

50 Jahre
Kraftfahrt-Bundesamt
1951 bis 2001

50 JAHRE

VERKEHRSSICHERHEIT ALS AUFTRAG



Impressum

Herausgeber:

Kraftfahrt-Bundesamt
Fördestraße 16
24944 Flensburg

Redaktion:

Angela Bartholmae

Druck:

Kraftfahrt-Bundesamt

Stand: August 2001

Kontakte:

Telefon: (04 61) 3 16-0
3 16 12 93
FAX: (04 61) 3 16 29 07
E-Mail: Angela.Bartholmae@kba.de
Schriftlich: Kraftfahrt-Bundesamt
Pressestelle
24932 Flensburg
Internet: <http://www.kba.de>

Inhalt

2 Vorwort

Dipl.-Ing. Wolfgang Barth
Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes

3 Grußwort

Kurt Bodewig
Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

4 Die Geschichte

Standortwahl

8 Verkehrssicherheit als Auftrag

8 Internationalität prägt ihr Gesicht

Kraftfahrzeugtechnik
Zentrale Register

21 Ein Gütesiegel als Vermittler

Die amtliche Statistik
Forschungsprojekte und maßgeschneiderte Lösungen

26 Die Behördenleiter

Die Abteilungsleiter

28 Organisationsstruktur

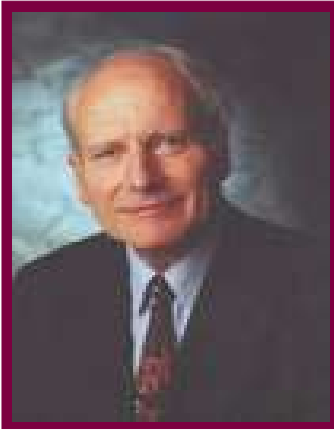
29 Im Blickpunkt der Öffentlichkeit

29 Lichterfest mit drei Buchstaben

Kein Haus der Sünden

31 Zeitzeugenbericht

32 Schritte in die Zukunft



Das Jahr 2001 ist für das Kraftfahrt-Bundesamt ein besonderes Jahr. Die Bundesoberbehörde feiert ihren 50sten Geburtstag.

Vor 50 Jahren hat der Bundestag das Gesetz über die Errichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes beschlossen. Genaugenommen ist diese Behörde doppelt so alt. Der „älteste Vorläufer“, die „Sammelstelle für Nachrichten über Führer von Kraftfahrzeugen“ wurde 1910 gegründet. 1934 folgte die „Sammelstelle für Nachrichten

über Kraftfahrzeuge“. Die Vorläuferbehörden haben die heutige Aufgabenstruktur des Kraftfahrt-Bundesamtes entscheidend beeinflusst. Sie wurden im ersten Teil des 20. Jahrhunderts eingerichtet, das den Zeitzeugen ein Europa mit zwei unterschiedlichen Gesichtern zeigte. Es war von den Kriegen - begleitet von Diktaturen und Inflationen – gekennzeichnet. Die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts war – zumindest in weiten Teilen Europas - geprägt von Frieden und Freiheit, von Partnerschaft und Offenheit und nicht zuletzt vom Geschenk der Deutschen Einheit. Seit der Wiedervereinigung ist das Kraftfahrt-Bundesamt in Dresden mit einer Außenstelle vertreten.

Das Kraftfahrt-Bundesamt ist heute eine international tätige Bundesoberbehörde, die den Wandel zu einer modernen, serviceorientierten Dienstleistungsbehörde vollzogen hat. Wir sind geschätzter Partner der Industrie und Behörden und finden weit über die Landesgrenzen hinaus Beachtung und Anerkennung. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat in den vergangenen fünf Jahrzehnten im Bereich der Kraftfahrzeugtechnik und der Zentralen Register viel dazu beigetragen, dass unsere Kraftfahrzeuge umweltfreundlicher und ebenso wie unsere Straßen sicherer geworden sind. Denn die schwächeren Verkehrsteilnehmer müssen geschützt, die Unfallrisiken junger Fahrer weiterhin reduziert und das Gefahrenpotential, das von Kraftfahrzeugen nun einmal ausgeht, weiterhin gemindert werden. Dabei darf die Umwelt durch Abgas- und Lärmemissionen nur so weit – wie technisch unvermeidbar – belastet werden. Auch die Schonung der Reserven an fossilen Brennstoffen bildet ein politisches Ziel.

Besonders danke ich meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Mit ihrer Arbeit haben sie kritisch, kreativ und innovativ ihren Beitrag geleistet und dem Kraftfahrt-Bundesamt zu seinem guten Ansehen verholfen.

Wolfgang Barth

Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes



50 Jahre Kraftfahrt-Bundesamt - und keine Spur von einer „Midlife-Crisis“. Im Gegenteil: Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Amtes haben mit ihrer Arbeit und ihrem Einsatz dazu beigetragen, dass das Kraftfahrt-Bundesamt heute nicht nur die wohl bekannteste Behörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ist. Es besitzt zugleich seit langem einen vorbildlichen Ruf als zuverlässiger Ansprechpartner für Bürgerinnen und Bürger, aber auch für die Wirtschaft und die Landes- und Kommunalbehörden.

Die Reife, die das Amt in den vergangenen Jahren erreicht hat, ist Garant dafür, dass Aufgaben sachgerecht angepackt, solide und routiniert erledigt werden. Einen wichtigen Beitrag zu dieser hohen Professionalität leistet der Einsatz moderner IT-Techniken. Hier setzt das Kraftfahrt-Bundesamt Maßstäbe und gibt anderen Dienststellen wichtige Anstöße und Anregungen.

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts warten jetzt die nächsten 50 Jahre Herausforderungen auf das Kraftfahrt-Bundesamt. Ich bin zuversichtlich, dass auch diese erfolgreich bewältigt werden.

Ich wünsche dem Kraftfahrt-Bundesamt für die Zukunft alles Gute und weiterhin viel Erfolg.

Kurt Bodewig, MdB

Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Die Geschichte

Vor fünfzig Jahren war die Bundesrepublik Deutschland zwei Jahre alt. Wirtschaft und Staat bemühten sich um den Wiederaufbau der im Krieg zerstörten Städte, die Eingliederung von Flüchtlingen und eine funktionierende Verwaltung und Rechtsprechung. Auf deutschen Straßen fuhren neben den Kraftfahrzeugen der Besatzungsmächte insgesamt 2 583 781 Kraftfahrzeuge mit deutschen Kennzeichen, darunter 1 202 425 Krafträder und 715 904 Personenkraftwagen.

Der Bundesminister für Verkehr brachte als erstes Gesetz auf dem Gebiet des Straßenverkehrswesens das "Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes" auf den Weg. Viele Widerstände waren zu überwinden. Einige der zuvor gebildeten Bundesländer zeigten wenig Verständnis dafür, dass z. B. das Sammeln von Nachrichten über Kraftfahrzeugführer und über Kraftfahrzeuge Bundesaufgabe wurde. Der Verband der Automobilindustrie und andere Organisationen leisteten jedoch intensive Überzeugungsarbeit.

Mit dem Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes vom 4. August 1951 wurde das Kraftfahrt-Bundesamt als Bundesoberbehörde für Aufgaben des Straßenverkehrs errichtet und dem Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr zugeordnet. Die Behörde übernahm die ihr übertragenen Aufgaben und führte damit teilweise Funktionen ehemaliger Reichsstellen aus:

- ➡ die Erteilung von Typpergenehmigungen für Kraftfahrzeuge und -teile – **dem Kern des heutigen Typpergenehmigungsverfahrens** –, die bis zum Jahre 1937 zurückreicht und von der Reichsstelle für Typprüfung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen in Berlin, durchgeführt wurde,
- ➡ die Erstellung von Statistiken im Rahmen der für Bundesstatistiken geltenden Bestimmungen – **dem Kern der heute erhobenen Amtlichen Statistik** –, die bis zum Jahre 1906 zurückreicht und vom Statistischen Reichsamt durchgeführt wurde,
- ➡ die zentrale Erfassung von verwaltungsbehördlichen Entscheidungen über Verkehrsteilnehmer – **dem Kern des heutigen Verkehrszentralregisters** –, die bis zum Jahre 1910 zurückreicht und von der Sammelstelle für Nachrichten über Führer von Kraftfahrzeugen in Berlin und von 1945 bis 1952 in Bielefeld vorgenommen wurde,
- ➡ die zentrale Erfassung der von den Zulassungsbehörden gemeldeten Bestandsveränderungen von Kraftfahrzeugen und –anhängern – **dem Kern des heutigen Zentralen**

Fahrzeugregisters -, die bis zum Jahr 1934 zurückreicht und von der Sammelstelle für Nachrichten über Kraftfahrzeuge in Berlin, ab 1945 in Peine und ab 1946 in Bielefeld vorgenommen wurde.

Standortwahl

Am 12. September 1951 bestimmte der Bundesminister für Verkehr Dr. Hans-Christoph Seebohm entsprechend dem Beschluss der Bundesregierung den Dienstsitz des Kraftfahrt-Bundesamtes. Städte wie München, Kassel, Schleswig, Kiel und Wiesbaden hatten sich ebenfalls darum beworben, Dienstsitz des Kraftfahrt-Bundesamtes zu werden. Schließlich garantierte die entstehende Behörde Arbeitsplätze und gute Entwicklungschancen. Die Fördestadt Flensburg machte das Rennen. Ausschlaggebend waren struktur- und regionalpolitische Gründe. Denn Einheimische und Flüchtlinge aus den Ostgebieten führten zum Anstieg der Einwohnerzahl.

Die Entscheidung, Flensburg als Dienstsitz des Kraftfahrt-Bundesamtes zu wählen, hatte eine unvorhersehbare Folge für die Geschichte dieser Stadt: Flensburg wurde zum "Markenzeichen" einer verkehrsrechtlichen Institution und brachte wenige Jahre nach Kriegsende der Stadt und ihrer Umgebung erhebliche Verbesserungen auf dem Arbeitsmarkt. Diese Entscheidung wirkte sich aber nicht nur auf die Lage am Arbeitsmarkt, sondern auch auf den Bekanntheitsgrad Flensburgs positiv aus.

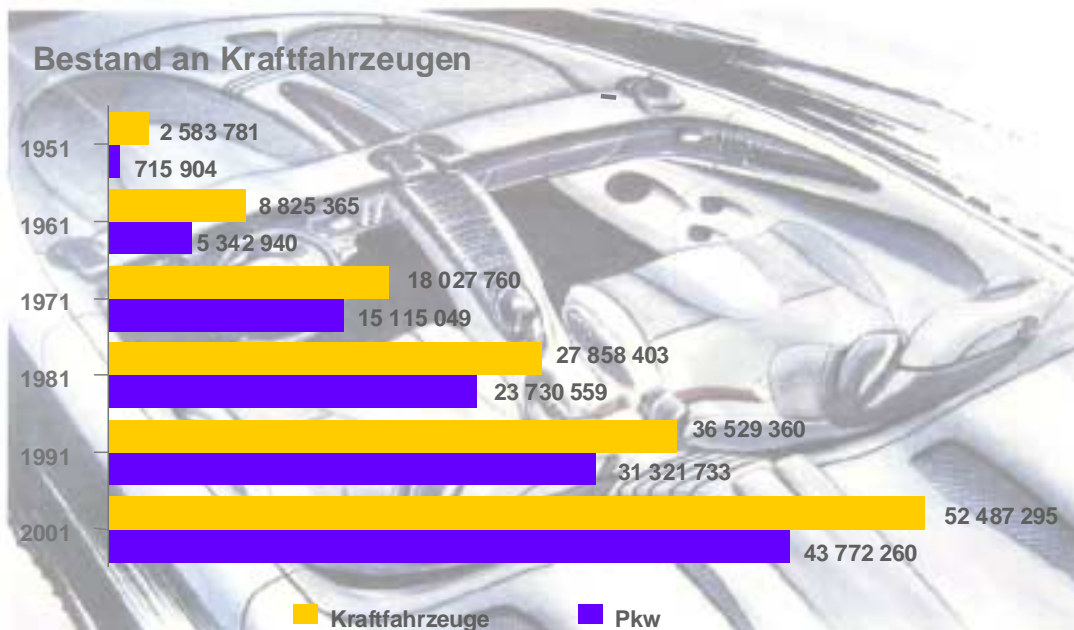


Anfang der 50er Jahre setzte sich die Belegschaft aus 120 Bielefeldern und 100 Flensburgern zusammen. Einheimische, Flüchtlinge und aus den Vorgängerbehörden nach Flensburg übergesiedelte Bedienstete trafen hier zusammen. Sie alle waren in der Bonte-Kaserne, dem späteren Stabsgebäude des Marinestützpunktes in Mürwik, untergebracht.

*Blick auf die Bonte-Kaserne an der Flensburger Förde
- ab 05. Mai 1952 der Dienstsitz des Kraftfahrt-Bundesamtes.
Dass im Vordergrund ein Motorrad vorbeifährt, hat einen statistisch
plausiblen Grund: Damals gab es mehr Motorräder als
Personenkraftwagen im Straßenverkehr (1 610 653 Krafträder,
944 638 Pkw).*

Zunächst mussten Organisationsformen geschaffen und für die Abwicklung der Dienstgeschäfte Arbeitsanweisungen festgelegt sowie die Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr, den Ländern, den Verbänden und der Wirtschaft aufgebaut werden. Darüber hinaus setzten die Vorarbeiten für ein neues Kennzeichensystem und die Umkennzeichnung aller Kraftfahrzeuge und -anhänger ein. Diese Aufgaben konnten nur mit Unterstützung der am Anfang ihrer Entwicklung stehenden Datenverarbeitung und geschultem Personal bewältigt werden.

Aufgrund seiner Aufgaben war das Wachstum dieser Behörde eng mit der Zunahme des Straßenverkehrs und des Fahrzeugbestandes verbunden. In Deutschland stieg der Bestand an Personenkraftwagen von 1951 bis 1961 bereits von rd. 700 000 auf etwa 5 Millionen. Aus Anlass des Richtfestes für das KBA-Gebäude kommentierte Bundesverkehrsminister Dr. Seehofer am 22. Oktober 1963 das unerwartete Wachstum mit einer Prognose: "Immerhin sind diesem Wachstum auch natürliche Grenzen gesetzt, die bei einem Pkw auf vier, höchstens drei Einwohner bestehen; denn von drei Einwohnern ist einer ein Kind und einer ist alt". Doch der jüngste statistische Befund macht deutlich: Zwei Einwohnern steht heute durchschnittlich ein Auto zur Verfügung.



Der expandierende Straßenverkehr, aber auch die Einführung des Verkehrszentralregisters 1958, die Erweiterung der Lochkartenkartei bzw. die Einrichtung der elektronischen Datenverarbeitung stellte die Mitarbeiter vor große Herausforderungen. Es bestand extreme



Das Dienstgebäude des Kraftfahrt-Bundesamtes in der Fördestraße 16. Es entstand in der Zeit von 1961 bis 1965 und wurde offiziell am 01. Mai 1965 bezogen.

Raumnot. Auch die dauerhafte Unterbringung in der Kaserne und in zahlreichen Unterkünften der Stadt stellte keine Dauerlösung dar. Die Unterbringung auf verschiedene Objekte führte zu zeitraubenden Ausfällen im Arbeitsablauf. Darüber hinaus erhob die Bundesmarine ihren Anspruch auf die Bonte-Kaserne. Alle Probleme ließen sich nur durch ein eigenes Dienstgebäude beseitigen. Ein Neubau wurde angeregt, geplant und - nachdem von allen beteiligten Behörden nach eingehender Prüfung die Notwendigkeit gesehen wurde - 1959 beschlossen. Der Grundstein für den Bau des Hochhauses an der Fördestraße wurde im Dezember 1961 gelegt. 1965 zog die Belegschaft in die Fördestraße 16.



Bundesminister für Verkehr Dr. Hans Christoph Seeböhm beim Festakt des KBA-Neubaues am 7. September 1965

Verkehrssicherheit als Auftrag

Das Kraftfahrt-Bundesamt nimmt im Bewusstsein vornehmlich der automobilen Gesellschaft einen zentralen Platz ein. Der Grund dafür mag auf der Hand liegen. Zwischen verhaltensauffälligen Verkehrsteilnehmern und dem Verkehrszentralregister können sich direkte Berührungspunkte ergeben. Und zwar dann, wenn Verkehrsverstöße einen Punkteintrag zur Folge haben. Viele Bürger verbinden die Behörde ausschließlich mit dem "Verkehrszentralregister". Doch das Register stellt nur einen kleinen Ausschnitt der eigentlichen Aufgaben dar.

Mit der Auskunftserteilung aus dem Zentralen Fahrzeugregister, dem Verkehrszentralregister und künftig aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister und mit der Erteilung von Typgenehmigungen für Fahrzeuge und Fahrzeugteile gewährleistet das Kraftfahrt-Bundesamt, dass das Gesamtsystem Straßenverkehr so sicher wie möglich funktioniert.

Meilensteine des Kraftfahrt-Bundesamtes

- 04.08.1951** Das Gesetz über die Errichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes wird ausgefertigt.
- 12.09.1951** Der Bundesminister für Verkehr bestimmt Flensburg als Dienstsitz des Kraftfahrt-Bundesamtes.
- 05.05.1952** Das Kraftfahrt-Bundesamt wird von Bielefeld nach Flensburg verlegt.
- 03.10.1990** Das Kraftfahrzeugtechnische Amt in Dresden wird nach Artikel 13 des Einigungsvertrages in die Bundesverwaltung übernommen und dem Kraftfahrt-Bundesamt zugeordnet.
- 25.09.2000** Das Kraftfahrt-Bundesamt nimmt als Fahrzeug- und Führerscheinregister führende Behörde für Deutschland am Online-Informationsaustausch der EUCARIS-Vertragspartner teil.
- 04.08.2001** 50 Jahre Kraftfahrt-Bundesamt -
50 Jahre Verkehrssicherheit als Auftrag

Kraftfahrzeugtechnik und Zentrale Register Internationalität prägt ihr Gesicht

Kraftfahrzeugtechnik

Es bedarf keiner Erklärung, welche Bedeutung das Kraftfahrzeug für den Individualverkehr und den Güterverkehr hat und voraussichtlich noch für lange Zeiten haben wird. Dennoch darf nicht übersehen werden, dass die Motorisierung mit Unfallrisiken und Umweltgefahren

gest. am 23. Juli 1962

Wien

Kraftfahrt-Bundesamt
Ak. 4-0-102

21. JUNI 1955 KBA
abgelocht L. K. St.

860

Allgemeine Betriebserlaubnis

Nr. 860

für die Personenkraftwagen Typ Hansa 1800
der Firma Carl F. W. Borgward G.m.b.H.
in Bremen.

Auf Grund des § 20 Abs. 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr vom 13. November 1937 (StVZO) und nach Prüfung des anliegenden Gutachtens der Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr in Bremen vom 20. März 1952

wird für die Personenkraftwagen
Typ Hansa 1800 der Firma
Carl F. W. Borgward G.m.b.H., Bremen
die reihenweise gefertigt werden, die Allgemeine Betriebserlaubnis unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs nach folgender Maßgabe erteilt:

Die Fahrzeuge werden als zweitürige Limousinen hergestellt.

Löschungsermächtigung
Die mit dieser Urkunde verliehenen
Betriebsbescheinigungen sind erloschen
in Anbetracht
des Auftrags
vom 24. Mai 1955
F. W. Borgward

2. Inst. mit Begründung vorgelegt
wurden dem Hersteller mit dem
Zugriff
19. 2/5.55

Die Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis bedingt nicht von folgenden Verpflichtungen:

Handlung B v. 2. 2. 55

*Handlung I v. 18. 4. 52
B K 25. 7. 54
" " 12. 9. 54
" " 22. 10. 54
" " 28. 10. 54
" " 14. 3. 55*

Erste Allgemeine Betriebserlaubnis
Nr. 860 vom 04. April 1952

Typ Hansa 1800
C. F. W. Borgward GmbH
Bremen



durch Lärm- und Abgasemissionen behaftet ist. Diese Gefahren beruhen zweifellos überwiegend auf Verhaltensfehlern. Gleichwohl darf nicht verkannt werden, dass der Betrieb eines motorisierten Fahrzeugs Gefahren in sich birgt, die bis zu einem gewissen Grad unvermeidbar sind. Das Ziel der Fahrzeugtechnik besteht also darin, Kraftfahrzeuge so zu konstruieren, zu gestalten und auszurüsten, dass Unfallrisiken so gering wie möglich gehalten und zumindest die Unfallfolgen gemildert werden. Die Mehrzahl der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger ist daher **„genehmigungspflichtig“**. Auch der Stand der Lärm- und Abgasemissionen ist seit 1970 durch harmonisierte EU-Vorschriften kontinuierlich dem Stand der Technik angepasst worden.

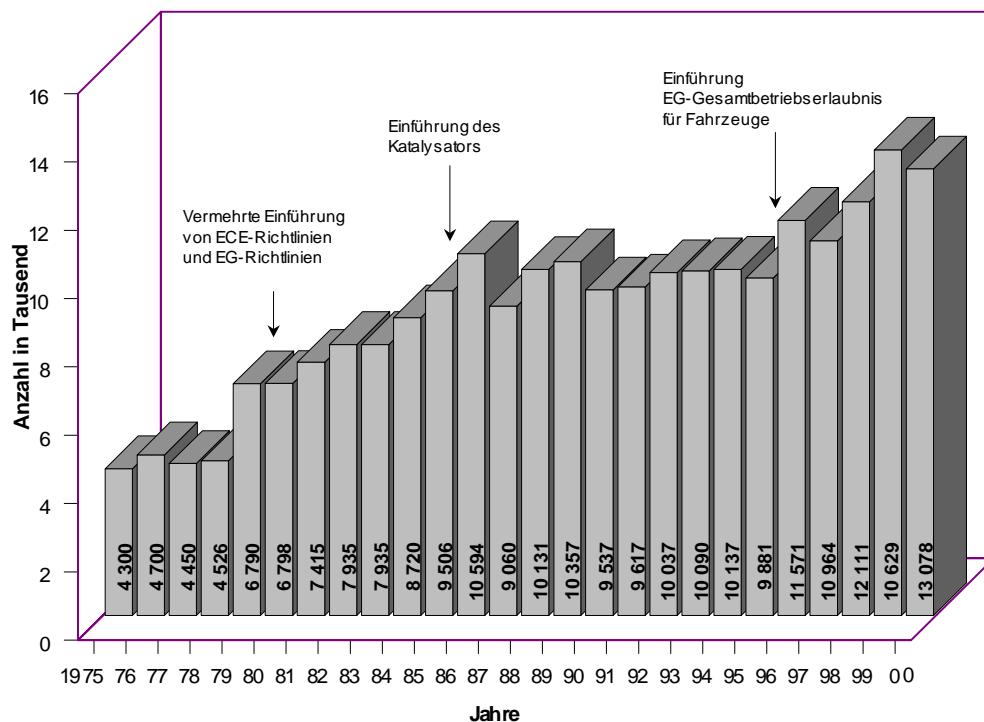
Sicherheit und umweltschonende Konstruktionen sind also nicht etwa eine Sache des Zufalls, sondern die zwingende Kooperation von Industrie, Technik, Gesetzgebung und der Konsumenten - also den Verkehrsteilnehmern.

Für die Arbeit des Kraftfahrt-Bundesamtes leitete sich in den vergangenen Jahrzehnten daraus ab, dass das mit der Motorisierung gestiegene Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnis und eine kontinuierliche Verringerung von Schadstoffemissionen aus Kraftfahrzeugabgasen und von Lärmemissionen von Fahrzeugen im Straßenverkehr eine verstärkte Einflussnahme des Gesetzgebers auf die kraftfahrzeugtechnische Entwicklung, auf die Ausrüstung und auf den Bau der Fahrzeuge notwendig machte.

Die Betriebserlaubnis ist die staatliche Feststellung, dass ein Kraftfahrzeug ganz oder im Hinblick auf bestimmte Baumerkmale den geltenden nationalen bzw. internationalen Vorschriften entspricht. Damit wird dem Anspruch des Bürgers Rechnung getragen, vor Gefahren geschützt zu werden, die von Fahrzeugen ausgehen, die nicht den Standards der technischen Bau- und Betriebsvorschriften entsprechen.

Aber nicht allein der Zeitpunkt der Genehmigungserteilung ist für die Sicherheit und die Bedeutung für die Umwelt von Einfluss. Seit 1997 ist das Kraftfahrt-Bundesamt nach dem Produktsicherheitsgesetz auch zuständig für Rückrufe und Warnungen im Zusammenhang mit nicht sicheren Straßenfahrzeugen. Dabei haben allerdings die Maßnahmen der Hersteller Vorrang. Ganz ähnlich ist die Situation bei Schadstoffemissionen aus Kraftfahrzeugabgasen. In naher Zukunft wird das Kraftfahrt-Bundesamt die Dauerhaltbarkeit von Abgasreinigungssystemen in Kraftfahrzeugen überprüfen. Die detaillierten Vorschriften für ein solches Vorgehen stehen kurz vor der Vollendung.

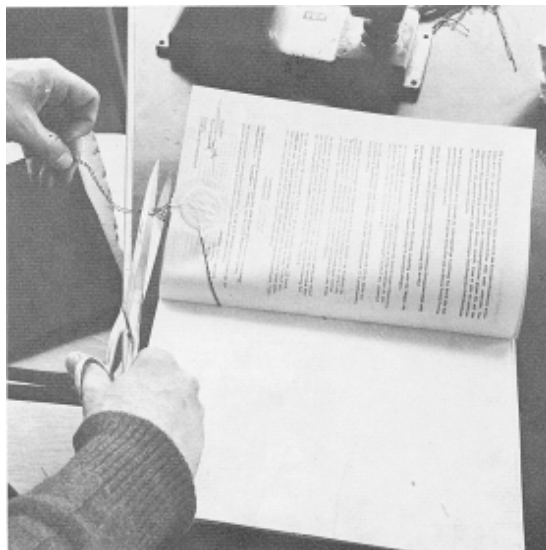
Erteilte Genehmigungen einschließlich Nachträge im Typpergenehmigungsverfahren beim Kraftfahrt-Bundesamt



Die Aktivitäten des Kraftfahrt-Bundesamtes waren und sind auch heute maßgeblich daran beteiligt, dass Mängel, die in der Fahrzeugtechnik zu suchen wären, unter den Ursachen für Verkehrsunfälle verschwindend gering sind.

Staatssymbolik durch Handarbeit

Das Siegel war im Typpergenehmigungsverfahren das Beglaubigungsmittel schlechthin. Es bestätigte die im Kontext enthaltenen Verfügungen als den Willen des Ausstellers und diente mit der schwarz-rot-goldenen Kordel Repräsentationszwecken. Um die Erteilung und Archivierung der Typpergenehmigungen durch moderne Medien erleichtern zu können, wird seit 1992 auf das Zeugnis der Staatssymbolik verzichtet. Lediglich auf ausdrücklichen Wunsch, letztmalig aus der arabischen Welt, greift der Urkundsbeamte auf Prägesiegel und Kordel zurück.



Urkunde mit Prägesiegel und Kordel

Das mit Sicherheit bedeutendste Ereignis der letzten 50 Jahre war die Herstellung der Deutschen Einheit. Das Kraftfahrt-Bundesamt wurde zur Bundesoberbehörde für Gesamtdeutschland. Nach Artikel 13 des Einigungsvertrages beschloss am 23.08.1990 das Bundesministerium für Verkehr, das Kraftfahrzeugtechnische Amt (KTA) in Dresden in die Bundesverwaltung zu übernehmen und in das Kraftfahrt-Bundesamt einzugliedern. Die Außenstelle war Funktionsnachfolgerin des KTA der DDR, soweit dieses Amt Genehmigungstätigkeiten ausführte.



*Das Kraftfahrt-Bundesamt zertifizierte 1994 erstmalig ein QM-System bei der Adam Opel AG, Werk Bochum
rechts im Bild Ernst Johann Fidrich, damaliger Leiter der Außenstelle des Kraftfahrt-Bundesamtes*

Die Aufgaben der Außenstelle des Kraftfahrt-Bundesamtes in Dresden sind integrale Bestandteile des Typpenehmigungsverfahrens. Die Konzentration ihrer Aktivitäten auf den Aufgabenbereich **Qualitätssicherung im Straßenverkehr** einerseits und die Zusammenarbeit mit Partnereinrichtungen andererseits ermöglicht seitdem, Dienstleistungen im Bereich international anerkannter Akkreditierungen und Zertifizierungen anzubieten. 1994 zertifizierte die Außenstelle des Kraftfahrt-Bundesamtes das Qualitätsmanagementsystem der Adam Opel AG, Werk Bochum. Ein Jahr später akkreditierte es die Zertifizierungsstelle für Qualitätsmanagementsysteme mbH, Verkehrs-Systeme-Bahnen, und übergab noch im selben Jahr die erste Akkreditierungsurkunde dem Prüflabor der DEKRA Automobil GmbH, Stuttgart.

Meilensteine der Kraftfahrzeugtechnik

- 04.08.1951** Das Gesetz über die Errichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes wird ausgefertigt. Das Kraftfahrt-Bundesamt übernimmt die Erteilung von Typgenehmigungen für Kraftfahrzeuge und -teile
- 30.10.1952** Unter Vorsitz des Kraftfahrt-Bundesamtes tagt die 1. Sitzung der "Prüfungskommission Gleitschutzeinrichtungen"
- 28.01.1966** Das Übereinkommen vom 20.03.1958 über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung tritt für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft. Es schafft die Voraussetzung für die Erteilung von ECE-Genehmigungen (E1) für Kfz-Teile
- 20.11.1973** Erteilung der ersten Genehmigung nach einer EG-Einzelrichtlinie 70/157/EWG für Geräuschpegel und Auspuffeinrichtungen
- 19.02.1991** Unter Federführung des Kraftfahrt-Bundesamtes tagt die konstituierende Sitzung des Arbeitskreises "Erfahrungsaustausch in der technischen Fahrzeugüberwachung"
- 10.07.1991** Erteilung der europaweit ersten EG-Typgenehmigung für Ackerschlepper
- 28.01.1993** Erteilung der ersten EG-Typgenehmigung für Pkw
- 28.10.1994** Erste Zertifizierung eines QM-Systems bei einem Hersteller
- 17.02.1995** Erste Akkreditierung einer Zertifizierungsstelle für QM-Systeme
- 30.05.1995** Erste Akkreditierung eines Prüflaboratoriums
- 07.05.1996** Erteilung der ersten Typgenehmigung vor Ort (sog. "Genehmigung vor Ort")
- 30.12.1996** Erste Zertifizierung einer Überwachungsorganisation
- 26.08.1997** Vertrag zwischen dem Kraftfahrt-Bundesamt als Zertifizierungsstelle für QM-Systeme und dem Verband der Automobilindustrie e.V. über die Zulassung und Durchführung der Zertifizierung von QM-Systemen nach dem Standard VDA 6.1.
- 16.09.1997** Erste Zertifizierung eines QM-Systems nach dem Standard VDA 6.1 und QS 9000
- 02.03.1998** Erteilung der ersten EG-Betriebserlaubnis für Zweiradfahrzeuge
- 04.03.1998** Erste Akkreditierung einer Zertifizierungsstelle für QM-Systeme nach der Normenreihe DIN EN ISO 9000 und dem Standard QS 9000
- 06.03.1998** Erste Zertifizierung nach dem Standard QS 9000
- 29.05.1998** Erteilung der ersten EG-Typgenehmigung hinsichtlich der Schadstoffemissionen aus Verbrennungsmotoren zum Einbau in mobile Maschinen und Geräte nach der Richtlinie 97/68/EG
- 08.09.1999** Erste Genehmigung eines Betriebes zur Runderneuerung von Reifen in Deutschland
- 1999** Einführung eines QM-Systems im Fachbereich Kraftfahrzeugtechnik (Typgenehmigungsverfahren) des Kraftfahrt-Bundesamtes nach ISO-Norm 9000

Zentrale Register

Das Registrieren von Daten aus dem Verkehrsgeschehen ist fast so alt wie die Motorisierung selbst. Bereits die älteste Vorläuferbehörde mit Teilaufgaben des heutigen Kraftfahrt-Bundesamtes registrierte ab 1910 in Berlin die Nachrichten über Führer von Kraftfahrzeugen. Die Kernaufgabe der Registrierung ist die Auskunftserteilung, und zwar an die Kraft Gesetz jeweils berechtigten Stellen im In- und Ausland.

Fahrzeuge

Nach Neuzulassung, Löschung oder Umschreibung eines Fahrzeugs bzw. bei der Veränderung technischer Daten, die im Fahrzeugbrief und –schein aufgeführt sind, senden die regionalen Zulassungsbehörden ein “Doppel” nach Flensburg an das **Zentrale Fahrzeugregister**.

Das Zentrale Fahrzeugregister dient dem Zulassungsverfahren. In diesem Register werden die technischen Daten des registrierten Fahrzeugs, der Halter des Fahrzeugs und seine Anschrift gespeichert. Das Zentrale Fahrzeugregister, aber auch die örtlichen Register dienen der Erteilung von Auskünften, um Fahrzeughalter, Fahrzeuge eines Halters oder Fahrzeugdaten festzustellen oder zu bestimmen.

Es ist denkbar, dass in naher Zukunft den örtlichen Zulassungsbehörden die Möglichkeit des Online-Abfrageverfahrens eröffnet wird. Es ist sogar vorstellbar, dass sie ihre Daten mittels der Infrastruktur des Kraftfahrt-Bundesamtes direkt in das Zentrale Fahrzeugregister einstellen.

Fahrzeugbrief

Industrie und Bürger verlangten bereits in den 20er Jahren nach einem „Papier“, das den Fahrzeugdiebstahl, die Unterschlagung und die unberechtigte Verwertung von Kraftfahrzeugen erschweren sollte. Grundlage des heutigen Fahrzeugbriefes war also der Gedanke, die technischen Daten und die Verfügungsberechtigung des Fahrzeugs jederzeit sichtbar und nachweisbar zu machen, dem Fahrzeug einen „Lebenslauf“ zu geben.

Der Fahrzeugbrief, der Bestseller unter den staatlichen Sicherheitsdokumenten.

Der Fahrzeugbrief vom 10.04.1934 erfasst seitdem den Halter als Inhaber der Zulassung, nicht den Eigentümer wegen des Eigentums. Der Fahrzeugbrief hat damit die Bedeutung eines Legitimationspapiers. Es schützt den Halter vor zulassungsrechtlichen Verfügungen durch Personen, die sich nicht durch Vorlage des Briefes ausweisen können. Diese Wirkung kann der Fahrzeugbrief nur dann entfalten, wenn sichergestellt ist, dass zu jedem Fahrzeug jeweils nur ein Brief existiert. Er ist aber auch Beweis für die technische Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs.

Der „Fahrzeugbrief“ wird im Auftrag des Kraftfahrt-Bundesamtes in hohem Maße fälschungssicher zentral hergestellt und unter besonderen Sicherheitsvorkehrungen ausgegeben.

Es gehört zu den Aufgaben der Registerführung, durch eine Vielzahl von flankierenden Maßnahmen zu gewährleisten, dass keine Fälskate in Umlauf geraten oder es umgehend zu erkennen. Der Brief erfüllt damit seine Aufgabe als Instrument der Sicherheit im Rechtsverkehr, insbesondere im Straßenverkehr.

Meilensteine des Zentralen Fahrzeugregisters

- 04.08.1951** Das Gesetz über die Errichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes wird ausgefertigt.
Das Kraftfahrt-Bundesamt übernimmt die zentrale Erfassung der in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge und -anhänger
- 01.01.1971** Zentrale Erfassung der zulassungsfreien Kraftfahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen
- 1977** Einführung der Datei der Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen
Auflösung der Moped-Kartei
- 01.04.1984** 50 Jahre Fahrzeugbrief
- 28.01.1987** Einrichtung des Zentralen Verkehrsinformationssystems ZEVIS
- 01.01.1988** Zentrale Erfassung der Kraftfahrzeuge mit Ausfuhrkennzeichen (ehem. Zollkennzeichen)
- 01.09.1988** Zentrale Erfassung der vorübergehenden Stilllegungen von Kraftfahrzeugen
- 01.10.1988** Zentrale Erfassung der Kraftfahrzeuge mit roten Kennzeichen zur wiederkehrenden Verwendung
- 03.10.1990** Anbindung der neuen Bundesländer an das Zentrale Verkehrsinformationssystem ZEVIS
- 01.01.1994** Der Fahrzeugbestand der neuen Bundesländer im Zentralen Fahrzeugregister ist komplett gespeichert
- 25.09.2000** Das Kraftfahrt-Bundesamt nimmt als Fahrzeug- und Fahrerlaubnisregisterführende Behörde für Deutschland am Online-Informationsaustausch der EUCARIS Vertragspartner teil

Personen

Nicht der Sanktions- oder Strafgedanke stand 1958 bei der Konstruktion „**Verkehrszentralregister**“ Pate. Es war vielmehr die bürgernahe Überlegung, eine Minderheit von Verkehrsteilnehmern zu künftig korrektem Verhalten zu führen. Das Punktsystem und die Zuverlässigkeit von Auskünften über den „Punktstand“ geben jedem Bürger die Möglichkeit, das Ausmaß des eigenen Fehlverhaltens laufend selbst zu beobachten und rechtzeitig zu korrigieren.

Die Besonderheit des Registers liegt darin, dass die dort registrierten Informationen nicht nur auf Anfrage mitgeteilt werden. Es besteht vielmehr ein Informationssystem, das dem Register die Aufgabe zuweist, die zentral vorliegenden Informationen von sich aus den zuständigen Fahrerlaubnisbehörden mitzuteilen. Bedauerlicherweise ist die Effizienz dieses Rückkopplungsprozesses teilweise daran gemessen worden, wie viele Fahrerlaubnisse auf diesem Wege entzogen wurden. Damit wird das Ziel des Registers gründlich verkannt. Denn es verfolgt

den gegenteiligen Zweck: durch eine Stufenfolge von Maßnahmen eine Verhaltensänderung zu erreichen und damit gerade zu verhindern, dass es zum Entzug der Fahrerlaubnis kommt.

Das Flensburger Punktsystem von 1974 gewährleistet durch die einheitliche Bepunktung der Verkehrsverstöße auf der Grundlage eines Maßnahmenkataloges die Gleichbehandlung aller im Straßenverkehr auffällig gewordenen Personen. Im Gegensatz zum groben Bewertungsmuster, das vor 1974 angewendet wurde, liegen die Vorzüge in seiner Differenzierung, Gerechtigkeit und Transparenz.

Das Punktsystem hätte sein Ziel erreicht, wenn keine Fahrerlaubnis mehr entzogen werden müsste, weil die Verwarnungen bereits zu einer Verbesserung des Fehlverhaltens geführt haben.



*Registerarbeit im Verkehrszentralregister 1958
Brauereiweg, Flensburg*

Im Zuge der Novellierung der Verkehrszentralregister-Vorschriften wurde das Punktsystem zum 01.01.1999 auf eine neue Grundlage mit Rechtsnormcharakter gestellt. Darüber hinaus stellt das reformierte System nicht mehr nur Defizite in der Fahreignung fest, um den Verkehrsdeliquenten zu bestrafen. Es enthält Hilfestellungen und Schulungsangebote, damit die Mängel in der Einstellung zum Straßenverkehr frühzeitig erkannt und beseitigt werden können. Das Bonussystem belohnt die freiwillige Teilnahme an Aufbauseminaren und verkehrspsychologischen Beratungen durch Punkteabzug. Die neue Konzeption des Maßnahmenkataloges, insbesondere die Möglichkeit des Punkterabatts und die Erweiterung der Hilfestellungen hat zur Folge, dass bei 18 Punkten die Fahrerlaubnis zu entziehen ist.

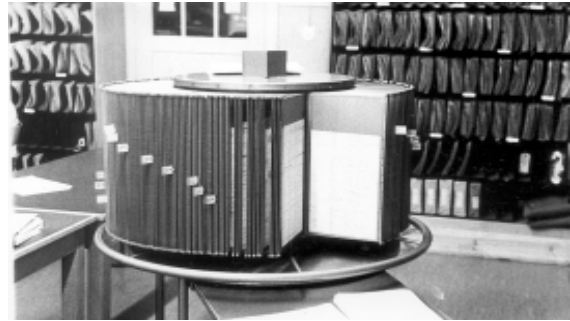


Registermappen

Das Punktsystem wirkt präventiv. Es ist zu einem der wichtigsten Instrumente der Verkehrssicherheit geworden. Beide, Verkehrszentralregister und Punktsystem, tragen im wesentlichen dazu bei, dass das Gesamtsystem Straßenverkehr so sicher wie möglich funktioniert.

Der Drehständer

Mit diesem Rotationsgerät wurden fast zwei Jahrzehnte die „Sünder“ registriert. Auf 150 Metallplatten steckten jeweils ca. 200 papierbeschichtete Holzstreifen. Diese Streifen, später waren es Kunststoffstreifen, enthielten die Registernummer, in alphabetischer Reihenfolge die Personendaten und das Geburtsdatum. Jedes Rotationsgerät fasste ca. 30 000 Sünder. 1976 wurde diese Form der Registrierung durch die maschinelle Übernahme der Daten abgelöst.



Die Zeit vor der Datenverarbeitung.

Meilensteine des Verkehrszentralregisters

- 04.08.1951** Das Gesetz über die Errichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes wird ausgefertigt. Das Kraftfahrt-Bundesamt übernimmt die zentrale Erfassung der gerichtlichen und verwaltungsbehördlichen Entscheidungen über Verkehrsteilnehmer
- 02.01.1958** Einführung des Verkehrszentralregisters
- 01.01.1969** Im Verkehrszentralregister beträgt die Eintragungsgrenze 20 DM
- 01.09.1972** Die Eintragungsgrenze wird auf 40 DM angehoben
- 01.05.1974** Einführung des Mehrfachtäterpunktsystems
- 01.06.1983** Die Eintragungsgrenze wird auf 80 DM angehoben
- 01.11.1986** Einrichtung der Datei der Fahranfänger aufgrund der Einführung der Fahrerlaubnis auf Probe
- 1987** Ein Teil der VZR-Daten, die sog. Negativdaten zur Fahrerlaubnis, stehen per Online-Abruf zur Verfügung
- 01.01.1999** Reform des Mehrfachtäterpunktsystems
Einführung eines Bonussystems



Fahrerlaubnisse

Die zentrale Registrierung der Fahrerlaubnisdaten ist ein wichtiges Hilfsmittel für eine erfolgreiche Verkehrsüberwachung. Sie fehlte in der Vergangenheit. Im Zuge der Umsetzung der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie wurde deshalb am 1. Januar 1999 das Zentrale Fahrerlaubnisregister eingerichtet. Kernstück der

Richtlinie ist die gegenseitige unbefristete Anerkennung der Führerscheine in der Europäischen Union und den Staaten des Europäischen Wirtschaftsraumes. Seit 1999 registriert das Kraftfahrt-Bundesamt die in Deutschland erteilten EU-Fahrerlaubnisse. Damit ist der einheitliche EU-Führerschein ein weiterer Schritt auf dem Weg nach Europa und erleichtert den internationalen Verkehr für Bürger und Behörden. Alte Führerscheine bleiben gültig; sie müssen nicht umgetauscht werden. Das Zentrale Fahrerlaubnisregister bereitet sich auf die internationale Auskunftserteilung vor.

Meilensteine des Zentralen Fahrerlaubnisregisters

- 24.08.1998** Durch Änderung des Gesetzes über die Einrichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes wird dem Amt die Einrichtung und Führung eines Zentralen Fahrerlaubnisregisters auf Basis der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie übertragen
- 01.01.1999** Beginn der ausschließlich papierlosen Übermittlung von Führerscheindaten von den Fahrerlaubnisbehörden an das Zentrale Fahrerlaubnisregister
- 15.01.1999** Die ersten Chipkarten zur Authentifizierung von berechtigten Sachbearbeitern am PC werden an die Fahrerlaubnisbehörden Leer (Ostfriesland) und Bayreuth verschickt. Damit beginnt im Kraftfahrt-Bundesamt die Datenübermittlung mit Internet-technologie (ISDN) unter Verwendung eines Verfahrens zur Datenverschlüsselung (Kryptographierung)
- 23.09.1999** Im Zentralen Fahrerlaubnisregister sind 1 Million Personen registriert. Im August 2001 wird voraussichtlich die 10 Millionen-grenze überschritten. Das Register ist vollständig, wenn alle knapp 50 Millionen deutschen Fahrerlaubnisinhaber erfasst sind
- 30.05.2000** Den Fahrerlaubnisbehörden wird ein automatisiertes Anfrage- und Auskunftsverfahren für Daten aus dem Zentralregister zur Verfügung gestellt

Probezeit als Bewährungszeit

1986 verursachten allein die 18- bis 20-jährigen Pkw-Fahrer rund 46 000 Unfälle mit Personenschaden. Dabei starben 1 336 Verkehrsteilnehmer (15 % aller Verkehrstoten) und 66 560 Menschen wurden verletzt. 65 % dieser Fahrergruppe trugen die Schuld an dem Unfall, in den sie verwickelt waren (so der statistische Befund des Statistischen Bundesamtes, Wiesbaden, am 21.07.1989). Die extrem hohe Unfallbeteiligung junger Fahrer führte am 1. November 1986 zur Einführung des Führerscheins auf Probe. Mit dieser Bewährungszeit soll der aus Unerfahrenheit und hoher jugendtypischer Risikobereitschaft resultierenden Unfallgefährdung durch den Fahranfänger entgegengewirkt werden.

Die Probezeit hat sich bewährt. Bei der Risikogruppe der jugendlichen Unfallfahrer konnte ein signifikanter Rückgang der Auffälligkeits- und Rückfallzahlen im Straßenverkehr festgestellt werden.

Auskünfte - Tag und Nacht und sekundenschnell

Das **Zentrale Verkehrsinformationssystem ZEVIS** macht deutlich, dass das Zentrale Fahrzeugregister und das Verkehrszentralregister trotz ihrer Randlage mit Dienststellen in ganz Deutschland verbunden sind. Seit dem 28.01.1987 erteilt das Kraftfahrt-Bundesamt im Wege des Online-Abrufs mit diesem Informationssystem in eiligen Fällen Auskünfte insbesondere an die Polizei. Ausdrücklich muss hinzugefügt werden, dass der Informationsverbund von einem differenzierten Sicherungssystem umgeben ist. Es schützt vor Datenmissbrauch. Seit Inkrafttreten der Straßenverkehrsgesetzänderungen zum 01.01.1999 ist auch der Direktabruf durch ausländische Behörden innerhalb des EU/EWR-Raumes zulässig.

Jeden Tag helfen 50 000 Online-Auskünfte Straßenverkehrsdelikte aufzuklären.

Zur vorbeugenden Bekämpfung der Kraftfahrzeug-Kriminalität sowie für Zulassungszwecke ist es wichtig, die zentralen Fahrzeugregister und ihre Daten über die Landesgrenzen hinweg bereits vor der Zulassung/Registrierung des jeweiligen Fahrzeugs zu nutzen. Mit **EUCARIS**, dem **Europäischen Fahrzeug- und Führerscheininformationssystem**, steht ein System für einen Datenaustausch zur Verfügung.

Seit September 2000 nimmt das Kraftfahrt-Bundesamt am Online-Abrufverfahren der Register führenden Behörden der EUCARIS-Vertragspartner teil. Seitdem werden mit diesem Informationssystem

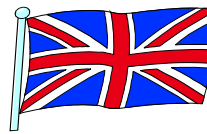
➡ die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der zentralen Fahrzeug- und Führerscheinregister gewährleistet

➡ die Verhinderung, Ermittlung und Verfolgung von Verstößen gegen einzelstaatliche Rechtsvorschriften im Bereich der Führerscheine, der Fahrzeugzulassung und anderen fahrzeugbezogenen Betrugsdelikten und Straftaten unterstützt

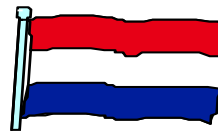
➡ und Informationen schnell ausgetauscht.

Die EUCARIS-Vertragspartner heute: Großbritannien, die Niederlande, Belgien, Luxemburg, Deutschland und Schweden.

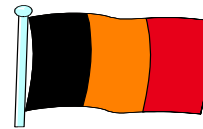
Großbritannien



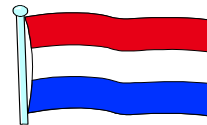
Niederlande



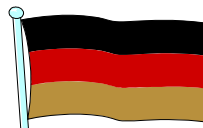
Belgien



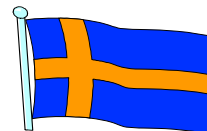
Luxemburg



Deutschland



und Schweden *).



*) Die Vertragsunterzeichnung durch Schweden wird in Kürze erwartet



1951

methodischen Grundsätzen auswerten. Das gilt etwa für die Größe und Struktur des Fahrzeugbestandes, den Bestand der Fahrerlaubnisinhaber, die Fahrleistungen, das Transportaufkommen und das Unfallgeschehen. Diese Daten sind unverzichtbare Grundlage für realistische verkehrs-, wirtschafts- und finanzpolitische Entscheidungen, für Maßnahmen auf dem Gebiet des Straßenbaus und der Unfallverhütung für privatwirtschaftliche Planung, insbesondere der Kraftzeug-, Fahrzeugteile- und Mineralölindustrie (Marktbeobachtung, Ersatzteildisposition usw.).

Die amtliche Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes liefert Zusammenhänge für einen breit gefächerten Nutzerkreis wie Politik, öffentliche Verwaltung,

Ein Gütesiegel als Vermittler

Das wesentliche Ziel der amtlichen Statistik ist, in Form von zahlenmäßig belegten Fakten Grundlagen für Entscheidungen zu schaffen, die für das Funktionieren sowohl einer sozialen Marktwirtschaft als auch eines freiheitlich demokratischen und am Sozialstaatsprinzip orientierten Rechtsstaates notwendig sind. Sie hat die Aufgabe, Daten über Massenerscheinungen zu erheben, zu sammeln, darzustellen und zu analysieren. Seit der Existenz der Vorläuferbehörden und des Kraftfahrt-Bundesamt besteht ein erhebliches Bedürfnis, gesicherte Aussagen zu erhalten, die das System "Straßenverkehr" kennzeichnen.

Das Kraftfahrt-Bundesamt erhebt und veröffentlicht Statistiken, die das Verkehrsgeschehen unter verschiedenen Aspekten erfassen und nach



2001

Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung sowie die interessierte Öffentlichkeit. Sie übernimmt also die Rolle eines Vermittlers: **unabhängig, unbeeinflusst und adäquat.**

Nutzer von Statistiken können bei Untersuchungen und Verhandlungen weitgehend von demselben Zahlenmaterial ausgehen. Darüber hinaus trägt die amtliche Statistik zur Versachlichung wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Diskussionen bei.

Die wohl bekannteste Statistik ist die Neuzulassungsstatistik über Zulassungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern. Sie wird monatlich erstellt, stets mit großem Interesse erwartet und gilt für viele als Konjunkturindikator.

*Der erste elektronische Tischrechner.
Ein Prototyp steht im Londoner Museum of Science.*

Anita und die Kraftfahrzeugstatistik

Anita war 1961 der weltweit erste elektronische Tischrechenautomat. Mit ihr begann eine Epoche neuer Rechenhilfsmittel. Ausgestattet mit 144 Elektronenröhren beherrschte sie die vier Grundrechenarten, war zehnmal so schnell wie mechanische Rechenmaschinen und kostete mit 4 200 DM so viel wie der VW-Käfer. Sie unterstützte Mitte der 60er Jahre die Statistiker bei Aufbereitungsarbeiten. Anita wurde Anfang der 70er Jahre ausgemustert. Heute gehört sie längst zur Computergeschichte.



Forschungsprojekte und maßgeschneiderte Lösungen

Menschliches Versagen und Fehlverhalten bilden die Hauptursache von Verkehrsunfällen. Die im Verkehrszentralregister erfasste Verkehrsdelinquenz liefert Informationen über auffälliges und gefahrenträchtiges Verhalten im Straßenverkehr. Mit diesen Daten lassen sich Erkenntnisse

für die Verkehrssicherheitsforschung und für verkehrspolitische Entscheidungen gewinnen. Seit drei Jahrzehnten führt das Kraftfahrt-Bundesamt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Forschungsprojekte und Sonderauswertungen zum Faktor „Mensch und Straßenverkehr“ durch:

➡ **Prognosemöglichkeiten zur Wirkung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen anhand des Verkehrszentralregisters**

Die im Verkehrszentralregister gespeicherten Informationen über Verkehrsverstöße und Fahrerlaubnismaßnahmen sollen beim Verkehrsteilnehmer präventive und nötigenfalls auch selektive Wirkung erzielen. Das Forschungsprojekt will Modellvorstellungen über die Art der wirksamen Prozesse und deren bestimmende Faktoren ausarbeiten, um ein geeignetes Prognoseinstrument für die Wirkung von Gesetzesänderungen zu entwickeln und dies für ausgewählte Anwendungsfälle zu erproben.

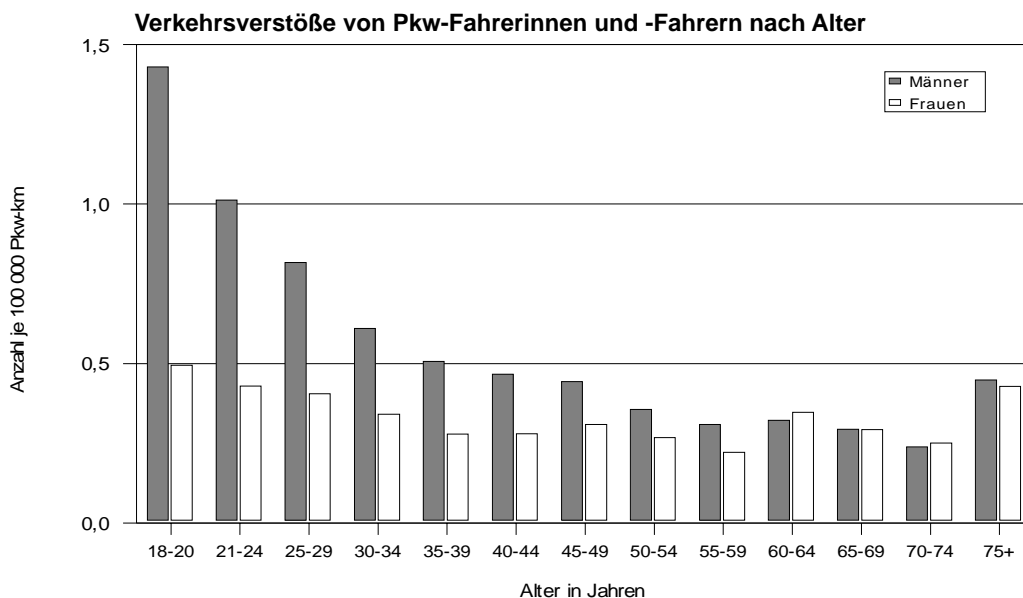
➡ **Moderne Verkehrssicherheitstechnologie – Fahrdatenspeicher und junge Fahrer**

Junge Fahrer zählen zu den besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern. Sie sind in den ersten Jahren ihrer Fahrpraxis häufiger in Verkehrsunfälle verwickelt. Mit modernen Verkehrssicherheitstechnologien könnte ein positiver Einfluss auf das Verkehrsverhalten ausgeübt werden. Dieser Einfluss soll ermittelt und Unfallhergänge und Verkehrskonflikte untersucht werden, um bestehende Verkehrssicherheitsprogramme und -technologien zu optimieren.

➡ **Verkehrsverstöße von Pkw-Fahrerinnen und Pkw-Fahrern**

Frauen sind nicht nur absolut, sondern relativ zu der von ihnen erbrachten Fahrleistung seltener verkehrsauffällig als Männer. Trotz Berücksichtigung der unterschiedlichen Fahrleistung, fallen Pkw-Fahrer mit Ordnungswidrigkeiten 1 ½ mal so häufig und mit Straftaten sogar etwa 3 ½ mal so häufig auf. Viermal häufiger fahren Männer mit Alkohol am Steuer sowie ohne

Fahrerlaubnis. Drei- bis viermal häufiger halten sie den Sicherheitsabstand und die Bestimmungen zur sicheren Beladung nicht ein. Etwa doppelt so häufig verstoßen sie gegen Geschwindigkeits-, Überhol- und Vorbeifahrdelikte. Frauen hingegen verstoßen etwas häufiger gegen Vorfahrtsregeln.

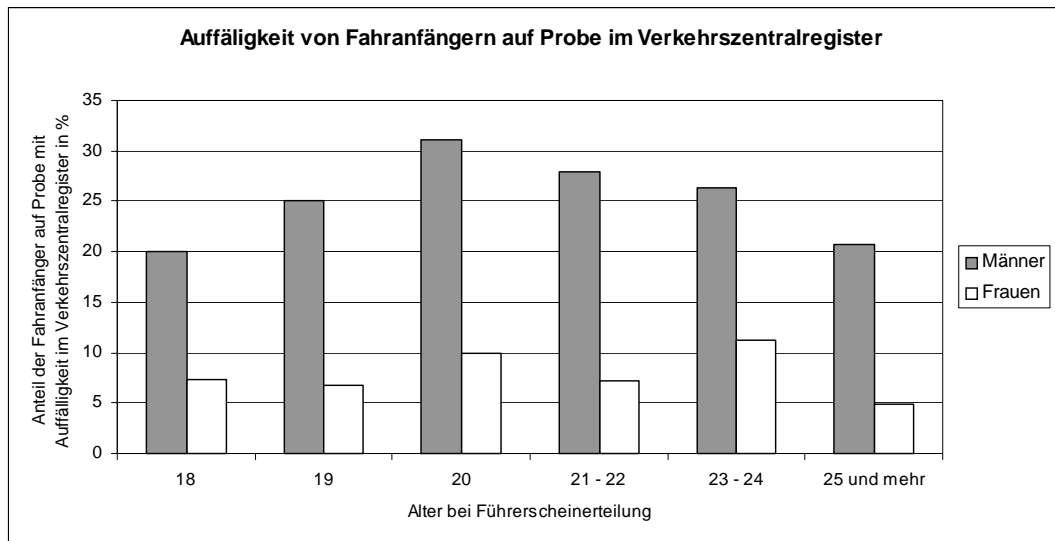


➡ Verkehrszuwiderhandlungen im Mitteilungszugang des Verkehrszentralregisters nach Tatkennciffen

Zu den am häufigsten gemeldeten Delikten gehören die durch automatische Kontrolleinrichtungen ermittelten Geschwindigkeits- und Ampelverstöße. Die vier häufigsten Tatkennciffen decken bereits 50 %, die 26 häufigsten sogar über 90 % aller gemeldeten Regelverstöße ab.

➡ Legalbewährung von Fahranfängern

Die besonders unfallgefährdeten vorwiegend jungen Fahranfänger müssen sich innerhalb der zweijährigen Probezeit bewähren. Die Bewährungszeit soll zu einer vorsichtigeren Fahrweise führen. Mit dem Forschungsprojekt wurden Erkenntnisse über Verkehrsdisziplin und Risikobereitschaft von Fahranfängern gewonnen. Die Erkenntnisse fließen in die Entwicklung wirksamer Beeinflussungsmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ein.



Meilensteine der Statistik

- 04.08.1951** Das Gesetz über die Errichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes wird ausgefertigt. Das Kraftfahrt-Bundesamt führt im Rahmen der Bundesstatistik Statistiken über den Bestand an Kraftfahrzeugen und -anhängern
- 29.09.1953** Dem Kraftfahrt-Bundesamt wird durch Verordnung aufgrund des GüKG vom 17.10.1952 die statistische Erfassung und Aufbereitung aller Beförderungsleistungen des Werkfernverkehrs sowie die technische Aufbereitung der von der Bundesanstalt für Straßenverkehr durchgeführten Statistik des gewerblichen Fernverkehrs mit Lkw übertragen
- 01.07.1956** Das Kraftfahrt-Bundesamt erstellt erste Statistiken über Prüfungen zur Erlangung einer Fahr- oder Fahrlehrerlaubnis
- 1957** Mitteilungen über Ergebnisse der Begutachtung und Untersuchung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen werden gesammelt und statistisch ausgewertet.
- 02.01.1958** Das Kraftfahrt-Bundesamt stellt die ersten Statistiken über Verkehrszuwendungen auf
- 31.12.1968** Das Kraftfahrt-Bundesamt gibt die Bearbeitung der Statistik der Personenbeförderung im Straßenverkehr auf Bundesebene an das Statistische Bundesamt ab
- 21.12.1973** Mit dem Gesetz über die Statistik des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs wird dem Kraftfahrt-Bundesamt eine weitere statistische Aufgabe übertragen
- 01.05.1986** Das Kraftfahrt-Bundesamt erhebt die ersten Statistiken über die Fahrerlaubnis auf Probe
- 01.01.1999** Das Kraftfahrt-Bundesamt erhebt die ersten Statistiken über erteilte EU-Fahrerlaubnisse in Deutschland

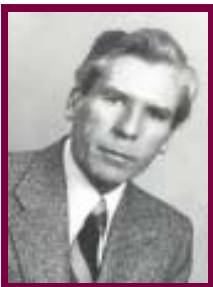
Die Behördenleiter



Direktor Dipl.-Ing. Otto Liegel 1951 bis 1955



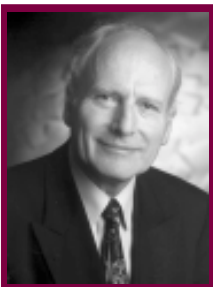
Präsident Dr. Karl Gerhart Parigger 1955 bis 1974



Präsident Heinz Hadel 1974 bis 1983



Präsidentin Dr. Erika Emmerich 1983 bis 1988



Präsident Dipl.-Ing. Wolfgang Barth 1989 bis heute

Die Abteilungsleiter

Abteilung Zentrale Dienste

Regierungsamtmann Rudolf Hahn	1951 - 1963
Regierungsassessor Kurt Knoop	1963 - 1968
Leitender Regierungsdirektor Heinz Haderer	1968 - 1974
Leitender Regierungsdirektor Horst Julich	1974 - 1992
Abteilungspräsident Ekhard Zinke	1992 - heute

Abteilung Zentrale Register

Regierungsdirektor Dr. Artur Bormann	1951 - 1968
Regierungsdirektor Dr. Eugen Schmitz	1968 - 1974
Regierungsdirektor Wolfgang Heibges	1974 - 1987
Leitender Regierungsdirektor Götz Krutein	1987 - heute

Abteilung Statistik

Regierungsdirektor Dr. Eugen Schmitz	1951 - 1968
Regierungsdirektor Horst Otto	1968 - 1992
Leitender Regierungsdirektor Heinrich Lönneker	1992 - heute

Abteilung Technik

Regierungsdirektor Dipl.-Ing. Otto Liegel	1951 - 1955
Leitender Regierungsbaudirektor Dipl.-Ing. Kurt Stamm	1955 - 1972
Leitender Regierungsbaudirektor Dipl.-Ing. Ulrich Hesske	1972 - 1990
Leitender Baudirektor Dipl.-Ing. Günter Rotzoll	1990 - 1996
Leitender Baudirektor Dipl.-Ing. Klaus Strupp	1997 - heute

Organisationsstruktur

Präsident



Stabsstelle

Strategische Planung, Controlling, Qualitätsmanagement, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



Zentrale Dienste

Personal, Ausbildung, Recht, Innerer Dienst, Haushalt, Organisation, Kosten- und Leistungsrechnung, Projekte, Informationstechnik



Zentrale Register

Zentrales Fahrzeugregister, Verkehrszentralregister, Zentrales Fahrerlaubnisregister



Statistik

Fahrzeugstatistiken, Kraftfahrerstatistiken, Kraftverkehrsstatistiken, Wissenschaftliche Begleituntersuchungen



Technik

Typgenehmigungen, Unfälle, Umwelt, Produktsicherheit, Konformitätsprüfungen, Qualitätsmanagementüberprüfungen



Außenstelle Dresden

Akkreditierung, Anfangsbewertung, Verifizierung bzw. Zertifizierung



Herr Dieter Berndt am Reisswolf

Im Blickpunkt der Öffentlichkeit

Es gibt Punkte unterschiedlichster Art. Der unscheinbarste, aber doch am häufigsten verwendete ist der, der einen Satz beendet. Er kann aber auch nach Ordnungszahlen und Abkürzungen stehen oder in Dreierfolge als offenes, verheißungsvolles Ende einer Geschichte verwendet werden. Weitaus weniger gebräuchlich ist der Punkt als Grundbegriff der Geometrie oder als Maßeinheit der Typographie. Auch sollte man den Punkt hinter einer Musiknote nicht unerwähnt lassen – dem schlichten, aber eleganten Werkzeug der Rhythmuslehre. Dieser Text ist in 11 Punkt großer Schrift verfasst. Eine Besonderheit stellt der sogenannte springende Punkt dar, der immer und in jedem Fall von entscheidender Bedeutung ist.

Der mit Abstand unbeliebteste und berüchtigtste mag wohl der Flensburger Punkt sein, der der klassischen Gattung des Strafpunktes zugerechnet werden muss und dennoch und gerade wegen seiner präventiven Wirkung Anerkennung und Akzeptanz erfährt. Dieser Flensburger Punkt ist und bleibt das emotionale Autofahrerthema Nummer 1.

Beim Anblick dieses Fotos mag das Herz zahlreicher Autofahrer höher schlagen. Dieter Berndt vernichtet wöchentlich zentnerweise Bußgeldbescheide. Und dass gerade dieser Mann hoch im Kurs steht wird deutlich, wenn ihm im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit die jährlich 700 Gäste des Kraftfahrt-Bundesamtes freundschaftlich verbunden auf die Schulter klopfen.

Lichterfest mit drei Buchstaben

Das Hauptgebäude des Kraftfahrt-Bundesamtes in der Fördestraße war eines der ersten Hochhäuser in Flensburg, geplant und gebaut in einer Zeit, in der man viele neue Wege in der Architektur beschritt. Aber die damals gewählte Bauweise erwies sich nicht als dauerhaft. Nach 25 Jahren war die Grundinstandsetzung nicht mehr hinauszuzögern. Die zukunftsweisende Elektro- und Datentechnik bis hin zu jedem Arbeitsplatz, eine im Hinblick auf Energieeinsparung optimierte

Haustechnik und eine neue Fassade waren wesentliche Bestandteile der Umbaumaßnahme.

Die bestaunenswerte Lichtschalttechnik regelt seitdem sowohl die Heizung als auch die Jalousien vor den Fenstern und schaltet – weil es bei dieser Steuerung dunkel werden kann – die Lampen in den Büros.

Das Hauptgebäude musste in seinen Rohbauzustand zurückversetzt werden, um dann von Grund auf, den heutigen Bedürfnissen und der heutigen Technik entsprechend, ausgerüstet zu werden. Provisorische Bauten sorgten während der 3jährigen Bauphase für einen reibungslosen Betriebsablauf.

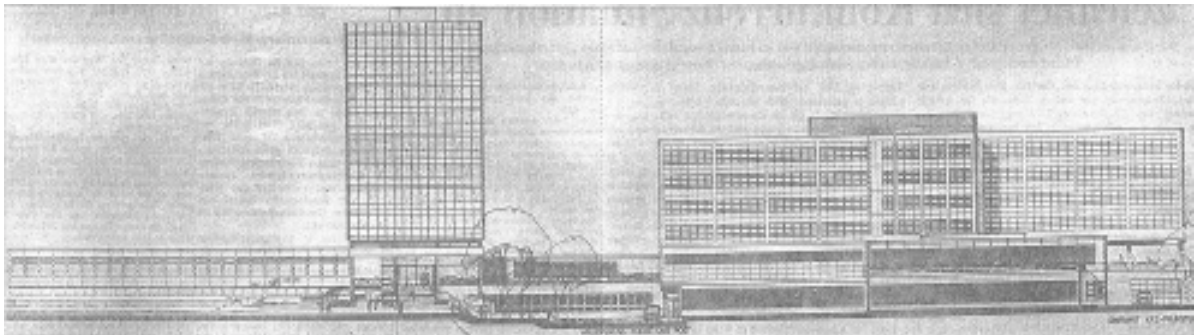


Mit einem Lichterfest wurde das Gebäude 1994 wieder seiner Bestimmung übergeben und setzte mit einer Schaltanlage ein optisches Signal – ein Lichtsignal. Über die Flensburger Förde bis hin nach Dänemark überraschte das Kraftfahrt-Bundesamt mit seinem Schalt-Erlebnis aus Anlass der neuen Fassade mit einem Schriftzug, der zumindest im Bewusstsein der automobilen Gesellschaft bereits fest verankert ist: **KBA**

Kein Haus der Sünden

Neben dem Bau des Hauptgebäudes von 1965 zählte auch der Erweiterungsbau 1977 zu einem der größten Bauvorhaben in Flensburg. Das Gebäude sollte zusätzliche Räume und damit verbesserte Arbeitsbedingungen schaffen. Mit dieser Baumaßnahme erhöhte sich die Nutzfläche um 6 500 auf 18 000 Quadratmeter. 1981 fanden Statistiker und Techniker eine neue Unterkunft. Sie litten in der Vergangenheit unter der Raumnot am stärksten. Darüber hinaus waren 200 Mitarbeiter aus Platzmangel in vier Außenstellen untergebracht. Nach Abschluss der Bauphase zogen auch sie mit ein. Die EDV, die

Poststelle, das Druckzentrum, die Vermittlung und die Kantine profitierten ebenfalls von dieser Baumaßnahme.



Neuer Haupteingang

Verbindungsbau

Erweiterungsgebäude

Zeitzeuge

Gottfried Swoboda (Mitarbeiter des Kraftfahrt-Bundesamtes von 1952 bis 1985)

Als das Kraftfahrt-Bundesamt in der Woche vom 05. bis 09. Mai 1952 nach Flensburg verlegt wurde, war dies für die Behördenleitung und ihre Mitarbeiter in gewisser Hinsicht ein schicksalhafter Vorgang. Man musste neben dem ungewohnten Ostseeklima auch die städtebaulichen und kommunalen Gegebenheiten der deutschen Grenzstadt in Kauf nehmen und diese waren vor vierzig Jahren keineswegs rosig. Günstig war dagegen die Lage auf dem Flensburger Arbeitsmarkt. Hier gab es genügend Arbeitskräfte für die bevorstehenden Aufgaben des Kraftfahrt-Bundesamtes.

Vom Frühjahr an hatte es in Flensburg unaufhörlich geregnet. So erhielten die Bielefelder damals keinen guten Eindruck von ihrer neuen Heimat. Hinzu kam die exponierte Lage des neuen Dienstsitzes in der Bonte-Kaserne (später Marinestützpunkt) direkt an der Förde, mit einer relativ hohen Luftfeuchtigkeit und den entsprechenden Auswirkungen im Bereich der damaligen Lochkartenstelle des Amtes.

Bis zur Fertigstellung der ersten Neubauwohnungen in der Fördestraße gegen Ende 1952 mussten viele Bielefelder „möbliert“ wohnen, bei Zimmervermietern in Mürwik, Flensburg und Glücksburg. Im folgenden Jahr kamen weitere Wohnungen für Bundesbedienstete in der Hochstraße und Osterallee hinzu. Im übrigen lag damals der Wohnungsbau in Flensburg, abgesehen von den in der oberen Waldstraße und Eckenerstraße mit Marshallplan-Geldern gebauten Häusern für Heimatvertriebene, noch ziemlich im Argen.

Beachtlich war dagegen die Bedeutung Flensburgs im internationalen

Eisenbahn- und Straßenverkehr des Jahres 1952. Täglich passierten die D-Züge Basel-Nyborg, Paris-Kopenhagen, Rom-Stockholm und Hoek van Holland-Kopenhagen den Flensburger Bahnhof, während der größte Teil des internationalen Straßenverkehrs zwischen Skandinavien und dem übrigen Europa damals am Flensburger Hafen vorbei über die Flensburger Chaussee nach Süden rollte. Der Bau der Europastraße 3, der westlichen Umgehung, der Vogelfluglinie und der Autobahn lag damals noch in weiter Ferne, wenn man überhaupt daran dachte. Ebenso der Bau der Nordstraße, auf deren Trasse bis März 1953 noch die Kleinbahn Flensburg–Glücksburg–Kappeln fuhr.

Im Flensburger Rathaus bestimmten nationale Gegensätze weitgehend die Kommunalpolitik. Dem großen Stimmenanteil des dänisch orientierten Blockes stand nur eine geringe Mehrheit der Wählergemeinschaft „Deutsches Flensburg“ gegenüber. „Nur fünf Kilometer nördlich unserer Stadt“, so schrieb am 06. September 1952 das Flensburger Tageblatt, „steht das Schild, mit dem Dänemark seine internationalen Reisenden begrüßt.“ „Welcome to the Kingdom of Danmark.“ Ein weiterer Willkommensgruß in französischer Sprache, während man die deutsche Sprache anscheinend vergessen hatte. Der Alltag mit seinen dienstlichen Anforderungen und den privaten Sorgen ließ keine Langeweile aufkommen. Bald spielte es auch keine Rolle mehr, ob man Bielefelder oder Flensburger war. Was zählte, war die gemeinsame Arbeit im Dezernat oder im Sachgebiet, und so mancher hat seine Laufbahn im Kraftfahrt-Bundesamt ganz bescheiden begonnen, nachdem er früher vielleicht Flugzeugführer oder Kapitän, Ingenieur oder Wehrmachtsbeamter, Meister oder selbständiger Kaufmann gewesen war.

Zu den 120 Bielefelder Mitarbeitern des Amtes wurden zunächst 100 Flensburger Mitarbeiter eingestellt und Ende 1952 umfasste das Amt bereits 300 Mitarbeiter, die zur Hälfte damals schon über 50 Jahre alt waren. Längst sind viele von ihnen nicht mehr am Leben.

Schritte in eine neue Zukunft

Diese Festschrift hat Sie während Ihrer Zeitreise durch die vergangenen 50 Jahre begleitet. Sie beginnt mit den schwierigen Anfängen einer Behörde nach dem Zweiten Weltkrieg und mündet in eine moderne, serviceorientierte, international ausgerichtete Bundesoberbehörde, die sich für die Zukunft ehrgeizige Ziele setzt.


Das Kraftfahrt-Bundesamt hat in den vergangenen Jahren - und das wird in Zukunft verstärkt so sein – den Weg des technologischen Fortschritts aktiv beschritten. Es wird zunehmend auf Internettechnologien setzen. Das Internet gehört im wachsenden Maß zu unserem Alltag und wird schneller selbstverständlich sein als die bisher bekannten Kommunikationsmedien. Auswahl, Bequemlichkeit, Schnelligkeit und Verfügbarkeit rund um die Uhr sind seine Stärken. Sie werden künftig

Wege, Wartezeiten und auch Kosten sparen helfen. Die europaweite Auskunftserteilung und das Online-Typgenehmigungsverfahren sollen hier beispielhaft erwähnt werden.

Das Kraftfahrt-Bundesamt als Dienstleistungsbehörde wird sich dem immer schneller werdenden Wandlungsprozess stellen. Dabei ist sein Selbstverständnis, sich künftig als der zentrale Informationsdienstleister rund um das Kraftfahrzeug und seine Nutzer zu positionieren, der Garant dafür, dass der eingeschlagene Weg der Modernisierung weiter beschrritten wird.



50 Jahre
Kraftfahrt-Bundesamt

The bottom of the page features a series of horizontal bars in dark red, grey, and light grey, creating a modern, layered design.