



Jahresbericht 2013/2014

Zentrale
Dienste



Zentrale
Register



Statistik



Fahrzeug-
technik

Presse- und
Öffentlich-
keitsarbeit



Inhalt

Vorwort	5
Ausbildung im KBA	9
Zentrale Register	15
Internetbasierte Fahrzeugzulassung (i-Kfz) – Zulassung als Teil des eGovernments	18
Zentrales Fahrzeugregister (ZFZR)	20
Fahreignungsregister (FAER)	22
Zentrales Fahrerlaubnisregister (ZFER)	23
Zentrales Kontrollgerätkartenregister (ZKR).....	24
Statistik	27
Fahrzeugstatistik.....	29
Kraftfahrerstatistik	41
Fahrzeugtechnik	49
Typgenehmigungserteilungen	51
Das Typgenehmigungsverfahren.....	54
Konformitätsüberprüfungen	56
Benennung technischer Dienste	60
Produktsicherheit – Rückrufe	62
Stabsstelle 1: Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	69



Vorwort

Kurs 2015/2016

In jedem Jahr nehmen wir Kurs auf das Kommende, stellen uns auf die sich verändernden Randbedingungen ein, vereinbaren Ziele, messen den Grad der Zielerreichung justieren bei Bedarf nach, bilanzieren Zurückliegendes und fokussieren das Kommende. So nehme ich diesen Jahresbericht gerne zum Anlass, die Ergebnisse der Jahre 2013/2014 rückblickend zu betrachten und den Blick auf die vor uns liegenden Aufgaben zu richten.

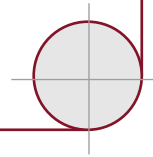
62,4 Millionen Kraftfahrzeuge zählte unsere Statistikmannschaft in Deutschland am 1. Januar 2015 – noch nie waren mehr Fahrzeuge im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) gespeichert. Diese Zahl unterstreicht eindrucksvoll das wachsende Bedürfnis nach individueller Mobilität. Wir vom KBA leisten mit unserem Aufgabenkanon seit mehr als 60 Jahren einen erheblichen Beitrag für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, um das größtmögliche Maß an Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Dazu gehört natürlich das „Flensburger Punkteregister“, das nach wie vor häufig als Synonym für das KBA steht. Am 1. Mai 2014 trat die Neuregelung des Punktesystems in Kraft. Sie zielt darauf ab, die Fahreignung derjenigen zu erfassen und zu bewerten, die gegen die Verkehrsordnung verstoßen. Die neuen Regelungen machen das System leichter verständlich und tragen so zur Erhöhung der Akzeptanz bei. Die für die Neuregelung notwendigen Voraussetzungen zur programmtechnischen Umstellung der spezifischen Verwaltungssoftware wurden durch die Mitglieder der Projektgruppe in vorbildlicher Weise geschaffen. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im neuen „Fahreignungsregister“ haben sich rechtzeitig und umfassend mit den rechtlichen Auswirkungen befasst. So verlief die Umstellung vollkommen reibungslos. Nach einer zeitweilig deutlich gestiegenen Fallzahl privater Auskunftersuchen ist heute, über ein Jahr nach der Umstellung, die Rückkehr zur Normalität festzustellen.

Als Typgenehmigungsbehörde wachen wir über die Einhaltung der geltenden Vorschriften zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Umwelt. Mit rund 20.000 erteilten Typgenehmigungen im Jahr 2014 erreichte das Genehmigungsvolumen des KBA einen neuen Höchststand. Wir zählten damit erneut zu Europas führenden Genehmigungsbehörden. In unserer Eigenschaft als Marktüberwachungsbehörde gehen wir Hinweisen über Mängel an Fahrzeugen oder Fahrzeugteilen nach. In keinem Jahr zuvor haben uns so viele Hinweise erreicht wie in 2014, in keinem Jahr zuvor führten wir im Zusammenwirken mit den Herstellern mehr Rückrufaktionen durch. Grundlage zur Ermittlung der Betroffenen Halterinnen und Halter war unser Zentrales Fahrzeugregister. Dabei kommt es auf die Aktualität der Daten an. Bereits im Jahr 2009 haben wir die Voraussetzungen zur online-Anbindung der örtlichen Zulassungsbehörden geschaffen. Rund 94 Prozent aller Zulassungsbehörden nutzen inzwischen bereits die Möglichkeit, alle notwendigen Änderungen der Daten online im ZFZR vorzunehmen. Auf diese Weise sind die Registerdaten jeweils hochaktuell. Die Nutzung der Typdatenbank, in der das KBA modellbezogene Fahrzeugdaten zur Verfügung stellt, erleichtert und verkürzt zusätzlich die Zulassungsvorgänge und trägt zur Qualitätsverbesserung der Daten bei. Seit dem 1. Januar 2015 haben Fahrzeughalter unter bestimmten Voraussetzungen zudem die Möglichkeit, ihr Fahrzeug über i-Kfz online abzumelden. Das KBA hatte alle für die 1. Stufe benötigten Komponenten termingerecht realisiert, so dass das neue Verfahren wie geplant in den Betrieb gegangen ist. Derzeit werden auch im KBA bereits die Vorbereitungen für die 2. Stufe zur internetbasierten Wiederzulassung eines Fahrzeugs auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk getroffen.

Liebe Leserin, lieber Leser, so sind wir heute bereits auf Kurs 2016. Ich bin sicher, dass wir die für das KBA vorgesehenen vielfältigen Aufgabenpakete ebenso erfolgreich bewältigen werden, wie in den zurückliegenden Jahren – mit Blick auf die Verkehrssicherheit.

Ihr Ekhard Zinke

Präsident des Kraftfahrt.-Bundeamtes



Stabsstelle
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Innenrevision und Korruptions-
prävention



Abteilung 3
Statistik

Ulrich Siebert

Referat 31
**Dienstleistungen,
Informationsverbreitung
Administrative Grundsatzfragen**

Rolf Helgert

Referat 32
Fahrzeugstatistik

Hans-Jürgen Heinzmann

Referat 33
Kraftverkehrsstatistik

Elfriede Hansjosten

Referat 34
**Krafftaherstatistik
Methodische Grundsatzfragen**

Dr. Mike Kühne



Abteilung 4
Fahrzeugtechnik

Mark Wummel

Referat 41
**Grundsatzfragen,
zentrale Abteilungsangelegenheiten**

Sven Paeslack

Referat 42
Genehmigungserteilung

Klaus Pietsch

Referat 43
Produktüberwachung

Frank Wrobel

Referat 44
Systemüberwachung

Andreas Lehmann



Axel Elsner

Leiter der Abteilung Zentrale Dienste

Weshalb empfehlen Sie jungen Menschen eine Ausbildung im KBA?

Das KBA ist eine **innovative Behörde** im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Mit unseren Kernaufgaben gestalten wir maßgeblich schlanke Verwaltungsprozesse im Bereich der großen Register, die für den Bürger unmittelbar spürbar werden. Nehmen wir als Beispiel die Fahrzeugzulassung: Neben der täglichen unmittelbaren Datenkommunikation mit den Zulassungsstellen entwickeln wir **moderne online-Verfahren**, um Behördengänge zu reduzieren. Bereits online geschaltet ist die Fahrzeugabmeldung. Alle übrigen Verfahren Wiederzulassung auf denselben Halter, Halterwechsel und Neuzulassung werden in naher Zukunft folgen. In diesem Sektor hat das KBA national und international eine anerkannt **hohe Fachkompetenz in der Registerführung als Verwaltungsaufgabe** erworben. Verwaltungsfachangestellte finden hier neben der klassischen Verwaltung sehr interessante Einsatzbereiche.

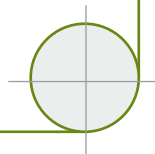
Eine weitere Kernkompetenz des KBA ist die Informationstechnik auf diesem Gebiet. Die Zentralen Großregister des KBA müssen rund um die Uhr verfügbar sein. Daher entwickeln wir **Anwendungssoftware und Kommunikationsprozesse** für unsere Nutzer – das sind national und international mehrere Zehntausend Partner – selbst. Moderne Softwareentwicklung im Umfeld unserer Großdatenbanken ist eine der wesentlichen Bestandteile unserer Fachaufgaben. Für Fachinformatiker, Informatikkaufleute und Wirtschaftsinformatiker ergeben sich hier zukunftsweisende Betätigungsmöglichkeiten.

Die **interessante Aufgabenvielfalt** des KBA ermöglicht es aber auch, in anderen Bereichen Ausbildungs- und Arbeitsplätze zu finden. Im Umfeld der **Fahrzeugtechnik** sind wir eine der führenden Typgenehmigungsbehörden Europas. Ingenieure haben die Möglichkeit zur Mitgestaltung von EU-weit gültigen Genehmigungsvorschriften und sind ganz nah dran an technischen Entwicklungen der Fahrzeugindustrie. **Statistische Aufbereitungen und Analysen** gehören ebenso zum Aufgabenrepertoire des KBA. Hier bieten sich auch Möglichkeiten zur Mitwirkung in Forschungsarbeiten auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit.

Alle Beschäftigten des Hauses KBA sind motiviert, ihre Erfahrungen im Rahmen der Ausbildung an junge Nachwuchskräfte weiterzugeben. Ein sehr **kollegiales Umfeld** prägt sowohl die Zusammenarbeit untereinander als auch die Integration der Auszubildenden in die Fachbereiche.

Immer wieder erreichen unsere Auszubildende Abschlüsse als Jahrgangsbeste auf Landes- und auch auf Bundesebene. Und auch das KBA wurde in den vergangenen Jahren immer wieder als Ausbildungsbetrieb ausgezeichnet.

Insgesamt stimmen wir unser Ausbildungsangebot auf die Erfordernisse und Personalentwicklungen der vor uns liegenden Jahre ab und bilden für diesen konkreten Bedarf des KBA aus. Es ist deshalb unser Bestreben, jedem jungen Menschen nach erfolgreichem Abschluss der Ausbildung einen **sicheren Arbeitsplatz** anzubieten.



Welche Aufstiegschancen bietet das KBA seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern?

In allen Fachbereichen des KBA entwickeln sich Prozesse und Strukturen ständig weiter. Unsere Erfahrung der vergangenen Jahre zeigt, dass die Anforderungen an Arbeitsplätze steigen. Damit ergeben sich auch Entwicklungsmöglichkeiten für unsere Beschäftigten. Das KBA nutzt deshalb die Möglichkeiten, an berufliche **Aufstiegsverfahren** in der Bundesverkehrsverwaltung teilzunehmen. Für interessierte und qualifizierte Beschäftigte

des KBA bieten sich damit auch berufliche Entwicklungsmöglichkeiten. Auch hier gilt, dass eine solide Ausbildung eine hohe Identifikation mit dem Arbeitgeber schafft und das Verständnis für unsere behördlichen Belange fördert. Innovationen und Weiterentwicklungen sind mit betrieblich gut qualifizierten Fachkräften schneller zu realisieren. Deshalb fördern wir auch die Weiterentwicklung unserer Beschäftigten.

Mit welchen Maßnahmen begegnet das KBA dem angekündigten Fachkräftemangel?

Die gesamtgesellschaftliche Entwicklung in Deutschland stellt auch uns vor besondere Herausforderungen. Zwar haben wir bisher immer geeignete Auszubildende und externe Bewerbungen für unser Angebot an Arbeitsplätzen finden können, aber die allgemeine Entwicklung wird auch uns nicht verschonen. Deshalb haben wir bereits vor einigen Jahren begonnen, uns in geeigneter Form **als interessanter Arbeitgeber bekanntzumachen**. So präsentieren wir uns nicht nur auf unserer Homepage in – wie wir hoffen – ansprechender Weise, sondern beteiligen uns auch an Fachausstellungen wie zum Beispiel der jährlichen Fachmesse „Nordjob“. Die Resonanz zeigt, dass wir dadurch auch überregional wahrgenommen werden, so dass auch Auszubildende aus anderen Bundesländern den Weg nach Flensburg gefunden haben. Natürlich

bauen wir auch auf die **Attraktivität unseres Standortes**, denn der „hohe Norden“ bietet in vielen Lebensbereichen für jüngere Menschen und Familien besondere Qualitäten.

Wir folgen auch aktuellen Entwicklungen im Ausbildungsbereich und bieten als neuen Ausbildungsweg im dualen Studiengang den Abschluss zum „Verwaltungsinformatiker“ an. Insgesamt bildet ein ausgewogenes Verhältnis aus eigener Ausbildung und Einstellung externen Sachverständigen den Rahmen für ein sicheres Arbeitsumfeld, das durch stetige aktuelle Entwicklungen für Fachkräfte auch künftig interessant sein wird. Es gibt nur ein KBA in Deutschland und wir gestalten Innovationen.

Unsere Auszubildenden





Landesbester
2013

Ausbildung im KBA eine Investition mit Zukunft

Im Bereich der Ausbildung blickt das KBA auf eine vierzigjährige praktische Erfahrung zurück. Das Ausbildungsangebot hat sich in den Jahrzehnten stets an den sich wandelnden Bedürfnissen in der Arbeitswelt orientiert. Ehemals gefragte Ausbildungsberufe im KBA, wie beispielsweise der DV-Kaufmann, sind durch die zunehmende Komplexität auf dem IT-Sektor in neue Berufsbilder gegliedert worden. Unter anderem gingen daraus die Berufsbilder der Fachinformatiker in der Anwendungsentwicklung, bzw. Systemintegration und des Informatikkaufmannes hervor. In diesen Berufsbildern, die in der Laufbahnstruktur des öffentlichen Dienstes dem mittleren Dienst zugeordnet werden, bildet das KBA seither aus. Unter Berücksichtigung der Bedarfe des KBA in den unterschiedlichen Laufbahnen des öffentlichen Dienstes erstreckt sich das Ausbildungsangebot seit gut 15 Jahren auch auf die dualen Studiengänge. Mit dem Wirtschaftsinformatiker hielt der erste duale Studiengang Einzug in die Ausbildungswelt des KBA. Der duale Studiengang im Wirtschaftsingenieurwesen folgte und aktuell befinden sich erstmalig zwei Studenten im dualen Studiengang „Verwaltungsinformatik“.

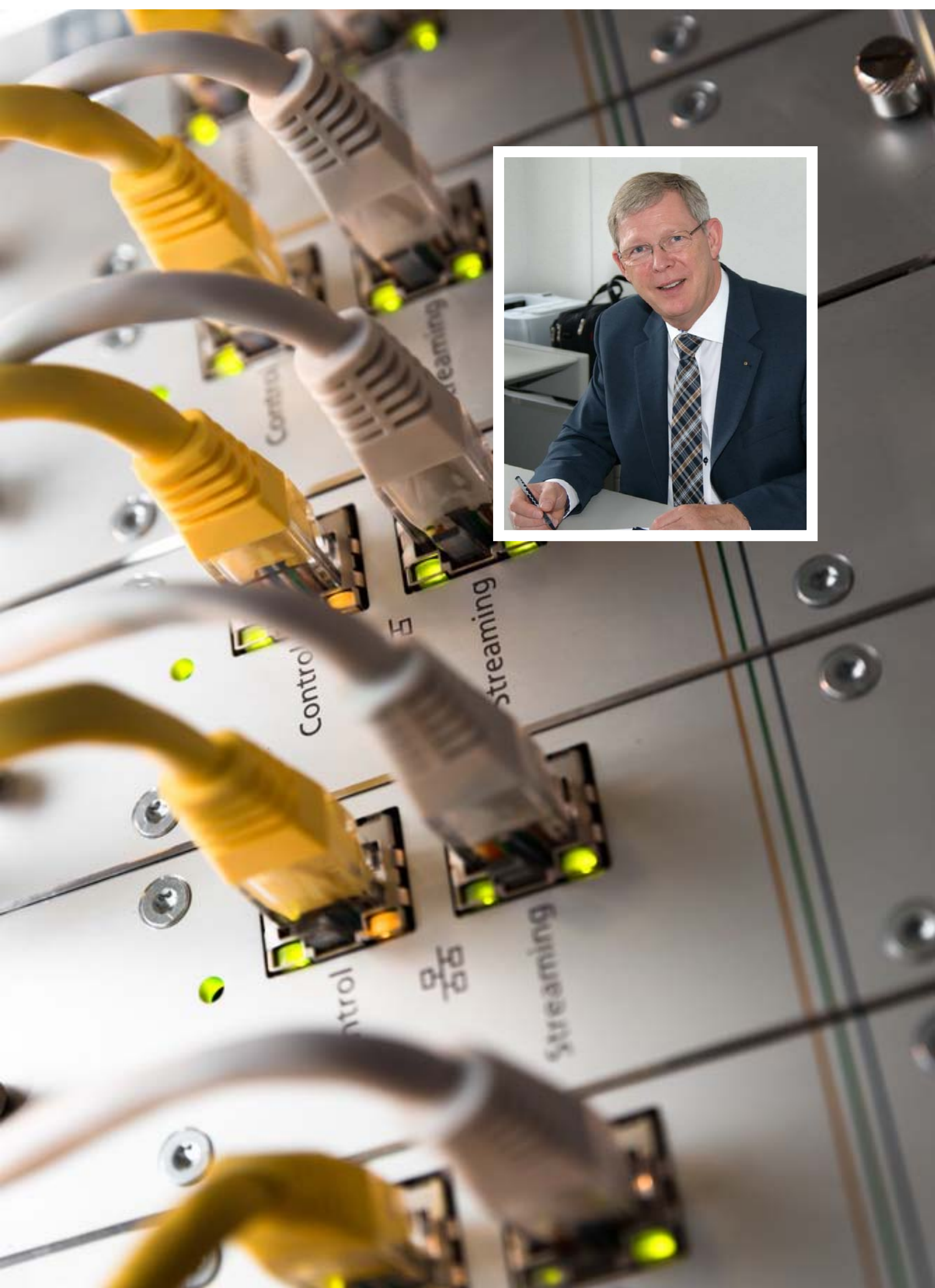
Die Organisation der Ausbildung erfolgt durch ein eigens für die Aufgaben der Aus- und Fortbildung eingerichtetes Sachgebiet. Hier finden unsere Auszu-

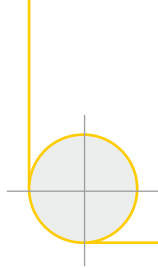
bildenden und Studenten jederzeit Ansprechpartner und Unterstützung. Dass sich die kollektiven Bemühungen um die Auszubildenden und die Ausbildung bewährt, zeigt die beachtliche Anzahl ausgezeichneter Abschlüsse unserer Auszubildenden. Ein großer Erfolg für alle Beteiligten und eine gelungene Investition in die Zukunft die sich lohnt – für die jungen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und für das KBA. Allen erfolgreichen Absolventen haben wir im Berichtszeitraum ein - zunächst - befristetes Arbeitsverhältnis anbieten können.

Nach der Ausbildung unterstützt das KBA unterschiedliche attraktive Möglichkeiten der beruflichen Weiterbildung. Dazu zählen die Fortbildung zum Verwaltungsfachwirt, Aufstiegsmöglichkeiten im Rahmen des Laufbahnrechts des öffentlichen Dienstes sowie das berufsbegleitende Studium zur / zum Diplom Verwaltungswirt/-in.



Im BMVI ausgezeichnete Nachwuchskräfte und Ausbilder mit herausragenden Leistungen





Zentrale Register

Bodo Bronnmann

Leiter der Abteilung Zentrale Register

Zur Steigerung der Verkehrssicherheit in einem zusammenwachsenden Europa stellen die Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes eine grenzüberschreitende Handlungsgrundlage für die beteiligten Verkehrs- und Ordnungsbehörden bereit.

Das Kraftfahrt-Bundesamt ist hierfür als nationale „Kopfstelle“ für den grenzüberschreitenden Datenaustausch das Bindeglied zwischen den nationalen und europäischen Verwaltungen.

Weshalb gewinnt der grenzüberschreitende Kfz- und Halterdatenaustausch zunehmend an Bedeutung?

Die Mobilität der Bürger und die Globalisierung der Wirtschaft nehmen stetig zu. Durch den Wegfall der Grenzkontrollen im Rahmen des Schengener Abkommens spielt dadurch auch der grenzüberschreitende Kfz- und Halterdatenaustausch eine immer wichtigere Rolle für die Durchsetzung verkehrsrechtlicher Anforderungen. Das Kraft-

fahrt-Bundesamt unterstützt unterschiedliche Verwaltungsbereiche mittels eines EU-weiten Datenaustausches von Halter-, Führerschein- sowie Fahrzeugdaten und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Deutschland und in Europa.

Welche sind die Schwerpunktthemen der Register des Kraftfahrt-Bundesamtes für die Zukunft?

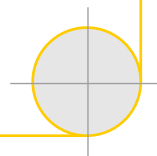
In der nahen Zukunft stellt das kommende „Infrastrukturabgaberegister“ einen bedeutenden Schwerpunkt der Aktivitäten in der Abteilung Zentrale Register dar. Das Register ist sowohl organisatorisch als auch technisch aufzubauen. Es wird für einen noch auszuwählenden Betreiber die zentrale Datenquelle für die Erhebung der Infrastrukturabgabe sein.

Des Weiteren wird in den Bereichen „internetbasierte Kfz-Zulassung“, „Vollautomatisierung des Fahreignungsregisters als Voraussetzung für eine Online-Abfrage“ und des europaweiten Halterdatenaustauschs mit Hochdruck gearbeitet, um als moderne Behörde den gesellschaftlichen Ansprüchen eines eGovernment gerecht zu werden.

Woher weiß ein Verkehrsteilnehmer, mit welchen EU-Ländern das KBA Daten austauscht und welche Daten es sind?

Auf der Homepage des Kraftfahrt-Bundesamtes (<http://www.kba.de>) finden Verkehrsteilnehmer umfangreiche Informationen zu den unterschiedlichen Verfahren,

die das Kraftfahrt-Bundesamt für den EU-weiten Datenaustausch nutzt. Bei weiteren konkreten Fragen ist zusätzlich eine Unterstützung durch das KBA möglich.

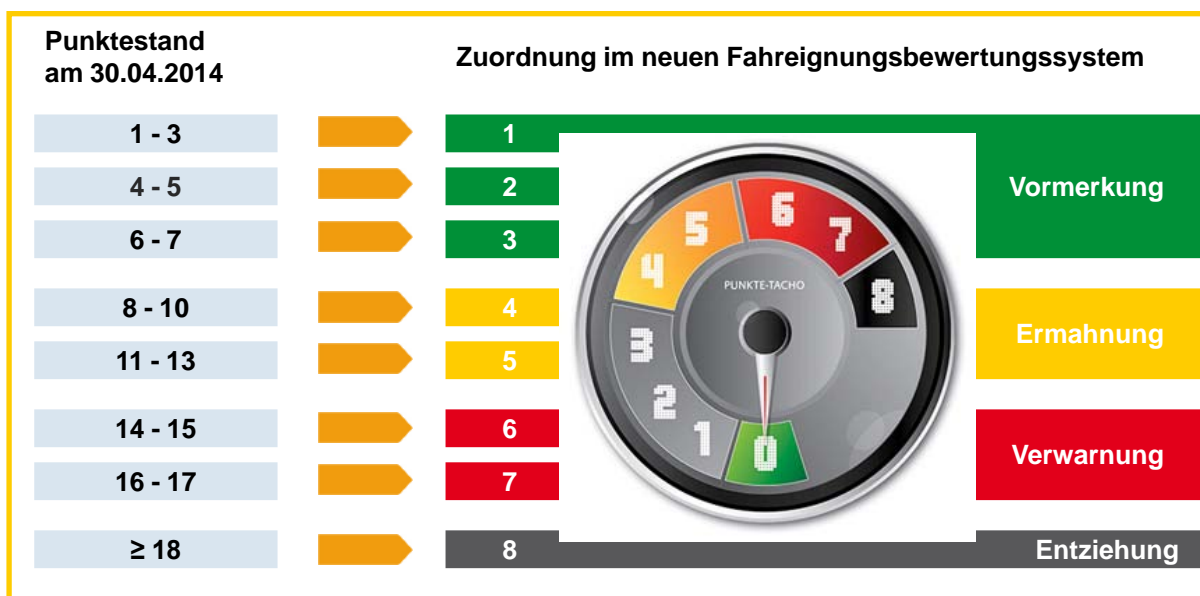


1. Mai 2014 - Die Neuregelung des Punktsystems tritt in Kraft

Am 1. Mai 2014 nahm das Fahreignungsregister (FAER) seinen Wirkbetrieb auf. Das Verkehrszentralregister (VZR) war damit Geschichte. Genau 40 Jahre nach der Einführung des Mehrfachtäterpunktsystems am 1. Mai 1974 löste das stärker auf die Verkehrssicherheit fokussierende Fahreignungsbewertungssystem seinen Vorgänger ab.

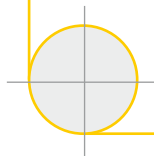
Mit dem fünften Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Ge-

setze vom 28. August 2013 wurde die Reform rechtlich besiegelt. Die im KBA gebildete Projektgruppe zur Umsetzung der Änderungen legte zum 1. Mai 2014 eine erfolgreiche Punktlandung hin. Termingerecht und ohne Probleme wurden die Datenverarbeitungsprogramme ebenso wie die digitalen Akten von dem bisher geltenden Punktsystem auf das aktuelle Fahreignungs-Bewertungssystem im neuen FAER umgestellt.



Insgesamt waren zum Zeitpunkt der Umstellung auf das Fahreignungs-Bewertungssystem rund 8,9 Mio. Personen im Verkehrszentralregister gespeichert. Diese Zahl verringerte sich, denn mit der Umstellung werden ausschließlich Verstöße im Fahreignungsregister gespeichert, die negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben und die mit einem Bußgeld von mindestens 60 Euro rechtskräftig geahndet wurden.

Die Anlage 13 zur Fahrerlaubnis-Verordnung beinhaltet eine abschließende Aufzählung der registerpflichtigen Verstöße. Zuwiderhandlungen, die darin nicht aufgeführt sind, wurden bei der Umstellung aus dem Register gelöscht (z. B. Verkehrsteilnahme in einer Umweltzone ohne gültige Plakette). Datensätze von 148.000 Personen wurden wegen der neuen Vorschriften vollständig aus dem Register entfernt, ebenso wie rund 200.000 Buß-



geldentscheidungen, die für nicht-sicherheitsbeeinträchtigende Verstöße eingetragen worden waren.

Obwohl das Fahreignungs-Bewertungssystem weniger registerpflichtige Verkehrsverstöße kennt als das vorherige, ist die Anzahl der mitgeteilten Ordnungswidrigkeiten im Jahre 2014 leicht von 4,1 Mio. auf 4,2 Mio. angestiegen.

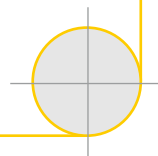
Ein Anstieg ist ebenfalls bei den Mitteilungen des KBA von Amts wegen an die Fahrerlaubnisbehörden zu verzeichnen, und zwar von rund 292.000 im Vorjahr auf 446.000 Mitteilungen in 2014. Dieses ist auch darauf zurückzuführen, dass das KBA aufgrund der

Neuregelungen die Fahrerlaubnisbehörden über jeden Eingang einer Mitteilung über eine Zuwiderhandlung im Zusammenhang mit Alkohol- oder Drogenkonsum zu unterrichten hat.

Die Umstellung auf das Fahreignungs-Bewertungssystem führte bei den Bürgerinnen und Bürgern zu einem gesteigerten Interesse an ihrem Punktestand, so dass die Anzahl der erteilten Privatauskünfte von ca. 385.000 im Jahr 2013 auf ca. 461.000 im Jahr 2014 anstiegen. Insgesamt wurden im Jahr 2014 rund 15,1 Mio. Auskünfte aus dem Verkehrszentral-/Fahreignungsregister erteilt (2013: 12,5 Mio.).

Tilgungsfristen im Vergleich

	VZR bis 30.04.2014	FAER ab 01.05.2014
Ordnungswidrigkeiten (schwere Verstöße)	2 Jahre	2,5 Jahre
Ordnungswidrigkeiten (besonders schwere Verstöße)	2 Jahre	5 Jahre
Straftaten (ohne Entziehung der Fahrerlaubnis)	5 oder 10 Jahre	5 Jahre
Straftaten (mit Entziehung der Fahrerlaubnis)	10 Jahre	10 Jahre
Fristbeginn	Unterschiedlich	Einheitlich ab dem Datum der Rechtskraft
Tilgungshemmung	Verlängerung der Tilgungsfrist bei wiederholten Verstößen	Entfällt, jeder Verstoß verjährt einzeln



Internetbasierte Fahrzeugzulassung (i-Kfz) – Zulassung als Teil des eGovernments



Die Fahrzeugzulassung wird einfacher, bequemer und effizienter. Fahrzeugzulassungsvorgänge können in der Zukunft ohne persönliches Erscheinen in der Zulassungsbehörde vom heimischen PC aus über das Internet durchgeführt werden.

Das ist die zentrale Zielsetzung des im Rahmen des Aktionsplans „Deutschland-Online“ gemeinsam von Bund und Ländern initiierten Vorhabens „Kfz-Wesen“. Eine unter Federführung der Finanzbehörde des Landes Hamburg eingerichtete Projektgruppe hat hierzu wichtige Vorarbeiten und Ergebnisse geliefert. Auf dieser Basis werden nunmehr unter der Leitung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in enger Zusammenarbeit mit den Ländern und dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) im Rahmen des Projekts internetbasierte Fahrzeugzulassung (kurz: i-Kfz) schrittweise die rechtlichen und technischen Voraussetzungen für die Realisierung entsprechender Verfahren für die „Online-Zulassung“ von Fahrzeugen geschaffen.

Das Projekt wird in insgesamt 3 Stufen durchgeführt:

- Stufe 1: Realisierung der internetbasierten Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs
- Stufe 2: Realisierung der internetbasierten Wiederzulassung eines internetbasiert außer Betrieb gesetzten Fahrzeugs auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk
- Stufe 3: Konzeption eines Gesamtverfahrens zur internetbasierten Fahrzeugzulassung, insbesondere zur Zulassung

und Umschreibung (parallel zu den Stufen 1 und 2)

Das KBA hat alle für die 1. Stufe benötigten Komponenten termingerecht realisiert, so dass das neue Verfahren wie geplant in den Betrieb gegangen ist. Für die Umsetzung der internetbasierten Außerbetriebsetzung (Stufe 1) wurden die rechtlichen Voraussetzungen durch eine Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung geschaffen, die am 01.01.2015 in Kraft getreten ist. Mit dieser Neuregelung können Fahrzeuge, die nach diesem Stichtag neu oder wieder zugelassen wurden, über ein Internetportal der zuständigen Zulassungsbehörde oder über das vom KBA betriebene zentrale Portal abgemeldet werden. Das KBA hat dafür im Laufe des Jahres 2014 neben dem zentralen Portal entsprechende i-Kfz Web-Services für die Nutzung durch die dezentralen Portale entwickelt und bereitgestellt.

Für die internetbasierte Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Der Antragsteller muss sich mittels eID-Funktion des elektronischen Personalausweises gegenüber dem jeweiligen Portal identifizieren.
- Die Kennzeichen müssen mit neuer Siegelplakette mit verdecktem Sicherheitscode ausgestattet sein (dies ist für alle Fahrzeuge, die ab 01.01.2015 neu oder wieder zugelassen wurden, der Fall).
- Die Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein) muss ebenfalls mit einem verdeckten Sicherheitscode versehen sein (gilt ebenfalls für alle ab 01.01.2015 zugelassenen Fahrzeuge).

Die auf den Kennzeichen und der Zulassungsbescheinigung Teil I aufgetragenen Sicherheitscodes sind für die internetbasierte Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs freizulegen und in das jeweilige Portal einzugeben. Durch die Freilegung der Sicherheitscodes werden die Kennzeichen und die Zulassungsbescheinigung entwertet.

Weiteres Vorgehen:

Derzeit in Vorbereitung ist die Schaffung der rechtlichen und technischen Grundlagen

für die 2. Stufe – der internetbasierten Wiederzulassung eines Fahrzeugs auf denselben Halter, im selben Zulassungsbezirk. Ein entsprechendes Fachkonzept ist hierzu bereits entwickelt und berücksichtigt bereits viele Komponenten und Funktionen, die für die Umsetzung des im Rahmen der 3. Stufe des Projektes erarbeiteten Gesamtkonzepts notwendig sind. Nach derzeitigem Umsetzungsplan soll die Produktionsaufnahme der 2. Stufe im Laufe der zweiten Hälfte des Jahres 2016 erfolgen.



Zulassungsbescheinigung Teil I (ZB I) mit Sicherheitscode



Freilegen des Sicherheitscodes auf der ZB I



Siegelplakette mit Druckstücknummer und verdecktem Sicherheitscode



Beispiel eines Antrages zur internetbasierten Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs



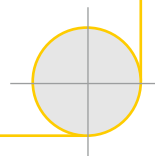
Freilegen des Sicherheitscodes der Siegelplakette



Dr. Detlef Marek
*Leiter des Referats
 Abteilungsangelegenheiten,
 Grundsatzfragen, Projekte, Online
 Verfahren*



Volker Buckert
Projektleiter i-Kfz



24/7: Datenkommunikation des Kraftfahrt-Bundesamtes rund um die Uhr

Rund 190 Millionen Auskünfte wurden im 24-Stunden-Betrieb an den 365 Tagen des Jahres 2014 aus den vier Zentralregistern des KBA erteilt. Die Datenkommunikation ist dabei ohne Unterbrechung dauerhaft zu gewährleisten. Mit seinen vier Zentralen Registern schafft das KBA die Voraussetzungen zum Halter- und Fahrzeugdatenaustausch – national und international. Die mittlerweile realisierte, flächendeckende Vernetzung der Online-Kommunikation der KBA-Register mit den berechtigten Partnern schlägt sich in einer hohen Aktualität der Registerdaten des KBA nieder.

Die Auskünfte aus den KBA-Registern erhalten national unter anderem Polizeidienststellen, die Bundespolizei, das Bundesamt für den Güterverkehr (BAG), Zulassungsbehörden, Finanzämter und Staatsanwaltschaften. Im internationalen Datenaustausch wurden über EUCARIS mehr als 2,7 Millionen Auskünfte an Behörden im europäischen Ausland erteilt. Zumeist handelt es sich dabei überwiegend um angeschlossene Registerbehörden und Polizeidienststellen im europäischen Raum.

Zentrales Fahrzeugregister (ZFZR)

Das Zentrale Fahrzeugregister ZFZR war im Jahr 2014 mit 104.084.268 Millionen Datensätzen nach wie vor das stärkste Register des KBA. Es beinhaltet die Daten sämtlicher zulassungspflichtiger und zugelassener Kraftfahrzeuge (Kfz) und Kfz-Anhänger - rund 60 Millionen. Hinzu kommen u. a. die Daten von etwa 27 Millionen Kfz, die nicht mehr zugelassen – also „außer Betrieb gesetzt“ wurden. Seit 2007 wird bei Abmeldung eines Fahrzeugs nicht mehr zwischen einer vorübergehenden Stilllegung und der end-

gültigen Außerbetriebsetzung unterschieden. Ein Fahrzeug hat entweder den Status „zugelassen“ oder „außer Betrieb gesetzt“. Die außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge werden für maximal sieben Jahre im ZFZR gespeichert. Nach Ablauf dieser Frist werden sie aus dem Register gelöscht. Im Vergleich der Bestandszahlen des Jahres 2013 mit denen des Jahres 2014 wirkt sich die erstmalige Löschung der sieben Jahre außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge mit einem Minus von -1,21 Prozent (s. Tabelle 1) aus.

Tabelle 1: Der Datenbestand im ZFZR

Bestand	2013 ¹⁾	2014	Veränderung in Prozent
Insgesamt	105.362.568	104.084.268	-1,21
darunter			
• zugelassene Fahrzeuge	59.467.238	60.389.891	+1,55
- PKW	43.851.230	44.403.124	+1,26
- Nutzfahrzeuge	5.060.643	5.167.125	+2,10
- Motorräder	4.054.946	4.145.392	+2,23
- Anhänger	6.500.419	6.674.250	+2,67
• nicht mehr zugelassene Fahrzeuge ²⁾	29.271.626	26.964.506	-7,88
• Fz. mit Versicherungskennzeichen ³⁾	16.623.704	16.729.871	+0,64
davon im Verkehrsjahr 2013 bzw. 2014	2.044.104	2.036.352	-0,38

¹⁾ jeweils zum 01.01. des Folgejahres

²⁾ inkl. Außerbetriebsetzungen (max. 7 Jahre)

³⁾ Bestand von jeweils 7 Verkehrsjahren

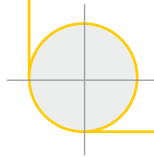
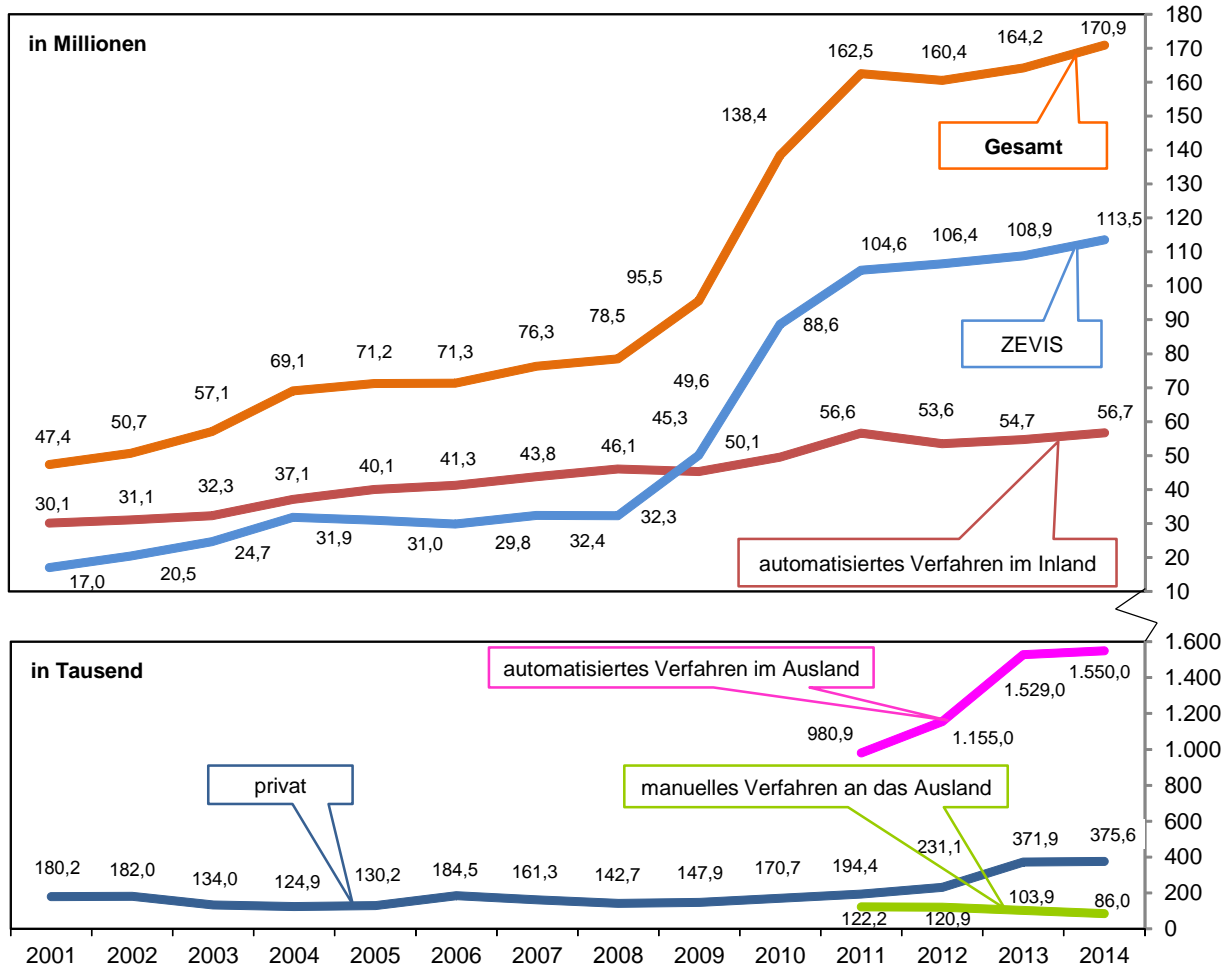


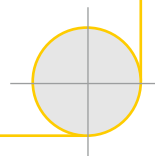
Tabelle 2: Auskünfte aus dem ZFZR im Jahr 2014

	2013 ¹⁾	2014	Veränderung in Prozent
Auskünfte insgesamt	164.164.662	170.865.329	+1,08
davon			
• Auskünfte an Polizei / Behörden	163.792.800	170.489.703	+4,09
davon			
• Mittels ZEVIS (online-Verfahren nur im Inland)	108.854.870	113.539.464	+4,30
• Mit IT-Unterstützung (z. B. Batch-Datei)	54.716.124	56.732.440	+3,69
- Davon in das Ausland	1.529.410	1.549.564	+1,32
• Im schriftlichen Verfahren (papiergebunden)	221.806	217.799	-1,81
- Davon in das Ausland	103.938	86.033	-17,23
• Auskünfte im allgemein schriftlichen Verfahren (Anträge von Privatpersonen, Versicherungen u. a.)	371.862	375.626	+1,01

¹⁾ jeweils zum 01.01. des Folgejahres

Diagramm 1: Auskünfte aus dem ZFZR - Zeitreihe 2001 bis 2014





Fahreignungsregister (FAER)

Mit einem Bestand von rund 8,8 Millionen eingetragenen Personen zum Anfang des Jahres 2014 zeigte sich erstmals seit Bestehen des sogenannten „Punktereisters“ ein Rückgang der registrierten Verkehrsdelinquenten. Zu Beginn des Jahres 2013 waren es noch deutlich über 9 Millionen. Im Verlauf des Jahres 2014 sank die Zahl um weitere 220.000

Personen. Rund 148.000 Personen im Zusammenhang mit der „Punktereform“ aus dem Register zu löschen weil der ihrem Eintrag zugrunde liegende Verstoß keine Relevanz für die Verkehrssicherheit hatte – zum Beispiel das Befahren einer Umweltzone ohne gültige Plakette (s. hierzu auch Bericht S. 38).

Tabelle 3: Personenbestand im Fahreignungsregister am 01.01.2014

	Personen		
	Anzahl 2013 (in 1.000)	Anzahl 2014 (in 1.000)	Veränderung in Prozent
Bestand am 01.01.	9.045	8.851	-2,14
+ Zugang	2.945	3.735	+26,8
- Löschung	3.139	3.956	+26,0
Bestand am 31.12.	8.851	8.631	-2,5
Personen in der Überlieferfrist am 31.12.	2.771	2.668	-3,7

Tabelle 4: Mitteilungen an das FAER im Jahr 2014

		2013 (in 1.000)	2014 (in 1.000)	Veränderung in Prozent
Mitteilungen insgesamt		5.040	5.152	+2,2
darunter von				
Gerichten:	Verurteilungen	220	201	-8,6
	Bußgeldentscheidungen	58	58	0,0
	vorläufige Entscheidungen und Aufhebungen	78	74	-5,1
	Zusammen	356	333	-6,5
Bußgeldbehörden:	Bußgeldentscheidungen	4.073	4.178	+2,6
Fahrerlaubnisbehörden:	Fahrerlaubnisentscheidungen und -maßnahmen	613	641	+4,6

Tabelle 5: Auskünfte aus dem FAER 2014

	2013 (in 1.000)	2014 (in 1.000)	Veränderung in Prozent
für die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten oder die Erteilung einer Fahrerlaubnis auf Probe	12.204	14.600	+19,6
von Amts wegen für Ergreifung von Maßnahmen nach § 4 Abs. 6 StVG (Punktsystem)	298	452	+51,7
von Amts wegen nach § 2a und § 2c StVG (Fahrerlaubnis auf Probe)	104	100	-3,8
an Privatpersonen über sie betreffende Eintragungen	385	461	+19,7
Gesamt	12.991	15.613	+20,2

Zentrales Fahrerlaubnisregister (ZFER)

Im ZFER des Kraftfahrt-Bundesamtes werden alle seit 1999 in Deutschland ausgestellten EU-Kartenführerscheine registriert. Die vor Einführung dieses Führerscheinformats gültigen Führerscheine behalten entsprechend der 3. EU-Führerscheinrichtlinie bis zum Jahr 2033 ihre Gültigkeit. Diese sind nach wie vor ausschließlich in den Registern der Fahrerlaubnisbehörden der Länder registriert. So lässt sich die Differenz zwischen

den rund 53 Millionen Führerscheininhabern (Hochrechnung der Bundesanstalt für Straßenwesen) und den im KBA am 1. Januar 2014 registrierten 35,5 Millionen Führerscheininhabern erklären (s. Diagramm 2). Das Interesse an den Informationen über Führerscheininhaber nimmt insgesamt zu. Aus dem ZFER wurden in 2014 +24,1 Prozent mehr Auskünfte erteilt, als im Vorjahr (s. Tabelle 6).

Diagramm 2: Im Zentralen Fahrerlaubnisregister gespeicherte Fahrerlaubnisse

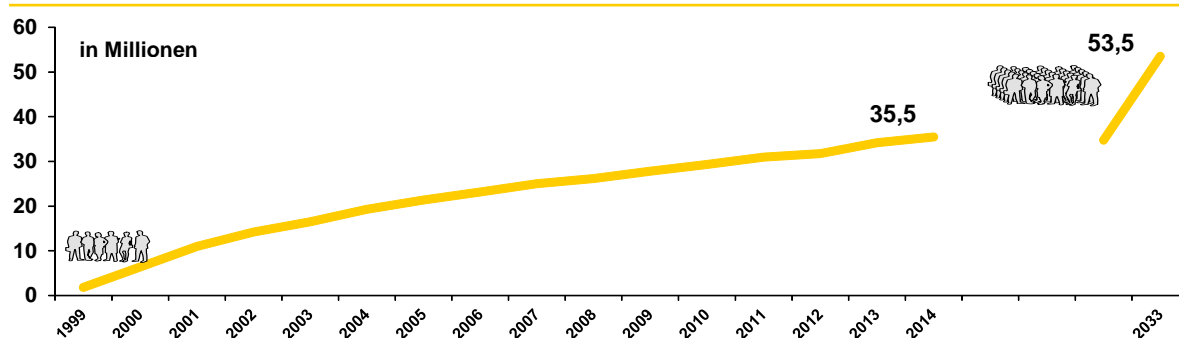


Diagramm 3: Auskünfte aus dem ZFER (2004 bis 2014)

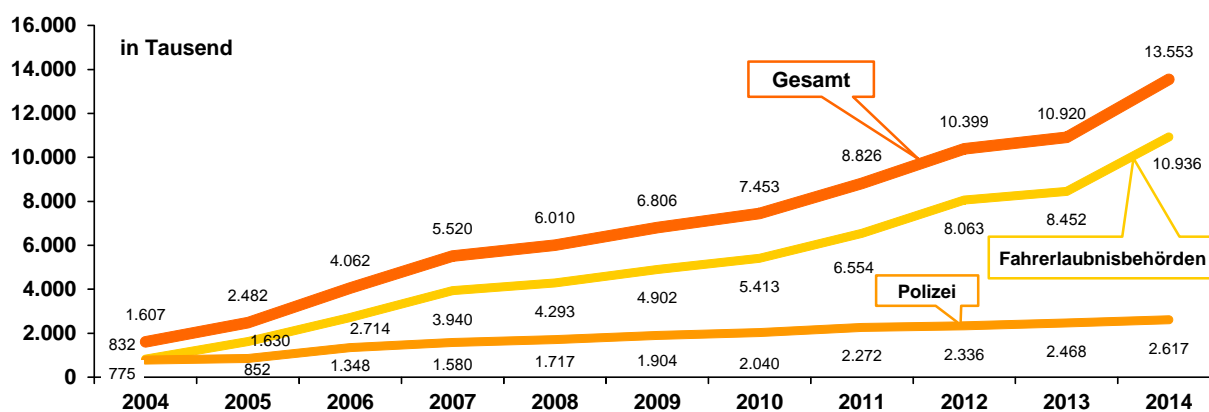
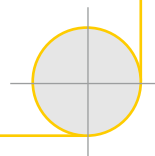


Tabelle 6: Auskünfte aus dem ZFER

	2013 (in 1.000)	2014 (in 1.000)	Veränderung in Prozent
Auskünfte insgesamt	10.920	13.553	+24,1
darunter an			
Fahrerlaubnisbehörden u. a *	8.452	10.936	+29,4
Polizei	2.468	2.617	+6,04

* Bußgeldbehörden, Ausgabestellen von Kontrollgerätarten



Zentrales Kontrollgerätkartenregister (ZKR)

Im Jahr 2005 hat es die analoge Tachoscheibe ersetzt: das digitale EG-Kontrollgerät. Das europaweit zum Einsatz kommende digitale EG-Kontrollgerätermöglicht die Überwachung der Sozialvorschriften des Fahrpersonals mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Ein Verstoß gegen die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten durch die Fahrerinnen und Fahrer kann zu Ermüdung und damit zu Einschränkungen der Konzentrations- und Reaktionsfähigkeit führen. Die Folge können schwere Verkehrsunfälle sein.

Unverzichtbarer Bestandteil dieses Systems zur europaweiten Überwachung der Lenk-

und Ruhezeiten des Fahrpersonals sind die im ZKR registrierten Kontrollgerätkarten. Neun Jahre nach Einführung der Karten und damit des Zentralregisters sind die im gewerblichen Güter- und Personenverkehr tätigen Fahrerinnen und Fahrer nahezu flächendeckend mit einer Fahrerkarte ausgestattet. Der Gesamtbestand der registrierten Karten hat sich auf ein etwa gleichbleibendes Niveau eingependelt. Mit rund 1,7 Millionen Datensätzen, die dem europäischen Informationssystem (TACHOnet) aus dem ZKR zur Verfügung stehen, hält sich der Kartenbestand seit 2011 auf relativ konstantem Niveau.

Tabelle 7: Bestand an Kontrollgerätkarten im ZKR am 1. Januar 2014 im Vergleich zum Vorjahr¹⁾

	1. Januar 2013	1. Januar 2014	Veränderung in Prozent
Bestand insgesamt	1.700.443	1.712.990	+0,7
davon			
Fahrerkarten	1.518.406	1.529.523	+0,7
Werkstattkarten	10.881	10.983	+0,9
Kontrollkarten	10.350	10.325	-0,2
Unternehmenskarten	160.806	162.159	+0,8

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

Tabelle 8: Auskünfte aus dem ZKR im Jahr 2014

	2013	2014	Veränderung in Prozent
Auskünfte	453.965	445.449	-1,9
davon			
national (ZEVIS)	443.758	435.681	-1,8
international (TACHOnet)	10.207	9.768	-4,3

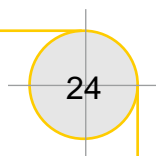
EUCARIS - European Car and Driving License Information System - Schlaglichter 2014

Seit nunmehr fast 15 Jahren nimmt das KBA innerhalb des EUCARIS-Systems als nationale Kontaktstelle für Deutschland aktiv an Ausbau und Gestaltung des Gesamtverfahrens teil.

Mit dem EU-weiten Datenaustausch über EUCARIS werden u. a. Funktionalitäten zur

Verbesserung der Verkehrssicherheit, Bekämpfung des Terrorismus und der grenzüberschreitenden Kriminalität umgesetzt. Derzeit nutzen 28 Staaten das Verfahren aktiv.

Die Entwicklung des letzten Jahres zeigt, dass weitere Funktionalitäten über EUCARIS



zur Verfügung gestellt und das System vielfältig eingesetzt werden kann.

Dieses sind u. a.

- ein grenzüberschreitender Austausch von Fahrzeug- und Halterdaten bei gravierenden Verkehrsverstößen.
- die Vernetzung von europäischen Unternehmensregistern für Transportunternehmen. Hier agiert das KBA als technischer Partner für das Bundesamt für Güterverkehr beim Informations- und Datenaustausch mit ihren Partnerbehörden in der EU.

In Vorbereitung befindet sich ein EU-weiter Austausch von Fahrzeugdaten bei Unfällen über das e-call-Verfahren.

Hierbei erhalten Rettungsdienste aktuelle Informationen über technische Daten des Fahrzeugs und seinen Standort. Dieses Verfahren kann in Notsituationen bei der Rettung von Menschenleben helfen, insbesondere bei schwierigen Verkehrssituationen an einem abgelegenen Unfallort bei Nacht.

In diesem vielschichtigen Aufgabenspektrum verstärkt das KBA auch weiterhin international sein personelles Engagement, um neue Entwicklungen im EUCARIS-Umfeld frühzeitig erkennen und aktiv mitgestalten zu können.

Damit leistet das KBA einen wichtigen Beitrag zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Straßen Europas.

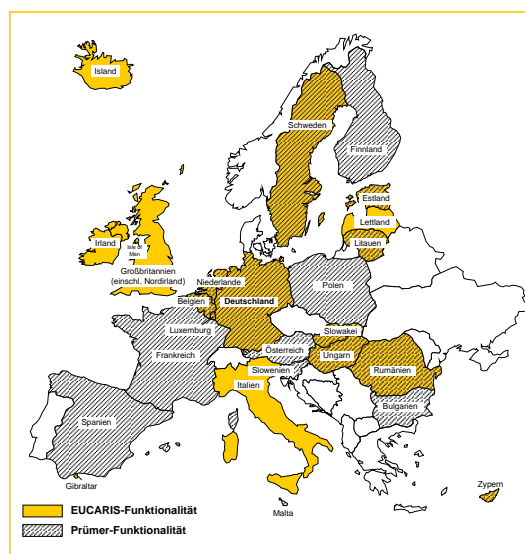
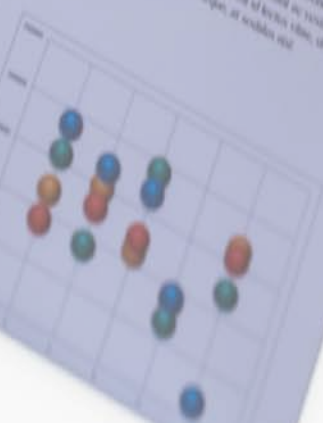


Tabelle 9: Auskünfte aus KBA-Registern mittels des EUCARIS-Systems

	2013	2014	Veränderung in Prozent
EUCARIS-Auskünfte	2.105.427	2.737.973	+30,0
davon aus dem			
Zentralen Fahrzeugregister	2.009.918	2.596.783	+29,2
Fahreignungsregister	95.509	141.190	+47,9
„PRÜM“-Auskünfte (Polizei und Strafverfolgungsbehörden)			
aus dem Zentralen Fahrzeugregister	279.531	444.363	+59,0

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

	2013	2014	Veränderung in Prozent
EUCARIS-Anfragen	2.535.653	2.891.444	+ 14,0
davon zu			
- Fahrzeugdaten	2.524.562	2.875.025	+ 13,9
- Fahrerlaubnisdaten	11.091	16.419	+ 48,0
„PRÜM“-Anfragen (Polizei und Strafverfolgungsbehörden)			
Halter- und Fahrzeugdaten	1.664.399	2.272.576	+ 36,5



Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Aenean pretium ut urna vitae egestas. In porta malesuada nunc, sed posuere lectus consequat sit amet. Morbi tempus cursus fermentum. Integer eros nisi, portitor sit amet imperdiet eu, euismod sed urna. Etiam volutpat viverra facilisis. Suspendisse tilla porta interdum. Cras purus justo, tunc tunc ac vestibulum at est. Proin quam leo, interdum ut lectus. Sed non feugiat neque, at scelerisque.

scietur adipiscing elit.

successful

Statistik

Ulrich Siebert

Leiter der Abteilung Statistik

Die Abteilung Statistik liefert Informationen über Fahrzeuge, Kraftfahrer und den Güterverkehr als Planungs- und Entscheidungsgrundlage für Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Öffentlichkeit.

Mit der Umsetzung aktueller Projekte will die Statistik des KBA ihr statistisches Portfolio noch weiter verbessern und das Verfahren der Auswertung beschleunigen.

Welche Projekte verfolgt die Abteilung Statistik derzeit?

Wir produzieren Statistiken zu acht Themenfeldern, deren Produktionsverfahren wir je als ganzheitlichen Prozess verstehen. Wir sind dabei, im Rahmen eigenständiger Projekte, unterstützt durch besondere Konzeptions- und Begleitprojekte, alle acht Prozesse technisch neu zu organisieren. Gleichzeitig werden fachliche Optimierungen betrieben, wie sie unter anderem durch die neuen Software-Konzepte eines Data Warehouse und der Auswertung mittels sogenannter BI*-Software möglich geworden sind. Betroffen sind alle wesentlichen Verfahrensabschnitte:

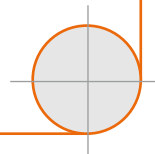
- die Erhebung der Daten mittels Fragebögen in einer Stichprobenauswahl, ihre Übernahme aus den Zentralen Registern

des Amtes oder die Aufnahme von Daten durch die Übermittlung der hierzu verpflichteten Stellen;

- die fachliche Aufbereitung der Daten durch Fehlerprüfung und –bereinigung; sowie Datenoptimierungen
- die statistische Auswertung der Daten und schließlich
- die Veröffentlichung der statistischen Ergebnisse als Tabellen mit Diagrammen und Texten im Internet.

Der inhaltliche Auftrag und die methodische Durchführung der Statistiken bleiben dabei unverändert.

* Business Intelligence



Weshalb sind die Projekte der Weg in die Zukunft?

Die Systeme werden künftig aus „miteinander kommunizierenden“ Datenbanken bestehen, während wir es derzeit mit vielfältigsten Dateien und Einzelprozeduren zu tun haben. Das ermöglicht den weitestgehenden Verzicht auf redundante Speicherung und mehrfache, auch wiederkehrende Bearbeitung; das bedingt allerdings auch, dass fachlich bislang unabhängige Verfahren gemeinsame Lösungen finden, um die Vorteile wirklich ausschöpfen zu können.

Laufend steigen die Anforderungen an statistische Ergebnisse: sie sollen immer detailliertere Aussagen treffen – was das stets zu wählende statistische Geheimnis unter dem Aspekt des Datenschutzes an Bedeutung gewinnen lässt. In immer häufiger neu formulierten Kombinationen der statistischen Merkmale zuverlässig Auskunft zu geben und zugleich immer früher

Daten zur Verfügung zu stellen, erfordert eine gute Planung und abgesicherte Prozesse. Selbstverständlich darf die Qualität der Ergebnisse nicht leiden. Grundlegende Anforderungen an die Verfahren und die statistischen Erzeugnisse sind inzwischen in einem Verhaltenskodex für Europäische Statistiken niedergelegt und mit einer Fülle neuer Aspekte unter dem Dach der Europäischen Verordnung über Statistiken – VO (EG) 223/2009 – für alle Produzenten amtlicher Statistiken in der EU verbindlich.

Selbst in der Welt der Datenbanken sind diese Herausforderungen keinesfalls auf die leichte Schulter zu nehmen. Aber nur indem wir den Weg einer Neuorganisation der Prozesse gehen, können wir für die Zukunft gerüstet sein.

Welche konkreten Verbesserungen erwarten Ihre Zielgruppen nach Abschluss der Projekte?

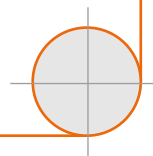
Unsere Nutzer und Kunden vor allem in Politik, Wissenschaft und Wirtschaft erwarten eine hohe Zuverlässigkeit der Daten, die wir mit neuen Plausibilisierungen und Dokumentationen nachhaltig schaffen werden. Die Prozesse werden so normiert, dass zum Beispiel rechtliche Änderungen zentral und schnell umgesetzt werden kön-

nen. Unsere Statistiken werden in den Darstellungsmöglichkeiten flexibler; wir werden Nutzerwünsche vielseitiger und schneller berücksichtigen können. Schließlich streben wir an, dem Nutzer die Auswahl der gewünschten Daten und den Tabellenzuschnitt im Internet im Ergebnisabruf selbst zu ermöglichen.



Fahrzeugstatistik - Schlaglichter 2014

Mehr Neuzulassungen	3,04 Millionen Personenkraftwagen (Pkw) wurden 2014 neu zugelassen. 2013 waren es 2,95 Millionen.
1/3 privat	Der Privatanteil lag bei 36,2 Prozent. Der Anteil der Händlerzulassungen betrug 22,6 Prozent.
Wenig Farbe	Schwarz (27,8 %) und Grau (27,2 %) dominieren weiterhin bei der Farbwahl des Pkw. Jeder fünfte Wagen (19,6 %) rollte in Weiß vom Band.
Die meisten sind kompakt	Jeder vierte Neuwagen (26,6 %) kann der Kompaktklasse zugeordnet werden. Die höchsten Zuwächse verzeichneten 2014 die SUVs (+20,6 %) und die Oberklasse (+19,1 %).
2/3 aus Deutschland	Der Marktanteil deutscher Marken lag bei 64 Prozent. Neben VW (21,6 %) führen Mercedes (9,0 %) und Audi (8,5 %) den Neuzulassungsmarkt an. Bei den Importmarken liegen Skoda (5,7 %), Renault (3,5 %) und Hyundai (3,3 %) vorn.
Moderne Technik	Jeder vierte Neuwagen (26,4 %) ist mit EURO 6-Norm ausgestattet.
Weniger CO₂	Der CO ₂ -Wert bei Neuwagen verminderte sich 2014 auf durchschnittlich 132,8 g/km. Vor 10 Jahren lag er bei 173,3 g/km, ein Rückgang um -23,4 Prozent.
Im Durchschnitt	12.150 fabrikneue Pkw wurden arbeitstäglich 2014 in Deutschland zugelassen. Saisonal bedingt und auch zum Monatsende steigt diese Zahl schon mal auf über das Doppelte an. Der Spitzenwert wurde mit 26.398 Einheiten am 30. Juni 2014 erreicht.
Fahrzeugbestand	Der Pkw-Bestand belief sich am 1.1.2015 auf 44,4 Millionen Fahrzeuge. Insgesamt waren an dem Stichtag 62,4 Millionen Fahrzeuge beim KBA registriert.



Verbesserungen in der Auswertung – Die Segmente in der Neuzulassung

Die Segmentestatistik des KBA gruppiert Fahrzeugmodelle anhand ihrer optischen, technischen und marktorientierten Merkmale in Abstimmung mit Vertretern der Automobilindustrie. Herstellerbezogene individuelle Fragmente der Fahrzeug-Identifizierungsnummern (FIN) ließen bisher nicht in allen Fällen trennscharfe Modellabgrenzungen zu, es wurden Modellreihen gebildet. Optimierte Prozesse und Systematiken ermöglichen nunmehr eine differenzierte Ausweisung der

Modellreihen. Dazu gehört u. a. die getrennte Ausweisung der VW-Modelle Golf und Jetta. Weiterhin wurde die Segmentierung dahingehend optimiert, als dass die Segmente SUV und Geländewagen gesondert betrachtet werden.

Seit dem Berichtsmonat Januar 2014 werden nachstehende Modellreihen wie folgt getrennt ausgewiesen und den entsprechenden Segmenten jeweils gesondert zugeordnet:

Modellreihe	Segment	Modellreihe	Segment
ALFA 145	Kompaktklasse	ISUZU TROOPER	SUVs
ALFA 146	Kompaktklasse		
ALFA 147	Kompaktklasse	KIA PICANTO	Minis
ALFA GT	Kompaktklasse	KIA VENGA	Minivans
ALFA 159	Mittelklasse	KIA RIO	Kleinwagen
ALFA BRERA	Mittelklasse		
ALFA GTV	Mittelklasse	NISSAN SERENA	Großraumvans
ALFA SPIDER	Sportwagen	NISSAN VANETTE	Großraumvans
		NISSAN INTERSTAR	Utilities
ALPINA B3	Mittelklasse		
		OPEL MONTEREY	SUVs
AUDI A6, S6, RS6	Obere Mittelklasse.		
AUDI A7, S7, RS7	Oberklasse	PORSCHE BOXTER	Sportwagen
		PORSCHE CAYMAN	Sportwagen
CHEVROLET KALOS	Kleinwagen		
CHEVROLET AVEO	Kleinwagen	RENAULT MASTER	Utilities
CHEVROLET EVANDA	Mittelklasse		
CHEVROLET EPICA	Mittelklasse	SEAT IBIZA	Kleinwagen
		SEAT CORDOBA	Kleinwagen
DAIHATSU CHARADE	Kleinwagen	SEAT TOLEDO	Kompaktklasse
		SEAT LEON	Kompaktklasse
FERRARI F 550	Sportwagen	SEAT ALTEA	Minivans
FERRARI 575 MARANELLO	Sportwagen		
		SSANGYONG KORANDO	SUVs
FIAT BRAVO	Kompaktklasse	SSANGYONG ACTYON	Geländewagen
FIAT BRAVA	Kompaktklasse		
FIAT PALIO WEEKEND	Kompaktklasse	SUBARU IMPREZA	Kompaktklasse
FIAT ULYSSE	Großraumvans	SUBARU XV	SUVs
FIAT SCUDO	Utilities		
FIAT STRADA	Utilities	TOYOTA YARIS	Kleinwagen
		TOYOTA AVENSIS	Mittelklasse
FORD C-MAX	Minivans	TOYOTA CARINA	Mittelklasse
FORD GRAND C-MAX	Großraumvans	TOYOTA VERSO	Großraumvans
HONDA INSIGHT	Kompaktklasse	VW GOLF	Kompaktklasse
		VW JETTA	Kompaktklasse

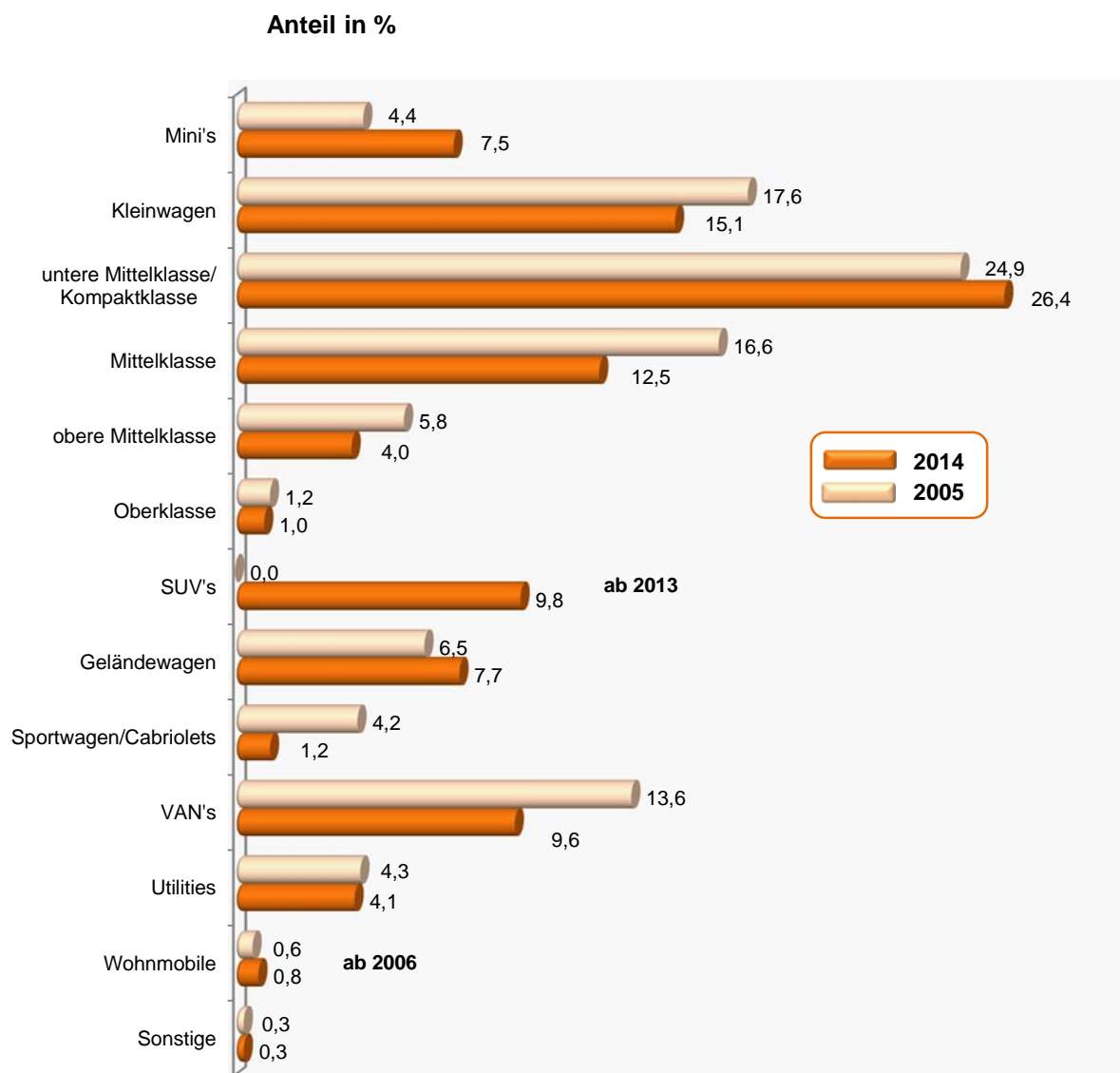
Fahrzeugstatistik

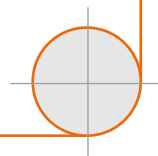
Starke Kompaktklasse

Die Kompaktklasse ist im jährlichen Vergleich wiederkehrend das neuzulassungsstärkste Segment. Fahrzeugmodelle wie Audi A3, BMW 1er/2er, Citroen C4 bis VW Golf/Jetta (alphabetischer Reihenfolge) gehören dazu.

Das Kleinwagensegment steht in der Neuzulassungsstatistik auf Rang zwei. Durch die Trennung der SUVs von den Geländewagen zeigt sich die Bedeutung der SUVs deutlicher (s. Diagramm).

Diagramm 4: Neuzulassungen von Personenkraftwagen nach Segmenten für die Jahre 2005 und 2014





Kraftfahrzeuge und Umwelt im Fokus der Fahrzeugstatistik

Die Fahrzeugstatistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes spiegeln facettenreich die Vielzahl unterschiedlicher Aspekte auf dem automobilen Sektor wider. Auf Basis der Fahrzeugdaten im Zentralen Fahrzeugregister einerseits, den Typdaten aus der Abteilung

Fahrzeugtechnik andererseits sowie externer Datenlieferungen über Hauptuntersuchungen von Fahrzeugen entsteht auch mit Blick auf umweltrechtliche Aspekte eine wesentliche Planungs- und Entscheidungsgrundlage für Politik, Wirtschaft und Verwaltung.

Fahrzeuge mit alternativen Antrieben

Gesetzliche Auflagen wie der europäische CO₂-Grenzwert (2020: 95 CO₂ g/km je Hersteller) reglementieren die Fahrzeug-Emissionen und nehmen somit auch Einfluss auf die Entwicklung alternativer Antriebsarten.

Ein Blick auf die Anteile der Pkw mit alternativen Antrieben innerhalb der in 2014 zulassungstärksten Pkw-Marken zeigt hierbei ein differenziertes Bild. Einzelne Marken (Skoda, Seat, Mazda, Dacia, Mini) wiesen

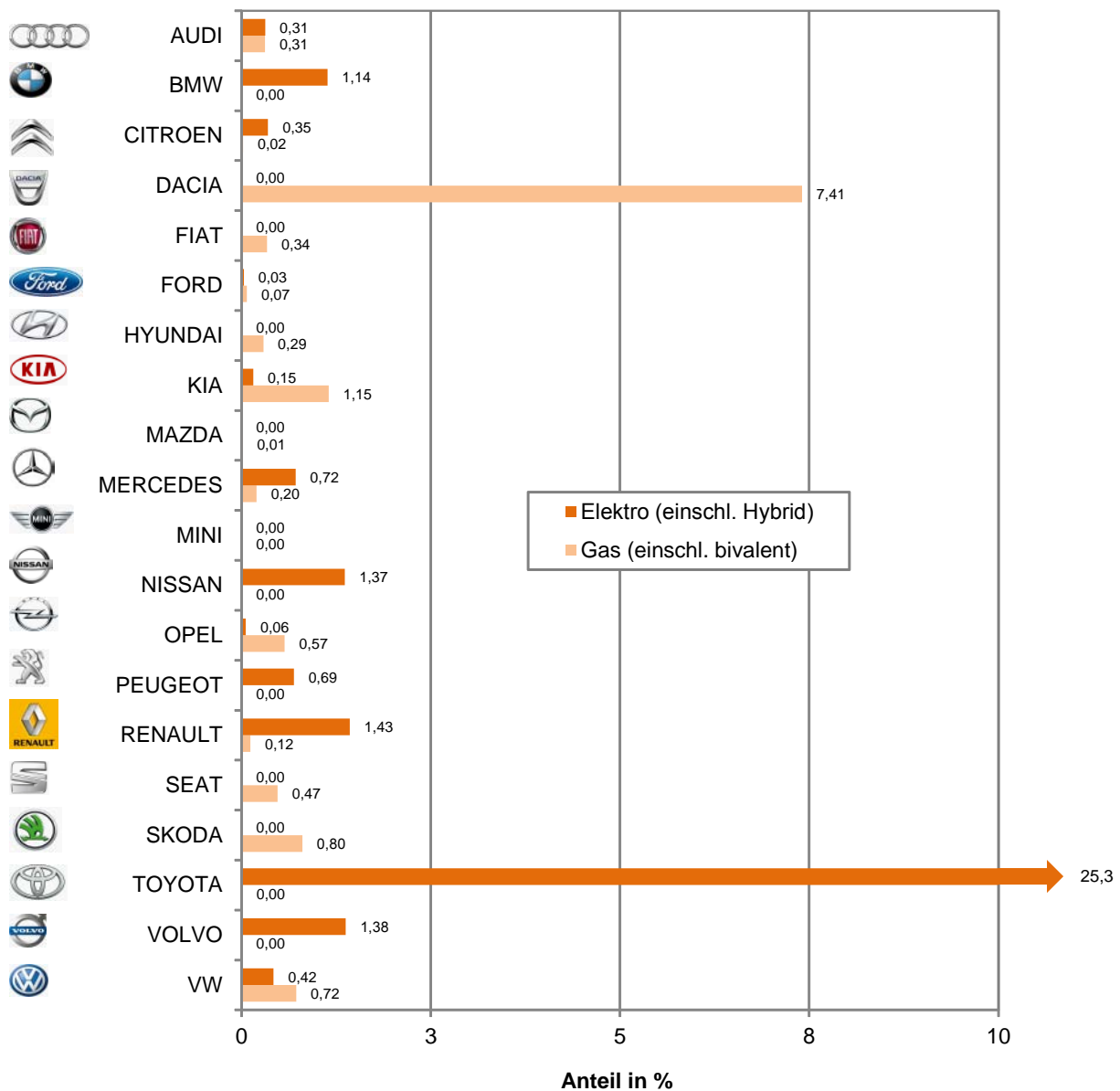
in 2014 keine Neuzulassung eines Elektro-Pkw sowie Hybrids auf, während rund 25 Prozent aller neuen Pkw von Toyota in Deutschland elektrisch angetrieben wurden. Mit etwas über 1 Prozent folgten BMW, Renault, Nissan und Volvo.

Dacia (7,4 %) sowie Kia (1,2 %) hatten in 2014 in ihrer Pkw-Flotte die höchsten Anteile an Gas-Fahrzeugen.



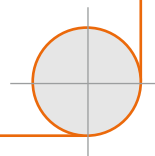
Fahrzeugstatistik

Diagramm 5: Neuzulassungen von Personenkraftwagen im Jahr 2014 mit alternativem Antrieb (Gas und Elektro) nach ausgewählten Marken



Hans-Jürgen Heinzmann

Leiter Referat Fahrzeugstatistik



Fahrzeuge mit Elektro-Antrieb - 127.000 Elektro-/Hybrid-Pkw

Am 1. Januar 2015 wies die KBA-Statistik über alle Fahrzeugklassen einen Bestand von rund 127.000 E-Fahrzeugen auf. Insbesondere Pkw mit elektrischem Antrieb verzeichneten hohe Zuwachsraten. 2014 wurden 8.522 Pkw mit Elektro- und 27.435 mit Hybrid-Antrieb neu zugelassen, darunter 16,5 Prozent Plug-in-Hybride.

Gewerbliche Zulassungen begünstigten den Wachstumskurs der Elektro-Pkw. Nur jeder

fünfte E-Pkw wurde 2014 von privater Hand zugelassen. Die „Hybriden“ fanden beim privaten Halter mehr Zuspruch (40,6 %).

Die zulassungstärksten Modelle mit E-Motor waren 2014 Smart Fortwo, Renault Zoe und VW Golf. Bei den kombinierten Antrieben dominierte Toyota mit den Modellen Auris, Yaris und Prius.

Tabelle 11: Neuzulassungen von Personenkraftwagen im Jahr 2014 mit Hybridantrieb nach Marken- und Modellreihen (Top 10)

Marke/Modellreihe	Anzahl 2014	Anteil in %	Veränderung gegenüber 2013 in %	Anzahl 2013
Audi A3, S3, RS3	602	2,2	x	55
BMW I3	989	3,6	+404,6	196
Mercedes E-Klasse	972	3,5	-25,3	1.301
Mercedes S-Klasse	652	2,4	+97,0	331
Mitsubishi Outlander	1.056	3,8	x	-
Toyota Auris	8.921	32,5	-0,1	8.931
Toyota Prius	750	2,7	-49,9	1.498
Toyota Prius Plus	779	2,8	-31,5	1.138
Toyota Yaris	7.333	26,7	-4,5	7.682
VW Golf	588	2,1	+114,6	274
Sonstige	4.793	17,5	-3,0	4.942
Insgesamt	27.435	100,0	+4,1	26.348

Tabelle 12: Neuzulassungen von Personenkraftwagen im Jahr 2014 mit Elektroantrieb nach Marken- und Modellreihen (Top 10)

Marke/Modellreihe	Anzahl 2014	Anteil in %	Veränderung gegenüber 2013 in %	Anzahl 2013
BMW I3	1.242	14,6	+242,1	363
Mercedes B-Klasse	132	1,5	x	6
Mitsubishi I-Miev	122	1,4	+37,1	89
Nissan Leaf	812	9,5	-5,0	855
Renault Zoe	1.498	17,6	+47,0	1.019
Smart Fortwo	1.589	18,6	-16,2	1.897
Tesla Model S	815	9,6	+345,4	183
Volvo C30	48	0,6	x	10
VW Golf	1.040	12,2	x	92
VW Up	919	10,8	+10,7	830
Sonstige	305	3,6	-56,9	707
Insgesamt	8.522	100,0	+40,8	6.051

Fahrzeugstatistik

Strenge Grenzwerte bei den Motoren

Über ein Viertel aller Neuwagen (26,4 %) erfüllt heute bereits die Grenzwerte der aktuell geltenden Euronorm 6. Entsprechend der Altersstruktur erfüllen die meisten Pkw auf unseren Straßen zurzeit die Grenzwerte der Euronorm 4.

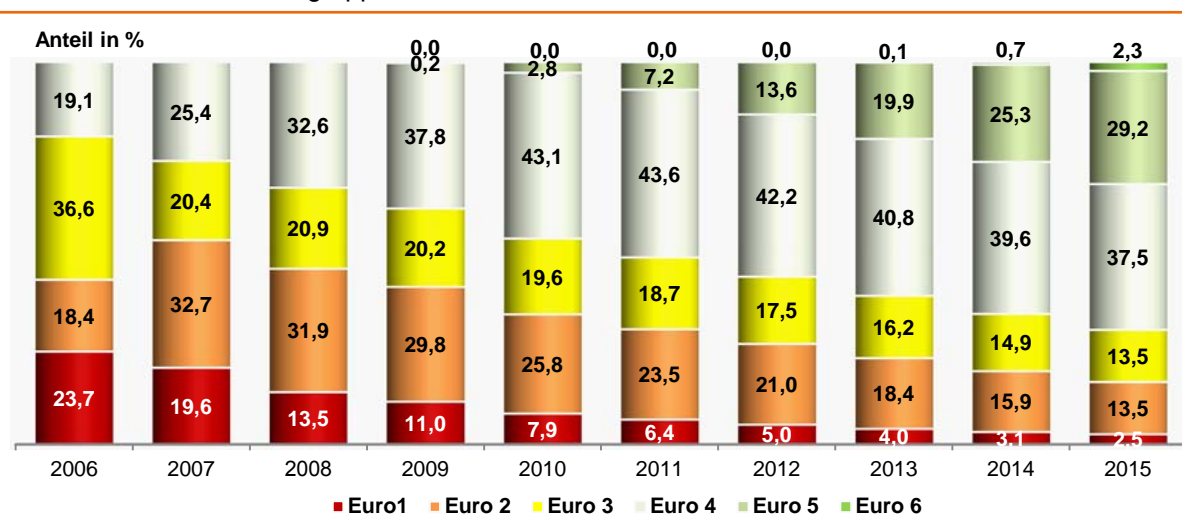
Richtlinie 70/220/EWG für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge die Euro1-Norm ein. Seit dem wurden die Emissionsgrenzwerte stetig bis zur heute im Rahmen der Typgenehmigung für neue Fahrzeuge geltenden Euro 6 Norm herabgesenkt.

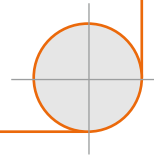
Mit dem Ziel die Kraftstoffabgase zu mindern, führte der Europäische Rat 1992 mit der

Tabelle 13: Pkw-Neuzulassungen im Jahr 2014 und Bestand am 1. Januar 2015 nach Emissionsgruppen

Emissionsgruppe	Einführung	Neuzulassungen 2014		Bestand am 1. Januar 2015	
		Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %
Euro 1	1992	-	-	1.124.654	2,5
Euro 2	1996	-	-	5.975.272	13,5
Euro 3	2000	-	-	5.972.380	13,5
Euro 4	2005	-	-	16.637.073	37,5
Euro 5	2008	2.222.752	73,2	12.943.540	29,2
Euro 6	2009	800.238	26,4	1.025.878	2,3
Sonstige/unbekannt		13.783	0,5	724.327	1,6
Insgesamt		3.036.773	100,0	44.403.124	100,0

Diagramm 6: Bestand an schadstoffreduzierten Personenkraftwagen 2006 bis 2014 nach Emissionsgruppen





CO₂-Reduktion

Im vergangenen Jahr konnte der durchschnittliche CO₂-Ausstoß neu zugelassener Pkw in Deutschland von 136,4 auf 132,8 g/km erneut reduziert werden. Innerhalb der letzten 16 Jahre verringerten die Pkw-Hersteller die CO₂-Emissionen somit um insgesamt rund -29 Prozent.

Smart konnte aufgrund des geringen Gewichts und Verbrauchs seiner Flotte in 2014 einen durchschnittlichen CO₂-Wert von 93,2 g/km erzielen. Damit liegt Smart bei den CO₂-Emissionen vor Renault (116,9 g/km) und Toyota (117,2 g/km). 13 Pkw-Marken haben heute bereits durchschnittlich weniger als 130 g/km CO₂-Ausstoß.

Diagramm 7: Neuzulassungen von Personenkraftwagen 2014 nach Marken (Top 20) und durchschnittlicher CO₂-Emissionen

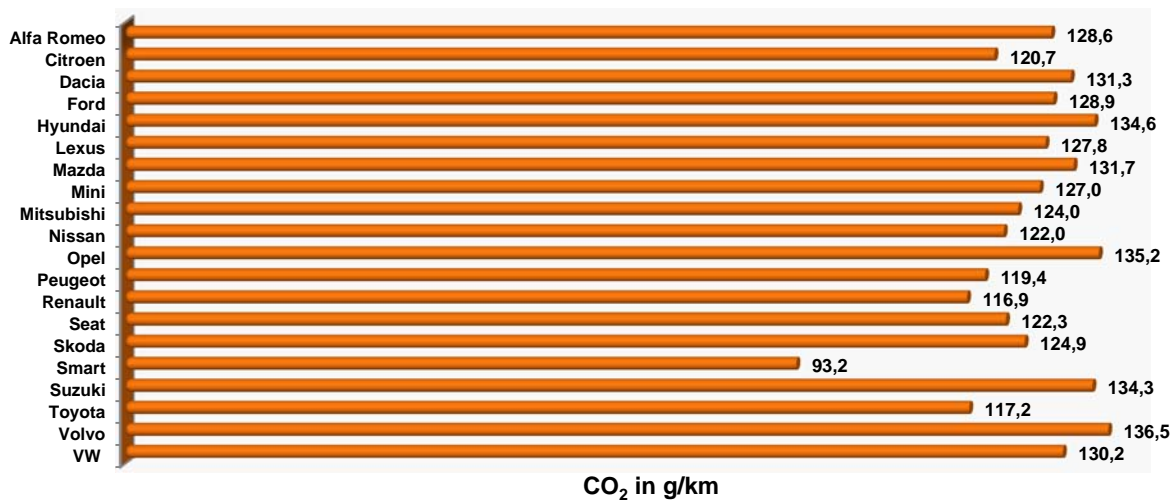
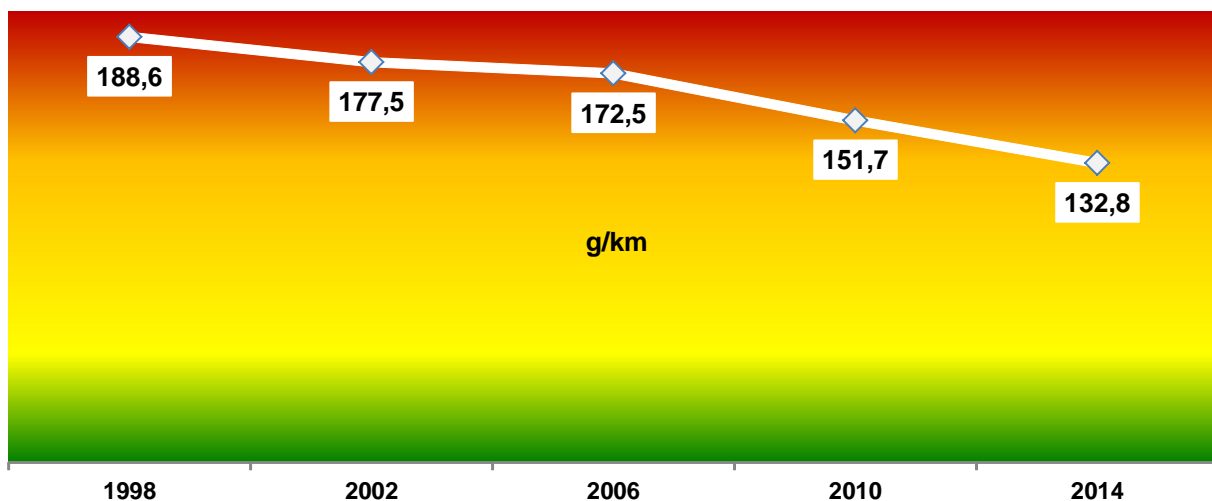


Diagramm 8: Entwicklung der CO₂-Emissionen neu zugelassener Personenkraftwagen



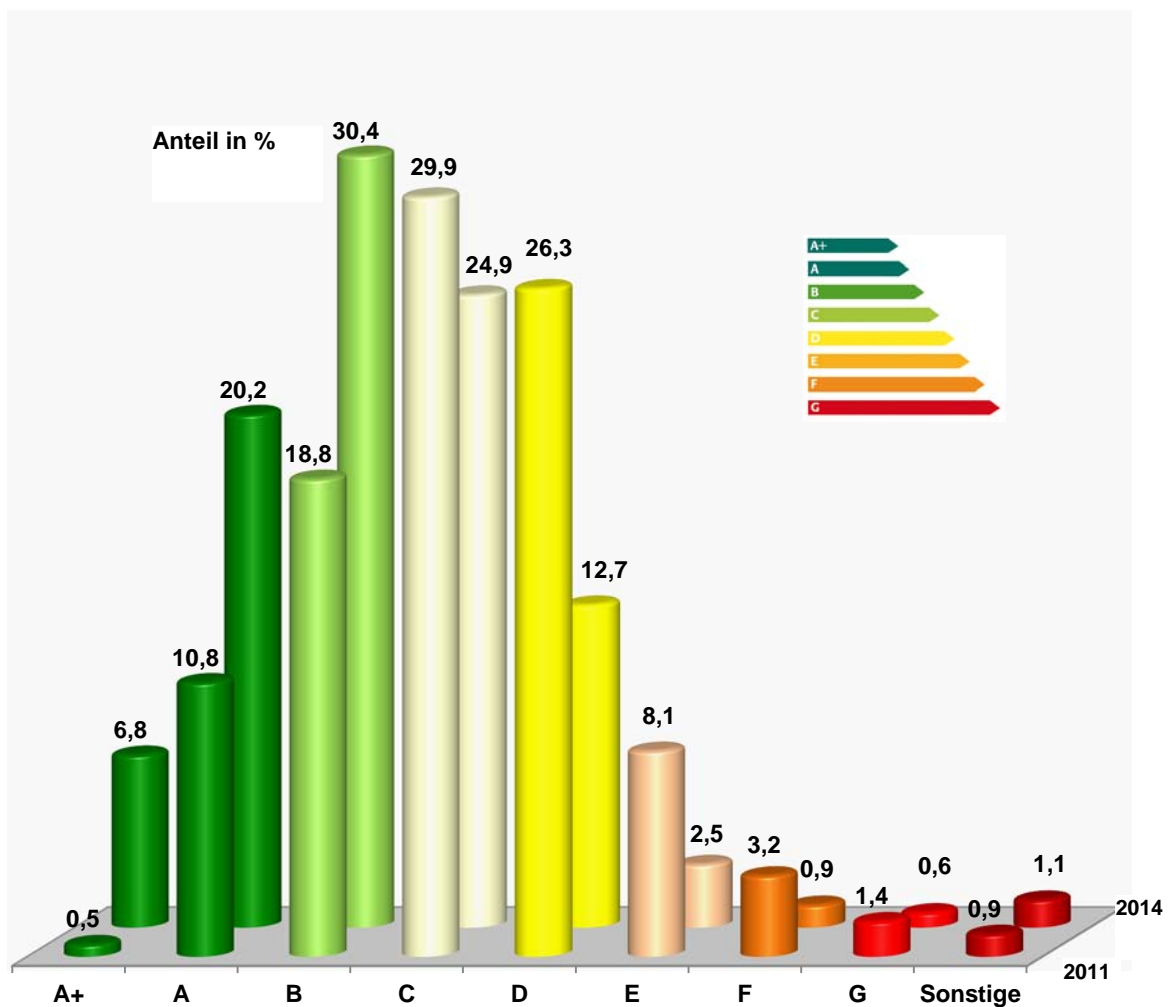
Fahrzeugstatistik

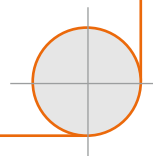
Deutliche Effizienzsteigerung

Neben den reinen Elektro-Fahrzeugen mit ihrer generellen Einstufung in die höchste Klasse (da kein CO₂-Ausstoß) erzielen Hybrid-Fahrzeuge heute die besten Effizienzwerte. Seit der Einführung des sogenannten Labelings für Pkw 2011, hat sich die Effizienz stetig erhöht. 2014 erfüllten die meisten Neuwagen die Effizienzklasse „B“ (30,4 %). Der Anteil in der Kategorie „A“ hat sich gegenüber 2011 verdoppelt (20,2 %). Immerhin

6,8 Prozent der Fahrzeuge erreichten 2014 die derzeit höchste Einstufung „A+“. Zur Berechnung der Energieeffizienzklasse werden in der amtlichen Statistik die Werte zur CO₂-Emission und des Leergewichtes entsprechend der **Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV)** herangezogen. Diese Angaben sind im Datenkranz des Zentralen Fahrzeugregisters enthalten.

Diagramm 9: Neuzulassungen von Personenkraftwagen 2014 und 2011 nach CO₂-Effizienzklassen





Umweltplaketten – die meisten fahren mit grün

Die 35. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsgesetzes, kurz: Kennzeichnungsverordnung genannt, regelt die Kennzeichnung von Pkw und Nutzfahrzeugen nach Schadstoffgruppen mit sogenannten Umweltplaketten.

Wenn die Luftqualitätsgrenzwerte überschritten werden und der Verkehr als relevante Ursache verantwortlich ist, können Kommunen Umweltzonen einrichten, sofern diese Maßnahme in ihrem Luftreinhalteplan festgelegt ist.

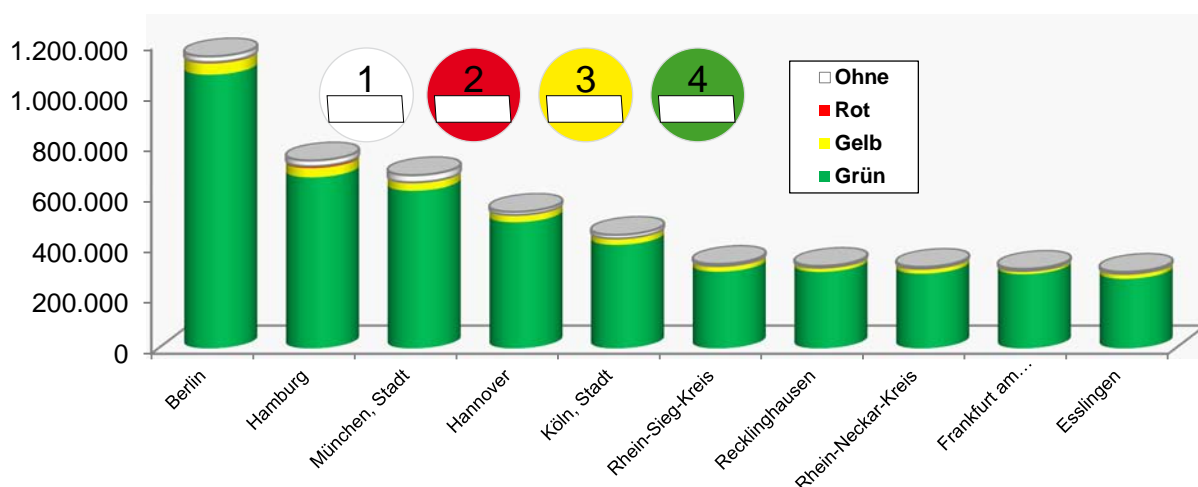
Rund 40 Millionen Pkw und 1,9 Millionen Lastkraftwagen (Lkw) könnten entsprechend ihrer

Emissionsschlüssel die grüne Umweltplakette erhalten und damit uneingeschränkt Zufahrt in eingerichtete Umweltzonen. Lediglich 1,0 Prozent der Pkw und 7,6 Prozent der Lkw würden aufgrund ihres Schadstoffausstoßes rot plakettiert. Für Fahrzeuge mit der Schadstoffgruppe 1 sieht die Verordnung keine Plakette vor. Das betrifft insgesamt 1.269.748 Fahrzeuge. Die statistische Auswertung basiert auf den im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) eingetragenen Emissionsschlüsseln. Die Ausgabe einer Plakette wird in dem Register nicht vermerkt.

Tabelle 14: Bestand an Personen- und Lastkraftwagen am 1. Januar 2014 nach Schadstoffgruppen und Plaketten

Schadstoffgruppe	Plakette	PKW		LKW	
		Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %
1	ohne	1.009.704	2,3	260.044	9,0
2	rot	441.836	1,0	219.228	7,6
3	gelb	2.435.976	5,6	547.682	19,0
4	grün	39.944.291	91,1	1.859.062	64,4
Insgesamt		43.831.807	100,0	2.886.016	100,0

Diagramm 10: Bestand an Personenkraftwagen am 1. Januar 2014 nach den zulassungstärksten Städten/Kreisen (Top 10) und Plaketten



Fahrzeugstatistik

Fahrzeuge und Umweltmängel 2013

Im Jahr 2013 wurden insgesamt 19 Millionen Pkw zur Hauptuntersuchung vorgeführt. Bei nahe bei jedem fünften Pkw (19,3 %) stellten die Prüfer 2013 umweltbelastende Mängel fest.

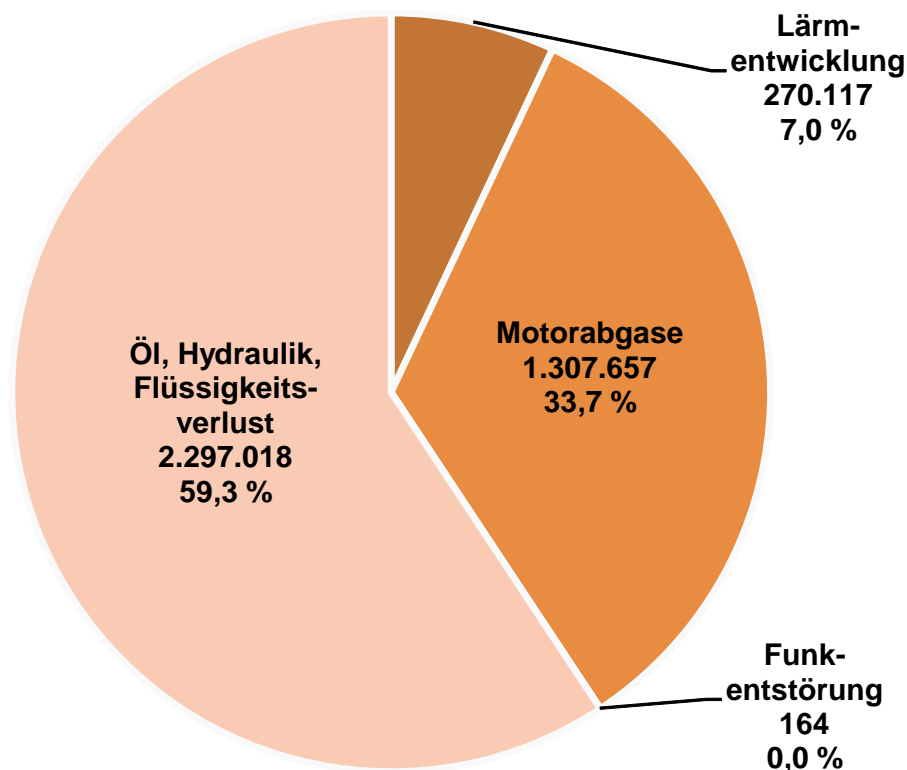
Die Prüfkriterien Öl, Hydraulik, Flüssigkeitsverlust boten in puncto Umweltbelastung am häufigsten Anlass zur Beanstandung. Untersuchungsergebnisse der Positionen Motorabgase und Lärmentwicklung führten in zweiter Linie zu einem Mangelantrag, in wenigen Fällen war die Funkentstörung nicht ausreichend (s. Diagramm 11).

Mit zunehmendem Alter der Fahrzeuge stieg die Quote umweltbelastender Mängel an.

Lediglich knapp ein Prozent der bis zu 3 Jahre alten Pkw wiesen umweltbelastende Mängel auf. Bei den 3- bis 5-jährigen Pkw lag die Quote bei 2,3 Prozent. Bei Fahrzeugen im Alter von 9 und mehr Jahren stellten die Prüfer bei 83,6 Prozent umweltbelastende Mängel fest.

Bei den 2,8 Millionen vorgeführten Nutzfahrzeugen (Lkw, KOM, Zugmaschinen, sonstige Kfz) fielen die Beanstandungen in Bezug auf die Umweltbelastung mit 16,1 Prozent geringer aus. Die Verteilung der Mängel verhält sich jedoch ähnlich wie bei den Pkw.

Diagramm 11: Umweltbelastende Mängelarten bei Personenkraftwagen im Jahr 2013



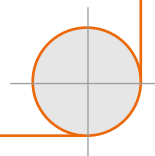


Diagramm 12: Fahrzeuguntersuchungen von Personenkraftwagen mit der Mängelart Umweltbelastung im Jahr 2013 nach Fahrzeualter

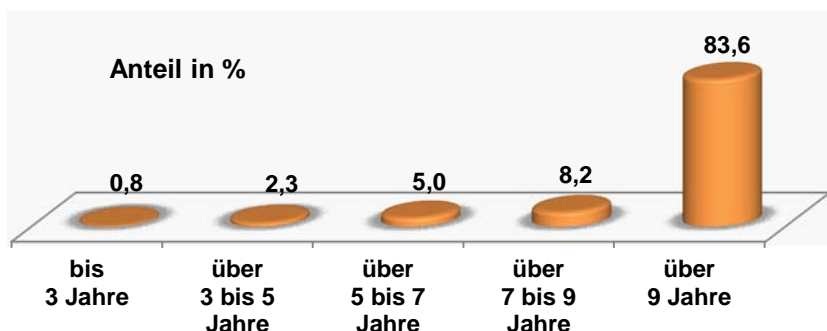
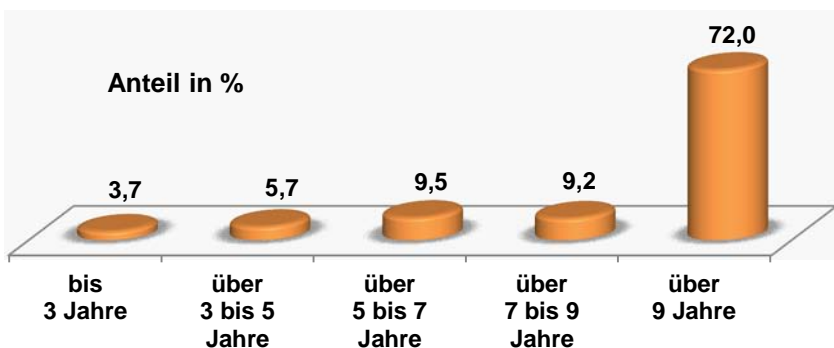


Diagramm 13: Fahrzeuguntersuchungen von Nutzfahrzeugen mit der Mängelart Umweltbelastung im Jahr 2013 nach Fahrzeualter



Bei den monatlichen und jährlichen Fahrzeugstatistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes stehen umweltrelevante Merkmale im Fokus. Veränderungen und Fortschritte in Bezug auf umweltschonendere Motorentechnologie

können u. a. in der jährlich erscheinenden Publikation FZ14 verfolgt werden. Hintergrundinformationen und technische Details werden in den Methodischen Erläuterungen dargestellt.



Wencke Andresen

*Verwaltungsfachangestellte
Fahrzeugstatistik*



Friedrich Thordsen

*Leiter Sachgebiet
Fahrzeugstatistik*

Kraftfahrerstatistik

Fahrleistungserhebung 2014: Fahrleistungsdaten als Basis der Forschung und Verkehrspolitik

Das KBA hat im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) die organisatorische und technische Durchführung der stichprobenbasierten Halterbefragung zur „Fahrleistungserhebung 2014“ übernommen. Aus den Ergebnissen sollen aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse über die Wirkungszusammenhänge von Mensch, Umwelt und Verkehr für die Verkehrs- und Infrastrukturplanung sowie die Umwelt- und Unfallforschung abgeleitet werden.

Die fahrzeugbezogene bundesweite Erhebung richtet sich an circa 160.000 Fahrzeughalterinnen und -halter. Als Datenbasis dient das beim KBA geführte Zentrale Fahrzeugregister.

Eine zentrale Kennzahl ist die Fahrleistung inländischer Kraftfahrzeuge in Kilometern auf dem deutschen und ausländischen Wege- und Straßennetz innerhalb eines Jahres.

Diese Inländerfahrleistung bildet eine Basis für Prognosen und Entscheidungen im verkehrspolitischen Kontext. Mit Hilfe der Ergebnisse lassen sich Rückschlüsse auf wichtige Kenngrößen wie die Inanspruchnahme der Verkehrsinfrastruktur, Wegekosten oder den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch ziehen. Weiterhin sind Aussagen zu Themen wie verkehrsbedingten Emissionen, Verkehrssicherheit und Unfallgeschehen möglich.

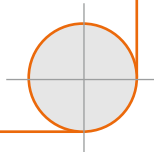
Berücksichtigt werden im Rahmen des Projekts alle Fahrzeugarten. Zur genaueren Analyse findet eine Differenzierung nach Fahrzeugmerkmalen (z. B. Art des Fahrzeuges, Antriebsart, Aufbau), Haltergruppen (z. B. privat oder gewerblich) sowie

Nutzer- und Nutzungsmerkmalen (z. B. Zahl der Fahrzeuge im Haushalt, hauptsächliche Art der Nutzung) statt. Die Schätzung der jährlichen Fahrleistung der Stichprobe erfolgt mittels Hochrechnung der Befragungsergebnisse auf ein Jahr. Aus dieser Zahl wird die gesamte Inländerfahrleistung abgeleitet.

Die Vorgängerstudien der Jahre 1993 und 2002 werden mit dieser Erhebung aktualisiert. Bei der Aktualisierung werden Änderungen in Verkehr, sowie Verkehrs- und Mobilitätsverhalten berücksichtigt. Einflussgrößen auf die Fahrleistung sind unter anderem der demografische Wandel, der wachsende Bestand an Fahrzeugen und technologische Weiterentwicklungen. Die Auswertungsergebnisse der Inländerfahrleistung werden mit empirischen Daten anderer großer Mobilitätserhebungen wie Mobilität in Deutschland (MID) und Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland (KID) verknüpft.

Die freiwillige Halterbefragung startete 2014 als schriftliche, postalische Befragung und wird in sechs Erhebungswellen durchgeführt. Pro Welle werden circa 26.000 Halterinnen und Halter um zwei Tachostandsangaben im Abstand von zehn Wochen gebeten. Für alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer stehen umfangreiche Hilfsmöglichkeiten in Form einer Telefon-Hotline und einer Projekt-Homepage mit der Option der Onlineteilnahme zur Verfügung.

Die von der Bundesbeauftragten für Datenschutz und Informationssicherheit begleitete Erhebung wurde am 30.06.2015 abgeschlossen.



Kraftfahrt-Bundesamt
AS 342-206
Kraftfahrt-Bundesamt • 24933 Flensburg

Kennzeichen
Flensburg Datum

Erhebung zum Kraftfahrzeugverkehr
Wie angekündigt, erhalten Sie anbei einen kurzen Fragebogen bezüglich der Nutzung des Fahrzeuges mit dem oben angegebenen Kennzeichen.
Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung benötigt diese Angaben, um die gegenwärtigen und zukünftigen Herausforderungen der wachsenden Mobilität zu bewältigen. Zuverlässige Daten sind dafür eine wichtige Grundlage.
Daher ist es besonders wichtig, dass Sie den genauen (nicht geschätzten) Tacho-Stand des gegenwärtigen Fahrzeuges angeben. Um zu verlässlichen Daten über die km-Leistung von Kraftfahrzeugen zu kommen, senden wir Ihnen in einigen Wochen einen zweiten, ebenso kurzen Fragebogen zu.
Die Rücksendung ist in beiden Fällen portofrei für Sie. Natürlich ist der Datenschutz in vollem Umfang gewährleistet. Weitere Informationen hierzu können Sie der Rückseite dieses Schreibens entnehmen. Alternativ können Sie den Fragebogen auch online mit Ihrem PC, Tablet-PC oder Smartphonie ausfüllen. Die Zugangsdaten finden Sie oben auf dem Fragebogen.
Die Teilnahme an der Befragung ist freiwillig. Ihre Angaben sind für uns jedoch sehr wichtig, da sie helfen, der gerade für unser Land so wichtigen Verkehrsplanung wertvolle Erhebungsgrundlagen zu liefern.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr Kraftfahrt-Bundesamt
Andreas
Der Präsident

Erhebung zum Kraftfahrzeugverkehr
Fahrzeuge mit überwiegend privater Nutzung

Bitte senden Sie den ausgefüllten Fragebogen zurück oder nutzen Sie die Online-Bearbeitung

Internet: www.fahrleistungserhebung2014.de
Benutzername:
Passwort:

Können Sie für das Fahrzeug mit dem Kennzeichen den aktuellen Tacho-Stand angeben?
 Ja, denn dieses Fahrzeug ist
 kurzzeit angemeldet
 nur vorübergehend angemeldet (aber noch nicht endgültig stillgelegt) seit: Tag/Monat/Jahr
Wichtig: Schicken Sie bitte den Fragebogen auf jeden Fall zurück, auch wenn Sie die nachfolgenden Fragen nicht beantworten können.
 Nein, denn dieses Fahrzeug ist
 verkauft / umgeschrieben seit: Tag/Monat/Jahr
 aus dem Verkehr gezogen (verschrotet) seit: Tag/Monat/Jahr
 andere Gründe Tag/Monat/Jahr

Die Antwort auf diese Frage ist besonders wichtig. Lesen Sie deshalb möglichst am Tacho-Stand ab und schreiben Sie ihn in dieses Kästchen:
Tacho-Stand:
nur eine Klammer
Dabei beim Lesen des von Ihnen eingetragenen Tacho-Stands keine Missverständnisse auftreten. Kreuzen Sie bitte nochmals das zutreffende Kästchen an: Der Tachostand beträgt:
 weniger als 10.000 km 10.000 bis unter 100.000 km 100.000 km und mehr

Hinweis: Im dritten Fragebogen, den Sie in einigen Wochen erhalten werden, sollen Sie die Anzahl der im Ablesetag der zweiten Befragung angeben. Aus diesem Grund wäre es hilfreich, wenn Sie die Anzahl der im Ausland gefahrenen Kilometer notieren.

Wie viele Personen fahren das angegebene Fahrzeug regelmäßig oder gelegentlich?
 Nur ein Fahrer / eine Fahrerin
 Mehrere Fahrer / Fahrerinnen (Anzahl)

Gibt es – gemessen an der Benutzungshäufigkeit – eine(n) Hauptnutzer(in) des oben angegebenen Fahrzeuges?
 Ja, es gibt einen Hauptnutzer / eine Hauptnutzerin
 Nein, es gibt keinen Hauptnutzer / keine Hauptnutzerinnen



Projektgruppe „Fahrleistungserhebung 2014“

Krafffahrerstatistik

Mehrfachauffälligkeit nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis

„Personen, die nach einer Entziehung erneut eine Fahrerlaubnis erteilt bekommen, verstoßen oft abermals und in erheblichem Umfang gegen die Verkehrsregeln.“

So lautet das Ergebnis eines Forschungsprojekts des KBA im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Ein Indikator zur Beurteilung der Bewährung im Straßenverkehr ist die erneute Auffälligkeit im Fahreignungsregister¹⁾ (FAER), also das Begehen eines Verstoßes, der schwerwiegend genug für eine Eintragung im Register ist. Um diese Auffälligkeiten zu quantifizieren, wurde in dem Projekt ein Teil der Personen mit einer Neuerteilung in den Jahren 2006 und 2007 (N=132.102) über jeweils drei Jahre beobachtet.

Die Krafffahrerinnen und Krafffahrer wurden anhand der vorangegangenen Entziehungsgründe in die vier Gruppen Alkohol, Drogen, Erreichen der 18-Punkte-Schwelle²⁾ und weitere Entziehungsgründe aufgeteilt. Die beiden Gruppen Alkohol und Drogen umfassen dabei die Personen, deren Entziehung ausschließlich auf Alkohol- bzw. Drogendelikten beruht. Personen, deren Ent-

ziehung aufgrund einer Kombination anderer Vergehen mit Alkohol- oder Drogenverstößen erfolgt ist, sind den weiteren Entziehungsgründen zugeordnet.

Mit 85.287 Personen umfasst die Entziehungsgrundgruppe Alkohol beinahe zwei Drittel aller Fälle. Deutlich kleinere Anteile entfallen auf die Entziehungsgrundgruppen Drogen (5.443 Personen) und Punkte (3.314). Den weiteren Entziehungsgründen sind 38.058 der beobachteten Krafffahrerinnen und Krafffahrer zuzuordnen.

Der überwiegende Teil (87 %) der Untersuchungsgruppe ist männlichen Geschlechts, ein Wert, der den Anteil männlicher Personen im FAER insgesamt übersteigt. Dort beträgt der Männeranteil ungefähr 80 Prozent.

Insgesamt werden in den ersten drei Jahren nach Neuerteilung 40,8 Prozent der Männer und 22,4 Prozent der Frauen mindestens einmal wieder auffällig (s. Tabelle 15). Die Auffälligkeit im Register liegt zwischen 21,6 Prozent (weiblich, Alkohol) und 73,5 Prozent (männlich, Punkte).

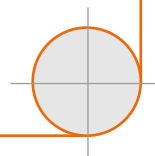
Tabelle 15: Auffälligkeiten nach Entziehungsgrund und Geschlecht^{1) 3)} (in Prozent)

Entziehungsgrund	Männlich (N=115.323)	Weiblich (N=16.693)
Gesamt	40,8	22,4
Alkohol	36,3	21,6
Drogen	40,4	27,4
Punkte	73,5	53,8
Weitere	47,6	23,1

¹⁾ Bis 30.04.2014 Verkehrszentralregister (VZR)

²⁾ Im FAER gilt aufgrund des modifizierten Punktesystems eine Schwelle von 8 Punkten.

³⁾ Bei 86 Personen ließ sich das Geschlecht nicht zuordnen



Neben der einmaligen Auffälligkeit liegen Informationen über wiederholte Verstöße vor. Ein Anteil von 14,6 Prozent der Untersuchungsgruppe ist im Beobachtungszeitraum von drei Jahren mit mindestens

zwei bepunkteten Verstößen auffällig geworden (s. Tabelle 16). Insgesamt werden lediglich 6 Prozent aller Frauen, aber 16 Prozent der Männer mehrfach auffällig.

Tabelle 16: Mehrfache Verstöße nach Entziehunggrund und Geschlecht¹⁾ (in Prozent)

Entziehunggrund	Männlich (N=115.323)	Weiblich (N=16.693)
Alkohol	12,3	5,0
Drogen	14,7	5,8
Punkte	48,3	31,9
Weitere	21,0	7,3
Gesamt	15,9	5,8

¹⁾ Bei 86 Personen ließ sich das Geschlecht nicht zuordnen.

Auch hier gibt es deutliche Abweichungen zwischen den einzelnen Entziehunggrundgruppen. Wiederum ist der Wert der weiblichen Alkoholtäter am niedrigsten (5 %) und der der männlichen Punktetäter am höchsten (48 %). Diese Unterschiede zwischen den Geschlechtern lassen sich in allen Entziehunggrundgruppen beobach-

ten. Es lässt sich weiterhin feststellen, dass insbesondere die Gruppe der männlichen Punktetäter auffallend häufig erneut negativ in Erscheinung tritt. Ihr Verkehrsverhalten stellt ein erhebliches Risiko für den Straßenverkehr dar. Weitere Untersuchungen dieser Gruppe werden erforderlich sein.



Dr. phil. Mike Kühne

*Leiter Referat
Kraftfahrerstatistik*



Tobias Hundertmark

*Leiter Sachgebiet
Wissenschaftliche Projekte*

Kraftfahrerstatistik

Rückläufige Tendenzen bei Rotlichtverstößen von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern in den letzten Jahren

Verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Verkehrsverstöße werden entsprechend des Fahreignungsbewertungssystems im Fahreignungsregister (FAER) eingetragen. Primär bilden diese Daten die Basis für notwendige Sanktionsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die statistische Auswertung der Eintragungsgründe liefert Erkenntnisse für verkehrssicherheitspolitische Entscheidungen.

Rotlichtverstöße von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern¹⁾ zählen zu den verkehrssicherheitsrelevanten Zuwiderhandlungen, die im FAER (bis 30.04.2014 Verkehrszentralregister (VZR)) gespeichert und im Folgenden einer statistischen Betrachtung unterzogen werden.

Die für Rotlichtverstöße verhängten Sanktionen umfassen unter anderem Bußgelder und Punkte. Darüber hinaus können Verwaltungsbehörden und Gerichte ein Fahrverbot aussprechen, bei schwerwiegenden Fällen den Führerschein entziehen und Freiheitsstrafen verhängen.

Die Anzahl der registrierten Rotlichtverstöße von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern unterliegt in den letzten Jahren einigen Schwankungen. Insgesamt lässt sich jedoch ein Rückgang von etwa 4 Prozent von 270.600 im Jahr 2010 auf 258.600 in 2014 feststellen.

Betrachtet man die Rotlichtverstöße in Abhängigkeit vom Lebensalter, ergibt sich ein differenzierteres Bild (s. Tabelle 17). Insbesondere bei den Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern bis zu einem Alter von 45 Jahren

ist eine deutliche Abnahme der registrierten Rotlichtverstöße zu verzeichnen.

In der jüngsten Altersgruppe (bis 17 Jahre) ging die Zahl der Rotlichtverstöße zwischen 2010 und 2014 um rund 40 Prozent zurück. In der Gruppe der 18 bis 24-Jährigen zeigt sich ein ähnlicher, wenn auch schwächerer Trend. In dieser Altersgruppe nimmt die Zahl der Verstöße von 33.000 im Jahr 2010 um 3.700 auf 29.300 im Jahr 2014 ab (ein Rückgang von ca. 11 %). In der Gruppe der 25 bis 44-jährigen Verkehrsbeteiligten ist die Zahl der Rotlichtverstöße in diesem Zeitraum ebenfalls gesunken. Die Gesamtzahl in dieser Altersgruppe ist von 116.100 Delikten im Jahr 2010 auf insgesamt 105.400 Delikte im Jahr 2014 zurückgegangen. Das entspricht einer Abnahme von etwa 9 Prozent.

Für Personen ab 45 Jahre lässt sich dieser Trend nicht erkennen. Seit 2010 hat es bei den 45 bis 64-Jährigen einen geringen Anstieg von etwa 2 Prozent und bei den Personen, die 65 Jahre und älter sind, um etwa 4 Prozent gegeben.

Bei der Interpretation der Zahlen ist zu beachten, dass diese altersspezifischen Unterschiede in der Entwicklung der absoluten Zahlen der registrierten Rotlichtverstöße vielfältige Ursachen haben können. In diesem Zusammenhang sei insbesondere auf die Veränderungen in der Altersstruktur der Bevölkerung insgesamt aufgrund des demografischen Wandels und damit auch der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer hingewiesen.

¹⁾ Radfahrer wurden nicht berücksichtigt.

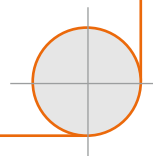


Tabelle 17: Rotlichtverstöße in den Jahren 2010 bis 2014 nach Alter¹⁾

Alter		2010	2011	2012	2013	2014
Personen	bis 17	500	300	300	300	300
	18 bis 24	33.000	31.800	31.500	30.000	29.300
	25 bis 44	116.100	109.700	108.500	104.000	105.400
	45 bis 64	92.800	92.200	94.100	90.900	94.600
	65 und mehr	28.000	27.800	28.800	27.700	29.000
	Insgesamt ²⁾	270.600	261.900	263.300	252.900	258.600

Aktuelle Trends: Alkoholverstöße auf dem Tiefststand – Drogenverstöße erreichen erneut Höchststand

Zu den Rauschdrogen zählen neben dem Alkohol unter anderem auch illegale Drogen wie beispielsweise Cannabis, Heroin, Morphin und Amphetamin. Der Konsum von Rauschdrogen kann die Wahrnehmung, die Reaktions- und Leistungsfähigkeit und damit die Fahrtüchtigkeit einschränken. Diese Einschränkungen bergen erhebliche Gefahren für den Straßenverkehr. Wie die Auswertung des Fahreignungsregisters (FAER) zeigt, gibt es jedes Jahr eine nicht unerhebliche Anzahl von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern, die unter dem Einfluss berauschender Substanzen am Straßenverkehr teilnehmen.

Der Betrachtungszeitraum von 5 Jahren (s. Tabelle 18) zeigt, dass die Gesamtzahl der Alkohol- und Drogenverstöße tendenziell abgenommen hat. 2010 wurden 178.700 Fälle registriert. Im letzten Jahr wurden demgegenüber 166.500 Alkohol- und Drogenverstöße registriert. Das entspricht einem Rückgang von etwa 7 Prozent.

Diese Entwicklung ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Anzahl der registrierten Alkoholverstöße in den letzten Jahren kontinuierlich zurückgegangen ist.

Tabelle 18: Alkohol- und Drogenverstöße in den Jahren 2010 bis 2014¹⁾

Alkohol- und Drogenverstöße	2010	2011	2012	2013	2014
Insgesamt	178.700	179.100	177.200	167.900	166.500
davon Alkohol	151.300	149.100	145.800	135.900	130.700
in Prozent	84,7	83,2	82,3	80,9	78,5
davon illegale Drogen	27.400	30.000	31.400	32.000	35.800
in Prozent	15,3	16,8	17,7	19,1	21,5

¹⁾ Zahl der Delikte auf 100 gerundet. Ausschließlich bezogen auf Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer. Die Datengrundlage ist der bereinigte digitale Zugang (enthält Mitteilungen wie im Verkehrszentralregister (VZR) / Fahreignungsregister (FAER) eingetragen).

Differenzen zu anderen publizierten Statistiken sind aufgrund nachträglicher Datenplausibilisierungen möglich. Hinweis: Das Jahr wurde anhand des Eingangsdatums der Mitteilung im Register berechnet. Die Tabelle enthält Mehrfachnennungen: Pro Person können mehrere relevante Mitteilungen und pro Mitteilung können mehrere relevante Verstöße angegeben sein.

²⁾ Einschließlich ohne Angabe zum Alter.

Kraftfahrerstatistik

Daraus lässt sich allerdings nicht zwangsläufig eine Abnahme der Zahl dieser Verstöße im alltäglichen Verkehrsgeschehen ableiten denn bei der vorliegenden Betrachtung müssen Einflussfaktoren wie Kontrolldichte und Dunkelziffer unberücksichtigt bleiben. Erkenntnisse dazu liegen dem KBA nicht vor. Unabhängig davon stellen 130.700 registrierte Alkoholverstöße im Jahr 2014 nach wie vor ein ernstzunehmendes Problem im Verkehr auf deutschen Straßen dar.

Von den Verkehrsverstößen im Zusammenhang mit Alkohol als berauschendem Mittel werden andere Drogenverstöße unterschieden.

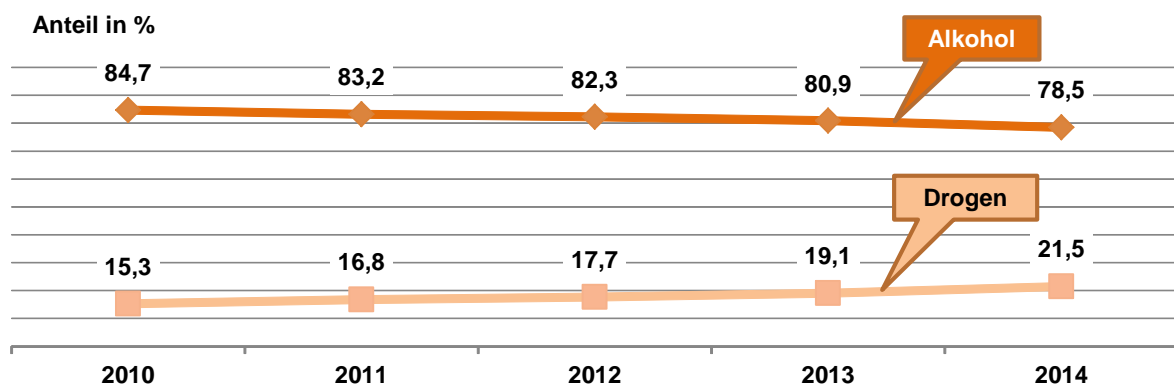
Feststellen lässt sich dabei, dass die Zahl der Verkehrsverstöße im Zusammenhang mit illegalen Drogen im Betrachtungszeitraum an-

gestiegen ist. Im abgelaufenen Jahr 2014 erreichte sie den bisherigen Höchststand von 35.800 registrierten Verstößen und lag damit etwa 31 Prozent über dem Wert von 2010.

Der Anstieg bei Drogenverstößen und der gleichzeitige Rückgang der Verstöße im Zusammenhang mit Alkohol bedeuten zugleich, dass der Anteil der Drogenverstöße an der Gesamtzahl der registrierten und geahndeten Zuwiderhandlungen unter dem Einfluss berauschender Mittel seit 2010 stetig gewachsen ist (s. Tabelle 18 und Diagramm 14).

Im Jahr 2010 waren etwa 15 Prozent der Verstöße nicht auf Alkohol, sondern auf illegale Drogen zurückzuführen. Diese Zahl erreicht im Jahr 2014 den bisherigen Höchststand von ca. 21 Prozent.

Diagramm 14: Alkohol- und Drogenverstöße in den Jahren 2010 bis 2014 in Prozent



Dr. Dirk Hillebrandt

Leiter Sachgebiet Kraftfahrerstatistik, Grundsatzfragen



Fahrzeugtechnik

Mark Wummel

Leiter der Abteilung Fahrzeugtechnik

Die Abteilung Fahrzeugtechnik im KBA überwacht die hohen Anforderungen an die Sicherheit von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen. Als Typgenehmigungsbehörde setzt das KBA schon vor der Marktreife der Produkte an, es überprüft die Konformität, überwacht den Markt und ist verantwortliche Produktsicherheitsbehörde für den Straßenfahrzeugbereich.

Seit dem 1. Juni 2014 leiten Sie die Abteilung Fahrzeugtechnik im KBA. Wie bewerten Sie die ersten Monate Ihrer Amtszeit?

Nach gut 9 Monaten in meiner neuen Funktion geht es mir sehr gut. Zum Glück wurde mir der Einstieg von meinen Kolleginnen und Kollegen sehr leicht gemacht. Alle haben tatkräftig zugepackt, um die vielfältigen Herausforderungen zu bewältigen. Denn nicht nur für mich war das Jahr 2014 eine persönliche Umstellung. In der gesamten Abteilung hat es sehr viele personelle Wechsel gegeben. Beinahe 25 Prozent des Mitarbeiterstammes hat gewechselt. Die Hauptursachen dafür waren Altersabgänge und Personalbedarfssteigerungen im ange-

wachsenen Genehmigungsverfahren und in der Marktüberwachung.

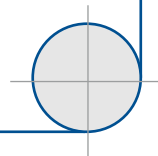
Wir haben im vergangenen Jahr Höchstwerte in den Bereichen erreicht. Nahezu 20.000 Typgenehmigungen (+16 %), 560 Produktsicherheitsuntersuchungen (+19 %) und 220 Rückrufaktionen (+22 %) mit insgesamt 1,4 Millionen zurückgerufenen Fahrzeugen waren das Ergebnis. Unter den Rahmenbedingungen der hohen Personalfluktuation halte ich das für eine äußerst beachtliche Leistung!

Wo sehen Sie den Schwerpunkt der Abteilung Fahrzeugtechnik in nächster Zukunft?

Ein wichtiger Punkt ist die Umsetzung der neuen gesetzlichen Vorgaben für die Marktüberwachung im Straßenverkehrsbereich. Begonnen haben wir hier in der Zusammenarbeit mit den Zollbehörden, die die Außengrenzen der EU beobachten, aber es wird weitergehen und z. B. auch die Betrachtung der im Internet angebotenen Produkte einbeziehen. Unser System der Konformitätsüberwachungen werden wir eben-

falls weiter auf die neuen Anforderungen ausrichten.

Auch müssen wir weiter an der Straffung der Gremienstruktur arbeiten, damit die ständig wachsende Flut an technischen Vorschriften beherrscht werden kann. Unsere Spezialistinnen und Spezialisten wirken aktiv in zahlreichen technischen Gremien im In- und Ausland mit. Deren Arbeit



muss abgeglichen und koordiniert werden, damit am Ende die richtigen Genehmigungen erteilt werden können. Da unsere Genehmigungskunden zu den innovativsten Herstellern gehören, haben wir mit der Anpassung an den technischen

Fortschritt immer alle Hände voll zu tun. Damit verbunden ist als weiterer ständiger Schwerpunkt der stetige Ausbau des technischen Know-hows unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter .

Welche wichtigen Neuerungen sehen Sie im Typgenehmigungsverfahren für die nächste Zeit?

Eine bedeutende Neuerung wird die Revision der europäischen Genehmigungsrichtlinie 2007/46/EG für Personen- und Nutzfahrzeuge sein. Ein erster Vorschlag der Europäischen Kommission wird in diesem Frühjahr erwartet. Die neue Vorschrift wird zahlreiche Neuerungen u. a. die Einführung weiterer Regeln der Marktüberwachung bringen und starken Einfluss auf unser Genehmigungsgeschäft ausüben. Für die Fahrzeuge werden in den kommenden Jahren mit einem neuen Kraftstoffverbrauchszyklus und der Emissionsüberwachung außerhalb eines Zyklus grundlegende Neuerungen und Prüfverfahren erwartet.

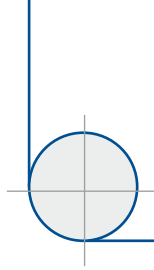
Darüber hinaus wird zur Zeit die gute alte StVZO vollständig neu gefasst, so dass neben den europäischen auch die nationalen Genehmigungsbestimmungen - wie etwa für Teile - vollkommen erneuert werden. Weiter steht zur Zeit von Seiten der Vereinten Nationen der Entwurf einer weltweiten Fahrzeugtypgenehmigungsvorschrift im Raum, die in den nächsten Jahren zur Anwendung kommen soll. Wir bekom-

men also in allen drei Rechtskreisen, in denen wir Typgenehmigungen erteilen, vollkommen neue Vorschriften, so dass wir allein damit in den nächsten Jahren sehr gefordert sein werden.

Eine andere stetige Herausforderung ist es auch, die administrativen Verfahren auf dem aktuellen Stand zu halten. Unsere Investitionen in optimierte IT-Systeme zur Bearbeitung, zur Speicherung und den weltweiten Austausch sind immens und bedürfen der stetigen Weiterentwicklung, um automatische Datenübermittlungen an europäische Registerbehörden und die internetbasierte Fahrzeugzulassung möglich zu machen.

Aber auch der technische Fortschritt, wie z. B. die Entwicklung des automatisierten Fahrens, fordern uns. Hier gilt es, ganz neue Abnahme- und Prüfverfahren zu entwickeln, um die technische Entwicklung aus Genehmigungssicht zu begleiten.

Die Zukunft bleibt also spannend und bringt viele Herausforderungen.



Typgenehmigungserteilungen

Typgenehmigungen für eine sichere und umweltgerechte Mobilität

Der Typgenehmigungsbereich des Kraftfahrt-Bundesamtes lief auch in den Jahren 2013 und 2014 auf Hochtouren. 19.901 erteilte Typgenehmigungen in 2014 (2013 17.009) markieren das bisher höchste jährliche Genehmigungsvolumen des KBA. Rund 60 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben im Durchschnitt arbeitstäglich 79 Typgenehmigungen erteilt. Trotz der Steigerung der Genehmigungszahlen um mehr als 16 Prozent konnten die Genehmigungszeiten mit durchschnittlich etwa 18 Tagen zwischen Antragseingang und Versand der Genehmigung durch den hohen Einsatz der Beteiligten sowie durch Prozessoptimierungen weiter verringert werden.

Mit einer Typgenehmigung bestätigt das KBA oder eine andere europäische Genehmigungsbehörde, dass ein Fahrzeug und Fahrzeugteil die gesetzlichen Sicherheits- und

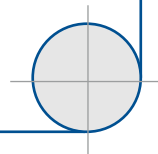
Umweltstandards erfüllt. Für die Steigerung waren unter anderem Sondereffekte wie das Auslaufen verschiedener europäischer Übergangsvorschriften verantwortlich. Kürzere Innovationszyklen, neue technische Möglichkeiten und Entwicklungen zum Beispiel im Bereich der Fahrerassistenzsysteme erhöhen das Antragsvolumen zusätzlich. Um einerseits den hohen Anforderungen im Genehmigungsverfahren und andererseits den Wünschen der Antragsteller auch bei dem Faktor „Zeit“ zu entsprechen, verfolgt der Typgenehmigungsbereich des KBA das Ziel, Genehmigungen vollständig auf elektronischem Wege zu übermitteln. In 2014 wurde dieses mit 99 Prozent nahezu erreicht (2012 96 %). Ab 2015 wird das Verfahren ausschließlich elektronisch über die Dokumentenaustauschplattformen Typmaster und E-Typ sowie über E-Mail betrieben.

Verordnung zur allgemeinen Sicherheit von Fahrzeugen (General Safety Regulation – GSR)

Der europäische Gesetzgeber hat eine Vielzahl neuer technischer Regelungen beispielsweise im Bereich der Pkw zum 01. November 2014 in Kraft gesetzt. Dazu gehören unter anderem die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Reifendruckkontrollsystemen (RDKS) sowie eine Gangwechselanzeige. Diese Anforderungen betreffen alle neu zuzulassenden Fahrzeuge. Mit der Verordnung (EU) 661/2009 (GSR) hat der europäische Verordnungsgeber ein umfassendes Regelwerk zur Verbesserung der Sicherheit und des Umweltverhaltens von Fahrzeugen zur Personen- oder Güterbeförderung ge-

schaffen. So wurden wichtige Technologien zur Verminderung von Unfallgefahren wie ESP, Notbremssysteme, Spurhaltewarnsysteme und Reifendruckkontrollsysteme für verschiedene Fahrzeugarten vorgeschrieben oder ein einheitlicher Regelungsrahmen geschaffen.

Gleichzeitig wurden damit Beschlüsse von CARS 21, einer hochrangigen Gruppe aus Vertretern der EU-Mitgliedstaaten, Industrie, Nicht-Regierungsorganisationen und des Europäischen Parlaments für einen moderneren und unbürokratischeren



Regelungsrahmen für die europäische Automobilindustrie umgesetzt. Eine Vielzahl von Parallelregulierungen im Bereich der Europäischen Union und der UN ECE wurden abgeschafft und EU-Vorschriften durch UN Regelungen ersetzt. Für die Hersteller war das im erheblichen Maße mit der Neubeauftragung von Typgenehmigungen nach UN Re-

gelungen verbunden. Erfreulicherweise wurden auch in den letzten beiden Jahren vor dem Auslaufen vieler EU-Vorschriften sehr viele dieser Neugenehmigungen über die deutsche Typgenehmigungsbehörde KBA abgewickelt, zuletzt lag der Anteil der Neugenehmigungen nach UN Regelungen bei sehr hohen 44 Prozent.

Stufentypgenehmigungen seit 2013

Im Wohnmobilbau sind sie seit langem etabliert: Stufengenehmigungen. Das heißt, Aufbauhersteller vervollständigen von Fahrzeugherstellern zur Verfügung gestellte Fahrzeug-Chassis mit ihrem Aufbau und erhalten die EG-Genehmigungsurkunde als Hersteller. Harmonisierte EU-Vorschriften machen den Weg für das Stufengenehmigungsverfahren seit 2013 auch für andere Fahrzeugklassen frei. Bisher wurden solche Aufbauten auf Chassis in der Regel in nationalen Genehmigungen behandelt. Die Zulassungsfähigkeit solcher

Fahrzeuge in den Mitgliedstaaten der EU war häufig nur mit weiteren technischen Prüfungen gegeben. Mit dem europäisch harmonisierten Rechtsrahmen haben diese Aufbauhersteller jetzt die Chance, den Absatz ihrer Produkte in der EU zu vereinfachen. Das KBA unternimmt als erfahrene und kompetente Typgenehmigungsbehörde im Stufentypgenehmigungsverfahren große Anstrengungen, um die Vielzahl der Hersteller, die diese Chance erkennen, mit ihren Produkten in Richtung Europa zu begleiten.

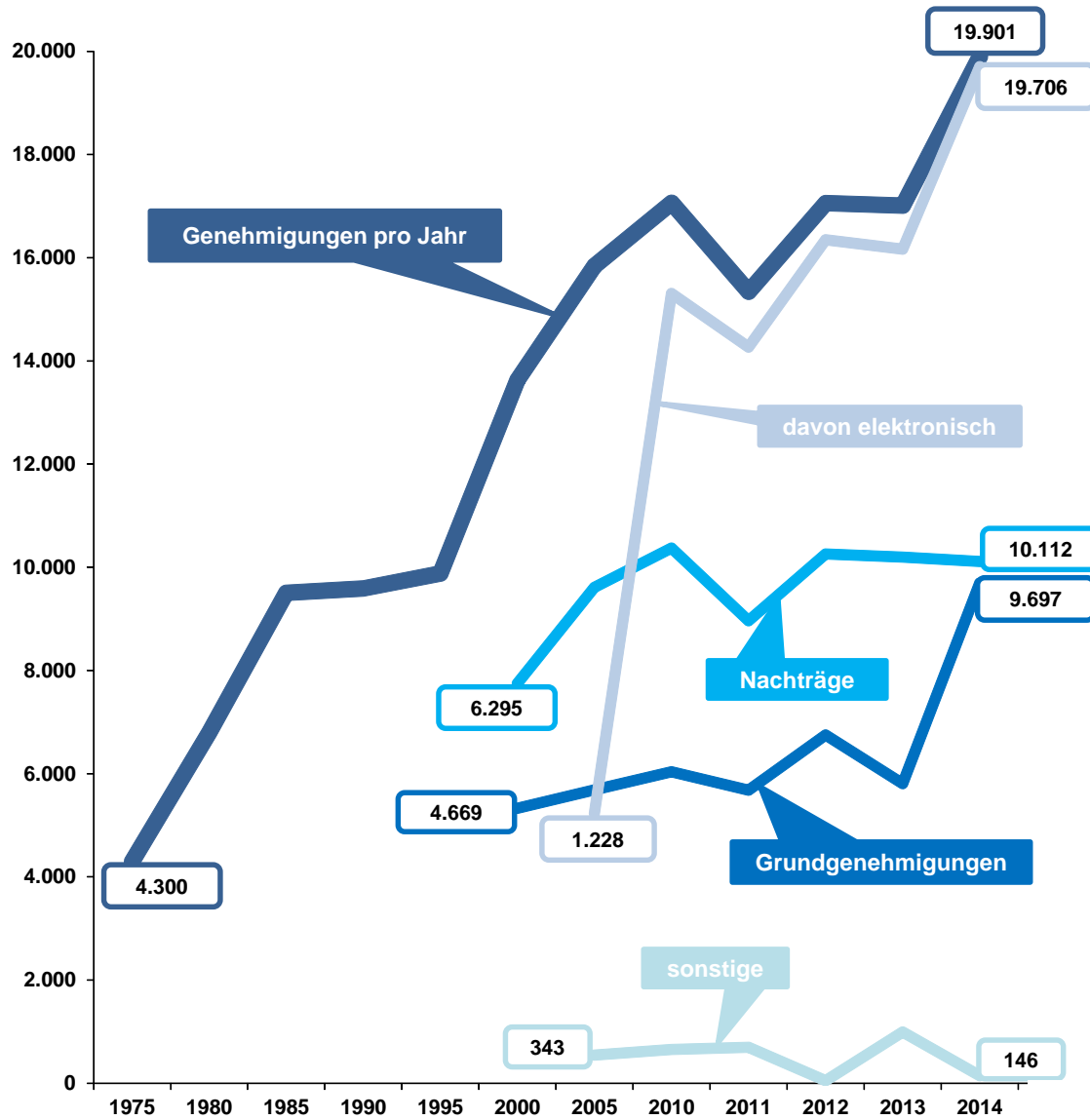
Informationssystem Gutachtenqualität (ISGQ) - Qualitätsregelkreis im Typgenehmigungsverfahren

Die im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens vorzunehmenden technischen Prüfungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen werden nicht vom KBA selbst durchgeführt, sondern von Technischen Diensten, die vom KBA für diese Prüfungen benannt wurden.

Mit dem Ziel der Qualitätssteigerung führte das KBA im Jahr 2014 nach erfolgreicher Pilotierungsphase ein Lieferantenbewertungssystem ein, das die eingereichten Gutachten Technischer Dienste hinsichtlich ihrer Qualität bewertet. Dabei handelt es sich ausschließlich um von dem KBA für die Gutachtenerstellung benannten Technischen Dienste. Das KBA berücksichtigt in seinem

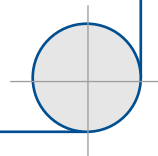
Typgenehmigungsverfahren ausschließlich Prüfberichte von Laboren, die das Benennungsverfahren erfolgreich durchlaufen haben. Im Interesse der Produktqualität, und damit im Interesse der Verbraucher ist das ISGQ mit seinem gestuften Anreiz- und Sanktionssystem eine weitere Säule im kontinuierlichen Verbesserungsprozess im Typgenehmigungsverfahren. Im Vordergrund steht dabei die Definition eines für die Technischen Dienste nachvollziehbaren Zielkorridors für die Gutachtenqualität durch das KBA. Die Anforderungen und Regeln des ISGQ stehen allen Beteiligten im Typgenehmigungsverfahren zur Verfügung.

Diagramm 15: Erteilte Genehmigungen 2014 einschließlich Nachträge im TGV



Klaus Pietsch

Leiter Referat Genehmigungserteilung



Das Typgenehmigungsverfahren

Fahrerassistenzsysteme – Kurs auf das automatisierte Fahren

Das Kraftfahrt-Bundesamt begleitet zusammen mit den technischen Diensten die Hersteller bei der Entwicklung und Typgenehmigung von neuen Fahrerassistenzsystemen für ihre Modellpalette, die den Fahrzeugführer bei der Fahraufgabe unterstützen sollen. Dabei sind ausgeprägte Fachkenntnisse über die technischen Möglichkeiten vor dem Hintergrund rechtlicher Anforderungen Voraussetzung für eine erfolgreiche Arbeit. Speziell die UN-Regelung Nr. 79, welche Anforderungen an die Lenkanlage vorgibt, und die UN-Regelung Nr. 13 bzw. 13H, welche die Bremsanlage behandelt, sind bei der Entwicklung vieler Assistenzsysteme zu beachten.

Damit Fahrzeuge mit einem höheren Automatisierungsgrad in der EU eine Typgenehmigung erhalten können, sind zunächst die rechtlichen Grundlagen zu schaffen. Sicherheit und Umweltschutz stehen dabei immer im Fokus und bilden nicht selten ein Spannungsfeld mit dem techni-

schen Fortschritt. Als eine der führenden Typgenehmigungsbehörden Europas entsendet das KBA seine Ingenieure der Fahrzeugtechnik in nationale und internationale Gremien. Zusammen mit den Spezialisten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wirken sie dort bei der Vorschriftenentwicklung mit. Die neu entwickelten Assistenzsysteme dürfen den aktuellen gesetzlichen Vorschriften nicht widersprechen und müssen stets durch den Fahrer übersteuerbar sein, um eine Typgenehmigung in der EU zu erhalten. Weit verbreitete elektronisch geregelte Systeme, die heute bereits verpflichtend in allen Personenkraftwagen (Pkw) verbaut werden müssen, sind das Antiblockiersystem (ABS) und das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP). Alle im nachfolgenden aufgeführten Assistenzsysteme wurden oder werden durch das KBA beziehungsweise die EU-Typgenehmigungsbehörden auf ihre Zulassungsfähigkeit überprüft.

1. November 2015 – Das Notbremssystem AEBS wird Pflicht

Neue Vorschriften definieren in der Regel Übergangsfristen, die bis zur verpflichtenden Umsetzung der technischen Anforderungen gelten. Ab dem 01. November 2015 ist das Notbremssystem (AEBS) für neue Lastkraftwagen (Lkw) über 3,5 Tonnen vor-

geschrieben. Dieses System kann drohende Kollisionen erkennen und diese durch eine automatische Bremsung vermeiden. Das AEBS befindet sich obendrein bereits in einigen Pkw im Einsatz.

1. November 2015 – Spurhaltewarnsystem wird Pflicht

Das Spurhaltewarnsystem ist wie das AEBS ab 01. November 2015 für schwere LKW und Busse vorgeschrieben. Das System unterstützt den Fahrer bei der Querführung des Fahrzeugs und soll einem unbeabsich-

tigten Verlassen der Fahrspur entgegenwirken. Bei drohendem unbeabsichtigten Fahrspurwechsel erfolgen haptische, akustische und / oder optische Warnung des Fahrzeugführers.

Es existieren weitere Systeme, welche den Fahrer bei der Querführung des Fahrzeugs unterstützen und bisher nicht vom Typgenehmigungsverfahren abgedeckt werden. Bei diesen Systemen wird beispielsweise in gewissen Systemgrenzen mit einem schwachen Lenk- oder einseitigem Bremsmoment dem unbeabsichtigten Verlassen der Fahr-

spur entgegengewirkt. Vor allem auf der Autobahn kann dieses System einen unaufmerksamen Fahrer beim Halten der Fahrspur unterstützen. Eine weitere Ausbaustufe des Systems unterstützt den Fahrer zusätzlich in Stausituationen auf Autobahnen bei relativ geringen Geschwindigkeiten durch korrigierende Lenkeingriffe.

31. März 2018 – E-Call automatischer Notruf wird Pflicht

Ein weiteres Assistenzsystem ist E-Call. Hier werden bei einem schweren Unfall Informationen über die Position des Fahrzeugs sowie dessen Fahrzeugdaten an die Notrufnummer weitergeleitet. Zudem wird eine Sprachverbindung zum Notruf hergestellt. Dieses Assistenzsystem wird vor-

aussichtlich ab dem 31. März 2018 für alle neuen Fahrzeugtypen vorgeschrieben und ist zudem bereits in einigen Fahrzeugen aus dem Premiumsegment enthalten. Das Ziel dieser Notfallsysteme ist die Anzahl der Verkehrstoten weiter zu senken.

Assistenzsysteme mit Komfortfunktion

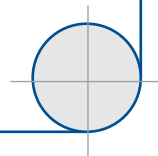
Nicht wenige Assistenzsysteme verfügen vornehmlich über Komfortfunktionen wie der Einparkassistent, der Parklücken bei langsamer Vorbeifahrt vermisst. Wenn das Fahrzeug eine geeignete Parklücke gefunden hat, führt das Fahrzeug den Einparkvorgang durch. Hier unterscheiden sich die Systeme im Automatisierungsgrad. Einige führen die Lenkbewegung automatisch durch und der Fahrzeugführer muss die Längsführung mit dem Gaspedal und der Bremse selbstständig durchführen. Andere Systeme über-

nehmen zusätzlich die Längsführung. Der Fahrzeugführer überwacht in diesem Fall den Einparkvorgang nur noch per Knopfdruck. Zukünftig könnte sich der Fahrzeugführer während des Parkvorgangs sogar außerhalb des Fahrzeugs aufhalten und diesen von außen per Tastenfernbedienung im Fahrzeugschlüssel steuern. Diese Technologie wird Schlüsselparken genannt und bietet beispielsweise bei engen Garagen Vorteile.



Peter Jennerjahn

*Leiter Sachgebiet Grundsatzfragen Technik,
Gremien, internationale Zusammenarbeit*



Konformitätsüberprüfungen

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

Die Verantwortung der Typgenehmigungsbehörde KBA erstreckt sich über die Erteilung einer Typgenehmigung hinaus. Mit der Genehmigungsurkunde bestätigt das KBA, dass das für die serienmäßige Herstellung vorgesehene Produkt zum Zeitpunkt der Genehmigung die gesetzlichen Standards erfüllt. Um sicher zu gehen, dass die hohen Qualitätsanforderungen an das genehmigte Produkt dauerhaft erfüllt werden, untersuchen die zuständigen Mitarbeiter aus dem Fachbereich „Konformitätsprüfungen“ in Abständen die von dem KBA genehmigten Produkte auf ihren genehmigungskonformen Zustand.

Im Jahr 2014 überprüfte das KBA 130 unterschiedliche Fahrzeuge und Fahrzeugteile (2013: 187) hinsichtlich ihrer Konformität zu der vom KBA erteilten Genehmigung. Die Prüfungen berücksichtigten jeweils die bei der Genehmigungserteilung zugrunde gelegten Rechtsnormen. Grundlage waren daher nationale (Straßenverkehrszulassungsordnung

- StVZO) als auch internationale (Rechtsakte der Europäischen Union bzw. Regelungen der UNECE (Vereinte Nationen Wirtschaftskommission für Europa, UN-Regelungen) Vorschriften.

Rund 80 Prozent aller Untersuchungen endeten ohne Beanstandungen. Bei lediglich 28 der im Jahr 2014 durchgeführten Konformitätsprüfungen förderten Abweichungen von den Typgenehmigungen und sonstige Pflichtverstöße der Genehmigungsinhaber zutage (2013: 20).

Dabei führen die Abweichungen nicht unweigerlich zu sicherheits- und umweltrelevanten Mängeln. In einigen Fällen führten beispielsweise Zuliefererwechsel zur Verwendung von zwar vorschriftsmäßigen jedoch nicht in der Genehmigung aufgeführten lichttechnischen Einrichtungen alternativer Hersteller. Derartige Abweichungen können durch einen Nachtrag in der Typgenehmigung geheilt werden.

Schadstoffemissionen aus Motoren für mobile Maschinen

Aufgrund der europäischen Gesetzgebung im Typgenehmigungsverfahren ist das KBA verpflichtet, Informationen über Abweichungen zu bestehenden, im europäischen Ausland genehmigten Produkten an die zuständigen Behörden weiterzuleiten. Der CoP-P-Bereich erhält entsprechende Hinweise unter anderem aus dem Markt, von Umweltverbänden und Verbrauchern.

Aufgrund der dem KBA in 2013 zugeleiteten Hinweise über Überschreitungen der

Abgasgrenzwerte verschiedener Modelle von Motorsägen und Freischneidern unterschiedlicher Hersteller wurden daher die zuständigen Instanzen informiert und in enger Zusammenarbeit die überwiegend asiatischen Hersteller überprüft. Bei der hier Anwendung findenden EG-Richtlinie 97/68/EG „Schadstoffemissionen aus Motoren für mobile Maschinen“ handelt es sich um eine Richtlinie, die die Abgasemissionen und das Typgenehmigungsverfahren für Motoren außerhalb der bekannten - für Straßenfahr-

zeuge relevanten – Vorschriften reglementiert. Hierunter fallen auch die Belange der Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion (CoP).

Unter mobile Arbeitsmaschinen fallen Maschinen und Geräte (NRMM, non road mobile machinery) aus den Bereichen Baumaschinen, Land- und Forstmaschinen, Förder-technik, Kommunal- und Spezialfahrzeuge, Schienenfahrzeuge sowie Gartengeräte.

Neben einem großen Spektrum der Einbaumotoren mit einer Leistung von bis zu 560

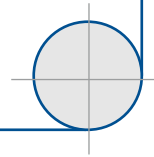
kW (für Schienenfahrzeuge auch darüber) behandelt die Richtlinie auch die sog. handgehaltenen Maschinen, wie z. B. benzinbetriebene Motoren mit kleinen Hubräumen (< 20 ccm) von Motorsägen und Freischneidern.

Im Rahmen der CoP-Prüfungen erarbeitet das KBA im Dialog mit den Herstellern dieser unterschiedlichen Motorengrößen und den daraus resultierenden völlig unterschiedlichen Produktionszahlen praktikable Lösungen für angemessene Überprüfungen.



Frank Molt

Sachbearbeiter für Konformitätsüberprüfung



Konformität der Produktion oder CoP-Q (Conformity of Production - Quality)

Überprüfungen rund um die Welt – auf Kurs für Verkehrssicherheit

Im Interesse der Verkehrssicherheit prüft das KBA die Verfahren und Abläufe seiner Genehmigungsinhaber in Abhängigkeit vorliegender Erkenntnisse und Erfahrungen aus vorangegangenen Prüfungen. In dem komplexen Themenfeld der Typgenehmigung leisten diese Prüfungen der Forderung Vorschub, dass die von dem KBA genehmigten Produkte konstant in der vorgeschriebenen Qualität gefertigt werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Bei der internen Planung finden die Ergebnisse vorangegangener Überprüfungen ebenso Berücksichtigung wie der zeitliche Abstand zu diesen, ebenso wie Meldungen aus dem Markt. Die Fertigungsstätten für die durch das KBA genehmigten Produkte sind heute über den gesamten Erdball verteilt. Für die KBA-Prüferinnen und Prüfer aus dem Fachbereich CoP-Q bedeutet das eine ausgeprägte nationale wie auch internationale Reisetätigkeit.

Im Jahr 2014 wurden insgesamt 115 Konformitätsüberprüfungen hinsichtlich der im Qualitätsmanagementsystem implementierten Vorkehrungen und Verfahren zur Sicherung der Produktkonformität innerhalb (98) und außerhalb Europas (inkl. Türkei 17) durchgeführt. Abgesehen von Prüfaktivitäten im asiatischen Raum werden sich diese in den kommenden Jahren stärker auch auf nord- und mittelamerikanische Hersteller, die eine Typgenehmigung durch das KBA erhalten haben, ausdehnen.

Bei rund 60 Prozent der durchgeführten Vor-Ort-Maßnahmen wurden Nichtkonformitäten aufgezeigt. Dieser Wert entspricht dem Niveau der vergangenen Jahre. Nach positiver Verifizierung der Korrekturmaßnahmen konnte das jeweilige Überprüfungsverfahren abgeschlossen und den Herstellern eine Bestätigungs-surkunde ausgestellt werden.

Confirmation of Conformity (Bestätigung der Übereinstimmung der Produktion)

EU-Qualitätsanforderungen auch außerhalb Europas gefragt

In 2014 verlangten außereuropäische Behörden von Herstellern häufiger als zuvor ein „Statement of Compliance“ (hier bezeichnet als Confirmation of Conformity), damit diese ihre gefertigten Produkten in den Markt bringen bzw. diese zur weiteren Verarbeitung einführen dürfen.

Diese „Confirmation of Conformity“ beziehen sich ausschließlich auf eine Bestätigung der typgenehmigenden Behörde (KBA), dass der Hersteller angemessene und geeignete Verfahren entsprechend den zutreffenden EU-Richtlinien bzw. UN-Regelungen im-

Kraftfahrt-Bundesamt

Bestätigung der Gewährleistung einer genehmigungskonformen Produktion in Übereinstimmung mit EU-Richtlinie

Das Unternehmen

Mustermann GmbH
Musterstraße 3
99999 Musterhausen

erfüllt die Anforderungen an Genehmigungsinhabern zur Sicherstellung der genehmigungskonformen Produktion gemäß EU-Richtlinie

Das Unternehmen verfügt über geeignete Maßnahmen und Verfahren zur Sicherstellung und Dokumentation der Produktion und führt wirksame Kontrollen zur Sicherung der Übereinstimmung produzierter technischer Einheiten mit dem genehmigten Typ durch.

Die entsprechenden Maßnahmen und Verfahren werden an den in der Anlage (1 Seite) genannten Standorten angewandt.

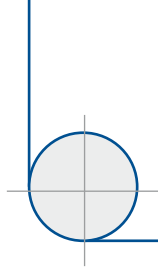
Die Genehmigungsinhaberin führt alle erforderlichen Überprüfungen zur Einhaltung der genehmigungskonformen Produktion selbst durch.

Als Genehmigungsbehörde ist das Kraftfahrt-Bundesamt jederzeit berechtigt, sich von der Einhaltung der Verfahren zu überzeugen.

Registrier-Nr.:
gültig bis:
Datum:
Unterschrift: Im Auftrag

Vorname Name

Überhardstraße 62
51187 Dresden
Tel.: 0351 47385-0



plementiert hat und diese an den Produktionsstandorten wirksam umgesetzt sind. Voraussetzung dafür ist die Konformitätsüberprüfung an einem repräsentativen Produktionsstandort des Herstellers.

Diese Bestätigungen werden auf 3 Jahre befristet.

Bisher wurden für 18 Hersteller ein „Confirmation of Conformity“ ausgestellt.

Hohe CoP-Q-Anforderungen nicht nur in der Fahrzeug- und Fahrzeugteileindustrie

Von Stempelplaketten und Zulassungsbescheinigungen

Bereits seit 2005 dürfen Zulassungsbehörden autorisierte Verlage und Druckereien beauftragen, die von der Bundesdruckerei hergestellten Zulassungsbescheinigungen Teil I (ehemals Fahrzeugschein) zu bearbeiten.

Die Bearbeitung umfasst unter anderem die Bedruckung mit dem Namen der Zulassungsbehörde aber auch den druckgerechten Zuschnitt. An die Verlage und Druckereien werden hohe Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen gestellt.

Die autorisierten Unternehmen müssen geeignete Sicherheitsvorkehrungen getroffen haben und diese wirksam anwenden, um die physische Sicherheit der ZB I und die Sicherheit von Daten von der Übernahme der Vordrucke von der Bundesdruckerei GmbH bis zur Übergabe der bearbeiteten ZB I an

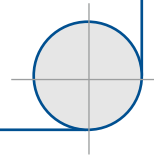
die Zulassungsbehörden sicherzustellen. Die autorisierten Unternehmen werden im Intervall von 2 Jahren überprüft, um sich von der Wirksamkeit der installierten Verfahren zur Umsetzung der Sicherheits- und Qualitätsanforderungen zu überzeugen. Bei positivem Abschluss erfolgt die Fortsetzung der Autorisierung um weitere 2 Jahre.

Im Rahmen des Projektes „Internetbasierte Fahrzeugzulassung (i-Kfz)“ arbeitet der Bereich CoP-Q in der Unterarbeitsgruppe Stempelplaketten/Plakettenträger des BMVI mit. Ziel ist es hierbei, angemessene Qualitätskriterien für Stempelplaketten für Kfz-Kennzeichen und für Sicherheitsabdeckungen für die ZB I (ab 2016) festzulegen, um Manipulationssicherheit und physische Haltbarkeit einheitlich zu definieren und sicherzustellen.



Ronald Kautz

*Leiter Sachgebiet
Konformitätsüberprüfung CoP-Q*



Benennung technischer Dienste

Die Benennungsstelle des KBA – Kompetenz im Fokus

Mit Blick auf die Verkehrssicherheit von Kraftfahrzeugen und Fahrzeugteilen stellt das KBA hohe Anforderungen auch an die im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens beteiligten Prüflabore und Zertifizierungsstellen. Eingereichte Gutachten werden vom KBA nur dann akzeptiert, wenn die beteiligten Technischen Dienste vorab durch das KBA benannt wurden. Mit der erfolgreichen Benennung bescheinigt das KBA den Diensten die Kompetenz zur Durchführung der Begutachtungen. Dabei finden vorhandene Akkreditierungen Berücksichtigung um Doppelprüfungen zu vermeiden. Diese Kompetenz wird regelmäßig, unter anderem durch vor-Ort-Begutachtungen, überwacht.

Derzeit stehen den Herstellern 22 benannte Zertifizierungsstellen und 63 benannte Prüflabore im In- und Ausland zur Auswahl. Die Begutachtung der Technischen Dienste durch die Benennungsstelle des KBA lässt in der Regel erkennen, dass die benannten Technischen Dienste ihre Kompetenz erhalten und darüber hinaus weiterentwickeln.

Dennoch wurden in den weltweit durchgeführten Begutachtungen der Jahre 2013/2014 auch Abweichungen von den Forderungen im Typgenehmigungsverfahren festgestellt (s. Tabelle 19).

Tabelle 19: Begutachtungen

	Begutachtungen	Hauptabweichungen	Nebenabweichungen
Zertifizierungsstellen	36*	13	59
Prüflabore	59*	16	122

*Die Anzahl setzt sich aus Begutachtungen von Geschäftsstellen, separaten Standorten, Prüfungen auf eigenen und fremden Prüfeinrichtungen und Auditoren der Zertifizierungsstellen zusammen.

Kontinuierliche Verbesserung durch Kooperation

Bei festgestellten Hauptabweichungen leitete das KBA ein Verfahren zur Aussetzung der Benennung ein. Gelingt es dem Technischen Dienst, innerhalb der gesetzten Frist die Hauptabweichung durch geeignete Korrekturmaßnahmen in Abstimmung mit dem KBA abzustellen, behält er den Status eines „Technischen Dienstes“. Die Nebenabweichungen führen nicht zur Einleitung eines Aussetzungsverfahrens. Sie sind gleichwohl mit Fristsetzung abzustellen.

Die Benennungsstelle des KBA arbeitet gemeinsam mit den benannten Technischen Diensten an der kontinuierlichen Verbesserung der Prozesse. In dem regelmäßig stattfindenden Erfahrungsaustausch mit den Technischen Diensten werden festgestellte Abweichungen anonymisiert ausgewertet und Verbesserungspotenzial identifiziert. Für die Verallgemeinerung der Erfahrungen wurde auch das 2012 entwickelte interne Auswertesystem grundlegend verbessert. Auf Anfrage werden den Technischen Diensten diverse Auswertungen zur Verfügung gestellt.

Die Benennungsstelle hat die bisherigen Erfahrungen intensiv analysiert und 2013 eine „Qualitätsoffensive“ gestartet. Diese Qualitätsoffensive zielt in erster Linie auf die Formulierung und Durchsetzung klarerer Forderungen an die Kompetenz aller Mitarbeiter der Technischen Dienste. Es wurde mit den Leitern der Technischen Dienste vereinbart, dass Wege zum Erlangen und Aufrechterhalten der Kompetenz sowie auch Kriterien und Methoden zur Messung des erreichten Niveaus definiert werden.

Die Benennungsstelle wird durch ein beratendes Gremium für Prüflabore „Erfahrungsaustausch Benennungsstelle“ unterstützt. Mit der Umsetzung der oben genannten Offensive erfolgt dies nunmehr auch für den Bereich der Zertifizierungsstellen durch den „Arbeitskreis Managementsysteme“.



Das Typpenehmigungsverfahren – Beteiligte auf Kurs

Durch die Mitarbeiter der Benennungsstelle KBA werden seit Jahren Schulungen für alle am Typpenehmigungsverfahren Beteiligten durchgeführt. Neben der Vermittlung von Wissen wird dadurch die Kooperation im Sinne einer höheren Verkehrssicherheit gestärkt und die Kommunikation untereinander verbessert. Auf der Basis der bisherigen Schulungserfahrungen bieten die 2014 neu konzipierten Schulungen den Teilneh-

merinnen und Teilnehmern einen noch größeren Mehrwert. Mit Blick auf eine erfolgreiche Kooperation für die Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Kommunikation untereinander hat die Benennungsstelle in Zusammenarbeit mit anderen Bereichen des KBA ca. 310 deutsch- und 40 englischsprachige Teilnehmer zu Fragen des Benennungs- und Genehmigungsverfahrens geschult.

The screenshot shows the KBA website interface. At the top, there is a search bar with the text 'Suchbegriff' and a search button. Below the search bar is a navigation menu with the following items: 'Fahrzeignungs-Bewertungssystem', 'Zentrale Register', 'Statistik', 'Fahrzeugtechnik' (highlighted), 'Das KBA', and 'Presse'. The main content area is titled 'Schulungen' and contains the following text:

Startseite > Fahrzeugtechnik > Typpenehmigungen > Schulungen

Schulungen

Für Hersteller und Technische Dienste bietet das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) Schulungen rund um Typpenehmigungen an. Diese Schulungen sollen

- neue Mitarbeiter/-innen von Herstellern und Technischen Diensten an das Thema Typpenehmigungen heranführen,
- Hilfestellung bei der Einführung neuer Vorschriften leisten.

Interessenten senden bitte eine Mail an benennungsstelle@kba.de.

Für „Fortgeschrittene“ bietet das KBA im [Technikportal](#) weitere Schulungen an.

Nummer	Termin	Ort	Thema	Weitere Informationen
1	18.11. bis 20.11.2014	KIM-Hotel Dresden	Genehmigungsrelevante Anforderungen	weitere Informationen

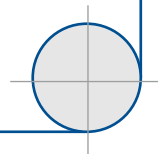
Daneben wurde eine Vielzahl von Aktivitäten unternommen, um die Prozesse sowohl innerhalb der Benennungsstelle als auch in Bezug auf die Kommunikation mit den Technischen Diensten zu optimieren. Zu die-

sem Zweck wurden z. B. sämtliche Vorgänge im Zuständigkeitsbereich digitalisiert und datentechnisch geschützte Cloud-Lösungen für den Austausch von sensibler Information und umfangreichen Daten installiert.



Bernd Jurk

Leiter Sachgebiet Anerkennung /
Benennung von Technischen Diensten



Produktsicherheit – Rückrufe

Als Marktüberwachungsbehörde führt das KBA das Produktsicherheitsgesetz (ProdSG) für den Straßenfahrzeugbereich aus, unter-

sucht sicherheitsrelevante Vorfälle, entwickelt, begleitet und überwacht notwendige Gegenmaßnahmen.

„Unser umsichtiges, von hoher fachlicher und sozialer Kompetenz geprägtes schnelles Handeln ist ein unverzichtbarer Beitrag zur Sicherheit von Produkten für den Straßenverkehr im Besonderen und zur Verkehrssicherheit im Allgemeinen.“

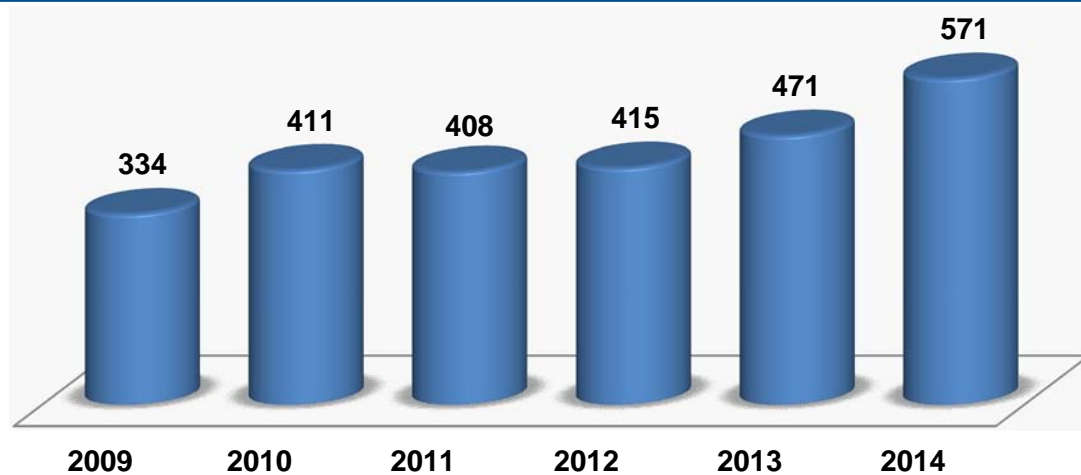
„Im Bereich Produktsicherheit haben wir in 2014 571 Produktsicherheitsuntersuchungen durchgeführt, Maßnahmen definiert und überwacht – in keinem Jahr waren es mehr. Auch das unterstreicht die zunehmende Bedeutsamkeit dieser Aufgabe und des KBA als Marktüberwachungsbehörde.“



Sebastian Rittberg

Leiter Sachgebiet
Produktsicherheit, Rückrufe

Diagramm 16: Anzahl Produktsicherheitsuntersuchungen 2009 - 2014



Rückrufaktionen auf dem Höchststand

Das ProdSG gilt „wenn im Rahmen einer Geschäftstätigkeit Produkte auf dem Markt bereitgestellt, ausgestellt oder erstmals verwendet werden.“ Eine Markteinführung ist nur dann erlaubt, „wenn es bei bestimmungsgemäßer oder vorhersehbarer Verwendung die Sicherheit und Gesundheit von Personen nicht gefährdet“. Hersteller sind gemäß ProdSG

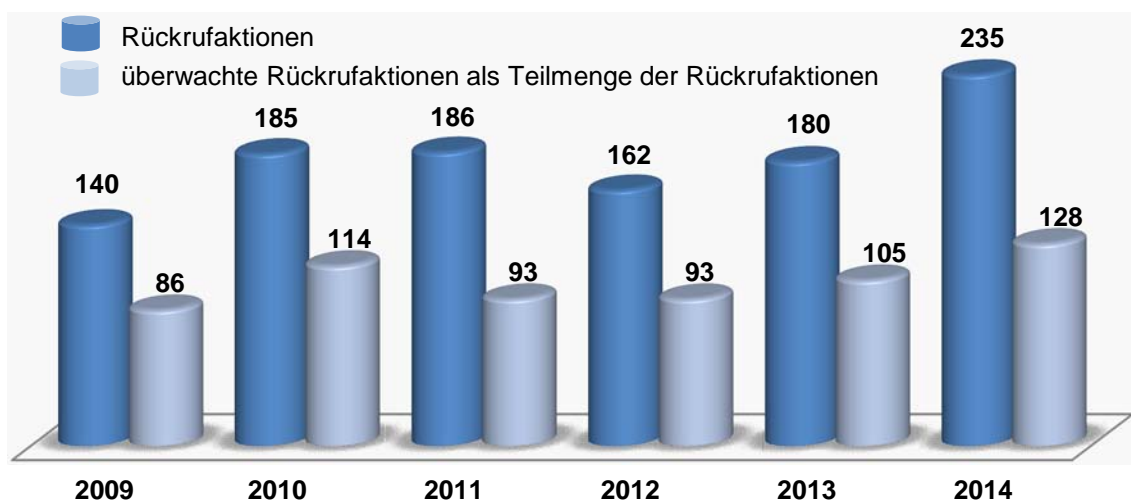
verpflichtet, das KBA zu unterrichten, sofern Anhaltspunkte für eine Gefährdungssituation durch von ihnen in Verkehr gebrachte Produkte vorliegen. Hinweise auf mangelhafte Produkte werden jedoch auch von Verbrauchern, Behörden, Versicherungen und Presse an das KBA herangetragen.

In deutlich mehr als 600 Fällen erlangte das KBA in 2014 Kenntnis über Produkte, die möglicherweise mangelbehaftet seien.

Mit 235 Rückrufaktionen im Jahr 2014 hat sich die Anzahl gegenüber 2013 (180) weiter erhöht. Das Jahr 2014 bildet auch bei den durchgeführten Rückrufaktionen den vorläu-

figen Höhepunkt in der Statistik der Rückrufe seit Aufzeichnungsbeginn. Der jeweilige Mangel an den betroffenen Fahrzeugen der 235 Rückrufaktionen war entsprechend so erheblich, dass auf die Daten des Zentralen Fahrzeugregisters (ZFZR) zurückgegriffen wurde, um alle in Deutschland betroffenen Halter zu erreichen.

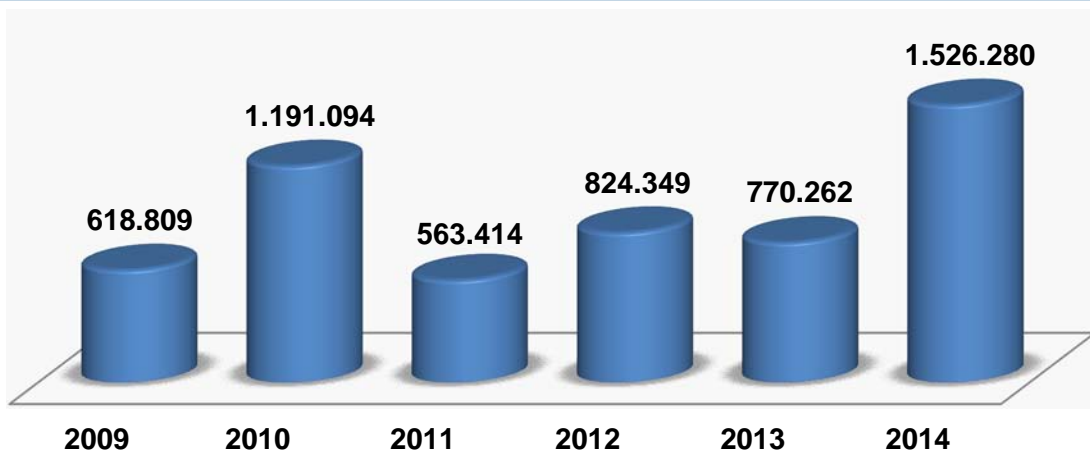
Diagramm 17: Anzahl Rückrufaktionen 2009 - 2014

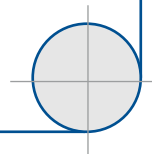


Das KBA ermittelte zu diesem Zweck insgesamt ca. 1.500.000 Halteradressen, ebenfalls die höchste jemals verzeichnete Anzahl, in 128 der 235 Fälle wurde der Rückruf we-

gen der besonderen Schwere des Mangels und des Vorliegens einer ernsten Gefahr für Sicherheit und Gesundheit von Personen durch das KBA überwacht.

Diagramm 18: Anzahl Halteranschriften 2009 - 2014





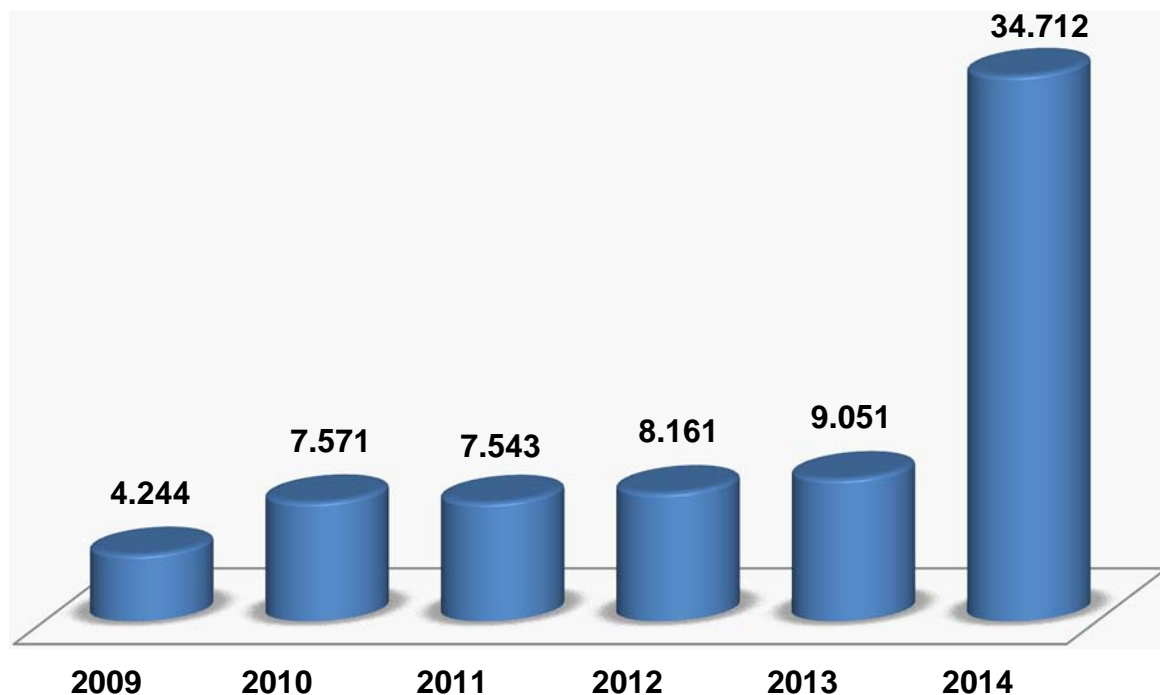
Schlusspunkt Betriebsuntersagung

Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, arbeiten das KBA und die Hersteller gemeinsam an der Beseitigung des Mangels, der den Rückruf erforderlich machte. Nicht selten ist es eine große logistische Herausforderung, insbesondere bei großvolumigen Rückrufaktionen. In solchen Fällen werden die Aktionen in mehreren Wellen abgearbeitet. Das bedeutet, dass die betroffenen Halterinnen und Halter zeitlich gestaffelt benachrichtigt werden um sicher zu stellen, dass die notwendigen Ersatzteile in benötigter Stückzahl vorhanden sind und die Werkstattkapazitäten so genutzt werden können, dass eine effektive Abarbeitung der Aufträge gewährleistet werden kann. Das planvolle und umsichtige Vorgehen zur vollständigen Beseitigung des Mangels verlangt jedoch auch von den Halterinnen und Haltern die notwendige Mitwirkung: sie müssen ihr Fahrzeug in der Werkstatt vorfüh-

ren um die Reparatur vornehmen zu lassen. Andernfalls besteht die Gefahr weiterhin. In diesen Fällen werden die Betroffenen in sogenannten Nachfassaktionen erneut aufgefordert, den Mangel beseitigen zu lassen. Wenn die von Herstellern und KBA durchgeführten Maßnahmen zur Beseitigung besonders gefährlicher Mängel auch nach mehrmaligem „Nachfassen“ nicht zum Erfolg führten und die gebotene Mitwirkung der Fahrzeughalterinnen und Halter ausbleibt, bildet die Betriebsuntersagung den Schlusspunkt.

Im Jahr 2014 wurde für ca. 34.000 Fahrzeuge eine Betriebsuntersagung aufgrund besonders gefährlicher Mängel durchgeführt. Bezeichnend ist der sprunghafte Anstieg gegenüber den Vorjahren, die Zahl markiert den bisherigen Höchstpunkt der vom KBA geführten Statistik.

Diagramm 19: Anzahl Außerbetriebsetzungen 2009 - 2014



Marktüberwachung schon bei Einfuhr der Produkte

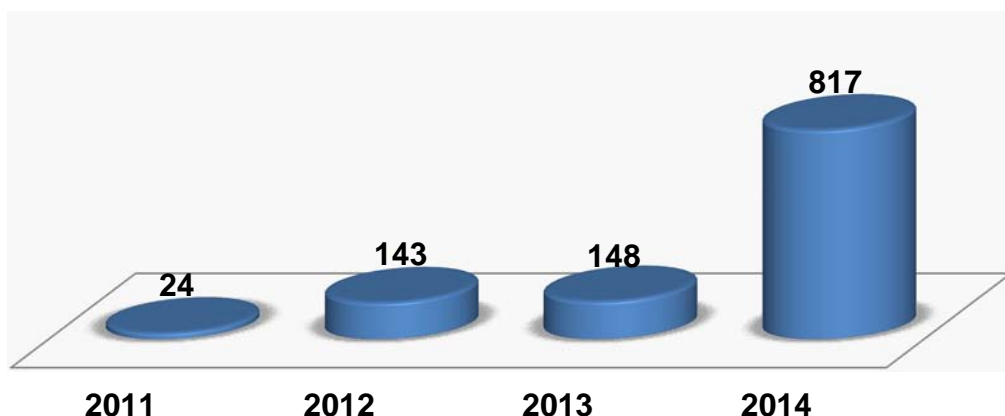
Globalisierung, Internethandel, freier Verkehr von Waren und Dienstleistungen – nicht alle Produkte aus dem Ausland entsprechen den geltenden Vorschriften.

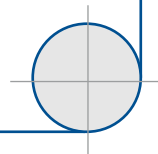
Weil die Menschen in allen Mitgliedstaaten unabhängig vom Ursprung eines Produktes Anspruch auf das gleiche Schutzniveau haben sollen, hat die EU eine Vielzahl von Richtlinien zur Sicherheit von Produkten (z. B. für Spielzeug, Maschinen) und zur Kennzeichnung bestimmter Produkte mit der CE-Kennzeichnung erlassen. In nationales Recht umgesetzt finden sich diese Vorschriften in Deutschland insbesondere im Produktsicherheitsgesetz (ProdSG) wieder. Dadurch soll erreicht werden, dass nur sichere Produkte auf den Markt innerhalb der Gemeinschaft gelangen.

Hier wirken das KBA und die Zollverwaltung zusammen. Zollstellen können die Freigabe eines einzuführenden Produkts aussetzen, wenn Zweifel bestehen, dass es bei ordnungsgemäßer Installation und Wartung, sowie bei bestimmungsgemäßer Verwendung eine ernste Gefahr für Gesundheit, Sicherheit, Umwelt oder andere öffentliche Inte-

ressen wie Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz und Verbraucherschutz darstellt. Gleiches gilt, wenn die CE-Kennzeichnung auf nicht wahrheitsgemäße oder irreführende Weise auf dem Produkt angebracht ist. In diesen Fällen informieren sie die zuständigen Marktüberwachungsbehörden, die entscheiden, ob die Waren nach den Produktsicherheitsvorschriften in den freien Verkehr überführt werden können oder wieder ausgeführt oder vernichtet werden müssen. Das Kraftfahrt-Bundesamt ist Deutschlands zuständige Marktüberwachungsbehörde für Fahrzeuge und Fahrzeugteile. Durch konkrete Abstimmung mit dem Zoll ist die Anzahl der Einfuhrkontrollen seit 2011 um das dreißigfache angestiegen. Der größte Teil dieser Kontrollen endet damit, dass die kontrollierten Produkte wieder aus der EU ausgeführt werden müssen, weil sie nicht mit den Vorschriften der EU übereinstimmen und/oder unmittelbare Gefahren erzeugen (z. B. elektrische Sicherheit bei entsprechendem Fahrzeuersatz- und Zubehörteilen). Die Art der Überwachung kann damit als ausgesprochen effektiv bezeichnet werden. Dabei erreichte das Jahr 2014 auch auf diesem Gebiet den Höchststand.

Diagramm 20: Anzahl der Einfuhrkontrollen 2011 - 2014





EU-weiter Austausch technischer Daten vereinfacht die Fahrzeugzulassung

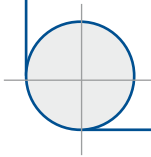
Die auf Initiative des KBA im Jahre 2011 auf den Weg gebrachte Idee, technische Datensätze für die Fahrzeugzulassung zu harmonisieren und zwischen den EU-Mitgliedstaaten verfügbar zu machen, um dadurch die Fahrzeugzulassung zu vereinfachen und zu beschleunigen, hat auch im Jahre 2014 weitere Fortschritte gemacht. Die im Mittelpunkt dieser Bemühungen stehende Festlegung eines einheitlichen Datensatzes, der die Zulassung eines Fahrzeugs in der gesamten EU ermöglichen soll, konnte zwischenzeitlich - nach Abstimmung mit den zuständigen Behörden der einzelnen Mitgliedstaaten und unter Beteiligung namhafter Fahrzeughersteller – zum Abschluss gebracht werden. Bedingt durch künftige von der Europäischen Kommission veranlasste Rechtsänderungen, die den Bereich der Übereinstimmungsbescheinigungen (CoC (Certificate of Conformity – EG-Übereinstimmungsbescheinigung)) und der Zulassungsdokumente betreffen, wird sich allerdings ein wiederkehrender Änderungsbedarf an diesem Datensatz ergeben. Für diese Zwecke wurde bereits - innerhalb einer internationalen Arbeitsgruppe - ein Änderungsprozess festgeschrieben, der im Wesentlichen vorsieht, „Reguläre Änderungen“ nur alle 2 Jahre vorzunehmen. Ausgenommen von dieser Festlegung sind allerdings Rechtsänderungen, die entweder unmittelbar oder zu einem festen Termin umgesetzt werden müssen und somit keinen Aufschub bis zum nächsten regulären Änderungsstermin dulden.

Darüber hinaus kommt auch die Einrichtung nationaler Datenbanken, die über ein Abrufverfahren vernetzt allen Mitgliedstaaten zur Verfügung stehen sollen, weiter gut voran.

Für die Datenkommunikation zwischen den Mitgliedstaaten soll hier das in der EU bereits etablierte Verfahren EUCARIS (European car and driving licence information system), über das u. a. bereits Fahrzeugdaten und Fahrerlaubnisdaten zwischen den Mitgliedstaaten abrufbar sind, genutzt werden. Die in diesem Zusammenhang vorgesehene Pilotierungsphase konnte unter Beteiligung von zwei Mitgliedstaaten im abgelaufenen Jahr erfolgreich in Betrieb genommen werden und wird im Jahr 2015 durch die angekündigte Teilnahme weiterer Mitgliedstaaten noch weiter ausgebaut werden. Die bislang erzielten Fortschritte zeigen, dass die Bemühungen der internationalen Arbeitsgruppe in Reihen der EU-Mitgliedstaaten in immer größerem Maße auf Akzeptanz stoßen und die zu erwartenden Vorteile immer mehr Mitgliedsstaaten zu einer Teilnahme an diesem Projekt veranlassen.

An der Qualitätssicherung der Datensätze - als weiterem bedeutsamen Baustein - wird gerade intensiv gearbeitet und diese soll kurzfristig innerhalb der internationalen Arbeitsgruppe mit dem Ziel, die Prüfung in allen Mitgliedstaaten nach einheitlichen Regeln durchzuführen, abgestimmt werden.

Als erstes sichtbares Ergebnis dieser internationalen Bestrebungen wird ein EU-Mitgliedstaat – die Niederlande - sein Zulassungsverfahren bereits im Jahr 2015 auf diesen harmonisierten Datensatz umstellen. Das KBA wird an dieser Stelle aber nicht zurückstehen und seine Systeme im Jahr 2015 im erforderlichen Umfang optimieren. Neben den Typdatensätzen, die derzeit noch primär von den Zulassungsbehörden für die Fahrzeugzulassung genutzt werden, soll hier die



bereits seit 2011 existierende CoC-Datenbank - in die Fahrzeugidentifizierungsnummer bezogene Datensätze von den Fahrzeugherstellern eingeliefert werden - mit dem harmonisierten Datensatz als zweitem Standbein für die Fahrzeugzulassung weiter ausgebaut werden. Dies zeigt, dass das KBA im Dialog

und im Zusammenwirken mit seinen Partnern in der Wirtschaft und der EU auch weiter bestrebt ist, seine Dienstleistungskompetenz zu verbessern und Mehrwerte zu schaffen, die letztlich auch dem Bürger zugute kommen werden.

Freigabe:	CoC-Datenblatt lfd.Nr.				Aktenz.:
Schlüssel	2.1 HSN:	2.2 TSN:	2.2	VVS/PPZ:	
0.1. Fabrikmarke:			0.2. Typ:		
0.2. Variante:			0.2. Version:		
0.2.1. Handelsbezeich.:			0.4. Fahrzeugklasse:		
0.5. Herstelleranschrift:					
wie folgt vervollständigt und geändert:					
0.6. Fabrik Schild-anbringung:					
0.6. Finanbringung Fahrgestell:					
Genehmigungs-Nr.:			Genehmig. Datum:		
1.Stufe Genehmigungs-Nr.:			0.2.2. Typ:		
0.2.2. Variante:			0.2.2. Version:		
0.5.1. Herstelleranschrift:					
2.Stufe Genehmigungs-Nr.:			0.2.2. Typ:		
0.2.2. Variante:			0.2.2. Version:		
0.5.1. Herstelleranschrift:					
1. Anzahl Achsen:			1. Anzahl Räder:		
1.1. Anzahl Achsen m. Zwill-bereif:			1.1. Lage der Achsen m. Zwill-bereif:		
2. Anzahl gelenkt. Achsen:			2. Lage gelenkt. Achse:		
3. Anzahl Antriebsachsen:	Lage:	gegenseit. Verb.:			
4. Radstand:		mm			
4.1. Achsenabstand:	1 - 2	mm	2-3	mm	3 - 4
5. Länge:	-	mm			
6. Breite:	-	mm	7. Höhe:	-	mm
9. Abst. zwisch. Fz-front u. Mittelp. Anhvorricht:	-	mm	12. Hinterer Überhang:	-	mm
13. Masse Fz.fahrbereit:	-	kg			
13.1. Verteilung Masse	Achse1:	-	kg	Achse2:	-
	Achse3:	-	kg	Achse4:	-
13.2. tatsächliche Masse:		kg	16.1. tech. zul. Gesamtmasse:		kg
16.2. tech. zul. Achslast:	Achse1:		kg	Achse2:	
	Achse3:		kg	Achse4:	
16.3. tech. zul. Achslast:	Achsgr.1:		kg	Achsgr.2:	
	Achsgr.3:		kg	Achsgr.4:	
16.4. Ges. Masse Fz Komb.:		kg			
17.1. max. zul. Gesamtmasse:		kg			
17.2. max. zul. Achslast:	Achse1:		kg	Achse2:	
	Achse3:		kg	Achse4:	



Frank Wölki

Leiter Sachgebiet Typdaten Emissionsdaten



Stephan Immen
Pressesprecher
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit KBA



Meseturm Frankfurt/Main

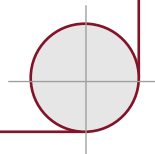
Stabsstelle 1: Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Internationale Automobilausstellung (IAA) 2013

Für das zweiköpfige Team der Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit des KBA ist die alle zwei Jahre stattfindende Pkw-IAA in Frankfurt a. M. fester Bestandteil des ÖA-Terminplans. In Kooperation mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur werben die auf dem Kooperationsstand vertretenen Behörden und Vereine mit verschiedenen Aktionen für die Verkehrssicherheit. Über die vielfältigen Aufgaben des KBA erhalten Interessierte fach-

liche Auskünfte. Besonders begehrt sind bei den Messebesuchern die „Auskünfte aus den Registern“. Insbesondere die sogenannte „Punkteauskunft“ steht dabei hoch im Kurs. Unterstützt wird das Team der KBA-Pressestelle regelmäßig von Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem „Fahrerregister“ in dem die Punkte verwaltet werden. Täglich wurden auf der IAA 2013 rund 300 Punkteauskünfte erteilt – im Durchschnitt alle zwei Minuten eine Auskunft.





Tune it! Safe! Auf der Essen-Motor-Show 2013 / 2014

Die Kampagne TUNE IT! SAFE! wirbt für Verkehrssicherheit beim Automobil-Tuning. Sie steht unter der Schirmherrschaft des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und wird vom Verband der Automobil-Tuner e. V. (VDAT) und zahlreichen Partnern aus der Industrie sowie von Organisationen und Institutionen getragen. Das KBA war erstmals in 2006 aktiver Partner dieser Kampagne. Seit 2012 steht das ÖA-Team des KBA jeweils während des gesamten Messezeitraums auf dem Kooperationsstand der Initiative in einem intensiven Dialog mit den Messebesuchern.

„In den meisten Fällen von unsachgemäßem Tuning erlischt die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs“

So steht es in der KBA-Verbraucherinformation, die die Öffentlichkeitsmitarbeiter des KBA auf der Essen Motor Show jedes Jahr

aufs Neue an die Tuning-Begeisterten ausgeben.

Die Folgen unsachgemäßen Tunings haben einige Besucher des TUNE IT! SAFE!-Standes bereits zu spüren bekommen: neben der Geldbuße auch noch ein Eintrag im Fahreignungsregister! Nicht wenige Messe-gäste besuchen jedes Jahr den TUNE IT! SAFE!-Stand auch, um sich nach Ihrem aktuellen Punktestand zu erkundigen. Die Akzeptanz des sogenannten Fahreignungsbewertungssystems ist spürbar. Eine überwältigende Mehrheit der Besucher ist von der Notwendigkeit dieses verkehrserzieherischen Mittels überzeugt. Im Dialog wird deutlich, dass die Punkte ihre Wirkung nicht verfehlen. Um so größer ist die Freude, wenn sich der Punktestand verringert oder vollständig in „Wohlverhalten“ aufgelöst hat. Rund 8.500 Punkteauskünfte wurden im Zuge der Tune it! Safe! Initiative seit 2012 während der Essen Motor Show erteilt.



Kooperationspartner der Initiative TUNE IT! SAFE!

Automobil Messe International (AMI) Leipzig 31. Mai bis 8. Juni 2014

In Kooperation mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat und der Deutschen Verkehrswacht warb das KBA auf der AMI 2014 für Verkehrssicherheit. Die ÖA-Mitarbeiter des KBA hatten sich für diese Messe intensiv vorbereitet weil erst zum Monatsbeginn, am 1. Mai 2014 die Umstellung von dem Punktesystem auf das Fahreignungsbewertungssystem – die sogenannte Punktereform – seinen Wirkbetrieb aufgenommen hatte. Knapp 3000 Besucherinnen und Besuchern wurde trotz des umfangrei-

chen Informationsbedürfnisses am KBA-Infostand das neue Punktesystem erklärt. Besonders die Umrechnung der Punkte von dem Altsystem in das neue, aber auch die Fokussierung auf verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Verstöße und die Folgen, Wegfall der Tilgungshemmung und –fristen, waren im Einzelfall zu erläutern. Während des Eröffnungsrundgangs stattete Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt dem Kooperationsstand einen Besuch ab. Im Gespräch mit dem KBA-Präsidenten lobte er die reibungslose Umstellung als Erfolgsgeschichte.



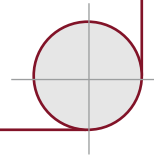
Warteschlange am KBA-Info-Stand



Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt im Gespräch mit KBA-Präsident Zinke und weiteren Gästen



Bundesverkehrsminister Dobrindt mit Minister de Maiziere während seines Rundgangs auf der CeBit 2015



www.KBA.de - neuer Internetauftritt:

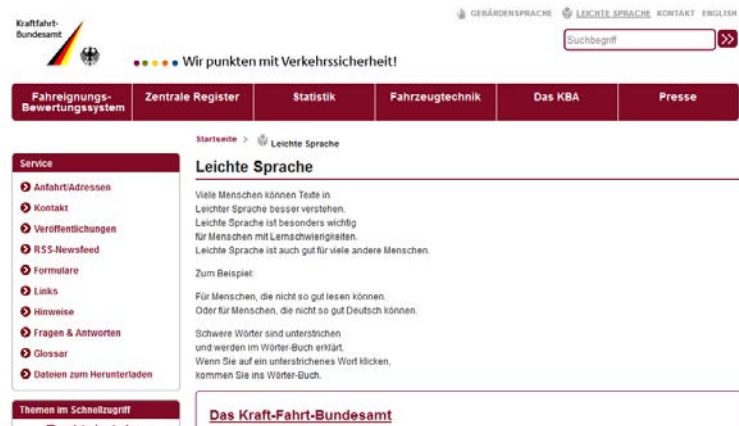
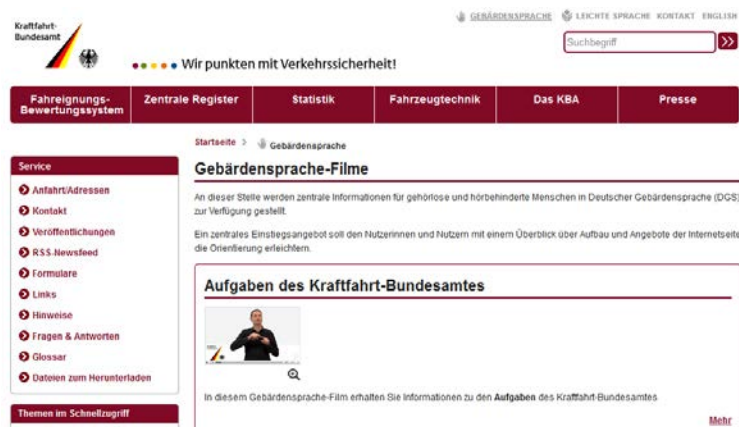
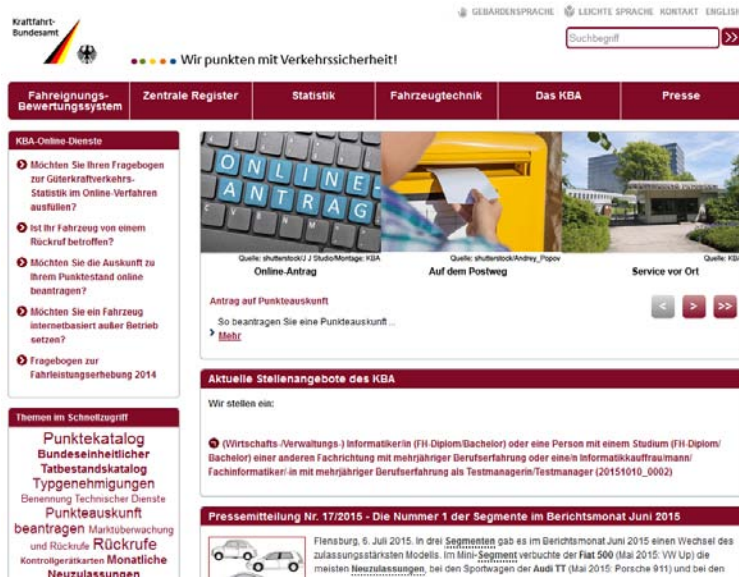
Nach ca. 18 monatiger Planungs- und Umbauphase im laufenden Betrieb ging der neue Internetauftritt des Kraftfahrt-Bundesamtes im Mai 2014 live. Die klare Navigationsstruktur, eine verbesserte Standardsuchfunktion und der speziell für den Fachzweig Statistik entwickelte Statistiknavigator bieten den Nutzern beste Orientierungsmöglichkeiten.

 Gebärdensprache

Mit unseren Gebärdenvideos, die sowohl die Navigation als auch die Inhalte unserer Website insbesondere für hörgeschädigte Menschen erklären, ermöglichen wir auch dieser Nutzergruppe einen leichten Zugang zu unseren Informationen.

 Leichte Sprache

Mit der neu eingebundenen Erklärung unserer Aufgaben in „leichter Sprache“ finden Menschen mit Lernschwierigkeiten ebenso wie solche, die die deutsche Sprache nicht so gut beherrschen oder nicht so gut lesen können, eine zielgruppen-gerechte Handreichung.



Jahresbericht 2013/2014

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: BMVI, KBA, Shutterstock

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.