahren (EUCARIS, Prüm-Verfahren, TACHOnet, REGINA) werden in automatisierten oder teilweise noch manuellen Verfahren Auskünfte aus den Registern an Berechtigte erteilt. Ein Beitrag auch zur Verkehrssicherheit in Europa.



Jahresbericht 2012 - Zentrale Register

Zentrales Fahrzeugregister (ZFZR)

Tabelle 1: Der Datenbestand im ZFZR

Bestand	Anzahl 2011	Anzahl 2012 ¹⁾	Veränderung in Prozent
Insgesamt	103.281.592	104.602.569	+1,3
davon			
zugelassene Fahrzeuge	57.949.080	58.749.589	+1,4
PKW	42.927.647	43.431.124	+1,2
Nutzfahrzeuge	4.899.458	4.976.910	+1,6
Motorräder	3.908.072	3.982.978	+1,9
Anhänger	6.213.903	6.358.577	+2,3
nicht mehr zugelassene Fahrzeuge ²⁾	29.237.286	29.454.751	+0,7
Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen ³⁾	16.095.226	16.398.229	+1,9
davon im Verkehrsjahr 2011 bzw. 2012	2.096.161	2.088.623	-0,4

¹⁾ jeweils zum 01.01. des Folgejahres

²⁾ inkl. Außerbetriebsetzungen (max. 7 Jahre)

³⁾ Bestand von jeweils 7 Verkehrsjahren

Quelle: Abteilung Statistik

Tabelle 2: Auskünfte aus dem ZFZR im Jahr 2012

Auskünfte	Anzahl 2011	Anzahl 2012	Veränderung in Prozent
Auskünfte insgesamt	162.507.072	161.509.864	-0,6
darunter			
Auskunftsdienst Polizei/Behörden (automatisiertes Verfahren im Inland)	56.608.780	53.554.644	-5,4
Auskunftsdienst Polizei/Behörden (automatisiertes Verfahren in das Ausland)	980.968	1.155.136	+17,8
ZEVIS (Onlineverfahren) im Inland	104.600.789	106.447.831	+1,8
Auskünfte (manuell) an das Ausland	122.158	120.978	-1,0
Privatpersonen (Antragsverfahren)	194.377	231.095	+18,9

Quelle: Zentrales Fahrzeugregister (ZFZR)

Jahresbericht 2012 - Zentrale Register

Verkehrszentralregister (VZR)

Tabelle 3: Personenbestand im VZR

Bestand	Anzahl 2011 (in 1.000)	Anzahl 2012 (in 1.000)	Veränderung in Prozent ¹⁾
Personenbestand am 01.01.	8.995	9.027	+0,4
+ Personenzugang	3.228	3.256	+0,9
- Personenabgang (Tilgung)	3.196	3.238	+1,3
Personenbestand am 31.12.	9.027	9.045	+0,2
Personen in der Überlieferfrist am 31.12.	2.705	2.653	-2,0

Tabelle 4: Mitteilungen an das VZR im Jahr 2012

Mitteilungen	Anzahl 2011 (in 1.000)	Anzahl 2012 (in 1.000)	Veränderung in Prozent ¹⁾	
Mitteilungen insgesamt	5.340	5.323	-0,3	
darunter von				
Gerichten:	Verurteilungen	239	231	-3,4
	Bußgeld- entscheidungen	63	62	-1,1
	vorläufige Entscheidungen und Aufhebungen	83	81	-2,2
	Zusammen	385	375	-2,8
Bußgeld- behörden:	Bußgeld- entscheidungen	4.315	4.308	-0,2
Fahrerlaubnis- behörden:	Fahrerlaubnisentscheidungen und -maßnahmen	640	640	-0,1

Tabelle 5: Auskünfte aus dem VZR im Jahr 2012

Auskünfte	Anzahl 2011 (in 1.000)	Anzahl 2012 (in 1.000)	Veränderung in Prozent ¹⁾
Auskünfte insgesamt	13.408	13.521	+ 0,8
darunter			
für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten oder die Erteilung einer Fahrerlaubnis auf Probe	12.569	12.681	+0,9
von Amts wegen für die Ergreifung von Maßnahmen nach § 4 Abs. 6 StVG (Punktsystem)	323	319	-1,4
von Amts wegen nach § 2a und § 2c StVG (Fahrerlaubnis auf Probe)	120	113	-5,3
an Privatpersonen über sie betreffende Eintragungen	396	408	+2,9

¹⁾ Basis für die Veränderungswerte sind ungerundete Zahlen.
Quelle: jeweils Verkehrszentralregister

Jahresbericht 2012 - Zentrale Register

Zentrales Fahrerlaubnisregister (ZFER)

Tabelle 6: Bestand an Führerscheinen und Fahrerlaubnissen im ZFER

Bestand	01.01.2012	01.01.2013	Veränderung in Prozent
Führerscheine ¹⁾	30.763.887	31.961.746	+3,9
Fahrerlaubnisse ²⁾	48.030.221	49.842.704	+3,8

¹⁾ Der Führerschein ist eine amtliche Urkunde, die eine Erlaubnis zum Führen von bestimmten Fahrzeugklassen zum Ausdruck bringt.

²⁾ Die Fahrerlaubnis ist eine Zulassung von Personen zum Straßenverkehr. Sie ist an eine bestimmte Fahrzeugklasse gebunden: Wer die Fahrerlaubnis für eine Klasse besitzt, hat das Recht, ein Kraftfahrzeug dieser Klasse zu führen.

Quelle: Abteilung Statistik

Tabelle 7: Auskünfte aus dem ZFER im Jahr 2012

Auskünfte	Anzahl 2011 (in 1.000)	Anzahl 2012 (in 1.000)	Veränderung in Prozent
Auskünfte insgesamt	8.826	10.399	+17,8
darunter an			
Fahrerlaubnisbehörden u. a. ¹⁾	6.554	8.063	+23,0
Polizei	2.272	2.336	+2,8

¹⁾ Bußgeldbehörden, Ausgabestellen für Kontrollgerätkarten

Quelle: Zentrales Fahrerlaubnisregister (ZFER)

Zentrales Kontrollgerätkartenregister (ZKR)

Tabelle 8: Bestand an Kontrollgerätkarten im ZKR am 1. Januar 2013 ¹⁾

Bestand	1. Januar 2012	1. Januar 2013	Veränderung in Prozent
Bestand insgesamt	1.714.965	1.700.443	-0,8
davon			
Fahrerkarten	1.526.998	1.518.406	-0,6
Werkstattkarten	10.794	10.881	+0,8
Kontrollkarten	10.362	10.350	-0,1
Unternehmenskarten	166.811	160.806	-3,6

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

Quelle: Abteilung Statistik

Tabelle 9: Auskünfte aus dem ZKR im Jahr 2012

Auskünfte	Anzahl 2011 (in 1.000)	Anzahl 2012 (in 1.000)	Veränderung in Prozent
Auskünfte insgesamt	2.979	3.583	+20,3
davon			
national (ZEVIS)	2.535	2.899	+14,4
international (TACHOnet)	444	684	+54,1

Quelle: Zentrales Kontrollgerätkartenregister (ZKR)

Zentrales Fahrzeugregister (ZFZR)

REGINA – europaweiter Datenaustausch

Die Abkürzung steht für **REG**istration and **IN**formation **A**greement. Dabei handelt es sich um ein Abkommen über das Registrieren von Kraftfahrzeugen (siehe Fußnote), die ehemals im europäischen Ausland zugelassen waren, gekoppelt mit einer entsprechenden Meldung an das Heimatland des Fahrzeugs. 2004 wurde dieser Datenaustausch, geregelt in Artikel 5.2 der EG-Richtlinie 1999/37 für die europäischen Mitgliedstaaten, durch einen Beschluss der EU-Kommission zur Pflicht.

Das KBA ist die nationale Kopfstelle für diesen Nachrichtenaustausch. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Arbeitsgruppe (AG) REGINA sind für die im Zusammenhang mit dem Verfahren stehenden Aufgaben zuständig. Die an dem Austauschverfahren beteiligten Länder (siehe Diagramm 2, Seite 13) übermitteln dem Kraftfahrt-Bundesamt regelmäßig Mitteilungen über Kraftfahrzeuge, die – vormals in Deutschland – in einem anderen Staat zugelassen wurden.

Gemäß der zwischenstaatlichen Vereinbarung ist bei Wiederezulassung des Fahrzeugs die Zulassungsbescheinigung des Herkunftslandes einzuziehen und mindestens 6 Monate aufzubewahren. Innerhalb dieses Zeitraums kann der Herkunftsstaat

bei Unstimmigkeiten die Übersendung der eingezogenen Zulassungsbescheinigung beantragen.

Binnen zwei Monaten ist das Herkunftsland über die erneute Zulassung des Fahrzeugs zu unterrichten. Auf diese Weise kann im Fahrzeugregister des Herkunftslandes festgestellt werden, ob das Fahrzeug und oder die Zulassungsbescheinigung gestohlen beziehungsweise letztgenannte gefälscht wurde.

REGINA – bereinigt Register

Die Grundlage für einen zutreffenden Datenabgleich, bilden aktuelle Fahrzeugregister. Im Jahr 2012 erhielt das KBA 973.151 Mitteilungen aus dem Ausland. Aus Polen (394.054), Rumänien (117.820), Litauen (69.038) und Tschechien (60.875) erfolgten die meisten Mitteilungen.

Die Datenlieferungen, die das KBA aus dem Ausland erhält und an die jeweils zuständige Zulassungsbehörden weiterleitet, ermöglichen es, das betreffende Fahrzeug im Zentralen Fahrzeugregister als „außer Betrieb gesetzt“ zu kennzeichnen, falls es im Zentralen Fahrzeugregister noch als zugelassen gespeichert ist und gegen dieses Vorgehen keine Bedenken bestehen.

Artikel 5.2 der EG-Richtlinie 1999/37 vom 29. April 1999
Nationale Rechtsgrundlage hierzu ist der § 13 Abs. 6 der FZV (Fahrzeugzulassungsverordnung).

Die Zulassungsbehörde informiert anschließend das Finanzamt und über das KBA die jeweils zuständige Versicherung. Der Halter wird damit von der Pflicht entbunden Steuern und Versicherungsbeiträge für das Fahrzeug zu zahlen.

REGINA deckt auf

In rund 1000 Fällen traten Unstimmigkeiten zwischen den Einträgen im Zentralen Fahrzeugregister und den aus dem Ausland gemeldeten Daten zu Tage. In diesen Fällen wurde der ausländische Staat aufgefordert, die eingezogene deutsche Zulassungsbescheinigung in Kopie zu übersenden. In einem Drittel dieser Fälle wurde festgestellt, dass die Zulassungsbescheinigung gefälscht war.

Umgekehrt gilt es genau so:

In 756.210 Fällen informierten deutsche Zulassungsbehörden das KBA über die Zulassung eines Kraftfahrzeugs, das zuvor im Ausland registriert war. Entsprechend der eingangs genannten EG-Richtlinie leitete das KBA diese Information jeweils am Anfang des Folgemonats nach der Zulassung an die ausländischen Staaten weiter.

REGINA klärt: Verkauf ohne Abmeldung in Deutschland

2.585 Halter hatten in 2012 ihr Fahrzeug ins Ausland veräußert, ohne es abzumelden.

Das bedeutete, dass sie weiterhin steuer- und versicherungspflichtig waren.

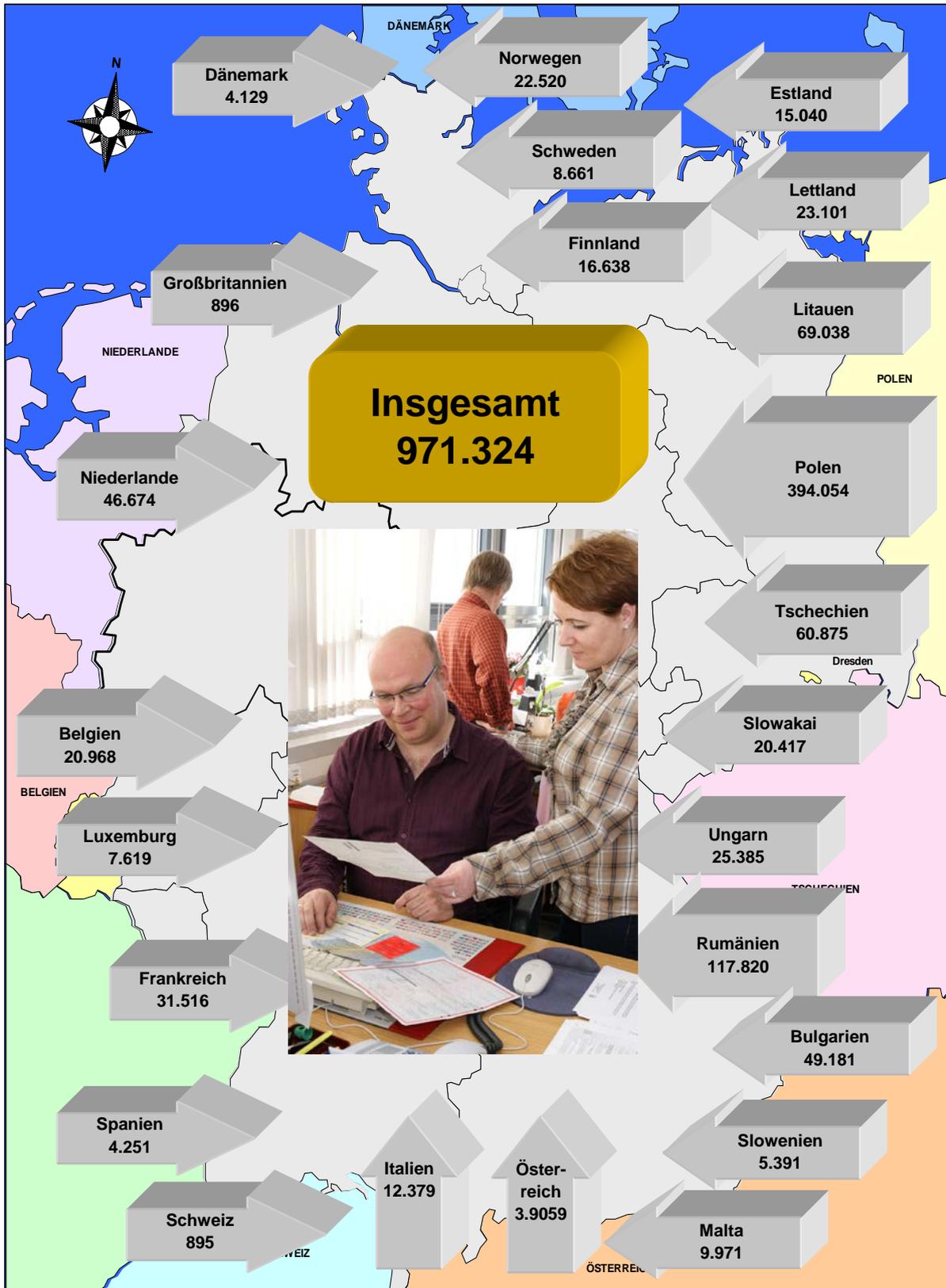
REGINA hilft auch hier:

In all diesen Fällen wendeten sich die Halter an ihre Zulassungsbehörde. Diese benachrichtigte das KBA um über REGINA im Ausland anzufragen, ob und wann das Fahrzeug dort erneut zugelassen wurde. Die Antwort leitete das KBA an die Zulassungsbehörde zur abschließenden Bearbeitung weiter.

Zulassung ohne Zulassungsbescheinigung

In 3.416 Fällen wurde die AG REGINA aktiv, weil bei der Beantragung der erneuten Zulassung eines Fahrzeugs im Ausland die deutsche Zulassungsbescheinigung fehlte oder nur unvollständig vorlag. In diesen Fällen kann der ausländische Staat eine Anfrage an das KBA richten. Die Mitarbeiter der AG REGINA klären mit der zuständigen Zulassungsbehörde in Deutschland, ob Bedenken gegen die erneute Zulassung des Fahrzeugs im Ausland bestehen und informieren die ausländischen Behörden über das Ergebnis. Im umgekehrten Fall kann die deutsche Zulassungsbehörde über das KBA im Ausland nachfragen, wenn die ausländische Zulassungsbescheinigung nicht oder nicht vollständig vorgelegt werden kann. Im Jahr 2012 gab es 1.970 Anfragen dieser Art.

Diagramm 2: Anzahl der Mitteilungen aus dem Ausland - REGINA (REGistration and INformation Agreement)



Verkehrszentralregister (VZR)



Privatauskunft gewünscht

Das KBA verfügt in seinen Zentralregistern über ein Vielzahl personenbezogener Daten. Sie bieten die Möglichkeit Auskünfte zu erteilen. Die Speicherung im und die Auskunfterteilung aus dem Verkehrszentralregister findet ihre Rechtsgrundlage im Straßenverkehrsgesetz (StVG). Jeder Bürger hat demnach Anspruch auf Erteilung einer Auskunft aus dem Verkehrszentralregister (VZR) und damit über die dort zu seiner Person gespeicherten Daten. Die durch das „Serviceteam VZR“ erteilte Auskunft für die Berechtigten ist gebührenfrei und wird auf Antrag erteilt. Damit die Auskunftsberechtigung geprüft werden kann, ist dem Antrag ein Identitätsnachweis beizufügen. Dabei besteht die Wahl zwischen einer amtlich beglaubigten Unterschrift oder – einfacher - einer Kopie

des gültigen Personalausweises (Vorder- und Rückseite) oder Reisepasses.

Mit Hilfe eines ab dem 1. November 2010 ausgestellten neuen Personalausweises mit aktivierter Online-Ausweisfunktion sowie eines Kartenlesegerätes und einer „Ausweis-App“ auf dem Rechner kann die Antragstellung auch elektronisch erfolgen. In 4.040 Fällen wurden die Anträge elektronisch gestellt.

Die Auskunft selbst wird insbesondere aus Rechtsgründen bis auf Weiteres noch auf dem Postweg erteilt.

Unter Vorlage seines Ausweises kann der Bürger seine Auskunft hingegen auch im Servicebereich vor Ort direkt abholen.



Soweit über den Antragsteller im VZR Eintragungen vorhanden sind, werden die eingetragenen Mitteilungen dem Auskunftsschreiben jeweils in Kopie beigelegt. Hierbei handelt es sich um Bußgeldentscheidungen, strafrechtliche Entscheidungen und um Entscheidungen der Fahrerlaubnisbehörden. Im Auskunftsschreiben wird der Gesamtpunktstand der zum Auskunftszeitpunkt im VZR eingetragenen

Entscheidungen aufgeführt. Anderenfalls erfolgt die Mitteilung, dass unter den mitgeteilten Personendaten des Antragstellers im VZR keine Eintragungen vorhanden sind.

Insgesamt wurden im Jahr 2012 **408.000 Auskünfte an Privatpersonen** erteilt. Davon wurde in 4.195 Fällen der Service vor Ort genutzt (siehe Tabelle 5, Seite 8).

Vorgeschrieben: Mitteilung von Amts wegen

Das aktuelle Punktsystem ist ein gestuftes Sanktionssystem. Bei Erreichen gewisser Punktstände bedarf es keines Antrags auf Auskunft – sie wird von Amts wegen erteilt. Das Straßenverkehrsgesetz sieht vor, dass das Kraftfahrt-Bundesamt die örtlich zuständigen Fahrerlaubnisbehörden aktiv unterrichtet. Die Fahrerlaubnisbehörden setzen aufgrund der KBA-Mitteilung von Amts wegen den Punktstand des Verkehrsteilnehmers verbindlich fest und treffen die nach dem Punktsystem vorgeschriebenen Maßnahmen in eigener Zuständigkeit.

neue Akte angelegt. Für jeden Vorgang wird der Gesamtpunktstand ermittelt. Dabei werden Tilgungsfristen und die Tilgungshemmung der Mitteilungen sowie ggf. Punktereduzierungen aufgrund von Teilnahmen an freiwilligen Aufbauseminaren, verkehrspsychologischen Beratungen oder aufgrund der Bestimmungen des Punktsystems berücksichtigt. Wird der Punktstand von 8, 14 oder 18 Punkten erreicht oder überschritten, erfolgt die „Mitteilung von Amts wegen“ an die Fahrerlaubnisbehörde. Dieser Unterrichtung wird jeweils eine Kopie der im Vorgang enthaltenen Eintragungen beigelegt.

In der Regel sind es „Mehrfachtäter“, die diese Maßnahmen betreffen. Über sie existierten im Verkehrszentralregister in der Regel bereits mehrere Mitteilungen über Entscheidungen wegen Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten, als eine weitere Mitteilung einging. Neue Mitteilungen werden im elektronischen Verfahren mit den Personendaten bereits vorhandener Vorgänge verglichen. Bei Übereinstimmung der Personendaten wird die betreffende Mitteilung mit dem vorhandenen Vorgang zusammengefügt, anderenfalls wird eine

Die von den Fahrerlaubnisbehörden zu ergreifenden, gesetzlich vorgeschriebenen Maßnahmen reichen von der schriftlichen Verwarnung über die Anordnung von Aufbauseminaren bis zur Entziehung der Fahrerlaubnis.

432.000 Mitteilungen von Amts wegen versendete das KBA im Jahr 2012 (siehe Tabelle 5, Seite 8).

Zentrales Fahrerlaubnisregister (ZFER)

Qualitätsprüfung im ZFER

Im Jahr 2012 wurde erstmals die 10-Millionen-Grenze bei der Zahl der Auskünfte aus dem ZFER überschritten. Die Daten sind Grundlage für vielfältige Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörden, für Verkehrs- und Grenzkontrollen und für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten. Sie müssen daher vollständig, richtig und aktuell sein.

Der Qualitätsanspruch an die Register im KBA ist hoch. Zur Überprüfung der Vollständigkeit des Registers hinsichtlich der von der Bundesdruckerei als zentralem Führerscheinproduzenten hergestellten Dokumente dient ein jährlich durchgeführter Abgleich des Registers mit Daten der Bundesdruckerei Berlin und den örtlichen Fahrerlaubnisbehörden.

Die Bundesdruckerei liefert dem KBA in regelmäßigen Abständen die Nummern der produzierten Führerscheine. Diese sind einmalig und somit jedem Führerschein eindeutig zuzuordnen. Es erfolgt der automatisierte Abgleich der mitgeteilten Nummern

mit dem Gesamtbestand des Zentralen Fahrerlaubnisregisters. Wenn zu einer Nummer keine Daten gefunden werden, besteht Klärungsbedarf. Diese Führerscheinnummern werden denjenigen Fahrerlaubnisbehörden übermittelt, die die Bestellung bei der Bundesdruckerei vorgenommen haben. Nach dortiger Prüfung melden sie dem ZFER fehlende Datensätze nach oder teilen mit, dass ein produzierter Führerschein nicht ausgehändigt wurde. Diese Fälle können unter anderem eintreten, wenn ein Fahrerlaubnisbewerber seinen Antrag zurückzieht, weil er Prüfungen nicht bestanden hat. Durch diesen kooperativen Abgleich kann jeder Fall aufgeklärt werden.

Im Zuge der Qualitätsprüfung 2012 wurden 629.000 Nummern an die örtlichen Behörden übermittelt. Bei einer Gesamtmenge von ca. 40 Millionen produzierten Führerscheinen ist dies ein Anteil von 1,6 Prozent. Die erste Prüfung im Jahr 2002 ergab einen Wert von 17,2 Prozent. Daran lässt sich die Wirksamkeit dieser Maßnahme deutlich erkennen.



Das Foto zeigt eine Mitarbeiterin des Sachgebiets Nationale Angelegenheiten des ZFER beim Versand der als fehlend ermittelten Führerscheinnummern an die Fahrerlaubnisbehörden. Je nach Wunsch der Stellen werden die Nummernlisten auf Diskette oder per E-Mail zur Verfügung gestellt.

Cross Border Exchange (CBE)

Europäisches Halterdatenaustauschverfahren ab 07.11.2013

Das Verkehrszentralregister liefert uns Erkenntnisse über das Fahrverhalten der deutschen Autofahrerinnen und Autofahrer. Zudem existieren Maßnahmen, die bei einem Fehlverhalten greifen.

Was ist aber mit Verkehrsteilnehmern, die aus dem Ausland kommen?

Der sogenannte „Knöllchenbeschluss“, bzw. der EU-Rahmenbeschluss über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen (Rahmenbeschluss^{*)} 2005/214/JI), schafft zunächst allgemein die rechtliche Basis für eine europaweite Vollstreckung von Geldbußen im Ausland. Das scheint notwendig - denn laut aktuellen Zahlen der EU besteht bei ausländischen Verkehrsteilnehmern ein dreifach höheres Risiko, gegen die in dem besuchten Land geltenden Verkehrsregeln zu verstoßen.

Mit dem Blick auf die europäische Verkehrssicherheit haben die EU-Verkehrsmi-
nister einen grenzüberschreitenden Halterdatenaustausch vereinbart; **Cross Border Exchange (CBE)** genannt. Die entsprechende EU-Richtlinie vom 25.10.2011 „zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Delikte“ regelt den Halterdatenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten der EU.

Bis zum 7. November 2013 ist diese EU-Richtlinie in nationales Recht umzusetzen. Entsprechende Rechtsentwürfe befinden sich aktuell in der Vorbereitung. Nahezu alle EU-Mitgliedstaaten ziehen hier mit. Lediglich das Vereinigte Königreich, Irland und Dänemark sind nicht durch die CBE-Richtlinie gebunden und damit nicht zu ihrer Anwendung verpflichtet.

Dabei geht es tatsächlich ausschließlich um den Datenaustausch bei bestimmten Delikten, der dann natürlich Grundlage für eine Verfolgung sein kann.

Entsprechend der Richtlinie kommen folgende Verstöße für einen entsprechenden Halterdatenaustausch in Betracht:

- Geschwindigkeitsübertretung,
- Nichtanlegen des Sicherheitsgurts,
- Überfahren eines roten Lichtzeichens,
- Trunkenheit im Straßenverkehr,
- Fahren unter Drogeneinfluss,
- Nichttragen eines Schutzhelms,
- unbefugte Benutzung eines Fahrstreifens,
- rechtswidrige Benutzung eines Mobiltelefons oder anderer Kommunikationsgeräte beim Fahren

Das Straßenverkehrsgesetz lässt schon heute Auskünfte von Halter- und Fahrzeugdaten bei im Ausland begange-

*) <http://de.wikipedia.org/wiki/Rahmenbeschluss>

nen Verkehrsverstößen zu. Zusätzlich hat Deutschland bereits bilaterale Vereinbarungen mit einigen europäischen Staaten geschlossen, die diesen Datenaustausch genauer regeln.

Vorteile werden in der Nutzung eines nahezu EU-weit angewendeten Systems, das automatisiert, standardisiert, zuverlässig und schnell arbeitet, erwartet.

In der Praxis wird das europäische Ausland dem KBA in Zukunft Anfragen zu Fahrzeugen mit deutschem Kennzeichen elektronisch übermitteln, deren Halterdaten dann im KBA festgestellt werden können.

Die Halterdaten stellt das KBA dem Auskunftsuchenden Mitgliedstaat zur Verfügung, der dann wiederum dem betreffenden Fahrzeughalter ein Informations- bzw. Anhörungsschreiben übermittelt. Es gelten jedoch die jeweils nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten, eine Vereinheitlichung hinsichtlich der Art der Verstöße oder des Strafmaßes findet nicht statt.

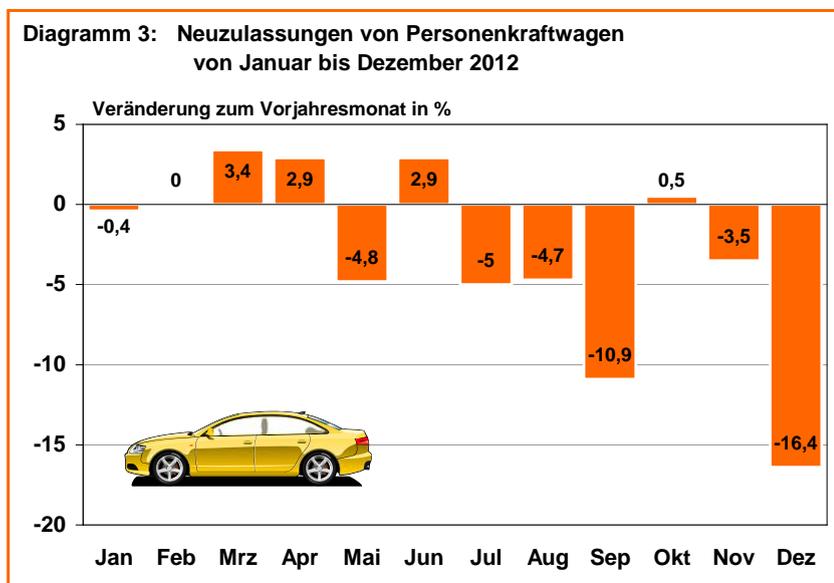
Mit der Umsetzung der CBE-Richtlinie werden EU-weite Bestrebungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit unterstützt. Das KBA fungiert in diesem Rahmen als nationale Kontaktstelle für den Datenaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten.

Statistik

Fahrzeugstatistik

+++ Neuzulassungen von Pkw 2012 in Schlagzeilen +++

- In der zweiten Jahreshälfte 2012 trübte der Neuzulassungsmarkt in Deutschland spürbar ein. Im Gegensatz zu vielen anderen europäischen Staaten fiel das Minus mit insgesamt 2,9 Prozent in 2012 bei den Neuwagen noch moderat aus.



- 3,08 Millionen Pkw wurden neu in den Verkehr gebracht. Die Zahl der Kurzzulassungen ist angestiegen (+9,5 %). Der Anteil der Händlerzulassungen lag bei 22,7 Prozent.
- Weiße Lackierungen (15,7 %) liegen weiterhin im Trend. Schwarz (29,5 %) oder grau (29,4 %) lackierte Neuwagen dominieren nach wie vor.
- Bis auf zwei Ausnahmen zeigen sich die Zulassungen in allen Segmenten rückläufig. Lediglich in den Segmenten Mini (+20,3 %) und Geländewagen (+17,4 %) gab es einen Wachstumsschub.
- Die deutschen Hersteller erreichten einen Marktanteil von 64,1 Prozent. Mit einem Anteil von 21,8 Prozent dominiert dabei VW den deutschen Neuzulassungsmarkt weiterhin. Bei den Importmarken weist Renault/Dacia mit 4,9 Prozent den stärksten Anteil an den Neuzulassungen auf, gefolgt von Skoda (4,8%).
- 99,4 Prozent der neu zugelassenen Pkw entsprechen der EURO 5- bzw. EURO 6-Norm. Alternative Energiequellen zeigen mit einem Anteil von 1,3 Prozent an den Pkw-Neuzulassungen noch Entwicklungspotential.
- Der durchschnittliche CO₂-Wert der in Deutschland neu zugelassenen Pkw verringerte sich 2012 auf 141,8 g/km (2011: 146,1 g/km). Fast jeder dritte Neuwagen (30,6 %) ist mit der CO₂-Effizienzklasse „C“ gekennzeichnet.

Umwelt und Motoren

In 2012 ist die durchschnittliche CO₂-Emission der in Deutschland neu zugelassenen Pkw um fast fünf Gramm auf 141,8 g/km zurückgegangen.

Mit 96,9 g/km erreichte Smart den niedrigsten Wert. Toyota (127,3 g/km), Seat (130,7 g/km) und Citroen (133,0 g/km) sind die Nächstplatzierten.

Die Zahl neu zugelassener Pkw mit alternativen Antrieben hat sich positiv entwickelt (2012: +58,1 %). Ihr Anteil an den Neuzulassungen ist mit 1,3 Prozent ins-

gesamt aber noch überschaubar. Benzin- (50,5 %) und Diesel-Motoren (48,2 %) dominieren weiterhin bei der Antriebstechnik.

Elektro-Fahrzeuge werden überwiegend von gewerblichen Haltern zugelassen (88,5 %). Insgesamt sind in Deutschland rund 4.500 Elektro-Pkw registriert. Hinzukommen etwa 48.000 Hybrid-Fahrzeuge.

96,4 Prozent aller Nutzfahrzeuge werden mit Diesel angetrieben. 2,5 Prozent sind mit einem Ottomotor ausgestattet, 1,1 Prozent verfügen über alternative Energiequellen.

Tabelle 10: Alternativ angetriebene Pkw

Antriebsart	Neuzulassungen 2012	darunter private (in %)	Bestand 01.01.2012
Flüssiggas ¹⁾	11.465	75,9	456.252
Erdgas ¹⁾	5.215	38,3	74.853
Hybrid	21.438	45,7	47.642
Elektro	2.956	11,5	4.541
Sonstige	70	11,4	965
zusammen	41.144	41,0	584.253

¹⁾ einschl. bivalent

Tabelle 11: Alternativ angetriebene Nutzfahrzeuge - Bestand 01.01.2012

Antriebsart	Lkw	Zugmaschinen	darunter Sattelzugmaschinen	Busse	Sonstige Kfz	zusammen
Erdgas	16.907	38	18	1.501	498	18.962
Flüssiggas	8.656	111	24	20	680	9.491
Hybrid	156	97	8	177	17	455
Elektro	1.457	218	1	90	241	2.007
Sonstige	371	684	242	28	237	1.562
zusammen	27.547	1.148	293	1.816	1.673	32.477

Umweltfaktoren zählen zu den politisch bedeutsamsten Merkmalen der Fahrzeugstatistik. Um diesem Informationsbedarf gerecht zu werden, wurde das Produkt „Umwelt“ mit vielen interessanten Aufbereitungen neu erstellt (siehe kba.de/Neuzulassungen; FZ14). Neben dem CO₂-Ausstoß und Kraftstoff-Verbrauch bilden zukünftig auch die Emissionen NO_x, Dieselpartikel und Fahrgeräusch die Auswertungskriterien.

Von Mini bis Wohnmobil - die Neuzulassungen in Segmenten

Die Einteilung von Pkw in Segmente dient primär der Vergleichbarkeit des Fahrzeugmarktes. Eine allgemein gültige, verbindliche Festlegung von Kriterien zur Definition von Segmenten existiert weder in Deutschland noch in Europa. Die Fahrzeugdokumente weisen keine Merkmale auf, die eine automatisierte Klassifizierung der Pkw nach Segmenten ermöglichen. Daher werden neue Pkw-Modelle unter Einbeziehung diverser Abgrenzungskriterien, aber auch nach dem optischen Erscheinungsbild mit ‚Augenmaß‘ nach Größenklassen bzw. „Verwendungsarten“ klassifiziert. Die Automobilverbände VDA und VDIK werden dabei mit einbezogen.

Folgende Zuordnungsmerkmale werden herangezogen:

- Größe (Länge, Höhe, Verhältnis L/H),
- Gewicht (Zul. Gesamtmasse),
- Gepäckraum (Zuladung; min./max., Variabilität),
- Sitzplätze (max. Anzahl),
- Sitzhöhe (vorn),
- Motorisierung (Hubraum),
- Leistung (Höchstgeschwindigkeit),
- Allrad (angetriebene Achsen),
- Karosserieform (8 Varianten),
- Geländetauglichkeit (Fahrzeugklasse M1, M1G),
- Grundpreis.

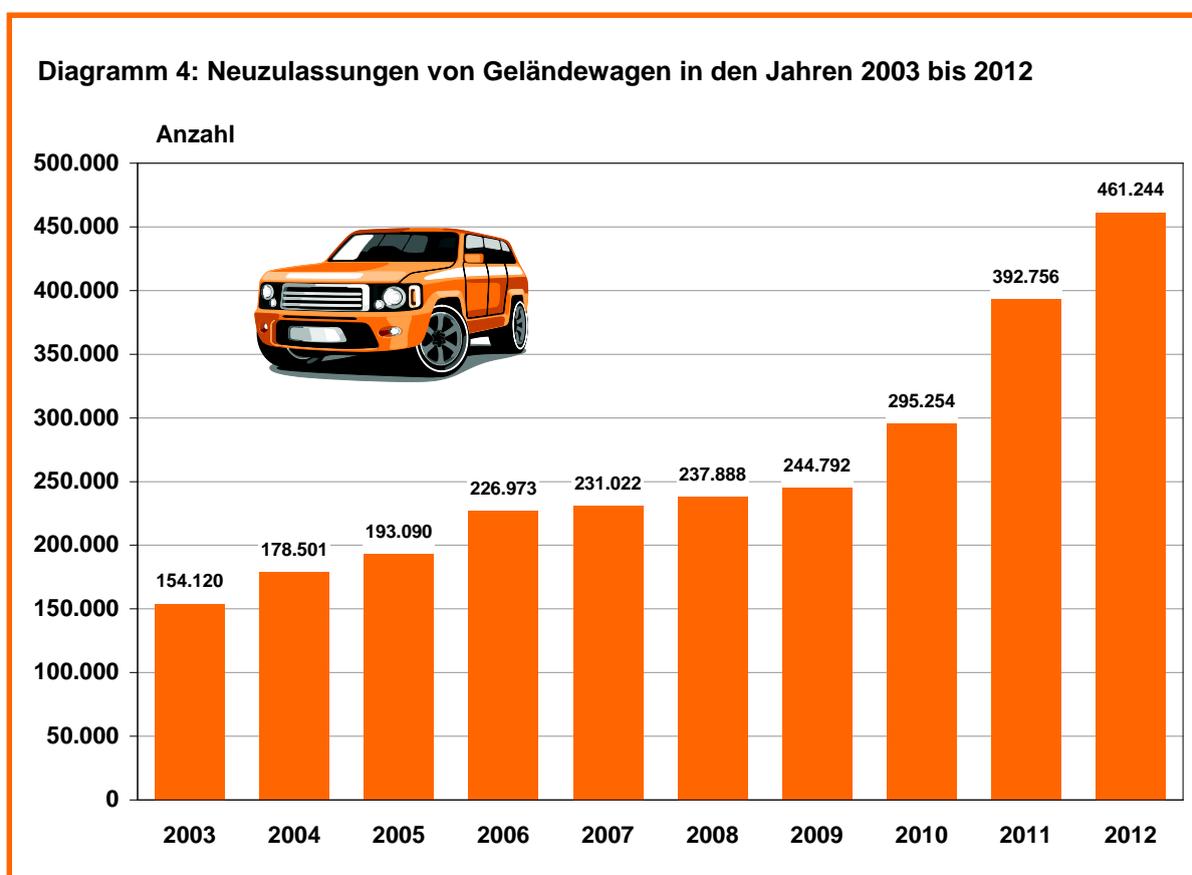
Sportwagen werden beispielsweise primär über Sitzplätze, Größenverhältnis L/H und Höchstgeschwindigkeit definiert. Hubraum und Preis bilden die wichtigsten Merkmale bei den Premiumfahrzeugen der Oberklasse. Nicht immer eindeutig ist die Abgrenzung zwischen Van's und SUV's. Ergänzend sei angemerkt, dass die Automobilhersteller eigene Segmentierungskonzepte entwickelt haben. Teilweise werden dort bis zu 40 unterschiedliche Segmente vorgehalten. Die amtliche Statistik des KBA unterscheidet die Fahrzeuge derzeit nach 13 Segmenten.

Das größte Segment bei den in 2012 neu zugelassenen Pkw bildet die Kompaktklasse. Jedes 4. Automobil findet sich dort wieder, auch wenn die Anzahl um -8,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr zurückging. Dagegen war im Mini-Segment ein Plus von 20,3 Prozent zu verzeichnen, bei den Geländewagen waren es +17,4 Prozent. Das Geländewagen-Segment wächst bereits seit zehn Jahren und zeigt mit einem Plus von insgesamt 199 Prozent seit 2003 die größte Zunahme.

Auf die anhaltend nachgefragten Geländewagen reagieren die Hersteller mit zunehmend größerer Modellvielfalt. Über zwei Millionen Fahrzeuge in mehr als 60 Modellreihen sind derzeit in Deutschland registriert. Doch nicht alle sind tatsächlich für Geländefahrten ausgelegt. Deshalb

wurde dieses Segment neu gegliedert. Zu den „Geländewagen“ zählen in der KBA-Statistik zukünftig nur noch Fahrzeuge, die als Geländewagen typgenehmigt wurden (Fahrzeugklasse „M1G“) und die technischen Voraussetzungen bezüglich der

Geländetauglichkeit erfüllen. Die übrigen, die lediglich optisch den Geländewagen zuzuordnen sind, finden sich im neuen Segment „SUV's“ (Sport Utility Vehicle) wieder.



Innovative Fahrzeugkonzepte

Vier Räder und ein Lenkrad. Diese Beschreibung lässt zunächst auf einen Pkw schließen.

Auf den Renault Twizy trifft diese Beschreibung zu, er ist jedoch kein Pkw. Die Systematik des Typgenehmigungsrechts nimmt hier eine andere Zuordnung vor:

Fahrzeuge mit einer Leermasse bis zu 400 Kilogramm und einer max. Nutzleistung von 15 kW zählt sie zu den leichten vier-rädrigen Kfz. Sie fallen somit in die gleiche Fahrzeugklasse wie die Quads. Im Jahr 2012 wurden von diesem elektrisch betriebenen Modell 2.359 Einheiten neu in den Verkehr gebracht.

Auf dem Motorradmarkt galt der überdachte Motorroller BMW „C1“ mit seiner auffälligen Optik vor einigen Jahren als Novum und erhielt eine ähnlich hohe Aufmerksamkeit. Er wurde von 2000 bis 2003 produziert. 3.359 Exemplare waren davon am 1. Januar 2013 noch in Deutschland zugelassen .

Innovative Modellkonzepte haben Tradition. Der „Kabinenroller“ der zur Mitte des vorigen Jahrhunderts in den Verkehr gelangte, ist heute eine ausgesprochene Rarität und im Fachjargon ein „krautfahrzeugtechnisches Kulturgut“. Nur noch 2.174 Exemplare des Herstellers Messerschmidt sind davon zugelassen. Die noch im Verkehr befindlichen Heinkel-Roller (6.992 Stück) und die Isetta (48 Stück) sind weitere Zeitzeugen der Geschichte innovativer Fahrzeugkonzepte.



Renault Twizy
Quelle: wikipedia, Sae 1962



Messerschmidt Kabinenroller
Quelle: wikipedia, Stephan Kühn

Saison- und Historienkennzeichen

Bereits 1997 wurden Saison- und Historienkennzeichen eingeführt. Diese Kennzeichen-Arten wurden von den Fahrzeughalterinnen und -haltern umfangreich in Anspruch genommen. Über 1,9 Millionen „Saisonfahrer“ nutzen inzwischen die Möglichkeit, das Fahrzeug für fest begrenzte Zeiten des Jahres anzumelden. Vor allem für Motorräder, Sportwagen und Cabrios, Wohnmobile und Wohnwagen ist dies eine sinnvolle Option.

Oldtimer können für den gelegentlichen Einsatz, beispielsweise bei Überführungs- und Probefahrten oder bei themenbezoge-

nen Veranstaltungen im Straßenverkehr auch mit roten Kennzeichen, den sogenannten „07er-Kennzeichen“, geführt werden. Für die dauerhafte Nutzung historischer Fahrzeuge ist dagegen das H-Kennzeichen vorgesehen. Für eine Oldtimer-Zulassung müssen gemäß § 23 StVZO einige Kriterien erfüllt sein. Unter anderem beträgt das Mindestalter 30 Jahre und das Fahrzeug muss sich im originalen oder originalgetreu restauriertem Zustand befinden.

Am 1. Januar 2012 waren insgesamt 258.803 Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger mit dem Historien-Kennzeichen registriert.

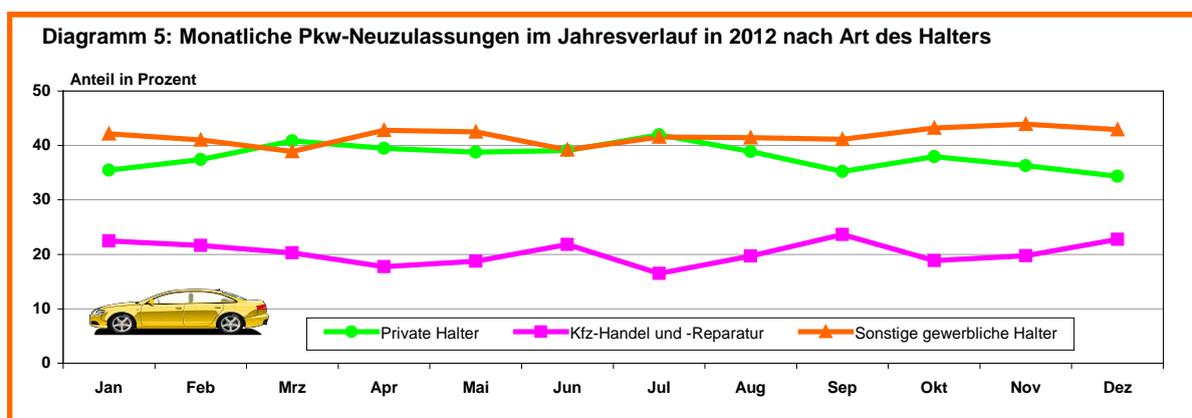
Tabelle 12: Fahrzeugbestand nach Kennzeichen-Arten

Fahrzeugklasse	Saison- kennzeichen Bestand am 01.01.2012	Historien- kennzeichen Bestand am 01.01.2012	Wechsel- kennzeichen Bestand am 01.01.2013
Krafträder	1.136.375	9.082	57
Personenkraftwagen	659.583	231.107	2.016
darunter Cabrios	260.128	84.919	-
Kraftomnibusse	188	299	-
Lastkraftwagen	18.715	8.752	-
Zugmaschinen	54.417	7.128	-
sonstige Kfz	7.199	2.387	-
Kfz-Anhänger	54.805	48	42
darunter Wohnwagen	37.157	-	-
Insgesamt	1.931.282	258.803	2.115

Händlerzulassungen und „Eintagsfliegen“

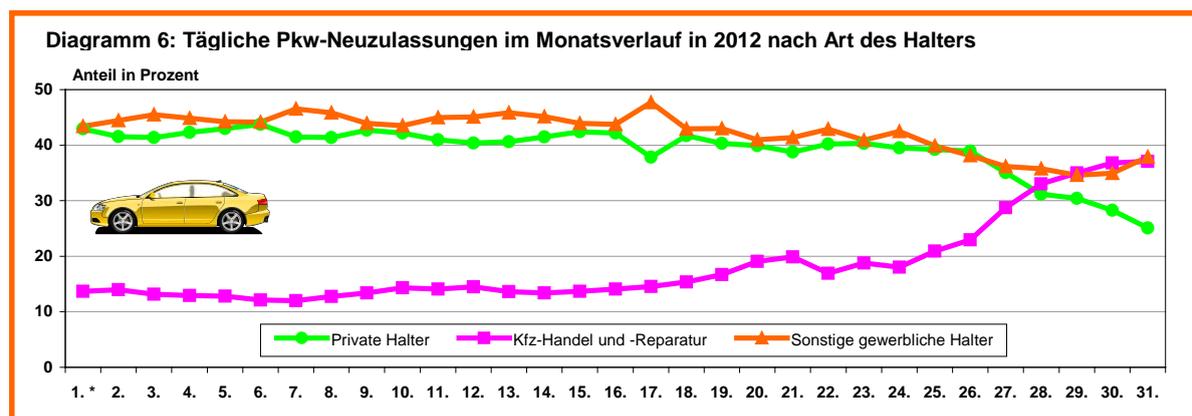
Auch im Jahr 2012 ist der Anteil der gewerblichen Pkw-Neuzulassungen mit 61,8 Prozent erneut gestiegen. Der Wirtschaftszweig „Kfz-Handel und -Reparatur“ (36,8 % aller gewerblicher Pkw-Neuzulassungen, 22,7 Prozent aller Pkw-Neuzulassungen) zählt dabei zu den zulassungsstärks-

ten Branchen. Im Verlauf des Jahres 2012 nahm der Anteil der monatlichen Händlerzulassungen jeweils zum Ende des 2. bis 4. Quartals zu. Es handelte sich dabei häufig um Kurz- oder Tageszulassungen, die nach wenigen Tagen wieder abgemeldet wurden.



Bei den täglichen Pkw-Neuzulassungen zeigt sich im Verlauf eines Monats zeitlich ebenfalls ein wahrnehmbares Zulassungsverhalten: Zum Ende eines Monats steigt der Anteil der Händlerzulassungen an den Pkw-Neuzulassungen stark an und liegt

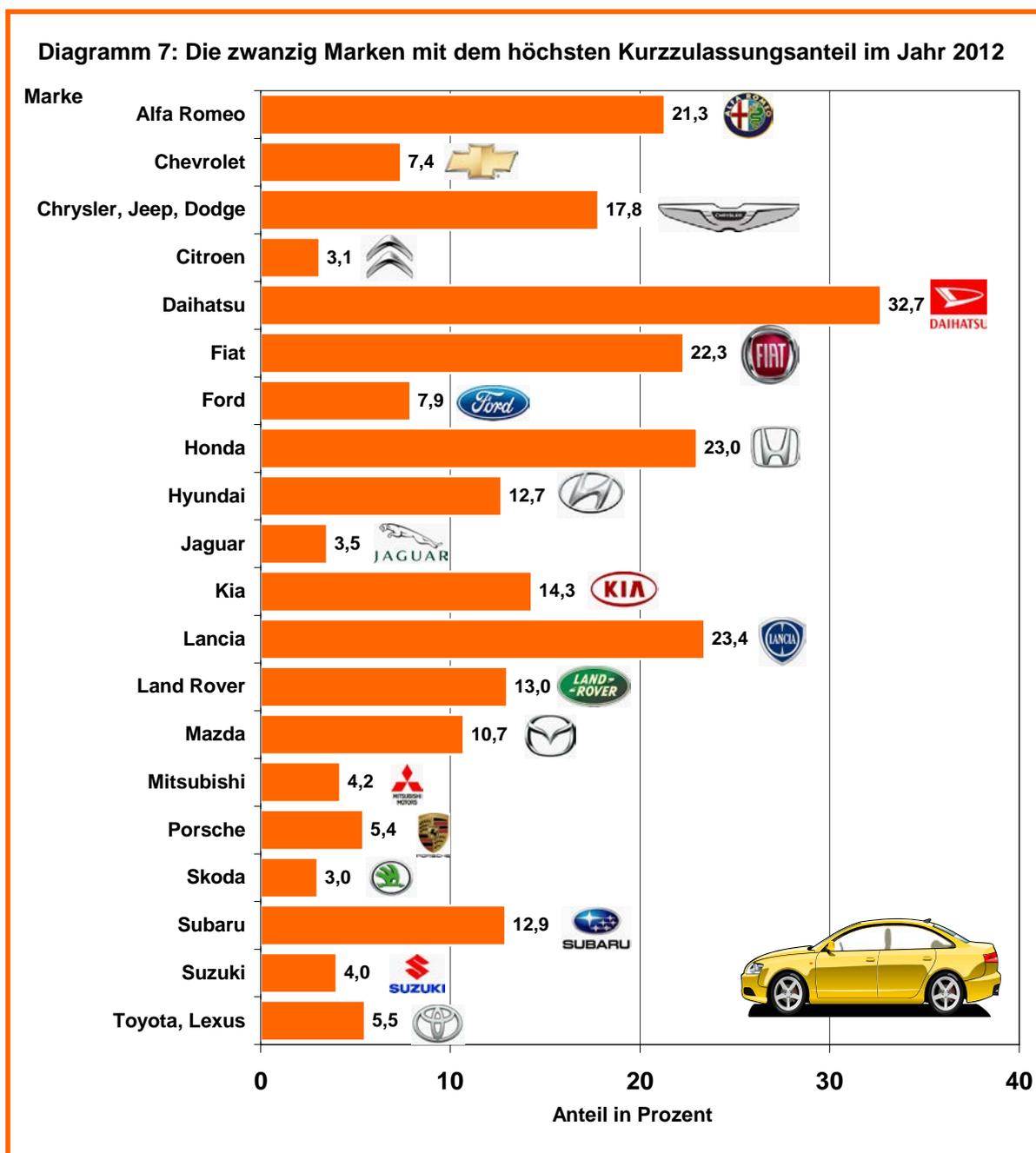
sogar höher als der Anteil privat zugelassener Fahrzeuge. Die Anzahl der auf den Kfz-Handel neu zugelassenen Pkw liegt in den einzelnen Monaten gegen Monatsende um das 2- bis 8-fache über dem Wert des Monatsanfangs.



* Die Pkw-Neuzulassungen der einzelnen Tage aller Monate in 2012 wurden jeweils addiert und anteilig nach Art des Halters ausgewiesen. Monate mit 30 oder 29 Tagen wurden auf der x-Achse um 1 bzw. 2 Tage nach rechts verschoben, so dass bei allen Monaten – unabhängig von der Anzahl der Tage - das Ende der x-Achse tatsächlich auch den letzten Tag im Monat darstellt.

Die neu zugelassenen Fahrzeuge, die innerhalb von 30 Tagen wieder abgemeldet werden, finden sich in der Kurzzulassungsstatistik wieder. 2012 hatte Daihatsu den höchsten Anteil an Kurzzulassungen. 32,7 Prozent, also jede dritte Neuzulassung,

wurden spätestens nach 30 Tagen wieder abgemeldet. Lancia (23,4 %) und Honda (23,0 %) sind die Nächstplatzierten. Smart (0,2 %) und BMW (0,4 %) hatten, wie die meisten deutschen Hersteller, nur geringe Kurzzulassungsanteile.



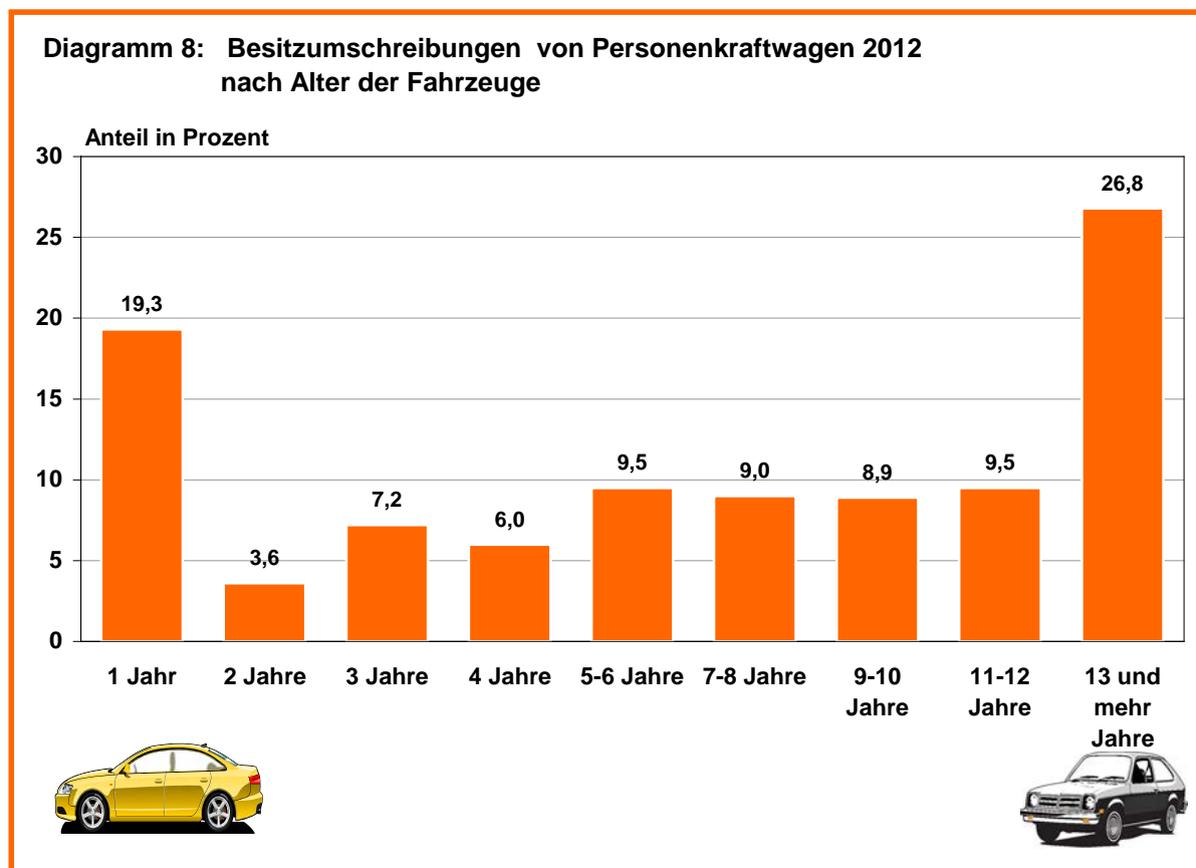
Gebrauchtwagen begehrt

Gebrauchtwagen rücken auf dem privaten Automobilmarkt zunehmend in den Vordergrund. 2012 wechselten 6,88 Millionen Personenkraftwagen den Halter beziehungsweise die Halterin. Soviel wie seit zehn Jahren nicht mehr. 94,8 Prozent der Fahrzeuge wurden von Privatleuten zugelassen. Die Haltergruppe der 40- bis 49-Jährigen war am stärksten vertreten (26,8 %). Jeder dritte Gebrauchtwagen wurde auf eine Frau zugelassen (35,4 %).

Häufig wechselten ältere Fahrzeuge den Besitzer. Der Anteil der über zwölfjährigen

Pkw betrug 26,8 Prozent. 19,3 Prozent der Pkw wechselten innerhalb ihres ersten Lebensjahres den Halter.

1,45 Millionen VW wechselten 2012 den Halter (21,0 %). Mit deutlichem Abstand folgten Opel (12,1 %) und Mercedes (8,9%). Renault/Dacia (5,4 %), Fiat (3,1 %) und Peugeot (3,1 %) lagen bei den ausländischen Marken vorn. 2.470 Fahrzeuge vom Typ Trabant (Sachsenring) wechselten den Besitzer, Ferrari brachte es auf 1.092 Besitzumschreibungen.



Kraffahrerstatistik



Vorbereitende Maßnahmen bilden die Grundlage für eine aussagekräftige und valide Statistik.

„**Statistik** ist die Lehre von Methoden zum Umgang mit quantitativen Informationen“. Dieser Definition folgend ist unser Qualitätsanspruch an unsere Statistiken hoch. Die statistische Auswertung der „Neuzugänge“, im Fachjargon Mitteilungen an das KBA, (siehe Tabelle 4, Seite 8) erfordert daher ein Team von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die ein umfangreiches Expertenwissen der z. T. komplizierten Rechtslage besitzen. Das speziell geschulte Personal übernimmt die manuelle Aufarbeitung der Mitteilungen: diese gilt es für die statistische Auswertung nach verschiedenen Gesichtspunkten aufzubereiten, das heißt zu kodieren bzw. „schlüsseln“.

Rund 15.000 Mitteilungen über geahndete Verkehrsverstöße oder fahrerlaubnisbezogene Maßnahmen von Gerichten, Bußgeld- und Fahrerlaubnisbehörden erreichen das KBA täglich. Sie werden elektronisch weiterverarbeitet und in den Registerbestand eingearbeitet. Diese Mitteilungen sind Grundlage der VZR-Statistiken wie z. B. der Statistik zu „Verkehrsauffälligkeiten in Deutschland“.

So entsteht die Datenbasis, auf deren Grundlage dann Tabellen u. a. zur Zahl der im Verkehrszentralregister eingetragenen Personen, registrierten Straftaten und Ordnungswidrigkeiten sowie den damit verbundenen Punkten entstehen.

Ein Großteil der VZR-Mitteilungen wird in elektronischer Form geliefert. Sie liegen somit für eine sofortige Auswertung vor. Der langen Geschichte des VZR - eingerichtet 1958 - und des 1974 eingeführten Mehrfachtäter-Punktsystems ist es jedoch geschuldet, dass zusätzlich in manuell geführten Akten aktive Mitteilungen zu einer Person zusammengefasst sind.

Auch diese Informationen sind in aktuellen Statistiken zu berücksichtigen. Deshalb ziehen die Fachleute der Statistik mit Unterstützung der VZR-Beschäftigten eine nach wissenschaftlichen Gesichtspunkten geplante Stichprobe aus den gesamten vorhandenen Mitteilungen. Die Akten der zufällig ausgewählten Personen werden dem

VZR entnommen und der gesamte Vorgang für die Auswertung aufbereitet. Durch Tilgungsfristen von bis zu 10 Jahren für einzelne Zuwiderhandlungen können sich einzelne Vorgänge über längere Zeit erstrecken. Es gilt, die auch auf Papier vorliegenden Informationen der weiteren Datenverarbeitung zugänglich zu machen.

Der Ausriss aus einer Mitteilung (siehe Abbildung 1) über mehrere Zuwiderhandlungen einer Person muss dabei so kodiert werden, dass ein Auszählen der zahlreichen Zuwiderhandlungen möglich ist. Jede einzelne Tat soll später identifizierbar sein. Einfach nur diesen Text wiederzugeben, brächte keinen Informationsgewinn für eine amtliche Statistik.

Tatbezeichnung: Vorsätzliches Fahren ohne Fahrerlaubnis in 8 Fällen, in einem Fall in Tateinheit mit Urkundenfälschung und mit vorsätzlichem Fahren ohne Versicherungsschutz und mit gefährlichem Eingriff in den Straßenverkehr in 3 Fällen in Tateinheit mit vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs, in drei weiteren Fällen in Tateinheit mit gefährlichem Eingriff in den Straßenverkehr und in einem weiteren Fall in Tateinheit mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort und mit gefährlichem Eingriff in den Straßenverkehr		
Tatbezeichnung: Straßenverkehr		
Angewendete Vorschriften: StGB § 142, § 267, § 315b Abs. 1 Nr. 3, Abs. 3, Abs. 4, § 315c Abs. 1, Nr. 2b, § 21, § 52, § 53 § 54, § 69a, § 64, StVG § 21 Abs. 1 Nr. 1, Pfl VersG § 1, § 6		
Datum der (letzten) Tat	Verkehrsunfall	Fahrerlaubnisnummer

Abbildung 1: Ausriss einer Mitteilung einer Justizbehörde an das VZR

Das Expertenteam der Statistik bereitet die bei der Stichprobe gezogenen Mitteilungen zur IT-gestützten Auswertung auf. Dabei prüfen sie gewissenhaft die Angaben in den einzelnen Feldern auf logische Richtigkeit. Auf diese Weise stellen sie sicher, dass

- die angegebenen Beschreibungen der registrierten Verstöße,
- der Gesetzestext in der jeweils geltenden Fassung (z. B. aus Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Fahrerlaubnisverordnung (FeV)) sowie
- der in Frage stehende Verstoß eindeutig

gekennzeichnet sind/ist.

Das Team der Schlüsselung vergibt für jede Zuwiderhandlung und die jeweilige Rechtsgrundlage einen eindeutigen Zahlen-code. Dieser bildet den Verstoß ab und ist die Basis für die tabellarische Auszählung. Durch diese manuelle Schlüsselung können auch sehr komplexe Mitteilungen, bei denen eine fachkundige Kontrolle notwendig war, in einer amtlichen Statistik berücksichtigt werden.

Die vorbereitenden Maßnahmen bilden die Grundlage für eine aussagekräftige und valide Statistik.

Anstieg beim freiwilligen Punkte-Abbau

Nachdem noch im Jahresbericht 2011 von einem „erneuten Rückgang beim freiwilligen Punkteabbau“ berichtet wurde, zeigt sich in 2012 ein Plus von 23,3 Prozent. Im Jahr 2012 nahmen rund 22.800 im VZR eingetragene Personen eine der gebotenen Möglichkeiten in Anspruch (siehe Tabelle 13). 19.000 Personen besuchten freiwillig ein Aufbauseminar, 3.800 Personen nahmen freiwillig an einer verkehrspsychologischen Beratung teil. Ob die Ankündigung einer Neuregelung des Punktesystems ursächlich für diesen Anstieg ist, kann hier nicht geklärt werden.

Die Möglichkeit des Punkteabbaus durch die freiwillige Teilnahme an einem Aufbauseminar oder durch eine verkehrspsychologische Beratung besteht seit dem 01.01.1999.

Dieses Bonussystem zielt darauf ab, verkehrsgerechtes Verhalten zu fördern.

Die Teilnahme an einem Aufbauseminar führt bei einem Punktestand bis zu 8 Punkten zu einem Abzug von 4 und bei 9 bis 13 Punkten zu einem Abzug von 2 Punkten. Nimmt eine Person mit 14 bis 17 Punkten im VZR freiwillig an einer verkehrspsychologischen Beratung teil, werden zwei Punkte erlassen.

Tabelle 13: Punkterabatt 2011 und 2012 ¹⁾

Punkte-Abbau aufgrund der freiwilligen Teilnahme an	2011	2012	Veränderung in Prozent ²⁾
einem Aufbauseminar	15.200	19.000	+27,1
einer verkehrspsychologischen Beratung	3.600	3.800	+7,3
Gesamt	18.800	22.800	+23,3

Zahlen auf 100 gerundet

¹⁾ Vorläufige Zahlen: Auswertung der automatisiert eingegangenen Mitteilungen.

²⁾ Basis für die Veränderungswerte sind ungerundete Zahlen.

Alkoholverstöße auf dem Tiefststand – Drogenverstöße erreichen Höchststand

Die Zahl der registrierten und geahndeten Alkoholverstöße erreicht mit etwa 147.000 Verstößen im Jahr 2012 den tiefsten Stand seit Beginn der Betrachtung im Jahr 2004. (siehe Tabelle 14, Seite 35). Ganz anders verhält es sich bei den registrierten und geahndeten Drogenverstößen (ohne Alkoholverstöße). Sie erreichen mit 31.600 geahndeten Verstößen im abgelaufenen Jahr den bisherigen Höchststand und liegen damit um 1.900 Verstößen über den Zahlen von 2009 (+6,4 %).

Im Jahr 2009 registrierte das Verkehrszentralregister (VZR) insgesamt 200.200 Verstöße im Zusammenhang mit Rauschdrogen im Straßenverkehr. Das bedeutete damals einen Rückgang der Alkohol- und Drogenverstöße von rund 10 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. (vgl. Tabelle 14, Seite 35)

2012 setzt sich die damals bereits beobachtete abnehmende Tendenz bei den isoliert betrachteten Alkoholverstößen fort. Waren es 2009 über 170.000 registrierte und geahndete Alkoholverstöße, so nahm diese Zahl in den Folgejahren weiter ab und weist mit 147.200 im Jahr 2012 den tiefsten Stand seit Beginn der Betrachtung im Jahr 2004 auf (siehe Tabelle 14, Seite 35). Zwischen 2009 und 2012 sank die Zahl der Alkoholverstöße um 23.300.

Aus der beobachteten Abnahme an registrierten Alkoholverstößen im VZR lässt sich

nicht zwangsläufig eine Abnahme der Zahl dieser Verstöße im alltäglichen Verkehrsgeschehen ableiten. Die Dunkelziffer, das heißt die Zahl der nicht entdeckten, ungeahndeten Fahrten unter Alkoholeinfluss, muss hier unberücksichtigt bleiben. Die Abnahme darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass rund 147.000 registrierte Alkoholverstöße nach wie vor ein ernstzunehmendes Problem im Verkehr auf deutschen Straßen darstellen.

Im Jahr 2004 waren 10,1 Prozent aller Verstöße auf den Konsum anderer berauschender Mittel als Alkohol zurück zu führen. Diese Zahl wuchs 2009 auf 14,8 Prozent und erreichte im abgelaufenen Jahr den bisherigen Höchststand von 17,7 Prozent. Mittlerweile ist fast ein Fünftel aller registrierten und geahndeten Verstöße auf andere Drogen (also nicht Alkohol) zurückzuführen.

Dieser Anstieg bei Drogenverstößen und der gleichzeitige Rückgang der Verstöße, bei denen einzig Alkohol im Spiel ist, bedeutet, dass der Anteil der Drogenverstöße (ohne Alkoholverstöße) an der Gesamtzahl der registrierten und geahndeten Verstöße seit 2009 stetig gewachsen ist (siehe Tabelle 14, Seite 35).

Zu den Rauschdrogen zählen neben dem Alkohol, der oftmals noch als reines Genussmittel betrachtet wird, unter anderem auch Mittel wie Cannabis, Heroin, Mor-

phin und Amphetamin. Diese Mittel werden häufig als Drogen im engeren Sinn verstanden. Beide Substanzgruppen – Alkohol und Drogen – sind sich im Hinblick auf die von ihnen ausgehende Gefährdung der Verkehrssicherheit sehr

ähnlich. Die Einnahme von Rauschdrogen geht mit beträchtlichen Einschränkungen der Wahrnehmung, der Reaktions- und Leistungsfähigkeit und damit der Fahrtüchtigkeit einher. Wer trotz ihres Konsums am Straßenverkehr teilnimmt, gefährdet deshalb erheblich die Verkehrssicherheit.

Tabelle 14: Drogenverstöße (einschließlich Alkohol) 2004 - 2012 ¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Drogenverstöße, (einschließlich Alkohol)	243.400	241.900	225.300	222.600	221.800	200.200	179.600	180.700	178.800
Alkoholverstöße	218.700	214.000	197.900	195.000	190.800	170.500	152.000	150.300	147.200
in Prozent	89,9	88,5	87,8	87,6	86,0	85,2	84,6	83,2	82,3
andere Drogenverstöße	24.700	27.900	27.400	27.600	31.000	29.700	27.600	30.400	31.600
in Prozent	10,1	11,5	12,2	12,4	14,0	14,8	15,4	16,8	17,7

¹⁾ Deliktzahlen auf 100 gerundet.

+++ Blitzlichter - Verkehrsverstöße und Punktestände +++

- Männer sind nach wie vor mit einem Anteil von 77,6 Prozent (7,0 Mio.) häufiger im VZR vertreten als Frauen (2,0 Mio., 22,4 %; siehe Tabelle 15, Seite 37).

Über die Hälfte der registrierten Personen hat mindestens ein Geschwindigkeitsdelikt begangen.
- 6,5 Millionen – und damit zweidrittel aller eingetragenen Personen – sind mit 1 bis 7 Punkten belastet.
- Rund 470.000 Personen haben 8 bis 17 Punkte. Der Frauenanteil beträgt in dieser Gruppe lediglich 10 Prozent.
- Für 13.000 Personen ergibt sich ein Punktestand von über 17 Punkten; nach dem letzten Verkehrsverstoß steht in der Mehrzahl der Fälle die Mitteilung über die Entziehung der Fahrerlaubnis im VZR noch aus.
- Etwa ein Fünftel (1,9 Mio.) der im VZR eingetragenen Personen hat keine Punkte: Bei den Männern sind es 22,1 Prozent und bei den Frauen 14,7 Prozent. Zu dieser Gruppe gehören neben den Personen, denen die Fahrerlaubnis (noch) entzogen ist bzw. die nie im Besitz einer Fahrerlaubnis waren, auch diejenigen, die nach anschließender Neuerteilung noch nicht wieder auffällig geworden sind.
- Fahrerinnen und Fahrer bis einschließlich 44 Jahre dominieren den Personenbestand im VZR.

Jahresbericht 2012 - Statistik

Tabelle 15: Im Verkehrszentralregister eingetragene Personen am 01.01.2013 ¹⁾

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	7.018	77,6	2.024	22,4	9.045	100,0
	nach Deliktart					
Alkohol	1.234	17,6	170	8,4	1.406	15,5
Geschwindigkeit	4.021	57,3	1.126	55,6	5.149	56,9
Vorfahrt	611	8,7	266	13,1	877	9,7
	nach Punktestand ⁴⁾					
ohne Punkte ⁵⁾	1.553	22,1	298	14,7	1.852	20,5
1 Punkt	1.729	24,6	702	34,7	2.431	26,9
2 – 3 Punkte	1.920	27,4	678	33,5	2.599	28,7
4 – 7 Punkte	1.320	18,8	292	14,4	1.613	17,8
8 – 13 Punkte	376	5,4	46	2,3	422	4,7
14 – 17 Punkte	45	0,6	3	0,2	49	0,5
mehr als 17 Punkte	12	0,2	1	0,0	13	0,1
	nach Alter ⁶⁾					
unter 25 Jahre	702	10,0	239	11,8	941	10,4
25 bis 44 Jahre	3.095	44,1	945	46,7	4.042	44,7
45 bis 64 Jahre	2.544	36,2	689	34,0	3.234	35,8
über 64 Jahre	672	9,6	151	7,5	823	9,1

¹⁾ Prozentuale Verteilung gemäß Stichprobe zum VZR-Bestand vom 1. Januar 2012

²⁾ Einschließlich ohne Angabe zum Geschlecht

³⁾ Zuzüglich 2,653 Millionen Personen in der einjährigen Überliegefrist

⁴⁾ Ohne Personen, deren Punktestand nicht mittels DV-Programm berechnet werden konnte

⁵⁾ Einschließlich Personen, deren Fahrerlaubnis entzogen wurde

⁶⁾ Ohne Personen, deren Alter nicht zu ermitteln war

Kraftverkehrsstatistik

Europäischer Datenaustausch



Das Kraftfahrt-Bundesamt ist Teil des Europäischen Statistischen Systems (ESS). Es erhebt die Daten zum Straßengüterverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge und übermittelt die statistischen Ergebnisse regelmäßig an das Amt der Europäischen Gemeinschaften (Eurostat) mit Sitz in Luxemburg. Diese Datenmeldung ist verpflichtend für alle Mitgliedstaaten. Die EWR-/EFTA-Staaten Liechtenstein, Norwegen und Schweiz

beteiligen sich ebenfalls an der Datenmeldung. Eurostat wiederum liefert Auszüge aus diesem Datenpool an die meldenden Stellen zurück, damit diese ihre nationalen Statistiken mit Ergebnissen zu ausländischen Fahrzeugen vervollständigen können. Etwa ein Jahr nach Ende des aktuellen Berichtsjahres erhält das Kraftfahrt-Bundesamt die Auszüge aus der Eurostat-Datenbank. Die Statistiken liefern Ergebnisse zur Struktur des internationalen Verkehrs.

Güterkraftverkehr mit deutschen Fahrzeugen

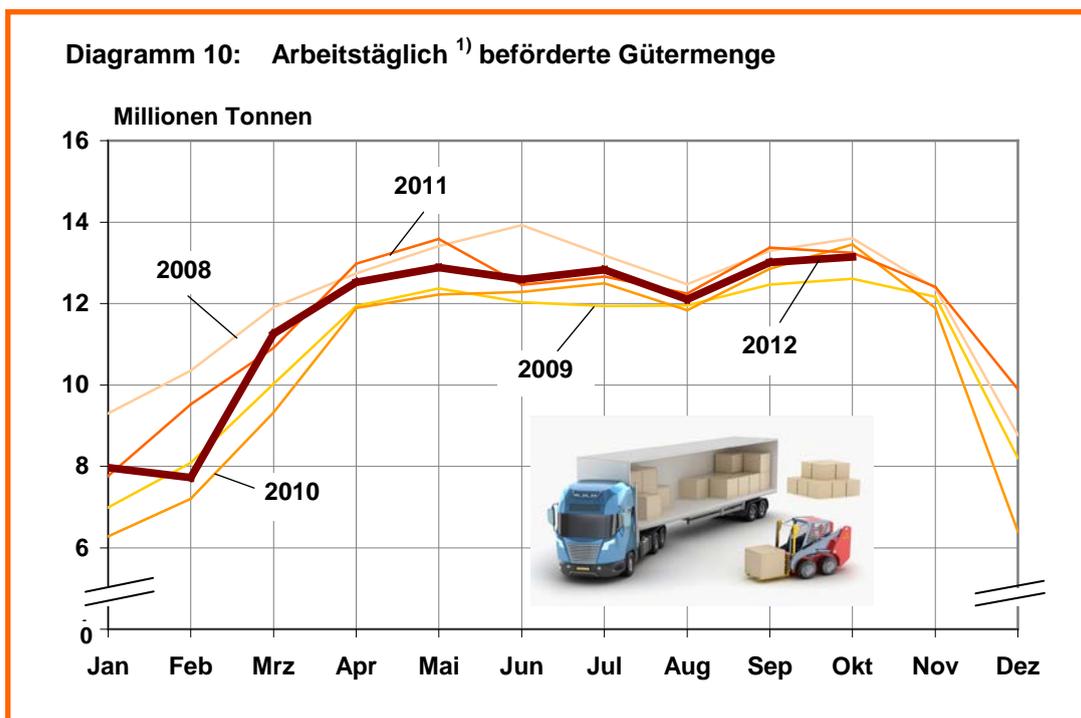
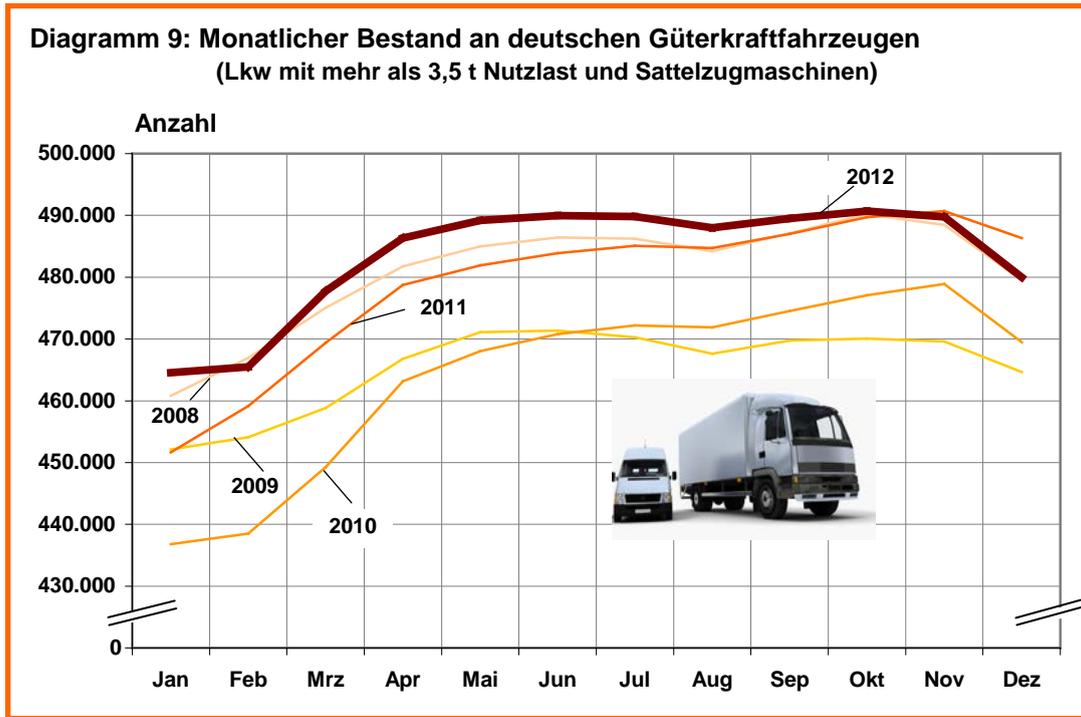
Fahrzeugflotte größer als vor der Krise



Bildquelle: Raake

Monatlich waren im Jahr 2012 in Deutschland durchschnittlich gut 483.000 Güterkraftfahrzeuge (Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen Nutzlast und Sattelzugmaschinen) zugelassen, auf die sich die statistische Erhebung zum Straßengüterverkehr bezieht. Die durchschnittliche Anzahl war um ca.

2.500 Fahrzeuge höher als 2008 - dem Jahr vor der Wirtschafts- und Finanzkrise, die zu einer deutlichen Reduzierung der Flotte führte. Schon zu Beginn des Jahres 2012 lag die Zahl der Lastkraftfahrzeuge wieder über dem Vorkrisenniveau. Gegen Ende des Jahres sank die Zahl jedoch wieder, da die zu befördernde Gütermenge hinter den Erwartungen zurück blieb, wie die beiden folgenden Abbildungen zeigen.



¹⁾ Berücksichtigung der Wochenend- und Feiertage in den Vergleichszeiträumen

Rückgang der Straßengütertransporte 2012

Zu Beginn des Jahres lag die arbeitstäglich beförderte Gütermenge noch knapp oberhalb des Vorjahresmonats. Sie nahm unmittelbar ab, um zur Mitte des ersten Quartals mit der Frühjahrsbelebung anzusteigen. In weiten Phasen des Jahres 2012 lag die Gütermenge unterhalb des Vorjahresniveaus. In den ersten drei Quartalen des Jahres beförderten deutsche Transporteure knapp 2,2 Milliarden Tonnen

Güter. Dies ist ein Minus der arbeitstäglich verfrachteten Gütermenge von -2,8 Prozent. Noch stärker nahm die entfernungsabhängige Beförderungsleistung ab (-5,0 %), da kürzere Transporte im Binnenverkehr die Entwicklung prägten.

An das Niveau der transportierten Gütermenge des Vorkrisenjahrs 2008 konnte 2012 nicht heranreichen.

Tabelle 16: Transporte deutscher Güterkraftfahrzeuge seit 1999

Berichtszeitraum	Gütermenge in Mio. Tonnen	Beförderungsleistung in Mio. Tonnenkilometer	Arbeitstäglich ¹⁾ Veränderung zum Vorjahr in Prozent		Index	
			Menge	Leistung	Menge	Leistung
Jahr						
1999	3.181	278.470	X	X	100	100
2000	3.005	280.699	+1,2	+2,0	94	101
2005	2.765	310.114	+1,3	+3,7	87	111
2006	2.919	330.008	+6,5	+7,2	92	119
2007	3.028	343.438	+3,4	+3,7	95	123
2008	3.078	341.551	+0,8	-1,3	97	123
2009	2.769	307.575	-10,0	-9,9	87	110
2010	2.734	313.097	-2,0	+1,0	86	112
2011	2.986	323.848	+10,1	+4,2	94	116
1. - 3. Quartal						
2008	2.347	262.248	X	X	X	X
2009	2.055	229.911	-11,5	-11,4	X	X
2010	2.043	235.645	-1,1	+1,9	X	X
2011	2.240	245.025	+9,1	+3,4	X	X
2012	2.166	231.499	-2,8	-5,0	X	X

¹⁾ Berücksichtigung der Wochenend- und Feiertage in den Vergleichszeiträumen

Trend zum Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge anhaltend

Die emissionsärmeren Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5/EEV erbrachten 2011 fast zwei Drittel der Fahrleistung im Straßengüterverkehr. Der Quartalsvergleich

der Jahre 2011 und 2012 zeigt weiterhin in umweltfreundliche Richtung. Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 1 und schlechter sind kaum noch im Einsatz.

Den langfristigen Trend veranschaulicht das nachfolgende Diagramm.

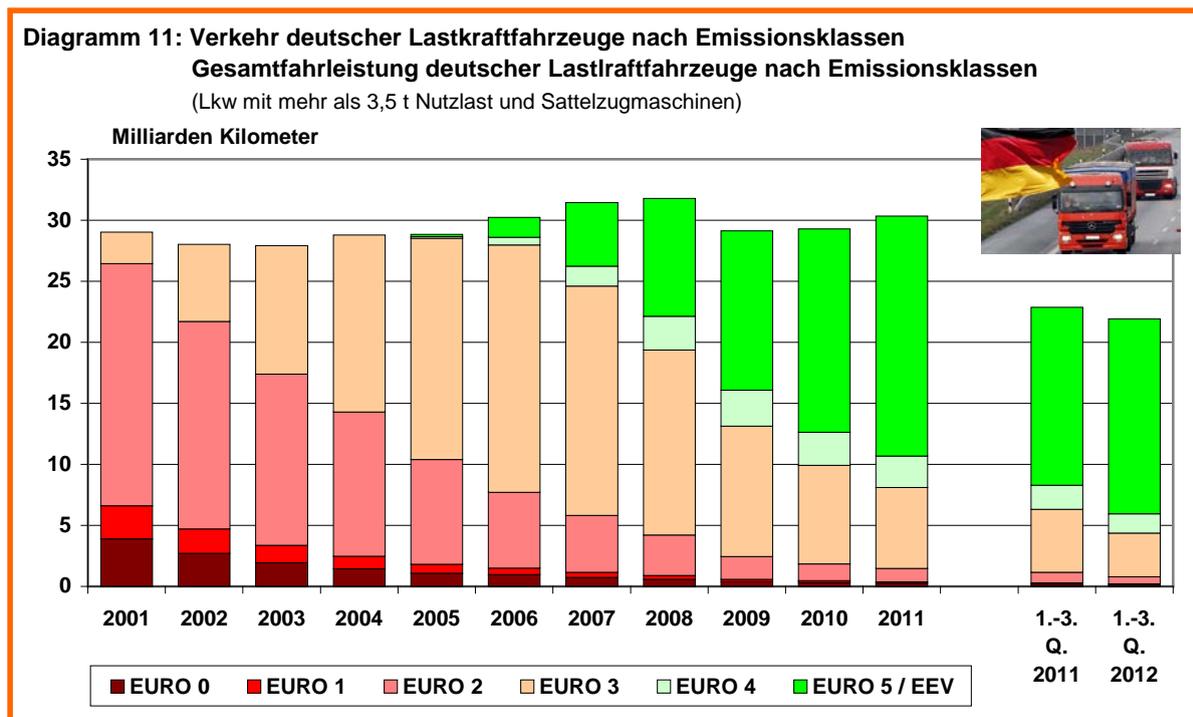


Tabelle 17: Gesamtfahrleistung deutscher Güterkraftfahrzeuge nach Emissionsklassen

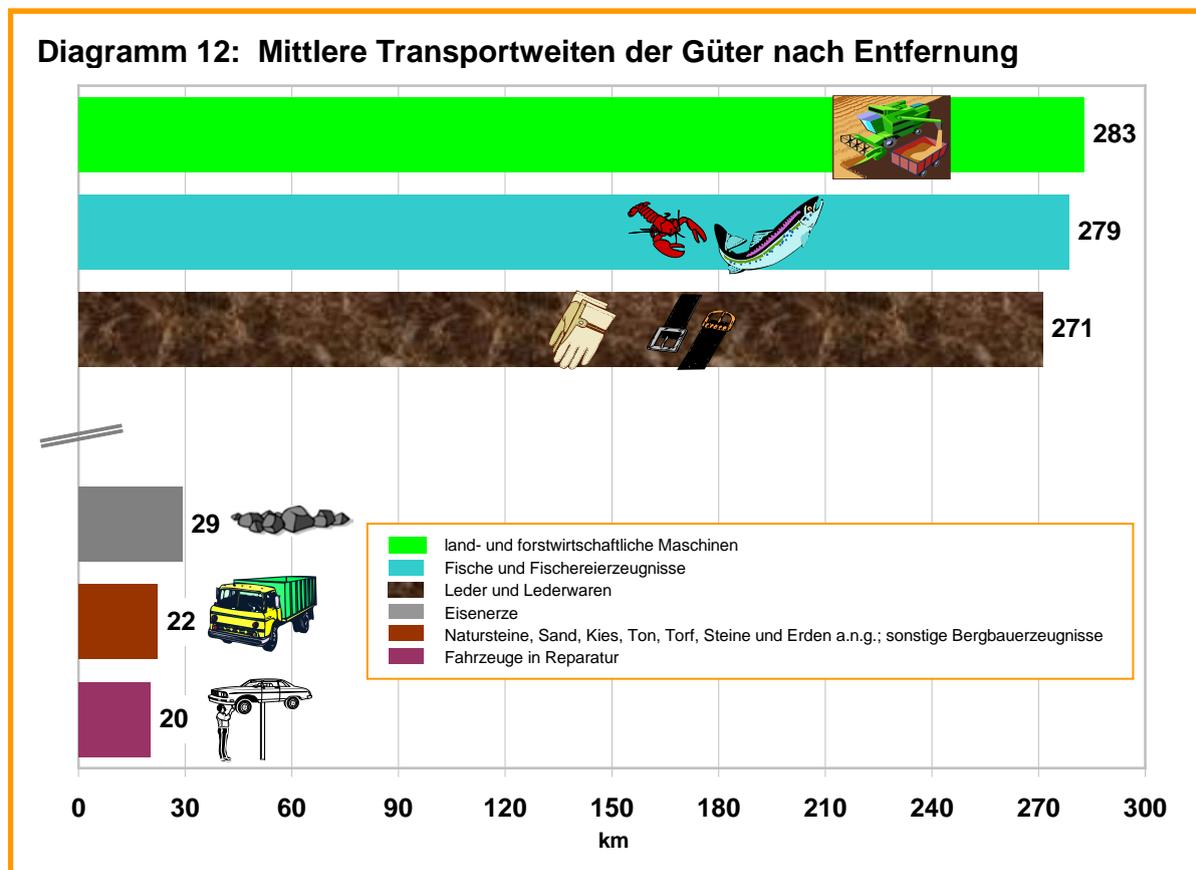
Emissions-klasse	Fahrleistung insgesamt													
	2007		2008		2009		2010		2011		1.-3. Quartal 2011		1.-3. Quartal 2012	
	Mio. km	Anteil in %	Mio. km	Anteil in %	Mio. km	Anteil in %	Mio. km	Anteil in %	Mio. km	Anteil in %	Mio. km	Anteil in %	Mio. km	Anteil in %
Euro 5 / EEV	5.219	16,6	9.650	30,4	13.067	44,8	16.656	56,9	19.655	64,8	14.568	63,7	15.963	72,9
Euro 4	1.646	5,2	2.762	8,7	2.937	10,1	2.725	9,3	2.586	8,5	1.971	8,6	1.587	7,2
Euro 3	18.768	59,7	15.171	47,7	10.694	36,7	8.059	27,5	6.620	21,8	5.172	22,6	3.579	16,3
Euro 2	4.658	14,8	3.320	10,4	1.862	6,4	1.387	4,7	1.111	3,7	860	3,8	582	2,7
Euro 1	423	1,3	311	1,0	193	0,7	1578	0,5	120	0,4	93	0,4	63	0,3
Euro 0 und sonstige ¹⁾	745	2,4	572	1,8	389	1,3	309	1,1	256	0,8	193	0,8	137	0,6
Insgesamt	31.460	100	31.787	100	29.142	100	29.295	100	30.247	100	22.856	100	21.910	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.

Land- und forstwirtschaftliche Maschinen werden am weitesten transportiert

Die Verkehrsstatistik unterscheidet beim Transportgut 81 Gütergruppen, deren Gliederung in Verbindung mit den Wirtschaftszweigen steht. Knapp ein Drittel der Transportmenge deutscher Fahrzeuge (31,5 %) entfällt auf die Gruppe „Natursteine, Sand, Kies, Ton, Torf, Steine und Erden anderweitig nicht genannt, sonstige Bergbauerzeugnisse“. Diese Güter, zu denen z. B. auch Baustellenaushub zählt, werden eher über kürzere Entfernungen verfrachtet. Sonstige Baumaterialien und –erzeugnisse (z. B. Beton) haben einen Anteil von 9,1 Prozent am Transportaufkommen und eine mittlere Transport-

weite von 57 Kilometern. „Fahrzeuge in Reparatur“ und „Eisenerze“, die ebenfalls kurze mittlere Transportweiten aufweisen, fallen mengenmäßig kaum ins Gewicht. Am weitesten transportiert werden „Leder und Lederwaren“, Güter, die oftmals aus dem Ausland kommen, „Fische und Fischereierzeugnisse“, die meist aus dem skandinavischen Raum stammen, und „Land- und forstwirtschaftliche Maschinen“. Die Bedeutung dieser drei Gütergruppen für das Transportaufkommen ist jedoch gering, da ihr Anteil zusammengenommen weit unter einem Prozent bleibt.



Güterkraftverkehr mit europäischen Fahrzeugen



Bildquelle: Raake

Staaten sowie den EWR-/EFTA-Staaten

Die Transporte zwischen Orten in Deutschland (innerdeutsche Transporte) mit deutschen und ausländischen Fahrzeugen aus den EU-

Liechtenstein, Norwegen und Schweiz beliefen sich im Jahr 2011 auf insgesamt 271,8 Milliarden Tonnenkilometer. Die nachfolgende Tabelle zeigt, dass der Beitrag ausländischer Fahrzeuge an diesen innerdeutschen Transporten mit 2,5 Prozent eher gering ist.

Tabelle 18: Beförderungsleistung im innerdeutschen Verkehr ¹⁾ mit europäischen Fahrzeugen ²⁾ im Jahr 2011

Meldestaat (Heimatstaat des Zugfahrzeugs)	Gewerblicher Verkehr					
	Gewerblicher		Werkverkehr		Gesamtverkehr	
	Mio. Tonnen- kilometer	Anteil in %	Mio. Tonnen- kilometer	Anteil in %	Mio. Tonnen- kilometer	Anteil in %
Deutschland	220.275	97,2	44.743	99,1	265.017	97,5
Ausland	6.370	2,8	425	0,9	6.795	2,5
darunter Mitgliedstaaten der EU	6.132	2,7	416	0,9	6.548	2,4
innerdeutsche Transporte insgesamt	226.645	100	45.167	100	271.813	100

¹⁾ Transporte zwischen Orten in Deutschland (Be- und Entladung in Deutschland).

²⁾ Fahrzeuge aus der EU-27 ohne Malta sowie Fahrzeuge aus Kroatien, Liechtenstein, Norwegen und der Schweiz; Verkehrswerte aus dem Vereinigten Königreich aus dem Berichtsjahr 2010.

Polen und Niederlande größte Kaboteure in Deutschland

Gewerbliche Transporte zwischen Orten in Deutschland mit Fahrzeugen aus dem EU-Ausland werden auch als Kabotage bezeichnet. Die Regeln für den Marktzugang sind

durch Verordnung festgelegt (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009).

Wie in Deutschland werden in den meisten Meldestaaten zum EU-Datenpool die Kabotagetransporte der größeren Fahrzeuge statistisch erfasst (mehr als 3,5 Tonnen Nutzlast oder 6 Tonnen zulässige Gesamtmasse).

Die stärksten „Kaboteure“ in Deutschland zeigt das Diagramm. Fast 90 Prozent der sich auf 6,132 Milliarden Tonnenkilometer belaufenden Kabotage wurden durch die zehn aktivsten Staaten erbracht. Allein auf die Fahrzeuge aus Polen (34,3 %) und aus den Niederlanden (18,6 %) entfällt über die Hälfte der Kabotage in Deutschland.

Diagramm 13: Kaboteure in Deutschland im Jahr 2011 mit Anteil an der gewerblich erzielten Beförderungsleistung in Prozent



In Deutschland zugelassene Fahrzeuge hingegen führen fast die Hälfte ihrer Kabotagetransporte in Frankreich (27,8 %) und Italien (21,0 %) durch, wie das folgende

Diagramm zeigt. Im Jahr 2011 beliefen sich diese innerstaatlichen gewerblichen Transporte im EU-Ausland auf insgesamt 1,828 Milliarden Tonnenkilometer.

Diagramm 14: Kabotage deutscher Fahrzeuge im Jahr 2011 mit Anteil an der gewerblich erzielten Beförderungsleistung in Prozent



Fahrzeugtechnik

Die Typgenehmigungsbehörde KBA



Pressemitteilung Nr. 14/2013

Seite: 1/1

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer lobt das Typgenehmigungsverfahren des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA)

Flensburg, 11. April 2013. Anlässlich der heute im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz (VMK) stattfindenden Pressekonferenz lobte Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer ausdrücklich das Typgenehmigungsverfahren des KBA. Das Typgenehmigungsverfahren der Bundesoberbehörde sei vorbildlich, so der Bundesminister vor der Presse. Zudem sei das KBA insbesondere wegen der allseits gut bekannten Punkte die wohl prominenteste Bundesoberbehörde seines Geschäftsbereichs. KBA-Präsident Zinke freute sich über das Lob an die KBA-Mannschaft. „Natürlich sind wir bekannt für die Punkte. Wer an das KBA denkt, denkt als erstes an diese. Umso mehr freut es mich, dass das für die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz so bedeutsame Typgenehmigungsverfahren hier ausdrücklich durch den Bundesverkehrsminister hervorgehoben wurde.“

Mit über 17.000 Typgenehmigungen, die das KBA im Jahr 2012 erteilte, zählt es zu den führenden Typgenehmigungsbehörden in Europa. Gegenüber dem Vorjahr erzielte die Genehmigungsmannschaft sogar eine Steigerung um 11 Prozent. „Dabei wiegt die Qualität für uns stärker als die Quantität. Durch die Einführung moderner Medien wie „E-Typ“ konnten die Bearbeitungszeiten weiter verkürzt werden“ so KBA-Präsident Ekhard Zinke weiter. Bei E-Typ handelt es sich um ein elektronisches Datenaustauschsystem, das den Austausch von Genehmigungsunterlagen sicher und ohne Zeitverzug ermöglicht.



Verkehrsminister des Landes Schleswig-Holstein Reinhard Meyer und Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer auf der Pressekonferenz der VMK

Ansprechpartner: Stephan Immen 0461 316-1293

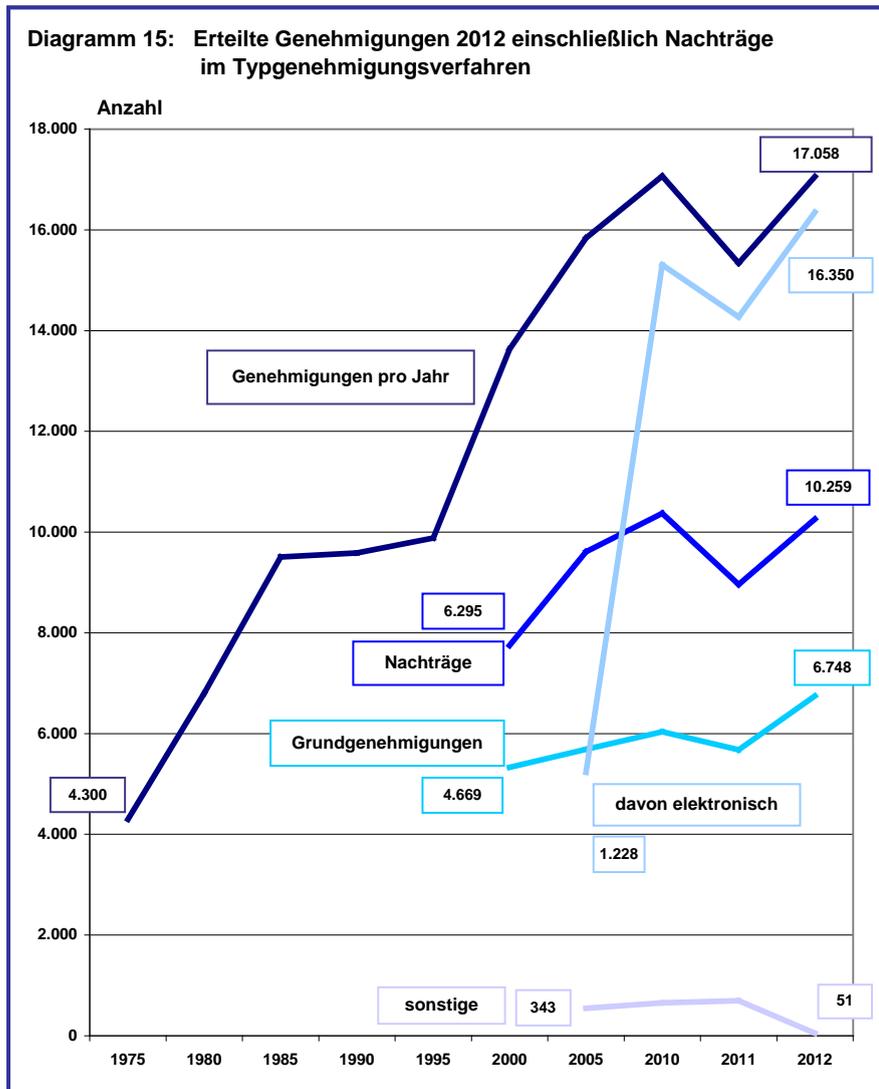
Das Jahr 2012 – Mehr Typgenehmigungen

Sicherer und umweltfreundlicher Straßenverkehr setzt sichere und saubere Fahrzeuge voraus. Typgenehmigungen des KBA oder anderer europäischer Genehmigungsbehörden bestätigen, dass die gesetzlichen Sicherheits- und Umweltstandards erfüllt sind.

Mit 17.058 erteilten Typgenehmigungen war das Jahr 2012 für das KBA erfolgreich. Gegenüber dem Vorjahr (15.338) bedeutet das eine Steigerung von elf Prozent. Zwischen Antragseingang und Erteilung einer Genehmigung vergingen durchschnittlich weniger als 18 Tage, womit die Genehmigungsdauer weiter verkürzt werden konnte. Einschließlich Versand vergingen 20 Tage.

Das Ziel, Genehmigungen ausschließlich auf elektronischem Wege zu übermitteln ist greifbar nah, mittlerweile liegt der Anteil bei 96 Prozent (Vorjahr 93 %). Seit dem zweiten Halbjahr 2012 wird mit einem weiteren

Dokumentenaustauschsystem (E-Typ) produziert. Schon nach kurzer Zeit hat das KBA etwa 15 Prozent des Genehmigungsvolumens über diese Plattform abgewickelt. E-Typ ist sicher (https einschließlich Mandantenfähigkeit) und kennt keine Dateigrößenbeschränkungen, so dass der Einsatz von E-Typ weiter forciert und für neue Hersteller als Standard angeboten wird.



Neben der Qualität sind die Kompetenz, Planbarkeit und Termintreue wesentliche Bestandteile unseres eigenen Anspruches. Diese Faktoren haben dazu beigetragen, einen sehr hohen Anteil von neu erteilten Typgenehmigungen nach Regelungen der UN-ECE auf das KBA zu vereinen. Mit der Umsetzung der Empfehlungen von CARS 21¹⁾ werden Doppelregulierungen von EU und UN beseitigt. Das wird zum stetigen Rückgang von Typgenehmigungen nach EU-Rechtsakten führen. Während die EU-Typgenehmigungen nur noch um ein Prozent wuchsen, legten die Typgenehmigungen nach UN-ECE-Regelungen um knapp 15 Prozent zu.

Ein weiteres zukünftiges Bewährungsfeld besteht dort, wo harmonisierte internationale Regelwerke die nationalen Regeln ersetzen. Auch hier war das KBA erfolgreich. Für kleine Pkw-Anhänger bis hin zu schweren Lkw-Anhängern gilt seit 29. Oktober 2012 europäisches Recht. Die meisten namhaften deutschen aber auch internationale Hersteller konnten das KBA mit seinen Leistungen überzeugen. Selbst nach dem Wegfall des nationalen „Monopols“ arbeiten diese weiter mit dem KBA zusammen. Gleiches gilt für Zubehörräder, wo Hersteller den Wechsel von nationalen auf UN-ECE-Typgenehmigungen mit dem KBA vollzogen haben.

Qualität gemeinsam erzeugen

Qualität im Typgenehmigungsverfahren ist für das KBA kein Selbstzweck, sondern ein ganz wesentlicher Aspekt. Durch Qualität im Typgenehmigungsverfahren sollen Sicherheit und Umweltschutz rechtlich belastbar garantiert werden. Einige Beispiele aus dem zurückliegenden Jahr sollen das verdeutlichen:

Bei Zubehörrädern (Sonderräder) gab es aus dem Markt Beschwerden. Schwerpunkte waren Räder, die mit KBA-Genehmigungszeichen versehen waren, ohne dass eine Genehmigung vorlag, sowie Räder ohne ausreichend klar beschriebene Ver-

wendungsbeschränkungen. Zu Letzterem hat das KBA Vorgaben gemacht, wie Verwendungsbeschränkungen klar, einheitlich und verbraucherfreundlich zu beschreiben sind. Auch gegen die Praktiken einzelner Hersteller, Räder ohne gültige Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) an Endkunden zu verkaufen, wurden Maßnahmen eingeleitet. Solche Praktiken müssen unterbunden werden, was mit gestuften Maßnahmen erreicht wurde. Das Spektrum reichte hier von der Vorgabe, genehmigungsrelevante Anforderungen wieder einhalten zu müssen, bis zum Rückruf von Rädern mit unzureichendem Sicher-

¹⁾ CARS 21 – Hochrangige Gruppe aus Vertretern der EU-Mitgliedstaaten, Industrie, NGOs und des Europäischen Parlaments, die gebildet wurde, um u. a. die die künftige Gestaltung des Regelungsrahmens für die europäische Automobilindustrie zu erarbeiten.

heitsstatus. Selbstverständlich überwacht das KBA permanent – sei es bei der Genehmigungserteilung, bei der Konformitätsüberprüfung oder bei der Marktüberwachung - bei Rädern wie auch bei allen anderen Produkten die Einhaltung dieser und anderer Vorgaben. Verbraucher müssen sicher sein, dass die Produkte auf denen KBA steht, auch vom KBA genehmigt wurden.



Foto: KBA-Nummer auf Sonderrad



Foto: Ingenieure bei der Bearbeitung von Genehmigungen

Qualitätssteigerung durch Beratung

Qualität wird maßgeblich an der Quelle erzeugt. Werden Antragsunterlagen erst im Zuge des Genehmigungsprozesses im KBA beanstandet, erzeugt das hohen Korrekturaufwand bei Herstellern und Technischen Diensten. Das KBA möchte deshalb Hersteller und Technische Dienste im Vorfeld noch aktiver und besser beratend begleiten und informieren. Durch Neu- und Fortentwicklung von Arbeitsverfahren werden die Voraussetzungen geschaffen, diesen Anspruch für die nächsten Jahre umzusetzen.

Einen Baustein, diesen Anspruch umzusetzen, bildet die Einführung eines Lieferantenbewertungssystems. Technische Dienste prüfen für das KBA die Produkte der Hersteller und liefern hierzu Technische Berichte, ergänzt durch die Produktbeschreibungen der Hersteller.

Der Technische Bericht ist somit ein Produkt, welches der Technische Dienst in Abstimmung mit dem Hersteller an das KBA liefert. Der Lieferant dieses Produktes soll einer Bewertung unterzogen werden. Ein entsprechendes Verfahren wurde im KBA konzipiert. Mit Hilfe eines von den Technischen Diensten genauso wie von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im KBA akzeptierten Bewertungssystems soll die Qualität des Typgenehmigungsverfahrens langfristig gesichert werden. Akzeptanz lebt insbesondere von Transparenz. Deshalb sind die Regeln einfach gehalten und für jedermann nachvollziehbar. Das Bewertungsverfahren wird im Juli 2013 vom Pilot in den Wirkbetrieb gehen. Aus den gewonnenen Erfahrungen soll dann ein gestuftes Anreiz - und Sanktionssystem entwickelt werden.



Neue technische Anforderungen an unsere Kraftfahrzeuge:

Im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens mussten die Fahrzeughersteller auch im Jahre 2012 technische Innovationen in neue Fahrzeugtypen integrieren.

Für die Umwelt - Stickoxide und Partikelausstoß reduzieren

Leichte PKW und Nutzfahrzeuge mussten 2012 keine neuen Abgasstufen erklimmen. Für die Genehmigung neuer Typen schwerer Fahrzeuge ist hingegen die Euro VI Stufe zum Jahreswechsel verbindlich geworden. Mit dieser Stufe werden im Vergleich zu Euro V u. a. die Grenzwerte für den Ausstoß von Stickoxiden (NOx) auf ein Fünftel und die Partikelemissionen auf die Hälfte reduziert. Weiterhin wurde erstmalig ein Grenzwert für die zulässige Anzahl von Partikeln festgelegt, die die Motoren von schweren Fahrzeugen ausstoßen dürfen.

Für die Umwelt - Gangwechselanzeige

Neu genehmigte PKW mussten ab November 2012 mit einer Gangwechselanzeige und einer Reifendrucküberwachung ausgestattet sein. Diese Funktion zeigt dem Fahrer einen Gangwechsel an, wenn der Kraftstoffverbrauch mit dem vorgeschlagenen Gang niedriger einzuschätzen ist, als mit dem derzeit gewählten.

Für Umwelt und Sicherheit – Reifendrucküberwachung

Die Reifendrucküberwachung, warnt den Fahrzeugführer im Interesse eines optimalen Kraftstoffverbrauchs und der Gewähr-

leistung der Sicherheit im Straßenverkehr, wenn es in einem Reifen zu einem Druckverlust kommt.

Für Umwelt und Sicherheit – Kräder und Quads im Blick

Ebenfalls wurde noch im Dezember vom Europäischen Parlament und dem Rat beschlossen, dass auch für die motorisierten Zwei- und Dreiräder sowie Quads ab 2016 neue und anspruchsvollere technische Anforderungen zur Erlangung der Typgenehmigung gelten sollen. Neben verschärften Abgasgrenzwerten (Euro 4), müssen auch neue Techniken, die die funktionale Sicherheit der neuen Fahrzeugtypen erhöhen sollen, die bisher zum Teil nur optional zu erwerben waren, wie z. B. ABS für schwere Motorräder und Differentiale für Quads, Einzug in die Serie halten.

Für die Sicherheit – Elektrik im Blick

Die elektrische Sicherheit von Fahrzeugen mit Hochvoltanlagen wurde im Typgenehmigungsverfahren bisher nur bei reinen Elektrofahrzeugen betrachtet. Die Hybridfahrzeuge unterlagen diesen Vorschriften formal nicht. Gleichwohl haben die Hersteller im Einvernehmen mit den europäischen Typgenehmigungsbehörden auch in der Vergangenheit die Sicherheit dieser Fahrzeuge betrachtet. Diese gesetzgeberische Lücke wurde für neu zu genehmigende Fahrzeugtypen im Dezember 2012 durch die Verpflichtung zur Anwendung der UN-ECE-Regelung 100.01 geschlossen.

Den Herstellern über die Schulter geschaut – Vorschriften eingehalten?

Konformitätsüberprüfungen (conformity of production, CoP) von Produkten (CoP-P)

Im Jahr 2012 überprüften die Ingenieure aus dem Arbeitsbereich „Konformitätsüberprüfung“ des KBA in 174 Fällen die unterschiedlichsten Produkte hinsichtlich ihrer Konformität zu der vom KBA erteilten Genehmigung. Die anzuwendenden Vorschriftenwerke waren nationaler (Straßen-Verkehrs-Zulassungsordnung, StVZO) wie internationaler (Rechtsakte der Europäischen Union bzw. Regelungen der Economic Commission for Europe, ECE) Art.

In 27 Fällen der im Jahr 2012 durch die KBA-Ingenieure durchgeführten Konformitätsprüfungen wurden Abweichungen von den Typgenehmigungen und sonstige Pflichtverstöße der Genehmigungsinhaber festgestellt.

Neben den hohen Sicherheitsanforderungen im Straßenverkehr gelangen bei aktuellen Betrachtungen die u. a. durch Kraftfahrzeuge erzeugten Umweltbelastungen immer mehr in den Fokus.

Nachrüstsysteme für Fahrzeuge mit Flüssiggas (LPG)

Das KBA hat 72 Genehmigungen für Nachrüstsysteme unterschiedlicher Hersteller erteilt, mit denen der Betrieb des Fahrzeugs mit Flüssiggas (LPG) möglich wird.

Um den Forderungen der hier heranzuziehenden Regelung der ECE R 115 folgen zu können, müssen die Hersteller der Nachrüstsysteme sich insbesondere mit den Schwierigkeiten bei der Erfüllung der Grenzwerte für die einzelnen Abgaskomponenten auseinandersetzen.

Es hat sich bei Konformitätsüberprüfungen vielfach gezeigt, dass die Werte der Abgaskomponenten im LPG-Betrieb die der im Betrieb mit Benzin bei weitem überschreiten.

Die jeweiligen Grenzwerte der einzelnen Abgaskomponenten für den LPG-Betrieb wurden bislang in Abhängigkeit von den Typprüfwerten des Fahrzeugs zum Zeitpunkt der Fahrzeug-Genehmigungserteilung (im Benzinbetrieb) ermittelt.

Hierbei kommen Fahrzeuge zum Einsatz, die den gestellten Grenzwert für Benzinbetrieb sicher, teilweise mit großem Abstand einhalten. Sie stellen damit den „worst case“ des Abgas-Grenzwerts für den Gasbetrieb dar. Um auch den Betrieb mit Flüssiggas nicht durch „willkürlich“ gewählte Grenzen einzuschränken, wurde die heranzuziehende Regelung ECE R115 angepasst (18.01.2006) und mit ihr gleiche Grenzwerte der Emissionen unabhängig vom Betriebsmedium (Benzin oder LPG) gefordert.

Die ermittelten Ergebnisse der entsprechenden Konformitätsüberprüfungen zeigen unter Zugrundelegung der angepassten ECE-Regelung ECE R 115, dass die Nachrüstsysteme im Allgemeinen die Anforderungen an die Abgaskomponenten erfüllen.

Um größere Abweichungen im Abgasverhalten bei älteren nachgerüsteten Fahrzeugen auszuschließen, muss der intakte Zustand seiner für das Abgasverhalten relevanten Einheiten sichergestellt sein.

Langzeitverhalten der Emissionen von Fahrzeugen

Gemäß der Richtlinie 98/69/EWG aus dem Jahr 2000 müssen die in Betrieb befindlichen Fahrzeuge ihr Abgasverhalten über eine Laufstrecke von 100.000 km oder einer Betriebsdauer von 5 Jahren (es gilt der zuerst erreichte Wert) im Hinblick auf die Grenzwerte der jeweiligen Abgas-komponenten beibehalten.

Die Ingenieure des KBA haben unter Beachtung der gestellten gesetzlichen Anforderungen hierfür besondere Verfahren der Konformitätsüberprüfung entwickelt und mit den betroffenen Genehmigungsinhabern abgestimmt. Das hat auch dazu geführt, dass alle betroffenen Pkw-Hersteller jährlich vom KBA hinsichtlich der geforderten Maßnahmen zum Abgasverhalten ihrer Fahrzeuge auditiert werden.

Diese Maßnahme stellt einen Beitrag zur Verringerung der Umweltbelastung durch Schadstoffe aus Kraftfahrzeugen dar.

Benennung von Technischen Diensten – mehr als ein Blick über die Schulter

Prüfbericht für repräsentatives Produkt	CoP-Auskunft ^{*)}	Verwaltungsrechtliche Unterlagen
Vom KBA benanntes Prüflabor (Technischer Dienst A, B)	<ul style="list-style-type: none"> • Vom KBA benannte Zertifizierungsstelle (Technischer Dienst C) • KBA-Bevollmächtigte • KBA 	KBA
Typgenehmigung		
Überwachung der Übereinstimmung der Produktion mit der Genehmigung		*) alternativ: Bestätigung einer anderen Typgenehmigungsbehörde
CoP-P Gutachten (Technischem Dienst D)	CoP-Q CoP-Auskunft (Techn. Dienst C, KBA)	

Im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens nutzt das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) die Kompetenz von Prüflaboratorien und Zertifizierungsstellen. Prüflaboratorien stellen fest, ob die zu genehmigenden Produkte eines Herstellers den gesetzlichen Forderungen entsprechen und liefern die entsprechenden Unterlagen für die Genehmigungserteilung. Im Rahmen der Überprüfung, ob diese Produkte auch nach Erteilung der Genehmigung die genehmigten Eigenschaften aufweisen (Konformitätsbewertung), werden entsprechende Prüfaufträge an die Prüflaboratorien erteilt.

Zertifizierungsstellen prüfen im Auftrag des KBA vor und nach Erteilung der Genehmigung, ob das Qualitätsmanagementsystem des Herstellers gewährleistet, dass die genehmigungsrelevanten Anforderungen erfüllt werden.

Bevor Prüflabore und Zertifizierungsstellen für das KBA tätig werden, müssen sie als Technischer Dienst benannt sein, das heißt, dass das KBA ihre Kompetenz zur Erfüllung der genannten Aufgaben feststellt und regelmäßig überprüft.

Derzeit sind 74 Labore und 21 Zertifizierungsstellen als Technischer Dienst benannt. Bei den Begutachtungen wird in aller Regel festgestellt, dass die Technischen Dienste nicht nur ausreichend kompetent sind, sondern sich auch kontinuierlich weiterentwickeln. Basis dafür ist ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch zwischen den Technischen Diensten und dem KBA auf den verschiedensten Ebenen.

Trotzdem wurden Abweichungen von den Vorgaben festgestellt. In den 54 weltweit durchgeführten Begutachtungen 2012

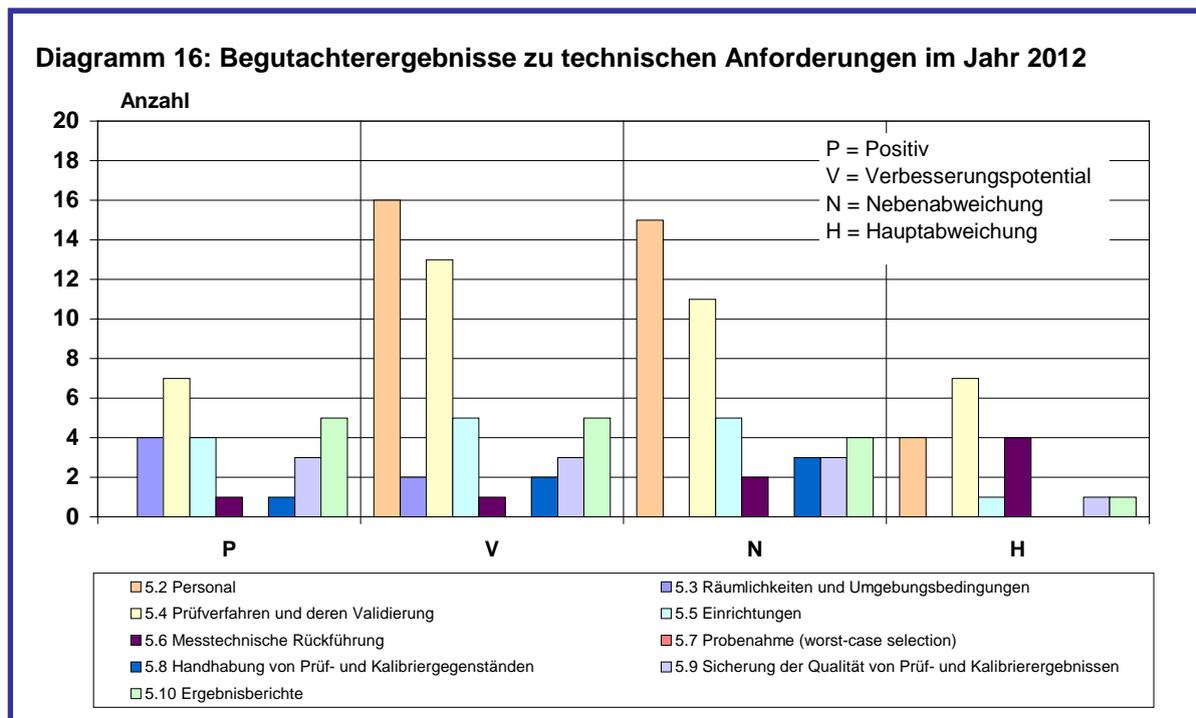
wurden insgesamt 56 Abweichungen bei Prüflaboren und 28 Abweichungen bei Zertifizierungsstellen aufgezeigt. Im Ergebnis dieser Abweichungen wurde in 4 Fällen ein Verfahren zur Aussetzung der Benennung eingeleitet und den betroffenen Technischen Diensten damit letztmalig Gelegenheit gegeben, bei weiterbestehender Benennung ausreichende Korrekturmaßnahmen umzusetzen. In einem Fall wurde die Benennung letztendlich bis zur Wiederherstellung eines benennungskonformen Zustands ausgesetzt. Außerdem wurde in 117 weiteren Fällen formell Verbesserungspotenzial aufgezeigt.



Foto: Besprechung am Dienstsitz Dresden

Im KBA wird aufmerksam verfolgt, wo sich Schwerpunkte abzeichnen und am ehesten Aktivitäten zur Verbesserung der Qualität erforderlich sind. Dies wird dann gemeinsam mit den Technischen Diensten ausgewertet.

So ergänzen sich interne Maßnahmen der Technischen Dienste zur Qualitätssicherung sowie zur Korrektur und Vorbeugung von Mängeln in der Regel in idealer Weise mit den Überwachungsmaßnahmen des KBA.



Blick in die Produktionsabläufe - Konformität eingehalten?

Im Bereich Conformity of Production – Quality (CoP-Q) wurden die Verfahrensabläufe des in 2011/2012 eingeführten Prozesses zur Durchführung von CoP-Q-Maßnahmen bei Herstellern/Genehmigungsinhabern weiter umgesetzt und stabilisiert.

Im Zeitraum 2012 erfolgte die Ausdehnung der Prüfaktivitäten vor Ort auf Genehmigungsinhaber, welche im asiatischen Raum ansässig sind. Es ist vorgesehen, diese Aktivitäten in den folgenden Jahren kontinuierlich fortzuführen.

Im Bereich CoP-Q wurden im Berichtszeitraum 179 Maßnahmen bearbeitet:

- Anzahl CoP-Q-Maßnahmen in Europa (inkl. Türkei): 168
- Anzahl CoP-Q-Maßnahmen außerhalb Europa: 11

Zum Abschluss gebracht wurden im Berichtszeitraum 92 Maßnahmen, wobei 32 CoP-Überprüfungen ohne eine Feststellung von Nichtkonformitäten abgeschlossen werden konnten.

Bei ca. 70 Prozent der Vor-Ort-Überprüfungen wurden Nichtkonformitäten im Produktionsprozess aufgezeigt und gemeinsam mit den Genehmigungsinhabern geeignete Korrekturmaßnahmen und Umsetzungstermine festgelegt.

Der Abschluss einer CoP-Q-Maßnahme erfolgt erst nach einer positiven Verifizierung der Umsetzung der Korrekturmaßnahme durch den verantwortlichen Prüfer. Nach dem positiven Abschluss der CoP-Q-Maßnahme wird dem Genehmigungsinhaber eine Bestätigung ausgestellt.

Die Bereiche Benennung von Technischen Diensten und CoP-Q verstehen sich im Rahmen der fortlaufenden Umsetzung des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes (GPSG) als wirksames Instrument sowohl zur planmäßigen als auch zur operativen Marktüberwachung im gesetzlich geregelten Bereich des Straßenverkehrsgesetzes.

Produktsicherheit – Rückrufe

Produktsicherheit als Schwerpunkt

Rückrufaktionen sind mittlerweile etablierter Bestandteil der Produktsicherheit auf unseren Straßen. Als Produktsicherheitsbehörde für den Straßenfahrzeugbereich wird das KBA aufgrund von Informationen aus verschiedenen Quellen tätig. Hersteller sind gemäß Produktsicherheitsgesetz (ProdSG) verpflichtet, das KBA zu unterrichten, sofern Anhaltspunkte für eine Gefährdungssituation durch von ihnen in Verkehr gebrachte Produkte vorliegen.

Hinweise auf evtl. mangelhafte Produkte geben jedoch auch Verbraucher, Behörden und die Medien.

In deutlich mehr als 500 Fällen erhielt das KBA Kenntnis über Produkte, die möglicherweise mangelbehaftet sind. Mit der Produktsicherheit im Fokus wurde diesen Hinweisen durch die Ingenieure des Fachbereichs Produktsicherheit im KBA nachgegangen.



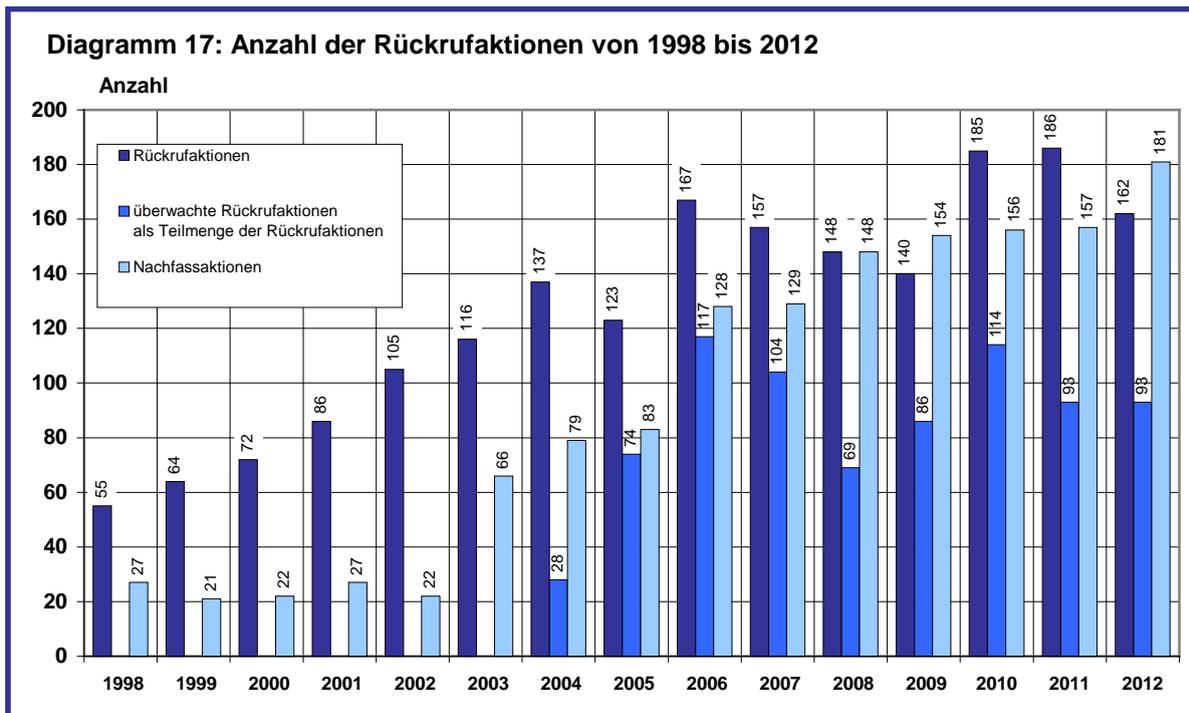
Foto: Produktsicherheitsfachkräfte blicken zurück auf Jahr 2012

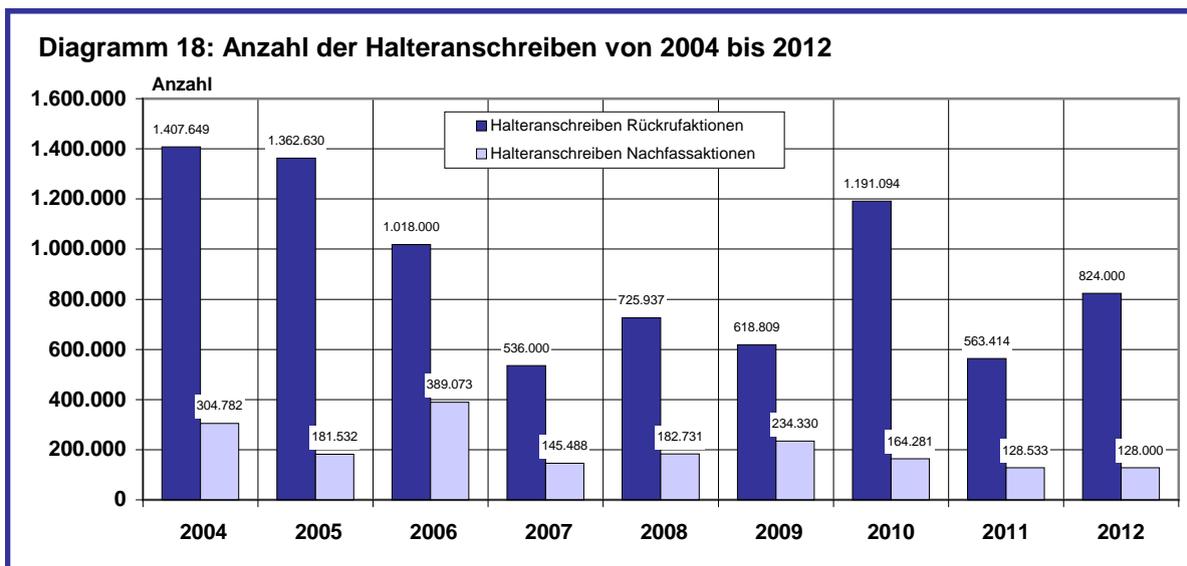
Weniger Rückrufaktionen in 2012

Mit 162 Rückrufaktionen im Jahr 2012 hat sich die Anzahl gegenüber 2011 (186) verringert; 2010 und 2011 bilden den vorläufigen Höhepunkt in der Statistik der Rückrufe seit Aufzeichnung 1998 (siehe Diagramm 17). Der Mangel an den Fahrzeugen der 162 Rückrufaktionen war jeweils so erheblich, dass auf die Daten des Zentralen Fahrzeugregisters (ZFZR) zurückgegriffen wurde, um alle in Deutschland betroffenen Halter zu erreichen. Die Grundlage zur Ermittlung der Halter bilden die von den Herstellern mitgeteilten Fahrzeug-Identifizierungsnummern der betroffenen Fahrzeuge. Anhand dieses eindeutigen Identifizierungsmerkmals ermittelte das KBA insgesamt rund 824.000 Halteradressen (siehe Diagramm 18, Seite 59).

In 93 der 162 Fälle wurde der Rückruf wegen der besonderen Schwere des Mangels durch das KBA überwacht, der Anteil an Rückrufaktionen mit besonders gefährlichen Mängeln steigt damit von 50 Prozent im Jahr 2011 auf 57 Prozent im Jahr 2012.

Nicht jedes Halteransreiben führt zum sofortigen Erfolg. Letztlich gilt es, alle betroffenen Fahrzeuge in Deutschland von dem den Rückruf auslösenden Mangel zu befreien. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden 181 (2011: 157) sogenannte Nachfassaktionen durchgeführt. Diese betreffen Fahrzeuge, deren Halter sich aufgrund der ersten Information über den Mangel nicht bei ihrer Werkstatt zur Mangelbeseitigung meldeten. Rund 128.000 Halter wurden in diesen Aktionen mehrmals angeschrieben.





Anzahl der Betriebsuntersagungen gestiegen

8.161 Fahrzeuge wurden im Jahr 2012 (2011: 7.543) auf Hinweis des KBA mittels Betriebsuntersagung durch die örtlichen Zulassungsbehörden 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 waren. Die Betriebsuntersagung erfolgt, wenn die von Herstellern und KBA durchgeführten Maßnahmen zur Beseitigung besonders gefährlicher Mängel auch auf mehrmaliges „Nachfassen“ nicht zum Erfolg führten.



Im Brennpunkt

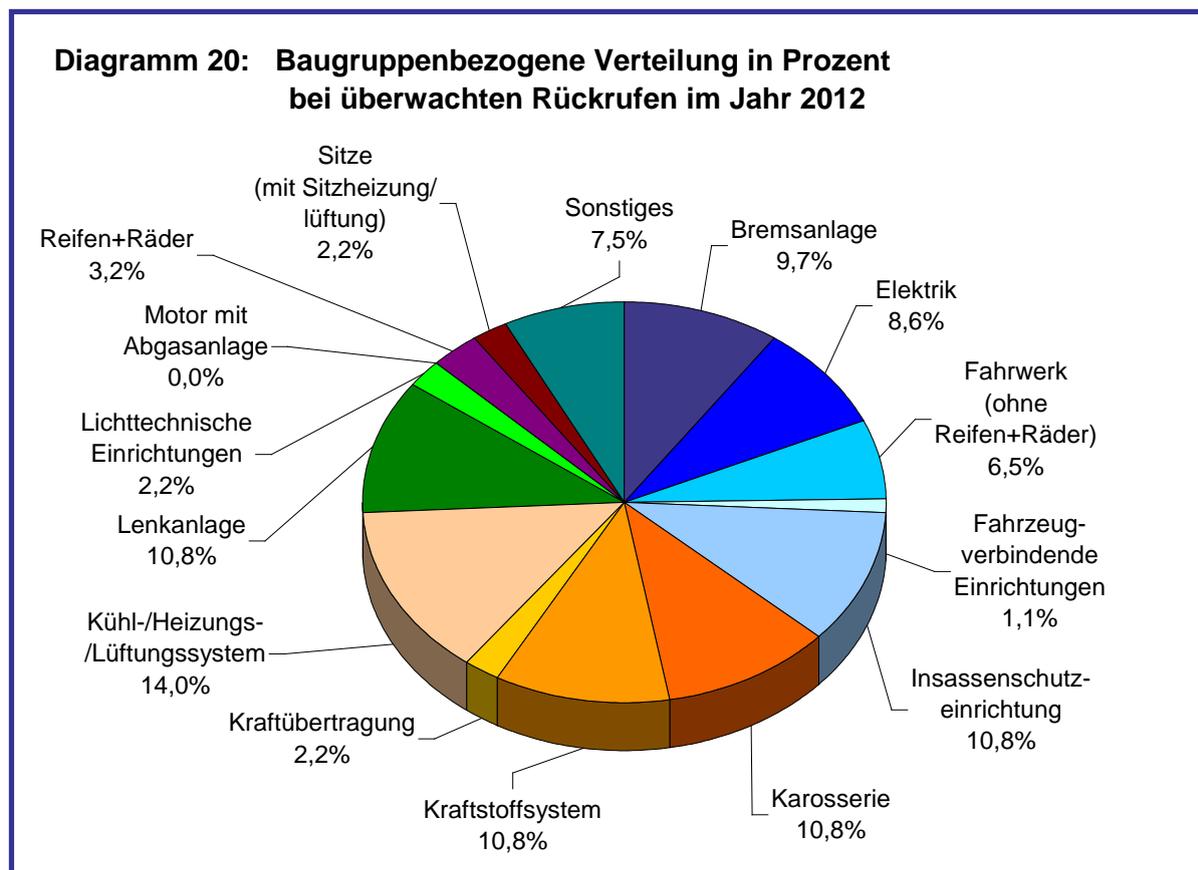
Mechanische Mängel – häufigste Rückrufursache

Auch im Jahr 2012 bleiben mechanische Mängel - trotz immer umfangreicher werdender elektrischer und elektronischer Ausstattung - die Rückrufursache Nummer eins.

Deutlich über 70 Prozent aller Mängel sind mechanischer Art. Elektrische / elektronische Mängel sind demgegenüber nur in

knapp 20 Prozent Ursache eines Rückrufes. Teilweise liegen hier zusätzlich mechanische oder hydraulische Probleme vor.

Weitere Mängel wurden in den Baugruppen Insassenschutzeinrichtung wie Airbags und Sicherheitsgurte, Bremsanlage sowie Fahrwerk und Karosserie festgestellt.



Presse- und Öffentlichkeitsarbeit im KBA

KBA im Dialog

Schließen Sie kurz die Augen und stellen Sie sich eine Blumenwiese vor.

Möglicherweise haben Sie soeben dieses Bild gesehen: saftiges Grün, Blumen, eine leicht hügelige Landschaft vor einem strahlend blauen Himmel. Vielleicht haben Sie dazu Bienen summen und Vögel zwitschern hören. Kurzum – Sie hatten eine Vorstellung, die vermutlich positiv war.



Wenn Sie Ihre Augen schließen und sich eine Behörde vorstellen, entsteht vermutlich nicht automatisch ein so positives und detailliertes Bild.

Warum nicht? Weil Behörden und ihr Tun und Handeln optisch nicht einfach wahrnehmbar sind. Auch sind Entscheidungen, die Behörden zu fällen haben, für die Betroffenen nicht immer nur positiv. Dennoch ist ein funktionierendes Staatswesen ohne sie undenkbar.

Wir von der Stabsstelle „Presse- und Öffentlichkeitsarbeit“ im Kraftfahrt-Bundesamt wollen das Bild einer Behörde prägen, die sich als Dienstleister rund um das Kraftfahrzeug und seine Nutzer versteht. Die mediale Welt ist für uns dabei zugleich Unterstützung und Herausforderung. Immer schneller werden Informationen erwartet und gegeben. Dabei gilt es, die Kommunikation adressatengerecht und fachlich einwandfrei zu führen. In dem Maße, wie die mediale Vernetzung der Welt zunimmt, steigt auch der Informationsanspruch an die „Behördenkommunikation“. Diesen berechtigten Anspruch zu bedienen, ist unsere Aufgabe. Der Kontakt per Telefon oder E-Mail ermöglicht Bürgerinnen und Bürgern, ebenso wie der Presse und der Wirtschaft, eine einfache und schnelle

Kontaktaufnahme – in der Regel mit der Erwartung, dass eine ebenso kurzfristige Beantwortung erfolgt. Die Nutzer des Internets wollen, stets tagesaktuelle Informationen im weltweiten Netz auffinden. Einfach für alle soll der Zugang zu den Informationen sein. Mehr als 7,3 Millionen Menschen leben in Deutschland mit einer Behinderung. Deshalb legen wir besonderen Wert auf einen barrierearmen Internetauftritt, an dessen Verbesserung wir aktuell arbeiten.

Auf den großen Automobilmessen wie der IAA in Frankfurt und der AMI in Leipzig stehen wir in Kooperation mit dem BMVBS, der Deutschen Verkehrswacht und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat im direkten Dialog mit allen Interessierten gerne Rede und Antwort.

Rückblickend zeigten die direkten Kontakte im Jahr 2012, dass es uns gelungen ist, von dem KBA – um bei dem eingangs erwähnten Bild zu bleiben - ein positives Image zu erzeugen.



Ein Service auf der Essener Motorshow (EMS) 2012

KBA 

Wie ist Dein Punktestand?

Direktauskunft aus dem Verkehrszentralregister in Flensburg

www.kba.de



Warteschlange am Informationsstand auf der EMS



Automobilmesse International Leipzig 2012



Tag der offenen Tür der Bundesregierung 2012 im BMVBS



Tag der offenen Tür der Bundesregierung 2012 im BMVBS

Jahresbericht 2012

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

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

Druck: Druckzentrum KBA
Bildnachweis: BMVBS, KBA, Wikipedia, Shutterstock, Foto Raake

Dieser Bericht ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Krafftahrt-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.