

## **Carolin Baumann/ Petra M. Vogel**

### **Zusammenfassung:**

Kfz-Wunschkennzeichen sind individualisierte monoreferenzielle Zeichen zur Identifizierung von Personen (genauer: Fahrzeughaltern); das macht sie zu einem potenziellen Gegenstand der Namenkunde. Eine erste empirische Studie zur Wunschkennzeichenwahl in Deutschland bestätigt eine insgesamt stark personenbezogene Motivation von Wunschkennzeichen und damit deren ‚Namenhaftigkeit‘. Darüber hinaus lässt sich ein System von Auswahlmotiven beschreiben, die vor allem im zeitlichen Längs- wie Querschnitt variieren.

### **Abstract:**

Vanity plates are monoreferential and individualized signs serving to identify persons (more precisely: owners of vehicles). Therefore they constitute a potential topic for onomastics. The results of the first empirical study investigating the selection of vanity plates in Germany confirm their strongly person-related motivation, hence their ‘nameness’. Furthermore, different selection motives can be described systematically and can be shown to vary cross-sectionally and longitudinally in time.

## **Kfz-Wunschkennzeichen in Siegen-Wittgenstein<sup>1</sup>**

Einleitung: Seit einiger Zeit ermöglichen die Zulassungsbehörden in Deutschland gegen Gebühr eine Mitbestimmung bei der alphanumerischen Gestaltung des amtlichen Kennzeichens privater Fahrzeuge. Da Klein-/Leichtkrafträder (Mopeds) u.Ä. in diesem Artikel ausgenommen werden, ist konkret die Erkennungsnummer betroffen, d. h. bei privaten Fahrzeugen die Buchstaben und Ziffern, die nach dem Unterscheidungszeichen stehen (den ein bis drei Buchstaben für den zulassenden Verwaltungsbezirk, d. h. kreisfreie Stadt oder Landkreis). Diese Möglichkeit zur kreativen Gestaltung, auch in Verbindung mit dem allerdings festgelegten Unterscheidungszeichen, macht die damit nicht nur identifizierenden, sondern auch personalisierten und individualisierten Kfz-Wunschkennzeichen zu einem neuen Untersuchungsgegenstand für die Namenkunde (Onomastik). Bislang gibt es für Deutschland keine Untersuchungen dazu, auch für andere Länder scheinen nur die Arbeiten von Neethling (2007, 2009) zu Südafrika und Nuessel (1982) zu den USA vorzuliegen. Mitte 2011 wurde deshalb am Lehrstuhl für Germanistische Linguistik der Universität Siegen eine empirische Untersuchung zu Kfz-Wunschkennzeichen im Kreis Siegen-Wittgenstein (NRW) durchgeführt. Die Ergebnisse sind in Kapitel 2 dargestellt, Kapitel 1 führt in Kfz-Kennzeichen im Allgemeinen und ihr Verhältnis zu Namen ein.

### **1. Kfz-Kennzeichen und Namen**

#### **1.1 Kfz-Kennzeichen als Namen**

Dass Kfz-Kennzeichen konzeptuell unter Namen zu fassen sind, scheint in der einschlägigen Literatur unbestritten zu sein (vgl. Neethling 2007: 354, Nübling 2004: 845, Nübling et al. 2012: 306f.). Wie alle Namen erfüllen auch Kfz-Kennzeichen das Kriterium der Monoreferenz, d. h., Form und (ein) Objekt sind direkt (deshalb auch Direktreferenz genannt) aufeinander bezogen ohne Aktivierung semantischer Merkmale (Nübling et al. 2004: 17f.). Über die Monoreferenz wird ein Objekt identifiziert, jedoch nicht individualisiert (ebd. 20f.). Um im Bereich der Kfz-

---

<sup>1</sup> Für ihre sachkundige Unterstützung danken wir Herrn Hellmann und Herrn Oerter von der Kfz-Zulassungsstelle in Siegen sowie Herrn Schwarzer vom Justizariat der Uni Siegen.

Kennzeichen zu bleiben: Ein rein zugewiesenes Kennzeichen, wie es früher in Deutschland üblich war, hat nur identifizierende Funktion, und zwar in idealer Weise, aber nicht individualisierende. Letzteres ist erst mit den Wunschkennzeichen gegeben. So gesehen lässt sich bezüglich der Individualisierung von Wunschkennzeichen sogar ein Kontinuum aufspannen, das von minimal bis maximal individualisiert reicht, je nachdem wie groß die Menge der Restriktionen bei der Vergabe ist. Die Vergabep Praxis führt im Augenblick noch dazu, dass deutsche Kfz-Kennzeichen eher am weniger individualisierten Pol einzuordnen sind. Grundsätzlich dienen aber Kfz-Kennzeichen primär der Identifizierung, sind also nicht unbedingt typische Namen. Namen, die am eher identifizierenden Pol angesiedelt sind, bestehen außerdem typischerweise aus Zahlen, was gleichzeitig damit einhergeht, dass sie i.Allg., außer in Zitiervorm, nicht gesprochen werden. Man vergleiche hierzu etwa die Nummer im Reisepass oder Personalausweis (Nübling et al. 2012: 20). Nübling (2004: 845) weist außerdem darauf hin, dass solche „numerale Namen“ zwar keine typischen Namen seien, aber doch existent, „zum Beispiel in Gestalt von Straßenbezeichnungen in New York oder Mannheim, in Kraftfahrzeugkennzeichen in Kombination mit Buchstaben, in Form von Personennummern in Schweden, in Kombination mit Personennamen bei Herrschern gleichen Namens, in Kombination mit Straßennamen zur Bezeichnung von Häusern; selbst das Ökonym 4711 besteht aus Zahlen“.

In den Namenklassensystemen wird i.Allg. der Grad der Belebtheit mit dem Grad der Individualität verknüpft und diesbzgl. ein Kontinuum aufgestellt. Auf diese Weise kommen Nübling et al. (2012: 102) gemessen an einem prototypischen Kontinuum von maximaler zu minimaler Benennung zu folgenden Namenklassen:

1. Personennamen/Anthroponyme (Spitz-/koseN, RufN, FamN)
2. Tiernamen/Zoonyme (HaustierN, ZuchttierN, WildtierN)
3. Ortsnamen/Toponyme (RaumN, SiedlungsN, GewässerN etc.)
4. Objektnamen/Ergonyme (WarenN, UnternehmensN, InstitutionsN etc.)
5. Ereignisnamen/Praxonyme (KriegsN, RevolutionsN, VeranstaltungsN etc.)
6. Phänomennamen/Phänonyme (GroßbrandN, Hoch-/TiefdruckgebietN, WirbelsturmN, SturmflutN)

„Namen von Kraftfahrzeugen“ (ebd. 306f.) werden dabei am untersten Ende der Objektnamen/Ergonyme eingeordnet. Gemeint sind damit Bezeichnungen wie *Ente* (für den Citroën 2CV), *Rennpappe* (Trabant) oder auch individuelle Auto-„RufN“ wie *Linda* etc. Genannt werden hier auch Namen von nicht-öffentlichen Taxis in Südafrika oder der Karibik, wobei oft der Rufname des Fahrers, Sprichwörter oder Ausrufe die Basis darstellen (ebd. 306). Nicht zuletzt gehören auch Wunschkennzeichen hierher, da sie je nach Verwaltungsrestriktionen einen schwachen bis starken Grad an Individualisierung aufweisen.

## 1.2 Vergaberegeln und Vergabep Praxis von Kfz-Kennzeichen

Da es in der Untersuchung um aktuelle Wunschkennzeichen in Siegen-Wittgenstein geht, konzentrieren wir uns auf die derzeitige Situation in Deutschland und gehen nur cursorisch auf andere Länder und die geschichtliche Entwicklung ein, wobei es

ohnehin kaum ausführliche bzw. aktuelle Literatur zu Kfz-Kennzeichen gibt. Im Prinzip sind hier nur Herzfeld (2010) für Deutschland, Parker (1971) für Europa und Parker/Weeks (2004) für die Welt zu nennen, wobei Parker/Weeks (2004) – allerdings inzwischen veraltet – auch auf die Bedingungen der Vergabe von Wunschkennzeichen in den jeweiligen Ländern eingehen.<sup>2</sup>

Im 19. Jahrhundert hatten in Deutschland zur Identifizierung von Unfallverursachern schon Fuhrwerke Schilder (Herzfeld 2007: 9), ein System, das es ab 1895 auch für Fahrräder und ab 1896 für Kraftfahrzeuge gab (ebd.). Erst 1906 einigten sich jedoch alle 26 Teilstaaten des Deutschen Kaiserreichs auf ein System zur allgemeinen Zulassung und Registrierung (ebd. 10), wobei erst 1909 die Veröffentlichung des „Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ erfolgte (ebd. 16, Anm. 2). Im Gegensatz dazu existierten entsprechende Gesetze bzw. Beschlüsse oder Erlasse schon 1901 im Staat New York, in Frankreich und in Italien (nur für öffentliche Kraftfahrzeuge) sowie 1903 in Großbritannien und in Italien nun auch für private Kraftfahrzeuge (Parker 1971: 11).

Für Deutschland teilt Herzfeld (2007: 11) die Geschichte der deutschen Kfz-Kennzeichen in vier Hauptperioden:

- bis 1906: verschiedene Systeme existieren nebeneinander;
- 1906-1945: Vereinheitlichung der existierenden Systeme auf der Basis der Kombination von römischen Ziffern und Buchstaben;
- 1945-1953/1956: Steuerung des Systems durch die Siegermächte und Wahl der Länder als Verwaltungseinheiten;
- ab 1956: Wahl der Kreise und kreisfreien Städte als Verwaltungseinheiten und Integration der ehemaligen DDR 1991.

Das aktuelle Straßenverkehrsrecht basiert auf dem Straßenverkehrsgesetz (StVG) (1953) zusammen mit der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) (1934) und der Straßenverkehrs-Zulassung-Ordnung (StVZO) (1937), die teilweise in die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) (1998) und die Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) (2006) überführt wurde. Wesentlich für die Gestaltung der Kfz-Kennzeichen ist die FZV von 2006 in der Neufassung von 2011<sup>3</sup>, insbesondere Abschnitt 2 zum Zulassungsverfahren.

Nachfolgend wird angelehnt an Parker (1971) für Europa sowie für Deutschland v.a. an Herzfeld (2010) und die FZV ein Überblick über die wichtigsten Merkmale der Kennzeichen-Systematik gegeben, wobei wir die graphische Gestaltung (Farben, Schriften etc.) weitgehend außer Acht lassen ebenso wie spezifische Bestimmungen für Krafträder. In der FZV wird zwischen Standard-Kennzeichen für private Fahrzeuge und besonderen Kennzeichen (für Fahrzeuge von Behörden etc.) unterschieden, wobei nur erstere Kategorie für uns relevant ist.

Hinsichtlich Standard-Kennzeichen für private Fahrzeuge müssen in fast allen Ländern vorderes und hinteres Kennzeichen identisch sein (Parker 1971: 7). Die meisten Länder verwenden hierzu Buchstaben und Ziffern in Kombination, z. B.

---

<sup>2</sup> Neuere Daten liefern hierzu die jeweiligen Wikipedia-Seiten unter dem Stichwort „Kraftfahrzeugkennzeichen“ bzw. „Kfz-Kennzeichen“ bzw. „Wunschkennzeichen“.

<sup>3</sup> Vgl. z. B. unter [http://www.gesetze-im-internet.de/fzv\\_2011/](http://www.gesetze-im-internet.de/fzv_2011/).

Buchstabe(n) vor Ziffer(n) in Österreich, Norwegen, Großbritannien oder auch Buchstabe(n) zwischen Ziffer(n) in Frankreich oder der Türkei (ebd.).

In Deutschland gilt für das amtliche Kennzeichen nach §8,1 FZV:

„Die nach Landesrecht zuständige Behörde (Zulassungsbehörde) teilt dem Fahrzeug ein Kennzeichen zu, um eine Identifizierung des Halters zu ermöglichen. Das Kennzeichen besteht aus einem Unterscheidungszeichen (ein bis drei Buchstaben) für den Verwaltungsbezirk, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, und einer auf das einzelne Fahrzeug bezogenen Erkennungsnummer.“

Aus den Anlagen der FZV ergibt sich, dass sich die Erkennungsnummer aus maximal 2 Buchstaben und maximal 4 Ziffern zusammensetzen kann (FZV, Anlage 2,2), wobei die Umlaute *Ä*, *Ö* und *Ü* ausgeschlossen sind (ebd. 2,1). Insgesamt darf das Kennzeichen jedoch aus nicht mehr als 8 Stellen bestehen (FZV, Anlage 4, Punkt 4. Ergänzungsbestimmungen). Also z. B.:

*SI-AB 2732*

*HSK-AB 273*

In der FZV 2011 (im Gegensatz zur FZV 2006 und zur StVZO) sind nun auch explizit Regelungen zu unerwünschten Kennzeichen enthalten. So besagt §8,2 FZV 2011: „Die Buchstabenkombination des Unterscheidungszeichens darf nicht gegen die guten Sitten verstoßen“ bzw. §8,1: „Die Zeichenkombination der Erkennungsnummer sowie die Kombination aus Unterscheidungszeichen und Erkennungsnummer dürfen nicht gegen die guten Sitten verstoßen“. Mit §8,3 gilt sogar: „Die Zulassungsbehörde kann das zugeteilte Kennzeichen von Amts wegen oder auf Antrag ändern und hierzu die Vorführung des Fahrzeugs anordnen.“ Explizit ausgeschlossen sind in Deutschland grundsätzlich die nationalsozialistisch interpretierbaren Erkennungsnummer-Buchstaben *SS* („Schutzstaffel“), *SA* („Sturmabteilung“), *HJ* („Hitler-Jugend“), *NS* („Nationalsozialismus“) und *KZ* („Konzentrationslager“). Dies geht auf einen einheitlichen Beschluss der (ehemaligen BRD-) Bundesländer in den 1980er Jahren zurück, der als Erlass zu §23 StVZO von allen Bundesländern, später auch von den neuen, umgesetzt wurde.<sup>4</sup> Brandenburg, dessen entsprechender Erlass von 1992 datiert, hat diesen im Jahre 2009 sogar noch verschärft und auch die Erkennungsnummern(teile) *AH 18* (*AH* für ‚Adolf Hitler‘, *18* nach der 1. und 8. Position der Buchstaben *A* und *H* im Alphabet) und *HH 18* (für ‚Heil Hitler‘, zu *18* s.o.) sowie die Zahlenkombination *88* (für ‚Heil Hitler‘ nach der 8. Position des Buchstabens *H* im Alphabet) ausgeschlossen, 2010 zusätzlich auch die Zahlenkombinationen *8888*, *1888*, *8818*, *888* und *188*. Alle weiteren Blockierungen bei Wunsch Kennzeichen sind Verfahrenspraktiken der einzelnen Zulassungsstellen und nicht durch Erlasse gedeckt.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Der NRW-Runderlass „Zuteilung von amtlichen Kennzeichen“ des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr datiert vom 14.1.1985 ([recht.nrw.de](http://recht.nrw.de)), geändert mit Runderlass vom 30.5.1988. Letzterer enthält jedoch keine Änderung im Bereich der Erkennungsnummer-Buchstaben.

<sup>5</sup> So wird z. B. laut der Internetseite des Kreises Dithmarschen mit der Kreisstadt Heide die Kombination *HEI-L* (wohl wegen ‚Heil (Hitler)‘) nicht vergeben (<http://www.dithmarschen.de/index.phtml?La=1&NavID=647.245>). Laut Herrn

Überraschenderweise ermöglicht aber FZV §47, 1, Punkt 1 FZV zumindest prinzipiell eine Abweichung von fast allen in der FZV festgelegten Bestimmungen und damit rein theoretisch auch vom Muster Unterscheidungszeichen + Erkennungsnummer und damit sogar vom Verbot „anstößiger“ Begriffe (s.o.): „Ausnahmen können genehmigen [...] die zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen von den Vorschriften der Abschnitte 1 bis 5 dieser Verordnung, jedoch nicht von § 12 Absatz 1 und 2 und § 8 Absatz 1a, in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte einzelne Antragsteller; sofern die Ausnahmen erhebliche Auswirkungen auf das Gebiet anderer Länder haben, ergeht die Entscheidung im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden dieser Länder“.

Obwohl bislang kein Fall einer derartig weitgehenden Ausnahmegenehmigung bekannt ist, vermutet Herzfeld (2010: 386), dass in Zeiten klammer Kassen die strengen Regelungen gekippt und der Markt sogar mit Kennzeichen überschwemmt werden könnte, die heute als inoffizielle Kennzeichen auf Privatgeländen genutzt und deshalb nicht zugelassen werden müssen, z. B. auf Flughäfen (*DLH-H25*, Deutsche Lufthansa) oder als Filmkennzeichen. Statistische Angaben zu ihrem zahlenmäßigen Vorkommen gibt es nicht (ebd.).

Solche „echten“ Wunschkennzeichen mit wenigen bis keinen Restriktionen, auch in graphischer Hinsicht, sind allerdings in einigen Ländern erlaubt. Herzfeld (2010: 12) verweist auf das Beispiel *MACHO1* für Österreich und auch die Beispiele in Neethling (2007) für Südafrika deuten auf sehr wenige Restriktionen hin, z. B. *FUZFAC* (fuzzface), *2HOT4U* (too hot for you) etc. (ebd. 358). In Parker/Watts (2004) finden sich detailliertere Angaben für alle Länder, wobei eine gewisse Wahlfreiheit sehr häufig gegeben ist. Die Bandbreite ist hier enorm, von völlig frei wählbar, z. B. Dänemark, über eine Kombination von offiziellem und freiem Kennzeichen, z. B. Schweden, bis zu einer Wahlfreiheit innerhalb der vorgegebenen Rahmenbedingungen wie in Deutschland.<sup>6</sup> Dabei ist anzumerken, dass in Parker/Watts (2004) der Begriff *personalized plates* nicht im Zusammenhang mit Deutschland verwendet wird. Das kann zum einen daran liegen, dass die Wunschkennzeichen zum Erscheinungszeitpunkt 2004 noch nicht bekannt genug waren, oder zum anderen, dass nur „echte“ Wunschkennzeichen als *personalized plates* eingestuft werden, d. h., der Individualisierungsgrad wird im Zusammenhang mit Deutschland nicht als hoch genug eingestuft, um als „personalized“ gelten zu können. Bezüglich der noch existierenden Restriktionen ist jedoch zu beachten, dass §47, 1, Punkt 1 FZV den Ländern wie bereits erwähnt theoretisch einen sehr großen Spielraum lässt.

Was die real existierenden und damit restringierten Wunschkennzeichen betrifft, ist zu sagen, dass die Zulassungsbehörden prinzipiell schon immer auf Wunsch jedes in ihrem Verwaltungsbereich noch freie (und nicht wegen „Anstößigkeit“ stigmatisierte,

---

Hellmann von der Kfz-Zulassungsstelle in Siegen wird hier nicht der Erkennungsnummer-Teil *NZ* (wohl wegen Assoziationen zu ‚Nazi‘ u.Ä.) vergeben.

<sup>6</sup> Das Projekt „IKENNZ - Konzept zur Finanzierung von Elektromobilität durch Individuelle Kennzeichen in Deutschland“ propagiert die Einführung von „echten“ Wunschkennzeichen, um die Einnahmen daraus für die Schaffung von Kaufanreizen für Elektroautos zu verwenden (<http://ikennz.de/2011/06/01/wunschzeichen-vs-echtes-wunschzeichen-ikennz/>).

s.o.) Kennzeichen vergeben konnten. Letztlich handelt es sich nur um eine Frage der Organisation und des zeitlichen Aufwandes, was sich mit verstärktem Einsatz der EDV immer einfacher gestaltet. In der Tat haben inzwischen wohl alle Zulassungsbehörden entsprechende Internetseiten eingerichtet (in Siegen-Wittgenstein seit 2005, auch bundesweite Seiten sind verfügbar (z. B. <http://www.strassenverkehrsamt.de/wunschkennzeichen>). Offizielle Zahlen dazu, seit wann Wunschkennzeichen möglich sind, wie hoch der Anteil an den Gesamtzulassungen ist und wie hoch die daraus generierten Einnahmen sind, gibt es nicht. AUTOBILD propagiert im August 2011, allerdings ohne jegliche Quellenangabe, dass dies seit 1994<sup>7</sup> offiziell möglich sei, 75% ein Wunschkennzeichen wählten und 2010 daraus von den Zulassungsstellen über 20 Millionen eingenommen wurden.<sup>8</sup> In Deutschland kostet die Reservierung (abhängig von der Zulassungsbehörde zwischen 5 und 90 Tagen Gültigkeit) eines Wunschkennzeichens bundesweit 2,60 Euro, die Zuteilung selbst 10,20 Euro: Dies ist in der „Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr“ (GebOSt) von 2011 bundesweit festgelegt, und zwar unter Punkt 230 in der Anlage zu §1. Die Zahlung selbst wird erst bei der eigentlichen Zulassung fällig. Reservierende und zulassende Person müssen identisch sein, ein Weiterverkauf ist auf diese Weise nicht möglich, es gibt aber auch Kennzeichenbörsen für bereits zugelassene oder reservierte Kennzeichen (z. B. [www.strassenverkehrsamt.de](http://www.strassenverkehrsamt.de)). Insbesondere für Firmen und andere Unternehmen bzw. Behörden (v.a. nachdem seit Inkrafttreten der FVZ 2006 am 1.3.2007 keine besonderen Kennzeichen mehr auf Stadt- und Kreisebene vergeben werden, s.o.) bietet sich damit eine attraktive Möglichkeit der Werbung und der besseren Identifizierbarkeit als „Familie“, wenn die Zeichen noch frei sind, vgl. die Leipziger Kennzeichen *L-RK* („Rotes Kreuz“)<sup>9</sup>, *L-NV* („Nahverkehr“), *L-SR* („Stadtreinigung“), *L-RV* („Regionalverkehr“) (Hertzfeld 2010: 12).<sup>10</sup>

## 2. Kfz-Wunschkennzeichen im Kreis Siegen-Wittgenstein

Die in diesem Kapitel dargestellte Untersuchung wurde durchgeführt, um die Motive, die an der Wahl von Kfz-Wunschkennzeichen in Deutschland beteiligt sind, in einem ersten Schritt zu sammeln und darüber hinaus erste Hinweise auf Ursachen der Variation dieser Motive zu erhalten. Es wurden Personen befragt, die im Begriff waren, ein Wunschkennzeichen auszuwählen oder bereits eines besaßen. Dies geschah mittels eines Fragebogens.

Im Folgenden wird zunächst der Aufbau des Fragebogens erläutert, Umstände der Durchführung und Probleme werden beschrieben. Im zweiten Abschnitt werden die

---

<sup>7</sup> Diese Angabe findet sich auch unter [http://de.wikipedia.org/wiki/Kfz-Kennzeichen\\_\(Deutschland\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Kfz-Kennzeichen_(Deutschland)). Nach Auskunft von Herrn Hellmann von der Zulassungsstelle in Siegen bestand in Siegen seit 1986 die Möglichkeit, manuell eine Auswahl anhand einer Papierliste zu treffen, wobei jedem Mitarbeiter ein bestimmtes Buchstabenalphabet mit den noch freien Ziffern zur Verfügung stand (Landsiedel 2012: 11).

<sup>8</sup> <http://www.autobild.de/klassik/artikel/meinung-wunschkennzeichen-1872549.html>

<sup>9</sup> Laut Herrn Hellmann von der Zulassungsstelle in Siegen auch *SI-RK*.

<sup>10</sup> Auf der Internetseite <http://www.radarforum.de/messages/4450/1469.html> findet sich eine Sammlung von Firmen-Kennzeichen, z. B. *BN-DT* („Deutsche Telecom“), *M-CM* („ADAC Club Mobil“), *M-MD* („McDonald's“), *GI-GA* („Gießener Anzeiger“).

Ergebnisse der Befragung vorgestellt, die erste Tendenzen aufzeigen, vor allem aber Anregung für weitere Untersuchungen sein sollen.

## 2.1 Fragebogen und Durchführung

Die Untersuchung der Motive für die Wahl von Kfz-Wunschkennzeichen basiert auf einer Fragebogenstudie. Inhalt und Aufbau des dafür entwickelten Fragebogens seien hier zunächst kurz erläutert:

Inhaltlich sind die abgefragten Informationen zu unterscheiden in Voraussetzungen der Kennzeichenwahl einerseits sowie Merkmale und Motive der Kennzeichenwahl andererseits.

So wurden zunächst persönliche Informationen zu den Befragten erhoben, zu denen

- Alter,
- Geschlecht,
- Nationalität,
- Familienstand und
- Beruf<sup>11</sup>

gehörten. Dies diene in erster Linie dem Interesse, später mögliche Unterschiede zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen feststellen zu können.<sup>12</sup> Die Auswahl dieser persönlichen Parameter war motiviert durch eigene Eindrücke und durch Beobachtungen der Mitarbeiter der Kfz-Zulassungsstelle in Siegen.

Als Voraussetzung der Kennzeichenwahl wurde darüber hinaus erfragt, in welchem Landkreis das Fahrzeug zugelassen wurde, d. h., welches Unterscheidungszeichen der gewählten Erkennungsnummer vorausgeht. Außer für die Erfassung regionaler Unterschiede ist diese Größe als Voraussetzung von „wortbildenden“ Kennzeichen relevant: Das Unterscheidungszeichen *SI* für ‚Siegen-Wittgenstein‘ bildet beispielsweise mit seiner CV-Struktur eine bessere Grundlage für ein zusammen mit den Erkennungsbuchstaben gebildetes Wort (z. B. *SI-EG*, *SI-ND*, *SI-NA* (weibl. Vorname), *SI-CH*) als das aus drei Konsonanten bestehende Unterscheidungszeichen *HSK* für den benachbarten Hochsauerlandkreis. Schließlich wurde auch das Jahr der Kennzeichenwahl erfragt, um mögliche Veränderungen im Laufe der Zeit zu erfassen.

---

<sup>11</sup> Im Nachhinein hätte statt „beruflicher Tätigkeit“ auch der höchste Bildungsabschluss abgefragt werden können, da dieser Parameter eine verlässlichere Aussage über die Qualifikation der befragten Person ermöglicht.

<sup>12</sup> Der Fragebogen sah auch die Möglichkeit vor, dass eine Person Auskunft über die Motivation eines Wunschkennzeichens gibt, die nicht selbst das Kennzeichen gewählt hat, aber über diese Wahl gut informiert ist, etwa der Ehepartner. In diesem Fall wurden die persönlichen Informationen sowohl des Befragten als auch desjenigen erhoben, der tatsächlich die Wahl getroffen hat, außerdem das Verhältnis zwischen beiden.

Im anschließenden zweiten Teil des Fragebogens zu Merkmalen und Motiven der Kennzeichenwahl wurden die Motive der Buchstaben- und Ziffernwahl nacheinander erfragt.<sup>13</sup>

Als mögliche Motive für die Buchstabenwahl wurden

- bedeutsame Abkürzung (z. B. die Initialen des eigenen Namens),
- „Wortbildung“ mit dem Unterscheidungszeichen (z. B. *SI-EG*) und
- Ästhetik (z. B. Symmetrie mit dem Unterscheidungszeichen)

angeboten. Daneben gab es die Möglichkeit der freien Eingabe, wenn keine der aufgeführten Möglichkeiten zutraf. Wurde „bedeutsame Abkürzung“ als Motiv angegeben, wurde weiter erfragt, wofür die Abkürzung jeweils steht; auch hier wurden mehrere Möglichkeiten zur Wahl gestellt (z. B. die eigenen Initialen) und daneben die Option der freien Eingabe gegeben.

Für die Ziffernwahl waren vorgegebene Motive:

- ein bedeutsames Datum (z. B. der eigene Geburtstag) bzw. eine Jahreszahl und
- ästhetische Merkmale (z. B. eine „Schnapszahl“).

Auch hier gab es die Möglichkeit der freien Eingabe. Für den Fall, dass ein bedeutsames Datum hinter den Ziffern des gewählten Kennzeichens steckt, wurde weiter nach der Art des Datums gefragt (z. B. eigener Geburtstag).

Auch die vorgeschlagenen Motive für die Wahl der Erkennungsnummer ergaben sich aus persönlicher Erfahrung und Gesprächen mit den Mitarbeitern der Zulassungsstelle in Siegen.

Zur Durchführung wurden zwei Versionen des Fragebogens erstellt: eine Papierversion zur eigenständigen Beantwortung und eine Online-Version mit der Umfragen-Software LimeSurvey. Die Papierversion wurde in der Zulassungsstelle in Siegen<sup>14</sup> ausgelegt und mit Hinweisschildern beworben, der Link zur Online-Version auf der Homepage der Kfz-Zulassungsstelle des Kreises Siegen-Wittgenstein und auf der Homepage der Namenberatung der Universität Siegen bereitgestellt.

Freigeschaltet war die Online-Umfrage vom 7. Mai bis Ende Juli 2011. Die Befragung wurde zum Start in der lokalen Presse bekannt gemacht; auf die verschiedenen Teilnahmeoptionen wurde hingewiesen. Innerhalb der Universität Siegen haben wir via E-Mail-Verteiler und in unseren Lehrveranstaltungen auch persönlich zur Teilnahme an der Befragung angeregt. Nach einem guten Monat Laufzeit gab es in der „Siegener Zeitung“ einen Zwischenbericht mit erneutem Aufruf zur Teilnahme und auch auf der Homepage der Universität wurde mit ersten Ergebnissen an die Umfrage erinnert.

Nach Ende der Laufzeit Ende Juli 2011 zeigte sich ab, dass der Rücklauf der Papierversion so gering und unvollständig war, dass wir diese Fragebögen im

---

<sup>13</sup> Dabei war es auch möglich, nur zum Buchstaben- oder nur zum Zahlenteil der Erkennungsnummer Auskunft zu geben, wenn nur dieser eine Teil der Erkennungsnummer gezielt ausgewählt wurde.

<sup>14</sup> Es gibt eine weitere Zulassungsstelle des Kreises Siegen-Wittgenstein in Bad Berleburg.

Folgenden nicht berücksichtigen. Die Ergebnisse der Online-Umfrage sind im folgenden Abschnitt dargestellt.

## 2.2 Ergebnisse

### 2.2.1 Datengrundlage

Nach einer Laufzeit von knapp drei Monaten lieferte die Online-Umfrage einen Rücklauf von 414 Fragebögen, von denen jedoch nicht alle vollständig ausgefüllt waren; für die Auswertung verblieben 332 vollständig ausgefüllte Fragebögen. 307 von diesen 332 geben über die eigene Kennzeichenwahl der Befragten Auskunft, 25 über die Wahl eines anderen. In den meisten Fällen ist diese andere Person der Partner (11,44%) des Befragten, daneben erscheinen auch die Eltern bzw. ein Elternteil (7,28%) oder der Autohändler oder die Versicherung (4,16%)<sup>15</sup>. Unklar bleibt in diesen Fällen, ob der Wählende, wie von uns ursprünglich gedacht, tatsächlich ein Kennzeichen für das *eigene* Fahrzeug aussucht. Für den Kfz-Händler und die Versicherung scheint dies praktisch ausgeschlossen, für die Eltern und für den Partner ist zumindest die Kennzeichenwahl für ein gemeinsames Fahrzeug nicht auszuschließen. So wählen die Partner überwiegend Kennzeichen aus, die sich (auch) auf den Vornamen des anderen Partners beziehen; die Eltern solche, die die Initialen oder den Vornamen des Kindes in abgekürzter Form enthalten. Da somit keine sichere Assoziation zwischen den persönlichen Angaben des Kennzeichenwählenden und der Person, die mutmaßlich durch das Kennzeichen repräsentiert wird, besteht, werden auch die 25 Fälle von Fremdauskünften ausgeschlossen.

Es verbleiben für die weitere Auswertung 307 vollständig ausgefüllte Fragebögen von Personen, die über ihre eigene Kennzeichenwahl Auskunft geben.<sup>16</sup>

### 2.2.2 Die Befragten

Männer und Frauen sind unter den 307 Befragten etwa gleich stark vertreten:

<b>Männlich</b>	<b>Weiblich</b>
168 (54,7% <sup>17</sup> )	139 (45,3%)

Tabelle 1: Befragte nach Geschlecht

Hinsichtlich des Alters bilden jüngere Teilnehmer in den 20ern die größte Gruppe.

---

<sup>15</sup> Vermutlich handelt es sich hierbei um Fälle, in denen der Käufer eines Fahrzeugs erst auf die Möglichkeit der Wahl eines Wunsch Kennzeichens hingewiesen und dann vom Hinweisenden beraten wird. Herr Hellmann von der Zulassungsstelle in Siegen beschreibt ebendiese Situation, dass er die Wunsch Kennzeichen regelrecht bewirbt und seine Kunden bei der Wahl dann auch berät, also an der Wahl selbst aktiv beteiligt ist.

<sup>16</sup> Auch hier kann nicht ausgeschlossen werden, dass z. B. Eltern Auskunft geben über ihre Wahl eines Kennzeichens für das Fahrzeug des Kindes.

<sup>17</sup> Hier und im Folgenden sind die Prozentwerte auf die erste Nachkommastelle gerundet.

<b>Alter</b>	<b>Zahl der Befragten</b>
< 20	27 (8,8%)
20-29	108 (35,2%)
30-39	55 (17,9%)
40-49	55 (17,9%)
50-59	41 (13,4%)
60-69	16 (5,2%)
70+	5 (1,6%)

Tabelle 2: Befragte nach Alter

Hier mag die Werbung an der Uni viele Studenten und Mitarbeiter zur Teilnahme angeregt haben, deren hohen Anteil auch der Überblick über die berufliche Tätigkeit der Befragten bestätigt:

<b>Tätigkeit</b>	<b>Zahl der Befragten</b>
Angestellte(r)	132 (43%)
Student(in)	51 (16,6%)
Selbständige(r)	20 (6,5%)
Beamter/in	23 (7,5%)
Schüler(in)	21 (6,8%)
Rentner(in)/Pensionär(in)	19 (6,2%)
Arbeiter(in)	13 (4,2%)
Hausfrau/-mann	8 (2,6%)
Auszubildende(r)	10 (3,3%)
Arbeitssuchende(r)	4 (1,3%)
Sonstiges	6 (2%)

Tabelle 3: Befragte nach beruflicher Tätigkeit

Angestellte und Studenten stellen die größten Berufsgruppen dar. Da, wie oben bereits angemerkt, die berufliche Tätigkeit nur bedingt Aufschluss über das Bildungsniveau der Befragten gibt, hier also besser der höchste Bildungsabschluss abgefragt worden wäre, und die Belegzahlen teilweise sehr gering sind, fließt dieser Faktor nur geringfügig in die Analyse ein.

Der Familienstand der Befragten ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst, wobei die Gruppen ‚ledig‘ und ‚verheiratet/liiert‘ nahezu gleich stark vertreten sind.

<b>Familienstand/Kinder</b>	<b>Kinder</b>	<b>keine Kinder</b>	<b>SUMME</b>
ledig	10 (3,3%)	144 (46,9%)	154 (50,2%)
verheiratet/liiert	82 (26,7%)	66 (21,5%)	148 (48,2%)
verwitwet (nicht liiert)	3 (1%)	2 (1%)	5 (1,6%)
<b>SUMME</b>	95 (30,9%)	212 (69,1%)	307 (100%)

Tabelle 4: Befragte nach Familienstand

Deutliche Unterschiede sind für die Verteilung auf die verschiedenen Landkreise festzustellen:

<b>Landkreis (Unterscheidungszeichen)</b>	<b>Zahl der Befragten</b>
Siegen-Wittgenstein (SI)	236 (76,9%)
Altenkirchen (AK)	14 (4,6%)
Olpe (OE)	8 (2,6%)
Oberbergischer Kreis (GM)	6 (2%)
Westerwaldkreis (WW)	5 (1,6%)
Rhein-Sieg-Kreis (SU)	4 (1,3%)
Märkischer Kreis (MK)	3 (1%)
Sonstige	25 (8,1%)
Keine Angabe	5 (1,6%)

Tabelle 5: Befragte nach Landkreis

Obwohl die Umfrage online frei zugänglich war, gaben über drei Viertel der Befragten über ein Wunschkennzeichen im Kreis Siegen-Wittgenstein Auskunft; dies ist mit der Bewerbung der Umfrage im Kreisgebiet, an der Universität Siegen und auf der Homepage der Zulassungsstelle des Kreises zu erklären. Für die weitere Auswertung spielt aufgrund der geringen Belegzahlen für andere Kreise nur noch SI eine Rolle.

Aus den gleichen Gründen wird auch die Nationalität im Folgenden nicht als Einflussfaktor untersucht; neben 2 österreichischen und 3 türkischen Teilnehmern waren mit 302 Befragten über 98% der Teilnehmer deutscher Nationalität.

Abschließend sei ein Überblick gegeben über die Zeiträume, in denen die Befragten ihre Kennzeichen ausgewählt haben. Diese Tabelle wird als Grundlage für die Beobachtung möglicher Motivveränderungen bei der Wunschkennzeichenwahl dienen.

<b>Zeitraum</b>	<b>Anzahl der Befragten</b>
< 2001	9 (2,9%)
2001-2005	43 (14%)
2006-2010	195 (63,5%)
2011	60 (19,5%)

Tabelle 6: Befragte nach Zeitpunkt der Kennzeichenwahl

Diese Verteilung kann unter Umständen als Hinweis darauf gewertet werden, dass die Zahl der Wunschkennzeichen in den letzten Jahren gestiegen ist; die vergleichsweise hohe Zahl für 2011 muss daneben zum Teil mit der Bewerbung der Umfrage auf der Homepage der Zulassungsstelle begründet werden, wo sie vor allem aktuell mit der Kennzeichenwahl Befasste ansprach.

## 2.3 Auswertung

### 2.3.1 Die Buchstabenwahl

306 der 307 Befragten haben die Buchstaben ihrer Erkennungsnummer gezielt ausgewählt.

Die Verteilung auf mögliche Gründe für die Wahl der jeweiligen Buchstaben sind, ergänzt um den Faktor Geschlecht, in der folgenden Tabelle aufgeführt.

<b>Auswahlgrund</b>	<b>Männer</b>	<b>Frauen</b>	<b>Summe</b>
Abkürzung	142 (85%)	124 (89,2%)	266 (86,9%)
„Wortbildung“	8 (4,8%)	4 (2,9%)	12 (3,9%)
Ästhetik	5 (3%)	7 (5%)	12 (3,9%)
Sonstiges	12 (7,2%)	4 (2,9%)	16 (5,2%)
<b>Summe</b>	<b>167 (100%)</b>	<b>139 (100%)</b>	<b>306 (100%)</b>

Tabelle 7: Befragte nach Grund für die Auswahl der Buchstaben und Geschlecht

Der größte Teil der Befragten (rund 87%) gibt an, dass die gewählten Buchstaben eine Abkürzung darstellen, also eine längere Bezeichnung repräsentieren.

Nur knapp 8% der gewählten Buchstaben entfallen auf die Kategorien Ästhetik/Symmetrie und „Wortbildung“. Hier sind die Männer bei „Wortbildung“ (8 von 12 Belegen), die Frauen bei Ästhetik/Symmetrie mit dem Unterscheidungszeichen (7 von 12 Belegen) jeweils minimal überrepräsentiert; die Belegzahlen sind jedoch zu gering, um auf eine verallgemeinerbare Tendenz zu schließen.

Die relativ wenigen Belege für die Kategorie „Sonstiges“ wurden überwiegend weiter erläutert als Bezug zum Hobby/Beruf, Tradition in der Kennzeichenvergabe oder auch die Absicht, gerade keine Symbolik zu verwenden.

Wenn, wie in den meisten Fällen, die gewählten Buchstaben eine Abkürzung darstellen, gibt es unterschiedliche Möglichkeiten, was diese Abkürzung repräsentiert.

<b>Art der Abkürzung</b>	<b>Männer</b>	<b>Frauen</b>	<b>Summe</b>
Eigene Initialen	51 (35,9%)	53 (42,7%)	104 (39,1%)
Eigener Vorname	15 (10,6%)	24 (19,4%)	39 (14,7%)
Eigener Vorname (VN) und VN d. Partners	23 (16,2%)	13 (10,5%)	36 (13,5%)
Eigener Familienname	8 (5,6%)	7 (5,6%)	15 (5,6%)
Landkreis	4 (2,8%)	6 (4,8%)	10 (3,8%)
Firma	8 (5,6%)	-	8 (3%)
Staat	3 (2,1%)	1 (1%)	4 (1,5%)
Vorname(n) Kind(er)	2 (1,4%)	1 (1%)	3 (1,1%)
Sonstige	28 (19,7%)	19 (15,3%)	47 (17,7%)
<b>Summe</b>	<b>142 (100%)</b>	<b>124 (100%)</b>	<b>266 (100%)</b>

Tabelle 8: Befragte nach Grundlage einer Abkürzung im Buchstabenteil der Erkennungsnummer

Insgesamt 197 von 266 Befragten, d. h. rund 74%, lassen ihr Kfz-Kennzeichen einen oder mehrere Personennamen repräsentieren; in den meisten dieser Fälle (194, >98%) ist dabei der eigene Vor- und/oder Familienname beteiligt, knapp 40% wählen die eigenen Initialen. Männer und Frauen zeigen hier kaum Unterschiede; allenfalls ist zu bemerken, dass fast 20% der befragten Frauen ihren Vornamen als Grundlage für eine Abkürzung wählen, während dies nur wenig mehr als 10% aller Männer tun. Die Männer zeigen demgegenüber eine leichte Vorliebe zur kombinierten Abkürzung aus dem eigenen Vornamen und dem des Partners. Die Fälle, in denen Firmennamen die Grundlage von Abkürzungen in der Erkennungsnummer bilden, beziehen sich überwiegend auf Dienstwagen, die Wählenden waren hier fast alle Selbstständige.

Der Familienstand der Befragten fällt vergleichsweise deutlich ins Gewicht:

<b>Art der Abkürzung</b>	<b>ledig</b>	<b>verheiratet/ liiert</b>	<b>verwitwet</b>	<b>Summe</b>
Eigene Initialen	69 (51,1%)	33 (26%)	2 (50%)	104 (39,1%)
Eigener Vorname	22 (16,3%)	16 (12,6%)	1 (25%)	39 (14,7%)
Eigener Vorname (VN) und VN d. Partners	9 <sup>18</sup> (6,7%)	27 (21,3%)	-	36 (13,5%)
Eigener Familienname	5 (3,7%)	10 (7,9%)	-	15 (5,6%)
Landkreis	3 (2,2%)	7 (5,5%)	-	10 (3,8%)
Firma	3 (2,2%)	5 (3,9%)	-	8 (3%)
Staat	3 (2,2%)	1 (1%)	-	4 (1,5%)
Vorname(n) Kind(er)	-	3 (2,4%)	-	3 (1,1%)
Sonstige	21 (15,6%)	25 (19,7%)	1 (25%)	47 (17,7%)
Summe	135 (100%)	127 (100%)	4 (100%)	266 (100%)

Tabelle 9: Befragte nach Grundlage einer Abkürzung im Buchstabenteil der Erkennungsnummer und Familienstand

Bei den Ledigen sind es über 50%, bei den Verheirateten/Liierten nur rund 26%, die die eigenen Initialen als Buchstaben der Erkennungsnummer wählen.

Es lässt sich folglich insgesamt eine starke Tendenz feststellen, den Wagen via Kennzeichen mit seinem Fahrer bzw. dessen Familie qua Name zu assoziieren. Dies deckt sich mit den Beobachtungen Neethlings (2007: 356ff.). Andere von Neethling angesetzte Gruppen wie die Identifikation mit dem Fahrzeug, der Firma oder persönliche Vorlieben und Ansichten sind mit 7 (2,6%), 8 (3,0%) und 9 (3,4%) eher als marginal zu bezeichnen.

Liierte Wunschkennzeichenwähler weichen von den eigenen Initialen als prototypischer Abkürzung in der Erkennungsnummer ab zugunsten von

<sup>18</sup> Vermutlich hat hier das Wunschkennzeichen eine frühere Beziehung überlebt.

Abkürzungen, die weitere Familienmitglieder einbeziehen<sup>19</sup>; auch die Abkürzung des Familiennamens ist hier vermutlich eher als Bezug auf die gesamte Familie zu verstehen. Wenn Neethling mit seiner Annahme Recht hat, dass Wunschkennzeichen einen Teil der Identität des Fahrzeugbesitzers repräsentieren (ebd. 356), kann diese Tendenz so gedeutet werden, dass der Partner bzw. die Familie Teil der eigenen Identität geworden ist.

Abschließend seien einige Aspekte der Entwicklung von Wunschkennzeichenwahl angedeutet. Eine Betrachtung des zeitlichen Querschnitts ermöglicht der Faktor des Alters der Kennzeichenwählenden. Um einen Effekt dieses Faktors zu beobachten, der vom Familienstand unabhängig ist, werden in der folgenden Tabelle nur die ledigen Befragten berücksichtigt. Da die Abkürzungen den überwiegenden Teil der gewählten Buchstaben ausmachen und die Belegzahlen für die anderen Motive, zusätzlich verteilt auf die einzelnen Altersgruppen, zu gering sind, werden hier nur die Abkürzungszeichen berücksichtigt. Es wird betrachtet, welchen Anteil die prototypische Bildung mit den eigenen Initialen gegenüber anderen Abkürzungen bildet:

<b>Art der Abkürzung</b>	<b>&lt;20</b>	<b>20-29</b>	<b>30-39</b>	<b>40-49</b>	<b>50+</b>	<b>Summe</b>
Eigene Initialen	13 (65%)	41 (55,4%)	6 (37,5%)	6 (35,3%)	3 (28,6%)	69 (51,1%)
Andere Abk.	7 (35%)	33 (44,6%)	10 (62,5%)	11 (64,7%)	5 (71,4%)	66 (48,9%)
<b>Summe</b>	20 (100%)	74 (100%)	16 (100%)	17 (100%)	8 (100%)	135 (100%)

Tabelle 10: Ledige Befragte nach Grundlage einer Abkürzung im Buchstabenteil der Erkennungsnummer

Trotz der geringen Belegzahlen scheint sich eine mit zunehmendem Alter abnehmende Tendenz abzuzeichnen, die eigenen Initialen in das Wunschkennzeichen aufzunehmen. Dies kann interpretiert werden als starke Assoziation der Identität mit dem eigenen Namen in jungen Jahren und als stärkere Identifikation mit anderen Namen/Personen oder anderen Aspekten des Lebens, vielleicht auch schlicht größerer Neigung zur Variation mit zunehmendem Alter<sup>20</sup>.

Auch der zeitliche Längsschnitt lässt sich heranziehen, um wechselnde Tendenzen der Kennzeichenwahl zu beobachten:

<sup>19</sup> Die eigenen Initialen korrelieren auch negativ mit dem zunehmenden Alter, was jedoch wohl darin begründet liegt, dass die Wahrscheinlichkeit von Partnerschaft und Familie und darauf basierenden Wunschkennzeichen mit dem Alter zunimmt.

<sup>20</sup> Unter Umständen macht es auch einen Unterschied, ob es sich um das erste eigene Auto handelt oder nicht. Mit zunehmenden Alter ist zu erwarten, dass es sich nicht um das erste eigene Fahrzeug handelt; hier mag dann eine größere Tendenz zur Variation gegenüber den Kennzeichen der vorherigen Autos bestehen.

<b>Art der Abkürzung</b>	<b>&lt;2001</b>	<b>2001-05</b>	<b>2006-10</b>	<b>2011</b>	<b>Summe</b>
Eigene Initialen	5 (71,4%)	14 (38,9%)	68 (39,5%)	17 (33,3%)	69 (51,1%)
Andere Abk.	2 (28,6%)	22 (61,1%)	104 (60,5%)	34 (66,7%)	66 (48,9%)
<b>Summe</b>	7 (100%)	36 (100%)	172 (100%)	51 (100%)	266 (100%)

Tabelle 11: Befragte nach Grundlage einer Abkürzung im Buchstabenteil der Erkennungsnummer und Zeitraum der Kennzeichenwahl

Hier scheint sich ein Trend weg von den Initialen als der präferierten Abkürzung im Buchstabenteil der Erkennungsnummer abzuzeichnen; der Anteil dieser Kennzeichen sank von über 70% vor 2001 bis auf ein Drittel 2011.

Auch diese Tendenzen müssten vor allem für die früheren Jahrgänge mit größeren Belegzahlen überprüft werden.

### 2.3.2 Die Ziffernwahl

Von den 307 Befragten haben 297 die Ziffern ihrer Erkennungsnummer gezielt ausgewählt. Das sind 9 Personen (knapp 3%) weniger als bei den Buchstaben; offenbar sind die Ziffern für einige Personen weniger geeignet, eine individuelle Information zu repräsentieren.

Die Verteilung auf mögliche Gründe für die Wahl der jeweiligen Ziffern ist in der folgenden Tabelle aufgeführt.

<b>Auswahlgrund</b>	<b>Männer</b>	<b>Frauen</b>	<b>Summe</b>
Datum/Jahreszahl	85 (51,8%)	89 (66,9%)	174 (58,6%)
Ästhetik/Symmetrie	39 (23,8%)	21 (15,8%)	60 (20,2%)
Sonstiges	40 (24,4%)	23 (17,3%)	63 (21,2%)
<b>Summe</b>	164 (100%)	133 (100%)	297 (100%)

Tabelle 12: Befragte nach Grund für die Auswahl der Ziffern und Geschlecht

In Bezug auf die Ziffernwahl ist ein Datum oder eine Jahreszahl als Grundlage das vorherrschende Muster, wobei die Tendenz deutlich weniger stark ausfällt als die Tendenz zur Abkürzung von Namen bei den Buchstaben.

Mit jeweils gut 20% sind die Kategorien „Ästhetik“ und „Sonstiges“ vergleichsweise stark repräsentiert. Letztere enthält, ähnlich wie bei den Buchstaben, den Bezug zum Hobby, zu persönlichen Vorlieben/Werten (z. B. Höhe eines Berges, Bibelvers) oder auch zum Fahrzeug selbst; fahrzeugbezogene Ziffern sind mit 9 Belegen (~3%) ebenfalls eine kleine Gruppe.

Die Frauen tendieren etwas stärker zum vorherrschenden Muster der Wahl eines bedeutsamen Datums, während die Männer bei den Ziffern, die nach Ästhetik/Symmetrie ausgewählt wurden, dominieren.

Wie bei den Abkürzungen für die Buchstaben lassen sich auch für die bedeutsamen Daten verschiedene Typen unterscheiden:

<b>Auswahlgrund</b>	<b>Männer</b>	<b>Frauen</b>	<b>Summe</b>
eigenes Geburtsdatum/-jahr	49 (57,6%)	57 (64%)	106 (60,9%)
Heiratsdatum/-jahr	11 (12,9%)	7 (7,9%)	18 (10,3%)
Geburtsdatum Partner/Kind	6 (7,1%)	2 (2,2%)	8 (4,6%)
Jahr/Datum der Zulassung	4 (4,7%)	2 (2,2%)	6 (3,4%)
Sonstiges	15 (17,6%)	23 (25,8%)	34 (19,5%)
<b>Summe</b>	<b>85 (100%)</b>	<b>89 (100%)</b>	<b>174 (100%)</b>

Tabelle 13: Befragte nach Grundlage eines Datums im Ziffernteil der Erkennungsnummer

Das eigene Geburtsdatum oder -jahr ist das präferierte Datum im Ziffernteil der Erkennungsnummer. Zusammen mit der Abkürzung des eigenen Vor- und Nachnamens bildet es das prototypische Wunschkennzeichen; mehr als jedes fünfte Kennzeichen besteht aus diesen beiden Komponenten, mehr als jedes zweite Kennzeichen enthält eine Abkürzung und ein Datum.

Wieder sind die Unterschiede zwischen Männern und Frauen gering; Männer scheinen häufiger das Heiratsdatum/-jahr, den Geburtstag eines anderen Familienmitglieds oder auch das Zulassungsdatum bei der Wahl der Ziffern als Grundlage zu nehmen.

Insgesamt ist die Verteilung auf verschiedenen mögliche Motive für die Wahl gleichmäßiger als bei den Buchstaben; die für beide Bereiche angesetzte Gruppe „Ästhetik/Symmetrie“ ist bei den Ziffern mit über 20% deutlich stärker vertreten als mit knapp 4% bei den Buchstaben.

Ähnliche Tendenzen wie bei der Buchstabenwahl zeigt der Überblick zum Familienstand der Befragten:

<b>Art der Abkürzung</b>	<b>ledig</b>	<b>verheiratet/liiert</b>	<b>verwitwet</b>	<b>Summe</b>
Eigenes Geburtsdatum	64 (43,2%)	38 (26,4%)	4 (80%)	106 (35,7%)
Andere Daten	21 (14,2%)	47 (32,6%)	-	68 (22,9%)
Ästhetik/Symmetrie	24 (16,2%)	36 (25%)	-	60 (20,2%)
Sonstige	39 (26,4%)	23 (16%)	1 (20%)	63 (21,2%)
<b>Summe</b>	<b>148 (100%)</b>	<b>144 (100%)</b>	<b>5 (100%)</b>	<b>297 (100%)</b>

Tabelle 14: Befragte nach Grundlage des Ziffernteils der Erkennungsnummer und Familienstand

Hier wird auch deutlich, dass Ledige (und auch Verwitwete) eher das maximal auf ihre Person bezogene eigene Geburtsdatum als Motiv für die Ziffernwahl nennen, während diese Tendenz bei Verheirateten/Liierten zugunsten anderer Daten, aber auch ästhetischer Ziffern, abweicht.

Auch die Kategorie „Sonstiges“, die meist einen sehr individuellen Bezug zum Hobby oder zu persönlichen Vorlieben/Werten hat, ist bei den Ledigen etwas stärker vertreten. Auch hier ließe sich demnach von einer Ausweitung der Identität von der

Einzelperson und ihren Werten auf die Lebensgemeinschaft bzw. Familie und die sie ausmachenden Ereignisse feststellen. Bei Buchstaben wie Zahlen wird deutlich, dass die individualisierende Funktion des Wunschkennzeichens sich kaum auf das Fahrzeug bezieht, sondern auf die Personen, die es nutzen.<sup>21</sup>

Auch die Wahl der Ziffern soll auf Unterschiede im zeitlichen Querschnitt mittels Alter und Veränderungen im Längsschnitt mittels Zulassungszeitpunkt überprüft werden. Wieder wird die präferierte Wahl, hier das eigene Geburtsdatum, als Vergleichsgröße gewählt. Da für die Ziffern der Anteil der auf Daten beruhenden Wahlen nicht so überwältigend ist wie die Abkürzungen bei den Buchstaben, werden auch die anderen Klassen in die Betrachtung einbezogen. Um Einflüsse des Familienstandes möglichst gering zu halten, werden nur die ledigen Teilnehmer betrachtet.

<b>Art der Abkürzung</b>	<b>&lt;20</b>	<b>20-29</b>	<b>30-39</b>	<b>40-49</b>	<b>50+</b>	<b>Summe</b>
Eigenes Geburtsdatum	12 (54,5%)	40 (49,4%)	4 (23,5%)	7 (36,8%)	1 (11,1%)	64 (43,2%)
Andere Daten	2 (9,1%)	11 (13,6%)	4 (23,5%)	3 (15,8%)	1 (11,1%)	21 (14,2%)
Ästhetik/Symmetrie	2 (9,1%)	12 (14,8%)	5 (29,4%)	2 (10,5%)	3 (33,3%)	24 (16,2%)
Sonstige	6 (27,3%)	18 (22,2%)	4 (23,5%)	7 (36,8%)	4 (44,4%)	39 (26,4%)
<b>Summe</b>	22 (100%)	81 (100%)	17 (100%)	19 (100%)	9 (100%)	148 (100%)

Tabelle 15: Ledige Befragte nach Grundlage des Ziffernteils der Erkennungsnummer und Alter

Wie bei den Buchstaben scheint auch bei den Ziffern eine Präferenz für ein prototypisches Wunschkennzeichen, hier mit dem eigenen Geburtsdatum als Grundlage, vor allem in jüngeren Jahren vorzuliegen; die Teilnehmer ab 30 hatten zunehmend auch andere Daten, vor allem aber auch ästhetische oder sonstige, meist persönliche Gründe, für die Wahl der Ziffern in ihrer Erkennungsnummer.

Der zeitliche Längsschnitt zeigt demgegenüber, dass in jüngeren Wunschkennzeichen häufiger das eigene Geburtsdatum gewählt wurde als in vor Jahren gewählten; andere Daten sowie die Kategorien „Ästhetik“ und „Sonstiges“ gingen demgegenüber eher zurück.

<sup>21</sup> Offensichtlich ist es irrelevant, dass das Kennzeichen in Deutschland im Gegensatz zu anderen Ländern juristisch an das Fahrzeug und nicht an den Halter gebunden ist, vgl. §8, 1 FZV (siehe auch oben, Hervorhebung PMV/CB): „Die nach Landesrecht zuständige Behörde (Zulassungsbehörde) teilt dem *Fahrzeug* ein Kennzeichen zu, um eine Identifizierung des Halters zu ermöglichen.“

<b>Art der Abkürzung</b>	<b>&lt;2001</b>	<b>2001-05</b>	<b>2006-10</b>	<b>2011</b>	<b>Summe</b>
Eigenes Geburtsdatum	2 (18,2%)	13 (31,7%)	65 (34,8%)	26 (44,1%)	106 (35,7%)
Andere Daten	3 (27,3%)	6 (14,6%)	47 (25,1%)	12 (20,3%)	68 (22,9%)
Ästhetik/Symmetrie	3 (27,3%)	9 (22%)	38 (20,3%)	10 (16,9%)	60 (20,2%)
Sonstige	3 (27,3%)	12 (29,3%)	37 (19,8%)	11 (18,6%)	63 (21,2%)
<b>Summe</b>	11 (100%)	41 (100%)	187 (100%)	59 (100%)	297 (100%)

Tabelle 16: Befragte nach Grundlage des Ziffernteils der Erkennungsnummer und Zeitraum der Kennzeichenwahl

### 3. Zusammenfassung und Fazit

Sowohl bei der Wahl der Buchstaben als auch bei der Ziffernwahl gibt es deutliche Tendenzen zu höchst personalisierten Kennzeichen in Form von Abkürzungen für den eigenen Namen und dem Bezug zum eigenen Geburtsdatum. Wie bei anderen Objektnamen/Ergonymen auch (s.o.), ist der Name als solches natürlich durch den Namengeber motiviert, da nur Personen Namen vergeben können. Es scheint aber ein Unterschied zu bestehen, ob a) Objekteigenschaften bestimmend sind, wodurch dann letztlich das Objekt individualisiert wird, oder b) Eigenschaften der Person, wodurch letztlich der Besitzer individualisiert wird. Im Autobereich gehören Bezeichnungen wie *Ente* (s.o.) eher Kategorie a) an, die Wunschkennzeichen offenbar eher, und zwar sehr deutlich, Kategorie b).

Männer und Frauen unterscheiden sich in unserer Umfrage nur geringfügig in ihren Auswahlmotiven. Eher lassen sich Unterschiede zwischen den Generationen ablesen, indem jüngere Kennzeichenwähler stärker zu konservativen Kennzeichen aus Initialen und eigenem Geburtsdatum neigen, während ältere zunehmend variieren. Daneben zeigt sich nicht nur im Lebensverlauf, sondern auch im zeitlichen Längsschnitt ein Trend weg vom prototypischen Kennzeichen hin zur Kodierung anderer persönlicher Erlebnisse und Werte einerseits und ästhetischen Gründen andererseits, sowohl für die Buchstaben als auch für die Ziffern der Erkennungsnummer.

Hier müssen größer angelegte Befragungen, in denen auch ältere Kennzeichenwünsche ausreichend repräsentiert werden, zeigen, ob sich diese Tendenzen verallgemeinern lassen.

Gezeigt werden konnte jedoch, dass es nach einer nur 20-jährigen Entwicklungsgeschichte dieses Feldes bereits ein Motivsystem bei der Auswahl eines Wunschkennzeichens gibt, das sich in den kommenden Jahren vermutlich weiter ausdifferenzieren wird, aber schon jetzt eine überzufällige Variation zeigt, sowohl im zeitlichen Quer- als auch Längsschnitt. Neben dem, vor allem bei den Buchstaben, starken Bezug zu den Personennamen ist diese gesellschaftlich verankerte Variation und Reflexion ein Merkmal der Kfz-Wunschkennzeichen, das

sie als Gegenstand der Onomastik ausweist und weiterer namenkundlicher Erforschung bedarf.

#### Literatur

- Herzfeld, Andreas (2010): *Die Geschichte der deutschen Kfz-Kennzeichen*. 4. Aufl. Berlin: Deutsche Gesellschaft für Flaggenkunde.
- Landsiedel, Marc-André (2012): *Kfz-Wunsch Kennzeichen im Kreis Siegen-Wittgenstein*. Bachelorarbeit Universität Siegen.
- Neethling, Bertie (2007): „Names, Registration Plates and Identity“. *Names* 55: 354-362.
- Neethling, Bertie (2009): „Lifestyle, Worldview and Identity: Names on Customized Vehicle Registration Plates“. In: Ahrens, Wolfgang/Embleton, Sheila/Lapierre, André (Hrsg.) (2009): *Names in Multi Lingual, Multi-Cultural and Multi-Ethnic Contact. Proceedings of the 23rd International Congress of Onomastic Sciences*. Toronto, York University: 760-765.
- Nübling, Damaris (2004): „Zeitnamen“. In: Brendler, Andrea/Brendler, Silvio (Hrsg.) (2004): *Namenarten und ihre Erforschung: Ein Lehrbuch für das Studium der Onomastik*. Hamburg, Baar: 835-856.
- Nübling, Damaris/Fahlbusch, Fabian/Heuser, Rita (2012): *Namen: Eine Einführung in die Onomastik*. Tübingen: Narr.
- Nuessel Jr., Frank H. (1982): „License Plate Language“. *American Speech* 57: 256-259.
- Parker, Neil A. (1971): *Kfz-Kennzeichen Europa*. Stuttgart: Motorbuch-Verlag.
- Parker, Neil A./Weeks, John (2004): *Registration plates of the world*. 4. ed. Taunton: Europlate.