

Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland

Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen

Mensch und Sicherheit Heft M 187

The logo consists of the word "bast" in a bold, lowercase, green sans-serif font. The letters are slightly shadowed, giving it a three-dimensional appearance. The logo is positioned in the bottom right corner of the page, partially overlapping a vertical white line that runs down the right side of the cover.

Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland

von

Dominika Kalinowska
Jutta Kloas
Hartmut Kuhfeld

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung - DWI
Berlin

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 187

bast

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

A - Allgemeines
B - Brücken- und Ingenieurbau
F - Fahrzeugtechnik
M- Mensch und Sicherheit
S - Straßenbau
V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt beim Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, Bgm.-Smidt-Str. 74-76, D-27568 Bremerhaven, Telefon (04 71) 9 45 44 - 0, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in Kurzform im Informationsdienst **BAST-Info** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos abgegeben; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

Impressum

Bericht zum Forschungsprojekt FE 82.269/2004:
Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland

Projektbetreuung:
Michael Bahr

Herausgeber

Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach
Telefon: (0 22 04) 43 - 0
Telefax: (0 22 04) 43 - 674

Redaktion

Referat Öffentlichkeitsarbeit

Druck und Verlag

Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10, D-27511 Bremerhaven
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0
Telefax: (04 71) 9 45 44 77
Email: vertrieb@nw-verlag.de
Internet: www.nw-verlag.de

ISSN 0943-9315
ISBN 978-3-86509-698-2

Bergisch Gladbach, August 2007

Kurzfassung – Abstract

Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland

Seit dem 01.01.1999 werden in Deutschland im Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER) sämtliche erteilten Fahrerlaubnisse gespeichert. Informationen zum Fahrerlaubnisbestand bietet das ZFER aber nur begrenzt, denn der Wegfall von Fahrerlaubnissen durch Tod oder Wanderung kann nicht abgebildet werden. Außerdem fehlt ein Großteil der Alt-Fahrerlaubnisse.

Aufgabe des Projektes war es daher, ein Verfahren zur jährlichen Fortschreibung einer Statistik zum Fahrerlaubnisbesitz für Deutschland zu entwickeln und für die Jahre 2002, 2003 und 2004 zu implementieren.

Betrachtet werden neun nach Fahrzeugkategorien zusammengefasste Klassen (B/BE, C1/C1E, C/CE, D1/D1E/D/DE, A/A1 M, L, S (erst ab Fortschreibungsjahr 2005) und T. Der Anfangsbestand jeder Klasse für das Jahr 2002 wurde auf Basis der Ergebnisse empirischer Erhebungen und Informationen aus dem ZFER und unter Berücksichtigung geltender Übergangregelungen für Alt-Fahrerlaubnisse bestimmt.

Die jährliche Fortschreibung in jeder Klasse geschieht in einem nach Geschlecht und Altersjahren differenzierten Bevölkerungskohortenmodell. Sie folgt dem konzeptionellen Grundgedanken, dass der Bestand zum Ende eines Jahres sich aus dem Bestand zum Ende des Vorjahres zuzüglich der Zugänge (Neuerteilungen, Zuwanderungen) und abzüglich der Abgänge (Todesfälle, Fortzüge) ergibt. In Abhängigkeit von den Regelungen jeder Fahrerlaubnisklasse (z. B. Befristung der Geltungsdauer, Bestandsschutz für Alt-Fahrerlaubnisse) wurde die Konzeption entsprechend differenziert und angepasst.

Das Ergebnis ist eine nach Alter, Geschlecht und Fahrerlaubnisklassen differenzierte Statistik, die die Zahl der Berechtigungen zum Führen eines Fahrzeugs ausweist, unabhängig davon, in welchem Umfang von diesen Berechtigungen Gebrauch gemacht wird.

Der vorliegende Bericht ist eine gekürzte Fassung des Forschungsberichtes. Während in letzterem die einzelnen Schritte der Erstellung der Fahrerlaubnisstatistik ausführlich und nachvollziehbar dargestellt

sind, ist das Ziel des vorliegenden Berichtes eine ergebnisorientierte Darstellung der Fahrerlaubnisstatistik und ihrer Komponenten.

Der ausführliche Bericht einschließlich eines gesonderten Tabellenanhangs liegt bei der Bundesanstalt für Straßenwesen vor.

Driving license ownership in Germany

Since 1st of January 1999 all driving licences issued in Germany are recorded in the Central Driving Licence Register (Zentrales Fahrerlaubnisregister, ZFER). However, the ZFER provides a limited coverage of information. For instance, loss of driving licences due to migration or death of the licence holder are not taken into account. Furthermore, most of the formerly issued driving licences are missing in the register.

Therefore, the objective of the project was to develop a method for the annual estimation of the number of holders in each class: B/BE, C1/C1E, C/CE, D1/D1E/D/DE, A/A1 M, L, S (first in the extrapolation year 2005) and T. The method developed was applied for the years 2002, 2003 and 2004.

The number of driving licences for the base year 2002 was estimated on empirical results from survey data as well as using additional information provided by the ZFER. Interim regulations for the old licences were taken into account.

The annual update for each of the driving licence classes is carried out based on a population model which is differentiated by gender and age. The conceptual idea underlying the model is that the stock of all driving licences at the end of the year results from the driving licence stock at the end of the previous year plus the increase (newly issued driving licences, immigrations) and minus the loss (deaths and emigrations). The concept has been differentiated and adapted to correspond with specific regulations concerning each of the driving licence classes (e.g., limitations as to the period of validity, persistence of formerly issued driving licences).

The result of the estimation is a statistical data base containing all existing driving licences of each

licence class, differentiated by age and gender of the licence holder.

The present report is a short version of the research report. Whereas the individual steps in preparing the statistics on drivers' permits have been represented in detail in the latter, it is the objective of the present report to represent the statistics and their components in a results oriented manner.

The detailed report, including an appendix of tables, is available at the Federal Highway Research Institute.

Inhalt

1	Aufgabenstellung	7	5.2	Zentrales Fahrerlaubnisregister	47
2	Fahrerlaubnisklassen und EU-Führerschein	7	5.3	Konzeption der jährlichen Fortschreibung der Fahrerlaubnisstatistik	48
3	Exkurs: Recherche zum Fahrerlaubnisbesitz in anderen EU/EWR-Ländern	10	6	Fahrerlaubnisbestand 2002 (Ausgangsbestand) und Fortschreibung	51
3.1	Vorgehensweise bei der Informationsbeschaffung zu den rechtlichen Rahmenbedingungen und dem Fahrerlaubnisbesitz	10	6.1	Fahrerlaubnisse für Pkw (Klasse B/BE)	51
3.2	Erfassung von Fahrerlaubnisbestandsdaten in ausgewählten Ländern des EWR	12	6.2	Fahrerlaubnisse für kleine Lkw (Klasse C1/C1E)	53
3.3	Zusammenfassung und Fazit	16	6.3	Fahrerlaubnisse für große Lkw (C/CE)	54
4	Fahrerlaubnisbesitz und Erwerb- jahr von Fahrerlaubnissen in vorliegenden Datenquellen	19	6.4	Fahrerlaubnisse für Kraftomnibus (Klasse D1/D1E/D/DE)	56
4.1	Mobilität in Deutschland 2002 (MiD 2002)	19	6.5	Fahrerlaubnisse für Motorrad (Klasse A/A1)	56
4.1.1	Die Erhebung Mobilität in Deutschland 2002	19	6.6	Fahrerlaubnisse für Moped/Mokick (Klasse M, national)	57
4.1.2	Ergebnisse	22	6.7	Fahrerlaubnisse für kleine Traktoren (Klasse L, national)	58
4.2	Sozio-ökonomisches Panel (SOEP) 1998 und 2003	27	6.8	Fahrerlaubnisse für große Traktoren (Klasse T, national)	59
4.2.1	Informationen zur Stichprobe des SOEP	27	7	Fahrerlaubnisbestand in Deutschland 2002, 2003 und 2004	60
4.2.2	Fahrerlaubnisbesitz im SOEP 1998 und 2003	29	7.1	Entwicklung des Bestands insgesamt nach Fahrerlaubnisklassen	61
4.3	Deutsches Mobilitätspanel (MOP)	39	7.2	Ausschließlicher Fahrerlaubnisbesitz	66
4.3.1	Das Mobilitätspanel	39	8	Fortschreibung und Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisstatistik	69
4.3.2	Ergebnisse	41			
4.4	Vergleich der Ergebnisse vorliegender Datenquellen zum Fahrerlaubnisbesitz	42			
5	Datengrundlagen und Vorgehensweise bei der jährlichen Fortschreibung der Fahrerlaubnisstatistik	46			
5.1	Abgrenzung der Fahrerlaubnisklassen	46			
				Literatur	70

1 Aufgabenstellung

Informationen über den Fahrerlaubnisbesitz der Einwohner sind eine wichtige Grundlage zur Beantwortung von Fragestellungen z. B. zur Verkehrssicherheit. Während Erteilungen, Umschreibungen und Entziehungen von Fahrerlaubnissen statistisch belegt sind, gibt es keine regelmäßige (z. B. jährliche) Statistik zum Fahrerlaubnisbestand in Deutschland. Für entsprechende Daten wird gegenwärtig auf bundesweite repräsentative Erhebungen, in denen nach dem Besitz von Fahrerlaubnissen gefragt wurde (z. B. ausgewählte Jahre des Sozio-ökonomischen Panels (SOEP), Mobilität in Deutschland 2002 (MiD 2002)), zurückgegriffen, d. h. auf Informationen, die nur in größeren Zeitabständen zur Verfügung stehen.

Ziel des Projektes war es daher, ein Verfahren zur jährlichen Fortschreibung einer Statistik zum Fahrerlaubnisstand in Deutschland zu entwickeln. Der Fahrerlaubnisbestand wurde dabei nach neun Fahrerlaubnisklassen sowie Alter und Geschlecht der dazugehörigen Personen unterschieden. Ausgangspunkt der Statistik ist das Jahr 2002, dessen Ergebnisse für 2003 und 2004 fortgeschrieben wurden.

Das Projekt wurde im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen vom DIW Berlin durchgeführt, Kooperationspartner war das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Flensburg. Das KBA brachte seinen Sachverstand bezüglich der im Zentralen Fahrerlaubnisregister gespeicherten Informationen und sonstiger für das Projekt wichtiger KBA-Datenbestände ein und stellte dem DIW Berlin differenzierte Daten zur weiteren Auswertung zur Verfügung.

Das Projekt wurde im Februar 2005 begonnen und hatte eine Laufzeit von insgesamt 22 Monaten.

2 Fahrerlaubnisklassen und EU-Führerschein¹

Im Jahre 1991 hat der Ministerrat der Europäischen Gemeinschaft die Zweite Richtlinie über den Führerschein verabschiedet. Ihre wesentlichen Bestimmungen sind

- die gegenseitige unbefristete Anerkennung der Führerscheine, auch wenn der Inhaber seinen Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat verlegt,

- die Einführung der internationalen Einteilung der Fahrerlaubnisklassen mit den Klassen A bis E und der Möglichkeit von Unterklassen,
- detailliertere Mindestanforderungen an die theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung,
- detailliertere Mindestanforderungen an die Tauglichkeit der Fahrerlaubnisbewerber und -inhaber und
- die Einführung eines einheitlichen Führerscheins im Scheckkartenformat als Alternative zum herkömmlichen Papiermuster.

Die Zweite Richtlinie über den Führerschein wurde in der Bundesrepublik Deutschland durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 24. April 1998² und die Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung) vom 18. August 1998³ in nationales Recht umgesetzt.

Das Gesetz und die Fahrerlaubnis-Verordnung traten am 1. Januar 1999 in Kraft. Das Gesetz enthält vor allem die Grundsätze des neuen Fahrerlaubnisrechts sowie die Vorschriften für die Fahrerlaubnis auf Probe und das geänderte Punktesystem. Alle übrigen wesentlichen fahrerlaubnisrechtlichen Bestimmungen, insbesondere die Fahrerlaubnisklassen und die Voraussetzungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis, sind in der neuen Fahrerlaubnis-Verordnung zusammengefasst.

In Tabelle 1 sind die neuen seit 01.01.1999 EU-weit gültigen Fahrerlaubnisklassen und in Tabelle 2 die ergänzend nur in Deutschland gültigen Fahrerlaubnisklassen mit Angabe der Kraftfahrzeugarten und des Führerscheinmindestalters tabellarisch aufgeführt.⁴

Die neuen Fahrerlaubnisse gelten in allen Mitgliedsstaaten der EU sowie in Norwegen, Island

¹ Die Ausführungen zu den Fahrerlaubnisklassen und dem EU-Führerschein sind (von Kürzungen abgesehen) im Wesentlichen Veröffentlichungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) und des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen entnommen.

² Vgl. BGBl. I S. 747.

³ Vgl. BGBl. I S. 2214, Heft 55; die Verordnung wurde darüber hinaus mit Begründung abgedruckt im Verkehrsblatt, Heft 20, Erscheinungsdatum 30.10.1998.

⁴ Eine ausführliche Darstellung der Fahrerlaubnisklassen enthält § 6 der Fahrerlaubnisverordnung, vgl. Bundesgesetzblatt (1998).

und Liechtenstein; bei einem Wohnsitzwechsel innerhalb dieser Länder besteht keine Umtauschpflicht.

Für die Inhaber von Führerscheinen, die nach altem Fahrerlaubnisrecht, d. h. vor dem 01.01.1999, erteilt wurden, wurden Übergangsregelungen festgelegt.⁵ Danach bleiben mit Ausnahme der Führerscheine für Lkw, Taxi und Kraftomnibusse die „alten“ Fahrerlaubnisse im bisherigen Umfang unbefristet gültig, allerdings sind für Fahrerlaubnis-

inhaber der früheren Klasse 3 (Pkw), die Fahrzeugkombinationen führen wollen, die nach neuem Recht in die Klasse CE fallen, besondere Übergangsregelungen vorgesehen.⁶

⁵ Vgl. Anlage 3 der Fahrerlaubnisverordnung.

⁶ Für die Umsetzung dieser Regelungen in die Fortschreibungsrechnung der Fahrerlaubnisstatistik vgl. Kapitel 6.

Klasse neu eingeschlossene Klassen neu	Fahrzeugart	weitere Bedingungen	Mindestalter ¹
A A 1, M	Krafträder	- über 50 ccm oder über 45 km/h während der ersten 2 Jahre: - bis 25 kW Leistung und - bis 0,16 kW Leistung je Kilogramm Bewerber, die bereits 25 Jahre alt sind oder während dieser Frist werden, können die Klasse A ohne diese Beschränkung erwerben.	18
A 1 M		Leichtkrafträder - bis 125 ccm Hubraum und bis 11 kW Leistung - 16- bis 17-Jährige bis 80 km/h	18
B M, S, L	Pkw	bis 3.500 kg und bis 8 Sitzplätze (ohne Fahrersitz) und Anhänger bis 750 kg oder Anhänger bis Leermasse Pkw/zusammen bis 3.500 kg	18 (17)
C C 1	Lkw	mehr als 3.500 kg und Anhänger bis 750 kg - Vorbesitz Klasse B - Befristung jeweils 5 Jahre (ärztliche und augenärztliche Untersuchung)	18
C 1		bis 7.500 kg und Anhänger bis 750 kg - Vorbesitz Klasse B - Befristung ab 50. Lebensjahr jeweils 5 Jahre (ärztliche und augenärztliche Untersuchung)	18 (17)
D D 1	Busse	mehr als 8 Sitzplätze (ohne Fahrersitz) und Anhänger bis 750 kg - Vorbesitz Klasse B - Befristung jeweils 5 Jahre (ärztliche und augenärztliche Untersuchung)	21 (20)
D 1		bis 16 Sitzplätze (ohne Fahrersitz) und Anhänger bis 750 kg - Vorbesitz Klasse B - Befristung jeweils 5 Jahre (ärztliche und augenärztliche Untersuchung)	
E	Anhänger	- Kraftfahrzeuge mit Anhängern über 750 kg (Ausnahme siehe Klasse B) Daraus ergeben sich die Klassen BE, CE, C1E, DE, D1E - Vorbesitz der zugrunde liegenden Klasse B, C, C1, D oder D1 - Klasse CE schließt BE, C1E und T ein - Bei Klasse C1E und D1E dürfen Kombinationen bis 12.000 kg (Anhänger bis Leermasse Lkw bzw. Bus) gefahren werden.	

¹ Die Fahrerlaubnisbehörde kann beim Mindestalter Ausnahmen zulassen. Die Klammerwerte beim Mindestalter beziehen sich auf den Ausbildungsberuf „Berufskraftfahrer“ oder vergleichbare Berufe.
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Tab. 1: EU-weit gültige Fahrerlaubnisklassen seit 01.01.1999

Am 14. Dezember 2006 verabschiedete das Europäische Parlament in Straßburg die 3. EG-Führerscheinrichtlinie.⁷ Sie enthält u. a. die Regelungen zur EU-weiten verbindlichen Einführung eines einheitlichen Kartenführerscheins mit einheitlichen Sicherheitsmerkmalen und die Ausweitung des Mopedführerscheins auf alle EU-Mitgliedstaaten. Derzeit existieren in der Europäischen Union noch 110 verschiedene Führerscheinmodelle.

Aufgrund langer Übergangsfristen sollen Kosten und Bürokratie möglichst gering gehalten werden. Die Richtlinie soll innerhalb von zwei Jahren in Kraft treten; danach haben die Mitgliedsstaaten vier Jahre Zeit, die Regelung in nationales Recht umzusetzen. Anschließend beginnt die Umtauschfrist von 20 Jahren. Ab 2012 wird das neue Führerscheinmodell ausgegeben. Die Sicherheitsmerkmale sollen denen der aktuellen Plastikkarten entsprechen, Deutschland verzichtet auf die Ausrüstung mit einem Speicherchip. Der neue Führerschein ist nicht mehr unbegrenzt gültig, sondern

muss nach spätestens 10 bis 15 Jahren (Deutschland 15 Jahre) gegen einen neuen mit aktuellem Passbild umgetauscht werden. Neue Prüfungen oder Gesundheitstests für Pkw und Motorradfahrer sind in Deutschland nicht vorgesehen.⁸

Das Alter, in dem eine Pkw-Fahrerlaubnis erworben wird, könnte sich in den nächsten Jahren in Deutschland um ein Jahr nach vorne verschieben. Unter dem Slogan „Führerschein mit 17“ oder „Begleitetes Fahren“ sind in elf Bundesländern Modellversuche angelaufen, jedem Bundesland steht es frei, einen solchen einzuführen (Tabelle 3).

Das Ziel dieser Versuche besteht darin, die Verkehrssicherheit für jugendliche Fahranfänger zu verbessern, denn die Gruppe der 18- bis 24-Jährigen hat das mit Abstand höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr. In anderen Ländern (z. B. Schweden, Österreich, Großbritannien, Frankreich, Schweiz) wird „Begleitetes Fahren“ schon länger und mit Erfolg praktiziert; in Schweden sind seit der Einführung im Jahre 1993 die Unfallzahlen um etwa 40 % gesunken.

Die Richtlinien für den Modellversuch „Begleitetes Fahren“ in Deutschland sehen vor, dass die mit Auflagen versehene Pkw-Fahrerlaubnis⁹ bereits mit 17 Jahren erworben werden kann. Bis zum 18. Geburtstag darf dann nur in Begleitung einer zuvor namentlich benannten Person ein Auto geführt wer-

⁷ Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Pressemeldung Nr. 427/2006 vom 14. Dezember 2006.

⁸ Vgl. Handelsblatt vom 27. März 2006: „Der EU-Führerschein kommt – in 26 Jahren“.

⁹ Auflagen bis zum 18. Geburtstag: Fahren nur mit einer Begleitperson, Fahrerlaubnis ist nur in Deutschland gültig.

Klasse neu eingeschlossene Klassen neu	Fahrzeugart	weitere Bedingungen	Mindestalter
M	zweirädrige Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor (Moped, Mokick)	bis 50 ccm, bis 45 km/h	16
S (seit 01.02.2005)	dreirädrige Kleinkrafträder und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge	bis 50 ccm, bis 45 km/h, bis 4 kW, bis 350 kg	16
L	selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Stapler und andere Flurförderzeuge	bis 25 km/h und Anhänger	16
	land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen	bis 32 km/h mit Anhänger bis 25 km/h	
T M, S, L	selbstfahrende Arbeitsmaschinen	bis 40 km/h und Anhänger	16
	land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen 16- bis 17-Jährige bis 40 km/h	bis 60 km/h und Anhänger	
Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung in Taxen, Mietwagen und Krankenkraftwagen (bei Beschränkung des Ausweises auf Krankenkraftwagen: Mindestalter = 19 Jahre)			21
Prüfung für Mofa (bis 25 km/h) (wenn ein Kind unter 7 Jahren mitgenommen wird: Mindestalter = 16 Jahre)			15
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt			

Tab. 2: Nur in Deutschland gültige Fahrerlaubnisklassen seit 01.01.1999

Bundesland	Beginn/Teilnahme am Modellversuch
Baden-Württemberg	zunächst nicht vorgesehen
Bayern	01.09.2005
Berlin	01.02.2006
Brandenburg	01.02.2006
Bremen	01.06.2005
Hamburg	01.06.2005
Hessen	zunächst nicht vorgesehen
Mecklenburg-Vorpommern	zunächst nicht vorgesehen
Niedersachsen	01.04.2004
Nordrhein-Westfalen	27.09.2005
Rheinland-Pfalz	01.11.2005
Saarland	01.01.2006
Sachsen	15.03.2006
Sachsen-Anhalt	zunächst nicht vorgesehen
Schleswig-Holstein	01.10.2005
Thüringen	zunächst nicht vorgesehen
Stand 04.04.2006 Quelle: basierend auf http://www.fahrlehrerverband-berlin.de/ (21.06.2006)	

Tab. 3: Modellversuch „Begleitetes Fahren“ in den Bundesländern

den. Die Begleitperson muss mindestens 30 Jahre alt sein, mindestens fünf Jahre eine Fahrerlaubnis der Klasse B besitzen, darf höchstens drei Punkte im Verkehrszentralregister aufweisen und darf als Begleitperson die Promillegrenze (0,5) nicht erreichen und nicht unter der Wirkung berauschender Mittel stehen.¹⁰

3 Exkurs: Recherche zum Fahrerlaubnisbesitz in anderen EU/EWR-Ländern

Fahrerlaubnisse, die in einem Land des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR)¹¹ ausgestellt wurden, sind auch in den übrigen Ländern des EWR gültig, eine Registrierung in Deutschland ist nicht erforderlich. Somit stehen keine Informationen darüber zur Verfügung, wie viele Fahrerlaubnisse mit welchen Klassen mit den zugewanderten Personen nach Deutschland eingeführt werden.¹²

Um bei der Schätzung des Fahrerlaubnisbestandes für Deutschland auch diese Fahrerlaubnisse zu berücksichtigen, war vorgesehen, den Zuwan-

ern aus dem EWR die Ausstattungsquoten ihres jeweiligen Herkunftslandes zuzuweisen. Um entsprechende Daten zu beschaffen, wurde eine gesonderte EU-weite Recherche durchgeführt. Es zeigte sich jedoch, dass zum einen nicht alle Länder auskunftsbereit waren und zum anderen die Ergebnisse, die wir erhielten, teilweise inhaltlich unvollständig und in den Abgrenzungen nicht vergleichbar waren. Für die weitere Projektarbeit konnten sie somit nicht wie vorgesehen verwendet werden. Allerdings ergaben sich für ausgewählte Länder des EWR interessante Informationen zur Führung der Fahrerlaubnisregister und zur Ausstattung mit Pkw-Fahrerlaubnissen, deren Präsentation uns lohnenswert erschien. Vorgehensweise und Ergebnisse der Recherche werden in den folgenden Kapiteln dargestellt.

3.1 Vorgehensweise bei der Informationsbeschaffung zu den rechtlichen Rahmenbedingungen und dem Fahrerlaubnisbesitz

Bei der Sammlung relevanter Informationen für unsere Fragestellung sind wir in mehreren Schritten vorgegangen.

In der am 27. März 2006 vom Europäischen Rat erzielten Einigung über einen Vorschlag der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2003 zum europäischen Führerschein¹³ wird zwar die Absicht, ein „EU-weites Netz für den Datenaustausch über Führerscheine aufzubauen“, formuliert, eine konkrete Vereinbarung über einheitliche Vorgaben, ob und wie die einzelnen Länder Daten zu ihren Fahrerlaubnisbeständen aufzubereiten bzw. zu berichten haben, wurde bislang jedoch nicht getroffen. Damit ist die Harmonisierung hinsichtlich der Erfassung und Fortschreibung von nationalen Fahrerlaubnisbeständen bzw. der Aufstellung sonstiger Fahrerlaubnisstatistiken kein expliziter Teilaspekt der neuen EU-Fahrerlaubnisrichtlinie bzw. der Ausgangsrichtlinien 91/439/EEC oder 80/1263/

¹⁰ Vgl. Bundesgesetzblatt vom 14.08.2005, <http://217.160.60.235/BGBl/bgb11f/bgb1105s2412.pdf>.

¹¹ EU 15 bzw. EU 25 zuzüglich Island, Norwegen und Liechtenstein.

¹² Im Jahr 2004 kamen 446.000 Personen aus dem EWR nach Deutschland.

¹³ Vgl. KOM(2003)621 und IP/03/1435.

EEC¹⁴, woraus geschlossen werden kann, dass hierzu keine gemeinsame Regelung unter den EU-Mitgliedsstaaten getroffen wurde.^{15, 16} Für unsere Fragestellung bedeutet dies, dass entsprechende Informationen bei den zuständigen Institutionen, Ämtern oder sonstigen Stellen direkt von den jeweiligen Staaten eingeholt werden müssen.

Die Europäische Kommission und die Generaldirektion Energie und Verkehr haben zusammen in 2005 ein umfangreiches Handbuch zu Führerscheinen in der EU sowie im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) veröffentlicht, in dem auch Informationen bzw. Kontaktadressen der auf nationaler Ebene für Fahrerlaubnisse zuständigen Stellen aufgelistet werden.^{17, 18} Weiterhin bieten die Internetseiten der Europäischen Kommission neben zahlreichen Informationen zum EU-Führerschein auch nützliche Links zu den in den einzelnen Mitgliedsländern jeweils verantwortlichen Institutionen an.¹⁹ Die von der Europäischen Kommission aufgeführten nationalen für Fahrerlaubnisangelegenheiten

zuständigen Kontaktstellen wurden um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

- Existieren rechtliche Grundlagen zur Ausgestaltung der Erfassung von Fahrerlaubnissen?
- Wenn ja, wie sind diese formuliert?
- Werden Fahrerlaubnisregister geführt, die den Bestand an Fahrerlaubnissen (Neuerwerbungen, Entziehungen, Erlöschungen, Abgaben, möglicherweise auch Ab- oder Zuwanderungen ins und aus dem Ausland, Mortalitätsstatistiken) erfassen?
- Wenn ja, ab wann werden diese Register geführt und wie sind diese konkret organisiert?
- Wie wird bei der Datenpflege/Fortschreibung methodisch vorgegangen, z. B. handelt es sich dabei um hochgerechnete Daten zum Fahrerlaubnisbesitz auf der Basis von Erhebungen, sind es Angaben aus amtlichen Statistiken oder anderen Quellen?
- Gab es in der Vergangenheit eine Umtauschkation der nationalen in EU-Führerscheine?
- Wenn ja, wie sah diese aus?
- Wäre es möglich, Fahrerlaubnisbestandsdaten von 2001 an für alle Jahre 2001 bis 2006, bzw. für eins der Jahre zwischen 2001 und 2006, differenziert nach den existierenden Führerscheinklassen sowie Altersjahren/Geburtsjahrgängen und Geschlecht des Führerscheinbesitzers/der Führerscheinbesitzerin zu bekommen?

Die schriftliche Anfrage setzte sich in den meisten Fällen aus einem postalischen und einem elektronischen Anschreiben per E-Mail zusammen, wobei es nicht selten zu einem wiederholten Austausch kam, der meistens zusätzlich durch einen telefonischen Kontakt (teilweise auch Fax-Schreiben) unterstützt wurde. Darüber hinaus wurden ergänzende Internetrecherchen nach den erforderlichen Fahrerlaubnisbestandsdaten angestellt. Ohne Verzögerung bzw. sehr aufschlussreich haben kontaktierte Institutionen aus Estland, Island, Irland, Lettland, Ungarn, Norwegen, Finnland, Schweden, Belgien, den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich geantwortet. Nur begrenzt informativ – und zum Teil ohne Daten oder auch sonstige Informationen zu liefern – haben sich adressierte Stellen aus Dänemark, Malta, Österreich und Nordirland zurückgemeldet. Gar nicht geantwortet haben die zuständigen Adressaten aus der Tschechischen

¹⁴ Mit der „Ersten Richtlinie des Rates zur Einführung eines EG-Führerscheins“ 80/1263/EEC wurde der Grundsatz eingeführt, dass Mitgliedsstaaten gegenseitig ihre Führerscheine anzuerkennen haben, ohne eine erneute Prüfung vorzuschreiben. Voraussetzung hierfür war allerdings, dass der Führerscheininhaber seinen Führerschein innerhalb eines Jahres nach Wohnsitzwechsel in einen anderen Mitgliedsstaat umtauscht. Laut der Richtlinie 91/439/EWG wurde dieses Verwaltungsverfahren durch den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung ersetzt (vgl. http://europa.eu/eurlex/en/consleg/pdf/1991/en_1991L0439_do_001.pdf, 28.06.2006).

¹⁵ Vgl. http://ec.europa.eu/transport/home/drivinglicence/principles/index_en.htm, 28.06.2006, oder auch Pressemitteilung IP/03/1435 vom 22.10.2003; vgl. auch <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/06/381&format=HTML&aged=1&language=DE&guiLanguage=en>, 28.06.2006.

¹⁶ Die inhaltlichen Kernpunkte der sog. EU-Führerscheinrichtlinie zielen ab auf Betrugsbekämpfung, Förderung der Freizügigkeit von EU-Bürgern sowie der allgemeinen Verkehrssicherheit. Neben zahlreichen Sonderbestimmungen, die für eine Fortführung der gegenseitigen Anerkennung bereits existierender Führerscheine sorgen sollen, haben die Mitgliedstaaten nach Inkrafttreten der Führerschein-Richtlinie 26 Jahre Zeit, um die alten Erlaubnisse zu ersetzen. Bereiche, die nicht unter die EU-Harmonisierung fallen, sind zusammengefasst unter http://ec.europa.eu/transport/home/drivinglicence/overview/non_hamonized_en.htm (28.06.2006).

¹⁷ Eine Übersicht zur EU-Gesetzgebung im Bereich der Fahrerlaubnisse ist zu finden unter file:///D:/projekte/fuehrerscheine/community_enLEGISinitatives.htm (28.06.2006).

¹⁸ Vgl. http://bookshop.europa.eu/eGetRecords?Template=Test_EUB/en_publication_details&UID=134476, 28.06.2005.

¹⁹ Vgl. http://ec.europa.eu/transport/home/drivinglicence/links/index_en.htm, 28.06.2006.

Republik, Griechenland, Spanien, Frankreich, Zypern, Liechtenstein, Litauen, Luxemburg, Polen, Portugal, Slowakei und Slowenien. In diesen Fällen war es auch weder über wiederholte schriftliche oder persönliche Kontaktaufnahme noch über Internetrecherche möglich, zusätzliche Erkenntnisse zu den uns interessierenden Fragen oder Daten zu erlangen. Nicht selten scheiterte die Kommunikation an bestehenden Sprachbarrieren. Dies gilt ebenso in Bezug auf die Internetrecherche, insofern dass, falls eine Internetseite überhaupt in Englisch abrufbar ist, diese nur einen sehr kleinen Ausschnitt an Informationen, Publikationen oder Daten im Vergleich zu der muttersprachlichen Seite enthält. In solchen Fällen haben wir die Suche in der Regel abgebrochen, wenn sie sich als unverhältnismäßig aufwändig dafür aber kaum erfolgversprechend erwies.

Im Resultat liegen Informationen nur für einen Teil der kontaktierten Länder vor und auch diese sind qualitativ sehr unterschiedlich. Das Ziel, Daten zum Fahrerlaubnisbesitz zugezogener EU-BürgerInnen zu erhalten, wurde somit nur begrenzt erreicht.

Im Weiteren werden die Ergebnisse unserer Nachforschungen für ausgewählte Länder systematisiert anhand der oben aufgezählten Fragen vorgestellt.

3.2 Erfassung von Fahrerlaubnisbestandsdaten in ausgewählten Ländern des EWR

In Estland wird vom Estländischen Kraftfahrzeugmeldezentrum (Eesti Riiklik Autoregistrikeskus, AARK) ein Verkehrsregister geführt, welches sich aus zwei Datenbeständen zusammensetzt; der eine ist der Fahrzeugbestand und der andere ist der Fahrerlaubnisbestand, erfasst im Fahrerlaubnisregister. Das Fahrerlaubnisregister wurde gemäß dem Verkehrsgesetz aufgebaut und seine wichtigsten Prinzipien basieren auf den „Ausführungsbestimmungen zum Verkehrsregister“, welche von der Regierung der Republik Estland erlassen wurden. Es soll Unterlagen zu den Erteilungen, Beschlagnahmungen, Entziehungen, Löschungen und Rückerteilungen des Rechts zum Führen von Fahrzeugen führen. Das Fahrerlaubnisregister enthält Daten von den Personen, die eine Fahrerlaubnis beantragen. Weiterhin führen Verwaltungsbehörden sowie Gerichte dem Register Angaben über Beschlagnahmungen, Entziehungen und Widerrufe des Rechts, ein Fahrzeug zu führen,

zu. In seiner elektronischen Form wurde das estländische Register erstmalig in 1994 eingeführt. Zum Estländischen Kraftfahrzeugmeldezentrum gehören 17 regionale Stellen, von denen alle über das Internet auf dasselbe Zentralregister zugreifen. Das Fahrerlaubnisregister wird damit laufend aktualisiert, wenn z. B. eine Fahrerlaubnis durch die Polizei abgenommen oder freiwillig zurückgegeben wird etc.. Des Weiteren wurde in Estland – ähnlich wie in Deutschland – keine Umtauschpflicht der nationalen gegen die EU-Führerschein eingeführt. Da die estländischen Fahrerlaubnisse eine Gültigkeitsdauer von 10 Jahren haben, wird nach Ablauf der Gültigkeitsfrist bei der Erneuerung bzw. dem Umtausch der Erlaubnis der neue EU-Führerschein ausgestellt.

Die in Island für Fahrerlaubnisse zuständige Behörde ist Islands Nationales Polizeipräsidium (Ríkislögreglustjórn). Von ihr wird das Isländische Polizei-Fahrerlaubnisregister geführt, welches es bereits seit August 1997 gibt. Das in jedem Polizeibezirk jeweils zuständige Kommissariat ist auch für die (Neu-)Erteilung von Fahrerlaubnissen in seinem Bezirk verantwortlich. Demzufolge wird jeder Antrag auf eine Fahrerlaubnis zusammen mit den darin enthaltenen Informationen im System erfasst. Auf diese Weise wird das polizeilich geführte Register laufend mit den Daten aktualisiert, mit denen die Polizeikommissare im täglichen Dienst arbeiten. Dabei wird das Register nicht nur auf der Basis erteilter Fahrerlaubnisse aktualisiert, sondern berücksichtigt gleichzeitig Ausstellungen von Fahrerlaubniskopien, Entziehungen usw. Der Fahrerlaubnisbestand kann tagesaktuell ausgezählt und berichtet werden.

Die Anfrage an Irland wurde an die für Fahrerlaubnisse zuständige Abteilung des Transportministeriums der irischen Regierung verschickt. Als Ergebnis brachte sie aktuelle Daten zu den Fahrerlaubnisbeständen, jedoch wurden keine weiteren Erläuterungen zum Aufbau oder der Vorgehensweise bei der Aktualisierung des Registers genannt. Generell liegt die Erteilung von Fahrerlaubnissen in der Verantwortung der Ortsbehörden. Dabei werden die lokalen Verwaltungsbehörden vom Transportministerium mit Informationen und Einweisungen insbesondere im Falle der Einführung neuer Regelungen unterstützt. Daten zu Fahrerlaubniserteilungen werden in der Nationalen Fahrzeug- und Fahrer-Datenbank aufbewahrt, welche vom Ministerium für Umwelt, Kulturerbe und Kommunalverwaltung (Department of the Environment, Heritage and

Local Government) geführt wird. Interessant ist, dass es in Irland in 2004 je nach Region Wartezeiten auf die Führerscheinprüfung von bis zu 55 Wochen gab. Verglichen mit den Vorjahren 2003 und 2002 hat der Engpass bei den Prüferkapazitäten sichtlich zugenommen – in 2002 belief sich die maximale Wartezeit noch auf 29 Wochen.²⁰

Mit das erste Land, welches auf unsere Anfrage sofort und mit einem umfangreichen Datenanhang geantwortet hatte, war Lettland. Auch in Lettland gibt es ein Fahrerlaubnisregister, in dem alle erteilten Fahrerlaubnisse zusammen mit ihrem aktuellen Status enthalten sind. Dies ist deswegen möglich, weil das gesamte Fahrerlaubnisregister online mit dem Bevölkerungsregister verbunden ist. Auf diese Weise können alle relevanten Informationen zum Personenstatus regelmäßig überprüft und der jeweiligen Fahrerlaubnis zugeordnet werden. Das Register enthält neben neu erteilten Fahrerlaubnissen auch solche, die ungültig sind, umgetauscht oder als verloren gemeldet wurden u. Ä. Die Art und Weise, auf die das Register geführt werden soll, folgt keinen detaillierten gesetzlichen Vorgaben. Das Straßenverkehrsgesetz legt fest, dass das Register in den Verantwortungsbereich der Direktion für Straßenverkehrssicherheit fällt. Darüber hinaus regelt das Straßenverkehrsgesetz Fragen des persönlichen Datenschutzes im Hinblick auf Fahrerlaubnis- sowie Kraftfahrzeugbesitz. In Lettland hat eine obligatorische Umtauschaktion von Fahrerlaubnissen stattgefunden. Bei dieser Maßnahme wurden alle existierenden Führerscheine, welche von der ehemaligen UdSSR erteilt wurden, gegen die in 1992 eingeführten lettischen Dokumente eingetauscht. Die alten Führerscheine verloren endgültig ihre Gültigkeit in 1997. Zeitgleich wurden lokale Fahrerlaubnisregister eingeführt, in denen alle eingetauschten Dokumente erfasst wurden. In 1995 wurde zusätzlich ein zentrales Fahrerlaubnisregister errichtet, in dem alle Angaben zu den erteilten Fahrerlaubnissen aufgenommen wurden. Damit beinhaltet das zentrale Fahrerlaubnisregister Informationen zu allen ab dem Jahr 1997 in Lettland existierenden Führerscheinen. Es wurde keine Pflicht durchgesetzt, die lettischen Fahrerlaubnisse gegen die neuen EU-Führerscheine einzutauschen, da die lettischen Erlaubnisse

nur eine auf zehn Jahre begrenzte Gültigkeitsdauer haben und es dementsprechend spätestens in 2014 keine gültigen lettischen, sondern nur noch die einheitlichen EU-Fahrerlaubnisse geben wird.

In Norwegen wird das zentrale nationale Fahrerlaubnisregister AUTOSYS von der Norwegian Public Roads Administration (Statens vegvesen) betreut und unterliegt damit der staatlichen Verantwortung. Gleichzeitig werden alle relevanten Daten zu den Fahrerlaubnissen auch online auf den Seiten des Norwegischen Statistischen Amtes (Statistics Norway) frei zur Verfügung gestellt. Das AUTOSYS gibt es seit 1979 und es gibt keine gesonderten gesetzlichen Vorgaben hinsichtlich seiner Organisation. Vorher wurden Fahrerlaubnisdaten von den lokalen Polizeistellen aufgenommen und gespeichert. Mit der Einführung des Zentralregisters AUTOSYS wurden die lokal erfassten Fahrerlaubnisdaten in das zentrale Register übertragen – was laut Aussage des zuständigen Abteilungsleiters der Straßendirektion „nicht zu 100 % erfolgreich“ erfolgt war. Das AUTOSYS wird laufend mit den Daten aus den lokalen Polizeiregistern abgeglichen, welche direkt erfasst werden. Somit werden alle durch die polizeilichen Stellen erfassten Veränderungen hinsichtlich des Status einer Fahrerlaubnis, z. B. Entziehungen, Löschungen u. a., automatisch auch im Zentralregister eingetragen und damit aktualisiert. Der EU-Kartenführerschein wurde in 1997 eingeführt, wobei mit seiner Einführung keine obligatorische Umtauschpflicht stattfand. Allerdings wurden mit der Einführung des EU-Führerscheines einige Gesetze zum nationalen Führerschein außer Kraft gesetzt, sofern sie nicht mit der neuen EU-Fahrerlaubnisgesetzgebung harmonisierten.

Die für Finnland verfügbaren Fahrerlaubnisstatistiken bilden den zum definierten Zeitpunkt ausgezählten Bestand in seiner strukturellen Zusammensetzung, beispielsweise nach Fahrerlaubnisklassen, Alter oder Geschlecht, ab. In Finnland existiert seit Juli 1972 ein Fahrerlaubnisregister, welches auf Daten von der Polizei sowie von den örtlichen Führerscheinämtern basiert und dessen Organisation und Aufbau gesetzlich geregelt werden. Zuständig für das Register ist das Finnische Kraftfahrzeugamt (Finnish Vehicle Administration, AKE). Das Zentralregister enthält Angaben zu neu erteilten Fahrerlaubnissen, solchen, die polizeilich entzogen wurden, erloschen sind oder beispielsweise aufgrund von Gesundheitsbeeinträchtigung

²⁰ Vgl. Annual Report, Department of Transport unter <http://www.transport.ie/upload/general/7201-0.pdf>, 28.06.2006.

gungen zurückgegeben wurden. Zusätzlich fließen in das Register Informationen zu Außenwanderungen mit ein. Seit Anfang des Jahres 1998 werden in Finnland die einheitlichen EU-Fahrerlaubnisse erteilt. Alle vor Januar 1998 erteilten finnischen Fahrerlaubnisse unterliegen keiner Umtauschpflicht.

Für die Organisation des Registers ist das Amt für Straßenwesen (Vägverket) zuständig. Die in dem Register erfassten Daten von neu erteilten Fahrerlaubnissen kommen aus regionalen Ämtern, die für die Ausgabe von Führerscheinen zuständig sind. Erfasst werden auch solche Fahrerlaubnisse, die abgegeben, entzogen, außer Kraft gesetzt wurden usw. Die Berücksichtigung der Abgänge ist auch deshalb möglich, weil alle Informationen, die von der Polizei zu Fahrerlaubnissen aufgenommen wurden, an das Zentralregister weitergeleitet werden. Statistiken zu Außenwanderungen oder Mortalitätsdaten fließen nicht in das Register mit ein.

Auch die Niederlande führen bereits seit 1986 ein zentrales Fahrerlaubnisregister. Zuständig ist dafür der sog. Reichsdienst für Straßenverkehr (Rijksdienst voor het Wegverkeer, RDW), eine Behörde des Ministeriums für Transport, Öffentliche Arbeiten und Wassermanagement (Ministerie van Verkeer en Waterstraat). Zuvor wurden Fahrerlaubnisdaten auf der regionalen Ebene der 13 holländischen Provinzen in Form von Papierakten gesammelt und verwaltet. Mit der Einführung des Zentralregisters werden die Fahrerlaubnisdaten zwar immer noch auf der lokalen Ebene erfasst, allerdings erfolgt dies in elektronischer Form und die erfassten Informationen werden ohne zeitliche Verzögerung an das Zentralregister transferiert. Weitere Datenquellen des zentralen Fahrerlaubnisregisters sind die Polizei und Gerichte sowie lokale Meldeämter. Das Zentralregister ist ein personenbasiertes System und durch die Vernetzung mit den lokalen Meldeämtern können Angaben zu Sterbefällen sowie Binnenwanderungen erfasst werden. Stirbt eine Person, werden ihre Daten durch einen entsprechenden Zusatzcode im Zentralregister ergänzt. Das bedeutet jedoch nicht, dass die betroffenen Personen bzw. ihre Fahrerlaubnisse zeitnah aus dem Register gelöscht werden. Die Prozedur, bei der das zentrale Bestandsregister um eingegebene Abgänge in Form von Sterbefällen u. a. bereinigt wird, findet in unregelmäßigen Jahresabständen statt und wird zumeist an die Durchführung zusätzlicher Änderungen gekoppelt. Das nächste „clean-up“ des Zentralregisters ist für Oktober 2006

vorgesehen. Bis vor ca. 2 Jahren wurden in dem Register ausländische Fahrerlaubnisse separat erfasst, bis dies gesetzlich verboten wurde. In den Niederlanden wurde bislang keine flächendeckende Umtauschaktion der heimischen Führerscheine gegen den EU-Führerschein durchgeführt.

Das in Belgien vom Generaldirektorat Mobilität und Straßenverkehrssicherheit (Direction générale Mobilité et Sécurité Routière) des Bundesministeriums für Mobilität und Transport (Service public fédéral Mobilité et Transports) geführte zentrale Fahrerlaubnisbestandsregister (Le Fichier central) existiert seit Oktober 1998. Die einzelnen Daten zu Neuerteilungen, Entziehungen, Verlust der Fahrerlaubnis werden bei den lokalen Verwaltungsstellen erfasst und an das Zentralregister weiter gemeldet. Aufbau, Kodierungsart und Funktionsweise des Registers werden auf der zentralen Ebene festgelegt und den lokalen Stellen vorgegeben. Das Zentralregister ist ein vertrauliches Instrument und kann von der Polizei, den Ministerien sowie den kommunalen Verwaltungen genutzt werden. Den ordnungspolitischen Rahmen für Fahrerlaubnisse legt die Königliche Fahrerlaubnisverordnung vom 23. März 1998 (Arrêté royal relatif au permis de conduire) fest. Darin wird im Artikel 75 auch definiert, welche Angaben das Zentralregister zur Verwaltung von Fahrerlaubnissen beinhalten soll.²¹

In Großbritannien verfügt das Transportministerium (Department for Transport, DfT) über eine eigene zentrale statistische Abteilung, welche Daten aus unterschiedlichen Quellen, auch aus der sog. Fahrer- und Fahrzeug-Lizenzvergabestelle (Driver and Vehicle Licensing Agency, DVLA) zusammenführt. Die auf diese Weise gesammelten und ausgewiesenen Informationen schließen auch den sog. Fahrer Zensus (Drivers Census) mit ein. Diese Datenbasis wird wiederum von der DVLA verwendet, um Informationen zum Fahrerlaubnisbesitz in Großbritannien zu produzieren. Grundsätzlich fließen in die Schätzung des Fahrerlaubnisbesitzes Daten aus der Nationalen Verkehrserhebung (The National Travel Survey, NTS), der Haushaltsbudgeterhebung (Household Expenditure Survey, HES), den

²¹ Der Inhalt der Verordnung zusammen mit einer konkreten Auflistung der Angaben, die im belgischen Fahrerlaubnisregister erfasst werden müssen, ist zu finden unter http://www.juridat.be/cgi_loi/loi_a1.pl?&caller=list&cn=1998032331&la=F&language=fr&fromtab=loi&tri=dd+as+rank&rec h=1&sql=dd++date%271998-03-23%27 oder <http://www.mobilit.fgov.be/fr/index.htm> (28.06.2006).

lokalen Verkehrserhebungen (Local Household Travel Survey, LHTS) und der zur Jahresmitte geschätzten Bevölkerungszahl von Inländern des Nationalen Statistischen Amtes (Office for National Statistics, ONS) ein.²² Die Ausweisung der Fahrerlaubnisdaten erfolgt zum Teil mit dem Hinweis, dass bei der Anzahl von FührerscheinbesitzerInnen auch verstorbene Personen mitgezählt werden. Bislang hat sich in Großbritannien keine Regelung durchgesetzt, die den Umtausch von alten nationalen Fahrerlaubnissen gegen neue EU-Fahrerlaubnisse in Kartenform und mit integriertem Photo vorsieht, obwohl eine derartige Bestrebung durchaus besteht. Damit bleiben die zwischen 1976 und 1986 ursprünglich von der DVLA ausgestellten nationalen Fahrerlaubnisse weiterhin gültig.

In Österreich werden die wesentlichen Punkte zur Registrierung von Fahrerlaubnissen durch das Bundesgesetz über den Führerschein (Führerscheingesetz, FSG) geregelt. Laut § 16 Abs. 2 muss jede „Hauptwohnsitzbehörde“ örtliches Führerscheinregister führen. Diese örtlichen Register sollen ausführliche Personendatensätze zu Eintragungen aufgrund von Verfehlungen sowie Informationen zu den erteilten Fahrerlaubnissen führen. Weiterhin sind in die Register Angaben über im Ausland erteilte Führerscheine sowie die „maßgeblichen Angaben über bestimmte Amtshandlungen und Tatsachen nach diesem Bundesgesetz“ sowie über „rechtskräftige Bestrafungen“ aufzunehmen.²³ Die von der Hauptwohnsitzbehörde erfassten und geführten Daten sollen bzw. können – bevorzugt mittels Datenfernübertragung – an Behörden des Bundes, der Länder und der Gemeinden, aber auch an Behörden im Ausland weitergeleitet werden. Die lokalen Behörden sind ebenfalls verpflichtet, alle in ihren Regis-

tern durchgeführten Ergänzungen bzw. Änderungen „umgehend im Wege eines integrierten Datenaustausches zwischen örtlichem und zentralem Führerscheinregister an das Zentrale Führerscheinregister (§ 17 des FSG) zu übermitteln“. Mit dem FSG regelt der Gesetzgeber auch das Löschen bzw. Entfernen von den im Register eingetragenen Daten. Um nur ein Beispiel zu nennen, sollen alle Daten „über ausgestellte Führerscheine sowie sämtliche Verfahrensdaten nach der Mitteilung über das Ableben des Besitzers bzw. der Besitzerin, spätestens aber 100 Jahre nach der erstmaligen Erteilung einer Lenkberechtigung“ aus dem Register ausgetragen werden. Vom März 2006 an werden die 102 existierenden örtlichen Register sukzessiv zu einem zentralen Führerscheinregister zusammengeführt. Vom selben Zeitpunkt an wird in Österreich auch der alte Führerschein aus Papier durch ein Kunststoff-Modell in Scheckkartenformat abgelöst.²⁴ Zum Zweck der Vollständigkeit der Register sind die örtlichen Fahrerlaubnisverwaltungsbehörden zusätzlich mit der „Nacherfassung der vor dem 1. November 1997 ausgestellten Führerscheine, deren zugrunde liegenden Berechtigungen noch nicht erloschen sind, und der sonstigen noch vorhandenen, maßgeblichen Daten“ beschäftigt. Bei den nachträglichen Eintragungen muss nur der zuletzt erteilte Führerschein erfasst werden, wobei diese Prozedur laut Gesetzgeber Ende Oktober 2003 abgeschlossen sein muss. Das neue Hauptregister erfasst derzeit in etwa 6,9 Mio. Personen mit ca. 7,55 Mio. Führerscheinen. Jährlich werden durch das System 300.000 Antragsverfahren wie Ersterteilung oder Duplikaterstellung sowie an die 300.000 Führerscheinentziehungen oder Nachschulungen verarbeitet. Für die technische Umsetzung des Vorhabens – Überleitung der 102 örtlichen und des zentralen Führerscheinregisters in einen einheitlichen Informationsverbund sowie Einführung des neuen Führerscheinmodells – ist die Bundesrechenzentrum (BRZ) GmbH unter der Leitung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie verantwortlich. Die Führung einer zentralen Datenbank soll auch dazu dienen, Doppelerfassungen zu vermeiden und Verfahrensabläufe zu beschleunigen. Auch die Österreichische Staatsdruckerei wird an das Zentralsystem angeschlossen sein, um direkt über notwendige Daten zur Fahrerlaubniserstellung zu verfügen. Bis Oktober 2006 sollen weitere Benutzergruppen, wie z. B. Amtsärzte, Aufsichtsorgane und Prüfer, in die Registerführung integriert werden. Den genau definierten gesetzlichen Rahmen zur Führung des Füh-

²² Vgl. Department for Transport, <http://www.rmd.dft.gov.uk/project.asp?intProjectID=9128> und http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_transstats/documents/downloadable/dft_transstats_609987.pdf, S. 155 ff., 27.06.2006.

²³ Das FSG enthält grundsätzlich zahlreiche weitere Spezifikationen, die im Einzelnen unter http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/fuehrerschein/downloads/fsg_gesamttext_idf_19_2005.pdf (28.06.2006) nachgelesen werden können. Dort ist auch eine exakte Auflistung der in den örtlichen Fahrerlaubnisregistern zu erfassenden Personendaten zu finden.

²⁴ Wer ab 1. März seine Fahrprüfung erfolgreich absolviert, erhält sofort einen „vorläufigen Führerschein“, der nach vier Wochen gegen ein endgültiges Dokument per Postversand eingetauscht wird. Eine Umtauschpflicht gegen das neu eingeführte EU-Führerscheinmodell wurde in Österreich nicht angewandt.

erscheinenzentralregisters gibt der § 17 des FSG vor. Darin wird auch festgelegt, dass die in das zentrale Führerscheinregister aufgenommenen Registerdaten „aller Führerscheinbehörden ... zwecks Erstellung einer bundeseinheitlichen Statistik der Führerscheine Angelegenheiten kostenlos der Bundesanstalt Statistik Österreich zu übermitteln (sind)“.²⁵

Auch auf Malta wird seit 1991 ein zentrales Fahrerlaubnisregister geführt, in dem Informationen zu allen Personen enthalten sind, welche die Befähigung zum Führen eines Kraftfahrzeuges haben. Das Zentralregister ist gleichzeitig die einzige Fahrerlaubnisdatenbank und die einzige Fahrerlaubnisverwaltungsstelle, über die Malta verfügt. In das Register werden Erst- und Neuerteilungen sowie alle anderen möglichen Fahrerlaubnisstatistiken wie Löschungen, Entziehungen usw. aufgenommen. Es arbeitet als ein computergestütztes Datensystem, in dem Aktualisierungen je nach Erfordernis vorgenommen werden. Das Register liegt im Zuständigkeitsbereich der Direktion für Lizenzvergaben und Prüfungen (Licensing and Testing Directorate) des Transport-Ministeriums von Malta (Malta Transport Authority). In Übereinstimmung mit der EU-Fahrerlaubnisrichtlinie wurde auch auf Malta ein entspre-

chend neues Fahrerlaubnismodell eingeführt. Eine Umtauschpflicht besteht jedoch nicht und die „alten“ Fahrerlaubnisse werden nach und nach, bei Verlängerung nach Ablauf ihrer Gültigkeit bzw. nach Neuerteilung aus anderen Gründen gegen den EU-Führerschein eingetauscht. Dieser Vorgang wird voraussichtlich in 2010 vollendet sein.

3.3 Zusammenfassung und Fazit

Tabelle 4 und Tabelle 5 geben einen zusammenfassenden Überblick zu den zusammengetragenen Ergebnissen. Fast alle Länder, mit Ausnahme von UK, zu denen wir Informationen zur Verfügung hatten, führen ein zentrales Fahrerlaubnisregister. Dieses unterliegt der staatlichen Zuständigkeit und wird in den meisten Fällen in Zusammenarbeit mit unterschiedlichen, meist lokalen Behörden verwaltet und aktualisiert.

Trotz der erkennbaren Ähnlichkeiten hinsichtlich der rechtlichen und administrativen Organisation der Fahrerlaubnisregister in den unterschiedlichen EWR-Ländern, gibt es offensichtlich beachtliche Unterschiede bei der Datenaufarbeitung. Hier fließen Faktoren ein, wie die Bestandsdauer des Registers, welche Fahrerlaubniserteilungen in das Register eingehen, welche Abgangsarten berücksichtigt werden, grundsätzliche zeitliche Befristung von Fahrerlaubnissen oder Umtauschpflicht, aber

²⁵ Vgl. http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/fuehrerschein/downloads/fsg_gesamttext_idf_19_2005.pdf, S. 32 ff.

	Zentralregister	Zuständigkeit	Gesetzliche Grundlagen	Verknüpfung mit anderen Datenquellen	Bereinigung/ weitere Angaben	Gültigkeit der Fahrerlaubnis Klasse B	Umtausch (-pflicht) gegen EU-Fahrerlaubnisse
Estland	Seit 1994 (erstmalig in elektronischer Form)	Kraftfahrzeugamt (Eesti Riiklik Autoregistrikeskus, AARK)	Verkehrsgesetz und Ausführungsbestimmungen zum Verkehrsregister	Regionale Fahrerlaubnisbehörden, weitere Verwaltungsämter, Polizei und Gerichte	Beschlagnahmen, Entziehungen, Löschungen und Rückerteilungen	10 Jahre	Keine Umtauschpflicht, Umtausch nach Ablauf der Gültigkeit
Island	Seit August 1997	Nationales Polizeipräsidium (Ríkislögreglustjorinn)	Keine Angaben	Polizeibezirkskommissariate	Fahrerlaubniskopien, Entziehungen, usw.	Keine Angaben	Keine Angaben
Irland	Sog. Nationale Fahrzeug- und Fahrer-Datenbank	Ministerium für Umwelt, Kulturerbe und Kommunalverwaltung (Department of the Environment, Heritage and Local Government)	Keine Angaben	Örtliche Verwaltungsbehörden	Keine Angaben	10 Jahre	Keine Angaben
Lettland	Seit 1995	Direktion für Straßenverkehrssicherheit	Keine gesonderten gesetzliche Grundlagen außer des Straßenverkehrsgesetzes	Bevölkerungsregister, lokale Fahrerlaubnisregister (online)	Aktualisierung auf der Basis des Bevölkerungsregisters	10 Jahre	Keine Umtauschpflicht, Umtausch nach Ablauf der Gültigkeit

Quellen: vom DIW Berlin zusammengestellt nach Angaben und Veröffentlichungen der Länder

Tab. 4: Informationen zur Erfassung von Fahrerlaubnissen in ausgewählten EWR-Ländern

auch die Systematik nach welcher die Register bezüglich der Veränderungen aktualisiert werden. Alle genannten Aspekte haben selbstverständlich eine

Auswirkung auf die Bestandsdaten, welche darüber hinaus in unterschiedlicher Qualität bzw. Differenziertheit von den einzelnen Ländern veröffentlicht

	Zentralregister	Zuständigkeit	Gesetzliche Grundlagen	Verknüpfung mit anderen Datenquellen	Bereinigung/ weitere Angaben	Gültigkeit der Fahrerlaubnis Klasse B	Umtausch (-pflicht) gegen EU-Fahrerlaubnisse
Norwegen	Sog. AUTOSYS, seit 1979	Öffentliches Straßenverwaltungsamt (Norwegian Public Roads Administration – Statens vegvesen)	Keine gesonderten gesetzliche Grundlagen	Lokale Polizeistellen	Entziehungen, Löschungen usw.	Keine Angaben	Keine Umtauschpflicht
Finnland	Seit Juli 1972	Finnisches Kraftfahrzeugamt (Finnish Vehicle Administration – AKE)	Gesonderte gesetzliche Grundlagen zum Aufbau und Organisation	Lokale Polizeistellen und örtliche Fahrerlaubnisregister	Entziehungen, Löschungen usw., auch Rückgaben wegen gesundheitlicher Beeinträchtigungen und Fortzüge	In der Regel bis zum 70. Lebensjahr des Besitzers, anschließend wird die Fahrerlaubnis mindestens alle 5 Jahre verlängert, der erste Pkw-Führerschein ist 2 Jahre gültig	Keine Umtauschpflicht
Schweden	Sog. Trafikregistret, seit 1973	Amt für Straßenwesen (Vägverket)	Keine Angaben	Lokale Fahrerlaubnisregister sowie Polizeistellen	Entziehungen, Löschungen, Rückgaben usw.	10 Jahre	Keine Angaben
Niederlande	Seit 1986 in elektronischer Form, personenbasiert	Reichsdienst für Straßenverkehr (Rijksdienst voor het Wegverkeer, RDW) als eine Behörde des Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Keine Angaben	Lokale Fahrerlaubnisregister, Polizeistellen, Gerichte sowie lokale Meldeämter	Es werden auch Sterbefälle und Binnenwanderungen berücksichtigt, Bereinigung in unregelmäßigen Abständen	Keine Angaben	Keine Umtauschpflicht
Belgien	Sog. Le Fichier central, seit Oktober 1998	Generaldirektorat Mobilität und Straßenverkehrssicherheit (Direction générale Mobilité et Sécurité Routière) des Bundesministeriums für Mobilität und Transport (Service public fédéral Mobilité et Transport)	Königliche Fahrerlaubnisverordnung vom 23. März 1998 (Arrêté royal relatif au permis de conduire), Artikel 75	Lokale Fahrerlaubnisregister, Polizeistellen, Gerichte	Entziehungen, Löschungen, Verlust usw.	Keine Angaben	Keine Angaben
Österreich	Seit März 2006 (im Aufbau), Nacherfassungen	Bundesrechenzentrum (BRZ) GmbH unter der Leitung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie	Bundesgesetz über den Führerschein (Führerscheinengesetz, FSG), § 16 und § 17	Lokale Fahrerlaubnisregister, Hauptwohnsitzbehörden, Polizeistellen, Gerichte; diverse Benutzergruppen werden sukzessiv in das Zentralregister integriert	Entziehungen, Löschungen usw., Sterbefälle (spätestens 100 Jahre nach Erteilung der Fahrerlaubnis)	Keine Angaben	Keine Angaben
Malta	Seit 1991	Direktion für Lizenzvergaben und Prüfungen (Licensing and Testing Directorate) des Transport-Ministeriums Maltas (Malta Transport Authority)	Keine gesonderten gesetzlichen Grundlagen	Keine Angaben	Entziehungen, Löschungen, Verlust usw.	10 Jahre	Keine Umtauschpflicht
Vereinigtes Königreich	Kein Register, Daten zu Fahrerlaubnissen werden auf der Basis unterschiedlicher Quellen, wie der National Travel Survey (NTS) u. a., geschätzt (Fahrer-Zensus, Drivers-Census)	Transportministerium (Department for Transport, DfT) sowie Fahrer- und Fahrzeug-Lizenzvergabebehörde (Driver and Vehicle Licensing Agency, DVLA)	Keine Angaben	Keine Angaben	Daten werden nicht um Sterbefälle und auch andere Abgänge bereinigt	In der Regel bis zum 70. Lebensjahr des Besitzers, anschließend wird die Fahrerlaubnis alle 3 Jahre verlängert	Bislang keine Umtauschpflicht, obwohl solche Bestrebungen existieren

Quellen: Vom DIW Berlin zusammengestellt nach Angaben und Veröffentlichungen der Länder

Tab. 4: Informationen zur Erfassung von Fahrerlaubnissen in ausgewählten EWR-Ländern (Fortsetzung)

Land	Jahr	Bevölkerung in 1.000			Pkw FE in %		Pkw FE in % nach Altersklassen													
		Männer	Frauen	Insgesamt	Männer	Frauen	Altersklassen %													
Estland ²⁶	2005	487 ²⁷	594	1.081	66	34	17-20	21-25	26-35	36-45	46-55	56-65	66-75	76-86						
							9 ²⁸	50	69	67	60	49	35	22						
Island ²⁹	2006	111 ³⁰	111	220	69 ³¹	56	18	19-20	21-30	31-50	>50									
							86	82	95	90	73									
Irland ³²	2005	1.621 ³³	1.657	3.277	100	61	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79		
							64	82	90	88	86	85	81	78	78	70	54	43		
Lettland	2004	829	1.021	1.850	48	21	18-20	21-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	64 und älter			
							23	41	51	49	47	42	36	32	28	25	12			
Norwegen	2004	1.714	1.781	3.495	45	39	18-24	25-34	35-49	50-64	65-74	75 und älter								
							67	77	60	13	7	3								
Finnland	2005	2.095	2.227	4.322	57	17	18	19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69		
							14	19	21	33	52	51	50	46	44	44	32	24		
Schweden	2006	3.494	3.619	7.114	77 ³⁴	73	18-20	21-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	64 und älter			
							46	65	72	79	81	81	82	83	82	82	73			
UK ³⁵	2004	22.707	24.127	46.834	81	61	17-20	21-29	30-39	40-49	50-59	60-69	45-49	70 und älter						
							26	65	83	83	81	72	47	70						
Malta	2004	154	160	314	86	50	18-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74		
							24	84	88	88	87	80	76	69	62	59	46	37		

Quellen: vom DIW Berlin zusammengestellt nach Angaben und Veröffentlichungen der Länder

Tab. 5: Pkw-Fahrerlaubnisse in ausgewählten EWR-Ländern

werden. Als Folge ist ein direkter Vergleich der Fahrerlaubnisdaten zwischen den betrachteten Ländern wie in Tabelle 5 vorgestellt nur begrenzt aussagekräftig.

Die Ergebnisse der Recherche geben zwar einen Überblick über die Pkw-Fahrerlaubnisausstattung ausgewählter Länder Europas, sie sind jedoch zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund unterschiedlicher Abgrenzungen und unvollständiger Informationen nicht für eine vergleichende Auswertung und Einbeziehung in die Schätzung des Fahrerlaubnisbestands für Deutschland geeignet. Auf EU-Ebene wäre eine Harmonisierung der Erfassung des Fahrerlaubnisbestands daher sinnvoll und sollte angestrebt werden.

²⁶ Alle Fahrerlaubnisklassen.

²⁷ Bevölkerungsdaten sind für das Jahr 2004.

²⁸ Für die Berechnung der Quoten wurden Fahrerlaubnisdaten aus 2005 und EUROSTAT-Bevölkerungsdaten aus 2004 verwendet.

²⁹ Nur Fahrerlaubnis-Klasse B (d. h. ohne BE) bei Anteilen nach Altersklasse.

³⁰ Bevölkerungsdaten sind für das Jahr 2005.

³¹ Für die Berechnung der Quoten wurden Fahrerlaubnisdaten aus 2006 und Bevölkerungsdaten aus 2005 verwendet.

³² Erfasst sind alle Fahrerlaubnisklassen sowie die „vorläufigen“ und die „vollen“ Fahrerlaubnisse. Unter der Voraussetzung einer bestandenen Fahrprüfung wird eine Bescheinigung über die Befähigung zum Führen eines Fahrzeugs ausgestellt, die ab dem Ausstellungsdatum zwei Jahre gilt – der „vorläufige Führerschein“. Wird innerhalb dieser Frist keine endgültige Fahrerlaubnis beantragt, muss die Fahrprüfung wiederholt werden.

³³ Bevölkerung ab 15 Jahre und älter.

³⁴ Für die Berechnung der Quoten wurden Fahrerlaubnisdaten aus 2006 und Bevölkerungsdaten aus 2005 verwendet.

³⁵ Fahrerlaubnisdaten für 2004 sind vorläufig.

4 Fahrerlaubnisbesitz und Erwerbsjahr von Fahrerlaubnissen in vorliegenden Datenquellen

Mit dem Ziel, Ausstattungsquoten für den Besitz von Fahrerlaubnissen nach Geschlecht und Altersjahren als Input für das Bevölkerungskohortenmodell zu generieren, wurden die Ergebnisse der Haushaltserhebung Mobilität in Deutschland 2002 (MiD 2002), ausgewählte Jahre des Mobilitätspanels und ausgewählte Wellen des Sozio-ökonomischen Panels ausgewertet (Kapitel 4.1 und Kapitel 4.2). Eine Frage zum Erwerbsjahr der vorhandenen Fahrerlaubnisse war nur in MiD 2002 enthalten.

Die in den Erhebungen in Bezug auf die Fahrerlaubnisthematik gestellten Fragen werden in den nachfolgenden Abschnitten ausführlich dokumentiert, die Erhebungen als solche jedoch nur kurz dargestellt. Ausführlichere Dokumentationen können den jeweiligen Homepages der Projekte entnommen werden.

Um die Ergebnisse der Erhebungen zu den Ausstattungsquoten im ersten Schritt miteinander vergleichen zu können, wurden einheitliche Personentalersklassen (15-17 J., 18-24 J., 25-34 J., 35-44 J., 45-54 J., 55-64 J., 65-74 J., 75-84 J., 85 J. und älter) definiert. Als Vergleichsgröße für Insgesamt wurden Personen im Alter von 18 bis 84 Jahren zugrunde gelegt. Letztere kann als sog. „(Pkw)fahrfähige Bevölkerung“ angesehen werden. Natürlich haben auch Einwohner, die 85 Jahre und älter sind, Führerscheine, jedoch ist die Repräsentanz dieses Personenkreises in Erhebungen unterschiedlich und meist nicht mehr ausreichend, sodass Vergleiche nicht aussagekräftig wären. Der Einteilung der genannten Altersklassen liegen die von der CEMT (Conference of European Ministers of Transport) verwendeten Grenzen zugrunde, die Klassen sind differenzierter als die in den Statistiken des KBA verwendeten, lassen sich jedoch zu diesen zusammenfassen. Der Anteil der Fahrerlaubnisbesitzer an allen Personen bzw. den Personen eines Altersjahrgangs oder einer Alterklasse wird im Text mit Ausstattungsquote bezeichnet.

Als Grundlage für die weiteren Arbeiten liegen die Auswertungen – soweit es die Fallzahlen zulassen – in der Differenzierung nach Altersjahren und Geschlecht vor.

4.1 Mobilität in Deutschland 2002 (MiD 2002)

4.1.1 Die Erhebung Mobilität in Deutschland 2002

Die Untersuchung Mobilität in Deutschland 2002 knüpft in den Kernelementen an die bisherigen KONTIV-Erhebungen der Jahre 1976, 1982 und 1989 in Westdeutschland an. Zufällig ausgewählte Haushalte werden zu ihrem Verkehrsverhalten an einem vorgegebenen Stichtag (auch an Wochenend- und Feiertagen) befragt und zusätzlich um die Angabe einiger verkehrsrelevanter Informationen zum Haushalt insgesamt und zu den Mitgliedern des Haushalts gebeten. Mobilität in Deutschland 2002 wurde beauftragt vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und von infas und dem DIW Berlin gemeinsam durchgeführt.

Eine ausführliche Darstellung findet sich in den Projektberichten, die auf der Projekthomepage <http://www.mid2002.de> als Download zur Verfügung stehen.

Grundgesamtheit von Mobilität in Deutschland 2002 ist die Wohnbevölkerung insgesamt, d. h. Deutsche und Ausländer, einschl. der Anstaltsbevölkerung. Die bundesweite Stichprobe basiert auf einer Zufallsauswahl von Personenadressen aus den Einwohnermeldeämtern von etwa 300 Gemeinden. Sie umfasst 25.848 Haushalte und ist repräsentativ für die Bundesrepublik insgesamt.

Die Erhebung richtet sich an alle Mitglieder des Haushalts der aus dem Einwohnermelderegister gezogenen Person. Sprach- und Leseprobleme und z. B. auch alters- und krankheitsbedingte Einschränkungen führten bei Ausländern und der Anstaltsbevölkerung zu überdurchschnittlichem Nonresponse. Zur Aufklärung von Ausfällen wurde eine separate Nonresponse Studie durchgeführt.

Die Befragung jedes Haushalts verlief in zwei Stufen. Auf der ersten Stufe wurden generelle Informationen zum Haushalt (z. B. Einkommen, Wohnlage, Fahrzeugausstattung, Anzahl der Personen) und zu jedem Haushaltsmitglied der persönliche Status (z. B. Schüler, Erwerbstätiger) und das Vorhandensein einer Pkw-Fahrerlaubnis erfragt.

Auf der zweiten Stufe wurden die Haushalte erneut kontaktiert, erhoben wurden differenzierte Angaben zur Person, so auch zum Führerscheinbesitz nach Klassen und zum Jahr des Erwerbs des Führerscheins, und zur Mobilität am Stichtag. Die Erhe-

bung erstreckte sich über den Zeitraum 07.12.2001 bis 22.12.2002.

Die Befragung wurde im Schwerpunkt mit CATI (Computer Assisted Telephone Interview) durchgeführt. Haushalte, für die keine Telefonnummer recherchiert werden konnte, wurden zunächst schriftlich befragt und gebeten, ihre Telefonnummer anzugeben; 81 % kamen dieser Bitte nach. In den verbliebenen Haushalten mit unbekannter Telefonnummer oder fehlendem Telefonanschluss fanden die Personen- und Wegeinterviews in schriftlicher Form statt (PAPI = Paper and Pencil Interview).

Im telefonischen Interview wurde grundsätzlich jedes Haushaltsmitglied (ab 14 Jahre) persönlich befragt.³⁶ Für solche Personen, die auch nach mehrmaligen Kontaktversuchen nicht erreichbar waren, konnte unter bestimmten festgelegten Bedingungen ein Stellvertreterinterview (Proxyinterview) geführt werden, dies war bei etwa 12 % der Personen ab 14 Jahren der Fall. Um Falschauskünfte zu vermeiden, hatte das auf die Person bezogene Fragenspektrum der Proxyinterviews nicht den vollen Umfang, z. B. waren die Fragen nach dem Besitz von Fahrerlaubnissen und dem Erwerbsjahr nicht enthalten. Für die Pkw-Fahrerlaubnis können die im Haushaltsinterview hierfür gegebenen Informationen herangezogen werden, für die übrigen Fahrerlaubnisse müssen Imputationen vorgenommen werden.

Der Datensatz der MiD 2002 enthält Gewichtungsfaktoren, hochgerechnete Werte müssen von den Datennutzern selbst erstellt werden. Um dies zu erleichtern, wurde im Rahmen des MiD-2002-Projektes ein Auswertungstool Mobilität in Tabellen 2002 entwickelt, das hochgerechnete Ergebnisse für maximal dreidimensionale tabellarische Auswertungen liefert. Gleichzeitig wird in diesem Tool die Zahl nicht bekannter Antworten durch Imputation so weit als möglich reduziert. Ergebnisse, die mit diesem Tool erstellt wurden, sind hier zitiert als MiD 2002 (MiT).

Die Rücklaufquote von MiD 2002 beträgt insgesamt 42 %. Die Ergebnisse der Nonresponse Erhebung zeigen, dass Zielpersonen, für die das Thema „Mo-

³⁶ Für Kinder im Alter bis zu 10 Jahren wurden die Eltern um Auskunft gebeten, für Kinder im Alter von 10 bis unter 14 Jahren war es dem Haushalt freigestellt, ob die Kinder selbst oder ein Erwachsener antwortete.

Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein?
„Besitzt NAME einen Pkw-Führerschein?“

- 1: ja
2: nein

7: verweigert
8: weiß nicht

Quelle: CATI-Master der MiD 2002

Bild 1: Frage nach der Pkw-Fahrerlaubnis für Personen ab 18 Jahren im Haushaltsinterview (CATI) der MiD 2002

6. (P06) nur für ZP ab 15 Jahre

Besitzen Sie einen Führerschein?

- 1: ja P061
2: nein P14

7: verweigert P14
8: weiß nicht P14

6.1 (P061_1– P061_4) Nur Befragte ab 15 Jahren
Für welche der folgenden Kraftfahrzeugtypen besitzen Sie einen Führerschein?

*Interviewer: Vorgaben bitte vorlesen,
Mehrfachnennungen möglich*

Besitzen Sie einen Führerschein für ...

- Moped, Mofa oder Motorroller?
(Nur bei Personen ab 16 Jahren einblenden)
Motorrad?
(Nur bei Personen ab 16 Jahren einblenden)
Pkw bzw. Kombi?
(Nur bei Personen ab 18 Jahren einblenden) Lkw?

Quelle: CATI-Master der MiD 2002

Bild 2: Frage nach dem Fahrerlaubnisbesitz im Personeninterview (CATI) der MiD 2002

6.1 (P06_1J– P06_4J)

In welchem Jahr haben Sie den Führerschein erworben?
Wenn Sie das Jahr nicht mehr genau wissen, genügt auch eine ungefähre Angabe.

*Interviewer: verweigert = 9997, weiß nicht = 9998
Jahreszahl vierstellig angeben!*

- Jahr _____ Moped, Mofa oder Motorroller
Jahr _____ Motorrad
Jahr _____ Pkw bzw. Kombi
Jahr _____ Lkw

CATI-Master der MiD 2002

Bild 3: Frage nach dem jeweiligen Erwerbsjahr der vorhandenen Fahrerlaubnisse im Personeninterview (CATI) der MiD 2002

bilität“ relevant ist, mit höherer Wahrscheinlichkeit an der Studie teilgenommen haben: Für Personen mit keinem Weg oder mit höchstens zwei Wegen am Stichtag ist die Teilnahmebereitschaft deutlich geringer im Vergleich zu sehr mobilen Personen (fünf und mehr Wege). Ebenfalls eine statistisch signifikant höhere Teilnahmewahrscheinlichkeit war für Stammkunden des ÖPNV und für häufige und/oder regelmäßige MIV-Nutzer festzustellen.

Die Teilnahmewahrscheinlichkeit war ebenfalls höher für Personen in Haushalten mit zwei Pkw als für Personen mit einem Pkw im Haushalt.

In den Bildern 1 bis 3 sind die in den telefonischen Interviews (CATI) gestellten Fragen zum Besitz von Fahrerlaubnissen und dem Erwerbsjahr dokumentiert und in Bild 4 und Bild 5 die entsprechenden Fragen für die schriftlich kontaktierten Haushalte und Personen.

2. Listen Sie bitte alle im Haushalt lebenden Personen in dem folgendem Schema auf. Beginnen Sie bitte mit sich selbst. Setzen Sie die Liste mit den weiteren Personen sortiert nach dem Alter fort. Tragen Sie bitte für alle Personen zunächst den Vornamen ein (oder auch nur ein Kürzel, Beispiel:) und kreuzen dann jeweils die zutreffenden Merkmale an.

Sollten in Ihrem Haushalt mehr als sechs Personen leben, tragen Sie bitte nur die ersten sechs Personen ein.

Ich selbst, Vorname:	Person 2, Vorname:	Person 3, Vorname:	Person 4, Vorname:	Person 5, Vorname:	Person 6, Vorname:
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Ihr Geschlecht: <input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich	Geschlecht: <input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich	Geschlecht: <input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich	Geschlecht: <input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich	Geschlecht: <input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich	Geschlecht: <input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich
Ihr Alter: <input type="text"/> Jahre	Alter: <input type="text"/> Jahre:				
Berufstätigkeit: <input type="checkbox"/> Vollzeit <input type="checkbox"/> Teilzeit <input type="checkbox"/> Auszubildende(r) <input type="checkbox"/> nicht berufstätig	Berufstätigkeit: <input type="checkbox"/> Vollzeit <input type="checkbox"/> Teilzeit <input type="checkbox"/> Auszubildende(r) <input type="checkbox"/> nicht berufstätig	Berufstätigkeit: <input type="checkbox"/> Vollzeit <input type="checkbox"/> Teilzeit <input type="checkbox"/> Auszubildende(r) <input type="checkbox"/> nicht berufstätig	Berufstätigkeit: <input type="checkbox"/> Vollzeit <input type="checkbox"/> Teilzeit <input type="checkbox"/> Auszubildende(r) <input type="checkbox"/> nicht berufstätig	Berufstätigkeit: <input type="checkbox"/> Vollzeit <input type="checkbox"/> Teilzeit <input type="checkbox"/> Auszubildende(r) <input type="checkbox"/> nicht berufstätig	Berufstätigkeit: <input type="checkbox"/> Vollzeit <input type="checkbox"/> Teilzeit <input type="checkbox"/> Auszubildende(r) <input type="checkbox"/> nicht berufstätig
(falls nicht berufstätig) Ihre gegenwärtige Tätigkeit: <input type="checkbox"/> Schüler(in) <input type="checkbox"/> Student(in) <input type="checkbox"/> zur Zeit arbeitslos <input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt <input type="checkbox"/> Hausfrau/Hausmann <input type="checkbox"/> Renter/Pensionär <input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender <input type="checkbox"/> anderes	(falls nicht berufstätig) gegenwärtige Tätigkeit: <input type="checkbox"/> Kind zu Hause betreut <input type="checkbox"/> Kind in Krippe/Kita etc. <input type="checkbox"/> Schüler(in) <input type="checkbox"/> Student(in) <input type="checkbox"/> zur Zeit arbeitslos <input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt <input type="checkbox"/> Hausfrau/Hausmann <input type="checkbox"/> Renter/Pensionär <input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender <input type="checkbox"/> anderes	(falls nicht berufstätig) gegenwärtige Tätigkeit: <input type="checkbox"/> Kind zu Hause betreut <input type="checkbox"/> Kind in Krippe/Kita etc. <input type="checkbox"/> Schüler(in) <input type="checkbox"/> Student(in) <input type="checkbox"/> zur Zeit arbeitslos <input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt <input type="checkbox"/> Hausfrau/Hausmann <input type="checkbox"/> Renter/Pensionär <input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender <input type="checkbox"/> anderes	(falls nicht berufstätig) gegenwärtige Tätigkeit: <input type="checkbox"/> Kind zu Hause betreut <input type="checkbox"/> Kind in Krippe/Kita etc. <input type="checkbox"/> Schüler(in) <input type="checkbox"/> Student(in) <input type="checkbox"/> zur Zeit arbeitslos <input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt <input type="checkbox"/> Hausfrau/Hausmann <input type="checkbox"/> Renter/Pensionär <input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender <input type="checkbox"/> anderes	(falls nicht berufstätig) gegenwärtige Tätigkeit: <input type="checkbox"/> Kind zu Hause betreut <input type="checkbox"/> Kind in Krippe/Kita etc. <input type="checkbox"/> Schüler(in) <input type="checkbox"/> Student(in) <input type="checkbox"/> zur Zeit arbeitslos <input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt <input type="checkbox"/> Hausfrau/Hausmann <input type="checkbox"/> Renter/Pensionär <input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender <input type="checkbox"/> anderes	(falls nicht berufstätig) gegenwärtige Tätigkeit: <input type="checkbox"/> Kind zu Hause betreut <input type="checkbox"/> Kind in Krippe/Kita etc. <input type="checkbox"/> Schüler(in) <input type="checkbox"/> Student(in) <input type="checkbox"/> zur Zeit arbeitslos <input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt <input type="checkbox"/> Hausfrau/Hausmann <input type="checkbox"/> Renter/Pensionär <input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender <input type="checkbox"/> anderes
Führerscheinbesitz für Pkw? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Führerscheinbesitz für Pkw? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Führerscheinbesitz für Pkw? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Führerscheinbesitz für Pkw? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Führerscheinbesitz für Pkw? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Führerscheinbesitz für Pkw? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Bild 4: Frage nach der Pkw-Fahrerlaubnis im Haushaltsfragebogen (PAPI) der MiD 2002

8. Für welche Kraftfahrzeugtypen besitzen Sie einen Führerschein?

Kreuzen Sie bitte alles an, was für Sie zutrifft, und tragen Sie bitte jeweils das Jahr des Führerscheinerwerbs ein!

		Führerschein erworben im Jahr?
<input type="checkbox"/>	Mofa / Moped	→ <input type="text"/>
<input type="checkbox"/>	Motorrad	→ <input type="text"/>
<input type="checkbox"/>	Pkw / Kombi	→ <input type="text"/>
<input type="checkbox"/>	Lkw	→ <input type="text"/>

Bild 5: Frage nach dem Besitz von Fahrerlaubnissen und dem jeweiligen Erwerbsjahr im Personenfragebogen (PAPI) der MiD 2002

4.1.2 Ergebnisse

In Tabelle 6 sind die Eckwerte zum Führerscheinbesitz, wie sie sich aus MiD 2002 ergeben, differenziert nach Geschlecht und nach Altersgruppen ausgewiesen. Um die Ergebnisse der betrachteten verschiedenen Erhebungen vergleichen zu können, wird zusätzlich die Fahrerlaubnisquote der 18- bis 84-Jährigen berechnet und ausgewiesen. In der Tabelle 7 wurde der Fahrerlaubnisbesitz für diese Bevölkerungsgruppe weiter nach Deutsch/Nicht deutsch differenziert; die Fallzahlen der nicht deutschen Personen in der Stichprobe der MiD 2002 lassen eine Differenzierung nach Altersklassen nicht zu.

Der große Stichprobenumfang von insgesamt 61.700 Personen gestattet auch differenzierte Auswertungen nach Altersjahrgängen.³⁷ Bild 7 zeigt nach Geschlechtern getrennt die Altersstruktur 2002 der Pkw-Fahrerlaubnis-Besitzer (dunkelgrau) und die der Gesamtbevölkerung (dunkelgrau einschließlich der hellen Rechtecke für die Einwohner ohne Pkw-Fahrerlaubnis). Der Unterschied zwischen den Geschlechtern wird unmittelbar deutlich: Für die Personen unter 30 bestehen kaum Unterschiede im Pkw-Fahrerlaubnisbesitz. Etwa ab dem Jahrgang 1958 liegt der Anteil der Pkw-Fahrerlaubnisinhaberinnen (er beträgt weniger als 90 %) mehr als 5 Prozentpunkte unter dem der Männer, deren Anteil rund 95 % beträgt. Ab Jahrgang 1946 erhöht sich die Differenz auf über 10 Prozentpunkte und ab Jahrgang 1932, also für im

Erhebungsjahr mindestens 70-jährige Personen, beträgt der Pkw-Fahrerlaubnisanteil bei Männern noch 80-90 %, bei den Frauen ist dagegen über die Hälfte ohne Führerschein.

In MiD 2002 wurde nicht nur nach dem Besitz, sondern auch nach dem Jahr des Fahrerlaubnis-erwerbs gefragt. Der aus der MiD 2002 resultierenden Verteilung der Erwerbsjahre der Pkw-Fahrerlaubnisse kann die Zeitreihe der Erteilungen der Pkw-Fahrerlaubnisse des KBA gegenübergestellt werden.³⁸ Dabei ist zu beachten, dass es sich bei den vom KBA ausgewiesenen Erteilungen nicht nur um Ersterteilungen handelt, sondern Neuerteilungen nach vorangegangener Entziehung, Umschreibungen (jedoch keine Umschreibungen von DDR-Fahrerlaubnissen) und Erteilungen an Inhaber ausländischer Fahrerlaubnisse ebenfalls enthalten sind.³⁹ Weiterhin ist zu beachten, dass sich die KBA-Erteilungen in den Jahren vor 1990 nur auf Westdeutschland, die Erwerbsjahre der MiD 2002 hingegen auf West- und Ostdeutschland beziehen.

Aus den genannten Aspekten folgt, dass die Verteilung der Erwerbsjahre für die Pkw-Fahrerlaubnis der MiD 2002 für die Jahre vor 1990 im Prinzip über den Werten des KBA liegen müsste und seit der Wiedervereinigung eine Angleichung zu beobachten sein müsste.

Bild 6 zeigt, dass diese Tendenzen mit einigen Abweichungen in den Ergebnissen aufscheinen: Für die Jahre vor 1990 ist die Zahl der Erteilungen der MiD 2002 größer als die des KBA (Ausnahme die Jahre 1974 bis 1977), für die Jahre nach 1990 ist eine deutliche Umkehr der Zahlenverhältnisse zu erkennen. Unter Berücksichtigung der in den KBA-Daten enthaltenen Neuerteilungen etc. schrumpft die Differenz zwischen beiden Verteilungen erheblich zusammen.

³⁷ Erst bei den über 80-jährigen Personen sind die Fallzahlen so niedrig, dass Zusammenfassungen erforderlich sind.

³⁸ Kraftfahrt-Bundesamt, Statistische Mitteilungen, Reihe 6: Fahrerlaubnisse. Flensburg, jährlich. Die Werte der MiD 2002 in der Grafik sind geglättet, da gerade Jahreszahlen in der Erinnerung offensichtlich bevorzugt wurden.

³⁹ Für die Jahre 1992 bis 1998 werden in der Kategorie Neuerteilung zwischen 123.000 und 131.000 Fahrerlaubnisse der Klasse 3 (Pkw) und in der Kategorie Umtausch zwischen 3.000 und 5.000 Fahrerlaubnisse dieser Klasse ausgewiesen. Der Kategorie Erteilung an Inhaber ausländischer Fahrerlaubnisse sind für die Jahre 1992 und 1996 zwischen 115.000 und 168.000 Fahrerlaubnisse (Klasse 3, Pkw) zugewiesen, in den beiden Folgejahren fallen nur noch etwa halb so viele Erteilungen dieser Klasse in diese Kategorie.

Personen- alters- klassen	Fallzahl n	Bevölke- rung in 1.000	darunter mit Fahrerlaubnis für							
			Moped/Mofa	Pkw	Lkw	Motorrad	Moped/Mofa	Pkw	Lkw	Motorrad
			in 1.000				in %			
Männer										
0-9	3.100	4.283	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
10-14	1.967	2.560	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
15-17	1.568	1.053	156	3	0	21	14,8	0,3	0,0	2,0
18-24	2.685	3.380	1.298	2.888	186	529	38,4	85,5	5,5	15,6
25-34	2.920	5.738	2.868	5.429	1.071	1.864	50,0	94,6	18,7	32,5
35-44	4.910	7.099	3.757	6.784	1.972	3.211	52,9	95,6	27,8	45,2
45-54	4.966	5.579	2.703	5.271	1.610	1.980	48,4	94,5	28,9	35,5
55-64	4.248	5.072	2.083	4.761	1.238	2.122	41,1	93,9	24,4	41,8
65-74	2.915	3.463	1.166	3.143	538	1.566	33,7	90,7	15,5	45,2
75-84	957	1.602	445	1.379	314	496	27,8	86,1	19,6	31,0
85+	103	446	64	280	58	83	14,4	62,8	13,0	18,5
18-84	23.601	31.934	14.319	29.655	6.929	11.769	44,8	92,9	21,7	36,9
Gesamt	30.339	40.275	14.540	29.938	6.987	11.873	36,1	74,3	17,3	29,5
Frauen										
0-9	2.913	4.068	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
10-14	1.841	2.423	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
15-17	1.494	996	58	2	0	6	5,8	0,2	0,0	0,6
18-24	2.548	3.253	790	2.721	26	183	24,3	83,7	0,8	5,6
25-34	3.136	5.434	1.547	5.054	73	526	28,5	93,0	1,3	9,7
35-44	5.754	6.754	1.766	6.278	93	792	26,2	93,0	1,4	11,7
45-54	5.376	5.458	1.048	4.767	62	250	19,2	87,3	1,1	4,6
55-64	4.389	5.227	642	3.993	43	270	12,3	76,4	0,8	5,2
65-74	2.649	4.428	289	2.309	20	149	6,5	52,1	0,4	3,4
75-84	1.106	2.993	104	1.053	16	79	3,5	35,2	0,5	2,6
85+	184	1.134	17	216	10	8	1,5	19,0	0,9	0,7
18-84	24.958	33.546	6.187	26.174	333	2.249	18,4	78,0	1,0	6,7
Gesamt	31.390	42.166	6.262	26.392	343	2.262	14,8	62,6	0,8	5,4
Insgesamt										
0-9	6.013	8.351	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
10-14	3.808	4.982	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
15-17	3.062	2.049	214	5	0	27	10,4	0,2	0,0	1,3
18-24	5.233	6.632	2.087	5.609	212	712	31,5	84,6	3,2	10,7
25-34	6.056	11.172	4.415	10.483	1.144	2.390	39,5	93,8	10,2	21,4
35-44	10.664	13.853	5.523	13.062	2.065	4.003	39,9	94,3	14,9	28,9
45-54	10.342	11.037	3.751	10.039	1.672	2.230	34,0	91,0	15,2	20,2
55-64	8.637	10.299	2.725	8.754	1.281	2.393	26,5	85,0	12,4	23,2
65-74	5.564	7.891	1.456	5.451	558	1.715	18,4	69,1	7,1	21,7
75-84	2.063	4.595	549	2.432	330	575	12,0	52,9	7,2	12,5
85+	287	1.580	81	495	68	90	5,2	31,3	4,3	5,7
18-84	48.559	65.479	20.506	55.830	7.262	14.018	31,3	85,3	11,1	21,4
Gesamt	61.729	82.441	20.802	56.330	7.330	14.135	25,2	68,3	8,9	17,1

Quellen: Mobilität in Deutschland 2002, Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 6: Eckdaten zu Fahrerlaubnissen aus MiD 2002

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass die MiD 2002 in Bezug auf das Jahr des Fahrerlaubnisenerwerbs für Pkw plausible Ergebnisse liefert.

Ein Beispiel für eine mögliche Auswertung der Information zum Fahrerlaubnisenerwerbsjahr ist die Betrachtung im West-Ost-Kontext. So zeigt der Vergleich absoluter hochgerechneter Werte zum Pkw-Fahrerlaubnisenerwerb je nach Jahr des Erwerbs differenziert nach alten und neuen Bundesländern eine sich relativ stark qualitativ wie auch quantitativ unterscheidende Verteilung (Bild 8). Allein aufgrund der ungleichen Alters- und Siedlungsstrukturen im östlichen bzw. westlichen Teil Deutschlands überrascht es nicht, dass die jeweiligen Zahlen jährlich erworbener Pkw-Fahrerlaubnisse zwischen Ost und West deutlich auseinanderfallen. Es zeigt sich aber auch der Effekt der Motorisierungswelle nach der Wende mit überdurchschnittlich vielen Fahrerlaubniserteilungen.⁴⁰

Eine weitere Besonderheit bei der Darstellung der erhobenen Daten zum Erwerbsjahr der Fahrerlaubnis – in diesem Fall der Pkw-Fahrerlaubnis – ist die bei der Datenaufbereitung verwendete Glättung der aggregierten Angaben. Eine nicht geglättete Aus-

weisung der Werte zeigt eine auffällige Neigung der Befragten zur Nennung von geraden bzw. runden Zahlen bei der Angabe des Führerschein-Erwerbsjahres. Mit der Glättung solcher Ergebnisse oder der Zusammenfassung von Jahren kann man den beschriebenen Bias näherungsweise korrigieren.

Betrachtet man die geglätteten Ergebnisse aus Bild 8, so sieht man, dass nach einem fast kontinuierlichen Anstieg – angefangen bei der Nachkriegszeit bis ca. 1980 – der Anzahl jährlich erworbener Pkw-Fahrerlaubnisse eine Dekade der Stagnation folgt, an die sich ein leichter Rückgang der berichteten Erwerbsszahlen anschließt. Mit Ausnahme der Jahre 1989 bis 1993, d. h. unmittelbar nach der Wiedervereinigung, als in Ostdeutschland der Pkw-Führer-

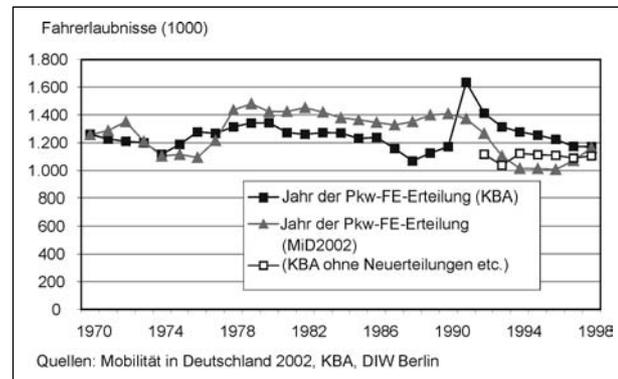


Bild 6: Jährliche Erteilungen von Pkw-Fahrerlaubnissen nach KBA und MiD 2002

⁴⁰ Die Aufteilung der Bevölkerung bzw. Fahrerlaubnisse nach Ost und West erfolgt auf Basis des Befragungsjahrs 2002, d. h., der Anstieg in den alten Bundesländern dürfte auch auf die hohen Ost-West-Wanderungen zurückzuführen sein.

Personen	Fallzahl ¹ n	Bevölkerung ¹ in 1.000	darunter mit Fahrerlaubnis für							
			Moped/Mofa	Pkw	Lkw	Motorrad	Moped/Mofa	Pkw	Lkw	Motorrad
			in 1.000				in %			
Männer										
deutsch	22.850	30.808	14.027	28.676	6.818	11.575	45,5	93,1	22,1	37,6
nicht deutsch	751	1.126	292	979	111	194	25,9	87,0	9,8	17,2
Gesamt	23.601	31.933	14.319	29.655	6.929	11.769	44,8	92,9	21,7	36,9
Frauen										
deutsch	24.186	32.524	6.074	25.492	328	2.203	18,7	78,4	1,0	6,8
nicht deutsch	772	1.021	112	683	5	46	11,0	66,9	0,5	4,5
Gesamt	24.958	33.546	6.187	26.174	333	2.249	18,4	78,0	1,0	6,7
Gesamt										
deutsch	47.036	63.332	20.102	54.168	7.146	13.778	31,7	85,5	11,3	21,8
nicht deutsch	1.523	2.147	404	1.662	115	240	18,8	77,4	5,4	11,2
Gesamt	48.559	65.479	20.506	55.830	7.262	14.018	31,3	85,3	11,1	21,4

¹ Personen im Alter von 18 bis 84 Jahren
Quellen: Mobilität in Deutschland 2002. Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 7: Fahrerlaubnis-Quoten für Deutsche und Nichtdeutsche aus MiD 2002

scheinwerb deutlich nach oben ausschlägt sowie der Periode 1997 bis 1999, in der sich eine leichte Positiventwicklung abzeichnete, ist von Beginn 2000 an der Verlauf bei den Führerscheinerwerbs-

zahlen konstant bis rückläufig. Eine Erklärung für die Erhebungsergebnisse ist die demografische Entwicklung in Deutschland. Ausschlaggebend für den Rückgang bei den Erwerbzahlen von Pkw-

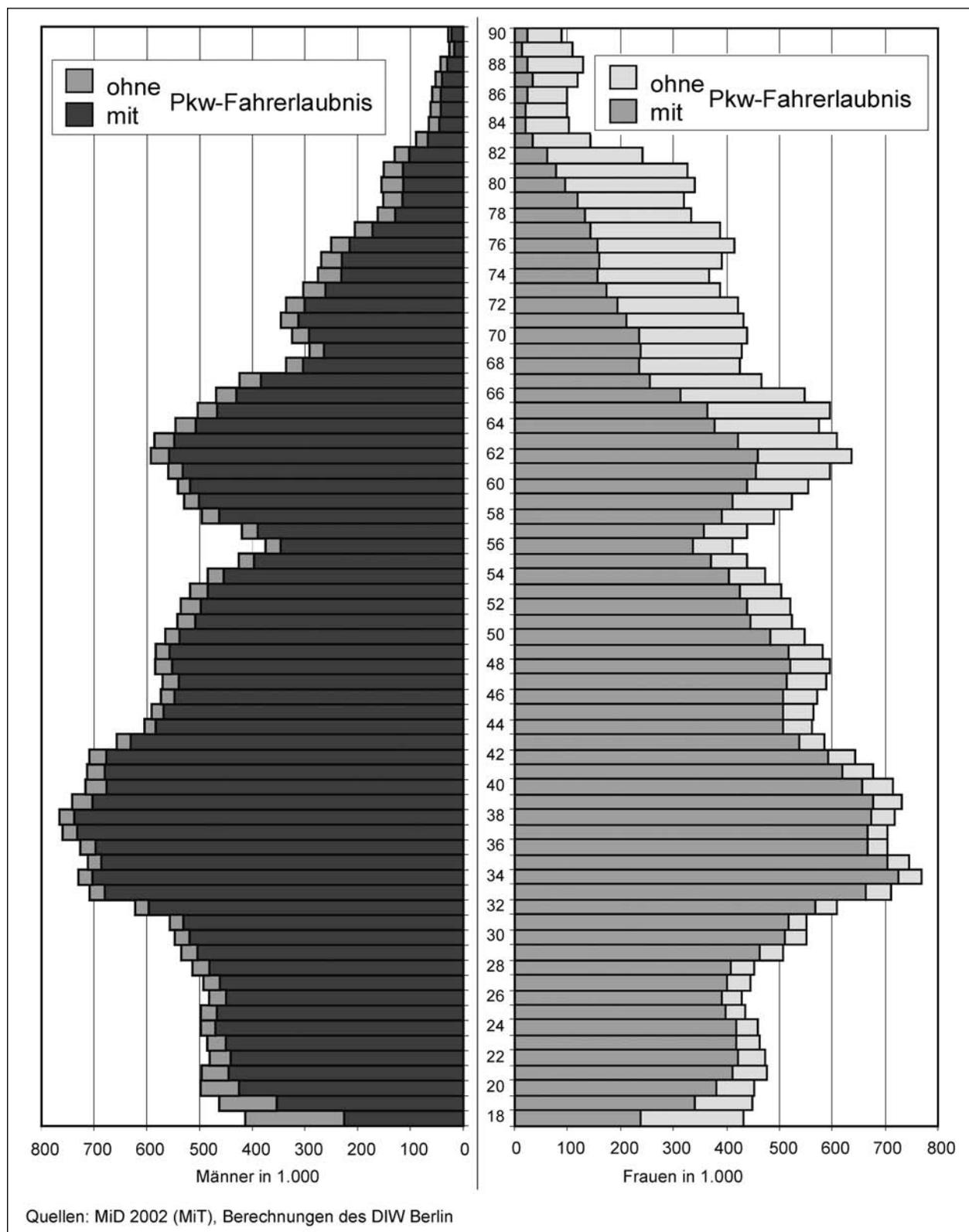


Bild 7: Bevölkerung 2002 nach Altersjahren, Geschlecht und Pkw-Fahrerlaubnis

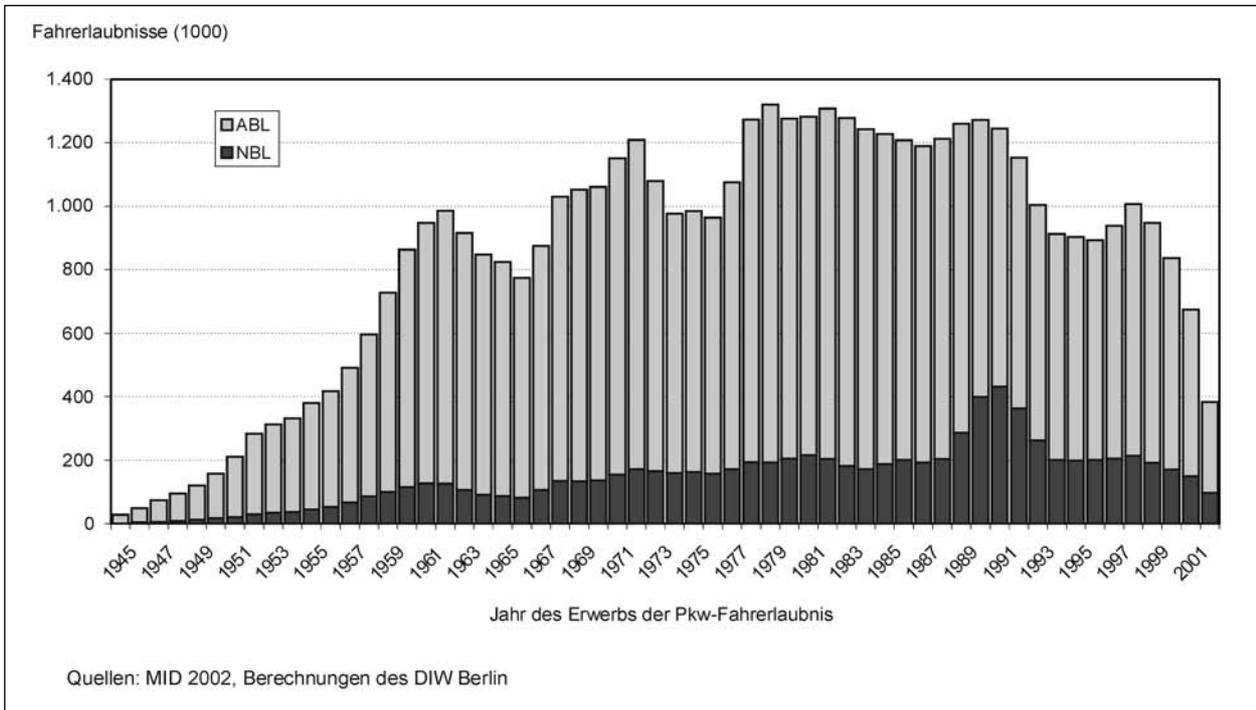


Bild 8: Pkw-Fahrerlaubnisse der Bevölkerung (18-75 Jahre) in West- und Ostdeutschland im Jahr 2002 nach Jahr des Erwerbs

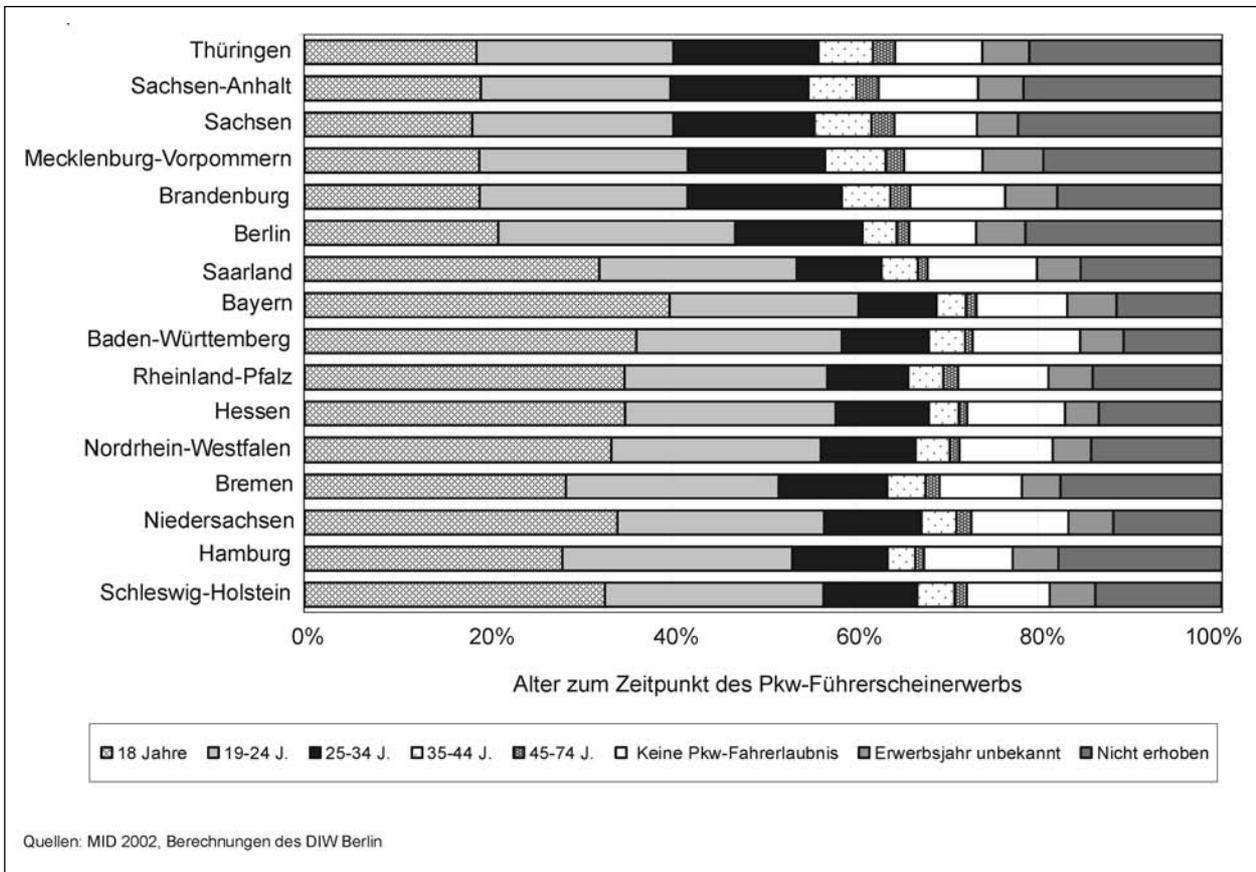


Bild 9: Bevölkerung (18-74 Jahre) in den Bundesländern im Jahr 2002 nach Altersklassen zum Zeitpunkt des Erwerbs der Pkw-Fahrerlaubnis

Fahrerlaubnissen kann die zahlenmäßige Entwicklung der Besetzung von Geburtsjahrgängen 1980 und später sein, die in den Jahren ab 1999 das Alter erreichen, in dem sie berechtigt sind, eine Pkw-Fahrerlaubnis zu erwerben.⁴¹

Eine weitere Fragestellung, die im Auswertungskontext der Angaben zum Fahrerlaubnisserwerbsjahr erörtert werden kann, ist die Untersuchung möglicher regionaler Effekte auf die Führerscheinquote und das Alter, in dem der Pkw-Führerschein erworben wurde. Die im Folgenden präsentierten Ergebnisse basieren auf einer Betrachtung nach Bundesländern und grenzen nur einen möglichen territorialen bzw. siedlungspolitischen Auswertungsrahmen ab. Bild 9 stellt die prozentuale Verteilung der Pkw-Führerscheinwerber auf definierte Altersklassen dar.

Grundgesamtheit ist die hochgerechnete Bevölkerung ab 18 Jahren. Bereits auf den ersten Blick zeichnen sich deutliche regionale Unterschiede hinsichtlich der Anteile von Personen ohne Pkw-Fahrerlaubnis bzw. der anteilmäßigen Besetzung der Klassen je nach Fahrerlaubnisalters ab. Besonders interessant ist die Alterskategorie derer, die ihre Fahrerlaubnis unverzüglich im Alter von 18 Jahren erworben haben. Hier sind die Unterschiede zwischen den einzelnen Bundesländern besonders ausgeprägt. Die jeweiligen Anteile rangieren zwischen rund 18 % für Sachsen und Thüringen und knapp 40 % für Bayern. Die höchsten Anteile an 18-jährigen Pkw-Fahrerlaubniswerbern weisen mit Werten von über 30 % die Länder Saarland, Schleswig-Holstein, Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Hessen, Baden-Württemberg und – wie eben genannt – Bayern auf. Hingegen liegen die übrigen, ausnahmslos ostdeutschen Länder unter 20 %. Die Stadtstaaten bewegen sich mit ihren Anteilen an 18-jährigen Pkw-Fahrerlaubniswerbern von ca. 28 % ungefähr um den Mittelwert.

Die Neuen Bundesländer haben erwartungsgemäß relativ hohe Anteile an Pkw-Fahrerlaubniswerbern im Alter ab 25 und älter, insbesondere ab 35 Jahre. Hier finden sich wahrscheinlich die Autofahrer wieder, welche erst im fortgeschrittenen Alter im Zuge der Wiedervereinigung und dem einsetzenden Motorisierungsschub als „Nachzügler“ ihre Be-

rechtigung zur Führung eines Pkw erworben haben.

4.2 Sozio-ökonomisches Panel (SOEP) 1998 und 2003

4.2.1 Informationen zur Stichprobe des SOEP

Das Sozio-ökonomische Panel (SOEP) ist eine seit 1984 laufende jährliche Längsschnitterhebung zur sozialen Lage privater Haushalte der Bundesrepublik Deutschland. Die wissenschaftliche Betreuung des Projektes und Auslieferung der Daten erfolgen durch die Abteilung SOEP des DIW Berlin, die Feldarbeit wird von TNS Infratest Sozialforschung durchgeführt. Im Jahr 1990 wurde die Erhebung auf Ostdeutschland erweitert. Für eine Beschreibung des Projekts vgl. SOEP Group (2001), eine ausführliche Dokumentation von Inhalten und Methoden in Form eines Handbuches ist verfügbar unter <http://www.diw.de/deutsch/sop/service/dtc/index.html>. Im Folgenden werden daher nur die wichtigsten Aspekte benannt.

Das wesentliche Ziel des SOEP besteht darin, Mikrodaten zur zeitlichen Stabilität und auch Veränderung der Lebenslagen von Personen, Haushalten und Familien zur Verfügung zu stellen. Die Themenbereiche umfassen u. a. die Wechsel von Haushaltszusammensetzungen, demografische Entwicklungen (Geburt, Tod, Wanderungen) und Familienbildungsprozesse und inhaltliche Fragen zu Bereichen wie Bildung und Qualifikation, Gesundheit, Zeitverwendung, Zufriedenheit und Werthaltungen. Weitere zentrale Fragen beziehen sich auf die berufliche Situation, die Entwicklung von Erwerbs- und Transfereinkommen, regionale Mobilität und Ausgaben für Wohnen. Neben den regelmäßig erhobenen demografischen und sozioökonomischen Kernfragen wird in jeder Welle eine ausgewählte Thematik vertieft; im Jahr 1998 zum Beispiel Umweltverhalten und Verkehrsmittelnutzung.

Die Erhebung, die 1984 mit zwei Samples (Sample A: Deutsche, Sample B: Ausländer, jeweils Westdeutschland) begonnen hatte, wurde im Zeitverlauf durch weitere Samples ergänzt (Sample C: Deutsche Ostdeutschland, Sample D: Immigranten, Sample E: Auffrischungsstichprobe, Sample F: Ergänzungs- und innovative Zufallsstichprobe, G: Hochverdienerstichprobe). In Tabelle 8 sind die Stichprobengrößen zu Beginn des jeweiligen Samples aufgeführt; Bild 10 zeigt die Zahl realisierter Personeninterviews nach Samplezugehörigkeit

⁴¹ Während im Jahr 1998 die Zahl der 18-Jährigen 9,4 Mill. betrug, ging die Zahl im Jahr 2001 auf 9,2 Mill. zurück.

im Zeitverlauf. Durch das Sample F hat eine deutliche Erhöhung des Stichprobenumfangs stattgefunden. Die zur Verfügung gestellten Gewichtungsfaktoren gewährleisten für jede Erhebungswelle eine

Sample	Year	Households (net)	Persons (gross)	Respondents (net)	Children (net)
100% Sample					
A and B	1984	5.921	16.205	12.245	3.915
C	1990	2.179	6.131	4.453	1.591
D1	1994	236	733	471	248
D1/D2	1995	522	1.665	1.078	517
E	1998	1.067	2.470	1.923	468
F	2000	6.052	14.525	10.890	2.993
G	2002	1.224	3.538	2.671	693
95% Sample					
A and B	1984	5.624	15.397	11.610	3.711
C	1990	2.071	5.818	4.229	1.510
D1	1994	225	696	451	231
D1/D2	1995	497	1.584	1.027	488
E	1998	1.014	2.342	1.827	448
F	2000	5.750	13.772	10.324	2.838
G	2002	1.163	3.359	2.536	653

Tab.8 : Startgröße der Samples des SOEP

konsistente Zusammenführung der Teilstichproben.⁴²

Die Erhebung findet jeweils im Schwerpunkt im ersten Quartal eines Jahres statt. Bis 2000 wurde sie fast ausschließlich als Face-to-face-Befragung mit Hilfe von Interviewern durchgeführt, seither wird zunehmend auch die CAPI-Methode (CAPI: Computer Assisted Personal Interview) angewendet. Den Interviews liegen standardisierte Erhebungsinstrumente zugrunde: In einem Haushaltsfragebogen werden von einer Bezugsperson generelle Angaben zum Haushalt erbeten, der Personenfragebogen richtet sich an alle Personen ab 16 Jahren und ein Biografiefragebogen soll von allen Erstteilnehmern ausgefüllt werden. Proxyinterviews sind nicht zugelassen. Verlässt eine Person einen SOEP-Haushalt wird die Person (im Inland) weiterverfolgt und der neue Haushalt kommt als SOEP-Haushalt zur Stichprobe hinzu. Auch Personen, die dauerhaft in eine Anstalt wechseln, bleiben Teil der Stichprobe. Bei der Ziehung der Stichprobe werden Anstaltsinsassen jedoch nicht berücksichtigt.

⁴² Da die Generierung des Samples G nicht mit dem Verfahren bei den übrigen Samples vergleichbar war, wird das Sample G in der Querschnittgewichtung nicht berücksichtigt.

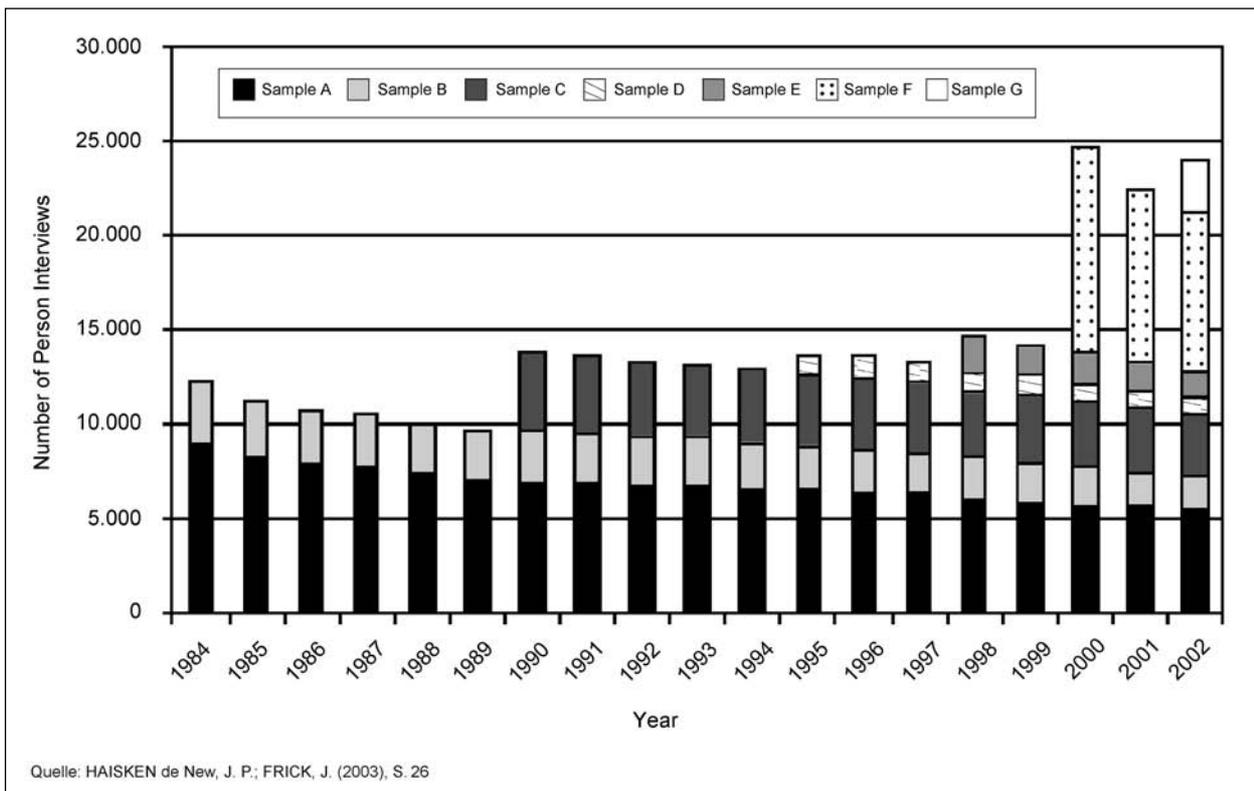


Bild 10: Entwicklung der Samplegrößen des SOEP

4.2.2 Fahrerlaubnisbesitz im SOEP 1998 und 2003

Den nachfolgend präsentierten Auswertungen liegt der SOEP-Datensatz 1984-2003 zugrunde, ausgewertet wurden – als Querschnittinformation – die Jahre 1998 und 2003. Die Fallzahlen des Jahres 2003 ($n = 20\,595$) sind durch die zwischenzeitliche Erweiterung um das F-Sample deutlich größer als in 1998. Mit 14.040 Personen ab 16 Jahren ist jedoch auch die 1998er Stichprobe groß genug, um Auswertungen nach Altersklassen und Geschlecht vornehmen zu können. Ergebnisse in der Differenzierung nach Altersjahren und Geschlecht sind hier für die älteren Jahrgänge (ab etwa 64 Jahren) aufgrund abnehmender Fallzahlen mit größeren Unsicherheiten behaftet. Gleiches gilt für die höheren Altersklassen nicht deutscher Personen. In den Tabellen sind stets die den Ergebnissen zugrunde liegenden Fallzahlen ausgewiesen.

In vier Wellen des SOEP wurde eine Frage nach dem Besitz von Fahrerlaubnissen gestellt: 1985 und 1991 (jeweils Westdeutschland) und 1998 und 2003 (jeweils Bundesrepublik). Vor dem Hintergrund, Informationen als Grundlage für die Ableitung möglichst aktueller Quoten für den Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland zu erhalten, wurden nur die bundesweiten Ergebnisse für 1998 und 2003 ausgewertet.

Die Frage nach dem Besitz von Fahrerlaubnissen leitet jeweils den Themenkreis „Nutzung von Verkehrsmitteln“ des Personenfragebogens ein und ist in beiden Jahren ähnlich gestellt. Im Anschluss an die Filterfrage, ob überhaupt eine Fahrerlaubnis besessen wird, gibt es vier Antwortvorgaben, jede Vorgabe steht für eine Fahrerlaubnisklasse (Bild 11 und Bild 12). Während 1998 die Vorgabe der Fahrzeugkategorie ergänzend die Ziffer der Fahrerlaubnisklasse enthielt, wurde 2003 darauf verzichtet. Entsprechend der Rechtslage hätten hier statt der Ziffern die Buchstaben entsprechend der neuen EU-weiten Regelung der Fahrerlaubnisklassen angeführt werden müssen, deren Verbreitungsgrad jedoch noch nicht sehr hoch ist.

In beiden Jahren wurden vier Fahrerlaubnisklassen als Kategorien vorgegeben, Reihenfolge und Formulierung der Antwortvorgaben sind jedoch etwas unterschiedlich. So lautete in 1998 eine der Vorgaben Moped, die vergleichbare Vorgabe in 2003 hingegen Moped, Mofa. Im einleitenden Text der Frage fehlt leider in beiden Jahren der Hinweis auf mögliche Mehrfachnennung.

Im SOEP wird generell das Geburtsjahr einer Person erfragt, nicht jedoch das Alter. Für eine Zuordnung von Personen nach Altersjahren oder -klassen muss daher eine Zuordnungsentscheidung getroffen werden. Zum Beispiel haben die jüngsten Personen in der Welle 1998 das Geburtsjahr 1981. Ihr Alter zum Zeitpunkt der Erhebung ist entweder 16 oder 17 Jahre, ihr Alter am Jahresende 1998 ist 17 Jahre. Es wurde entschieden, den Geburtsjahrgang 1981 der Gruppe der 16-Jährigen zuzuordnen. Da die Erhebung des SOEP jeweils im ersten Quartal des Jahres stattfindet, ist die Wahrscheinlichkeit, dass die Person zum Zeitpunkt der Befragung noch 16 Jahre alt ist, größer, als dass sie bereits 17 Jahre alt ist. Vergleichbar erfolgte auch die Zuordnung der übrigen Geburtsjahrgänge zu Personenaltersjahren bzw. -klassen.

In den Tabellen 9 bis 12 werden die Zahl der Fahrerlaubnisse nach Fahrzeugklassen und Personenaltersgruppen für 1998 und 2003 (zusätzlich differenziert nach Deutschen und Nichtdeutschen sowie Geschlecht) ausgewiesen.

Insgesamt betrachtet weist die Frage nach dem Fahrerlaubnisbesitz nur einen geringen Anteil an fehlenden Angaben auf; 1,6 % im Jahr 1998 und 0,2 % im Jahr 2003. Während für 2003 die Ausfälle in allen Altersklassen unter 1 % liegen, steigt dieser in 1998 bei den Älteren (ab 65 Jahren) deutlich an,

The screenshot shows a questionnaire section titled "Nutzung von Verkehrsmitteln". The question is: "78. Nun ein anderes Thema: Nutzung verschiedener Verkehrsmittel. Besitzen Sie einen Führerschein? Wenn ja, welche Klasse". Below the question are four options with checkboxes: "Ja, Klasse 1/1a (Motorrad)", "Ja, Klasse 2 (Lkw)", "Ja, Klasse 3 (Pkw/Kombi)", and "Ja, Klasse 4/1b (Moped)". To the right of these options is a "Nein" checkbox. A downward arrow points from the "Nein" checkbox to a box containing the text "Sie springen auf Frage 80!".

Bild 11: Fahrerlaubnisfrage im Personenbogen des SOEP – Welle 1998

The screenshot shows a questionnaire section titled "Nutzung von Verkehrsmitteln". The question is: "16. Nun ein anderes Thema: Nutzung verschiedener Verkehrsmittel. Besitzen Sie einen Führerschein? Wenn ja, für welche Fahrzeugklasse?". Below the question are four options with checkboxes: "Moped, Mofa", "Motorrad", "Pkw/Kombi", and "Lkw". To the right of these options is a "Nein" checkbox. A downward arrow points from the "Nein" checkbox to a box containing the text "Sie springen auf Frage 18!".

Bild 12: Fahrerlaubnisfrage im Personenbogen des SOEP – Welle 2003

		Fahrerlaubnisbesitz 1998 nach Kraftfahrzeugarten													
Personen- alters- klassen	Personen		Moped		Pkw/Kombi		Lkw		Motorrad		Keine Fahrerlaubnis		Keine Angaben		
	n	in 1.000	in 1.000	in %	in 1.000	in %	in 1.000	in %							
Nichtdeutsche															
16-17	89	242	577	0,2	17	6,9	0	0,0	2	0,7	207	85,4	16	6,8	
18-24	293	885	14	1,6	535	60,5	4	0,5	14	1,6	347	39,2	2	0,3	
25-34	530	1.197	42	3,5	886	74,0	34	2,8	81	6,8	277	23,1	29	2,4	
35-44	291	934	79	8,5	615	65,9	50	5,3	106	11,4	287	30,7	13	1,4	
45-54	351	1.178	17	1,4	686	58,3	45	3,8	62	5,3	429	36,4	26	2,2	
55-64	293	773	23	3,0	455	58,9	14	1,8	24	3,1	281	36,4	29	3,7	
65-74	68	200	0	0,0	96	48,1	0	0,0	4	2,2	102	50,9	2	0,9	
75-84	11	66	0	0,7	2	2,5	0	0,0	0	0,0	63	96,7	0	0,0	
85+		0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	
18-84	1.837	5.231	176	3,4	3.275	62,6	146	2,8	291	5,6	1.785	34,1	101	1,9	
Deutsche															
16-17	420	1.612	243	15,1	128	7,9	0	0,0	28	1,7	1.178	73,1	60	3,7	
18-24	1.234	5.050	555	11,0	4.096	81,1	137	2,7	622	12,3	802	15,9	79	1,6	
25-34	2.794	11.658	2.142	18,4	10.725	92,0	1.197	10,3	3.065	26,3	757	6,5	12	0,1	
35-44	2.609	11.200	1.781	15,9	9.983	89,1	1.560	13,9	2.499	22,3	983	8,8	36	0,3	
45-54	1.908	9.300	967	10,4	7.730	83,1	1.198	12,9	1.276	13,7	1.157	12,4	118	1,3	
55-64	1.949	10.423	622	6,0	7.464	71,6	962	9,2	1.682	16,1	2.444	23,4	167	1,6	
65-74	1.209	7.480	368	4,9	3.961	52,9	443	5,9	509	6,8	2.972	39,7	240	3,2	
75-84	500	3.981	96	2,4	1.171	29,4	163	4,1	127	3,2	2.453	61,6	279	7,0	
85+	119	1.017	6	0,6	117	11,5	18	1,7	8	0,8	797	78,3	97	9,5	
18-84	12.203	59.092	6.531	11,1	45.130	76,4	5.661	9,6	9.778	16,5	11.567	19,6	932	1,6	
Insgesamt															
16-17	509	1.854	243	13,1	144	7,8	0	0,0	29	1,6	1.385	74,7	77	4,1	
18-24	1.527	5.935	570	9,6	4.631	78,0	142	2,4	636	10,7	1.149	19,4	82	1,4	
25-34	3.324	12.855	2.184	17,0	11.611	90,3	1.231	9,6	3.146	24,5	1.034	8,0	41	0,3	
35-44	2.900	12.133	1.860	15,3	10.598	87,3	1.610	13,3	2.605	21,5	1.269	10,5	49	0,4	
45-54	2.259	10.477	984	9,4	8.416	80,3	1.243	11,9	1.338	12,8	1.586	15,1	144	1,4	
55-64	2.242	11.196	645	5,8	7.919	70,7	976	8,7	1.705	15,2	2.725	24,3	196	1,7	
65-74	1.277	7.680	368	4,8	4.057	52,8	443	5,8	513	6,7	3.074	40,0	242	3,2	
75-84	511	4.047	96	2,4	1.173	29,0	163	4,0	127	3,1	2.516	62,2	279	6,9	
85+	119	1.017	6	0,6	117	11,5	18	1,7	8	0,8	797	78,3	97	9,5	
18-84	14.040	64.324	6.707	10,4	48.405	75,3	5.807	9,0	10.070	15,7	13.353	20,8	1033	1,6	

Quellen: SOEP 1984-2003, Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 9: Fahrerlaubnisbesitz nach Staatsangehörigkeit, Personaltersklassen und Kraftfahrzeugarten 1998 aus dem SOEP

		Fahrerlaubnisbesitz 1998 nach Kraftfahrzeugarten													
Personen- alters- klassen	Personen		Moped		Pkw/Kombi		Lkw		Motorrad		Keine Fahrerlaubnis		Keine Angaben		
	n	in 1.000	in 1.000	in %	in 1.000	in %	in 1.000	in %							
Deutsche Männer															
16-17	226	847	173	20,4	34	4,0	0	0,0	21	2,4	617	72,8	21	2,5	
18-24	611	2.672	417	15,6	2.268	84,9	112	4,2	508	19,0	326	12,2	43	1,6	
25-34	1.371	5.744	1.525	26,6	5.327	92,7	1.087	18,9	2.264	39,4	312	5,4	6	0,1	
35-44	1.264	5.586	1.314	23,5	5.120	91,7	1.516	27,1	2.122	38,0	292	5,2	13	0,2	
45-54	946	4.612	816	17,7	4.055	87,9	1.137	24,6	1.181	25,6	316	6,8	15	0,3	
55-64	952	4.845	505	10,4	4.048	83,6	943	19,5	1.503	31,0	468	9,7	21	0,4	
65-74	521	2.985	323	10,8	2.260	75,7	432	14,5	499	16,7	431	14,4	26	0,9	
75-84	172	1.162	83	7,1	784	67,5	163	14,0	125	10,8	290	24,9	24	2,1	
85+	32	227	6	2,8	57	25,3	18	7,7	8	3,5	163	71,9	0	0,0	
18-84	5.837	27.606	4.982	18,0	23.863	86,4	5.390	19,5	8.201	29,7	2.435	8,8	149	0,5	
Deutsche Frauen															
16-17	194	764	70	9,2	93	12,2	0	0,0	7	0,9	561	73,5	39	5,1	
18-24	623	2.377	139	5,8	1.828	76,9	25	1,1	114	4,8	475	20,0	36	1,5	
25-34	1.423	5.914	617	10,4	5.398	91,3	110	1,9	802	13,6	445	7,5	6	0,1	
35-44	1.345	5.614	467	8,3	4.863	86,6	44	0,8	376	6,7	690	12,3	23	0,4	
45-54	962	4.687	151	3,2	3.675	78,4	61	1,3	95	2,0	841	17,9	102	2,2	
55-64	997	5.578	117	2,1	3.416	61,2	19	0,3	179	3,2	1.975	35,4	146	2,6	
65-74	688	4.496	45	1,0	1.701	37,8	11	0,2	10	0,2	2.541	56,5	215	4,8	
75-84	328	2.819	13	0,5	387	13,7	0	0,0	1	0,0	2.163	76,7	255	9,0	
85+	87	790	0	0,0	60	7,6	0	0,0	0	0,0	634	80,2	97	12,2	
18-84	6.366	31.486	1.549	4,9	21.267	67,5	271	0,9	1.577	5,0	9.132	29,0	783	2,5	
Nichtdeutsche Männer															
16-17	55	148	1	0,4	5	3,5	0	0,0	2	1,1	132	89,5	8	5,4	
18-24	133	418	14	3,4	356	85,2	4	1,0	14	3,4	61	14,7	0	0,0	
25-34	277	621	41	6,6	539	86,8	34	5,4	79	12,7	74	11,9	3	0,4	
35-44	139	445	79	17,8	367	82,6	50	11,2	82	18,4	76	17,1	0	0,0	
45-54	171	602	17	2,8	468	77,7	39	6,5	62	10,3	93	15,5	4	0,7	
55-64	174	512	23	4,5	403	78,6	14	2,7	24	4,6	93	18,2	8	1,6	
65-74	42	105	0	0,0	62	59,0	0	0,0	4	4,2	43	41,0	0	0,0	
75-84	4	28	0	1,7	2	5,9	0	0,0	0	0,0	26	92,4	0	0,0	
85+		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
18-84	940	2.731	175	6,4	2.197	80,4	141	5,1	265	9,7	467	17,1	15	0,5	
Nichtdeutsche Frauen															
16-17	34	95	0	0,0	11	12,1	0	0,0	0	0,0	75	79,0	8	8,9	
18-24	160	468	0	0,0	179	38,4	0	0,0	0	0,0	286	61,1	2	0,5	
25-34	253	576	1	0,2	346	60,2	0	0,0	2	0,3	203	35,2	27	4,6	
35-44	152	489	0	0,0	248	50,6	5	1,1	24	4,9	211	43,1	13	2,6	
45-54	180	576	0	0,0	218	37,9	0	0,0	0	0,0	335	58,2	22	3,8	
55-64	119	260	0	0,0	52	19,9	0	0,0	0	0,0	188	72,1	21	8,0	
65-74	26	95	0	0,0	34	36,0	0	0,0	0	0,0	59	62,0	2	2,0	
75-84	7	37	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	37	100,0	0	0,0	
85+		0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	
18-84	897	2.501	1	0,1	1.078	43,1	5	0,2	26	1,0	1.319	52,7	87	3,5	

Quellen: SOEP 1984-2003, Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 10: Fahrerlaubnisbesitz nach Staatsangehörigkeit, Personaltersklassen, Geschlecht und Kraftfahrzeugarten 1998 aus dem SOEP

		Fahrerlaubnisbesitz 2003 nach Kraftfahrzeugarten													
Personen- alters- klassen	Personen		Moped		Pkw/Kombi		Lkw		Motorrad		Keine Fahrerlaubnis		Keine Angaben		
	n	in 1.000	in 1.000	in %	in 1.000	in %	in 1.000	in %							
Nichtdeutsche															
16-17	46	179	2	0,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	178	99,1	0	0,0	
18-24	184	596	61	10,2	383	64,2	0	0,1	20	3,4	208	34,8	6	1,0	
25-34	438	1.036	104	10,1	787	76,0	21	2,0	90	8,7	227	21,9	3	0,3	
35-44	340	977	94	9,6	694	71,0	52	5,4	111	11,4	283	29,0	0	0,0	
45-54	292	879	93	10,6	565	64,3	62	7,0	62	7,1	304	34,6	0	0,0	
55-64	264	730	40	5,5	458	62,7	52	7,1	35	4,7	262	35,8	6	0,8	
65-74	119	315	10	3,2	166	52,6	16	5,1	13	4,1	136	43,2	9	2,8	
75-84	20	64	0	0,3	30	47,2	0	0,0	0	0,0	34	52,8	0	0,0	
85+	1	1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	100,0	0	0,0	
18-84	1.657	4.599	402	8,7	3.083	67,0	204	4,4	332	7,2	1.454	31,6	24	0,5	
Deutsche															
16-17	608	1.595	216	13,5	43	2,7	0	0,0	41	2,6	1.317	82,6	0	0,0	
18-24	1.876	5.971	1.416	23,7	4.691	78,6	233	3,9	639	10,7	1.198	20,1	2	0,0	
25-34	2.868	9.086	2.578	28,4	8.243	90,7	775	8,5	1.697	18,7	753	8,3	4	0,0	
35-44	4.048	12.508	3.306	26,4	11.447	91,5	1.675	13,4	3.379	27,0	883	7,1	15	0,1	
45-54	3.200	10.522	1.898	18,0	9.199	87,4	1.153	11,0	1.718	16,3	1.189	11,3	5	0,1	
55-64	2.869	10.062	1.263	12,6	8.037	79,9	882	8,8	1.587	15,8	1.890	18,8	9	0,1	
65-74	2.221	7.982	661	8,3	5.104	63,9	342	4,3	952	11,9	2.714	34,0	23	0,3	
75-84	1.010	4.415	168	3,8	1.954	44,3	138	3,1	238	5,4	2.393	54,2	34	0,8	
85+	191	1.024	16	1,6	212	20,7	22	2,2	46	4,5	807	78,8	0	0,0	
18-84	18.092	60.548	11.291	18,6	48.676	80,4	5.198	8,6	10.211	16,9	11.021	18,2	93	0,2	
Insgesamt															
16-17	654	1.774	218	12,3	43	2,4	0	0,0	41	2,3	1.495	84,3	0	0,0	
18-24	2.060	6.567	1.477	22,5	5.074	77,3	233	3,5	660	10,0	1.406	21,4	8	0,1	
25-34	3.306	10.123	2.682	26,5	9.030	89,2	796	7,9	1.787	17,7	980	9,7	8	0,1	
35-44	4.388	13.485	3.400	25,2	12.141	90,0	1.727	12,8	3.491	25,9	1.167	8,7	15	0,1	
45-54	3.492	11.402	1.991	17,5	9.764	85,6	1.215	10,7	1.780	15,6	1.494	13,1	5	0,0	
55-64	3.133	10.792	1.303	12,1	8.495	78,7	934	8,7	1.622	15,0	2.152	19,9	15	0,1	
65-74	2.340	8.297	671	8,1	5.269	63,5	358	4,3	965	11,6	2.850	34,4	32	0,4	
75-84	1.030	4.479	168	3,8	1.985	44,3	138	3,1	238	5,3	2.426	54,2	34	0,8	
85+	192	1.025	16	1,6	212	20,7	22	2,2	46	4,5	808	78,8	0	0,0	
18-84	19.749	65.146	11.693	17,9	51.759	79,4	5.402	8,3	10.542	16,2	12.475	19,1	117	0,2	

Quellen: SOEP 1984-2003, Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 11: Fahrerlaubnisbesitz nach Staatsangehörigkeit, Personaltersklassen und Kraftfahrzeugarten 2003 aus dem SOEP

		Fahrerlaubnisbesitz 1998 nach Kraftfahrzeugarten													
Personen- alters- klassen	Personen		Moped		Pkw/Kombi		Lkw		Motorrad		Keine Fahrerlaubnis		Keine Angaben		
	n	in 1.000	in 1.000	in %	in 1.000	in %	in 1.000	in %							
Deutsche Männer															
16-17	302	747	164	22,0	14	1,9	0	0,0	38	5,1	551	73,7	0	0,0	
18-24	893	2.805	826	29,4	2.221	79,2	200	7,1	441	15,7	549	19,6	0	0,0	
25-34	1.362	4.204	1.699	40,4	3.874	92,1	732	17,4	1.249	29,7	276	6,6	0	0,0	
35-44	1.965	6.255	2.278	36,4	5.855	93,6	1.533	24,5	2.638	42,2	305	4,9	1	0,0	
45-54	1.584	5.117	1.346	26,3	4.691	91,7	1.117	21,8	1.511	29,5	320	6,3	0	0,0	
55-64	1.395	4.788	964	20,1	4.222	88,2	859	17,9	1.421	29,7	458	9,6	4	0,1	
65-74	1.063	3.506	525	15,0	2.991	85,3	321	9,2	893	25,5	402	11,5	4	0,1	
75-84	381	1.459	134	9,2	1.165	79,9	133	9,1	236	16,2	267	18,3	5	0,4	
85+	58	237	16	6,8	126	53,1	22	9,5	46	19,3	106	44,8	0	0,0	
18-84	8.643	28.134	7.773	27,6	25.019	88,9	4.895	17,4	8.390	29,8	2.577	9,2	14	0,1	
Deutsche Frauen															
16-17	306	847	52	6,1	29	3,4	0	0,0	3	0,4	766	90,4	0	0,0	
18-24	983	3.166	591	18,7	2.470	78,0	33	1,0	198	6,3	649	20,5	2	0,1	
25-34	1.506	4.882	879	18,0	4.370	89,5	43	0,9	448	9,2	477	9,8	4	0,1	
35-44	2.083	6.253	1.028	16,4	5.593	89,4	142	2,3	741	11,9	578	9,2	14	0,2	
45-54	1.616	5.405	551	10,2	4.507	83,4	36	0,7	206	3,8	870	16,1	5	0,1	
55-64	1.474	5.274	299	5,7	3.816	72,4	23	0,4	166	3,2	1.432	27,1	6	0,1	
65-74	1.158	4.477	136	3,0	2.113	47,2	21	0,5	58	1,3	2.312	51,6	18	0,4	
75-84	629	2.956	34	1,2	789	26,7	6	0,2	2	0,1	2.126	71,9	29	1,0	
85+	133	788	0	0,0	86	11,0	0	0,0	0	0,0	701	89,0	0	0,0	
18-84	9.449	32.413	3.518	10,9	23.657	73,0	303	0,9	1.820	5,6	8.444	26,1	79	0,2	
Nichtdeutsche Männer															
16-17	24	115	2	1,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	113	98,6	0	0,0	
18-24	87	291	29	9,8	200	68,6	0	0,1	19	6,7	86	29,4	6	2,0	
25-34	198	497	67	13,4	424	85,3	20	4,1	79	15,9	54	10,9	0	0,0	
35-44	179	491	74	15,0	409	83,2	49	10,0	86	17,4	83	16,8	0	0,0	
45-54	124	399	70	17,5	364	91,4	50	12,6	46	11,5	33	8,2	0	0,0	
55-64	153	440	35	8,1	352	80,1	52	11,8	35	7,9	82	18,8	0	0,0	
65-74	70	213	10	4,7	156	73,6	14	6,8	13	6,0	49	23,0	4	2,1	
75-84	9	23	0	0,8	19	83,1	0	0,0	0	0,0	4	16,9	0	0,0	
85+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
18-84	820	2.354	285	12,1	1.925	81,8	186	7,9	277	11,8	390	16,6	10	0,4	
Nichtdeutsche Frauen															
16-17	22	65	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	65	100,0	0	0,0	
18-24	97	305	32	10,5	183	60,0	0	0,0	1	0,3	122	40,0	0	0,0	
25-34	240	539	38	7,0	363	67,3	1	0,2	11	2,1	173	32,0	3	0,6	
35-44	161	486	20	4,1	285	58,6	3	0,6	26	5,3	201	41,4	0	0,0	
45-54	168	481	23	4,8	201	41,8	11	2,4	16	3,4	272	56,5	0	0,0	
55-64	111	290	5	1,7	106	36,3	0	0,0	0	0,0	179	61,7	6	2,0	
65-74	49	103	0	0,0	9	8,9	2	1,6	0	0,0	87	85,1	4	4,3	
75-84	11	41	0	0,0	11	27,1	0	0,0	0	0,0	30	72,9	0	0,0	
85+	1	1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	100,0	0	0,0	
18-84	837	2.245	117	5,2	1.158	51,6	17	0,8	54	2,4	1.064	47,4	14	0,6	

Quellen: SOEP 1984-2003, Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 12: Fahrerlaubnisbesitz nach Staatsangehörigkeit, Personaltersklassen, Geschlecht und Kraftfahrzeugarten 2003 aus dem SOEP

er beträgt bei den 75- bis 84-Jährigen 7 %. Dieser Sachverhalt muss bei Vergleichen von Ausstattungsquoten beachtet werden.

19 % der Einwohner im Alter zwischen 18 und 84 Jahren verfügen im Jahr 2003 über keinerlei Erlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeuges, bei Frauen ist dieser Anteil deutlich höher als bei Männern (27 % bzw. 10 %). Auch Nichtdeutsche haben seltener eine Fahrerlaubnis für ein Kraftfahrzeug im Vergleich zu Deutschen.

Von den vier erhobenen Fahrerlaubnisklassen haben Pkw-Fahrerlaubnisse die größte Bedeutung. Im Jahr 2003 besaßen lt. SOEP knapp 80 % der Einwohner im Alter von 18 bis 84 Jahren einen Pkw-Führerschein; die höchsten Ausstattungsquoten (88 %) finden sich zwischen 25 und 44 Jahren (Bild 13 und Tabelle 13).

Nach wie vor haben Männer deutlich häufiger eine Pkw-Fahrerlaubnis als Frauen: Für 2003 beträgt die Ausstattungsquote von Frauen (18-84 Jahre) 72 %, die der Männer hingegen 88 %. Dieser Unterschied wird längerfristig weiter schrumpfen, denn Frauen und Männer der nachwachsenden Generationen unterscheiden sich in Bezug auf den Besitz einer Pkw-Fahrerlaubnis sehr viel weniger, als es noch bei den Älteren der Fall ist.

Absolut gesehen gab es demnach im Jahr 2003 rund 52 Mio. Fahrerlaubnisse für Pkw.⁴³ Verglichen mit 1998 hat sich der Bestand damit um 3,4 Millionen vergrößert, knapp drei Viertel davon entfallen auf Frauen. Mit einer Ausnahme sind in allen Altersklassen die Ausstattungsquoten bei Männern und Frauen im Zeitverlauf gestiegen. Für die ab 55-Jährigen dürfte aufgrund eines hier höheren Anteils unbekannter Quoten in 1998 die Entwicklung zwischen 1998 und 2003 überzeichnet sein. Die Ausnahme bezieht sich auf die 18- bis 24-Jährigen. Während bei Männern ein Rückgang der Ausstattungsquoten von 85 % auf 78 % zu verzeichnen ist, zeigt sich bei den Frauen dieser Altersklasse ein Anstieg von 71 % auf 76 %. Das Ausstattungs-niveau entspricht damit fast dem der Männer.

⁴³ Aus den Angaben der 18- bis 84-jährigen Befragten bei der Kategorie Pkw-Fahrerlaubnisse ergeben sich für das Jahr 2003 hochgerechnet 51,8 Millionen. Hinzuzurechnen sind rund 0,3 Mill. Fahrerlaubnisse von Personen mit Lkw-Führerschein, die keine Nennung bei der Vorgabe Pkw gemacht haben, obwohl ein Lkw-Führerschein den Besitz einer Fahrerlaubnis für Pkw voraussetzt. Bezogen auf die 5,4 Mio. Lkw-Fahrerlaubnisse war dies bei etwa 6 % der Fall.

Große Unterschiede bezüglich der Berechtigung, einen Pkw zu führen, bestehen nicht nur zwischen Männern und Frauen, sondern auch zwischen Personen mit deutscher und nicht deutscher Staatsangehörigkeit (Ausländern). Zwar sind die Entwicklungslinien vergleichbar: In beiden Gruppen zeigen sich höhere Ausstattungsquoten für die jüngeren Altersklassen und in beiden Gruppen hat der Anteil der Fahrerlaubnisbesitzer zwischen 1998 und 2003 zugenommen. Es gibt jedoch einen Niveauunterschied zugunsten höherer Besitzquoten bei den Deutschen. Bezogen auf die 18- bis 84-Jährigen verfügen 2003 80 % der Deutschen, aber nur 67 % der Nichtdeutschen über eine Fahrerlaubnis für einen Pkw.

Lkw-Fahrerlaubnisse befinden sich fast ausschließlich in der Hand von Männern (Tabelle 14). Im Jahr

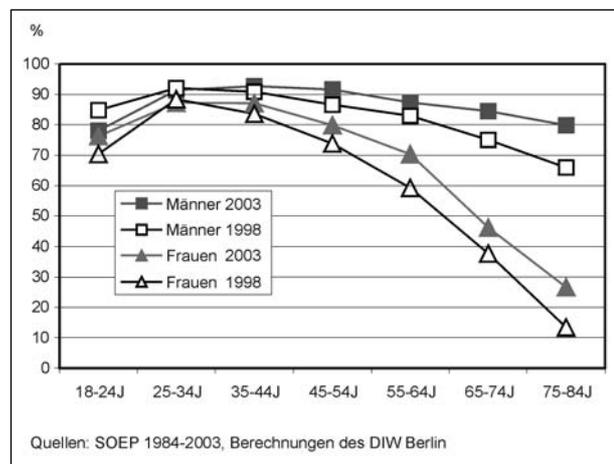


Bild 13: Pkw-Fahrerlaubnisse 1998 und 2003 nach Geschlecht und Altersklassen aus dem SOEP

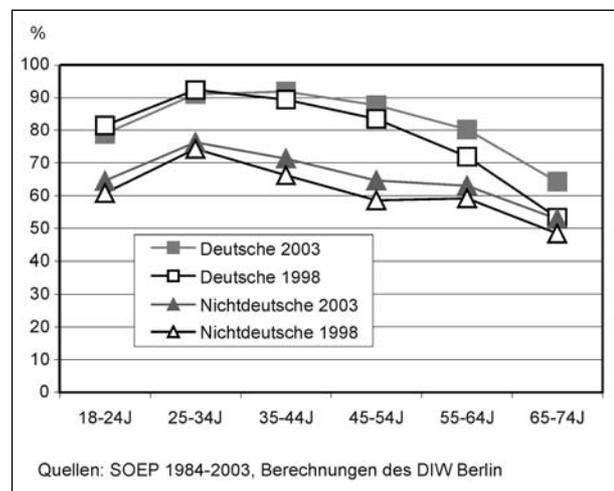


Bild 14: Fahrerlaubnisbesitz für Pkw in den Jahren 1998 und 2003 nach Personenaltersklassen, Geschlecht und Deutsch/Nichtdeutsch

2003 verfügten knapp 17 % der 18- bis 84-jährigen Männer über einen solchen Führerschein, bei den Frauen betrug dieser Anteil knapp 1 %. Die Ausstattungsquoten sind 2003 in fast allen Altersklas-

sen geringer als im Jahr 1998, besonders deutlich jedoch bei den Männern in den beiden letzten Altersklassen. Der Anteil der Lkw-Führerscheininhaber der 65- bis 74-Jährigen betrug 1998 knapp

Personen- altersklassen	SOEP 1998				SOEP 2003			
	Personen		Fahrerlaubnis Pkw		Personen		Fahrerlaubnis Pkw	
	n	in 1.000	in 1.000	in %	n	in 1.000	in 1.000	in %
Männer								
16-17	281	995	39	4,0	326	862	14	1,6
18-24	744	3.090	2.624	84,9	980	3.096	2.421	78,2
25-34	1.648	6.365	5.867	92,2	1.560	4.701	4.298	91,4
35-44	1.403	6.031	5.488	91,0	2.144	6.747	6.264	92,8
45-54	1.117	5.214	4.522	86,7	1.708	5.516	5.056	91,7
55-64	1.126	5.357	4.451	83,1	1.548	5.228	4.574	87,5
65-74	563	3.090	2.322	75,1	1.133	3.718	3.147	84,6
75-84	176	1.190	786	66,0	390	1.482	1.184	79,9
18-84	6.777	30.337	26.059	85,9	9.463	30.488	26.944	88,4
Frauen								
16-17	228	859	105	12,2	328	912	29	3,2
18-24	783	2.845	2.007	70,6	1.080	3.471	2.653	76,4
25-34	1.676	6.490	5.744	88,5	1.746	5.421	4.732	87,3
35-44	1.497	6.103	5.111	83,7	2.244	6.739	5.877	87,2
45-54	1.142	5.263	3.893	74,0	1.784	5.886	4.708	80,0
55-64	1.116	5.839	3.468	59,4	1.585	5.564	3.921	70,5
65-74	714	4.591	1.735	37,8	1.207	4.579	2.122	46,3
75-84	335	2.857	387	13,5	640	2.998	800	26,7
18-84	7.263	33.987	22.345	65,7	10.286	34.658	24.815	71,6
Männer und Frauen								
16-17	509	1.854	144	7,8	654	1.774	43	2,4
18-24	1.527	5.935	4.631	78,0	2.060	6.567	5.074	77,3
25-34	3.324	12.855	11.611	90,3	3.306	10.123	9.030	89,2
35-44	2.900	12.133	10.598	87,3	4.388	13.485	12.141	90,0
45-54	2.259	10.477	8.416	80,3	3.492	11.402	9.764	85,6
55-64	2.242	11.196	7.919	70,7	3.133	10.792	8.495	78,7
65-74	1.277	7.680	4.057	52,8	2.340	8.297	5.269	63,5
75-84	511	4.047	1.173	29,0	1.030	4.479	1.985	44,3
18-84	14.040	64.324	48.405	75,3	19.749	65.146	51.759	79,4

Quellen: SOEP 1984-2003, Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 13: Fahrerlaubnisbesitz für Pkw nach Personaltersklassen und Geschlecht 1998 und 2003 aus dem SOEP

Personen- altersklassen	SOEP 1998				SOEP 2003			
	Personen		Fahrerlaubnis Lkw		Personen		Fahrerlaubnis Lkw	
	n	in 1.000	in 1.000	in %	n	in 1.000	in 1.000	in %
Männer								
16-17	281	995	0	0,0	326	862	0	0,0
18-24	744	3.090	116	3,8	980	3.096	200	6,5
25-34	1.648	6.365	1.121	17,6	1.560	4.701	752	16,0
35-44	1.403	6.031	1.566	26,0	2.144	6.747	1.582	23,4
45-54	1.117	5.214	1.176	22,6	1.708	5.516	1.168	21,2
55-64	1.126	5.357	957	17,9	1.548	5.228	911	17,4
65-74	563	3.090	432	14,0	1.133	3.718	335	9,0
75-84	176	1.190	163	13,7	390	1.482	133	9,0
18-84	6.777	30.337	5.531	18,2	9.463	30.488	5.081	16,7
Frauen								
16-17	228	859	0	0,0	328	912	0	0,0
18-24	783	2.845	25	0,9	1.080	3.471	33	0,9
25-34	1.676	6.490	110	1,7	1.746	5.421	44	0,8
35-44	1.497	6.103	44	0,7	2.244	6.739	145	2,2
45-54	1.142	5.263	67	1,3	1.784	5.886	47	0,8
55-64	1.116	5.839	19	0,3	1.585	5.564	23	0,4
65-74	714	4.591	11	0,2	1.207	4.579	23	0,5
75-84	335	2.857	0	0,0	640	2.998	6	0,2
18-84	7.263	33.987	276	0,8	10.286	34.658	321	0,9
Männer und Frauen								
16-17	509	1.854	0	0,0	654	1.774	0	0,0
18-24	1.527	5.935	142	2,4	2.060	6.567	233	3,5
25-34	3.324	12.855	1.231	9,6	3.306	10.123	796	7,9
35-44	2.900	12.133	1.610	13,3	4.388	13.485	1.727	12,8
45-54	2.259	10.477	1.243	11,9	3.492	11.402	1.215	10,7
55-64	2.242	11.196	976	8,7	3.133	10.792	934	8,7
65-74	1.277	7.680	443	5,8	2.340	8.297	358	4,3
75-84	511	4.047	163	4,0	1.030	4.479	138	3,1
18-84	14.040	64.324	5.807	9,0	19.749	65.146	5.402	8,3

Quellen: SOEP 1984-2003, Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 14: Fahrerlaubnisbesitz für Lkw nach Personaltersklassen und Geschlecht 1998 und 2003 aus dem SOEP

18 %, fünf Jahre später hingegen nur noch 9 %, Entsprechendes gilt für die nachfolgende Altersklasse. Hier spiegeln sich die zwischen den beiden Erhebungswellen stattgefundenen Änderungen des

Fahrerlaubnisrechts wider. Die Berechtigung, einen Lkw zu fahren, endet für Inhaber der alten Fahrerlaubnisklasse 2 mit Vollendung des 50. Lebensjahres. Verlängerungen (Geltungsdauer jeweils fünf

Personen- altersklassen	SOEP 1998				SOEP 2003			
	Personen		Fahrerlaubnis Motorrad		Personen		Fahrerlaubnis Motorrad	
	n	in 1.000	in 1.000	in %	n	in 1.000	in 1.000	in %
Männer								
16-17	281	995	22	2,2	326	862	38	4,4
18-24	744	3.090	522	16,9	980	3.096	460	14,9
25-34	1.648	6.365	2.343	36,8	1.560	4.701	1.328	28,3
35-44	1.403	6.031	2.204	36,5	2.144	6.747	2.724	40,4
45-54	1.117	5.214	1.243	23,8	1.708	5.516	1.557	28,2
55-64	1.126	5.357	1.526	28,5	1.548	5.228	1.456	27,8
65-74	563	3.090	503	16,3	1.133	3.718	906	24,4
75-84	176	1.190	125	10,5	390	1.482	236	15,9
18-84	6.777	30.337	8.466	27,9	9.463	30.488	8.667	28,4
Frauen								
16-17	228	859	7	0,8	328	912	3	0,3
18-24	783	2.845	114	4,0	1.080	3.471	199	5,7
25-34	1.676	6.490	804	12,4	1.746	5.421	459	8,5
35-44	1.497	6.103	401	6,6	2.244	6.739	767	11,4
45-54	1.142	5.263	95	1,8	1.784	5.886	223	3,8
55-64	1.116	5.839	179	3,1	1.585	5.564	166	3,0
65-74	714	4.591	10	0,2	1.207	4.579	58	1,3
75-84	335	2.857	1	0,0	640	2.998	2	0,1
18-84	7.263	33.987	1.603	4,7	10.286	34.658	1.875	5,4
Männer und Frauen								
16-17	509	1.854	29	1,6	654	1.774	41	2,3
18-24	1.527	5.935	636	10,7	2.060	6.567	660	10,0
25-34	3.324	12.855	3.146	24,5	3.306	10.123	1.787	17,7
35-44	2.900	12.133	2.605	21,5	4.388	13.485	3.491	25,9
45-54	2.259	10.477	1.338	12,8	3.492	11.402	1.780	15,6
55-64	2.242	11.196	1.705	15,2	3.133	10.792	1.622	15,0
65-74	1.277	7.680	513	6,7	2.340	8.297	965	11,6
75-84	511	4.047	127	3,1	1.030	4.479	238	5,3
18-84	14.040	64.324	10.070	15,7	19.749	65.146	10.542	16,2
Quellen: SOEP 1984-2003, Berechnungen des DIW Berlin								

Tab. 15: Fahrerlaubnisbesitz für Motorrad nach Personaltersklassen und Geschlecht 1998 und 2003 aus dem SOEP

Jahre) sind an die Vorlage ärztlicher Bescheinigungen des Sehvermögens und der Fähigkeit zum sicheren Führen eines Kraftfahrzeuges gebunden. Bei vorherigem Umtausch der alten Fahrerlaubnis

in die neue Klasse C bzw. CE sind ebenfalls entsprechende ärztliche Bescheinigungen vorzulegen, die neue Fahrerlaubnis wird befristet auf fünf Jahre erteilt. Der Rückgang in den Ausstattungsquoten ist

Personen- altersklassen	SOEP 1998				SOEP 2003			
	Personen kw		Fahrerlaubnis Moped		Personen		Fahrerlaubnis Moped, Mofa	
	n	in 1.000	in 1.000	in %	n	in 1.000	in 1.000	in %
Männer								
16-17	281	995	173	17,4	326	862	166	19,3
18-24	744	3.090	431	13,9	980	3.096	854	27,6
25-34	1.648	6.365	1.566	24,6	1.560	4.701	1.766	37,6
35-44	1.403	6.031	1.393	23,1	2.144	6.747	2.352	34,9
45-54	1.117	5.214	832	16,0	1.708	5.516	1.416	25,7
55-64	1.126	5.357	529	9,9	1.548	5.228	1.000	19,1
65-74	563	3.090	323	10,4	1.133	3.718	535	14,4
75-84	176	1.190	83	7,0	390	1.482	134	9,0
18-84	6.777	30.337	5.157	17,0	9.463	30.488	8.058	26,4
Frauen								
16-17	228	859	70	8,2	328	912	52	5,7
18-24	783	2.845	139	4,9	1.080	3.471	622	17,9
25-34	1.676	6.490	618	9,5	1.746	5.421	916	16,9
35-44	1.497	6.103	467	7,7	2.244	6.739	1.048	15,6
45-54	1.142	5.263	151	2,9	1.784	5.886	574	9,8
55-64	1.116	5.839	117	2,0	1.585	5.564	303	5,5
65-74	714	4.591	45	1,0	1.207	4.579	136	3,0
75-84	335	2.857	13	0,5	640	2.998	34	1,1
18-84	7.263	33.987	1.551	4,6	10.286	34.658	3.636	10,5
Männer und Frauen								
16-17	509	1.854	243	13,1	654	1.774	218	12,3
18-24	1.527	5.935	570	9,6	2.060	6.567	1.477	22,5
25-34	3.324	12.855	2.184	17,0	3.306	10.123	2.682	26,5
35-44	2.900	12.133	1.860	15,3	4.388	13.485	3.400	25,2
45-54	2.259	10.477	984	9,4	3.492	11.402	1.991	17,5
55-64	2.242	11.196	645	5,8	3.133	10.792	1.303	12,1
65-74	1.277	7.680	368	4,8	2.340	8.297	671	8,1
75-84	511	4.047	96	2,4	1.030	4.479	168	3,8
18-84	14.040	64.324	6.707	10,4	19.749	65.146	11.693	17,9

Quellen: SOEP 1984-2003, Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 16: Fahrerlaubnisbesitz für Moped/Mofa nach Personaltersklassen und Geschlecht 1998 und 2003 aus dem SOEP

somit von Personen verursacht, die auf eine Verlängerung verzichtet haben, da sie die Fahrerlaubnis für einen Lkw weder beruflich noch sonst weiterhin benötigen.

Bei den motorisierten Zweirädern wird in Abhängigkeit von Kriterien wie Hubraum, Höchstgeschwindigkeit und Leistungsstärke unterschieden nach Mofa, Kleinkraftrad (Moped/Fahrrad mit Hilfsmotor

(Mokick)), Leichtkraftrad und Kraftrad. Die Frage nach der Fahrerlaubnis für ein Motorrad bezog sich auf die beiden letztgenannten Kategorien. Frühestens ab dem 16. bzw. 18. Lebensjahr kann die Fahrerlaubnis für ein Leichtkraftrad bzw. Kraftrad erworben werden.

16- bis 17-Jährige haben nur sehr selten eine Motorradfahrerlaubnis, die Ausstattungsquote liegt bei etwa 2 % (Tabelle 15). Von den 18- bis 84-Jährigen besaßen sowohl 1998 als auch 2003 etwa 15 % eine Fahrerlaubnis für ein Motorrad. Hinter dieser für den Gesamtwert festgestellten Konstanz verbergen sich zum Teil unterschiedliche und gegenläufige Entwicklungen in einigen Altersklassen. So ist z. B. für die 25- bis 34-Jährigen ein Rückgang der Ausstattungsquoten, für die nachfolgende Altersklasse der 35- bis 44-Jährigen hingegen ein Anstieg zu verzeichnen. Aus dem Fahrerlaubnisrecht bzw. dessen Änderungen ist hierfür keine Erklärung ableitbar.

Generell gilt, dass Motorradfahren eher eine Domäne der Männer ist; in allen Altersklassen weisen sie höhere Führerscheinausstattungsquoten auf als Frauen.

Frühestens mit 15 Jahren kann eine Mofa-Prüfbescheinigung abgelegt werden; für den Erwerb einer Moped/Mokick-Fahrerlaubnis ist ein Mindestalter von 16 Jahren erforderlich. Im Jahr 2003 gaben 18 % der 18- bis 84-Jährigen einen Fahrerlaubnisbesitz für mindestens eine der beiden Fahrzeugarten an (Tabelle 16). Ebenso wie beim Motorrad weisen auch hier Männer aller Altersklassen höhere Werte auf als Frauen; bezogen auf die 18- bis 84-Jährigen liegen die Anteile bei 26 % versus 11 %.

Da im Jahr 1998 nur nach einer Moped-Fahrerlaubnis und nicht nach einer Fahrerlaubnis für Moped, Mofa gefragt worden war, sind die Ergebnisse nicht mit denen des Jahres 2003 vergleichbar. Für die 18- bis 84-Jährigen ergibt sich 1998 eine Fahrerlaubnisbesitzquote für Mopeds von 10 %. Auch hier verfügen Männer aller Altersklassen häufiger über eine Fahrerlaubnis als Frauen.

4.3 Deutsches Mobilitätspanel (MOP)

4.3.1 Das Mobilitätspanel

Im deutschen Mobilitätspanel (Auftraggeber Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen; Auftragnehmer Institut für Verkehrswesen (IfV), Universität Karlsruhe (TH), NFO Infratest Ver-

kehrsforschung und infas⁴⁴) werden seit 1994 in einer quotierten Stichprobe ausgewählte Haushalte in drei aufeinanderfolgenden Jahren schriftlich-postalisch über ihre Mobilität im Verlauf einer Woche befragt.⁴⁵

Die Stichprobe wurde bis 2003 aus einem Pool von Haushalten gezogen, der für Mehrthemenbefragungen bei NFO Infratest zur Verfügung steht. Die Haushalte müssen sich vorab mit einer dreimaligen Teilnahme einverstanden erklären. Die Erhebung findet überwiegend im September und Oktober statt, dieser Zeitraum gilt als typisch für das ganze Jahr. Im Jahr 1999 wurde die Befragung auf Ostdeutschland ausgedehnt, mittlerweile beträgt der Stichprobenumfang eines Jahres rund 1.000 Haushalte.

Die Teilnehmer eines Anwerbejahres werden im Folgenden als Kohorte bezeichnet, die Ergebnisse für ein Querschnittsjahr ergeben sich also aus den Antworten aus drei Kohorten, und zwar der Kohorte der Erstteilnehmer, der Kohorte der zum zweiten Mal Befragten und der Kohorte, die zum dritten und letzten Mal teilgenommen hat.

Anhand von Wegetagebüchern für die Haushaltsmitglieder im Alter ab 10 Jahren werden Zahl der Wege, Wegezweck, -länge, -zeitdauer und benutzte Verkehrsmittel erhoben. Im Haushaltsbogen werden u. a. Daten zur Soziodemografie, Verfügbarkeit und Erreichbarkeit von Verkehrsmitteln und Wohnsituation der Haushalte ermittelt. Da das Hauptziel des Mobilitätspanels die Erfassung von Änderungen des Mobilitätsverhaltens und die Analyse seiner Determinanten ist, sind Ergebnisse dieses Teils des Mobilitätspanels eine Reihe von Mobilitätskennziffern, z. B. Anteil mobiler Personen, Wege je mobiler Person und Tag, Kilometer je Person und Tag.

Ebenfalls Teil des Mobilitätspanels ist eine Tankbucherhebung. Hierzu wird aus den Pkw-besitzenden Haushalten eine geschichtete Unterstichprobe gezogen und im Frühjahr für einen Zeitraum von etwa acht Wochen nach Fahrleistungen und getankten Kraftstoffmengen gefragt.

⁴⁴ An der Erhebung für das Jahr 2003 ist erstmals auch infas beteiligt. Von infas wurde die Kohorte 2003 erhoben, NFO Infratest betreut die Kohorten der vorangegangenen Jahre.

⁴⁵ Detaillierte Informationen zum MOP können von der Projekt-homepage <http://mobilitaetspanel.ifv.uni-karlsruhe.de> heruntergeladen werden.

Die Frage nach dem Fahrerlaubnisbesitz der Haushaltsmitglieder wird im Rahmen des Haushaltsfragebogens gestellt.

In den Daten wird diese Frage nicht getrennt nach den vier Fahrerlaubnisklassen codiert, sondern in zwei Variablen zusammengefasst. FSPKW ist mit wahr besetzt, wenn die Fahrerlaubnisklassen 2 (Lkw) und/oder 3 (Pkw) angegeben worden sind. Da die Fahrerlaubnisklasse 3 auch in Klasse 2 enthalten ist, können aus der Variablen Informationen zum Besitz von Fahrerlaubnissen für Pkw, nicht jedoch zum Besitz von Fahrerlaubnissen für Lkw abgeleitet werden. Die zweite Variable (FSMOT) ist mit wahr besetzt, wenn die Fahrerlaubnisklassen 1 (Motorrad) und/oder 4 (Moped, Mokick) und/oder 5 (Krankenfahrstühle, selbstfahrende Arbeitsmaschinen) genannt wurden. Damit sind auch motorisierte Zweiräder nicht nach getrennten Kategorien auswertbar.

Fehlende Angaben (62 Fälle) sind nur im Jahr 2003 für die von infas befragte Kohorte codiert. Während

Infratest in den Vorjahren fehlende Angaben nach Möglichkeit ergänzt hat, weist infas die ursprünglichen Erhebungsergebnisse aus.⁴⁶

- Erst ab 1999 ist das Mobilitätspanel eine gesamtdeutsche Stichprobe, bis 1998 wurde nur in Westdeutschland befragt.
- Für die Kohorte 2003 erfolgte ein Wechsel des Erhebungsinstituts, d. h., die Daten für 2003 kommen aus zwei Befragungsinstituten.
- Der Anteil der Wiederholer ist in den Jahren sehr unterschiedlich. 1996 ist wegen der anfänglich hohen Panelmortalität (keine weitere Teilnahme der Befragten) überproportional um mehr als 1.000 Personen aufgestockt worden, wegen der Teilnahme in maximal 3 Jahren führte dies auch 1999 zur Notwendigkeit einer überproportional großen Kohorte.

⁴⁶ IfV (2004), S. 33 ff.

Personen im Haushalt	Älteste Person	Zweitälteste Person	Drittälteste Person	Viertälteste Person	Fünftälteste Person
Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes / Ausbildungsplatzes / der Schule / Hochschule bzw. des Kindergartens mit <u>öffentlichen</u> Verkehrsmitteln:					
Zügige Direktverbindung	<input type="checkbox"/>				
Langsame Direktverbindung	<input type="checkbox"/>				
Verbindung mit einmaligem Umsteigen	<input type="checkbox"/>				
Verbindung mit mehrmaligem Umsteigen	<input type="checkbox"/>				
Keine Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ...	<input type="checkbox"/>				
Fußweg von der Haltestelle bis zum Arbeitsplatz / Ausbildungsplatz / Schule / Hochschule / Kindergarten:					
Kürzer als 10 Minuten	<input type="checkbox"/>				
10 bis 20 Minuten	<input type="checkbox"/>				
Länger als 20 Minuten	<input type="checkbox"/>				
Parkplatzsituation am Arbeitsplatz / am Ausbildungsplatz:					
Sehr schwierig	<input type="checkbox"/>				
Schwierig	<input type="checkbox"/>				
Nicht besonders schwierig	<input type="checkbox"/>				
Überhaupt nicht schwierig	<input type="checkbox"/>				
Führerscheinbesitz:					
Nein, keiner	<input type="checkbox"/>				
Ja, und zwar folgende Führerscheinklasse(n)	<input type="checkbox"/> ↘ <input type="text"/>				

Bild 15: Führerscheinfrage im Haushaltsbogen des Mobilitätspanels

Schließlich gab es weitere Änderungen im Befragungs- und Auswertungsverfahren, die aber überwiegend die Tankbucherhebung betreffen und für die Fragen zum Fahrerlaubnisbesitz qualitätsneutral sein dürften.

4.3.2 Ergebnisse

Für die im Folgenden präsentierten Ergebnistabellen sind die vom IfV erstellten Datensätze für die Jahre 1998 bis 2003 vergleichbar aufbereitet und ausgewertet worden. Vom IfV wird für jedes Jahr eine querschnittsorientierte Hochrechnung vorgenommen; diese Hochrechnungsfaktoren wurden verwendet.

Für den Anteil der Pkw-Fahrerlaubnisbesitzer ergibt sich eine gute Übereinstimmung mit den Ergebnissen der Erhebung MiD 2002. Die Zahl der Personen mit Pkw-Fahrerlaubnis ist von 1999 bis 2003 nahezu kontinuierlich von 49 auf fast 51 Mio. Personen gestiegen (Tabelle 17).

Bei der Interpretation der zeitlichen Entwicklung der Ausstattungsquoten muss das Problem der z. T. kleinen Fallzahlen⁴⁷ sowie der Erhebungs-Methodik berücksichtigt werden. Im fahrfähigen Alter von 18 bis unter 85 Jahren sind jährlich nur zwischen 211 und 256 Personen ohne Pkw-Fahrerlaubnis. Etwas höher sind die Fallzahlen, wenn die Besitzer von Motorrad-Fahrerlaubnissen betrachtet werden. Die in 2003 niedriger als in 2002 ausgewiesene Quote von Pkw-Fahrerlaubnisbesitzern kann methodische Effekte haben. Wie bereits dargestellt ist die Stichprobe in 2003 durch zwei Institute erhoben worden; bei den von infas befragten Erstteilnehmern ist die Fahrerlaubnisbesitzquote niedriger als bei den durch Infratest befragten Wiederholern.

Da im Panel dieselben Personen wiederholt befragt werden, ist es möglich festzustellen, welche Personen von einem Befragungsjahr zum nächsten eine Fahrerlaubnis erworben haben oder keine Fahrerlaubnis mehr besitzen. Die Fallzahlen sind mit 196 Fahrerlaubnisneulungen bzw. 113 Personen, für die die Abschaffung der Pkw-Fahrerlaubnis berichtet wird, gering, selbst wenn die Übergänge aller Befragungsjahre zusammengefasst werden. Darüber hinaus ist rund die Hälfte dieser Angaben als Aus-

füllfehler anzusehen, denn für diese Personen werden in beiden Jahren Fahrten als Pkw-Fahrer berichtet. Dies wird darauf zurückzuführen sein, dass – mit Ausnahme der Wegetagebücher – dem Haushalt freigestellt ist, welche Person die Auskünfte auf Haushaltsebene erteilt. Damit können unterschiedliche Haushaltsmitglieder mit unterschiedlichem Wissensstand in den drei Befragungsjahren antworten. Eine Ursache für die geringen Fallzahlen für Wechsler dürfte darin liegen, dass die angeworbenen Haushalte vorab bereits vor der ersten Befragungswelle nach ihrer Bereitschaft zur dreifachen Teilnahme gefragt werden und so die Vermutung einer Verzerrung (bias) der Stichprobe in Richtung von Haushalten, die eine weitgehende Stabilität ihrer Lebensumstände (bzgl. Wohnen, Gesundheit etc.) erwarten, eine hohe Plausibilität hat.

Personen nach Geschlecht	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Bevölkerung in 1.000 ¹⁾						
Männer	23.109	29.184	29.257	29.625	29.645	29.558
Frauen	25.361	31.847	31.693	32.075	30.004	31.852
Gesamt	48.470	61.031	60.950	61.700	59.649	61.410
darunter mit Pkw-Fahrerlaubnis						
Männer	20.857	25.644	26.271	26.493	26.812	27.314
Frauen	19.542	23.345	23.702	23.842	23.281	23.586
Gesamt	40.399	48.989	49.973	50.336	50.093	50.900
darunter mit Mofa-, Moped-, Motorrad-Fahrerlaubnis						
Männer	6.355	8.745	7.780	9.322	9.807	10.017
Frauen	902	1.816	1.645	2.708	3.027	3.633
Gesamt	7.256	10.561	9.425	12.030	12.833	13.650
Anteil mit Pkw-Fahrerlaubnis in %						
Männer	90,3	87,9	89,8	89,4	90,4	92,4
Frauen	77,1	73,3	74,8	74,3	77,6	74,0
Gesamt	83,3	80,3	82,0	81,6	84,0	82,9
Anteil mit Mofa-, Moped-, Motorrad-Fahrerlaubnis in %						
Männer	27,5	30,0	26,6	31,5	33,1	33,9
Frauen	3,6	5,7	5,2	8,4	10,1	11,4
Gesamt	15,0	17,3	15,5	19,5	21,5	22,2
Fallzahlen n						
Männer	646	829	685	838	728	842
Frauen	683	893	774	978	832	944
Gesamt	1.329	1.722	1.459	1.816	1.560	1.786
1) Deutsche Bevölkerung von 18 bis 84 Jahren, 1998 nur Westdeutschland						
Quellen: Mobilitätspanel, Berechnungen des DIW Berlin						

Tab. 17: Eckdaten des Mobilitätspanels zur Bevölkerung und zum Fahrerlaubnisbesitz

⁴⁷ Als Faustregel, wenn eine differenzierte Varianzschätzung nicht möglich ist, rechnet man bei einer Fallzahl von 600 mit einem statistischen Fehler von +4 %, bei 1.000 Fällen mit +3 %, bei 2.000 Fällen mit +2 %.

Verstärkt wird dieser Anwerbeeffekt dann durch die Selektivität, die sich aus der so genannten „Panel-Mortalität“ ergibt: Unter den Haushalten, die im Folgejahr nicht mehr erreicht werden oder nicht wieder teilnehmen wollen, dürften überdurchschnittlich viele Haushalte sein, deren Lebensumstände sich stark verändern (z. B. Umzug).

Als vorläufige Bewertung des Mobilitätspanels lässt sich festhalten, dass das Panel wertvolle Informationen zum generellen Trend der Fahrerlaubnisquoten liefert, wegen des begrenzten Stichprobenumfangs sind weitere Unterteilungen nach Personengruppen (Geschlecht, Alter) jedoch nur bedingt möglich. Auch als jährlicher Indikator sollten die statistischen Varianzen beim neuen und beim Vorjahreswert beachtet werden. Tendaussagen dürften erst dann als verlässlich anzusehen sein, wenn sie sich aus mehreren (mindestens zwei aufeinanderfolgenden) Jahreswerten ergeben. Für die letzten vorliegenden Jahre ergeben sich keine signifikanten Unterschiede: Die Pkw-Fahrerlaubnisquote wird für das Jahr 2002 mit 83,5 % ausgewiesen, im Folgejahr 82,5 % und 83,0 % für das letzte vorliegende Jahr 2004, ist also als konstant anzusehen.⁴⁸

⁴⁸ Institut für Verkehrswesen, Universität Karlsruhe (2005).

Erhebungsjahr	Personen mit Veränderung beim Fahrerlaubnisbesitz		übrige Personen	Summe
	Pkw-FE erworben	Pkw-FE nicht mehr vorhanden		
1996	12	3	1.472	1.487
1997	26	28	1.469	1.523
1998	37	9	1.454	1.500
1999	13	11	1.863	1.887
2000	32	23	1.563	1.618
2001	24	21	1.964	2.009
2002	27	6	1.736	1.769
2003	25	12	1.960	1.997
Gesamt	196	113	13.481	13.790
dar. plausibel	118	54	13.618	13.790

Quellen: Mobilitätspanel, Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 18: Personen mit Veränderungen beim Pkw-Fahrerlaubnisbesitz im Mobilitätspanel

4.4 Vergleich der Ergebnisse vorliegender Datenquellen zum Fahrerlaubnisbesitz

In Tabelle 19 sind für jede der drei Erhebungen die zugrunde liegende Fallzahl, die hochgerechnete Bevölkerung und, in Absolut- und Anteilswerten, die Eckwerte zum Fahrerlaubnisbesitz nach Fahrzeugarten ausgewiesen.

Die Ergebnisse zeigen durchweg größere Unterschiede. So reicht die Zahl der Personen (18-84 Jahre), die über eine Pkw-Fahrerlaubnis verfügen, von 51,8 Mio. (SOEP 2003) bis 55,8 Mio. (MiD 2002). Größere Abweichungen werden bei einer Betrachtung der Teilgruppe der Deutschen deutlich. Die Spanne für den Besitz einer Pkw-Fahrerlaubnis der 18- bis 84-jährigen Personen reicht hier von 48,7 Mio. (SOEP 2003) über 50,9 Mio. (MOP 2003) bis zu 54,2 Mio. in MiD 2002 (Bild 16).

Die Zahl der Führerscheininhaber hängt generell von der Zahl der zugrunde liegenden Personen und ihrer strukturellen Zusammensetzung und von der jeweiligen Fahrerlaubnisausstattung, d. h. dem Anteil von Personen, die eine Fahrerlaubnis besitzen, ab. Aus Tabelle 19 wird deutlich, dass teilweise Unterschiede in beiden Bereichen existieren, sodass ein unmittelbarer Vergleich erschwert wird. So sind z. B. Zahl und Anteil der nicht deutschen Bevölkerung in MiD 2002 deutlich geringer als im SOEP 2003. Da Nichtdeutsche durchweg seltener Führer-

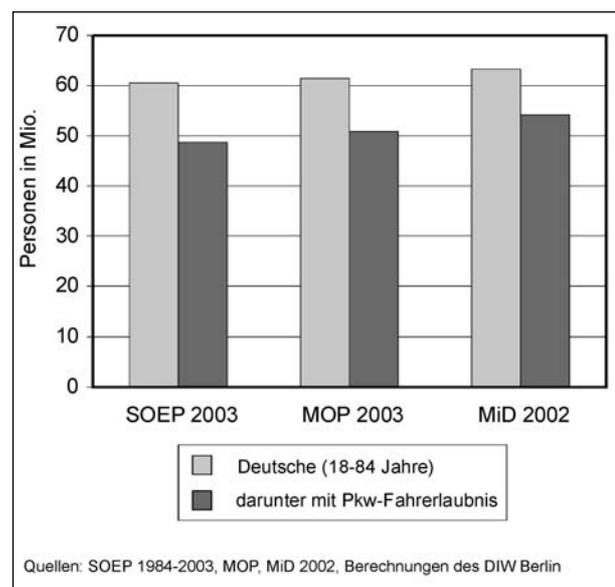


Bild 16: Deutsche (18-84 Jahre) insgesamt und mit Pkw-Fahrerlaubnisbesitz in den Erhebungen Mobilität in Deutschland 2002, Sozio-ökonomisches Panel und Mobilitätspanel

Personen	MiD 2002		SOEP 1998		SOEP 2003		MOP 1999		MOP 2003	
	Fallzahlen und Bevölkerung (18-84 Jahre)									
	in 1.000	n	in 1.000	n	in 1.000	n	in 1.000	n	in 1.000	n
Deutsche	63.335	47.036	59.092	12.203	60.547	18.092	61.031	1.722	61.410	1.786
Männer	30.808	22.850	27.606	5.837	28.134	8.643	29.184	829	29.558	842
Frauen	32.527	24.186	31.486	6.366	32.413	9.449	31.847	893	31.852	944
Nichtdeutsche	2.147	1.523	5.232	1.837	4.599	1.657	-	-	-	-
Männer	1.126	751	2.731	940	2.354	820	-	-	-	-
Frauen	1.021	772	2.501	897	2.245	837	-	-	-	-
Gesamt	65.482	48.559	64.324	14.040	65.146	19.749	-	-	-	-
Männer	31.934	23.601	30.337	6.777	30.488	9.463	-	-	-	-
Frauen	33.548	24.958	33.987	7.263	34.658	10.286	-	-	-	-
Personen (18-84 Jahre) mit einer Fahrerlaubnis für Pkw										
	in 1.000	%	in 1.000	%	in 1.000	%	in 1.000	%	in 1.000	%
Deutsche	54.168	85,5	45.130	76,4	48.676	80,4	48.989	80,3	50.900	82,9
Männer	28.676	93,1	23.863	86,4	25.019	88,9	25.644	87,9	27.314	92,4
Frauen	25.492	78,4	21.267	67,5	23.657	73,0	23.345	73,3	23.586	74,0
Nichtdeutsche	1.662	77,4	3.275	62,6	3.083	67,0	-	-	-	-
Männer	979	86,9	2.197	80,4	1.925	81,8	-	-	-	-
Frauen	683	66,9	1.078	43,1	1.158	51,6	-	-	-	-
Gesamt	55.830	85,3	48.405	75,3	51.759	79,5	-	-	-	-
Männer	29.655	92,9	26.060	85,9	26.944	88,4	-	-	-	-
Frauen	26.175	78,0	22.345	65,7	24.815	71,6	-	-	-	-
Personen (18-84 Jahre) mit einer Fahrerlaubnis für Lkw										
Deutsche	7.146	11,3	5.651	9,6	5.198	8,6	-	-	-	-
Männer	6.818	22,1	5.380	19,5	4.895	17,4	-	-	-	-
Frauen	328	1,0	271	0,9	303	0,9	-	-	-	-
Nichtdeutsche	116	5,4	146	2,8	186	4,0	-	-	-	-
Männer	111	9,9	141	5,2	17	0,7	-	-	-	-
Frauen	5	0,5	5	0,2		0,0	-	-	-	-
Gesamt	7.262	11,1	5.797	9,0	5.384	8,3	-	-	-	-
Männer	6.929	21,7	5.521	18,2	4.912	16,1	-	-	-	-
Frauen	333	1,0	276	0,8	303	0,9	-	-	-	-
Personen (18-84 Jahre) mit einer Fahrerlaubnis für Moped, Mofa*)										
Deutsche	20.101	31,7	6.531	11,1	11.291	18,6	10.561	17,3	13.650	22,2
Männer	14.027	45,5	4.982	18,0	7.773	27,6	8.745	30,0	10.017	33,9
Frauen	6.074	18,7	1.549	4,9	3.518	10,9	1.816	5,7	3.633	11,4
Nichtdeutsche	404	18,8	176	3,4	402	8,7	-	-	-	-
Männer	292	25,9	175	6,4	285	12,1	-	-	-	-
Frauen	112	11,0	1	0,0	117	5,2	-	-	-	-
Gesamt	20.505	31,3	6.707	10,4	11.693	17,9	-	-	-	-
Männer	14.319	44,8	5.157	17,0	8.058	26,4	-	-	-	-
Frauen	6.186	18,4	1.550	4,6	3.635	10,5	-	-	-	-
Personen (18-84 Jahre) mit einer Fahrerlaubnis für Motorrad										
Deutsche	13.778	21,8	9.778	16,5	10.210	16,9	-	-	-	-
Männer	11.575	37,6	8.201	29,7	8.390	29,8	-	-	-	-
Frauen	2.203	6,8	1.577	5,0	1.820	5,6	-	-	-	-
Nichtdeutsche	240	11,2	291	5,6	331	7,2	-	-	-	-
Männer	194	17,2	265	9,7	277	11,8	-	-	-	-
Frauen	46	4,5	26	1,0	54	2,4	-	-	-	-
Gesamt	14.018	21,4	10.069	15,7	10.541	16,2	-	-	-	-
Männer	11.769	36,9	8.466	27,9	8.667	28,4	-	-	-	-
Frauen	2.249	6,7	1.603	4,7	1.874	5,4	-	-	-	-

*) SOEP: 1998 nur Moped, MOP: einschl. Motorrad
Quellen: SOEP 1984-2003, MiD 2002, MOP, Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 19: Einwohner im Alter von 18 bis 84 Jahren und deren Fahrerlaubnisbesitz in den Erhebungen Mobilität in Deutschland 2002, Sozio-ökonomisches Panel und Mobilitätspanel

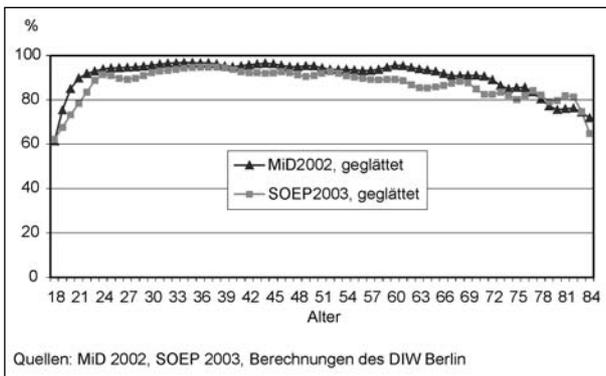


Bild 17: Pkw-Fahrerlaubnisbesitz MiD 2002 und SOEP 2003 – Deutsche Männer

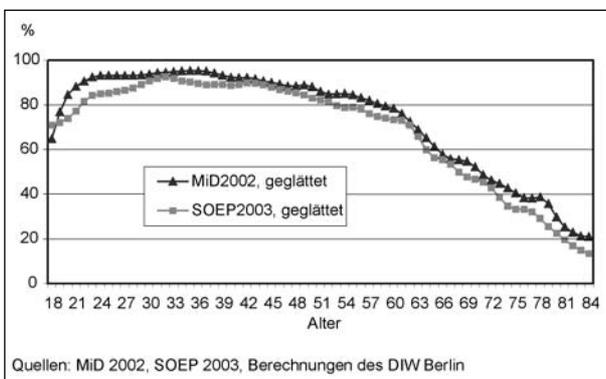


Bild 18: Pkw-Fahrerlaubnisbesitz MiD 2002 und SOEP 2003 – Deutsche Frauen

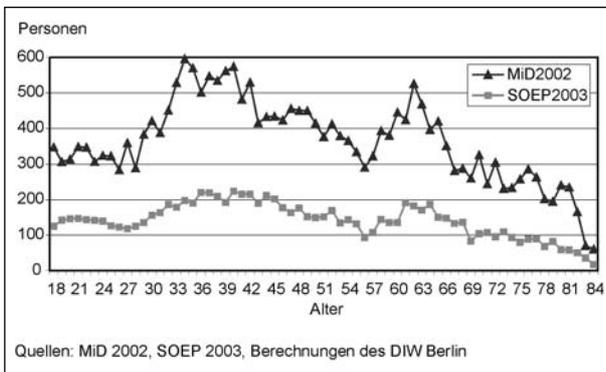


Bild 19: Fallzahlen MiD 2002 und SOEP – Deutsche Männer

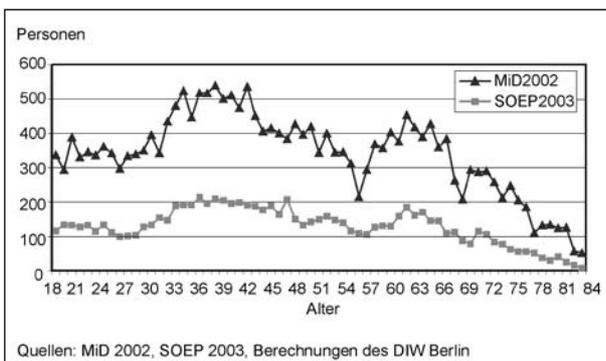


Bild 20: Fallzahlen MiD 2002 und SOEP – Deutsche Frauen

scheine besitzen, erklären sich hieraus zum Teil Unterschiede im Gesamtergebnis zwischen SOEP 2003 und MiD 2002.⁴⁹

Wegen unterschiedlicher Abgrenzungen und Inhalte sind vergleichbare Ergebnisse für alle drei Erhebungen nur für den Pkw-Fahrerlaubnisbesitz der Deutschen vorhanden. Sowohl bei Frauen als auch bei Männern weist das SOEP 2003 hier die niedrigsten Ausstattungsquoten auf (Männer: 89 %, Frauen: 73 %), gefolgt vom MOP 2003 (Männer: 92 %, Frauen: 74 %) und dann von der MiD 2002 (Männer: 93 %, Frauen: 78 %).

Für die Ausstattung mit Moped/Mofa-, Motorrad- und Lkw-Fahrerlaubnissen können die Ergebnisse des SOEP 2003 mit denen aus MiD 2002 verglichen werden, aus dem MOP stehen hier keine vergleichbaren Werte zur Verfügung. Für alle Fahrzeugarten (einschl. Pkw) und Differenzierungen (Geschlecht, Deutsch/Nicht deutsch) ergeben sich aus der MiD 2002 höhere Ausstattungsquoten als aus dem SOEP 2003.

Mit dem Ziel, methodisch bedingte Erklärungen für die generell höheren Ausstattungsquoten der MiD 2002 im Vergleich zum SOEP zu finden, wurden einige Aspekte in Bezug auf inhaltliche und soziodemografische Merkmale der Stichproben näher untersucht. Die Analyse konzentrierte sich auf die Pkw-Fahrerlaubnisse als größte Klasse. In Bild 17 und Bild 18 sind die aus beiden Erhebungen resultierenden Fahrerlaubnisbesitzquoten für Pkw nach Altersjahren der Personen dargestellt. Die Quoten des SOEP liegen bei Männern und Frauen generell unter denen der MiD 2002.

Die Ergebnisse der Unterschiedsanalyse lassen sich wie folgt zusammenfassen, mögliche Tendenzen in Bezug auf die Pkw-Fahrerlaubnisquoten sind, so weit ableitbar, in Klammern angegeben:

- Stichprobenumfang

In Bild 19 und Bild 20 sind die Fallzahlen der beiden Stichproben dargestellt.⁵⁰ Die SOEP-Stichprobe ist kleiner als die der MiD 2002, die Zahl der Befragten ist jedoch bis in hohe Alters-

⁴⁹ Selektivitätsanalysen für die MiD 2002 zeigten, dass Deutsche eine um 1,7fach höhere Wahrscheinlichkeit für die Teilnahme an der Erhebung aufwiesen im Vergleich zu Nichtdeutschen.

⁵⁰ Die Fallzahlen für Nichtdeutsche sind in beiden Erhebungen für differenzierte Betrachtungen nach Altersjahren zu gering.

jahre (SOEP 2003 bis etwa zum 80. Altersjahr, MiD 2002 bis etwa zum 90. Altersjahr) auch im SOEP ausreichend groß, um sinnvoll Fahrerlaubnisbesitzquoten ableiten zu können.

- Repräsentativität/Verkehrsbias

Für die SOEP-Stichprobe kann aufgrund des komplexen Gewichtungsverfahrens ein Mittelstands-bias halbwegs ausgeschlossen werden,⁵¹ jedoch sind junge Haushalte, die sich vom Elternhaushalt abgespalten haben, vergleichsweise schwerer zu erreichen. Ebenfalls eher schwerer zu erreichen sind weiterhin sehr mobile Haushalte. Wenn entsprechende Informationen vorhanden sind, kann dies aber durch Response-Modelle aufgefangen werden (=> SOEP 2003, Tendenz -).

Im Rahmen der zur MiD 2002 durchgeführten Nonresponse-Erhebung ergaben sich Hinweise auf einen themenspezifischen Teilnahmeeffekt. Die Betrachtung der Ergebnisse zur Anzahl der Wege am Stichtag und zum ÖPNV-Nutzersegment sowie mit Einschränkungen auch zur Zahl der Pkw im Haushalt legen den Schluss nahe, dass Zielpersonen, für die das Thema „Mobilität“ relevant ist, mit höherer Wahrscheinlichkeit an der Studie teilgenommen haben.⁵²

Dies passt zu der Feststellung, dass in der ersten Erhebungsstufe (Haushalte) der MiD 2002 der Anteil der Pkw-Besitzer bei den 18- bis 84-Jährigen knapp 81 % und in der zweiten Stufe dann 83 % (jeweils ungewichtete Fallzahlen) beträgt, d. h., gerade Nichtmotorisierte zwischen beiden Erhebungsteilen ausgestiegen sind (=> MiD 2002, Tendenz +).

Auch aus dem MOP, das ebenfalls eine thematisch auf Verkehr bezogene Studie ist, ergeben sich höhere Fahrerlaubnisquoten als aus dem SOEP.

- Einkommen

Im Vergleich zum Mikrozensus weist die MiD 2002 etwas höhere Anteile bei den besser verdienenden Haushalten auf. Auf einen entsprechenden Vergleich mit den SOEP-Haushalten

wurde wegen des Auswertungsaufwandes verzichtet.

- Haushaltsmotorisierung

Der Anteil nicht motorisierter Haushalte betrug in der EVS 2003 23 %. Der Anteil solcher Haushalte liegt im SOEP 2003 darüber (25 %) und in der MiD 2002 darunter (20 %) (=> SOEP 2003, Tendenz -, und MiD 2002, Tendenz +).

- Anzahl der Befragten ohne Angaben bei der Frage/den Fragen zum Fahrerlaubnisbesitz

In beiden Erhebungen ist der Anteil der fehlenden Angaben gering.

- West- und Ostdeutschland

Die Zusammensetzung beider Stichproben entspricht der Grundgesamtheit.

- Fahrerlaubnisquoten im Zeitvergleich

Die aus der MiD 2002 resultierenden Pkw-Fahrerlaubnisquoten zeigen plausible Ergebnisse in Bezug auf entsprechende Werte der Vorgängererhebungen, wohingegen die Quoten des SOEP 2003 geringer ausfallen als diejenigen der letzten KONTIV-Erhebung 1989. Dies liefert jedoch keine Erkenntnis in Bezug auf den Grad der Richtigkeit der MiD 2002 oder des SOEP 2003, denn auch die früheren KONTIV-Erhebungen können mit einem Verkehrsbias behaftet sein.

- Konfidenzintervalle

Die nach Männern und Frauen differenzierten Verteilungen der Pkw-Fahrerlaubnisbesitzquoten der Deutschen der MiD 2002 liegen generell am oberen Rand der Konfidenzintervalle der entsprechenden SOEP-Verteilungen und für die Personen im Alter von 18 bis etwa Mitte 20 Jahren noch etwas darüber.

Aus den untersuchten Aspekten lässt sich keine eindeutige Erkenntnis ableiten, welche der beiden Erhebungen den Fahrerlaubnisbesitz von Pkw zuverlässiger abbildet, allerdings sprechen einige Aspekte für das Vorhandensein eines Verkehrsbias bei der MiD 2002.

Zur weiteren Klärung dieser Frage wurden für die Jahrgänge, die seit 1999 die Pkw-Fahrerlaubnis erworben haben und damit vollständig im Bestands-

⁵¹ Vgl. KROH und SPIEB (2006).

⁵² Vgl. infas, DIW Berlin (2003), S. 70.

register des Kraftfahrt-Bundesamtes erfasst sind, Vergleiche zwischen den Registerwerten und den Ergebnissen des SOEP 2003 und der MiD 2002 durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass die Ergebnisse des SOEP in der Regel näher an den Registerwerten lagen als die der MiD 2002. Für Bestandschätzungen wurden daher überwiegend die

SOEP-Ergebnisse herangezogen. Aus der MiD 2002 konnten Informationen zum Jahr des Erwerbs der Fahrerlaubnis abgeleitet werden.

5 Datengrundlagen und Vorgehensweise bei der jährlichen Fortschreibung der Fahrerlaubnisstatistik

5.1 Abgrenzung der Fahrerlaubnisklassen

Seit Inkrafttreten der Fahrerlaubnisverordnung 1999 gibt es in Deutschland 12 EU-weit gültige Fahrerlaubnisklassen (A, A1, B, C, C1, D, D1, BE, CE, C1E, DE, D1E) und vier nationale Klassen (M, L, T, S¹⁾).

⁵³ Seit 01.02.2005.

⁵⁴ In der hier vorgestellten Fahrerlaubnisstatistik werden die Prüfbescheinigungen für Mofas und motorisierte Krankenfahrstühle, Dienstfahrerlaubnisse und Fahrerlaubnisse zur Fahrgastbeförderung mit Pkw nicht berücksichtigt. Dienstfahrerlaubnisse beziehen sich nur auf Dienstfahrzeuge (Bundeswehr, Bundesgrenzschutz, Polizei) und sind gebunden an die Dienstzugehörigkeit. Fahrerlaubnisse zur Fahrgastbeförderung mit Pkw (z. B. Taxi) werden auf Antrag und unter der Voraussetzung formaler und gesundheitlicher Voraussetzungen zeitlich befristet an Inhaber der Klasse B erteilt.

Fahrerlaubnisklassen															
A1	A	B	C1	C	D1	D	BE	C1E	CE	D1E	DE	M	L	T	S ¹⁾
eingeschlossene Klassen															
	A1		[B]	[B]	[B]	[B]	[B]	[B]	[B]	[B]	[B]				
				C1				[C1]	C1						
									[C]						
						D1				[D1]	D1				
											[D]				
								BE	BE	BE	BE				
									C1E						
											D1E				
M	M	M	(M)	(M)	(M)	(M)	(M)	(M)	(M)	(M)	(M)			M	
		L	(L)	(L)	(L)	(L)	(L)	(L)	(L)	(L)	(L)			L	
									T						
		S	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)			S	
zusammengefasste Fahrerlaubnisklassen															
A/A1	B/BE		C1/C1E			C/CE			D1/D1E/D/DE			M	L	T	S ¹⁾
eingeschlossene Klassen															
			[B/BE]			[B/BE]			[B/BE]						
						C1/C1E									
M		M	(M)			(M)			(M)					M	
		L	(L)			(L)			(L)					L	
						T*									
		S	(S)			(S)			(S)					S	

¹⁾ Seit 01.02.2005
 * CE schließt T ein
 [] = eingeschlossene Klasse ist Voraussetzung für Fahrerlaubnisklasse
 () = Klasse ist in B eingeschlossen und B ist Voraussetzung für Fahrerlaubnisklasse
 Quellen: Fahrerlaubnisverordnung, § 6 und Anlage 3 zu § 6 Abs. 7, Darstellung des DIW Berlin

Tab. 20: Fahrerlaubnisklassen, zusammengefasste Fahrerlaubnisklassen und jeweils eingeschlossene Klassen

L, T, S⁵³) (Tabelle 1).⁵⁴ In § 6 und § 9 der Fahrerlaubnisverordnung sind die Beziehungen der Fahrerlaubnisklassen untereinander (Welche Klasse ist Voraussetzung für eine andere, welche Klasse ist in anderen eingeschlossen?) und in Anlage 3 zu § 6 Abs. 7 die Überstiegsregelungen von den alten (vor 1999 erteilten) Fahrerlaubnisklassen in die neuen Klassen geregelt. In die Konzeption der Fahrerlaubnisstatistik wurden diese Regelungen so weit wie möglich eingearbeitet, wobei für die jährliche Fortschreibung bei den Überstiegsregelungen eine Fokussierung auf die wichtigsten Aspekte vorgenommen wurde (Tabelle 20 und Tabelle 21).

Mit dem in den Veröffentlichungen des KBA verwendeten Begriff „allgemeine Fahrerlaubnis“ ist nicht der Besitz einer bestimmten Fahrerlaubnisklasse gemeint, sondern der Besitz mindestens einer der genannten Klassen. Der Erwerb einer weiteren Fahrerlaubnisklasse wird als Erweiterung der bestehenden allgemeinen Fahrerlaubnis bezeichnet. Bei der Erteilung einiger Fahrerlaubnisklassen wird automatisch die Fahrerlaubnis für weitere „untergeordnete“ Kraftfahrzeugarten miterteilt.

Diese miterteilten Fahrerlaubnisklassen werden als eingeschlossene Klassen bezeichnet (z. B. Moped beim Erwerb der Pkw-Fahrerlaubnis).

Für die Bestandsstatistik wurden die Fahrerlaubnisklassen vor dem Hintergrund der Datenverfügbarkeit, Übersichtlichkeit, Kraftfahrzeugart und der rechtlichen Rahmenbedingungen zu folgenden Klassen zusammengefasst: A/A1, B/BE, C1/C1E, C/CE, D1/D1E/D/DE, M, L, T und S.⁵⁵

5.2 Zentrales Fahrerlaubnisregister

Im Zusammenhang mit der Einführung des EU-Führerscheins wird seit 01.01.1999 ein Zentrales Fahrerlaubnisregister (ZFER) beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) geführt, in dem folgende Informationen gespeichert werden:⁵⁶

- die Zahl der in Deutschland seit 01.01.1999 erteilten Fahrerlaubnisse nach den neuen EU-einheitlichen Klassen A bis E und den neuen nationalen Klassen M, L und T. Registriert werden fahrerlaubnisrelevante Daten wie z. B. Datum der Erteilung, Geschlecht und Geburtsjahr des Fahrerlaubnisinhabers, Auflagen, Beschränkungen und bei Fahranfängern zusätzlich die Probezeit,
- Fahrerlaubnisse zur Fahrgastbeförderung,
- Dienstfahrerlaubnisse von Polizei, Bundesgrenzschutz und Bundeswehr,
- Fahrlehrerlaubnisse und Dienstfahrlehrerlaubnisse von Fahrlehrern,

⁵⁵ Für die erst seit dem 01.02.2005 gültige Fahrerlaubnisklasse S werden in der Statistik Platzhalter vorgesehen.

⁵⁶ Mit Einrichtung des ZFER änderte sich der Meldeweg der Fahrerlaubniserteilungen. Diese werden von den Erlaubnisbehörden nunmehr direkt dem ZFER mitgeteilt. In den ersten Jahren (1999 bis 2001) waren sowohl in der Registerführung als vor allem bei den etwa 650 meldenden Fahrerlaubnisbehörden etliche Anlaufschwierigkeiten zu überwinden. Ab dem Jahr 2002 erscheinen die Daten zu Erteilungen von Fahrerlaubnissen wieder in der Form einer amtlichen Statistik.

Alte Fahrerlaubnisklassen	Zusammengefasste neue Fahrerlaubnisklassen (ab 01.01.1999)								
	A/A1	B/BE	C1/C1E	C/CE	D1/D1E/D/DE	M	L	T	S ¹⁾
1	X					X	X		
1a	X					X	X		
1b	X					X	X		
2		X	X	X		X	X	X	X
3	(X)	X	X	[X]		X	X		X
4						X	X		
5							X		
Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung in Kraftomnibussen					X				

1) Seit 01.02.2005
 () = Überstieg unter bestimmten Voraussetzungen, berücksichtigt in Fahrerlaubnisstatistik
 [] = Überstieg unter bestimmten Voraussetzungen, in Fahrerlaubnisstatistik nicht berücksichtigt
 Quellen: Fahrerlaubnisverordnung, Darstellung des DIW Berlin

Tab. 21: Überstieg zwischen alten und zusammengefassten neuen Fahrerlaubnisklassen (einschl. eingeschlossener Fahrerlaubnisklassen)

- Berechtigungen von Kraftfahrersachverständigen, Prüfern und Prüferingenieuren und
- in Deutschland registrierte Führerscheine aus anderen EU-Staaten.

Fahrerlaubnisse, die vor dem 01.01.1999 erteilt wurden (sog. Alt-Fahrerlaubnisse), sind dann im ZFER registriert, wenn

- sie gegen eine neue EU-Fahrerlaubnis umgetauscht wurden. Die mit der Alt-Fahrerlaubnis teilweise verbundenen besitzstandswahrenden Rechte bleiben erhalten und werden durch entsprechende Schlüsselzahlen auf dem EU-Dokument vermerkt,
- eine Erweiterung der vorhandenen vor dem 01.01.1999 erteilten allgemeinen Fahrerlaubnis stattgefunden hat, d. h., eine weitere Fahrerlaubnisklasse nach dem 01.01.1999 erworben wurde. Das Datum des Erwerbs der vorhandenen Klasse(n) wird übernommen.

Nicht oder unvollständig im ZFER enthalten sind vor dem 01.01.1999 erteilte Fahrerlaubnisse, die keiner Umtauschpflicht unterliegen und weiterhin gültig sind. Anfängliche Schwierigkeiten nach Einführung der neuen Fahrerlaubnisklassen bei Umtauschaktionen (z. B. Eintragung des Umtauschdatums anstelle des ursprünglichen Erwerbsdatums, unvollständige Eintragung der eingeschlossenen Klassen) sind nach Auskunft des KBA mittlerweile überwunden.

Befristet erteilte Fahrerlaubnisklassen bleiben nach Ablauf der Gültigkeitsfrist noch zwei Jahre im ZFER gespeichert, da innerhalb dieser Zeit ein Antrag auf Verlängerung gestellt werden kann. Geschieht dies nicht, werden sie aus dem Bestand gelöscht.

Fahrerlaubnisse von in Deutschland ansässigen Ausländern sind grundsätzlich unbeschränkt gültig, wenn sie von einem Mitgliedsstaat der EU oder einem Vertragsstaat im Abkommen über den europäischen Wirtschaftsraum (EWR)⁵⁷ erteilt wurden. Ist dies nicht der Fall, erlischt die Gültigkeit nach sechs Monaten ab Wohnsitznahme in Deutschland. Bei Bedarf muss die Ausstellung eines neuen Führerscheins beantragt werden. Im ZFER wird der Umtausch von EWR- und Nicht-EWR-Fahrerlaubnissen getrennt registriert.

Anders als in einigen anderen EU-Ländern gibt es in Deutschland keine Verknüpfung des ZFER mit einem Bevölkerungsregister. Dies hat zur Folge, dass das ZFER nicht um gestorbene Fahrerlaubnisbesitzer bereinigt werden kann, lediglich Einträge

von Personen im Alter über 104 Jahre werden automatisch gelöscht.

Werden die im ZFER gespeicherten Informationen zu den Fahrerlaubniserteilungen mit den im Verkehrszentralregister (VZR)⁵⁸ abgelegten Daten über Fahrerlaubnislöschungen verknüpft, ergibt sich ein Fahrerlaubnisbestand, der von Jahr zu Jahr vollständiger wird und künftig eine Vollerhebung der Fahrerlaubnisbesitzer ermöglichen wird. Allerdings wächst auch Jahr für Jahr das Problem, dass der Wegfall von Fahrerlaubnissen, der durch Tod oder Wanderung verursacht wird, und die Zunahme von Fahrerlaubnissen durch Zuwanderungen aus dem EWR-Raum nicht abgebildet werden können.

5.3 Konzeption der jährlichen Fortschreibung der Fahrerlaubnisstatistik

Die Konzeption für die Fortschreibung der Fahrerlaubnisbestände basiert auf folgendem Grundgedanken: Für jede betrachtete Fahrerlaubnisklasse (k) kann der aktuelle Jahreswert des Jahres t ($F_{gs,t}^k$) – differenziert nach Bevölkerungskohorten (gs)⁵⁹ – ausgehend von den Fahrerlaubnissen des Vorjahres $F_{gs,t-1}^k$ durch Hinzurechnen der Fahrerlaubnis-Zugänge $Z_{gs,t}^k$ und Abziehen der Fahrerlaubnis-Abgänge $A_{gs,t}^k$ bestimmt werden:

$$F_{gs,t-1}^k = F_{gs,t-1}^k + Z_{gs,t}^k - A_{gs,t}^k$$

Zu einer Bevölkerungskohorte (gs)⁶⁰ gehören alle Männer bzw. Frauen eines Geburtsjahrgangs.

Diese konzeptionelle Grundidee wurde entsprechend den Regelungen jeder Fahrerlaubnisklasse

⁵⁷ Europäischer Wirtschaftsraum (EWR): Länder, die der EU angehören zuzüglich Liechtenstein, Norwegen und Island.

⁵⁸ Im Verkehrszentralregister (VZR) – bekannt auch als „Verkehrssünderkartei“ – werden im Straßenverkehr auffällig gewordene Verkehrsteilnehmer registriert. Das VZR umfasst im Wesentlichen rechtskräftige bzw. bestandskräftige Entscheidungen von Fahrerlaubnisbehörden (Versagungen, Entziehungen, Neuerteilungen allgemeiner Fahrerlaubnisse), von Bußgeldbehörden (Geldbuße, Fahrverbot) und von Gerichten (Verurteilung wegen Straftat im Straßenverkehr). Die im VZR eingetragenen Entscheidungen werden z. T. nach Art und Schwere gewichtet und bepunktet; nach bestimmten Fristen werden einzelne Einträge gelöscht. Ein Teil der im VZR gespeicherten Einträge kann das Erlöschen der allgemeinen Fahrerlaubnis bedeuten.

⁵⁹ g bezeichnet das Geburtsjahr, s das Geschlecht.

⁶⁰ Es war ursprünglich daran gedacht, die Kohorten getrennt nach Deutschen und Ausländern fortzuschreiben, da die Ausstattungsquoten beider Personengruppen mit Fahrer-

(z. B. zeitlich befristete Erteilung, unterschiedliche Geltungsbereiche zwischen alten, d. h. vor dem 01.01.1999 erteilten, und neuen Fahrerlaubnissen) angepasst. Ausführliche Hinweise hierzu finden sich in den Unterkapiteln zu den einzelnen Fahrerlaubnisklassen (Kapitel 6).

Zur Bestimmung der Bestandswerte des ersten Jahres der Fahrerlaubnisstatistik wurden Angaben aus empirischen Erhebungen und Informationen aus dem ZFER herangezogen. 2002 wurde deshalb als Ausgangsjahr gewählt, weil dies seit Bestehen des ZFER das erste Jahr mit einer umfangreichen empirischen Datenbasis ist (Kapitel 4).

Die jährlichen Zugänge von Fahrerlaubnissen setzen sich zusammen aus

- erteilten Fahrerlaubnissen und
- den Fahrerlaubnissen, die von zugewanderten Personen mitgebracht werden.

Die Abgänge⁶¹ bestehen aus

- den jährlich erlöschenden Fahrerlaubnissen infolge von Strafmaßnahmen,
- dem Wegfall von Fahrerlaubnissen durch Tod und
- dem Wegfall von Fahrerlaubnissen durch Auswanderung von Führerscheininhabern.

Die Zahl der im Verlauf eines Jahres erteilten und die Zahl der erloschenen Fahrerlaubnisse können

laubnissen sich deutlich voneinander unterscheiden. Dies ist jedoch nicht durchführbar, da im Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER) diese Unterteilung nicht geführt wird, mithin Erteilungen und Entziehungen nur der Gesamtkohorte zugeordnet werden können.

Ein weiterer Aspekt gegen eine nach Deutschen und Ausländern getrennte Betrachtung, der jedoch erst in fernerer Zukunft wirksam geworden wäre, ist die Veränderung des Ausländerrechts ab 01.01.2000. Seit diesem Zeitpunkt erhalten Neugeborene von Ausländern unter bestimmten Bedingungen (ein Elternteil muss rechtmäßig mindestens acht Jahre in Deutschland leben) die deutsche Staatsangehörigkeit, die nach Ablauf des 18. Lebensjahres dann endgültig angenommen oder abgegeben werden kann. Eine dauerhafte Zuordnung von Personen zu dem Kohortenmerkmal deutsch/nicht deutsch ist damit nicht mehr möglich.

⁶¹ Hierzu gehören ebenfalls aufgrund von Krankheit oder Gebrechlichkeit zurückgegebene Fahrerlaubnisse. Da deren Zahl jedoch sehr gering ist, wurden sie nicht explizit berücksichtigt.

⁶² Vgl. EISENMENGER (2005), S. 466.

den Registern des Kraftfahrt-Bundesamtes (ZFER und VZR) entnommen werden.

Zur Bestimmung der Fahrerlaubnisabgänge durch Todesfälle wird – mangels empirischer Informationen – ein pragmatisches Vorgehen gewählt: Den Gestorbenen werden die Ausstattungsquoten unterstellt, die die Lebenden des entsprechenden Geburtsjahrgangs und Geschlechts aufweisen.

Als Kontrollgrößen für diese Schätzungen wurde von der Bundesanstalt für Straßenwesen aus der Unfalldatenbank die Zahl der in den Jahren 2002, 2003 und 2004 getöteten FahrzeugführerInnen (differenziert nach Geschlecht, Alter und Kraftfahrzeugart) zur Verfügung gestellt.

Der Untersuchung der These, dass ältere Führerscheinbesitzer möglicherweise aktiver und gesünder sind als ihre Gleichaltrigen ohne Fahrerlaubnis und somit ein geringeres Todesfallrisiko haben, d. h., in diesen Altersgruppen überproportional viele Personen ohne Führerscheinbesitz sterben, konnte mangels geeigneter Empirie nicht nachgegangen werden.

Umgekehrt ist bekannt, dass im Verlauf des Lebenszyklus das Sterberisiko zunächst in der Säuglingszeit hoch ist und dann vor allem bei männlichen Jugendlichen nach dem 18. Lebensjahr wieder deutlich ansteigt und bei 19- bis 20-Jährigen ein relatives Maximum aufweist (so genannter „Unfallhügel“).⁶² Dieser Anstieg ist auf tödliche Unfälle mit Kraftfahrzeugen zurückzuführen, resultierend aus mangelnder Fahrpraxis und erhöhter Risikobereitschaft junger Autofahrer. In dieser Altersgruppe ist die Sterbewahrscheinlichkeit insbesondere bei männlichen Personen mit Führerscheinbesitz also höher als bei Gleichaltrigen, die (noch) keine Fahrerlaubnis besitzen. In der hier präsentierten Fahrerlaubnisstatistik wurde jedoch darauf verzichtet, für bestimmte Altersjahre eine erhöhte Fahrerlaubnisquote bei Getöteten zu unterstellen.

Grundlage für die Schätzung der mit den Zu- und Fortzügen verbundenen Zu- und Abgänge von Fahrerlaubnissen ist die Zahl der zugezogenen und fortgezogenen Personen. Während Zuwanderer bei ihrer Wohnsitznahme in Deutschland registriert werden, ihre Zahl somit als relativ gesichert angesehen werden kann, ist die Zahl der Auswanderer nur unvollständig erfasst: Hier fehlen jene Personen, die es unterlassen haben, der Meldebehörde ihren Weggang mitzuteilen. Die Zahl der Fortzüge dürfte damit unterschätzt werden.

Informationen zu den Fahrerlaubnissen von Zuwanderern, die nicht von einem Land der EU bzw. dem EWR ausgestellt wurden, können im Prinzip dem ZFER entnommen werden (Kapitel 5.2).⁶³ Hingegen ist die Ausstattung mit Fahrerlaubnissen der größeren Gruppe der Zuwanderer, die aus Ländern der EU bzw. dem EWR kommen, nicht bekannt, da hierfür keine Registrierungspflicht besteht. Da auch keine Informationen über die Ausstattungsquoten in den jeweiligen EU/EWR-Herkunftsländern⁶⁴ verfügbar sind, bzw. den Ländern, deren Nationalität die Zuwanderer angehören, müssen die Fahrerlaubnisse für diese Zuwanderer geschätzt werden.⁶⁵

Bei der Einteilung der Zuwanderungen nach EU/EWR und Nicht-EU/EWR ist die EU-Erweiterung von 2004 zu berücksichtigen: Am 01.05.2004 sind zehn weitere Staaten (Litauen, die Tschechische Republik, Malta, Ungarn, Estland, Slowenien, Lettland, Polen, Slowakei und Zypern) der EU beigetreten, die ab diesem Datum 25 Länder umfasst.

⁶³ Vergleicht man die Zahl der im Jahr 2003 aus Nicht-EU15/EWR-Ländern zugewanderten Personen (287.890) mit der Zahl der von dieser Personengruppe in 2003 umgetauschten Fahrerlaubnisse, z. B. der Klasse B/BE (71.616), so ergibt sich eine äußerst geringe Ausstattungsquote (24,8 %). Zwar wird bei dieser überschlägigen Berechnung außer Acht gelassen, dass für einen Umtausch der Fahrerlaubnis bis zu sechs Monaten ab Wohnsitznahme in Deutschland Zeit bleibt, die in 2003 Zugewanderten somit nur teilweise hätten umtauschen müssen, andererseits dürften in den registrierten Umtauschen Personen enthalten sein, die bereits 2002 nach Deutschland kamen. Es darf vermutet werden, dass der errechnete geringe Ausstattungsgrad nicht wesentlich durch die Art seiner Berechnung beeinflusst ist.

Vielmehr dürfte entweder die Ausstattungsquote dieser Personengruppe tatsächlich so gering sein oder aber die Regelungen der befristeten Gültigkeit der vorhandenen Fahrerlaubnis sind nicht bekannt. Sollte Letzteres zutreffen, so würde die Fahrerlaubnisstatistik den Bestand dieser Personengruppe unterschätzen.

⁶⁴ Der Versuch, mittels einer Umfrage in den EU-Ländern Informationen zu Fahrerlaubnis-Ausstattungsquoten zu erhalten, hat nicht zu Ergebnissen geführt, die eine Übernahme in die deutsche Statistik erlauben (vgl. Kapitel 3).

⁶⁵ Selbst bei Informationen zu Ausstattungsquoten der Herkunftsländer gäbe es zum einen das Problem zu lösen, dass die Staatsangehörigkeit eines Zuwanderers nicht zwangsläufig identisch sein muss mit dessen Herkunftsland. Stimmt beides nicht überein, hängt es von der persönlichen Situation ab, welches Land den stärksten Einfluss in Bezug auf die Ausstattung mit einer Fahrerlaubnis hatte. Informationen hierzu sind nicht verfügbar. Zum anderen müsste geschätzt werden, ob und wie sich die Zuwanderer aus einem Land in Bezug auf die Verfügbarkeit von Fahrerlaubnissen von denen unterscheiden, die nicht weggewandert sind.

Der Anteil der Zuwanderungen aus einem EWR-Land an allen Zuwanderungen nimmt folglich zu; für 2004 betrug dieser in der alten Abgrenzung (EU15/ERW) 35 %, in der neuen Abgrenzung (EU25/EWR) hingegen 57 %. Für die Fortschreibungsrechnung des Jahres 2004 wird die neue Abgrenzung (EU25/EWR) verwendet, obwohl sie erst ab Mai zutreffend ist. Die Zahl der Zuwanderungen aus EU25/EWR wird für 2004 damit etwas überschätzt.

Hinsichtlich der Ausstattungsquoten mit Fahrerlaubnissen wurde vor dem Hintergrund der Datelage ein pragmatischer Ansatz gewählt. Sowohl für Fortzüge als auch für Zuzüge aus EU15- bzw. 25/EWR-Ländern wurden in jeder Fahrerlaubnis-kategorie die Quoten der Wohnbevölkerung Deutschlands unterstellt. Sollten zu einem späteren Zeitpunkt verbesserte Informationen vorliegen, so lassen sich diese relativ problemlos in die Rechnung integrieren.

In Tabelle 22 sind die bevölkerungsbezogenen Eckwerte für die Fortschreibung der Fahrerlaubnisstatistik ausgewiesen.

Im Verlauf des Jahres	Einheit	2003	2004
Gestorbene	1.000	854	818
Männer	1.000	396	383
Frauen	1.000	458	435
Zugezogene	1.000	769	780
dar. aus EU15- bzw. EU25/EWR	%	34,7	57,1
Männer	1.000	440	456
dar. aus EU15- bzw. EU25/EWR	%	34,0	59,2
Frauen	1.000	329	325
dar. aus EU15- bzw. EU25/EWR	%	35,7	54,1
Fortgezogene	1.000	626	698
Männer	1.000	393	436
Frauen	1.000	234	261
nachrichtlich:			
Bevölkerung am Jahresende	1.000	82.532	82.501
Männer	1.000	40.356	40.354
Frauen	1.000	42.176	42.147
Quelle: Statistisches Bundesamt			

Tab. 22: Bevölkerungseckwerte für die Fortschreibung der Fahrerlaubnisstatistik 2003 und 2004

6 Fahrerlaubnisbestand 2002 (Ausgangsbestand) und Fortschreibung

In den folgenden Kapiteln werden für jede Fahrerlaubnisklasse die Ergebnisse der Bestandsrechnung dargestellt und es wird auf wichtige generelle Regelungen und/oder Unterschiede zwischen alten und neuen Fahrerlaubnissen hingewiesen. Die Darstellung ist eine ergebnisorientierte Zusammenfassung des ausführlichen Textes des Forschungsberichtes. Dieser und ein differenzierter Tabellenanhang liegen bei der BASt vor.

6.1 Fahrerlaubnisse für Pkw (Klasse B/BE)

Die Bestandsstatistik der Klasse B/BE beginnt mit dem Altersjahr 17, da Pkw-Fahrerlaubnisse bereits in diesem Alter (im Rahmen des Modellversuchs „Führerschein mit 17“ oder „Begleitetes Fahren“, vgl. Kapitel 2) erworben werden können und dieses Datum des Erwerbs in die endgültige Fahrerlaubnis eingetragen wird. Noch sind die Fallzahlen hier jedoch gering.

Die Fahrerlaubnisklasse B/BE steht für sich, d. h., sie ist in keiner anderen Klasse eingeschlossen. Sie ist Voraussetzung für den Erwerb von Lkw- und Bus-Fahrerlaubnissen.

Bei der Bestandsschätzung der Fahrerlaubnisklasse B/BE ist zu berücksichtigen, dass mit den vor 1999 erworbenen Fahrerlaubnissen (Klasse 3, auch mit Alt-Fahrerlaubnis oder AltFE bezeichnet) besondere Rechte verbunden sind, die in der neuen Klasse B/BE nicht mehr enthalten sind.

So dürfen InhaberInnen von Alt-Fahrerlaubnissen, d. h. der Fahrerlaubnisklasse 3, folgende Fahrzeuge führen:

- lebenslang C1/C1E Fahrzeuge,
- A1-Fahrzeuge, sofern die Fahrerlaubnis vor dem 01.04.1980 erworben wurde, und

- bis zum 50. Lebensjahr Fahrzeuge der Klasse CE 79 (C1E > 12.000 kg und max. drei Achsen). Danach muss ein Verlängerungsantrag gestellt werden; bei vorzeitigem Umtausch der Fahrerlaubnis in das EU-Dokument muss die Gewährung der Klasse CE 79 extra beantragt werden.

In der Fahrerlaubnisstatistik können nur die infolge von Anträgen oder Verlängerungen registrierten CE-79-Fahrerlaubnisse berücksichtigt werden; sie sind Teil der Klasse C/CE. Um die übrigen Sonderregelungen in den Bestandswerten der Fahrerlaubnisklassen A/A1 und C1/C1E berücksichtigen zu können, wurden entsprechende Differenzierungen bei der Bestandsrechnung für die Klasse B/BE vorgenommen, d. h., es wurde jeweils nach Alt- und Neufahrerlaubnissen und dem Jahr des Erwerbs (vor 1980 bzw. ab 1980) unterschieden.⁶⁶

Der B/BE-Ausgangsbestand 2002 (Bild 21) setzt sich zusammen aus den Werten des ZFER für die 17- bis 21-Jährigen, d. h. aus den Alterskohorten, die vom Register vollständig erfasst werden,⁶⁷ und einer Schätzung der Ausstattung mit B/BE-Fahrerlaubnissen für die nachfolgenden Altersjahre auf Basis der Ergebnisse des SOEP.

88 % der Männer, aber nur 71 % der Frauen im Alter zwischen 18 und 84 Jahren besaßen im Jahr 2002 eine B/BE-Fahrerlaubnis. Dieser Unterschied geht insbesondere auf die geringeren Besitzquoten der älteren und alten Frauen zurück. Je jünger die Frauen, umso weniger weicht deren Ausstattung mit Pkw-Fahrerlaubnissen von der der Männer ab; bei den 18- bis 22-Jährigen ist sie nahezu gleich hoch.

In Tabelle 23 sind die Eckwerte und Ergebnisse der Fortschreibung des B/BE-Ausgangsbestands dargestellt.

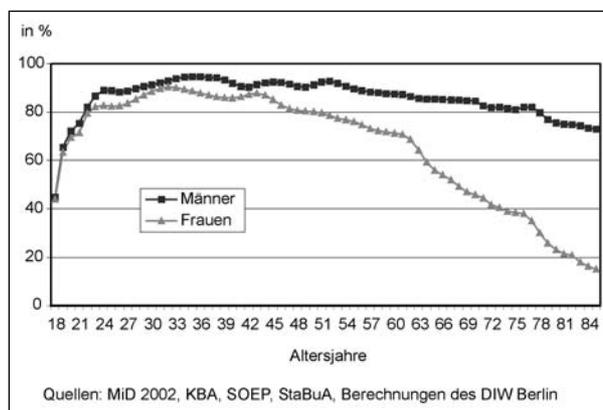


Bild 21: Fahrerlaubnisbesitz der Klasse B/BE im Jahr 2002 (Ausgangsbestand) nach Geschlecht und Alter

⁶⁶ Durch die jahresbezogene Grenzziehung (anstelle von 01.04.1980) wird die Zahl derer, die ein A1-Fahrzeug fahren dürfen, etwas überschätzt.

⁶⁷ Dabei wird vernachlässigt, dass seit 1999 auch in diesem Alterssegment Personen mit Fahrerlaubnissen gestorben sowie zu- und fortgezogen sind.

Demnach befanden sich im Jahr 2002 28,5 Mio. Fahrerlaubnisse der Klasse B/BE im Besitz von Männern und 24 Mio. im Besitz von Frauen. Zwei Jahre später ist der Bestand um etwa 100.000 bei den Männern und etwa 550.000 bei den Frauen ge-

stiegen. Diese deutlich stärkere Zunahme von B/BE-Fahrerlaubnissen bei den Frauen liegt an der geringeren Zahl von Abgängen bei etwa vergleichbarer Zahl von Zugängen.

Fahrerlaubnisklasse B/BE – Fortschreibung von 2002 nach 2003				
		Männer	Frauen	Insgesamt
	Ausgangsbestand 2002	28.454.628	24.016.238	52.470.866
	Fahrerlaubnis-Erwerb vor 1980	15.463.147	11.202.989	26.666.136
	Fahrerlaubnis-Erwerb 1980-98	11.473.597	11.272.527	22.746.124
	Fahrerlaubnis-Erwerb ab 1999	1.517.884	1.540.721	3.058.605
+	Basiszuwachs 2003 aus ZFER	570.524	466.229	1.036.753
-	Entziehungen AltFE ¹⁾ 2003	61.636	11.297	72.933
	Fahrerlaubnis-Erwerb vor 1980	8.595	2.628	11.223
	Fahrerlaubnis-Erwerb 1980-98	53.041	8.669	61.710
-	Umschreibungen aus EU15/EWR 2003	160	51	211
-	Gestorbene mit Fahrerlaubnis	314.320	119.896	434.216
-	Fortzüge mit Fahrerlaubnis	311.842	159.289	471.131
+	Zuzüge mit Fahrerlaubnis	106.253	72.244	178.497
=	Fortgeschriebener Bestand 2003	28.443.447	24.264.177	52.707.624
	Fahrerlaubnis-Erwerb vor 1980	15.082.397	11.066.770	26.149.167
	Fahrerlaubnis-Erwerb 1980-98	11.194.870	11.147.016	22.341.886
	Fahrerlaubnis-Erwerb ab 1999	2.166.180	2.050.391	4.216.571
Fahrerlaubnisklasse B/BE – Fortschreibung von 2003 nach 2004				
	Fortgeschriebener Bestand 2003	28.443.447	24.264.177	52.707.624
	Fahrerlaubnis-Erwerb vor 1980	15.082.397	11.066.770	26.149.167
	Fahrerlaubnis-Erwerb 1980-98	11.194.870	11.147.016	22.341.886
	Fahrerlaubnis-Erwerb ab 1999	2.166.180	2.050.391	4.216.571
+	Basiszuwachs 2004 aus ZFER	612.315	503.463	1.115.778
	Entziehungen AltFE 2004			
-	Fahrerlaubnis-Erwerb vor 1980	7.763	2.574	10.337
-	Fahrerlaubnis -Erwerb 1980-98	48.175	8.472	56.647
-	Umschreibungen aus EU25/EWR 2004	182	107	289
-	Gestorbene mit Fahrerlaubnis	304.992	122.417	427.409
-	Fortzüge mit Fahrerlaubnis	352.269	178.323	530.592
+	Zuzüge mit Fahrerlaubnis	213.510	116.897	330.407
=	Fortgeschriebener Bestand 2004	28.555.891	24.572.644	53.128.535
	Fahrerlaubnis -Erwerb vor 1980	14.705.474	10.926.113	25.631.587
	Fahrerlaubnis -Erwerb 1980-98	10.908.542	11.016.534	21.925.076
	Fahrerlaubnis -Erwerb ab 1999	2.941.875	2.629.996	5.571.871
1) AltFE: Alt-Fahrerlaubnis				
Quellen: Statistisches Bundesamt, KBA, Berechnungen des DIW Berlin				

Tab. 23: Fahrerlaubnisklasse B/BE: Ausgangsbestand 2002 und Fortschreibung nach 2003 und 2004

6.2 Fahrerlaubnisse für kleine Lkw (Klasse C1/C1E)

Die Fahrerlaubnisklasse C1/C1E existiert erst seit der Einführung der EU-weiten Fahrerlaubnisklassen zu Beginn des Jahres 1999. Das Mindestalter zum Erwerb einer solchen Fahrerlaubnis ist 18 Jahre. Die Fahrerlaubnisklasse C1/C1E ist in der Klasse C (große Lkw) eingeschlossen. Für die Be-

standsschätzung müssen folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Die Gültigkeit der Fahrerlaubnis C1/C1E ist bis zur Vollendung des 50. Lebensjahres befristet, ein Antrag auf Verlängerung kann bis zu zwei Jahre nach Ablauf dieses Termins gestellt werden.

Fahrerlaubnisklasse C1/C1E – Fortschreibung von 2002 nach 2003							
	Jahr	Personen 18-50 Jahre	Personen ab 51 Jahren	Kohorte der 1982 und früher Geborenen	Männer	Frauen	Insgesamt
Ausgangsbestand	2002				27.309.956	22.647.431	49.957.390
Bestand AltFE ¹⁾	2002			X	26.936.744	22.475.517	49.412.261
- Entziehungen AltFE ¹⁾	2003			X	61.636	11.298	72.934
- Gestorbene mit AltFE ¹⁾	2003			X	312.772	126.971	439.742
- Fortzüge mit AltFE ¹⁾	2003			X	285.070	131.100	416.170
= Bestand AltFE ¹⁾	2003			X	26.277.267	22.206.148	48.483.415
Bestand NeuFE ²⁾	2002	X			342.152	167.672	509.824
- Gestorbene mit NeuFE ²⁾	2003	X			435	80	515
- Fortzüge mit NeuFE ²⁾	2003	X			6.917	2.735	9.652
- Umschreibungen EU15/EWR	2003	X			89	11	100
+ Zuzüge mit NeuFE ²⁾	2003	X			2.425	1.101	3.526
+ Bestandszuwachs)	2003	X			64.012	3.609	67.621
+ Bestand NeuFE ²⁾ aus ZFER	2003		X		35.427	4.642	40.069
= Bestand NeuFE ²⁾ (errechnet)	2003	X	X		436.575	174.198	610.773
Bestand AltFE ¹⁾	2003			X	26.277.267	22.206.148	48.483.415
+ Bestand NeuFE ²⁾ insgesamt	2003	X	X		436.575	174.198	610.773
= Fortgeschriebener Bestand	2003	X	X		26.713.843	22.380.346	49.094.189
Fahrerlaubnisklasse C1/C1E – Fortschreibung von 2003 nach 2004							
	Jahr	Personen 18-50 Jahre	Personen 51-95 Jahre und älter	Kohorte der 1982 und früher Geborenen	Männer	Frauen	Insgesamt
Bestand AltFE ¹⁾	2003			X	26.277.267	22.206.148	48.483.416
- Entziehungen AltFE ¹⁾	2004			X	55.938	11.046	66.984
- Gestorbene mit AltFE ¹⁾	2004			X	304.831	128.084	432.915
- Fortzüge mit AltFE ¹⁾	2004			X	304.005	138.591	442.595
= Bestand AltFE ¹⁾	2004			X	25.612.494	21.928.428	47.540.921
Bestand NeuFE ²⁾	2003	X			402.929	170.998	573.927
- Gestorbene mit NeuFE ²⁾	2004	X			491	82	573
- Fortzüge mit NeuFE ²⁾	2004	X			8.998	2.904	11.901
- Umschreibungen EU25/EWR	2004	X			76	9	85
+ Zuzüge mit NeuFE ²⁾	2004	X			5.532	1.888	7.421
+ Bestandszuwachs)	2004	X			69.489	5.013	74.502
+ Bestand NeuFE ²⁾ aus ZFER	2004		X		34.514	2.370	36.884
= Bestand NeuFE ²⁾ (errechnet)	2004	X	X		502.899	177.274	680.175
Bestand AltFE ¹⁾	2004			X	25.612.494	21.928.428	47.540.921
+ Bestand NeuFE ²⁾ insgesamt	2004	X	X		502.899	177.274	680.175
= Fortgeschriebener Bestand	2004	X	X		26.115.393	22.105.702	48.221.095

1) AltFE: Alt-Fahrerlaubnisse, d. h. erteilt vor dem 01.01.1999
2) NeuFE: Neu-Fahrerlaubnisse, d. h. erteilt ab dem 01.01.1999
Quellen: KBA, Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 24: Eckwerte und Fortschreibung des Fahrerlaubnisbestands der Klasse C1/C1E

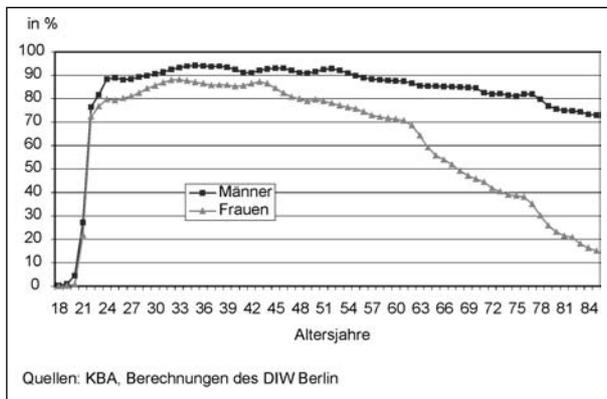


Bild 22: Fahrerlaubnisbesitz der Klasse C1/C1E im Jahr 2002 (Ausgangsbestand) nach Geschlecht und Alter

- Die Inhaber von Pkw-Altfahrerlaubnissen, d. h. Fahrerlaubnissen der Klasse 3, erteilt vor 1999, dürfen lebenslang ein C1/C1E-Fahrzeug fahren.

Der C1/C1E-Anfangsbestand für das Jahr 2002 (Bild 22) setzt sich somit zusammen aus den seit 1999 erteilten C1/C1E-Fahrerlaubnissen, die dem ZFER entnommen werden können, und den Berechtigungen, die aus dem Besitz einer Pkw-Alt-Fahrerlaubnis herrühren.

Der Bestand der Fahrerlaubnisse C1/C1E beträgt im Jahr 2002 54 Millionen, auf Männer entfällt ein Anteil von 54 % (Tabelle 24). Da die Fahrerlaubnis-Klasse C1/C1E noch nicht so lange existiert, setzt sich der Bestand noch fast ausschließlich aus Pkw-Altfahrerlaubnissen zusammen, nur gut 1 % des Bestands 2002 sind neue C1/C1E-Fahrerlaubnisse.

Aufgrund der unterschiedlichen Geltungsdauern wurden Personen mit Alt-Fahrerlaubnissen, Personen bis 50 Jahren und Personen ab 50 Jahren bei der Fortschreibung getrennt behandelt. Im Jahr 2004 ist der C1/C1E-Bestand um knapp 2 % geringer als in 2002.

6.3 Fahrerlaubnisse für große Lkw (C/CE)

Fahrerlaubnisse der Klasse C/CE können ab dem 18. Lebensjahr erworben werden. Die Erteilung erfolgt grundsätzlich befristet auf fünf Jahre; ein Verlängerungsantrag kann bis zu zwei Jahre nach Ablauf dieser Frist gestellt werden.⁶⁸ Die Klasse C/CE steht für sich, d. h., sie ist in keiner anderen Fahrerlaubnisklasse eingeschlossen. Voraussetzung zum Erwerb von C/CE ist das Vorhandensein einer Fahrerlaubnis für Pkw (B/BE). Für die Fahrerlaub-

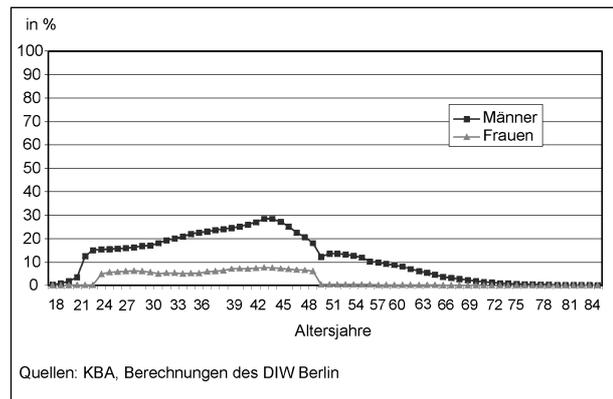


Bild 23: Fahrerlaubnisbesitz der Klasse C/CE im Jahr 2002 (Ausgangsbestand) nach Geschlecht und Alter

nisstatistik sind folgende Regelungen zu beachten⁶⁹:

- Ab 1999 erteilte Fahrerlaubnisse (Neu-Fahrerlaubnisse) gelten jeweils nur für fünf Jahre,
- für Inhaber von Lkw-Alt-Fahrerlaubnissen (Klasse 2) beginnt diese Befristung erst mit Vollendung des 50. Lebensjahres.

Für Personen ab 50 Jahren und jüngere Personen, die aufgrund ihres Alters keine Alt-Fahrerlaubnis mehr besitzen können, enthält das ZFER einen halbwegs aktuellen Bestand an Fahrerlaubnissen der Klasse C/CE, da durch die Befristung eine automatische Aktualisierung nach spätestens sieben Jahren eintritt. C/CE-Alt-Fahrerlaubnisse hingegen sind in nur geringem Umfang erfasst.

Der C/CE-Ausgangsbestand 2002 (Bild 23) setzt sich somit zusammen aus den Angaben des ZFER ergänzt um eine am SOEP 2003 orientierte Schätzung der Alt-Fahrerlaubnisse.

⁶⁸ Voraussetzung für eine Verlängerung um weitere fünf Jahre ist die Vorlage einer ärztlichen Bescheinigung, aus der hervorgeht, dass keine für das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs bedeutsamen Beeinträchtigungen vorliegen und auch das Sehvermögen ausreicht. Ein Verlängerungsantrag muss innerhalb von zwei Jahren nach Ablauf des Gültigkeitsdatums gestellt werden, ansonsten wird die Fahrerlaubnis endgültig aus dem ZFER gelöscht.

⁶⁹ Weiterhin gibt es die Regelung, dass InhaberInnen von Pkw-Alt-Fahrerlaubnissen bis zum 50. Lebensjahr Fahrzeuge der Klasse CE 79 (C1E > 12.000 kg und max. drei Achsen) fahren dürfen. Nach Erreichen dieses Alters kann ein Verlängerungsantrag gestellt werden; bei vorzeitigem Umtausch der Fahrerlaubnis in das EU-Dokument kann die Gewährung der Klasse CE 79 extra beantragt werden. In der Fahrerlaubnisstatistik sind nur die infolge von Anträgen oder Verlängerungen registrierten CE-79-Fahrerlaubnisse berücksichtigt; sie sind Teil der Klasse C/CE.

Fahrerlaubnisklasse C/CE – Fortschreibung von 2002 nach 2003						
		Alter der Person	Jahr	Männer	Frauen	Insgesamt
	Ausgangsbestand	ab 18 Jahre	2002	4.635.493	999.422	5.634.915
	AltFE ¹⁾	22-50 Jahre	2002	3.512.425	987.413	4.499.838
-	AltFE ¹⁾	50 Jahre	2002	91.102	1.075	92.177
-	Entziehungen AltFE ¹⁾	23-50 Jahre	2003	8.360	153	8.513
-	Gestorbene mit AltFE ¹⁾	23-50 Jahre	2003	7.109	944	8.053
-	Fortzüge mit AltFE ¹⁾	23-50 Jahre	2003	49.674	7.895	57.569
=	AltFE ¹⁾	23-50 Jahre	2003	3.356.180	977.346	4.333.526
	Bestand ZFER	18-22 Jahre	2003	51.457	2.259	53.716
+	Bestand ZFER	ab 51 Jahre	2003	893.621	19.480	913.101
+	AltFE ¹⁾	23-50 Jahre	2003	3.356.180	977.346	4.333.526
+	Bestandszuwachs	23-50 Jahre	2003	324.723	24.899	349.622
=	Fortgeschriebener Bestand	ab 18 Jahre	2003	4.625.981	1.023.984	5.649.965
Fahrerlaubnisklasse C/CE – Fortschreibung von 2003 nach 2004						
	AltFE ¹⁾	23-50 Jahre	2003	3.356.180	977.346	4.333.526
-	AltFE ¹⁾	50 Jahre	2003	110.753	28.809	139.562
-	Entziehungen AltFE ¹⁾	24-50 Jahre	2004	7.801	165	7.966
-	Gestorbene mit AltFE ¹⁾	24-50 Jahre	2004	6.695	906	7.600
-	Fortzüge mit AltFE ¹⁾	24-50 Jahre	2004	51.610	8.215	59.825
=	AltFE ¹⁾	24-50 Jahre	2004	3.179.321	939.251	4.118.572
	Bestand ZFER	18-23 Jahre	2004	78.273	3.462	81.735
+	Bestand ZFER	ab 51 Jahre	2004	875.871	17.960	893.831
+	AltFE ¹⁾	24-50 Jahre	2004	3.179.321	939.251	4.118.572
+	Bestandszuwachs	24-50 Jahre	2004	330.497	22.426	352.923
=	Fortgeschriebener Bestand	ab 18 Jahre	2004	4.463.962	983.099	5.447.061

1) AltFE = Alt-Fahrerlaubnis
 Quellen: KBA, Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 25: Eckwerte und Fortschreibung des Fahrerlaubnisbestands C/CE

Die Fortschreibung (Tabelle 25) wurde getrennt nach alten und neuen Fahrerlaubnissen durchgeführt. Für Zuwanderungen aus der EU oder dem EWR wurden keine gesonderten Schätzungen vorgenommen, denn es gilt, dass diese Fahrerlaubnisse ab dem Zeitpunkt ihrer Verlängerung (durch die deutsche Behörde) im ZFER auftauchen. Der Bestand an C/CE-Fahrerlaubnissen wird für den Zeitraum zwischen Ankunft von EU-Bürgern mit einer solchen Fahrerlaubnis bis zur Verlängerung dieser Fahrerlaubnis somit unterschätzt.

Andererseits liegt eine Überschätzung der nach 1999 erteilten C/CE-Fahrerlaubnisse vor, da Todesfälle und Fortzüge erst mit Zeitverzögerung (zwei Jahre nach Ablauf der Gültigkeit) aus dem ZFER verschwinden.

Der C/CE-Ausgangsbestand beträgt 5,6 Millionen; er besteht zu 80 % aus Alt-Fahrerlaubnissen. Deren absolute Zahl und auch deren Anteil gehen jedoch Jahr für Jahr zurück. Die C/CE-Fahrerlaubnisse befinden sich ganz überwiegend im Besitz von Männern, auf Frauen entfallen nur knapp 18 % (2002). In der Verteilung des Fahrerlaubnisbesitzes zeigt sich deutlich das Auslaufen der Gültigkeit der Alt-Fahrerlaubnisse nach dem 50. Lebensjahr. Danach haben fast nur noch Männer Verlängerungen vorgenommen. Der C/CE-Fahrerlaubnisbestand im Jahr 2004 ist um 1,2 Millionen bzw. gut 3 % geringer als im Ausgangsjahr 2002.

6.4 Fahrerlaubnisse für Kraftomnibus (Klasse D1/D1E/D/DE)

Die Fahrerlaubnisklasse für Kraftomnibusse gibt es erst seit dem 01.01.1999, sie trat an die Stelle der zuvor existierenden Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung in Kraftomnibussen.

Das Mindestalter für den Erwerb von D1/D1E/D/DE beträgt 21 Jahre, Voraussetzung ist der Besitz der Klasse B/BE. Die Klasse D1/D1E/D/DE ist in keiner anderen Klasse eingeschlossen; sie wird jeweils nur befristet auf fünf Jahre erteilt, ein Antrag auf Verlängerung kann bis zu zwei Jahre nach Ablauf der Gültigkeit gestellt werden. Geschieht dies nicht, wird die Fahrerlaubnis aus dem Register gelöscht.

Da die Fahrerlaubnisverordnung keine Regelungen vorsieht, nach denen die alten Erlaubnisse zur Fahrgastbeförderung weiterhin gültig sind, und die neuen Fahrerlaubnisse nur befristet erteilt werden, umfasst das ZFER im Prinzip den aktuellen Bestand. Die Einschränkung bezieht sich darauf, dass Abgänge durch Todesfälle oder Fortzüge erst mit zeitlicher Verspätung von maximal sieben Jahren bestandswirksam werden.

Aus dem ZFER ergibt sich etwa eine Viertel Million Bus-Fahrerlaubnisse, Frauen sind daran nur zu 7 % beteiligt (Tabelle 26). Der Bestand nahm um 5 % von 2002 auf 2003 zu, für das nachfolgende Jahr 2004 ist dann ein Rückgang um 3 % zu verzeichnen. Diese Schwankungen hängen vermutlich mit dem Auslaufen von Gültigkeitsfristen zusammen.

Fahrerlaubnisbestand	2002	2003	2004
Männer	236.983	248.973	241.131
Frauen	17.800	19.002	18.322
Insgesamt	254.783	267.975	259.453
Quellen: KBA, Berechnungen des DIW Berlin			

Tab. 26: Fahrerlaubnisbestand D1/D1E/D/DE für die Jahre 2002, 2003 und 2004

⁷⁰ In der Klasse A dürfen bis zum 25. Lebensjahr nur leistungsbeschränkte Krafträder gefahren werden. Diese Einschränkung ist für die Berechnung des Bestands jedoch nicht von Bedeutung.

⁷¹ Dabei wird vernachlässigt, dass seit 1999 auch in diesem Alterssegment Personen mit Fahrerlaubnissen gestorben sowie zu- und fortgezogen sind.

6.5 Fahrerlaubnisse für Motorrad (Klasse A/A1)

Die Fahrerlaubnis für ein Leichtkraftrad (Klasse A1) kann ab dem 16. Lebensjahr und die Erlaubnis zum Führen eines Kraftrades (Klasse A) ab dem 18. Lebensjahr erworben werden.⁷⁰ Die Klasse A/A1 ist in keiner anderen Klasse enthalten. Für die Berechnung des Bestands ist folgende Regelung zu berücksichtigen:

- Personen, die ihre Pkw-Fahrerlaubnis vor dem 01.04.1980 erworben haben, dürfen lebenslang ein A1-Fahrzeug fahren.

Der Ausgangsbestand der Fahrerlaubnisklasse A/A1 (Bild 24) bestimmt sich somit aus den Angaben des ZFER für Personen bis zum 21. Lebensjahr (d. h. Personen, für die das Register im Prinzip eine Vollerhebung darstellt⁷¹), aus Ergebnissen der Erhebungen und aus den vor 1980 erworbenen Pkw-Alt-Fahrerlaubnissen. Letztere sind ursächlich für den schlagartigen Anstieg des Bestands bei den Personen im Alter ab 40 Jahren.

Im Jahr 2002 gibt es 31,9 Mio. Fahrerlaubnisse der Klasse A/A1, fast 62 % davon gehören Männern (Tabelle 27). Der jährliche Basiszuwachs von etwa 190.000 Fahrerlaubnissen der Klasse A/A1 ist deutlich geringer als die Verluste durch Fortzüge und insbesondere Todesfälle. Es ist zu beachten, dass ein großer Teil der Fahrerlaubnisse Berechtigungen der Klasse A1 sind, die aus dem Besitz von alten vor dem 01.04.1980 erworbenen Pkw-Fahrerlaubnissen herrühren.

Der A/A1-Bestand geht von 2002 auf 2003 um gut 1 % und von 2003 auf 2004 um knapp 1 % zurück.

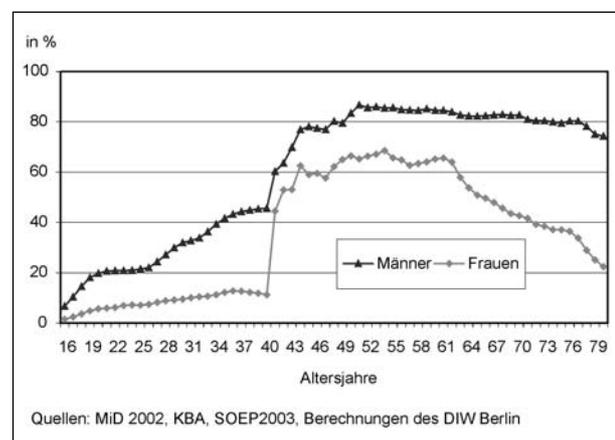


Bild 24: Fahrerlaubnisbesitz der Klasse A/A1 im Jahr 2002 (Ausgangsbestand) nach Geschlecht und Alter

Fahrerlaubnisklasse A/A1, Fortschreibung 2002-2003					
		Jahr	Männer	Frauen	Insgesamt
	Ausgangsbstand	2002	19.653.605	12.283.816	31.937.420
+	Basiszuwachs (ZFER)	2003	145.142	40.167	185.309
-	Umschreibungen EU15/EWR	2003	56	3	59
-	Gestorbene mit FE	2003	296.269	113.879	410.148
+	Zuzüge mit FE	2003	39.366	20.723	60.090
-	Fortzüge mit FE	2003	154.533	40.039	194.572
=	Fortgeschriebener Bestand	2003	19.387.255	12.190.784	31.578.039
Fahrerlaubnisklasse A/A1, Fortschreibung 2003-2004					
		Jahr	Männer	Frauen	Insgesamt
	Fortgeschriebener Bestand	2003	19.387.255	12.190.784	31.578.039
+	Basiszuwachs (ZFER)	2004	150.183	40.380	190.563
-	Umschreibungen EU25/EWR	2004	46	6	52
-	Gestorbene mit FE	2004	289.203	114.739	403.941
+	Zuzüge mit FE	2004	103.285	28.256	131.541
-	Fortzüge mit FE	2004	170.227	44.077	214.304
=	Fortgeschriebener Bestand	2004	19.181.247	12.100.499	31.281.746

Quellen: KBA, Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 27: Eckwerte und Fortschreibung des Fahrerlaubnisbestands der Klasse A/A1

6.6 Fahrerlaubnisse für Moped/Mokick (Klasse M, national)

Eine Fahrerlaubnis der Klasse M kann ab dem 16. Lebensjahr erworben werden; sie gilt gegenwärtig noch nicht EU-weit, sondern nur national.⁷² Für die Bestandsstatistik ist zu berücksichtigen, dass InhaberInnen

- der Fahrerlaubnisklasse A/A1 (Motorrad) oder
- der Klasse B/B1 (Pkw) oder
- der Klasse T (großer Traktor)

automatisch die Berechtigung zur Führung eines Mopeds/Mokicks haben, da die Klasse M in den genannten Klassen eingeschlossen ist.⁷³ Es zeigt sich, dass mit den Ergebnissen empirischer Erhebungen, in denen nach dem Führerscheinbesitz gefragt wird, die Klasse M nur sehr unvollständig abgebildet werden kann, da ihr Vorhandensein als eingeschlossene Klasse von den Befragten mehrheitlich nicht angegeben wird (Tabelle 19).

Der Ausgangsbstand der Fahrerlaubnisse M (Bild 25) darf somit nicht aus den Angaben der MiD 2002 oder des SOEP 2003 abgeleitet werden. Er setzt

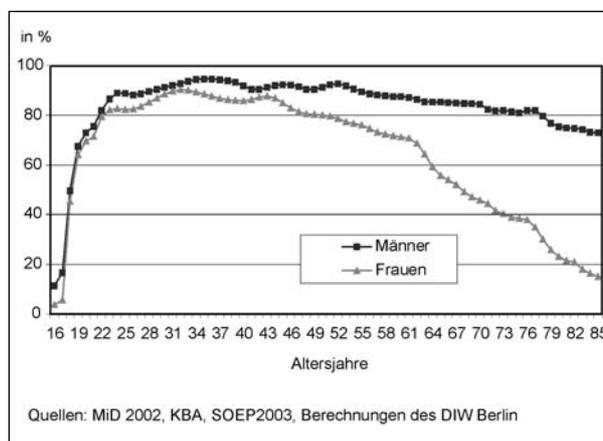


Bild 25: Fahrerlaubnisbesitz der Klasse M im Jahr 2002 (Ausgangsbstand) nach Geschlecht und Alter

⁷² Im Rahmen der 3. EG-Führerscheinrichtlinie ist eine Ausweitung dieses Mopedführerscheins auf alle EU-Mitgliedsstaaten vorgesehen.

⁷³ Die Fahrerlaubnisklasse M ist weiterhin in den Klassen C1/C1E, C/CE und D1/D1E/D/DE eingeschlossen. Da für diese Klassen jedoch der Besitz von B/BE Voraussetzung ist, wird bei den Rechnungen für die Fahrerlaubnisstatistik nur die Klasse B/BE als einschließende Klasse berücksichtigt.

sich vielmehr zusammen aus den Angaben des ZFER für die jüngeren Personen, für die das Register im Prinzip eine Vollerhebung darstellt⁷⁴, und dem Bestand der Fahrerlaubnisklassen, die die Klasse M für die älteren Jahrgänge einschließen. Mit Ausnahme der jüngeren Personen sind die Verteilungen der Ausgangsbestände für M und B/BE sehr ähnlich.

Im Jahr 2002 gibt es fast 53 Mio. Fahrerlaubnisse für Fahrzeuge der Klasse M, 54 % davon entfallen auf Männer (Tabelle 28). Sowohl in 2003 als auch in 2004 gibt es einen Basiszuwachs an Fahrerlaubnissen der Klasse M von gut einer Million. Dieser ist groß genug, um die Verluste durch Sterbefälle und

Fortzüge auszugleichen. Der Fahrerlaubnisbestand steigt von 2002 auf 2003 um ein halbes Prozent und von 2003 auf 2004 um knapp 1 %.

6.7 Fahrerlaubnisse für kleine Traktoren (Klasse L, national)

Die Fahrerlaubnisklasse L, die für selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Stapler und andere Flurförderfahrzeuge bis 25 km/h mit Anhänger und für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen bis 32 km/h bzw. mit Anhänger bis 25 km/h benötigt wird, gibt es ab dem 01.01.1999, sie ist in den Klassen T (großer Traktor) und B/BE (Pkw) eingeschlossen und kann ab dem 16. Lebensjahr erworben werden.⁷⁵ Besitzer aller alten Fahrerlaubnisklassen erhalten im Falle des Umtausches in eine neue Fahrerlaubnis die Klasse L miterteilt. Die Klasse L gilt nicht EU-weit, sondern nur national.

Originäre Informationen zur Fahrerlaubnisklasse L gibt es nur aus dem ZFER, jedoch fehlen im Register die Alt-Fahrerlaubnisse. Der Ausgangsbestand setzt sich somit zusammen aus den Angaben des ZFER für die jüngeren Personen, für die das Register im Prinzip eine Vollerhebung darstellt⁷⁶, und aus

⁷⁴ Dabei wird vernachlässigt, dass seit 1999 auch in diesem Alterssegment Personen mit Fahrerlaubnissen gestorben sowie zu- und fortgezogen sind.

⁷⁵ Die Fahrerlaubnisklasse L ist weiterhin in den Klassen C1/C1E, C/CE und D1/D1E/D/DE eingeschlossen. Da für diese Klassen jedoch der Besitz von B/BE Voraussetzung ist, wird bei den Rechnungen für die Fahrerlaubnisstatistik nur die Klasse B/BE als einschließende Klasse berücksichtigt.

⁷⁶ Dabei wird vernachlässigt, dass seit 1999 auch in diesem Alterssegment Personen mit Fahrerlaubnissen gestorben sowie zu- und fortgezogen sind.

Fahrerlaubnisklasse M, Fortschreibung 2002-2003					
		Jahr	Männer	Frauen	Insgesamt
	Ausgangsbestand	2002	28.626.987	24.068.336	52.695.322
+	Basiszuwachs (ZFER)	2003	572.770	465.244	1.038.014
-	Umschreibungen EU15/EWR	2003	162	51	213
-	Gestorbene mit FE	2003	314.445	127.693	442.138
+	Zuzüge mit FE	2003	78.403	70.353	148.756
-	Fortzüge mit FE	2003	313.302	156.019	469.320
=	Fortgeschriebener Bestand	2003	28.650.251	24.320.169	52.970.420
Fahrerlaubnisklasse M, Fortschreibung 2003-2004					
		Jahr	Männer	Frauen	Insgesamt
	Fortgeschriebener Bestand	2003	28.650.251	24.320.169	52.970.420
+	Basiszuwachs (ZFER)	2004	615.814	502.622	1.118.436
-	Umschreibungen EU25/EWR	2004	183	107	290
-	Gestorbene mit FE	2004	307.833	129.162	436.995
+	Zuzüge mit FE	2004	210.973	113.886	324.859
-	Fortzüge mit FE	2004	348.764	175.079	523.843
=	Fortgeschriebener Bestand	2004	28.820.258	24.632.329	53.452.587
Quellen: KBA, Berechnungen des DIW Berlin					

Tab. 28: Eckwerte und Fortschreibung des Fahrerlaubnisbestands der Klasse M

dem Bestand der Fahrerlaubnisklassen, die die Klasse L einschließen, für die älteren Jahrgänge. Mit Ausnahme der jüngeren Personen sind die Verteilungen der Ausgangsbestände für L und B/BE sehr ähnlich (Bild 26).

Im Jahr 2002 gibt es fast 53 Mio. Fahrerlaubnisberechtigungen der Klasse L, etwas mehr als die Hälfte davon besitzen Männer (Tabelle 29). Sowohl in 2003 als auch in 2004 gibt es einen Basiszuwachs an Fahrerlaubnissen der Klasse L von

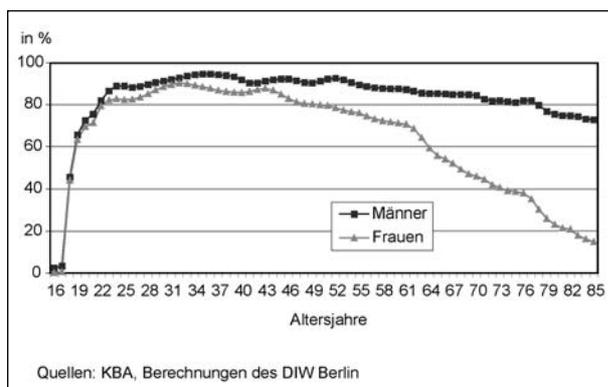


Bild 26: Fahrerlaubnisbesitz der Klasse L im Jahr 2002 (Ausgangsbestand) nach Geschlecht und Alter

einer Million. Dieser ist groß genug, um die Verluste durch Sterbefälle und Fortzüge auszugleichen. Der Fahrerlaubnisbestand steigt von 2002 auf 2003 um ein halbes Prozent und von 2003 auf 2004 um 0,9 %.

6.8 Fahrerlaubnisse für große Traktoren (Klasse T, national)

Auch die Fahrerlaubnisklasse T ist nur national gültig. Sie wird benötigt für selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Stapler und andere Flurförderfahrzeuge bis 40 km/h mit Anhänger und für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen bis 60 km/h mit Anhänger. Die Klasse T gibt es erst ab dem 01.01.1999. Sie ist in der Klasse CE (großer Lkw mit Anhänger) eingeschlossen und kann ab dem 16. Lebensjahr erworben werden. Die Fahrerlaubnisklasse T wird unbefristet erteilt, dies auch dann, wenn sie im Zuge des Erwerbs von CE „miterteilt“ wird.

Originäre Informationen zur Fahrerlaubnisklasse T gibt es nur aus dem ZFER, es fehlen jedoch die Alt-Fahrerlaubnisse. Der Ausgangsbestand für das

Fahrerlaubnisklasse L, Fortschreibung 2002-2003					
		Jahr	Männer	Frauen	Insgesamt
	Ausgangsbestand	2002	28.488.692	24.020.119	52.508.810
+	Basiszuwachs (ZFER)	2003	567.254	463.996	1.031.250
-	Umschreibungen EU15/EWR	2003	161	51	212
-	Gestorbene mit FE	2003	314.343	127.677	442.020
+	Zuzüge mit FE	2003	77.749	70.119	147.868
-	Fortzüge mit FE	2003	312.142	155.694	467.835
=	Fortgeschriebener Bestand	2003	28.507.049	24.270.812	52.777.861
Fahrerlaubnisklasse L, Fortschreibung 2003-2004					
		Jahr	Männer	Frauen	Insgesamt
	Fortgeschriebener Bestand	2003	28.507.049	24.270.812	52.777.861
+	Basiszuwachs (ZFER)	2004	609.578	501.521	1.111.099
-	Umschreibungen EU25/EWR	2004	183	107	290
-	Gestorbene mit FE	2004	307.735	129.145	436.880
+	Zuzüge mit FE	2004	210.110	113.560	323.670
-	Fortzüge mit FE	2004	347.557	174.729	522.286
=	Fortgeschriebener Bestand	2004	28.671.262	24.581.912	53.253.174

Quellen: KBA, Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 29: Eckwerte und Fortschreibung des Fahrerlaubnisbestands der Klasse L

Jahr 2002 setzt sich zusammen aus den im ZFER registrierten Fahrerlaubnissen der Klasse T und CE und einer Schätzung für nicht registrierte Alt-Fahrerlaubnisse (Bild 27).

Im Jahr 2002 beträgt der Fahrerlaubnisbestand der Klasse T 6,3 Millionen, Frauen sind daran mit gut 18 % beteiligt (Tabelle 30). In den beiden Folgejahren kommen jeweils gut 100.000 Fahrerlaubnisse hinzu. Der Verlust durch Sterbefälle und Fortzüge wird dadurch mehr als ausgeglichen; in beiden Jahren ist ein marginales Bestandswachstum zu verzeichnen.

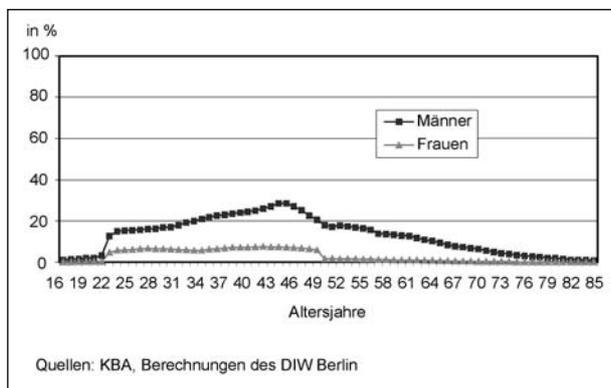


Bild 27: Fahrerlaubnisbesitz der Klasse T im Jahr 2002 (Ausgangsbestand) nach Geschlecht und Alter

7 Fahrerlaubnisbestand in Deutschland 2002, 2003 und 2004

Die Fahrerlaubnisstatistik gibt Auskunft über den Bestand an Fahrerlaubnissen in der Gliederung der neuen EU-weiten und nationalen Fahrerlaubniklassen, die in Deutschland seit dem 01.01.1999 gültig sind. Diese Klassen wurden folgendermaßen zusammengefasst:

- B/BE: Pkw,
- C1/C1E: Lkw mit Anhänger (mit Gewichtsbeschränkung),
- C/CE: Lkw mit Anhänger,
- D1/D1E/D/DE: Bus,
- A/A1: Leichtkrafträder und Krafträder,
- M: Moped/Mokick (national),
- L: Kleiner Traktor (national),
- T: Großer Traktor (national),
- S⁷⁷: Dreirädrige Kleinkrafträder und vier-rädrige Leichtkraftfahrzeuge.

⁷⁷ Die erst seit dem 01.02.2005 existierende Klasse S wurde konzeptionell bereits berücksichtigt, kann quantitativ jedoch erst ab dem nächsten Fortschreibungsjahr (2005) in der Fahrerlaubnisstatistik einbezogen werden.

Fahrerlaubniklasse T, Fortschreibung 2002-2003					
		Jahr	Männer	Frauen	Insgesamt
	Ausgangsbestand	2002	5.155.994	1.173.527	6.329.521
+	Basiszuwachs (ZFER)	2003	89.842	10.925	100.767
-	Umschreibungen EU15/EWR	2003	30	0	30
-	Gestorbene mit FE	2003	27.706	1.693	29.399
+	Zuzüge mit FE	2003	13.428	3.753	17.181
-	Fortzüge mit FE	2003	61.873	8.815	70.688
=	Fortgeschriebener Bestand	2003	5.169.655	1.177.697	6.347.352
Fahrerlaubniklasse T, Fortschreibung 2003-2004					
		Jahr	Männer	Frauen	Insgesamt
	Fortgeschriebener Bestand	2003	5.169.655	1.177.697	6.347.352
+	Basiszuwachs (ZFER)	2004	97.790	11.463	109.253
-	Umschreibungen EU25/EWR	2004	47	3	50
-	Gestorbene mit FE	2004	28.428	1.802	30.230
+	Zuzüge mit FE	2004	41.152	5.858	47.010
-	Fortzüge mit FE	2004	67.953	9.418	77.371
=	Fortgeschriebener Bestand	2004	5.212.169	1.183.795	6.395.964

Quellen: KBA, Berechnungen des DIW Berlin

Tab.30: Eckwerte und Fortschreibung des Fahrerlaubnisbestands der Klasse T

Die Fahrerlaubnisstatistik weist für jede Klasse die Zahl der Personen aus, die berechtigt ist, ein solches Fahrzeug zu führen. Bei den eingeschlossenen Fahrerlaubnisklassen dürfte dabei die Zahl der Nutzungsberechtigten deutlich größer sein als die Zahl derer, die die eingeschlossene Fahrerlaubnisklasse tatsächlich nutzen. Innerhalb jeder Klasse wird der Bestand unterschieden nach dem Alter der Personen und dem Geschlecht. Die Statistik beginnt mit dem Jahr 2002 und wurde für die Jahre 2003 und 2004 fortgeschrieben; zeitlicher Bezug ist jeweils das Jahresende.⁷⁸

7.1 Entwicklung des Bestands insgesamt nach Fahrerlaubnisklassen

Die meisten Fahrerlizenzen weist die Fahrerlaubnisstatistik für die Klassen M, L und B/BE aus. Im Jahr 2002 beträgt der Bestand dieser Klassen jeweils 52,5 Millionen und steigt kontinuierlich auf 53 Millionen im Jahr 2004 an (Tabelle 31). Die große Zahl von Fahrerlizenzen der Klassen M und L rührt dabei daher, dass beide Klassen u. a. in der Klasse B/BE eingeschlossen sind. „Eingeschlossen“

bedeutet, dass beim Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse B/BE die Klassen M und L, sofern sie nicht schon vorhanden sind, automatisch miterteilt werden. Der Fahrerlaubnisbestand von M und L enthält damit eher die Zahl der Berechtigten zur Führung eines Moped/Mokicks bzw. kleinen Traktors als den „aktiven“ Bestand, d. h. die Zahl derer, die tatsächlich ein solches Fahrzeug fahren.⁷⁹

Die Bestandsentwicklung in den Klassen M und L wird somit in erster Linie dominiert von der Entwicklung des Pkw-Fahrerlaubnisbestands.

Da der Mehrfachbesitz von Fahrerlizenzen in der Fahrerlaubnisstatistik nicht ausgewiesen werden kann, sind Informationen zum ausschließlichen Besitz von Fahrerlizenzen und damit auch zum ausschließlichen Besitz eingeschlossener Klassen (z. B. der Klasse M oder L) nicht verfügbar. Allenfalls für jüngere Personen, deren Fahrerlaubnisbesitz im ZFER im Prinzip vollständig enthalten ist (von Wanderungen und Todesfällen einmal abgesehen), können Informationen zu ausschließlichem und auch mehrfachem Fahrerlaubnisbesitz abgeleitet werden (Kapitel 7.2).

Der Bestand an Pkw-Fahrerlizenzen in Höhe von 52,7 Millionen (2003) liegt sehr viel näher an dem vorhandenen Fahrzeugbestand (44,7 Millionen zur Jahresmitte 2003), als dies bei den eingeschlossenen Klassen M und L der Fall ist. Er steigt im betrachteten Zeitraum um deutlich über eine halbe Million auf 53,1 Millionen. Dieser Zuwachs zwischen 2002 und 2004 ist der Saldo aus 2,6 Millionen hinzugekommenen Fahrerlizenzen (neu erteilte Fahrerlizenzen und zugezogene Personen mit Fahrerlaubnis) und 2 Millionen weggefallenen

⁷⁸ Ausführliche Ergebnisse der Fahrerlaubnisstatistik zum Bestand der Fahrerlaubnisklassen 2002, 2003 und 2004 nach Altersjahrgängen der Personen und Geschlecht befinden sich in dem Anhang „Fahrerlaubnisstatistik“, der bei Bedarf bei der BAST eingesehen werden kann.

⁷⁹ Der Bestand an Fahrzeugen der Kategorie Moped, Mofa und Mokick beträgt 1,6 Millionen zur Jahresmitte 2003, liegt also – selbst unter Einrechnung der Mofas, für die nur eine Prüfbescheinigung erforderlich ist – um ein Vielfaches unter dem Fahrerlaubnisbestand der Klasse M.

FE-Klasse	Fahrerlaubnisbestand in 1.000								
	Männer			Frauen			Insgesamt		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004
B/BE	28.455	28.443	28.556	24.016	24.264	24.573	52.471	52.708	53.129
C1/C1E	27.310	26.714	26.115	22.647	22.380	22.106	49.957	49.094	48.221
C/CE	4.635	4.682	4.596	999	1.024	9838	5.635	5.650	5.447
D1/D1E/D/DE	237	249	241	18	19	18	255	268	259
A/A1	19.654	19.387	19.181	12.284	12.191	12.100	31.937	31.578	31.281
M	28.627	28.650	28.820	24.068	24.320	24.632	52.695	52.970	53.453
L	28.489	28.507	28.671	24.020	24.271	24.582	52.509	52.778	53.253
T	5.156	5.170	5.212	1.174	1.1780	1.184	6.330	6.347	6.396

Quellen: KBA, Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 31: Fahrerlaubnisbestand 2002, 2003 und 2004 nach Klassen

Fahrerlaubnissen (gestorbene und fortgezogene Personen mit Fahrerlaubnis).

Frauen haben geringere Pkw-Fahrerlaubnisbesitzquoten als Männer, die Unterschiede sind für ältere Frauen dabei deutlich größer als für jüngere (Tabelle 32); sie werden jedoch innerhalb der drei betrachteten Jahre geringer, da die Besitzquoten für Männer in etlichen Altersklassen stagnieren, während sie bei den Frauen zunehmen. In der Gruppe der 18- bis 19-jährigen Einwohner verfügen Frauen mittlerweile (2004) ebenso häufig über eine Fahrerlaubnis der Klasse B/BE wie Männer.

Ältere Menschen besitzen vergleichsweise seltener eine Pkw-Fahrerlaubnis, jedoch zeigen sich hier die größten jährlichen Zuwachsraten. Dahinter verbirgt sich der bekannte Kohorteneffekt: Die mit der Motorisierungswelle aufgewachsenen Jahrgänge besetzen diese Altersgruppen.

Mit fast 50 Millionen ist der Fahrerlaubnisbestand der Klasse C1/C1E beinahe so groß wie der der Klasse B/BE (Tabelle 33). Der C1/C1E-Bestand setzt sich zusammen aus Pkw-Alt-Fahrerlaubnissen (erworben vor dem 01.01.1999) mit lebenslanger Gültigkeit in der Klasse C1/C1E und neuen

Altersklassen	Fahrerlaubnisklasse B/BE					
	Fahrerlaubnisbestand in 1.000			Fahrerlaubnisausstattungsquoten		
	Männer					
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
18- u. 20 J.	524	520	547	55,2	54,9	56,8
20- u. 24 J.	1.562	1.525	1.504	79,0	76,7	76,4
24- u. 45 J.	12.131	11.892	11.684	92,1	91,4	91,1
45- u. 55 J.	5.220	5.319	5.413	91,7	91,5	91,4
55- u. 65 J.	4.363	4.297	4.246	87,4	87,8	88,5
65- u. 75 J.	3.189	3.315	3.472	84,1	84,3	84,6
75- u. 85 J.	1.255	1.369	1.458	78,6	79,3	79,9
ab 85 J.	210	207	230	60,3	62,5	66,7
Summe	28.455	28.443	28.556	87,5	87,2	87,2
	Frauen					
18- u. 20 J.	487	487	518	53,9	54,0	56,3
20- u. 24 J.	1.448	1.409	1.378	75,6	73,0	72,1
24- u. 45 J.	10.907	10.773	10.629	87,0	86,7	86,6
45- u. 55 J.	4.510	4.658	4.806	80,4	81,4	82,5
55- u. 65 J.	3.563	3.578	3.577	69,7	71,6	73,0
65- u. 75 J.	2.106	2.262	2.465	47,6	49,8	52,4
75- u. 85 J.	893	987	1.066	28,2	30,0	32,0
ab 85 J.	102	109	132	9,2	10,5	12,4
Summe	24.016	24.264	24.573	69,1	69,6	70,3
	Insgesamt					
18- u. 20 J.	1.011	1.007	1.066	54,6	54,5	56,6
20- u. 24 J.	3.010	2.933	2.882	77,3	74,9	74,3
24- u. 45 J.	23.038	22.664	22.313	89,6	89,1	88,9
45- u. 55 J.	9.730	9.977	10.218	86,1	86,5	87,0
55- u. 65 J.	7.925	7.875	7.823	78,4	79,6	80,7
65- u. 75 J.	5.295	5.577	5.937	64,4	65,8	67,4
75- u. 85 J.	2.148	2.356	2.524	45,0	47,0	49,0
18- u. 20 J.	312	316	362	21,5	23,0	25,7
Summe	52.471	52.708	53.128	78,0	78,1	78,5

Quellen: KBA, Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 32: Fahrerlaubnisbestand B/BE 2002, 2003 und 2004 nach Geschlecht und Altersklassen

C1/C1E-Fahrerlaubnissen. Deren Gültigkeit reicht bis zum 50. Lebensjahr mit der Möglichkeit der Verlängerung. Der C1/C1E-Fahrerlaubnisbestand besteht ganz überwiegend aus den genannten Alt-Fahrerlaubnissen. Die Struktur und Entwicklung des Gesamtbestandes werden somit vor allem von den Jahr für Jahr um einen Altersjahrgang „weiter wandernden“ Alt-Fahrerlaubnissen und deren Abnahme durch Fortzüge und Sterbefälle dominiert.

Dieser Effekt zeigt sich z. B. in der Altersklasse der 20- bis unter 24-Jährigen, deren C1/C1E-Besitz-

quote von 45 % im Jahr 2002 auf 26 % im Jahr 2003 und 8 % im Jahr 2004 zurückgeht. Während in der genannten Altersklasse im Jahr 2002 noch zwei Altersjahrgänge enthalten sind, die über Alt-Fahrerlaubnisse verfügen können, ist dies im Jahr 2004 nicht mehr der Fall, da sich diese Jahrgänge in der nächsthöheren Altersklasse befinden.

Die Dominanz der Pkw-Alt-Fahrerlaubnisse zeigt sich auch in der Verteilung des C1/C1E-Bestands auf Männer und Frauen. Bezogen auf den C1/C1E-Bestand haben Frauen einen Anteil von 45 %; bei den jährlichen Neuerteilungen von C1/C1E-Fahrer-

Altersklassen	Fahrerlaubnisklasse C1/C1E					
	Fahrerlaubnisbestand in 1.000			Fahrerlaubnisausstattungsquoten		
	Männer					
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
18- u. 20 J.	6	6	6	0,6	0,6	0,7
20- u. 24 J.	937	553	202	47,4	27,8	10,3
24- u. 45 J.	12.108	11.679	11.212	91,9	89,8	87,4
45- u. 55 J.	5.240	5.306	5.344	92,0	91,3	90,3
55- u. 65 J.	4.367	4.287	4.212	87,4	87,6	87,8
65- u. 75 J.	3.188	3.308	3.456	84,0	84,2	84,2
75- u. 85 J.	1.255	1.368	1.455	78,6	79,3	79,7
ab 85 J.	210	207	229	60,3	62,4	66,2
Summe	27.310	26.714	26.115	84,0	81,9	79,8
	Frauen					
18- u. 20 J.	1	0	0	0,1	0,1	0,1
20- u. 24 J.	822	453	105	42,9	23,5	5,5
24- u. 45 J.	10.701	10.423	10.097	85,3	83,9	82,2
45- u. 55 J.	4.474	4.600	4.720	79,8	80,4	81,0
55- u. 65 J.	3.551	3.558	3.546	69,5	71,2	72,4
65- u. 75 J.	2.104	2.255	2.452	47,5	49,6	52,2
75- u. 85 J.	893	983	1.058	28,2	29,9	31,8
ab 85 J.	102	107	127	9,2	10,2	11,9
Summe	22.647	22.380	22.105	65,1	64,2	63,3
	Insgesamt					
18- u. 20 J.	6	6	7	0,3	0,3	0,4
20- u. 24 J.	1.759	1.007	307	45,2	25,7	7,9
24- u. 45 J.	22.809	22.102	21.309	88,7	86,9	84,9
45- u. 55 J.	9.713	9.906	10.064	86,0	85,9	85,7
55- u. 65 J.	7.919	7.846	7.758	78,4	79,3	80,0
65- u. 75 J.	5.291	5.563	5.908	64,4	65,7	67,1
75- u. 85 J.	2.148	2.351	2.512	45,0	46,9	48,8
18- u. 20 J.	312	314	356	21,5	22,8	25,2
Summe	49.957	49.094	48.221	74,2	72,8	71,3

Quellen: KBA, Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 33: Fahrerlaubnisbestand C1/C1E 2002, 2003 und 2004 nach Geschlecht und Altersklassen

laubnissen sind sie hingegen nur zu etwa 18 % vertreten.⁸⁰

Die Zahl der Fahrerlaubnisse für große Lkw (Klasse C/CE) beträgt 5,6 Millionen im Jahr 2002; sie nimmt 2003 marginal zu und geht im Jahr 2004 auf 5,4 Millionen zurück (Tabelle 34).

Lkw-Fahrerlaubnisse sind eine Domäne der Männer, nur etwa 18 % derartiger Fahrberechtigungen befindet sich in den Händen von Frauen.

Die Regelung des neuen Fahrerlaubnisrechts, die eine bis zum 50. Lebensjahr befristete Gültigkeit

von Pkw-Alt-Fahrerlaubnissen in dieser Klasse vorsieht, spiegelt sich in den Fahrerlaubnisbesitzquoten wider. Diese betragen z. B. unter 10 % bei den 55- bis unter 65-jährigen Männern, jedoch um die 20 % in den beiden davor liegenden Altersklassen. Ursache hierfür ist der hohe Anteil von Alt-Fahrerlaubnissen in den beiden letztgenannten Altersklassen.⁸¹

⁸⁰ Fahrerlaubnisklasse C1E, Jahr 2003.

⁸¹ Der Anteil der Alt-Fahrerlaubnisse der Männer im Alter von 24 bis 50 Jahren beträgt 93 %.

Altersklassen	Fahrerlaubnisklasse C/CE					
	Fahrerlaubnisbestand in 1.000			Fahrerlaubnisausstattungsquoten		
	Männer					
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
18- u. 20 J.	5	5	6	0,6	0,5	0,6
20- u. 24 J.	161	113	72	8,1	5,7	3,7
24- u. 45 J.	2.814	2.690	2.533	21,4	20,7	19,8
45- u. 55 J.	1.127	1.213	1.256	19,8	20,9	21,2
55- u. 65 J.	431	476	461	8,6	9,7	9,6
65- u. 75 J.	92	120	127	2,4	3,1	3,1
75- u. 85 J.	5	7	8	0,3	0,4	0,4
ab 85 J.	0	0	0	0,0	0,1	0,1
Summe	4.635	4.626	4.464	14,3	11,5	11,1
	Frauen					
18- u. 20 J.	0	0	0	0,0	0,0	0,0
20- u. 24 J.	3	24	3	0,2	1,2	0,2
24- u. 45 J.	744	763	730	5,9	6,1	5,9
45- u. 55 J.	240	224	237	4,3	3,9	4,1
55- u. 65 J.	9	11	10	0,2	0,2	0,2
65- u. 75 J.	2	2	2	0,0	0,1	0,1
75- u. 85 J.	0	0	0	0,0	0,0	0,0
ab 85 J.	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Summe	999	1.024	983	2,4	2,4	2,3
	Insgesamt					
18- u. 20 J.	5	5	6	0,3	0,3	0,3
20- u. 24 J.	164	137	76	4,2	3,5	1,9
24- u. 45 J.	3.558	3.453	3.263	13,8	13,6	13,0
45- u. 55 J.	1.367	1.438	1.493	12,1	12,5	12,7
55- u. 65 J.	441	487	471	4,4	4,9	4,9
65- u. 75 J.	94	123	129	1,1	1,4	1,5
75- u. 85 J.	5	8	8	0,1	0,2	0,2
18- u. 20 J.	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Summe	5.635	5.650	5.447	6,8	6,8	6,6

Quellen: KBA, Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 34: Fahrerlaubnisbestand C/CE 2002, 2003 und 2004 nach Geschlecht und Altersklassen

Da Lkw-Fahrerlaubnisse in erster Linie aus beruflichen Gründen erworben werden, ist zu erwarten, dass die Ausstattungsquoten der Altersjahrgänge von einem Jahr zum anderen nur geringfügigen Schwankungen unterliegen. Bei größeren Veränderungen ist daher immer zu berücksichtigen, inwieweit diese auf den Effekt der Alt-Fahrerlaubnisse zurückzuführen sind.

In der Fahrerlaubnisklasse A/A1 sind die Berechtigungen zum Führen von (leistungsbeschränkten) Leichtkrafträdern und Motorrädern zusammengefasst. Die Statistik weist für das Jahr 2002 einen Bestand von 32 Millionen Fahrerlaubnissen der Klasse A/A1 aus (Tabelle 35).

Er setzt sich zusammen aus Fahrerlaubnissen nach dem neuen Fahrerlaubnisrecht, Fahrerlaub-

Altersklassen	Fahrerlaubnisklasse A/A1E					
	Fahrerlaubnisbestand in 1.000			Fahrerlaubnisausstattungsquoten		
	Männer					
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
16- u. 18 J.	82	78	78	8,6	8,0	7,8
18- u. 20 J.	155	144	139	16,3	15,2	14,4
20- u. 24 J.	406	402	388	20,6	20,2	19,7
24- u. 45 J.	5.603	5.181	4.821	42,5	39,8	37,6
45- u. 55 J.	4.655	4.679	4.659	81,8	80,5	78,7
55- u. 65 J.	4.207	4.132	4.066	84,2	84,4	84,8
65- u. 75 J.	3.107	3.224	3.372	81,9	82,0	82,2
75- u. 85 J.	1.231	1.344	1.431	77,1	77,9	78,4
ab 85 J.	206	204	226	59,3	61,6	65,4
Summe	19.654	19.387	19.181	58,7	57,7	56,8
	Frauen					
16- u. 18 J.	18	17	17	2,0	1,8	1,8
18- u. 20 J.	39	35	34	4,3	3,9	3,7
20- u. 24 J.	118	111	104	6,2	5,8	5,4
24- u. 45 J.	2.433	2.087	1.784	19,4	16,8	14,5
45- u. 55 J.	3.563	3.598	3.573	63,5	62,9	61,3
55- u. 65 J.	3.192	3.200	3.184	62,5	64,0	65,0
65- u. 75 J.	1.956	2.088	2.261	44,2	46,0	48,1
75- u. 85 J.	864	949	1.020	27,2	28,9	30,6
ab 85 J.	100	105	125	9,1	10,1	11,7
Summe	12.284	12.191	12.100	34,4	34,1	33,7
	Insgesamt					
16- u. 18 J.	100	95	95	5,3	5,0	4,9
18- u. 20 J.	194	179	173	10,5	9,7	9,2
20- u. 24 J.	525	513	492	13,5	13,1	12,7
24- u. 45 J.	8.036	7.268	6.605	31,3	28,6	26,3
45- u. 55 J.	8.219	8.276	8.232	72,7	71,8	70,1
55- u. 65 J.	7.400	7.332	7.250	73,2	74,1	74,8
65- u. 75 J.	5.063	5.312	5.633	61,6	62,7	64,0
75- u. 85 J.	2.095	2.293	2.451	43,9	45,8	47,6
18- u. 20 J.	306	309	351	21,1	22,5	24,8
Summe	31.937	31.578	31.282	46,2	45,5	44,9

Quellen: KBA, Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 35: Fahrerlaubnisbestand A/A1 2002, 2003 und 2004 nach Geschlecht und Altersklassen

nissen der alten Klassen 1, 1a und 1b und den Berechtigungen zum Führen von A1-Fahrzeugen, wenn eine vor dem 01.04.1980 erworbene Pkw-Fahrerlaubnis vorhanden ist. Letztere Fälle machen im Jahr 2002 über 80 % des A/A1-Fahrerlaubnisbestandes aus. Infrage kommen hierfür alle Altersjahrgänge, die vor dem 01.04.1980 mindestens 18 Jahre und damit im Jahr 2002 mindestens 41 Jahre alt waren.⁸²

Bei der Interpretation der Ausstattungsquoten mit A/A1 Fahrerlaubnissen ist dieser Sachverhalt zu berücksichtigen. So weisen 45- bis unter 65-jährige Männer eine A/A1-Besitzquote von über 80 % auf, bei Frauen sind es über 60 %. Der A/A1-Fahrerlaubnisbestand dürfte damit um einiges über dem „aktiven“ Bestand liegen. Die Dominanz der Pkw-Alt-Fahrerlaubnisse schlägt auch auf die Verteilung des Bestands zwischen Männern und Frauen durch. Während Frauen hier einen Anteil von 38 % haben (2002), liegt er bei den Neuerteilung nur bei etwa 20 %.

Im betrachteten Zeitraum nimmt der A/A1-Bestand kontinuierlich ab. Die neu hinzukommenden Fahrerlaubnisse können den Verlust der zahlenmäßig wesentlich bedeutsameren Pkw-Alt-Fahrerlaubnisse durch Fortzüge und Todesfälle nicht wettmachen.

Generell bleibt festzuhalten, dass die Fahrerlaubnisstatistik über die Zahl der Berechtigungen zur Fahrzeugführung Auskunft gibt. Daraus können jedoch keine Informationen über die Nutzung der Fahrerlaubnisse und über die Entwicklung des aktiven Bestands abgeleitet werden.

7.2 Ausschließlicher Fahrerlaubnisbesitz

Mit den Daten des Zentralen Fahrerlaubnisregisters ist es prinzipiell möglich, der Frage nachzugehen, ob das Erwerbssalter für die Pkw-Fahrerlaubnis bei Jugendlichen steigt und dem motorisierten Zweirad stärker die Funktion der Einstiegsmotorisierung zukommt.

Im Rahmen dieses Projektes lagen für die Analyse dieser Fragen nur Daten für die Jahre 2002 bis 2004 vor, d. h. für einen Zeitraum, der für die Ableitung von Trendaussagen zu kurz ist, immerhin jedoch eine vergleichende Betrachtung der drei aufeinanderfolgenden Jahre gestattet.

Abgesehen von einem Vergleich der Ausstattungsquoten mit einer Pkw-Fahrerlaubnis der jeweils 18-Jährigen in diesem Zeitraum, für den Ergebnisse aus der Fahrerlaubnisstatistik vorlagen, wurden die Daten im Hinblick auf den ausschließlichen Besitz der Fahrerlaubnisklassen M, L, T und A/A1 ausgewertet, mit denen in vielen Fällen die Einstiegsmotorisierung verbunden ist. Ausschließlicher Besitz einer Fahrerlaubnisklasse bedeutet das Vorhandensein nur dieser und keiner weiteren Fahrerlaubnisklasse. Tabelle 36 und Tabelle 37 zeigen, dass nennenswerte Anteile hierfür nur bei den 16- und 17-jährigen Männern vorliegen, Frauen hingegen in nur sehr geringem Umfang über die genannten Fahrerlaubnisklassen verfügen.

Die Ergebnisse zum Besitz ausschließlicher Fahrerlaubnisse liefern kaum einen Anhaltspunkt für eine abnehmende Bedeutung der Pkw-Fahrerlaubnis bei jungen Menschen.

Im Jahr 2002 besaßen rund 6 % der 16-jährigen und 9 % der 17-jährigen Männer eine ausschließliche A/A1-Fahrerlaubnis. Mit Erreichen des 18. Lebensjahres und der Möglichkeit, eine Pkw-Fahrerlaubnis zu erwerben, ging dieser Anteil schlagartig auf knapp 3 % zurück, d. h., die Möglichkeit wurde jeweils auch genutzt. Eine Verschiebung des Erwerbs der Fahrerlaubnis ist hieraus nicht ableitbar.

Darüber hinaus zeigt sich, dass der Anteil junger Männer in den Altersjahren 16, 17 und 18, die nur über eine A/A1-Fahrerlaubnis verfügen, in jeder Personengruppe kontinuierlich im Verlauf der drei betrachteten Jahre zurückgeht; d. h. dass das Ausstattungsniveau sinkt. Für die Klasse M hingegen vollzog sich eine genau entgegengesetzte Entwicklung. Es bleibt dahingestellt, ob sich hinter dieser Verschiebung ökonomische Zwänge verbergen, die eine Nutzung preiswerterer Fahrzeuge nahelegen.

Generell zeigen sich fast keine Unterschiede in den Ausstattungsquoten mit B/BE-Fahrerlaubnissen zwischen Männern und Frauen desselben Altersjahres (17 Jahre und 18 Jahre, Tabelle 38). Im Zeitverlauf nehmen die Quoten tendenziell zu:

⁸² Für die Berechnungen in der Fahrerlaubnisstatistik wurde aus datentechnischen Gründen anstelle der Grenze „01.04.1980“ die Grenze „01.01.1980“ verwendet.

Während 18-Jährige im Jahr 2003 ebenso häufig eine B/BE-Fahrerlaubnis besaßen wie ihre Altersgenossen im Jahr zuvor, sind im Jahr 2004 deutlich mehr Personen diesen Alters im Besitz eines sol-

chen Dokuments. Ein Hinweis auf die Verschiebung des Zeitpunkts, an dem die Pkw-Fahrerlaubnis erworben wird, lässt sich auch aus diesen Werten nicht ableiten.

Alter bzw. Altersklasse	Ausschließliche Fahrerlaubnisse nach Fahrerlaubnisklassen											
	2002				2003				2004			
	M	L	T	A/A1	M	L	T	A/A1	M	L	T	A/A1
16 J.	16.894	1.423	3.533	27.946	18.377	1.223	3.974	27.112	20.439	1.170	4.646	27.885
17 J.	22.715	1.688	4.175	41.920	25.764	1.516	5.159	39.414	27.723	1.361	5.718	38.586
18 J.	6.931	449	862	13.285	6.935	346	971	11.877	7.311	323	1.033	10.222
19 J.	2.864	211	256	6.379	2.871	154	272	5.156	2.626	128	317	4.425
20 J.	638	116	86	2.085	2.095	169	186	4.526	1.941	114	197	3.517
21 J.	81	52	44	496	507	95	77	1.661	1.681	148	170	3.765
22 J.	32	45	17	174	80	55	40	472	447	81	67	1.457
23 J.	19	33	12	122	36	48	24	185	85	55	37	441
24 J.	32	30	13	93	23	37	12	121	38	48	23	180
25-34 J.	212	271	77	741	295	293	109	856	357	314	177	948
35-44 J.	309	394	107	684	397	433	128	833	484	495	155	928
45-54 J.	245	308	84	336	290	347	99	456	343	415	132	568
55-64 J.	171	215	41	189	217	251	55	232	262	273	56	279
65-74 J.	65	145	14	63	94	182	16	95	132	223	21	127
75-84 J.	8	59	4	9	12	77	4	10	14	97	6	9
85-94 J.	1	14	0	2	2	19	1	2	2	27	2	2
95+ J.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
KA	7	1.383	145	12	10	1.190	109	8	3	1.107	142	8
Insgesamt	51.224	6.836	9.470	94.536	58.005	6.435	11.236	93.016	63.888	6.380	12.899	93.347
	Ausstattungsquote in %											
	M	L	T	A/A1	M	L	T	A/A1	M	L	T	A/A1
16 J.	3,5	0,3	0,7	5,8	3,7	0,2	0,8	5,5	4,0	0,2	0,9	5,5
17 J.	4,8	0,4	0,9	8,9	5,3	0,3	1,1	8,1	5,6	0,3	1,2	7,8
18 J.	1,5	0,1	0,2	2,8	1,5	0,1	0,2	2,5	1,5	0,1	0,2	2,1
19 J.	0,6	0,0	0,1	1,3	0,6	0,0	0,1	1,1	0,6	0,0	0,1	0,9
20 J.	0,1	0,0	0,0	0,4	0,4	0,0	0,0	0,9	0,4	0,0	0,0	0,7
21 J.	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,3	0,3	0,0	0,0	0,8
22 J.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,3
23 J.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
24 J.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Quellen: KBA, Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 36: Besitz ausschließlicher Fahrerlaubnisse nach Alter bzw. Altersklassen (Männer)

Alter bzw. Alters- klasse	Ausschließliche Fahrerlaubnisse nach Fahrerlaubnisklassen											
	2002				2003				2004			
	M	L	T	A/A1	M	L	T	A/A1	M	L	T	A/A1
16 J.	9.413	147	216	6.778	9.721	128	276	6.582	10.431	118	337	6.877
17 J.	12.607	235	276	10.252	13.459	214	372	9.717	13.697	204	431	9.448
18 J.	3.306	76	67	2.731	3.013	67	63	2.454	2.815	48	61	2.044
19 J.	1.454	35	22	1.337	1.270	33	15	947	1.005	31	23	822
20 J.	299	38	15	460	1.025	30	17	899	858	24	15	641
21 J.	42	23	6	92	250	34	13	356	831	30	9	722
22 J.	25	4	2	48	47	22	6	89	211	31	10	290
23 J.	21	3	1	25	25	4	3	52	44	20	6	79
24 J.	15	1	2	14	27	4	1	26	23	3	2	51
25-34 J.	186	27	3	174	226	28	6	187	263	33	7	203
35-44 J.	224	25	8	174	264	31	5	210	320	36	8	239
45-54 J.	100	15	4	57	134	17	5	83	157	17	6	110
55-64 J.	31	10	2	14	46	13	2	21	53	17	2	19
65-74 J.	5	9	1	6	7	13	1	9	13	12	1	14
75-84 J.	0	4	0	2	0	8	0	3	0	11	0	4
85-94 J.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
95+ J.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KA	6	81	6	3	4	51	2	3	6	61	5	1
Insgesamt	27.734	733	631	22.167	29.518	697	787	21.638	30.727	696	923	21.564
	Ausstattungsquote in %											
	M	L	T	A/A1	M	L	T	A/A1	M	L	T	A/A1
16 J.	2,0	0,0	0,0	1,5	2,1	0,0	0,1	1,4	2,1	0,0	0,1	1,4
17 J.	2,8	0,1	0,1	2,3	2,9	0,0	0,1	2,1	2,8	0,0	0,1	1,9
18 J.	0,7	0,0	0,0	0,6	0,7	0,0	0,0	0,5	0,6	0,0	0,0	0,4
19 J.	0,3	0,0	0,0	0,3	0,3	0,0	0,0	0,2	0,2	0,0	0,0	0,2
20 J.	0,1	0,0	0,0	0,1	0,2	0,0	0,0	0,2	0,2	0,0	0,0	0,1
21 J.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,2	0,0	0,0	0,1
22 J.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
23 J.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
24 J.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Quellen: KBA, Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 37: Besitz ausschließlicher Fahrerlaubnisse nach Alter bzw. Altersklassen (Frauen)

Fahrerlaubnisse B/BE in % des Altersjahrgangs			
Alter	2002	2003	2004
	Männer		
17 J.	0,2	0,2	0,4
18 J.	44,8	44,6	47,8
Frauen			
17 J.	0,2	0,2	0,4
18 J.	44,0	44,2	47,8
Insgesamt			
17 J.	0,2	0,2	0,4
18 J.	44,4	44,4	47,8

Quellen: KBA, Berechnungen des DIW Berlin

Tab. 38: Anteil der Fahrerlaubnisse B/BE an Personen im Alter von 17 und 18 Jahren

8 Fortschreibung und Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisstatistik

Informationen zum Fahrerlaubnisbestand sind grundsätzlich wichtig für verkehrssicherheitsrelevante Fragestellungen. Angesichts der in der vorliegenden Fahrerlaubnisstatistik enthaltenen Details sind die in Kapitel 7 präsentierten Ergebnisse für die Jahre 2002 bis 2004 nur eine kleine Auswahl möglicher Auswertungen. Der Bedarf für eine weitere Fortschreibung der Statistik leitet sich zum einen aus Fragestellungen ab, die auf zeitliche Entwicklungen bezogen sind. Zu nennen ist hier der demografische Wandel hin zu einem wachsenden Anteil älterer und alter Menschen, der auch die Altersstruktur der FahrerlaubnisbesitzerInnen verändern wird. Interessant dürften auch die Auswirkungen des Modellversuchs „Begleitetes Fahren“ auf die Ausstattung junger Menschen mit Pkw-Fahrerlaubnissen sein. Zum anderen bieten fortgeschriebene Daten aktuelle Querschnittinformationen, zum Beispiel zur Zahl potenzieller FahrerInnen von Leichtkrafträdern.

Mit der hier entwickelten Konzeption für eine Fahrerlaubnisstatistik und deren Fortschreibung für zwei Folgejahre ist ein Fundament gelegt, auf dem weitere Fortschreibungsjahre aufbauen können. Verbesserungen, Ergänzungen und Erweiterungen wären aus heutiger Sicht weniger in konzeptioneller als in datentechnischer Hinsicht erstrebenswert:

- Unstrittig und problemlos durchführbar ist die Erweiterung auf die Fahrerlaubnisklasse S ab dem Fortschreibungsjahr 2005.
- Wünschenswert wären Informationen über den Fahrerlaubnisbesitz in anderen EU-Ländern, vorzugsweise von den Ländern, die die größten Anteile an Zuwanderern stellen. Der im Rahmen dieses Projektes unternommene Versuch, entsprechende Daten zu recherchieren, mündete als Erstes in der Erkenntnis, dass die Auskunftsbereitschaft zu diesem Sachverhalt höchst unterschiedlich ist. Die Daten, die zur Verfügung gestellt wurden, konnten aufgrund von Zuordnungs- und Abgrenzungsproblemen nur annähernd vergleichbar aufbereitet werden.

Die Datenlage müsste sich hier erheblich verbessern, um Schätzungen für die Ausstattungsquoten von Zuwanderern ableiten zu können. Je mehr sich solche Quoten von denen der Deutschen unterscheiden, umso eher könnte dies zu einer Verbesserung der Fortschreibung führen.

- Wünschenswert wären weiterhin Informationen darüber, wie viele der jährlich Gestorbenen über eine Fahrerlaubnis verfügten; dies könnte ebenfalls erheblich zur Verbesserung der Fortschreibung beitragen. Hilfreich wäre hier das Vorhandensein einer Personnummer, die mit jedem amtlichen Dokument, z. B. auch der Fahrerlaubnis, verknüpft ist. Abgänge durch Tod könnten dann unmittelbar als Information in das Register eingespeist werden. Während in skandinavischen Ländern solche Personennummern üblich sind, dürfte dies in Deutschland jedoch auf große datenschutzrechtliche Widerstände stoßen.

Der ausgewiesene Fahrerlaubnisbestand hängt wesentlich von den Schätzungen für das Niveau des Ausgangsbestands jeder Klasse und den Schätzungen zum Erwerbjsjahr insbesondere der Pkw-Fahrerlaubnisse ab. Die Fortschreibungsrechnung sollte immer dann, wenn aktuelle repräsentative neue Erhebungswerte vorliegen, evaluiert und gegebenenfalls neu justiert werden. Überdies lassen sich aus Befragungen zum Fahrerlaubnisbesitz Erkenntnisse zum aktiven Fahrerlaubnisbestand ableiten.

Literatur

- Bundesgesetzblatt: Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften. In: Bundesgesetzblatt, Jahrgang 1998, Teil I, Nr. 55. Ausgegeben zu Bonn am 26. August 1998
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Tiefensee: Aus für Führerscheintourismus besiegelt, Europäisches Parlament gibt grünes Licht für EG-Führerscheinrichtlinie. Pressemitteilung Nr. 427/2006 vom 14. Dezember 2006
- CHLOND, B., LIPPS, O., ZUMKELLER, D.: Das Mobilitäts-Panel (MOP) – Konzept und Realisierung einer Bundesweiten Längsschnittbeobachtung. 9. DVWG-Workshop über Verkehrsstatistik. „Innovative Konzepte und Methoden – dringlicher denn je“. Reihe B 217, 1999
- EISENMENGER, M.: Sterbetafel 2001/2002. In: Wirtschaft und Statistik 5/2005, S. 463-478, 2005
- ENGELHARDT, K. et al.: Mobilität in Deutschland – KONTIV 2002: Methodenstudie mit experimentellem Design zur Vorbereitung der Erhebung. In: Internationales Verkehrswesen (54) 4/2002, S. 140-144, 2002a
- ENGELHARDT, K. et al.: Mobilität in Deutschland – KONTIV 2002: Repräsentative Daten zum Personenverkehr/Design der Erhebung. In: Internationales Verkehrswesen (54) 5/2002, S. 206-209, 2002b
- ENGELHARDT, K. et al.: Mobilität in Deutschland 2002: Daten der neuen Leitstudie zur Mobilitäts-erhebung verfügbar. In: Internationales Verkehrswesen (56) 3/2004, S. 12-15, 2004
- HAISKEN de NEW, J. P.; FRICK, J. R. (Hrsg.): Desktop Companion to the German Socio-Economic Panel Study (SOEP). Version 7.0, September 2003
- Handelsblatt: Der EU-Führerschein kommt – in 26 Jahren. www.handelsblatt.com. Handelsblatt vom 27. März 2006
- Infas: DIW Berlin: KONTIV 2001. Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten. Methodenstudie, Endbericht. Gutachten im Auftrag des Bundesministers für Verkehr Bau- und Wohnungswesen, Bonn/Berlin, 2001
- Infas: DIW Berlin: Mobilität in Deutschland 2002 – Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten. Projekt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Endbericht, Juni 2003, Bonn und Berlin. Projektinformationen unter www.mid2002.de, 2003
- Infas: DIW Berlin: Mobilität in Deutschland – Inhaltlicher Ergebnisbericht. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn/Berlin, 2004
- Institut für Verkehrswesen, Universität Karlsruhe, IfV: Panelauswertung 1999/2000 – Schlussbericht. FE-Gutachten im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 70.608/2000, Berlin, 2001
- Institut für Verkehrswesen, Universität Karlsruhe, IfV: Das Deutsche Mobilitätspanel (MOP). Karlsruhe. Projektinformationen unter <http://mobilitaetspanel.ifv.unikarlsruhe.de>, 2003a
- Institut für Verkehrswesen, Universität Karlsruhe, IfV: Panelauswertung 2002. Fortführung und erweiterte Auswertungen zum Haushaltspanel sowie zu Kraftstoffverbrauch und Fahrleistungen. Schlussbericht zu Forschungsauftrag BMW FE 70.0702/2002, 2003b
- Institut für Verkehrswesen, Universität Karlsruhe, IfV: Panelauswertung 2003. Wissenschaftliche Begleitung. Auswertung, Hochrechnung und Dokumentation der Erhebungen zur Alltagsmobilität 2003 sowie zu Fahrleistungen/Treibstoffverbräuchen des Mobilitätspanels. Schlussbericht zu Forschungsauftrag BMW FE 70.0732/03, 2004
- Institut für Verkehrswesen, Universität Karlsruhe: Panelauswertung 2004. Wissenschaftliche Begleitung. Auswertung, Hochrechnung und Dokumentation der Erhebungen zur Alltagsmobilität 2004 sowie zu Fahrleistungen/Treibstoffverbräuchen 2005 des Mobilitätspanels. Zwischenbericht zu FE 70.0735/2004 für das BMVBW, 2005
- KLOAS, J., KUNERT, U.: Die zeitliche Entwicklung der Bedeutung von Personenmerkmalen für das Verkehrsverhalten. In: Verkehr und Technik, Heft 11 und 12, 1994

Kraftfahrt-Bundesamt: Statistische Mitteilungen.
Reihe 6: Fahrerlaubnisse. Flensburg, jährlich

SCHUPP, J., WAGNER, G. G.: Maintenance of and innovation in long-term panel studies: The case of the German Socio-Economic Panel (GSOEP). In: Allg. Stat. Archiv 86 (2): 163-175, 2002

SOEP Group: The German Socio-Economic Panel (GSOEP) after more than 15 years – Overview. In: HOLST, E., LILLARD, Dr. D. R., und DIPRETE, Th., A. (Hrsg.): Proceedings of the 2000 Fourth International Conference of German Socio-Economic Panel Study Users (GSOEP 2000). Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung, Jg. 70, Nr. 1, S. 7-14, 2001

Statistisches Bundesamt: Natürliche Bevölkerungsbewegung. Fachserie 1, Reihe 1, Wiesbaden, 2002/2003/2004

WAGNER, G. G., FRICK, J. R., SCHUPP, J.: Enhancing the Power of Household Panel Studies – The Case of the German Socio-Economic Panel Study (SOEP) – Data Documentation 13. Berlin: DIW Berlin, 2006

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

2001

- M 124: Fahrerverhaltensbeobachtungen auf Landstraßen am Beispiel von Baumalleen
Zwieliich, Reker, Flach € 13,00
- M 125: Sachschadenschätzung der Polizei bei unfallbeteiligten Fahrzeugen
Heidemann, Krämer, Hautzinger € 11,50
- M 126: Auswirkungen der Verkehrsüberwachung auf die Befolgung von Verkehrsvorschriften
Pfeiffer, Hautzinger € 14,50
- M 127: Verkehrssicherheit nach Einnahme psychotroper Substanzen
€ 13,50
- M 128: Auswirkungen neuer Arbeitskonzepte und insbesondere von Telearbeit auf das Verkehrsverhalten
Vogt, Denzinger, Glaser, Glaser, Kuder € 17,50
- M 129: Regionalstruktur nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer in den Jahren 1997 und 1998
Mäder, Pöppel-Decker € 15,00
- M 130: Informations- und Steuerungssystem für die Verkehrssicherheitsarbeit für Senioren
Meka, Bayer € 12,00
- M 131: Perspektiven d. Verkehrssicherheitsarbeit für Senioren
Teil A: Erster Bericht der Projektgruppe zur Optimierung der Zielgruppenprogramme für die Verkehrsaufklärung von Senioren
Teil B: Modellprojekt zur Erprobung von Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit mit Senioren
Becker, Berger, Dumbs, Emsbach, Erlemeier, Kaiser, Six unter Mitwirkung von Bergmeier, Ernst, Mohrhardt, Pech, Schafhausen, Schmidt, Zehnpfennig € 17,00
- M 132: Fahrten unter Drogeneinfluss – Einflussfaktoren und Gefährdungspotenzial
Vollrath, Löbmann, Krüger, Schöch, Widera, Mettke € 19,50
- M 133: Kongressbericht 2001 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V.
€ 26,00
- M 134: Ältere Menschen im künftigen Sicherheitssystem Straße/Fahrzeug/Mensch
Jansen, Holte, Jung, Kahmann, Moritz, Rietz, Rudinger, Weidemann € 27,00

2002

- M 135: Nutzung von Inline-Skates im Straßenverkehr
Alrutz, Gündel, Müller unter Mitwirkung von Brückner, Gnielka, Lerner, Meyhöfer € 16,00
- M 136: Verkehrssicherheit von ausländischen Arbeitnehmern und ihren Familien
Funk, Wiedemann, Rehm, Wasilewski, Faßmann, Kabakci, Dorsch, Klapproth, Ringleb, Schmidtpott € 20,00
- M 137: Schwerpunkte des Unfallgeschehens von Motorradfahrern
Assing € 15,00
- M 138: Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr
Funk, Faßmann, Büschges, Wasilewski, Dorsch, Ehret, Klapproth, May, Ringleb, Schießl, Wiedemann, Zimmermann € 25,50

- M 139: Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder – Eine Sichtung der Maßnahmenlandschaft
Funk, Wiedemann, Büschges, Wasilewski, Klapproth, Ringleb, Schießl € 17,00
- M 140: Optimierung von Rettungseinsätzen – Praktische und ökonomische Konsequenzen
Schmiedel, Moecke, Behrendt € 33,50
- M 141: Die Bedeutung des Rettungsdienstes bei Verkehrsunfällen mit schädel-hirn-traumatisierten Kindern – Eine retrospektive Auswertung von Notarzteinsatzprotokollen in Bayern
Brandt, Sefrin € 12,50
- M 142: Rettungsdienst im Großschadensfall
Holle, Pohl-Meuthen € 15,50
- M 143: Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“
€ 22,50
- M 144: Internationale Erfahrungen mit neuen Ansätzen zur Absenkung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger
Willmes-Lenz € 12,00
- M 145: Drogen im Straßenverkehr – Fahrsimulationstest, ärztliche und toxikologische Untersuchung bei Cannabis und Amphetaminen
Vollrath, Sachs, Babel, Krüger € 15,00
- M 146: Standards der Geschwindigkeitsüberwachung im Verkehr Vergleich polizeilicher und kommunaler Überwachungsmaßnahmen
Pfeiffer, Wiebusch-Wothge € 14,00
- M 147: Leistungen des Rettungsdienstes 2000/01 – Zusammenstellung von Infrastrukturdaten zum Rettungsdienst 2000 und Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2000 und 2001
Schmiedel, Behrendt € 15,00

2003

- M 148: Moderne Verkehrssicherheitstechnologie – Fahrdaten-speicher und Junge Fahrer
Heinzmann, Schade € 13,50
- M 149: Auswirkungen neuer Informationstechnologien auf das Fahrerverhalten
Färber, Färber € 16,00
- M 150: Benzodiazepine: Konzentration, Wirkprofile und Fahrtüchtigkeit
Lutz, Stroheck-Kühner, Aderjan, Mattern € 25,50
- M 151: Aggressionen im Straßenverkehr
Maag, Krüger, Breuer, Benmimoun, Neunzig, Ehmanns € 20,00
- M 152: Kongressbericht 2003 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V.
€ 22,00
- M 153: Grundlagen streckenbezogener Unfallanalysen auf Bundesautobahnen
Pöppel-Decker, Schepers, Koßmann € 13,00
- M 154: Begleitetes Fahren ab 17 – Vorschlag zu einem fahrpraxisbezogenen Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallrisikos junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger in Deutschland Projektgruppe „Begleitetes Fahren“
€ 12,50
- M 155: Prognosemöglichkeiten zur Wirkung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen anhand des Verkehrszentralregisters
Schade, Heinzmann € 17,50
- M 156: Unfallgeschehen mit schweren Lkw über 12 t
Assing € 14,00

2004

- M 157: Verkehrserziehung in der Sekundarstufe
Weishaupt, Berger, Saul, Schimunek, Grimm, Pleßmann, Zügenrucker € 17,50
- M 158: Sehvermögen von Kraftfahrern und Lichtbedingungen im nächtlichen Straßenverkehr
Schmidt-Clausen, Freiding € 11,50

- M 159: Risikogruppen im VZR als Basis für eine Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflicht
Heinzmann, Schade € 13,00
- M 160: Risikoorientierte Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflicht – Erfahrungen und Perspektiven
Ewers(t), Growitsch, Wein, Schwarze, Schwintowski € 15,50
- M 161: Sicher fahren in Europa € 19,00
- M 162: Verkehrsteilnahme und -erleben im Straßenverkehr bei Krankheit und Medikamenteneinnahme
Holte, Albrecht € 13,50
- M 163: Referenzdatenbank Rettungsdienst Deutschland
Kill, Andrä-Welker € 13,50
- M 164: Kinder im Straßenverkehr
Funk, Wasilewski, Eilenberger, Zimmermann € 19,50
- M 165: Förderung der Verkehrssicherheit durch differenzierte Ansprache junger Fahrerinnen und Fahrer
Hoppe, Tekaats, Woltring € 18,50

2005

- M 166: Förderung des Helmtragens bei radfahrenden Kindern und Jugendlichen
Schreckenber, Schlittmeier, Ziesnitz unter Mitarbeit von Suhr, Pohlmann, Poschadel, Schulte-Pelkum, Sopelnykova € 16,00
- M 167: Fahrausbildung für Behinderte – Konzepte und Materialien für eine behindertengerechte Fahrschule und Behinderte im Verordnungsrecht
Zawatzky, Mischau, Dorsch, Langfeldt, Lempp € 19,00
- M 168: Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung – Ein Reformvorschlag für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung
Bönninger, Sturzbecher € 22,00
- M 169: Risikoanalyse von Massenunfällen bei Nebel
Debus, Heller, Wille, Dütschke, Normann, Placke, Wallentowitz, Neunzig, Benmimoun € 17,00
- M 170: Integratives Konzept zur Senkung der Unfallrate junger Fahrerinnen und Fahrer – Evaluation des Modellversuchs im Land Niedersachsen
Stiensmeier-Pelster € 15,00
- M 171: Kongressbericht 2005 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. – 33. Jahrestagung € 29,50
- M 172: Das Unfallgeschehen bei Nacht
Lerner, Albrecht, Evers € 17,50
- M 173: Kolloquium „Mobilitäts-/Verkehrserziehung in der Sekundarstufe“ € 15,00
- M 174: Verhaltensbezogene Ursachen schwerer Lkw-Unfälle
Evers, Auerbach € 13,50

2006

- M 175: Untersuchungen zur Entdeckung der Drogenfahrt in Deutschland
Iwersen-Bergmann, Kauert € 18,50
- M 176: Lokale Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -programme im europäischen Ausland
Funk, Faßmann, Zimmermann, unter Mitarbeit von Wasilewski, Eilenberger € 15,00
- M 177: Mobile Verkehrserziehung junger Fahranfänger
Krampe, Großmann € 15,50
- M 178: Fehlerhafte Nutzung von Kinderschutzsystemen in Pkw
Fastenmeier, Lehnig € 15,00
- M 179: Geschlechtsspezifische Interventionen in der Unfallprävention
Kleinert, Hartmann-Tews, Combrink, Allmer, Jüngling, Lobinger € 17,50

- M 180: Wirksamkeit des Ausbildungspraktikums für Fahrlehreranfänger
Friedrich, Brünken, Debus, Leutner, Müller € 17,00
- M 181: Rennspiele am Computer: Implikationen für die Verkehrssicherheitsarbeit – Zum Einfluss von Computerspielen mit Fahrzeugbezug auf das Fahrverhalten junger Fahrer
Vorderer, Klimmt € 23,00
- M 182: Cannabis und Verkehrssicherheit
Müller, Topic, Huston, Strohbeck-Kühner, Lutz, Skopp, Aderjan € 23,50
- M 183: Hindernisse für grenzüberschreitende Rettungseinsätze
Pohl-Meuthen, Schäfer, Gerigk, Moecke, Schlechtriemen € 17,50

2007

- M 184: Verkehrssicherheitsbotschaften für Senioren – Nutzung der Kommunikationspotenziale im allgemeinmedizinischen Behandlungsalltag
Kocherscheid, Rietz, Poppelreuter, Riest, Müller, Rudinger € 18,50
- M 185: 1st FERSI Scientific Road Safety Research-Conference
Dieser Bericht liegt **nur** in digitaler Form vor und kann kostenpflichtig unter www.nw-verlag.de heruntergeladen werden € 24,00
- M 186: Assessment of Road Safety Measures
Erstellt im Rahmen des EU-Projektes ROSEBUD (Road Safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness Analysis for Use in Decision-Making) € 16,00
- M 187: Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland
Kalinowska, Kloas, Kuhfeld € 15,50

Alle Berichte sind zu beziehen beim:

Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10
D-27511 Bremerhaven
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0
Telefax: (04 71) 9 45 44 77
Email: vertrieb@nw-verlag.de
Internet: www.nw-verlag.de

Dort ist auch ein Kompletverzeichnis erhältlich.