

# 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 3D appearance. The logo is positioned in the bottom right corner of the page, partially overlapping a vertical white line that runs down the right edge of the document.

# 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](mailto:vertrieb@nw-verlag.de)  
Internet: [www.nw-verlag.de](http://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 1<sup>st</sup> 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

|          |   |    |          |  |    |
|----------|---|----|----------|--|----|
| <b>1</b> | <b>Aufgabenstellung</b> .....   | 7  | 5.2      | Zentrales Fahrerlaubnisregister .....  | 47 |
| <b>2</b> | <b>Fahrerlaubnisklassen und EU-Führerschein</b> .....   | 7  | 5.3      | Konzeption der jährlichen Fortschreibung der Fahrerlaubnisstatistik .....    | 48 |
| <b>3</b> | <b>Exkurs: Recherche zum Fahrerlaubnisbesitz in anderen EU/EWR-Ländern</b> .....                                      | 10 | <b>6</b> | <b>Fahrerlaubnisbestand 2002 (Ausgangsbestand) und Fortschreibung</b> .....  | 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 |
| <b>4</b> | <b>Fahrerlaubnisbesitz und Erwerb- jahr von Fahrerlaubnissen in vorliegenden Datenquellen</b> .....                   | 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 | <b>7</b> | <b>Fahrerlaubnisbestand in Deutschland 2002, 2003 und 2004</b> .....         | 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 | <b>8</b> | <b>Fortschreibung und Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisstatistik</b> ..... | 69 |
| 4.3.2    | Ergebnisse .....  | 41 |          |  |    |
| 4.4      | Vergleich der Ergebnisse vorliegender Datenquellen zum Fahrerlaubnisbesitz .....                                      | 42 |          |  |    |
| <b>5</b> | <b>Datengrundlagen und Vorgehensweise bei der jährlichen Fortschreibung der Fahrerlaubnisstatistik</b> .....          | 46 |          |  |    |
| 5.1      | Abgrenzung der Fahrerlaubnis- klassen .....   | 46 |          |  |    |
|          |   |    |          | <b>Literatur</b> .....   | 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-Führerschein<sup>1</sup>

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 1998<sup>2</sup> und die Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung) vom 18. August 1998<sup>3</sup> 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 Führerscheinmindalters tabellarisch aufgeführt.<sup>4</sup>

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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Vgl. BGBl. I S. 747.

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

<sup>4</sup> 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.<sup>5</sup> 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.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Vgl. Anlage 3 der Fahrerlaubnisverordnung.

<sup>6</sup> Für die Umsetzung dieser Regelungen in die Fortschreibungsrechnung der Fahrerlaubnisstatistik vgl. Kapitel 6.

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

<sup>1</sup> 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.<sup>7</sup> 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.<sup>8</sup>

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-Fahrerlaubnis<sup>9</sup> 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-

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

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

<sup>9</sup> 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<br>(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<br>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)<br>(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<br>Quelle: basierend auf <a href="http://www.fahrlehrerverband-berlin.de/">http://www.fahrlehrerverband-berlin.de/</a> (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.<sup>10</sup>

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

Fahrerlaubnisse, die in einem Land des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR)<sup>11</sup> 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.<sup>12</sup>

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 Führerschein<sup>13</sup> 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/

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

<sup>11</sup> EU 15 bzw. EU 25 zuzüglich Island, Norwegen und Liechtenstein.

<sup>12</sup> Im Jahr 2004 kamen 446.000 Personen aus dem EWR nach Deutschland.

<sup>13</sup> Vgl. KOM(2003)621 und IP/03/1435.

EEC<sup>14</sup>, woraus geschlossen werden kann, dass hierzu keine gemeinsame Regelung unter den EU-Mitgliedsstaaten getroffen wurde.<sup>15, 16</sup> 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.<sup>17, 18</sup> 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.<sup>19</sup> 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 Umtauschaktion 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

<sup>14</sup> 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](http://europa.eu/eurlex/en/consleg/pdf/1991/en_1991L0439_do_001.pdf), 28.06.2006).

<sup>15</sup> Vgl. [http://ec.europa.eu/transport/home/drivinglicence/principles/index\\_en.htm](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.

<sup>16</sup> 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](http://ec.europa.eu/transport/home/drivinglicence/overview/non_hamonized_en.htm) (28.06.2006).

<sup>17</sup> Eine Übersicht zur EU-Gesetzgebung im Bereich der Fahrerlaubnisse ist zu finden unter file:///D:/projekte/fuehrerscheine/community\_enLEGISinitatives.htm (28.06.2006).

<sup>18</sup> Vgl. [http://bookshop.europa.eu/eGetRecords?Template=Test\\_EUB/en\\_publication\\_details&UID=134476](http://bookshop.europa.eu/eGetRecords?Template=Test_EUB/en_publication_details&UID=134476), 28.06.2005.

<sup>19</sup> Vgl. [http://ec.europa.eu/transport/home/drivinglicence/links/index\\_en.htm](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-Führerscheine 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.<sup>20</sup>

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

<sup>20</sup> 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.<sup>21</sup>

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

<sup>21</sup> 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](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.<sup>22</sup> 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.<sup>23</sup> 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.<sup>24</sup> 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-

<sup>22</sup> 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](http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_transstats/documents/downloadable/dft_transstats_609987.pdf), S. 155 ff., 27.06.2006.

<sup>23</sup> 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](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.

<sup>24</sup> 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)“.<sup>25</sup>

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

<sup>25</sup> Vgl. [http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/fuehrerschein/downloads/fsg\\_gesamttext\\_idf\\_19\\_2005.pdf](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 | Beschlagnahmungen, 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 (Führerscheinggesetz, 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 <sup>26</sup> | 2005 | 487 <sup>27</sup>    | 594    | 1.081     | 66               | 34     | 17-20                          | 21-25 | 26-35 | 36-45 | 46-55 | 56-65        | 66-75 | 76-86        |       |       |              |       |  |  |
|                       |      |                      |        |           |                  |        | 9 <sup>28</sup>                | 50    | 69    | 67    | 60    | 49           | 35    | 22           |       |       |              |       |  |  |
| Island <sup>29</sup>  | 2006 | 111 <sup>30</sup>    | 111    | 220       | 69 <sup>31</sup> | 56     | 18                             | 19-20 | 21-30 | 31-50 | >50   |              |       |              |       |       |              |       |  |  |
|                       |      |                      |        |           |                  |        | 86                             | 82    | 95    | 90    | 73    |              |       |              |       |       |              |       |  |  |
| Irland <sup>32</sup>  | 2005 | 1.621 <sup>33</sup>  | 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 <sup>34</sup> | 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 <sup>35</sup>      | 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.

<sup>26</sup> Alle Fahrerlaubnisklassen.

<sup>27</sup> Bevölkerungsdaten sind für das Jahr 2004.

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

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

<sup>30</sup> Bevölkerungsdaten sind für das Jahr 2005.

<sup>31</sup> Für die Berechnung der Quoten wurden Fahrerlaubnisdaten aus 2006 und Bevölkerungsdaten aus 2005 verwendet.

<sup>32</sup> 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.

<sup>33</sup> Bevölkerung ab 15 Jahre und älter.

<sup>34</sup> Für die Berechnung der Quoten wurden Fahrerlaubnisdaten aus 2006 und Bevölkerungsdaten aus 2005 verwendet.

<sup>35</sup> 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.<sup>36</sup> 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-

<sup>36</sup> 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"/>  |
| <b>Ihr Geschlecht:</b><br><input type="checkbox"/> männlich<br><input type="checkbox"/> weiblich   | <b>Geschlecht:</b><br><input type="checkbox"/> männlich<br><input type="checkbox"/> weiblich  | <b>Geschlecht:</b><br><input type="checkbox"/> männlich<br><input type="checkbox"/> weiblich  | <b>Geschlecht:</b><br><input type="checkbox"/> männlich<br><input type="checkbox"/> weiblich  | <b>Geschlecht:</b><br><input type="checkbox"/> männlich<br><input type="checkbox"/> weiblich  | <b>Geschlecht:</b><br><input type="checkbox"/> männlich<br><input type="checkbox"/> weiblich  |
| <b>Ihr Alter:</b><br><input type="text"/> Jahre  | <b>Alter:</b><br><input type="text"/> Jahre:  | <b>Alter:</b><br><input type="text"/> Jahre:  | <b>Alter:</b><br><input type="text"/> Jahre:  | <b>Alter:</b><br><input type="text"/> Jahre:  | <b>Alter:</b><br><input type="text"/> Jahre:  |
| <b>Berufstätigkeit:</b><br><input type="checkbox"/> Vollzeit<br><input type="checkbox"/> Teilzeit<br><input type="checkbox"/> Auszubildende(r)<br><input type="checkbox"/> nicht berufstätig   | <b>Berufstätigkeit:</b><br><input type="checkbox"/> Vollzeit<br><input type="checkbox"/> Teilzeit<br><input type="checkbox"/> Auszubildende(r)<br><input type="checkbox"/> nicht berufstätig  | <b>Berufstätigkeit:</b><br><input type="checkbox"/> Vollzeit<br><input type="checkbox"/> Teilzeit<br><input type="checkbox"/> Auszubildende(r)<br><input type="checkbox"/> nicht berufstätig  | <b>Berufstätigkeit:</b><br><input type="checkbox"/> Vollzeit<br><input type="checkbox"/> Teilzeit<br><input type="checkbox"/> Auszubildende(r)<br><input type="checkbox"/> nicht berufstätig  | <b>Berufstätigkeit:</b><br><input type="checkbox"/> Vollzeit<br><input type="checkbox"/> Teilzeit<br><input type="checkbox"/> Auszubildende(r)<br><input type="checkbox"/> nicht berufstätig  | <b>Berufstätigkeit:</b><br><input type="checkbox"/> Vollzeit<br><input type="checkbox"/> Teilzeit<br><input type="checkbox"/> Auszubildende(r)<br><input type="checkbox"/> nicht berufstätig  |
| <b>(falls nicht berufstätig) Ihre gegenwärtige Tätigkeit:</b><br><input type="checkbox"/> Schüler(in)<br><input type="checkbox"/> Student(in)<br><input type="checkbox"/> zur Zeit arbeitslos<br><input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt<br><input type="checkbox"/> Hausfrau/ Hausmann<br><input type="checkbox"/> Renter/ Pensionär<br><input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender<br><input type="checkbox"/> anderes | <b>(falls nicht berufstätig) gegenwärtige Tätigkeit:</b><br><input type="checkbox"/> Kind zu Hause betreut<br><input type="checkbox"/> Kind in Krippe/ Kita etc.<br><input type="checkbox"/> Schüler(in)<br><input type="checkbox"/> Student(in)<br><input type="checkbox"/> zur Zeit arbeitslos<br><input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt<br><input type="checkbox"/> Hausfrau/ Hausmann<br><input type="checkbox"/> Renter/ Pensionär<br><input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender<br><input type="checkbox"/> anderes | <b>(falls nicht berufstätig) gegenwärtige Tätigkeit:</b><br><input type="checkbox"/> Kind zu Hause betreut<br><input type="checkbox"/> Kind in Krippe/ Kita etc.<br><input type="checkbox"/> Schüler(in)<br><input type="checkbox"/> Student(in)<br><input type="checkbox"/> zur Zeit arbeitslos<br><input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt<br><input type="checkbox"/> Hausfrau/ Hausmann<br><input type="checkbox"/> Renter/ Pensionär<br><input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender<br><input type="checkbox"/> anderes | <b>(falls nicht berufstätig) gegenwärtige Tätigkeit:</b><br><input type="checkbox"/> Kind zu Hause betreut<br><input type="checkbox"/> Kind in Krippe/ Kita etc.<br><input type="checkbox"/> Schüler(in)<br><input type="checkbox"/> Student(in)<br><input type="checkbox"/> zur Zeit arbeitslos<br><input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt<br><input type="checkbox"/> Hausfrau/ Hausmann<br><input type="checkbox"/> Renter/ Pensionär<br><input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender<br><input type="checkbox"/> anderes | <b>(falls nicht berufstätig) gegenwärtige Tätigkeit:</b><br><input type="checkbox"/> Kind zu Hause betreut<br><input type="checkbox"/> Kind in Krippe/ Kita etc.<br><input type="checkbox"/> Schüler(in)<br><input type="checkbox"/> Student(in)<br><input type="checkbox"/> zur Zeit arbeitslos<br><input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt<br><input type="checkbox"/> Hausfrau/ Hausmann<br><input type="checkbox"/> Renter/ Pensionär<br><input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender<br><input type="checkbox"/> anderes | <b>(falls nicht berufstätig) gegenwärtige Tätigkeit:</b><br><input type="checkbox"/> Kind zu Hause betreut<br><input type="checkbox"/> Kind in Krippe/ Kita etc.<br><input type="checkbox"/> Schüler(in)<br><input type="checkbox"/> Student(in)<br><input type="checkbox"/> zur Zeit arbeitslos<br><input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt<br><input type="checkbox"/> Hausfrau/ Hausmann<br><input type="checkbox"/> Renter/ Pensionär<br><input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender<br><input type="checkbox"/> anderes |
| <b>Führerscheinbesitz für Pkw?</b><br><input type="checkbox"/> ja<br><input type="checkbox"/> nein   | <b>Führerscheinbesitz für Pkw?</b><br><input type="checkbox"/> ja<br><input type="checkbox"/> nein  | <b>Führerscheinbesitz für Pkw?</b><br><input type="checkbox"/> ja<br><input type="checkbox"/> nein  | <b>Führerscheinbesitz für Pkw?</b><br><input type="checkbox"/> ja<br><input type="checkbox"/> nein  | <b>Führerscheinbesitz für Pkw?</b><br><input type="checkbox"/> ja<br><input type="checkbox"/> nein  | <b>Führerscheinbesitz für Pkw?</b><br><input type="checkbox"/> ja<br><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 Führerscheinenerwerbs 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.<sup>37</sup> 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 Fahrerlaubnisenerwerbs 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.<sup>38</sup> 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.<sup>39</sup> 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.

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

<sup>38</sup> 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.

<sup>39</sup> 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-<br>alters-<br>klassen | Fallzahl<br>n | Bevölke-<br>rung<br>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



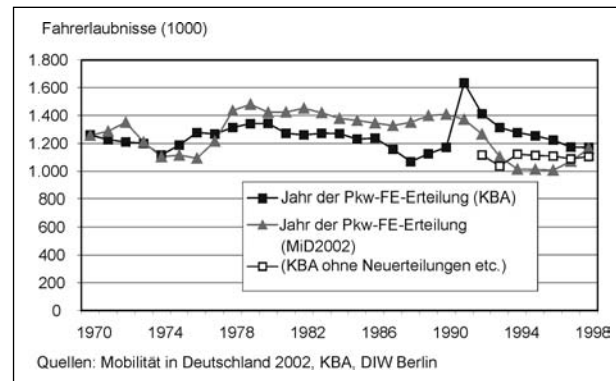
Als Fazit bleibt festzuhalten, dass die MiD 2002 in Bezug auf das Jahr des Fahrerlaubnisenerwerbs für Pkw plausible Ergebnisse liefert.

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.<sup>40</sup>

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

<sup>40</sup> 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 <sup>1</sup><br>n | Bevölkerung <sup>1</sup><br>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     |

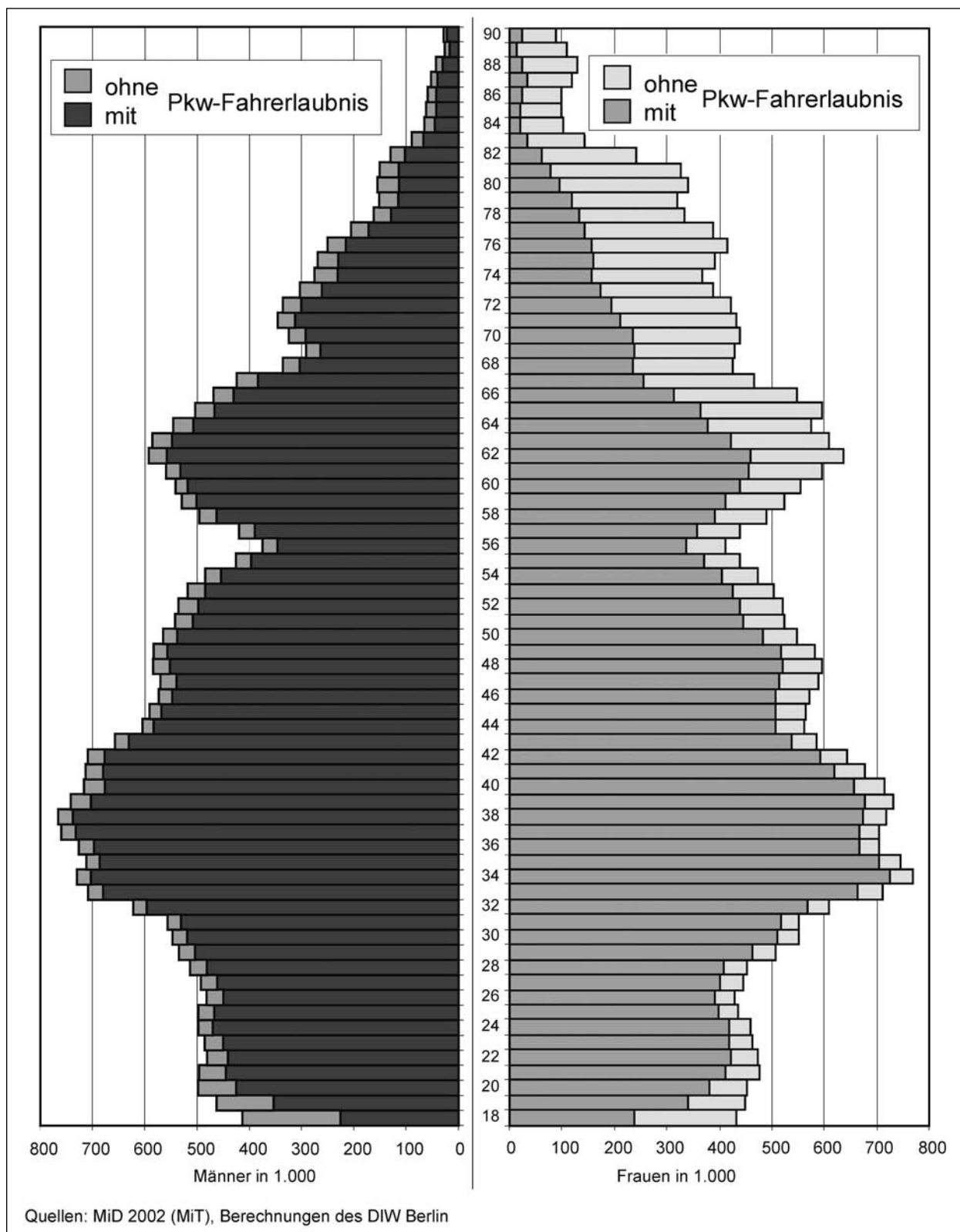
<sup>1</sup> Personen im Alter von 18 bis 84 Jahren

Quellen: Mobilität in Deutschland 2002. Berechnungen des DIW Berlin

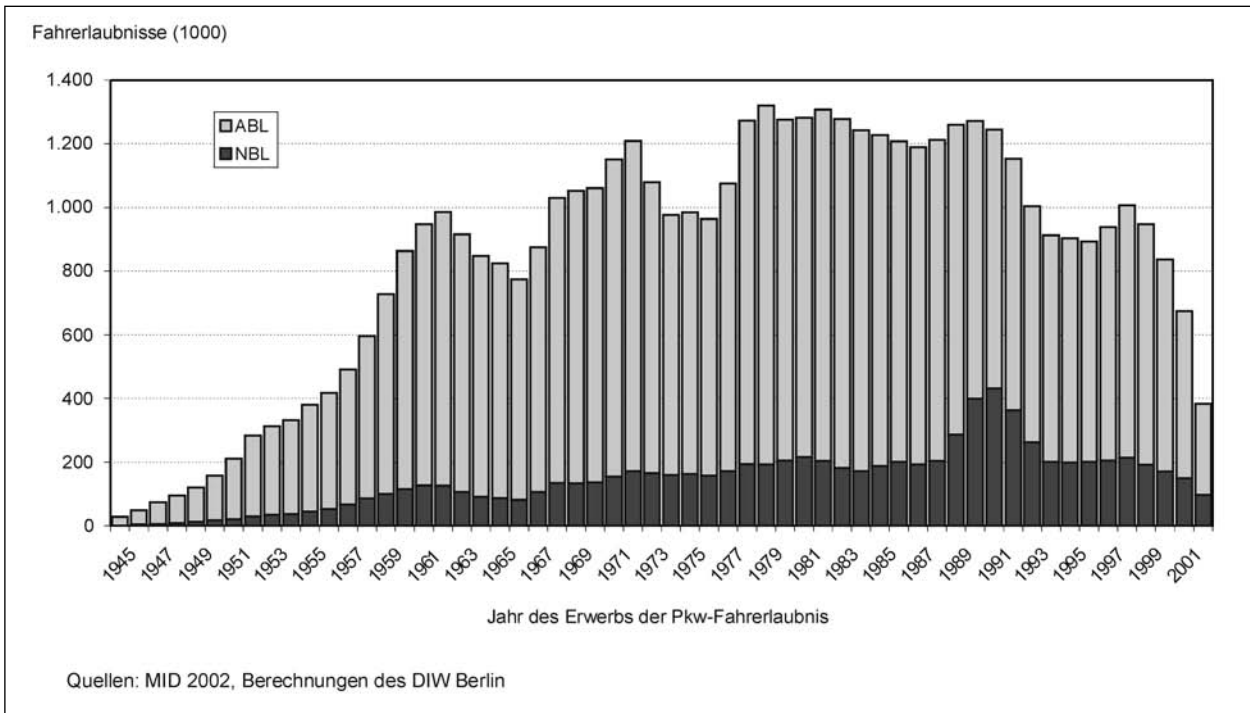
**Tab. 7:** Fahrerlaubnis-Quoten für Deutsche und Nichtdeutsche aus MiD 2002

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-

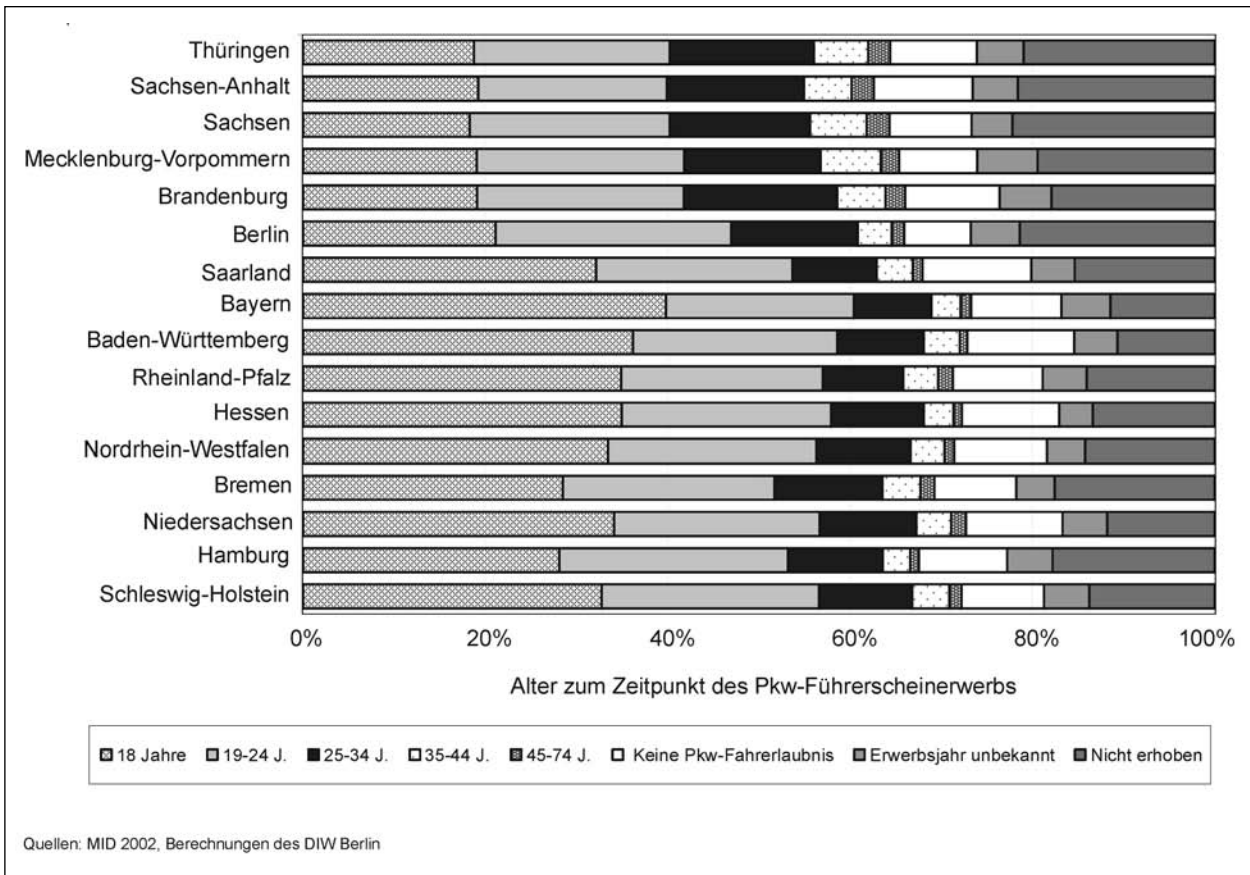
zahlen konstant bis rückläufig. Eine Erklärung für die Erhebungsergebnisse ist die demografische Entwicklung in Deutschland. Ausschlaggebend für den Rückgang bei den Erwerbsszahlen von Pkw-



**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.<sup>41</sup>

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

<sup>41</sup> 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.<sup>42</sup>

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.

<sup>42</sup> 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.

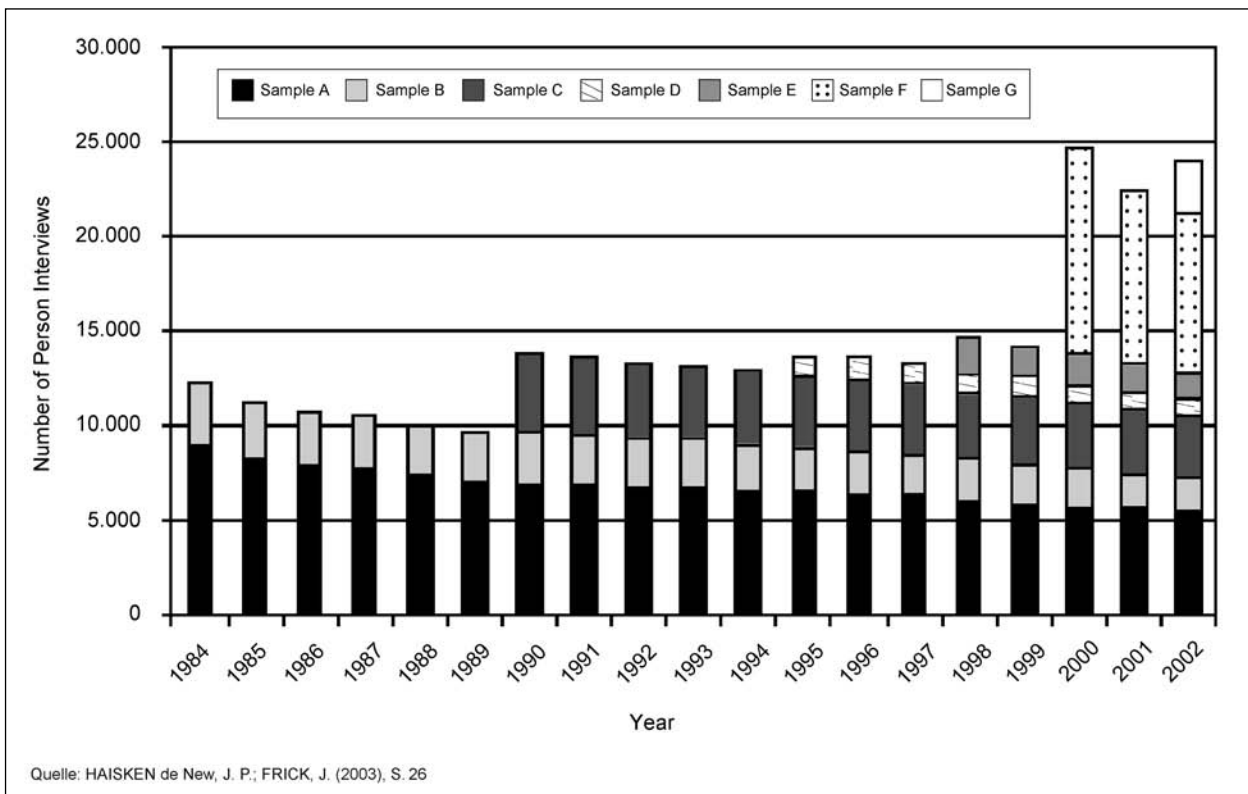


Bild 10: Entwicklung der Samplegrößen des SOEP

#### 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-<br>alters-<br>klassen | Personen |  | Moped       |      | Pkw/Kombi   |      | Lkw         |      | Motorrad    |      | Keine<br>Fahrerlaubnis |      | Keine<br>Angaben |      |  |
|                                 | n        | in<br>1.000                                      | in<br>1.000 | in % | in<br>1.000 | in % | in<br>1.000 | in % | in<br>1.000 | in % | in<br>1.000            | in % | in<br>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-<br>alters-<br>klassen | Personen |  | Moped       |      | Pkw/Kombi   |      | Lkw         |      | Motorrad    |      | Keine<br>Fahrerlaubnis |       | Keine<br>Angaben |      |  |
|                                 | n        | in<br>1.000                                      | in<br>1.000 | in % | in<br>1.000 | in % | in<br>1.000 | in % | in<br>1.000 | in % | in<br>1.000            | in %  | in<br>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-<br>alters-<br>klassen | Personen |  | Moped       |      | Pkw/Kombi   |      | Lkw         |      | Motorrad    |      | Keine<br>Fahrerlaubnis |       | Keine<br>Angaben |      |  |
|                                 | n        | in<br>1.000                                      | in<br>1.000 | in % | in<br>1.000 | in % | in<br>1.000 | in % | in<br>1.000 | in % | in<br>1.000            | in %  | in<br>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-<br>alters-<br>klassen | Personen |  | Moped       |      | Pkw/Kombi   |      | Lkw         |      | Motorrad    |      | Keine<br>Fahrerlaubnis |       | Keine<br>Angaben |      |  |
|                                 | n        | in<br>1.000                                      | in<br>1.000 | in % | in<br>1.000 | in % | in<br>1.000 | in % | in<br>1.000 | in % | in<br>1.000            | in %  | in<br>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-Fahrerlizenzen 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).

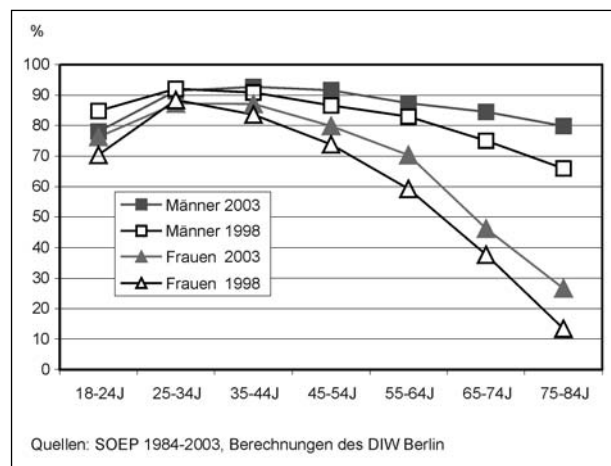
Nach wie vor haben Männer deutlich häufiger eine Pkw-Fahrerlaubnis als Frauen: Für 2003 beträgt die Ausstattungsquote von Frauen (18-84 Jahre) 72 %, die der Männer hingegen 88 %. Dieser Unterschied wird längerfristig weiter schrumpfen, denn Frauen und Männer der nachwachsenden Generationen unterscheiden 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. Fahrerlizenzen für Pkw.<sup>43</sup> 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 Ausstattungsniveau entspricht damit fast dem der Männer.

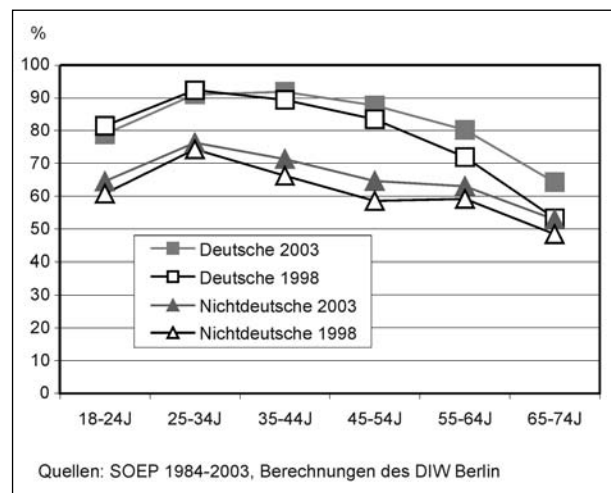
<sup>43</sup> Aus den Angaben der 18- bis 84-jährigen Befragten bei der Kategorie Pkw-Fahrerlizenzen ergeben sich für das Jahr 2003 hochgerechnet 51,8 Millionen. Hinzuzurechnen sind rund 0,3 Mill. Fahrerlizenzen von Personen mit Lkw-Führerschein, die keine Nennung bei der Vorgabe Pkw gemacht haben, obwohl ein Lkw-Führerschein den Besitz einer Fahrerlaubnis für Pkw voraussetzt. Bezogen auf die 5,4 Mio. Lkw-Fahrerlizenzen 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-Fahrerlizenzen befinden sich fast ausschließlich in der Hand von Männern (Tabelle 14). Im Jahr



**Bild 13:** Pkw-Fahrerlizenzen 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-<br>altersklassen | SOEP 1998 |          |                      |      | SOEP 2003 |          |                      |      |
|----------------------------|-----------|----------|----------------------|------|-----------|----------|----------------------|------|
|                            | Personen  |          | Fahrerlaubnis<br>Pkw |      | Personen  |          | Fahrerlaubnis<br>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-<br>altersklassen | SOEP 1998 |          |                      |      | SOEP 2003 |          |                      |      |
|----------------------------|-----------|----------|----------------------|------|-----------|----------|----------------------|------|
|                            | Personen  |          | Fahrerlaubnis<br>Lkw |      | Personen  |          | Fahrerlaubnis<br>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-<br>altersklassen                           | SOEP 1998 |          |                           |      | SOEP 2003 |          |                           |      |
|--|-----------|----------|---------------------------|------|-----------|----------|---------------------------|------|
|  | Personen  |          | Fahrerlaubnis<br>Motorrad |      | Personen  |          | Fahrerlaubnis<br>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-<br>altersklassen | SOEP 1998      |          |                        |      | SOEP 2003 |          |                              |      |
|----------------------------|----------------|----------|------------------------|------|-----------|----------|------------------------------|------|
|                            | Personen<br>kw |          | Fahrerlaubnis<br>Moped |      | Personen  |          | Fahrerlaubnis<br>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 infas<sup>44</sup>) werden seit 1994 in einer quotierten Stichprobe ausgewählte Haushalte in drei aufeinanderfolgenden Jahren schriftlich-postalisch über ihre Mobilität im Verlauf einer Woche befragt.<sup>45</sup>

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.

<sup>44</sup> 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.

<sup>45</sup> 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.<sup>46</sup>

- 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.

<sup>46</sup> IfV (2004), S. 33 ff.

| Personen im Haushalt   | Älteste Person                                     | Zweitälteste Person                                | Drittälteste Person                                | Viertälteste Person                                | Fünftälteste Person                                |
|--|--|--|--|--|--|
| <b>Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes / Ausbildungsplatzes / der Schule / Hochschule bzw. des Kindergartens mit öffentlichen Verkehrsmitteln:</b> |  |  |  |  |  |
| Zügige Direktverbindung .....  | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           |
| Langsame Direktverbindung .....  | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           |
| Verbindung mit einmaligem Umsteigen .....  | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           |
| Verbindung mit mehrmaligem Umsteigen .....   | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           |
| Keine Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln .....  | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           |
| <b>Fußweg von der Haltestelle bis zum Arbeitsplatz / Ausbildungsplatz / Schule / Hochschule / Kindergarten:</b>                                  |  |  |  |  |  |
| Kürzer als 10 Minuten .....  | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           |
| 10 bis 20 Minuten .....  | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           |
| Länger als 20 Minuten .....  | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           |
| <b>Parkplatzsituation am Arbeitsplatz / am Ausbildungsplatz:</b>   |  |  |  |  |  |
| Sehr schwierig .....   | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           |
| Schwierig .....  | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           |
| Nicht besonders schwierig .....  | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           |
| Überhaupt nicht schwierig .....  | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           |
| <b>Führerscheinbesitz:</b>   |  |  |  |  |  |
| Nein, keiner .....   | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>                           |
| Ja, und zwar folgende Führerscheinklasse(n) .....  | <input type="checkbox"/> ↘<br><input type="text"/> | <input type="checkbox"/> ↘<br><input type="text"/> | <input type="checkbox"/> ↘<br><input type="text"/> | <input type="checkbox"/> ↘<br><input type="text"/> | <input type="checkbox"/> ↘<br><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 Fallzahlen<sup>47</sup> 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 <sup>1)</sup>                                     |        |        |        |        |        |        |
| 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

<sup>47</sup> 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.<sup>48</sup>

<sup>48</sup> 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

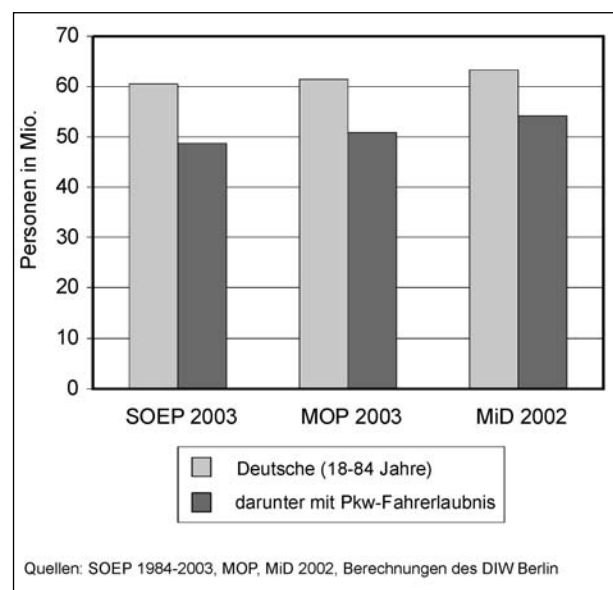
**Tab. 18:** Personen mit Veränderungen beim Pkw-Fahrerlaubnisbesitz im Mobilitätspanel

#### 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-

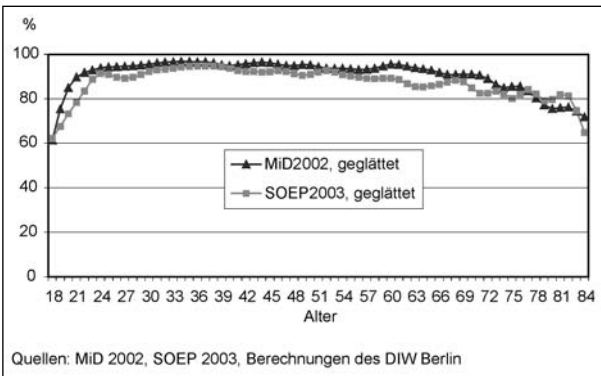


**Bild 16:** Deutsche (18-84 Jahre) insgesamt und mit Pkw-Fahrerlaubnisbesitz in den Erhebungen Mobilität in Deutschland 2002, Sozio-ökonomisches Panel und Mobilitätspanel

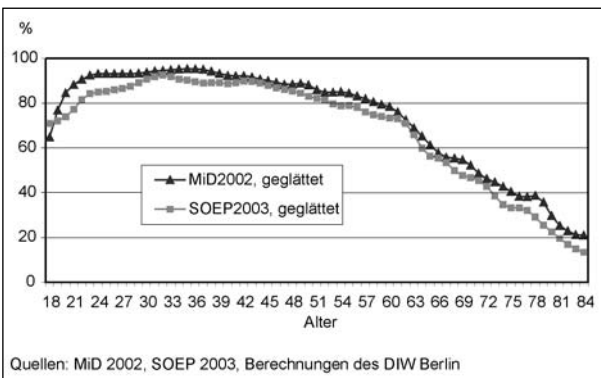
| Personen   | MiD 2002                                 |             | SOEP 1998 |             | SOEP 2003 |             | MOP 1999 |             | MOP 2003 |             |
|--|--|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|----------|-------------|----------|-------------|
|  | 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                                   | <b>85,5</b> | 45.130    | <b>76,4</b> | 48.676    | <b>80,4</b> | 48.989   | <b>80,3</b> | 50.900   | <b>82,9</b> |
| Männer   | 28.676                                   | <b>93,1</b> | 23.863    | <b>86,4</b> | 25.019    | <b>88,9</b> | 25.644   | <b>87,9</b> | 27.314   | <b>92,4</b> |
| Frauen   | 25.492                                   | <b>78,4</b> | 21.267    | <b>67,5</b> | 23.657    | <b>73,0</b> | 23.345   | <b>73,3</b> | 23.586   | <b>74,0</b> |
| Nichtdeutsche  | 1.662                                    | <b>77,4</b> | 3.275     | <b>62,6</b> | 3.083     | <b>67,0</b> | -        | -           | -        | -           |
| Männer   | 979                                      | <b>86,9</b> | 2.197     | <b>80,4</b> | 1.925     | <b>81,8</b> | -        | -           | -        | -           |
| Frauen   | 683                                      | <b>66,9</b> | 1.078     | <b>43,1</b> | 1.158     | <b>51,6</b> | -        | -           | -        | -           |
| Gesamt   | 55.830                                   | <b>85,3</b> | 48.405    | <b>75,3</b> | 51.759    | <b>79,5</b> | -        | -           | -        | -           |
| Männer   | 29.655                                   | <b>92,9</b> | 26.060    | <b>85,9</b> | 26.944    | <b>88,4</b> | -        | -           | -        | -           |
| Frauen   | 26.175                                   | <b>78,0</b> | 22.345    | <b>65,7</b> | 24.815    | <b>71,6</b> | -        | -           | -        | -           |
| Personen (18-84 Jahre) mit einer Fahrerlaubnis für Lkw           |  |             |           |             |           |             |          |             |          |             |
| Deutsche   | 7.146                                    | <b>11,3</b> | 5.651     | <b>9,6</b>  | 5.198     | <b>8,6</b>  | -        | -           | -        | -           |
| Männer   | 6.818                                    | <b>22,1</b> | 5.380     | <b>19,5</b> | 4.895     | <b>17,4</b> | -        | -           | -        | -           |
| Frauen   | 328                                      | <b>1,0</b>  | 271       | <b>0,9</b>  | 303       | <b>0,9</b>  | -        | -           | -        | -           |
| Nichtdeutsche  | 116                                      | <b>5,4</b>  | 146       | <b>2,8</b>  | 186       | <b>4,0</b>  | -        | -           | -        | -           |
| Männer   | 111                                      | <b>9,9</b>  | 141       | <b>5,2</b>  | 17        | <b>0,7</b>  | -        | -           | -        | -           |
| Frauen   | 5  | <b>0,5</b>  | 5         | <b>0,2</b>  |           | <b>0,0</b>  | -        | -           | -        | -           |
| Gesamt   | 7.262                                    | <b>11,1</b> | 5.797     | <b>9,0</b>  | 5.384     | <b>8,3</b>  | -        | -           | -        | -           |
| Männer   | 6.929                                    | <b>21,7</b> | 5.521     | <b>18,2</b> | 4.912     | <b>16,1</b> | -        | -           | -        | -           |
| Frauen   | 333                                      | <b>1,0</b>  | 276       | <b>0,8</b>  | 303       | <b>0,9</b>  | -        | -           | -        | -           |
| Personen (18-84 Jahre) mit einer Fahrerlaubnis für Moped, Mofa*) |  |             |           |             |           |             |          |             |          |             |
| Deutsche   | 20.101                                   | <b>31,7</b> | 6.531     | <b>11,1</b> | 11.291    | <b>18,6</b> | 10.561   | <b>17,3</b> | 13.650   | <b>22,2</b> |
| Männer   | 14.027                                   | <b>45,5</b> | 4.982     | <b>18,0</b> | 7.773     | <b>27,6</b> | 8.745    | <b>30,0</b> | 10.017   | <b>33,9</b> |
| Frauen   | 6.074                                    | <b>18,7</b> | 1.549     | <b>4,9</b>  | 3.518     | <b>10,9</b> | 1.816    | <b>5,7</b>  | 3.633    | <b>11,4</b> |
| Nichtdeutsche  | 404                                      | <b>18,8</b> | 176       | <b>3,4</b>  | 402       | <b>8,7</b>  | -        | -           | -        | -           |
| Männer   | 292                                      | <b>25,9</b> | 175       | <b>6,4</b>  | 285       | <b>12,1</b> | -        | -           | -        | -           |
| Frauen   | 112                                      | <b>11,0</b> | 1         | <b>0,0</b>  | 117       | <b>5,2</b>  | -        | -           | -        | -           |
| Gesamt   | 20.505                                   | <b>31,3</b> | 6.707     | <b>10,4</b> | 11.693    | <b>17,9</b> | -        | -           | -        | -           |
| Männer   | 14.319                                   | <b>44,8</b> | 5.157     | <b>17,0</b> | 8.058     | <b>26,4</b> | -        | -           | -        | -           |
| Frauen   | 6.186                                    | <b>18,4</b> | 1.550     | <b>4,6</b>  | 3.635     | <b>10,5</b> | -        | -           | -        | -           |
| Personen (18-84 Jahre) mit einer Fahrerlaubnis für Motorrad      |  |             |           |             |           |             |          |             |          |             |
| Deutsche   | 13.778                                   | <b>21,8</b> | 9.778     | <b>16,5</b> | 10.210    | <b>16,9</b> | -        | -           | -        | -           |
| Männer   | 11.575                                   | <b>37,6</b> | 8.201     | <b>29,7</b> | 8.390     | <b>29,8</b> | -        | -           | -        | -           |
| Frauen   | 2.203                                    | <b>6,8</b>  | 1.577     | <b>5,0</b>  | 1.820     | <b>5,6</b>  | -        | -           | -        | -           |
| Nichtdeutsche  | 240                                      | <b>11,2</b> | 291       | <b>5,6</b>  | 331       | <b>7,2</b>  | -        | -           | -        | -           |
| Männer   | 194                                      | <b>17,2</b> | 265       | <b>9,7</b>  | 277       | <b>11,8</b> | -        | -           | -        | -           |
| Frauen   | 46                                       | <b>4,5</b>  | 26        | <b>1,0</b>  | 54        | <b>2,4</b>  | -        | -           | -        | -           |
| Gesamt   | 14.018                                   | <b>21,4</b> | 10.069    | <b>15,7</b> | 10.541    | <b>16,2</b> | -        | -           | -        | -           |
| Männer   | 11.769                                   | <b>36,9</b> | 8.466     | <b>27,9</b> | 8.667     | <b>28,4</b> | -        | -           | -        | -           |
| Frauen   | 2.249                                    | <b>6,7</b>  | 1.603     | <b>4,7</b>  | 1.874     | <b>5,4</b>  | -        | -           | -        | -           |

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

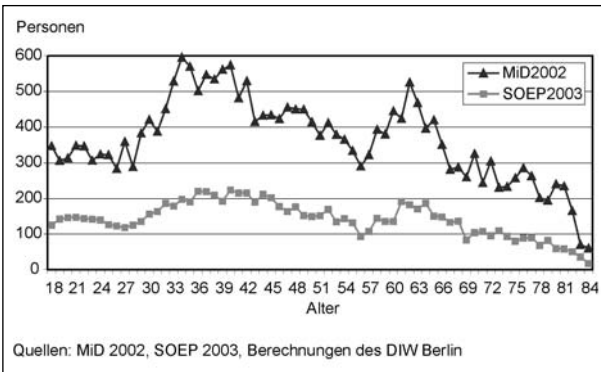
**Tab. 19:** Einwohner im Alter von 18 bis 84 Jahren und deren Fahrerlaubnisbesitz in den Erhebungen Mobilität in Deutschland 2002, Sozio-ökonomisches Panel und Mobilitätspanel



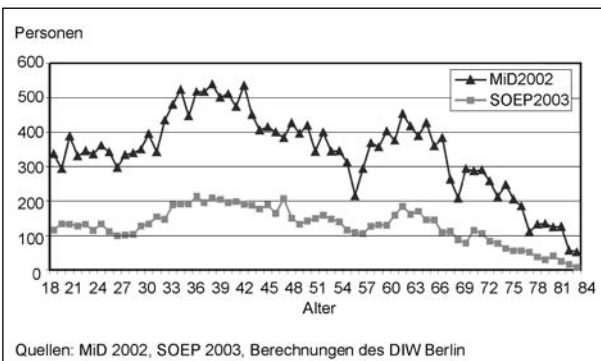
**Bild 17:** Pkw-Fahrerlaubnisbesitz MiD 2002 und SOEP 2003 – Deutsche Männer



**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.<sup>49</sup>

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.<sup>50</sup> Die SOEP-Stichprobe ist kleiner als die der MiD 2002, die Zahl der Befragten ist jedoch bis in hohe Alters-

<sup>49</sup> 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.

<sup>50</sup> 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,<sup>51</sup> 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.<sup>52</sup>

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-

<sup>51</sup> Vgl. KROH und SPIEB (2006).

<sup>52</sup> 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 Bestands-schätzungen 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, S<sup>1)</sup>).

<sup>53</sup> Seit 01.02.2005.

<sup>54</sup> 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 <sup>1)</sup> |
| 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 <sup>1)</sup> |
| 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 |                 |
| <sup>1)</sup> Seit 01.02.2005<br>* CE schließt T ein<br>[ ] = eingeschlossene Klasse ist Voraussetzung für Fahrerlaubnisklasse<br>( ) = Klasse ist in B eingeschlossen und B ist Voraussetzung für Fahrerlaubnisklasse<br>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, S<sup>53</sup>) (Tabelle 1).<sup>54</sup> 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.

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

<sup>56</sup> 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.

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.<sup>55</sup>

## 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:<sup>56</sup>

- 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,

| 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 <sup>1)</sup> |
| 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 Prüflingen 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)<sup>57</sup> 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 Einträ-

ge von Personen im Alter über 104 Jahre werden automatisch gelöscht.

Werden die im ZFER gespeicherten Informationen zu den Fahrerlaubniserteilungen mit den im Verkehrszentralregister (VZR)<sup>58</sup> 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)<sup>59</sup> – 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)<sup>60</sup> gehören alle Männer bzw. Frauen eines Geburtsjahrgangs.

Diese konzeptionelle Grundidee wurde entsprechend den Regelungen jeder Fahrerlaubnisklasse

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

<sup>58</sup> 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.

<sup>59</sup> g bezeichnet das Geburtsjahr, s das Geschlecht.

<sup>60</sup> 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 Abgänge<sup>61</sup> 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.

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

<sup>62</sup> 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“).<sup>62</sup> 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).<sup>63</sup> 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-Herkunftsländern<sup>64</sup> verfügbar sind, bzw. den Ländern, deren Nationalität die Zuwanderer angehören, müssen die Fahrerlaubnisse für diese Zuwanderer geschätzt werden.<sup>65</sup>

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.

<sup>63</sup> 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.

<sup>64</sup> 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).

<sup>65</sup> 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

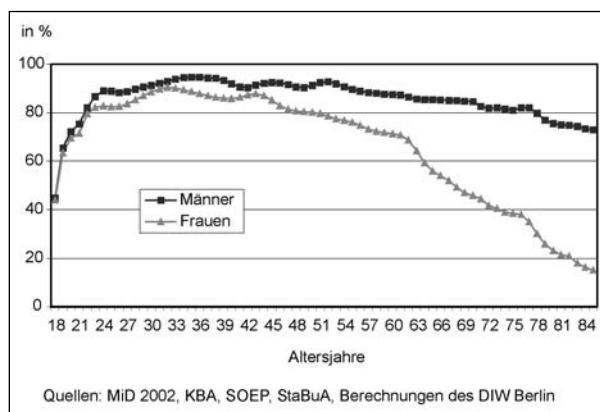
- bis zum 50. Lebensjahr Fahrzeuge der Klasse CE 79 (C1E > 12.000 kg und max. drei Achsen). Danach muss ein Verlängerungsantrag gestellt werden; bei vorzeitigem Umtausch der Fahrerlaubnis in das EU-Dokument muss die Gewährung der Klasse CE 79 extra beantragt werden.

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.<sup>66</sup>

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,<sup>67</sup> 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

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

<sup>67</sup> 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 <sup>1)</sup> 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-

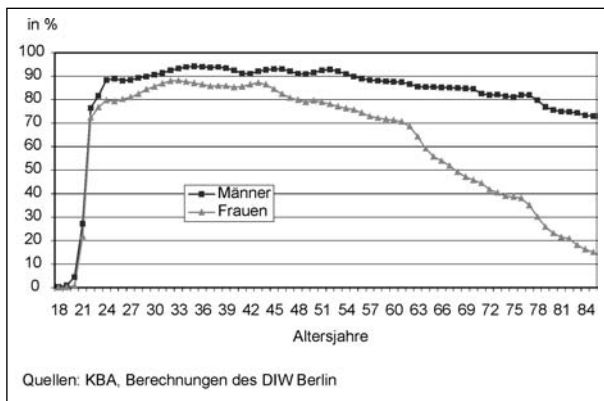
standsschätzung müssen folgende Punkte berücksichtigt werden:

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

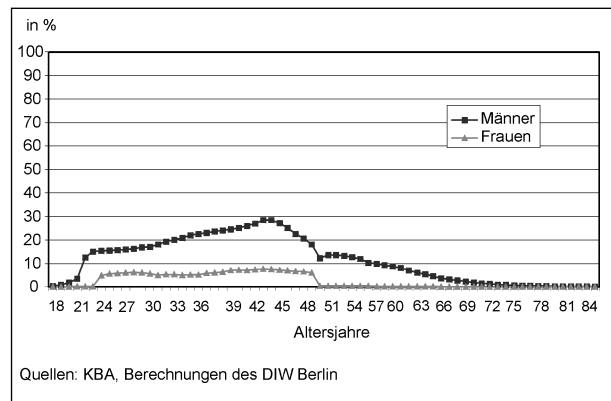
Der C1/C1E-Anfangsbestand für das Jahr 2002 (Bild 22) setzt sich somit zusammen aus den seit 1999 erteilten C1/C1E-Fahrerlaubnissen, die dem ZFER entnommen werden können, und den Berechtigungen, die aus dem Besitz einer Pkw-Alt-Fahrerlaubnis herrühren.

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.<sup>68</sup> 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 beachten<sup>69</sup>:

- 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.

<sup>68</sup> 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.

<sup>69</sup> 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 <sup>1)</sup>                | 22-50 Jahre      | 2002 | 3.512.425 | 987.413   | 4.499.838 |
| -  | AltFE <sup>1)</sup>                | 50 Jahre         | 2002 | 91.102    | 1.075     | 92.177    |
| -  | Entziehungen AltFE <sup>1)</sup>   | 23-50 Jahre      | 2003 | 8.360     | 153       | 8.513     |
| -  | Gestorbene mit AltFE <sup>1)</sup> | 23-50 Jahre      | 2003 | 7.109     | 944       | 8.053     |
| -  | Fortzüge mit AltFE <sup>1)</sup>   | 23-50 Jahre      | 2003 | 49.674    | 7.895     | 57.569    |
| =  | AltFE <sup>1)</sup>                | 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 <sup>1)</sup>                | 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 <sup>1)</sup>                | 23-50 Jahre      | 2003 | 3.356.180 | 977.346   | 4.333.526 |
| -  | AltFE <sup>1)</sup>                | 50 Jahre         | 2003 | 110.753   | 28.809    | 139.562   |
| -  | Entziehungen AltFE <sup>1)</sup>   | 24-50 Jahre      | 2004 | 7.801     | 165       | 7.966     |
| -  | Gestorbene mit AltFE <sup>1)</sup> | 24-50 Jahre      | 2004 | 6.695     | 906       | 7.600     |
| -  | Fortzüge mit AltFE <sup>1)</sup>   | 24-50 Jahre      | 2004 | 51.610    | 8.215     | 59.825    |
| =  | AltFE <sup>1)</sup>                | 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 <sup>1)</sup>                | 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

<sup>70</sup> 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.

<sup>71</sup> 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.<sup>70</sup> 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 darstellt<sup>71</sup>), 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.

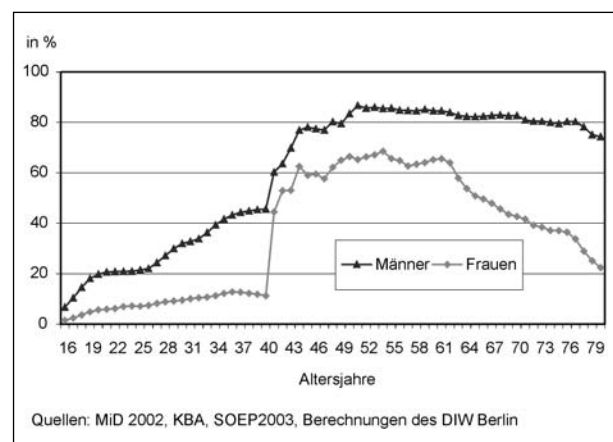


Bild 24: Fahrerlaubnisbesitz der Klasse A/A1 im Jahr 2002 (Ausgangsbestand) nach Geschlecht und Alter

| 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.<sup>72</sup> 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.<sup>73</sup> 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

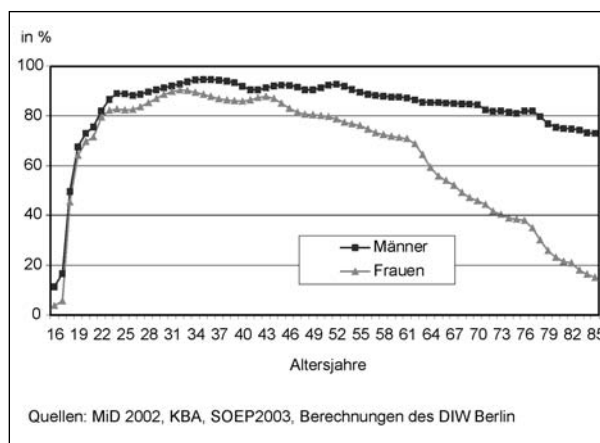


Bild 25: Fahrerlaubnisbesitz der Klasse M im Jahr 2002 (Ausgangsbstand) nach Geschlecht und Alter

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

<sup>73</sup> 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 darstellt<sup>74</sup>, 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.<sup>75</sup> 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 darstellt<sup>76</sup>, und aus

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

<sup>75</sup> 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.

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

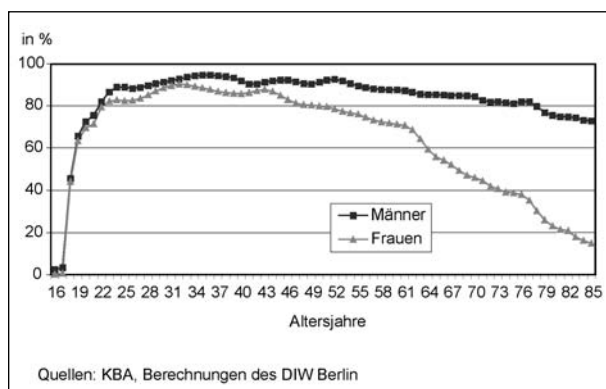
| Fahrerlaubnisklasse M, Fortschreibung 2002-2003 |                           |      |            |            |            |
|---|---------------------------|------|------------|------------|------------|
|   |                           | Jahr | Männer     | Frauen     | Insgesamt  |
|   | Ausgangsbestand           | 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.

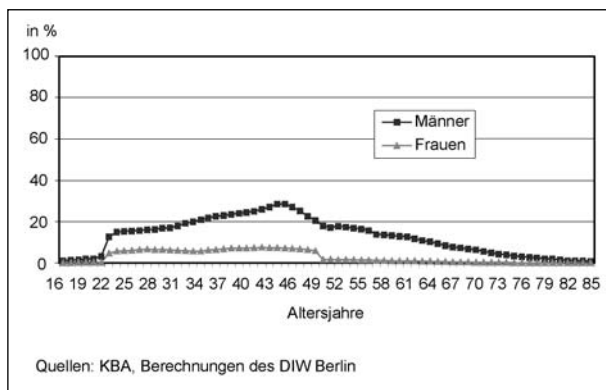
Originäre Informationen zur Fahrerlaubnisklasse T gibt es nur aus dem ZFER, es fehlen jedoch die Alt-Fahrerlaubnisse. Der Ausgangsbestand für das

| 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),  
 S<sup>77</sup>: Dreirädrige Kleinkrafträder und vier-rädrige Leichtkraftfahrzeuge.

<sup>77</sup> 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.<sup>78</sup>

## 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.<sup>79</sup>

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

<sup>78</sup> 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.

<sup>79</sup> 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.<sup>80</sup>

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.<sup>81</sup>

<sup>80</sup> Fahrerlaubnisklasse C1E, Jahr 2003.

<sup>81</sup> 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.<sup>82</sup>

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:

<sup>82</sup> 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.<br>Alters-<br>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](http://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](http://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 BMV 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 BMV 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  
Zwielich, 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: 1<sup>st</sup> FERSI Scientific Road Safety Research-Conference  
Dieser Bericht liegt **nur** in digitaler Form vor und kann kostenpflichtig unter [www.nw-verlag.de](http://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](mailto:vertrieb@nw-verlag.de)  
Internet: [www.nw-verlag.de](http://www.nw-verlag.de)

Dort ist auch ein Kompletverzeichnis erhältlich.