

Standard-Dokumentation Metainformationen

(Definitionen, Erläuterungen, Methoden, Qualität)

zur

Statistik der Führerscheine und Lenkberechtigungen

Diese Dokumentation gilt ab dem Berichtszeitraum:
2006

Diese Statistik war Gegenstand eines [Feedback-Gesprächs zur Qualität](#) am 06.05.2014

Bearbeitungsstand: **23.05.2018**



STATISTIK AUSTRIA
Bundesanstalt Statistik Österreich
A-1110 Wien, Guglgasse 13
Tel.: +43-1-71128-0
www.statistik.at

Direktion Raumwirtschaft
Bereich Tourismus, Kfz, Straßenverkehrssicherheit

Ansprechperson:
Eva Dietl
Tel. +43-1-71128-7553
E-Mail: eva.dietl@statistik.gv.at

Ansprechperson:
Ing. Eveline Pfeiler
Tel. +43-1-71128-7223
E-Mail: eveline.pfeiler@statistik.gv.at

Inhaltsverzeichnis

Executive Summary	3
1. Allgemeine Informationen.....	6
1.1 Ziel und Zweck, Geschichte	6
1.2 Auftraggeberinnen bzw. Auftraggeber	7
1.3 Nutzerinnen und Nutzer	7
1.4 Rechtsgrundlage(n)	7
2. Konzeption und Erstellung	8
2.1 Statistische Konzepte, Methodik	8
2.1.1 Gegenstand der Statistik	8
2.1.2 Beobachtungs-/Erhebungs-/Darstellungseinheiten.....	9
2.1.3 Datenquellen, Abdeckung	9
2.1.4 Meldeeinheit/Respondentinnen und Respondenten	10
2.1.5 Erhebungsform.....	10
2.1.6 Erhebungstechnik/Datenübermittlung	10
2.1.7 Erhebungsbogen (inkl. Erläuterungen)	10
2.1.8 Teilnahme an der Erhebung.....	11
2.1.9 Erhebungs- und Darstellungsmerkmale, Maßzahlen; inkl. Definition	11
2.1.10 Verwendete Klassifikationen	17
2.1.11 Regionale Gliederung	18
2.2 Erstellung der Statistik, Datenaufarbeitung, qualitätssichernde Maßnahmen	18
2.2.1 Datenerfassung	18
2.2.2 Signierung (Codierung)	18
2.2.3 Erstellung des Datenkörpers	18
2.2.4 Imputation (bei Antwortausfällen bzw. unvollständigen Datenbeständen)	20
2.2.5 Plausibilitätsprüfungen und Autokorrekturen	21
2.2.6 Sonstige qualitätssichernde Maßnahmen	25
2.3 Publikation (Zugänglichkeit)	25
2.3.1 Vorläufige Ergebnisse	25
2.3.2 Endgültige Ergebnisse	25
2.3.3 Revisionen.....	25
2.3.4 Publikationsmedien	25
2.3.5 Behandlung vertraulicher Daten.....	25
3. Qualität	26
3.1 Relevanz	26
3.2 Genauigkeit	26
3.2.1 Nicht-stichprobenbedingte Effekte	26
3.2.1.1 Qualität der verwendeten Datenquellen.....	26
3.2.1.2 Abdeckung (Fehlklassifikationen, Unter-/Übererfassung)	27
3.2.1.3 Messfehler (Erfassungsfehler)	27
3.3 Aktualität und Rechtzeitigkeit	27
3.4 Vergleichbarkeit	28
3.4.1 Zeitliche Vergleichbarkeit	28
3.4.2 Internationale und regionale Vergleichbarkeit.....	28
3.5 Kohärenz	28
4. Ausblick.....	29
Abkürzungsverzeichnis	30
Anlagen	30

Executive Summary

Die Statistik der Führerscheine und Lenkberechtigungen liefert Daten zur Zahl, Alters- und Geschlechtsverteilung neuer Führerscheinbesitzerinnen und -besitzer in Österreich sowie deren erworbene Berechtigungen zum Lenken der verschiedenen Fahrzeugarten. Neben Ersterteilungen sind auch Ausdehnungen bestehender Berechtigungen Gegenstand der Betrachtung (z.B. die Berechtigung zum Lenken eines Pkw wird ausgedehnt auf jene zum Lenken von Motorrädern). Der Fokus der Auswertungen liegt gleichermaßen auf ersterteilten und ausgedehnten Führerscheinen, den Führerscheinbesitzern und den von ihnen im Berichtsjahr erworbenen Lenkberechtigungen.

Dabei versteht man unter

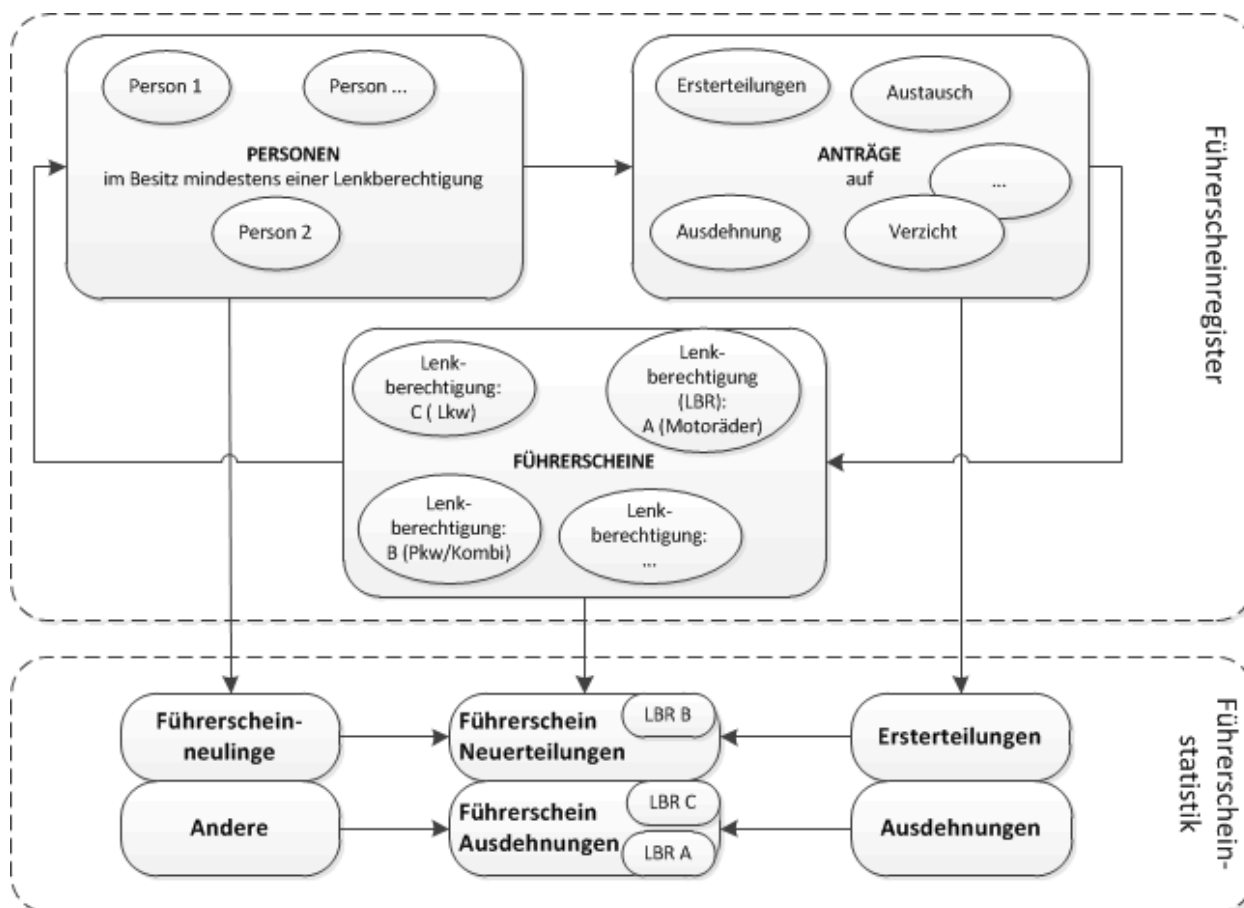
- Führerschein: ein behördliches Dokument über erteilte Lenkberechtigungen;
- Lenkberechtigung: das von der Behörde erteilte Recht, auf Straßen mit öffentlichem Verkehr Kraftfahrzeuge zu lenken bzw. Anhänger zu ziehen.

Auswertungen nach Bundesländern und Politischen Bezirken ermöglichen regionale Unterschiede aufzuzeigen.

Die Führerscheinstatistik beruht auf Administrativdaten. Statistik Austria erhält einmal jährlich Daten aus dem Führerscheinregister, das als Informationsverbund (§ 50 DSGVO) in der Bundesrechenzentrum GmbH geführt wird und damit eine zentrale EDV-Anwendung zur Ausstellung von Führerscheinen sowie zentrale Datenbasis für alle führerscheinrelevanten Informationen ist.

Aus den anonymisierten Administrativdaten des Führerscheinregisters werden in Statistik Austria die Zugänge an Ersterteilungen und Ausdehnungen von Führerscheinen samt aktualisierten Personendaten eines Berichtsjahres ausgewählt, einer Plausibilitätsprüfung mit automatischer Korrektur unterzogen und die Ergebnisse tabellarisch aufbereitet. Der gesamte Aufarbeitungsprozess erfolgt weitgehend ohne manuelle Bearbeitungsschritte.

Abbildung 1: Führerscheinregister und -statistik



Das Führerscheinregister umfasst grundsätzlich Bestandsdaten über Führerscheinbesitzer und deren Lenkberechtigungen (in Österreich). Analysen zeigen jedoch, dass die Bestandsdaten, vermutlich aufgrund unzureichender Bereinigung der Sterbefälle, zu hoch liegen. Ein Registerabgleich mit dem Zentralen Melderegister ist seitens des Bundesrechenzentrums angedacht. Im Zuge dessen soll auch ein bereichsspezifisches Personenkennzeichen festgelegt werden.

Statistik der Führerscheine und Lenkberechtigungen - Wichtigste Eckpunkte	
Gegenstand der Statistik	In Österreich durch Ersterteilung oder Ausdehnung ausgestellte Führerscheine und erteilte Lenkberechtigungen eines Berichtsjahres sowie in Ergänzung dazu auch ausgestellte Ausweise.
Grundgesamtheit	In Österreich ausgestellte Führerscheine und Lenkberechtigungen eines Berichtsjahres; rund 117.600 erstellte und ausgedehnte Führerscheine und zusätzlich rund 31.000 sogenannte „Mopedführerscheine“ (nur Klasse AM) für 2017.
Statistiktyp	Sekundärstatistik
Datenquellen/Erhebungsform	Führerscheinregister, geführt durch die Bundesrechenzentrum GmbH.
Berichtszeitraum bzw. Stichtag	Kalenderjahr
Periodizität	Jährlich
Teilnahme an der Erhebung (Primärstatistik)	Das Führerscheingesetz 1997//120 idgF verpflichtet die zuständigen Behörden zur Teilnahme an der Datenerhebung des Führerscheinregisters (§ 16 Abs. 2) und regelt die Datenweitergabe in anonymisierter Form an Statistik Austria (§ 6b Abs. 8).
Zentrale Rechtsgrundlagen	Führerscheingesetz 1997//120 idgF § 16b Abs. 8 und Bundesstatistikgesetz 2000 idF BGBl.I.Nr.71/2003 (Anlage II).
Tiefste regionale Gliederung	Bezirksebene mit Ausnahme von Wien (Bundeslandebene)
Verfügbarkeit der Ergebnisse	t+9 Monate (spätestens)
Sonstiges	-

1. Allgemeine Informationen

1.1 Ziel und Zweck, Geschichte

Daten über den Erwerb von Lenkberechtigungen liefern unter anderem Hintergrundinformation im Bereich der **Straßenverkehrssicherheit**. Legistische Maßnahmen auf dem Gebiet der Ausbildung zum motorisierten Verkehrsteilnehmer wie etwa der Stufenführerschein, Führerschein auf Probe und die Mehrphasenausbildung stehen in engem Zusammenhang mit der Sicherheit im Straßenverkehr und zeigen direkte Auswirkungen auf das Verkehrsunfallgeschehen. Die Führerscheinstatistik liefert dazu Größenordnungen zum betroffenen Personenkreis gesetzter wie geplanter Maßnahmen. Kfz-Zulassungszahlen, Daten zu neu erworbenen Lenkberechtigungen für einzelne Fahrzeugkategorien und im Straßenverkehr verunglückte Personen nach Alter, Geschlecht und Fahrzeugklassen erlauben eine gesamtheitliche Betrachtung auf dem Gebiet des Straßenverkehrs. Regional unterschiedliche Verteilungen können dargestellt werden.

In den **Jahren 1977 bis 1997** wurden regelmäßig Statistiken über ersterteilte, ausgedehnte, umgeschriebene und duplizierte Führerscheine und Lenkberechtigungen vom damaligen Österreichischen Statistischen Zentralamt (ÖSTAT) erstellt. Datengrundlage waren die von den Bezirkshauptmannschaften und Bundespolizeidirektionen übermittelten Durchschläge der Antragsformulare auf Erteilung, Ausdehnung, Duplikat und Umschreibung von Führerscheinen bzw. Lenkberechtigungen mit den behördlichen Eintragungen zu den erteilten Lenkberechtigungen.

Mit Inkrafttreten des **Führerscheingesetzes im November 1997** wurde auch die Führung automationsunterstützter Örtlicher Führerscheinregister sowie des in der Bundesrechenzentrum GmbH eingerichteten Zentralen Führerscheinregisters angeordnet. Die Datenlieferung an Statistik Austria entfiel durch die nunmehr elektronische Datenerfassung und es kam zu einer vorübergehenden Einstellung dieser Statistik. Die bei den Behörden in die Örtlichen Register eingetragenen Daten wurden an das Zentrale Register weitergeleitet. Es erfolgte auch die elektronische Nacherfassung von Führerscheindaten. Das Vormerksystem (Maßnahmen gegen Risikolenker) wurde ebenfalls implementiert. Im Jahr 2006 erfolgte die Auflösung der Örtlichen Register und Umwandlung des Zentralen Registers in einen Informationsverbund.¹ Den Antrag auf Erteilung einer Lenkberechtigung (Führerscheinantrag) kann man seither bei einer Fahrschule, die innerhalb Österreichs frei gewählt werden kann, einreichen („One-Stop-Shop-Prinzip“). Die Kundendaten werden direkt in das Führerscheinregister eingetragen. Das Verfahren zur Erteilung der Lenkberechtigung wird von der Behörde geführt, in deren Sprengel die besuchte Fahrschule ihren Sitz hat. Bestimmte Anträge (z.B. auf Umschreibung oder Wiedererteilung nach einer Entziehung), müssen aber weiterhin bei einer Führerscheinbehörde eingebracht werden.

Die **erste Datenübermittlung** aus dem Führerscheinregister (FSR) an Statistik Austria erfolgte im **Jahr 2008** (Bestandsstatistik der nacherfassten Führerscheindaten inklusive Daten bis Berichtsjahr 2007).

Informationen zur Art des Antrages (auf Ersterteilung, Ausdehnung, Duplikat, Austausch, etc.) sind im **Führerscheinregister ab dem Jahr 2003** enthalten. Ab diesem Jahr haben alle Behörden mit dem Führerscheinregister gearbeitet. Detailanalysen haben gezeigt, dass für die Berichtsjahre 2003 bis 2005 teilweise Antragsdaten zu den in diesen Berichtsjahren erteilten Lenkberechtigungen fehlen, weil die Anträge bereits vor 2003 (vor Einführung der Mehrphasenausbildung) gestellt wurden.

Aus diesem Grund können **Ergebnisse erst ab dem Berichtsjahr 2006** berechnet werden.

¹ Auftraggeber im Sinne des § 4 Z 4 des Datenschutzgesetzes sind die Behörden, Betreiber ist das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), das somit die Verantwortung für die Datensicherheit des Informationsverbundsystems trägt.

Auswertungen zum Bestand an Führerscheinbesitzerinnen und -besitzern ergaben eine Übererfassung der im Führerscheinregister erfassten Personen. Eine Bereinigung hinsichtlich aller Sterbefälle müsste durchgeführt werden, um Daten veröffentlichen zu können. Daher bezieht sich die folgende Statistik ausschließlich auf Zugänge durch Ersterteilungen und Ausdehnungen (Qualität der Bestandsdaten im Detail, siehe Abschnitt 3.2.1.1).

1.2 Auftraggeberinnen bzw. Auftraggeber

Die Führerscheinstatistik ist im Sinne des § 4 (1) [Bundesstatistikgesetz 2000](#) angeordnet. Das fachlich zuständige Ministerium ist das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT).

1.3 Nutzerinnen und Nutzer

Nationale Institutionen:

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
- Landesregierungen
- Kuratorium für Verkehrssicherheit
- Wirtschaftskammer Österreich (WKO) / WK der Bundesländer
- ÖAMTC
- ARBÖ
- VCÖ

Sonstige Nutzerinnen und Nutzer:

- Fahrschulen
- Medien
- Unternehmen aus der Kfz-Branche
- Bildungseinrichtungen
- Verkehrspsychologen
- Rettungsdienste
- Allgemeine Öffentlichkeit

1.4 Rechtsgrundlage(n)

Nationale Rechtsgrundlagen:

§ 4 (1) [Bundesstatistikgesetz 2000](#): BGBl. I Nr. 125/2009 und BGBl. I Nr. 111/2010

§ 16b (8) [Führerscheingesetz 1997](#): BGBl. I Nr. 120/1997

2. Konzeption und Erstellung

2.1 Statistische Konzepte, Methodik

2.1.1 Gegenstand der Statistik

Gegenstand der Führerscheinstatistik sind die in Österreich ab 2006 durch Ersterteilung und Ausdehnung ausgestellten Führerscheine und erteilten Lenkberechtigungen eines Berichtsjahres. In Ergänzung dazu sind auch ausgestellte Ausweise (Moped-, Taxilenker-, Schulbuslenkerausweise) Gegenstand der Statistik.

Codeeintragungen: Auf Wunsch einiger Datenuser publizierte Statistik Austria bis September 2016 auch Eckdaten über die jährlich durchgeführten Codeeintragungen im Führerschein. Die Auswertungen umfassten die Eintragungen der Codes 111 (Berechtigung zum Lenken von Krafträdern mit der Führerscheinklasse B) und 95 (Fahrerqualifizierungsnachweis für das gewerbliche Lenken von Lkw und Bussen). Als Datenquelle diente ebenfalls das im Bundesrechenzentrum eingerichtete Führerscheinregister. Dabei wurden beispielsweise die Eintragungen des Codes 111 ermittelt, indem die Antragsart „Austausch (des Führerscheins) wegen Eintragung des Zahlencodes 111“ im Berichtsjahr selektiert wurde. Tatsächlich wurde jedoch auch eine, nicht ohne Weiteres quantifizierbare Menge an Eintragungen im Rahmen anderer Antragsarten vorgenommen (z.B. im Zuge einer Ausdehnung des Führerscheins). Dies gilt sinngemäß auch für die Codeeintragungen C95 und D95. Aufgrund dieser Tatsache sind Codeeintragungen nicht Gegenstand der Statistik und es werden keine diesbezüglichen Ergebnisse publiziert.

Wichtige Definitionen

Lenkberechtigung: Das Lenken eines Kraftfahrzeuges und das Ziehen eines Anhängers auf Straßen mit öffentlichem Verkehr ist nur zulässig mit einer von der Behörde erteilten gültigen Lenkberechtigung für die Klasse oder Unterklasse, in die das Kraftfahrzeug fällt.

Führerschein: Behördliches Dokument über erteilte Lenkberechtigungen.

Ersterteilung: erstmalige Erteilung einer Lenkberechtigung, wobei davor weder im In- noch im Ausland eine Lenkberechtigung erworben wurde (Antragsart = Ersterteilung).

Führerscheinneulinge: Personen, die erstmals eine oder mehrere Lenkberechtigungen erwerben.

Ausdehnung: eine Lenkberechtigung wird auf andere Klassen oder Unterklassen ausgedehnt.

Mopedausweis: Seit 2009 war zum Lenken von Motorfahrrädern (Mopeds), vierrädigen Leichtkraftfahrzeugen („Mopedautos“) und Invalidenkraftfahrzeugen ein Mopedausweis vorgeschrieben. Vor 2009 war er nur für Personen bis zum vollendeten 24. Lebensjahr erforderlich. Personen, die eine Lenkberechtigung besaßen, egal für welche Klasse, brauchten keinen Mopedausweis. Er konnte ab dem 15. Lebensjahr erworben werden und war mit einer theoretischen und praktischen Schulung bzw. Prüfung verbunden.

Ab Jänner 2013 wurde der Mopedausweis aufgelassen und die neue europäische Lenkberechtigungsklasse AM eingeführt, die zum Lenken von Motorfahrrädern und vierrädigen Leichtkraftfahrzeugen berechtigt.

Taxilenker- und Schulbuslenkerausweis: Um ein Taxi zu lenken oder einen Schülertransport durchführen zu können, sind zusätzlich zur Lenkberechtigung bestimmte Voraussetzungen (Mindestalter, Fahrpraxis, Vertrauenswürdigkeit, amtsärztliches Gutachten, etc.) zu erfüllen, die durch den Ausweis bestätigt werden. Siehe dazu §§ 4 ff bzw. §§ ff Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr.

Führerscheinbehörde:

- In Städten mit Landespolizeidirektion die Landespolizeidirektion (vor der Polizeireform 2012 Bundespolizeidirektion); in Wien das Verkehrsamt
- In Städten ohne Landespolizeidirektion bzw. in Gemeinden die Bezirkshauptmannschaft
- In den Statutarstädten Krems und Waidhofen / Ybbs der Magistrat
- Für die Statutarstadt Rust die Landespolizeidirektion Burgenland.

2.1.2 Beobachtungs-/Erhebungs-/Darstellungseinheiten

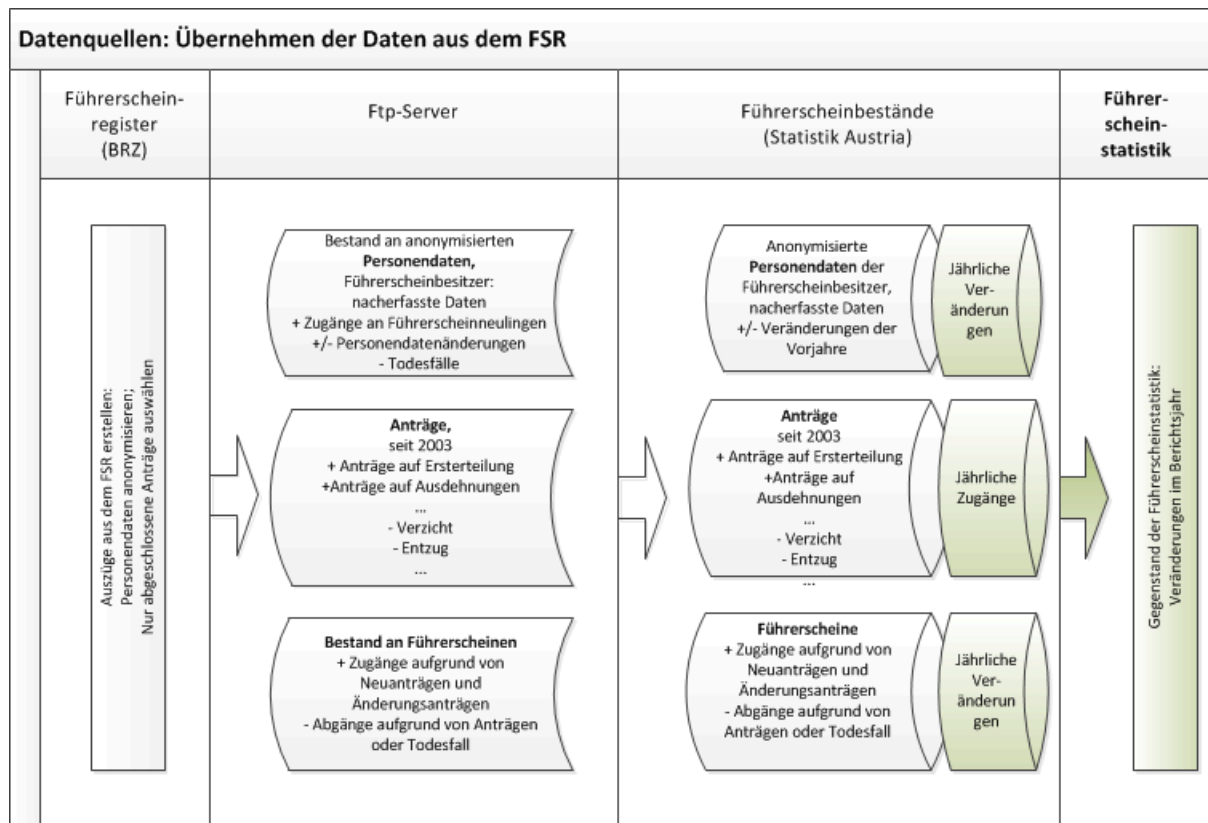
Beobachtungseinheiten sind Personen, die im Berichtsjahr mindestens eine Lenkberechtigung bzw. einen Führerschein erworben haben. Die statistischen Einheiten sind auf Personenebene die **Führerscheinbesitzerinnen und -besitzer**, auf der Ebene der **Führerscheine**, im Berichtsjahr **abgeschlossene Anträge** auf Erserteilung eines Führerscheines oder Ausdehnung um weitere Lenkberechtigungen sowie die erteilten **Lenkberechtigungsklassen** selbst. Neben den Führerscheinen stellen auch **Ausweise** für die Berechtigung zum Lenken von Mopeds (bis zum Jänner 2013; danach LBR-Klasse AM), Taxis und Schulbussen statistische Einheiten dar.

2.1.3 Datenquellen, Abdeckung

Datenquelle sind die im Führerscheinregister (FSR) erfassten Daten über Führerscheinbesitzerinnen und -besitzer (anonymisierte Personendaten), Führerscheine und dazugehörige Lenkberechtigungen sowie abgeschlossene Anträge nach der Art des Antrages (Ersterteilung, Ausdehnung, Austausch, Wiedererteilung, Duplikate, etc.) von Lenkberechtigungen.

Die Basisdaten zur Führerscheinstatistik sind nach den Inhalten in drei Auszügen aus Datenbanktabellen (Personen, Führerscheine / Lenkberechtigungen, Anträge) organisiert, die jährlich als Bestandsdaten auf dem ftp-Server von Statistik Austria bereitgestellt werden (siehe Abb. 2).

Abbildung 2: Datenquelle



Neben diesen Tabellen werden auch Informationen zu ausgestellten Ausweisen für die Berechtigung zum Lenken von Motorfahrzeugen (Mopeds; bis 2012, danach Führerscheinklasse AM) Taxis und Schulbussen bereitgestellt. Die Informationen sind in zwei getrennten Datenbanktabellen organisiert, wobei die dazugehörigen Personendaten aus der Tabelle der Führerscheinbesitzerinnen und -besitzer ergänzt werden.

Aus dem FSR werden die Bestände zu den Führerscheinen, den Führerscheinbesitzerinnen und -besitzern und deren Veränderungen in Form von Zugängen (Ersterteilungen und Ausdehnungen) bzw. Abgängen aufgrund von Todesfällen bereitgestellt. Die Basisbestände wurden mittels Nacherfassung in den Führerscheinbehörden erhoben und danach mit den jährlichen Veränderungen fortgeschrieben. Zwischen den nacherfassten Beständen und den Veränderungsdaten ist ein deutliches Qualitätsgefälle feststellbar, weshalb aktuell nur Veränderungsdaten im Sinne von Zugängen an Ersterteilungen und Ausdehnungen Gegenstand der Führerscheinstatistik sind.

Das BRZ stellt die Daten in Form von drei Datenbanktabellen (Personen- Führerschein- und Antragsdaten) zur Verfügung, wobei die ersten Datenlieferungen jeweils den Gesamtbestand an erfassten Führerscheinen (nacherfasste und neu dazu gekommene) beinhalteten. Aufgabe von Statistik Austria ist, die Zahl der Ersterteilungen (Führerscheineulinge) und Ausdehnungen zu ermitteln. Seit dem Berichtsjahr 2016 liefert das BRZ nur *eine* Datenbanktabelle, welche im Wesentlichen die Informationen der drei Tabellen enthält. Die Trennung erfolgt in Statistik Austria.

Die vollständige Beschreibung der Datenquelle befindet sich in der Schnittstellendokumentation zur Datenübermittlung aus dem Führerscheinregister an die Statistik Austria [FSR - Statistik Austria Datenübermittlung](#).

2.1.4 Meldeeinheit/Respondentinnen und Respondenten

Meldeeinheiten sind die Führerscheinbehörden im Bundesgebiet, die zur Entscheidung über einen Antrag auf Erteilung oder Ausdehnung behördlich zuständig sind. Die Verfahren sind mittels automationsunterstützter Datenverarbeitung in Form des Führerscheinregisters durchzuführen.

Das FSR wird von der Bundesrechenzentrum GmbH (BRZ) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) als Informationsverbund betrieben.

2.1.5 Erhebungsform

Vollerhebung

2.1.6 Erhebungstechnik/Datenübermittlung

Die Führerscheinstatistik ist eine Sekundärstatistik. Die Datenerfassung wird im Zuge eines Antrages auf Ersterteilung oder Ausdehnungen (Austausch, Fristverlängerung, etc.) eines Führerscheines von den Behörden bzw. den Fahrschulen durchgeführt. Die Verwaltung der Führerscheindaten erfolgt zentral im Führerscheinregister. Ein Auszug der Daten des Führerscheinregisters wird für Statistik Austria jährlich auf dem ftp-Server der Statistik Austria bereitgestellt.

2.1.7 Erhebungsbogen (inkl. Erläuterungen)

Keine Primärerhebung, daher kein Erhebungsbogen der Statistik Austria.

2.1.8 Teilnahme an der Erhebung

Der § 16 des Führerscheingesetzes 1997 regelt unter anderem Inhalt und Umfang der im Zuge eines Führerscheinverfahrens zu erhebenden Daten in Form des Führerscheinregisters sowie deren primäre und sekundäre Verwendung.

Die Fahrschule, die Wohnsitzbehörde des Antragstellers sowie die das jeweilige Verfahren führende Behörde sind gemäß FSG zur Datenerhebung bzw. –verarbeitung mittels Führerscheinregisters verpflichtet. Im weiteren Sinne sind auch die Bewerber um eine Lenkberechtigung durch die gemachten Angaben zu ihrer Person, zur Art des Antrags und zu den beantragten Klassen an der Datenerhebung beteiligt.

§ 16b FSG behandelt die „Verwendung der Daten des Führerscheinregisters“, unter anderem im Absatz 8 die für Statistik Austria relevante:

„(8) Die gemäß § 16a in das Führerscheinregister aufgenommenen pseudonymisierten Antragsdaten und Daten über ausgestellte Führerscheine aller Führerscheinbehörden sind im Wege der Datenfernübertragung zwecks Erstellung einer bundeseinheitlichen Statistik der Führerscheinangelegenheiten kostenlos der Bundesanstalt Statistik Österreich zu übermitteln.“

2.1.9 Erhebungs- und Darstellungsmerkmale, Maßzahlen; inkl. Definition

Die Erhebungs- und Darstellungsmerkmale sind, wie in Abbildung 2, Abschnitt 2.1.3 dargestellt, in drei Datenbanktabellen und der Tabelle zu den Ausweisen organisiert.

Anonymisierte Personendaten

Die Datenbanktabelle „**Personendaten**“ enthält sämtliche Personenmerkmale zur Antragstellerin, zum Antragsteller. Jeder Datensatz stellt eine Person dar und ist mit der Personenkennung als Primärschlüssel eindeutig definiert. In den Ergebnistabellen der Führerscheinstatistik werden aus der Tabelle der Personendaten die Merkmale Alter und Geschlecht der Führerscheinbesitzerinnen und -besitzer dargestellt. Das Alter wird aus der Differenz des Erteilungsdatums einer Lenkberechtigung, ein Merkmal der Tabelle „Führerscheine“, und dem Geburtsdatum errechnet, versteht sich also als Alter zum Zeitpunkt der Erteilung einer Lenkberechtigung. Bei der jährlichen Übernahme aktualisierter Personendaten werden Personen, deren Todesdatum vor dem Berichtsjahr liegt, in der Ergebnisdarstellung nicht mehr berücksichtigt. Im Berichtsjahr verstorbene Personen werden in den Ergebnissen insofern berücksichtigt, als gemäß der Liefervereinbarung mit dem BRZ nur Daten abgeschlossener Führerscheinverfahren übermittelt werden und davon ausgegangen werden kann, dass diese nach Erteilung der Lenkberechtigung bzw. nach Erwerb des Führerscheines verstorben sind.

Erhebungs- und Darstellungsmerkmale der Personendaten:

<u>Kennung für Personendaten:</u>	Ausprägungscode: „PD“
<u>Personenkennung:</u>	Primärschlüssel
<u>Geburtsdatum:</u>	Darstellungsmerkmal, Alter
<u>Geburtsort:</u>	Textangabe
<u>Akademische Grade:</u>	freie Textangabe
<u>Geschlecht:</u>	Darstellungsmerkmal
<u>Staatsbürgerschaft:</u>	Klassifikation: Staatenliste
<u>Postleitzahl:</u>	Klassifikation: Postleitzahlen österreichischer Gemeinden
<u>(Wohn) Ort:</u>	Textangabe
<u>Datum des Todes:</u>	Jahr und Monat

Führerscheindaten












Die Datenbanktabelle „**Führerscheine**“ enthält die den Führerscheinen zuordenbaren Merkmale. Die Merkmale Personenkennung, Führerscheinkennung und die Lenkberechtigungskategorie definieren quasi als Primärschlüssel einen Datensatz eindeutig. Über die Personenkennung können die Informationen der Personendaten ergänzt werden. Über die Personenkennung und die Lenkberechtigungskategorie können die zum Führerschein gehörigen Antragsdaten identifiziert werden. Auf diese Weise werden die Merkmale der drei Tabellen miteinander verbunden. Die Darstellungsmerkmale der Führerscheintabelle sind das Erteildatum, die Lenkberechtigungskategorie, die ausstellende Behörde und das Ausstellungsdatum des Führerscheins.

Die zentralen Merkmale der Führerscheintabelle sind die **Lenkberechtigungsklassen** und deren Erteildatum. Sie legen fest, für welche Art von Kraftfahrzeugen und ab welchem Zeitpunkt eine Lenkberechtigung als erteilt gilt.

Der **Umfang der Lenkberechtigungen** ist im § 2 des Führerscheingesetzes geregelt, das Mindestalter zur Erteilung einer Lenkberechtigung im § 6.

Abbildung 3 zeigt eine Übersicht zu den bis zum Berichtsjahr 2012 gültigen Führerscheinklassen und zum erforderlichen Mindestalter bei der Erteilung.²

Abbildung 3: Führerscheinklassen (Klassen der Lenkberechtigung) bis 2012

Klasse	Symbol	Kurzbeschreibung	Mindestalter
A		Motorräder mit und ohne Beiwagen Kraftfahrzeuge mit 3 Rädern bis 400 kg Eigenmasse	21 (20)
Vorstufe A		Beschränkt Klasse A auf Leichtmotorräder; Motorleistung max. 25 kW; Verhältnis Leistung / Leergewicht max. 0,16 kW / kg	18
B		Kraftwagen mit max. 8 Plätzen außer dem Lenkerplatz; höchste zulässige Gesamtmasse bis 3500 kg	18 (17)
C		Kraftwagen mit max. 8 Plätzen außer dem Lenkerplatz; höchste zulässige Gesamtmasse über 3500 kg; Sonderkraftfahrzeuge	21 (18)
Unterkategorie C1		Kraftwagen der Klasse C, höchste zulässige Gesamtmasse bis 7500 kg	18
D		Kraftwagen mit mehr als 8 Plätzen außer dem Lenkerplatz; Sonderkraftfahrzeuge	21
B+E		Kraftwagen der Klasse B, mit denen andere als in der Klasse B erlaubte Anhänger gezogen werden	18
C+E		Kraftwagen der Klasse C, mit denen andere als leichte Anhänger gezogen werden	21
C1+E		Kraftwagen der Unterkategorie C1, mit denen andere als leichte Anhänger gezogen werden.	18
D+E		Kraftwagen der Klasse D, mit denen andere als leichte Anhänger gezogen werden	21
F		Die Führerscheinkategorie F (Zugmaschinen, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, ...) ist nur in Österreich gültig	18 (16)

² Diese Klassen gelten bis zum Berichtsjahr 2012. Im Juni 2012 trat die 14. Novelle des Führerscheingesetzes in Kraft, die der Umsetzung der 3. Führerscheintrichtlinie der EU diente. Sie brachte ab 19. Jänner 2013 wesentliche Neuerungen bei den Führerscheinklassen. Siehe dazu Abbildung 4 und Kapitel 4.

Informationen zu den Führerscheinklassen (gültig bis 2012):

1. Klasse A und Vorstufe A (AV)

Eine Lenkberechtigung für die Klasse A darf nur Personen erteilt werden, die das 21. Lebensjahr vollendet haben (Direkteinstieg). Ab dem 18. Lebensjahr darf diese nur eingeschränkt auf Leichtmotorräder (Vorstufe A) erteilt werden. Diese Einschränkung ist auf zwei Jahre befristet. Dies bedeutet, dass beispielsweise bei einem 18-Jährigen das Erteilungsdatum der Klasse A zwei Jahre später als jenes der Vorstufe A ist.

2. Vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B (BV)

Seit März 1999 kann eine Bewerberin, ein Bewerber um eine Lenkberechtigung für die Klasse B die theoretische und praktische Ausbildung in einer Fahrschule mit dem vollendeten 16. Lebensjahr, seit 19. Jänner 2013 bereits ab 15,5 Jahren, beginnen. Nach nachweislich 3.000 mit einer Begleitperson gefahrenen Kilometern und einer Perfektionsschulung in der Fahrschule kann frühestens mit dem vollendeten 17. Lebensjahr die Fahrprüfung abgelegt werden. Nach erfolgreich abgelegter Fahrprüfung ist die vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B zu erteilen, die zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Klasse B berechtigt (Probezeit jedenfalls bis zum vollendeten 20. Lebensjahr).

Klasse C und Unterklasse C1

Die Klasse C berechtigt zum Lenken von Lastkraftwagen über 3,5t Gesamtmasse. Voraussetzung sind ein Mindestalter von 18 Jahren und der Besitz der Klasse B, wobei jedoch gleichzeitig ein Antrag auf die Klassen B und C oder C1 gestellt werden kann. Nach bestandener B-Prüfung kann die praktische Fahrprüfung für die Klasse C oder die Unterklasse C1 gemacht werden. Bis zum Erreichen des 21. Lebensjahres ist die Lenkberechtigung jedoch eingeschränkt auf das Lenken von Lastkraftwagen bis max. 7,5t (Unterklasse C1). Ausnahmen bestehen u.a. für Berufskraftfahrer (Klasse C ab 18. Lebensjahr). Für Berufskraftfahrer ist zusätzlich zum Erwerb der Lenkberechtigungsklasse C eine Grundqualifikation für Berufskraftfahrer notwendig (Eintrag „Code 95“ im Führerschein). Die Lenkberechtigung der Klasse C ist bis zum 60. Lebensjahr auf fünf Jahre, danach auf zwei Jahre befristet. Zur Verlängerung der Klasse C ist ein ärztliches Attest zu erbringen.









3. Klasse D








Die Klasse D berechtigt zum Lenken von Kraftwagen mit mehr als acht Plätzen für zu befördernde Personen außer dem Lenkerplatz (Omnibusse) und Sonderkraftfahrzeugen. Voraussetzung sind u.a. ein Mindestalter von 21 Jahren und der Besitz der Lenkberechtigung der Klasse B. Erteilungen der Klasse D sind deshalb niemals Ersterteilungen sondern Ausdehnungen.

4. Klassen B+E, C+E, C1+E, D+E

Der Erwerb der Führerscheinklassen E berechtigt zum Ziehen von Anhängern über 750 kg und gilt nur in Verbindung mit einer Lenkberechtigung für die betreffende Fahrzeugklasse oder Unterklasse. Die Klassen E berechtigen zum Ziehen von Anhängern über 750 kg mit einem Pkw (B+E) oder Lkw (Unterklasse C1+E), wobei die Gesamtmasse von Zugfahrzeug und Anhänger zusammen 12 t nicht überschreiten darf. Die Klassen E berechtigen zum Ziehen von Anhängern mit einer darüber hinausgehenden Gesamtmasse in den Kombinationen C+E und D+E. Das Ziehen von Anhängern bis zu einer Gesamtmasse von 750 kg ist in den Lenkberechtigungen der Klassen B, C, D inkludiert.

Abbildung 4: Führerscheinklassen (Klassen der Lenkberechtigung) ab 2013

Klasse	Symbol	Kurzbeschreibung	Mindestalter
AM		Motorfahrräder Vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge	15 (16)
A1		Motorräder mit oder ohne Beiwagen mit einem Hubraum von bis zu 125 cm ³ und einer Motorleistung von max. 11 kW (15 PS). Verhältnis von Leistung/Eigengewicht max. 0,1 kW/kg (bzw. mindestens 10 kg pro Kilowatt Motorleistung) Dreirädrige Kraftfahrzeuge mit nicht mehr als 15 kW (20 PS)	16
A2		Motorräder mit oder ohne Beiwagen mit einer Leistung von bis zu 35 kW (48 PS) und einem Verhältnis Leistung/Eigengewicht von höchstens 0,2 kW/kg, die nicht von einem Fahrzeug mit mehr als der doppelten Motorleistung abgeleitet sind (35 kW entsprechen mindestens 175 kg Fahrzeuggewicht)	18
A		Motorräder mit oder ohne Beiwagen (ohne Gewichtslimit) Dreirädrige Kraftfahrzeuge (Die Klasse A umfasst außerdem auch die Lenkberechtigung für die Klassen AM, A1 und A2)	24 (20)
B		Kraftwagen mit nicht mehr als acht Plätzen für beförderte Personen außer dem Lenkerplatz und mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg Dreirädrige Kraftfahrzeuge (ab 21 Jahren) - nationale Bestimmung Krafträder der Klasse A1 (Code 111) unter bestimmten Voraussetzungen	18 (17)
BE		Ein Zugfahrzeug der Klasse B und einen Anhänger oder Sattelanhänger mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg	18
C1		Kraftwagen, bei denen die höchste zulässige Gesamtmasse mehr als 3.500 kg bis max. 7.500 kg beträgt und die nicht unter die Klasse D1 oder D fallen	18
C1E		Ein Zugfahrzeug der Klasse C1 und einen Anhänger oder Sattelanhänger mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse über 750 kg, sofern die höchste zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 12.000 kg nicht übersteigt Ein Zugfahrzeug der Klasse B und einen Anhänger oder Sattelanhänger mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse über 3.500 kg, sofern die höchste zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 12.000 kg nicht übersteigt	18

C		Kraftwagen, bei denen die höchste zulässige Gesamtmasse mehr als 3.500 kg beträgt und die nicht unter die Klasse D1 oder D fallen Sonderkraftfahrzeuge Unter bestimmten Voraussetzungen (Einschränkungen) Fahrzeuge der Klasse D1 oder D	21 (18)
CE		Ein Zugfahrzeug der Klasse C und einen Anhänger oder Sattelanhänger mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg	21 (18)
D1		Kraftwagen mit mehr als acht, aber nicht mehr als 16 Plätzen für beförderte Personen und einer höchsten Gesamtlänge von 8 Metern	21
D1E		Ein Zugfahrzeug der Klasse D1 und einen Anhänger mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg	21
D		Kraftwagen mit mehr als 8 Plätzen für zu befördernde Personen Sonderkraftfahrzeuge	24 (21)
DE		Ein Zugfahrzeug der Klasse D und einen Anhänger mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg	24 (21)
F		Zugmaschinen, Motorkarren, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, landwirtschaftliche selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Transportkarren, jeweils mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h sowie Einachs zugmaschinen, die mit einem anderen Fahrzeug oder Gerät so verbunden sind, dass sie mit diesem ein einziges Kraftfahrzeug bilden, das nach seiner Eigenmasse und seiner Bauartgeschwindigkeit einer Zugmaschine mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h entspricht und Sonderkraftfahrzeuge	18 (16)

Erhebungs- und Darstellungsmerkmale der Führerschein- / Lenkberechtigungsdaten:

Kennung für Führerscheindaten:

Ausprägungscode: „FD“

Personenkennung:

Primärschlüssel (1)

Führerscheinkennung:

entspricht Antragskennung; Primärschlüssel (2)

(Lenkberechtigungs-)Klasse:

Darstellungsmerkmal; Primärschlüssel (3); Ausprägungscodes; siehe obige Tabelle

Führerscheinstatus:

Ausprägungscodes: Z = Gültiger Führerschein (Verfahren abgeschlossen); ZB = Führerschein ausgegeben; ZF = Führerschein gestohlen; ZH = Führerschein verloren; ZN = Führerschein abgegeben; Z8 = Führerschein ungültig

Ausstellende Behörde:

Klassifikation: Behördenliste

Ausstellungsdatum (des Führerscheines): Jahr, Monat, Tag

Erteildatum (der Lenkberechtigung): Jahr, Monat, Tag

Befristungsdatum: Jahr, Monat, Tag

Ausstellende Behörde: Textangabe

Antragsdaten

Die Datenbanktabelle „**Antragsdaten**“ enthält Informationen über den Zeitpunkt des Antrages (Eingangsdatum), die Behörde, welche den Antrag bearbeitete und als zentrale Information den Grund des Antrages, die Antragsart. Die Führerscheinstatistik verwendet in der Darstellung ihrer Ergebnisse ausschließlich die Antragsarten „Ersterteilung“ und „Ausdehnung“. Andere Antragsarten wie beispielsweise „E*“ („Austausch ...“) werden im Rahmen der Plausibilitätsprüfung verwendet, um die Richtigkeit einer Ersterteilung oder Ausdehnung zu prüfen.

Verbindet man die Merkmale der Antragsdaten mit Hilfe der Primärschlüssel mit jenen der Führerscheine und Personen, erhält man je Person entweder einen Antrag auf Ersterteilung bzw. einen oder mehrere Anträge auf Ausdehnung innerhalb eines Berichtsjahres. Jedes aufgrund eines Antrages abgeschlossene Verfahren ist dargestellt und enthält alle gültigen, erteilten Lenkberechtigungen. Das Erteildatum (Merkmal der Führerscheindatei) gibt letztlich darüber Auskunft, zu welchem Zeitpunkt die einzelnen Lenkberechtigungen erteilt wurden.

In folgender Tabelle werden die unterschiedlichen Antragsarten dargestellt (mit Änderungen / Ergänzungen ab 19. Jänner 2013 bzw. 2017)

Antragsart	Erläuterung
A	Ersterteilung
B	Ausdehnung
C1	Duplikat wegen Verlust / Diebstahl
C2	Duplikat wegen Namensänderung
C3	Duplikat wegen Ungültigkeit
C4	Duplikat wegen sonstiger Gründe
C5	Duplikat wegen C1/C D1/D-Verlängerung (Anmerkung: Lenkberechtigungen für Lastkraftwagen und Omnibusse unterliegen einer zeitlichen Beschränkung)
C6	Duplikat wegen sonstiger Verlängerung
C7	Duplikat auf Scheckkarten-Führerschein (seit September 2008)
C8	Duplikat wegen Code 95-Verlängerung für die Klassen C1/C/D1/D (seit September 2009) (Anmerkung: „Code 95“ bezeichnet einen verpflichtend vorgesehenen Eintrag im Führerschein als Bestätigung einer Weiterbildung für Berufskraftfahrer.)
E1	KFG/Mopedausweis
E2	Austausch des FS gem. KFG 1946; (nicht mehr zu beantragen seit 2009)
E3	Austausch des ausländischen EU-Führerscheins
E4	Austausch des ausländischen Nicht-EU-Führerscheins
E5	Austausch wegen Eintragung des Zahlencodes 111 (Anmerkung: Der Eintrag des „Code 111“ berechtigt Führerscheinbesitzerinnen und –besitzer der Klasse B mit fünf Jahren Fahrerfahrung und sechs Stunden Zusatzschulung zum Lenken von Motorrädern bis 125ccm.)
E6	Austausch des Heeresführerscheins
E7	Austausch wegen Code 95 für die Klassen C1/C (seit September 2009) und D1/D (seit September 2008 und 19. Jänner 2013)
E8	Austausch wegen Code 120
F1	Wiedererteilung aufgrund von Fristablauf
F2	Wiedererteilung nach Entziehung
F3	Wiedererteilung C1/C/D-Verlängerung (nur temporär verwendet)

F4	Wiedererteilung sonstige Verlängerung (nur temporär verwendet)
F5	Wiedererteilung nach Verzicht
H	Verzicht
J1	Verlängerung der Probezeit
J2	Ausstellung FS nach Entziehung
J3	Ausstellung FS nach Überprüfung auf gesundheitliche Eignung
J4	Ausstellung FS nach Alkolock (seit Herbst 2017)

Erhebungs- und Darstellungsmerkmale der Antragsdaten:

<u>Kennung der Antragsdaten:</u>	Ausprägungscode: „AD“
<u>Personenkennung:</u>	Primärschlüssel (1)
<u>Antragskennung:</u>	entspricht Führerscheinkennung, Primärschlüssel (2)
<u>Behörde:</u>	Klassifikation: Behördenliste; bearbeitende Behörde bzw. Standortbehörde der Fahrschule
<u>Eingangsdatum des Antrages:</u>	Jahr, Monat, Tag
<u>Antragsart:</u>	Ausprägungscodes „Ersterteilung“ und „Ausdehnung“ sind Darstellungsmerkmale; Ausprägungscodes der Antragsart siehe vorige Tabelle

Moped-, Taxilenker- und Schulbuslenkerausweise

Die Datenbanktabelle „**Ausweise**“ ist ähnlich strukturiert wie jene der Führerscheine. Taxilenker- oder Schulbuslenkerausweise stellen Zusatzberechtigungen zur eigentlichen Lenkberechtigung dar, mit zusätzlichen Anforderungen wie Praxisnachweisen, amtsärztlichen Attests bzw. einer Taxiprüfung. Die Erteilung eines Mopedausweises setzte, im Gegensatz zur Lenkberechtigung der Klasse A, eine verkürzte und vereinfachte Prüfung bei einer dazu befugten Einrichtung voraus und berechtigte ab dem 15. Lebensjahr zum Lenken von Mopeds und vierrädrigen Leichtkrafträdern (Mopedaautos, „Microcars“). Ab 2013 wurde der Mopedausweis durch die Lenkberechtigungsklasse „AM“ ersetzt. Siehe dazu auch die ab 2013 gültigen Änderungen im Kapitel 4.

Erhebungs- und Darstellungsmerkmale der Ausweisdaten:

<u>Kennung für Moped</u>	(„MA“- , Taxi („TA“)- und Schulbusausweisdaten („BA“)
<u>Personenkennung:</u>	Primärschlüssel (1)
<u>Verfahrenskennung:</u>	Primärschlüssel (2)
<u>Behörde:</u>	Klassifikation: Behördenliste
<u>Eingangsdatum:</u>	Jahr, Monat, Tag
<u>Organisation (Behörde):</u>	ausstellende; ÖAMTC, ARBÖ, Behörde, Fahrschule; freie Textangabe
<u>Ausstellungsdatum:</u>	Jahr, Monat, Tag
<u>Ende der Bewilligung:</u>	Datumsangabe

2.1.10 Verwendete Klassifikationen

In den Personendaten befinden sich die Klassifikationen für die Staatsbürgerschaft [Staaten](#) und die Postleitzahl [Postleitzahlen / Gemeindekennziffer \(NUTS 3\)](#), die den Wohnort der Antragstellerinnen und -steller definieren. Die zuständigen Behörden für die Erteilung der Lenkberechtigungen sind die Bezirkshauptmannschaften, Magistrate oder Landespolizeidirektionen. Die Behördenklassifikation [Behörden](#) findet in den Führerscheindaten als „ausstellende Behörde“

und in der Antragstabelle als „bearbeitende Behörde“ Anwendung. Sie stellt im Wesentlichen eine Bezirksgliederung dar, mit Ausnahme von Wien, das als Bundesland abgebildet ist.

2.1.11 Regionale Gliederung

Die tiefste regionale Gliederung stellt im Rahmen der Personendaten die **Postleitzahl** des Wohnortes der Antragstellerinnen und -steller dar sowie in weiterer Folge die Behördenklassifikation bezüglich ausstellender (Führerscheintabelle) und bearbeitender Behörde (Antragstabelle). Aus der Behördenklassifikation, die einer **Bezirksklassifikation** entspricht, lässt sich die **Bundesländerklassifikation** ableiten.

Die tiefste regionale Gliederung in den Auswertungen findet auf Bezirks- bzw. Behördenebene statt.

2.2 Erstellung der Statistik, Datenaufarbeitung, qualitätssichernde Maßnahmen

2.2.1 Datenerfassung

Keine Datenerfassung in Statistik Austria, da Übernahme von elektronisch übermittelten Daten.

2.2.2 Signierung (Codierung)

Keine.

2.2.3 Erstellung des Datenkörpers

Allgemeines

Die Aufarbeitung der Führerscheinstatistik wurde 2015 neu programmiert. Ziel der Neuprogrammierung war die Erstellung der Führerscheinstatistik effizienter zu gestalten und eine verbesserte Qualitätskontrolle entlang des gesamten Erstellungsprozesses zu ermöglichen.

Aus technischer Sicht wurden dazu zwei wesentliche Änderungen im Aufarbeitungsprozess umgesetzt:

Zum einen werden zu Beginn der Aufarbeitung aus den Bestandsdaten die für das Berichtsjahr relevanten Daten entnommen. Diese extrahierte Datenmasse ist Basis aller folgenden Aufarbeitungsschritte. Die reduzierte Datenmasse weist 2015 etwa 150.000 Personen (Bestand: 7,2 Mio.) und knapp 600.000 Führerscheinklassen (Bestand: 35,8 Mio.) aus und stellt für die weiteren Verarbeitungsschritte eine erhebliche Reduktion der zu verarbeitenden Datensätze dar.

Zum anderen werden für jede Person mit mindestens einer im Berichtsjahr erworbenen Lenkberechtigung sämtliche von dieser Person jemals erworbenen Lenkberechtigungen mit ausgegeben (Historie). Dies erlaubt, die Plausibilität einer Erteilung zu jedem Zeitpunkt anhand der Historie zur Person zu prüfen.

Die wesentliche inhaltliche Änderung besteht darin, dass die Festlegung der Relevanz für das Berichtsjahr nicht mehr ausschließlich mittels Erteiljahr der Führerscheinklasse bestimmt wird, sondern mit dem Datum der Ausstellung eines Führerscheins. Damit wird eine Lenkberechtigung als relevant für das Berichtsjahr festgelegt, wenn das Ausstelldatum des Führerscheins, mit dem die Lenkberechtigung erworben wurde, im Berichtsjahr liegt und der zu diesem Führerschein gehörende Antrag eine Ersterteilung (A) oder Ausdehnung (B) darstellt.

Die Erstellung des Datenkörpers lässt sich grob in vier Aufarbeitungsschritte gliedern:

- (1) Übernahme der aktuellen Veränderungsdaten aus dem Führerscheinregister und Ergänzung der Bestände in Statistik Austria
- (2) Abgrenzung der Daten mit Relevanz für das Berichtsjahr und Konsistenzchecks mit Automatenkorrekturen

(3) Plausibilitätsprüfungen mit Automatkorrekturen (siehe dazu Abschnitt 2.2.5)

(4) Aufbereitung der Ergebnisse.

Übernahme der aktuellen Veränderungsdaten (1)

Die Daten des Berichtsjahres werden auf Anfrage von Statistik Austria im März/April des Folgejahres vom BRZ als Auszug aus dem Führerscheinregister erstellt und via ftp-Server an Statistik Austria geliefert. Als erster Schritt nach der Datenlieferung erfolgt die Sicherung der Originaldaten auf dem Großrechner (Host). In der Folge werden die in Statistik Austria befindlichen Führerschein- und Personenbestandsdaten um die Neuzugänge ergänzt. Bei Abgängen durch Todesfall wird das Todesdatum im Personendatensatz ergänzt.

Abgrenzung der Daten mit Relevanz für das Berichtsjahr und Konsistenzchecks (2)

Um die Abgrenzung von Daten für ein Berichtsjahr vornehmen zu können, werden die Antrags- und Führerscheindaten verknüpft und die dazugehörigen Personendaten ermittelt. Ein Führerschein hat dann Relevanz für das Berichtsjahr, wenn sein Ausstellungsdatum im Berichtsjahr liegt und der zu diesem Führerschein gehörende Antrag die Antragsart Ersterteilung (A) oder Ausdehnung (B) aufweist. Die für das Berichtsjahr relevanten Datensätze werden gekennzeichnet. Dieser Verarbeitungsschritt legt also über das Ausstellungsdatum des Führerscheins sowie die Antragsart fest, welche Person im Berichtsjahr einen relevanten Antrag stellte und einen Führerschein ausgestellt bekam und kennzeichnet diese Datensätze im Merkmal „Takeme“ mit „Ja“.

In einem weiteren Verknüpfungsschritt werden für die im ersten Schritt ermittelten Personen alle in den Beständen vorhandenen Datensätze ausgewählt. Damit soll letztlich die gesamte „Führerschein-Historie“ einer für das Berichtsjahr relevanten Person vorhanden sein. Während dieses Vorganges werden basale Konsistenzprüfungen durchgeführt und im Fehlerfall wird die Konsistenz durch Automatkorrektur hergestellt. Weiters werden alle maskierten Datumsfelder (z.B. „00-09-2011“, Geburtsdatum, Todesdatum) auf gültige Datumsangaben gesetzt (z.B. „01-09-2011“). Die in der Landespolizeidirektion Wien (Verkehrsamt) ausgestellten Führerscheine werden entsprechend der Führerscheinregisterklassifikation „Behörde“ mit dem Behördencode „002“ geliefert. Dieser wird in den Code „900“ geändert. Damit können aus den Behördencodes die Codes für die Bundesländer³ abgeleitet werden.

Die Konsistenzchecks zielen darauf ab, die Regeln für die eindeutige Relation der Entitäten „Person“, „Führerschein“, „Antrag“ zu prüfen und bei Vorliegen einer fehlerhaften Relation diese zu beheben. Dabei wird davon ausgegangen, dass im Personendatenbestand eine Person durch eine *eindeutige* Personenkennung gekennzeichnet ist sowie eine Lenkberechtigungskennung genau *einen* abgeschlossenen Antrag und somit genau *eine* Antragsart (z.B. Ersterteilung) bzw. genau einen Führerschein mit einem *eindeutigen* Status⁴ definiert. Bei den Konsistenzchecks treten in den historischen Daten zwei Arten von Fehlern auf, die im Zuge der Fehlerprüfung mittels Autokorrektur korrigiert werden:

(1) Innerhalb einer Lenkberechtigungskennung werden zwei verschiedene Antragsarten unterschieden. Die Autokorrektur ergänzt die Lenkberechtigungskennung um die Antragsart, womit die Lenkberechtigungskennung formal eindeutig wird.

(2) Innerhalb einer Lenkberechtigungskennung werden zwei oder mehr verschiedene Status unterschieden. Die Autokorrektur behält den Status „Z“, gültiger Führerschein und löscht Datensätze mit anderem Status.

Das Ergebnis dieses Aufarbeitungsschrittes stellt also einen Datenbestand dar, in dem Datensätze mit Relevanz für das Berichtsjahr gekennzeichnet sind („Takeme“=„Ja“). Er enthält des Weiteren zu jeder Person, die im Berichtsjahr mindestens eine Führerscheinklasse erwarb, die

³ Alphabetische Sortierung der Bundesländer und aufsteigende Nummerierung (1 Burgenland, 2 Kärnten, ..., 9 Wien).

⁴ Der (Führerschein-)Status gibt z.B. Auskunft darüber, ob es sich um einen „gültigen“ oder „ungültigen“ Führerschein handelt.

gesamte Historie vom erstmaligen Erwerb eines Führerscheins bis zur eventuellen Ausdehnung im Berichtsjahr.

Plausibilitätsprüfungen mit Automatkorrekturen (3)

Der folgende Aufarbeitungsschritt prüft die Plausibilität des zuvor erstellten Datenbestandes, wobei Fehler identifiziert und mittels Autokorrektur behoben werden. Eine manuelle Fehlerkorrektur findet nicht statt. Im Zuge der Plausibilitätsprüfungen wird der Datenbestand nur im Hinblick auf etwaige Automatkorrekturen geändert. Die Plausibilitätsprüfungen werden im nachfolgenden Abschnitt 2.2.5 detailliert erläutert.

Aufbereitung der Ergebnisse (4)

Ausgehend von dem auf Plausibilität geprüften und automatisiert korrigierten Datenbestand werden im folgenden Aufarbeitungsschritt Ergebnisbestände für Führerscheinklassen-, Personen- und Führerscheindaten des Berichtsjahres gebildet.

Der **Führerscheinklassenbestand** ergibt sich aus dem Datenbestand nach Plausibilität, indem alle Datensätze mit Relevanz für das Berichtsjahr entnommen werden („Takeme“=„Ja“).

Die Berechnung der **Personendaten** erfolgt, indem von allen Datensätzen des Führerscheinklassenbestandes jede Personenkennung genau einmal ausgewählt und mit den Merkmalen der Person ergänzt wird. Je Person wird/werden die Antragsart/die Antragsarten transponiert in ein Merkmal (allAntr) übernommen. Damit kann mit den Personendaten die Anzahl der Personen berechnet werden, die im Berichtsjahr mindestens eine Führerscheinklasse erwarben. Durch das Transponieren der Antragsart kann je Person dargestellt werden, welche und wie viele Anträge diese im Berichtsjahr abgeschlossen hat.

Zur Ermittlung der Anzahl der **Führerscheine** eines Berichtsjahres wird jeder Antrag genau einmal ausgewählt. Im Datenbestand definiert sich ein Antrag durch die Lenkberechtigungskennung. Die Anzahl liegt in Summe naturgemäß etwas über jener der Personen, da eine Person mehr als einen Antrag pro Jahr stellen kann und diese auch innerhalb eines Jahres abgeschlossen werden können. Bei den Neuerteilungen ist die Anzahl der Personen und Führerscheine identisch. Ein Führerschein weist die Merkmale der Person, des Antrages und des Führerscheines auf, wobei die Führerscheinmerkmale Klasse, Erteildatum, Befristungsdatum aufgrund der Aggregation entfallen. Das Merkmal Lenkberechtigungsklasse (KlasseFSG) wird transponiert und in ein Merkmal (allKlass) übernommen. Damit können die mit einem Antrag erteilten Klassen je Führerschein dargestellt werden.

Die „Führerscheinklassen“, „Personen“ und „Führerscheine“ werden in drei getrennten Beständen erstellt, um die Auswertung und Analyse mittels Pivot-Tabellen zu unterstützen. Um Inkonsistenzen zwischen den Beständen zu vermeiden, werden diese zeitgleich und in der Abfolge Führerscheinklassen, Führerscheine, Personen erstellt. Bei diesem Verarbeitungsschritt wird ein Erstelldatum eingefügt. Die Konsistenz zwischen den drei Beständen ist sichergestellt, wenn das Erstelldatum aller drei Bestände identisch ist.

2.2.4 Imputation (bei Antwortausfällen bzw. unvollständigen Datenbeständen)

Imputationen werden im Kontext der nachfolgend beschriebenen Plausibilitätsprüfungen und Autokorrekturen nur im Zusammenhang mit der Ergänzung von Führerscheinklassen für Motorräder (A-Klassen), Lkw (C-Klassen) oder Busse (D-Klassen) vorgenommen, wenn die (Haupt)Klasse (A, C, D) als erteilt gilt, die umfassten Klassen (A1, A2, C1, D1) jedoch nicht vorhanden sind. In diesem Fall wird die entsprechende umfasste Klasse auf Basis der erteilten „Hauptklasse“ imputiert (siehe 2.2.5 Plausibilitätsprüfungen und Autokorrekturen, Gruppe 4 „Vollständigkeitsprüfungen mit Imputationen“).

2.2.5 Plausibilitätsprüfungen und Autokorrekturen

Zum besseren Verständnis der im Folgenden beschriebenen Fehlerkorrekturen sei an dieser Stelle auf eine schematische Darstellung einer Führerscheinhistorie im Anhang zu diesem Dokument verwiesen ([Führerscheinhistorie](#)).

Korrekturen werden nur bei Datensätzen vorgenommen, die eine „Takeme=Ja“-Kennzeichnung aufweisen, also für das Berichtsjahr relevant sind. Korrekturen, die eine Änderung des Takeme-Merkmals von „Ja“ auf „Nein“ vornehmen, werden daher allen anderen Korrekturen vorangestellt, da sie die Korrekturmasse einschränken. Die Plausibilitätsprüfungen lassen sich grob in fünf Gruppen einteilen, die auch die Reihenfolge der Abarbeitung der Prüfungen definieren. Im Anschluss an die Plausibilitätskorrekturen gibt es noch eine Gruppe von Kontrollwerten ohne Autokorrektur:

Gruppe 1: Änderungen der „Takeme=Ja“-Kennzeichnung

Gruppe 2: Änderung der Antragsart von Ersterteilung (A) auf Ausdehnung (B)

Gruppe 3: Änderung der Antragsart von Ausdehnung (B) auf Ersterteilung (A)

Gruppe 4: Alle anderen Fehlerprüfungen

Gruppe 5: Kontrollwerte ohne Autokorrektur.

Gruppe 1 enthält alle Prüfungen, die eine mögliche Autokorrektur der Variablen „Takeme“ auf „Nein“ vornehmen. Der betroffene Datensatz scheidet damit aus der Masse der Datensätze für das Berichtsjahr aus und wird in den nachfolgenden Plausibilitätsroutinen nicht mehr berücksichtigt. Im Wesentlichen werden hier drei mengenmäßig bedeutende Änderungen vorgenommen:

- Die Bereinigung der Doppelerteilungen bei der Erteilung von A-Lenkberechtigungsklassen (2013: rd. 1300 Korrekturen, 2014: rd. 200 Korrekturen).

In wenigen Fällen wird die Klasse AV (FSG alt) auch nach dem 18/01/2013⁵ erteilt und zwar parallel zur Klasse A2 (FSG neu). Liegt das Erteildatum der Klasse AV nach dem 18/01/2013 und wurde die Klasse A2 ebenfalls erteilt, wird die Klasse AV auf „Takeme=N“ gesetzt, da es sonst zu einer Doppelzählung der Klasse AV/A2 kommt.

Liegt jedoch das Erteildatum vor dem 19/01/2013 und es wurden sowohl die Klasse AV als auch A2, A1 erteilt, so müssen umgekehrt die Klassen A2 und A1 auf „Takeme=N“ gesetzt werden, da sonst ebenfalls eine Doppelzählung vorliegen würde.

- Heeresführerschein: Die Identifizierung und Korrektur von C-Klassen, die beim Bundesheer erworben wurden, erfolgt typischerweise mit einem Ausdehnungsantrag, dem ein E6-Antrag (Austausch des Heeresführerscheins) vorausgeht. Das bedeutet, dass mit dem gegenständlichen Ausdehnungsantrag die C-Klassen nicht erworben wurden, sondern ein Führerschein ausgestellt wird, in dem die C-Klassen erstmals eingetragen wurden (gesamte Zeitreihe: zw. 140 (2010) und 270 (2012)).

Im typischen Fall wurden die C1/C-Klassen beim Bundesheer erworben. Die C-Klasse mit einem Erteildatum in der Zukunft hat eine „Takeme=Ja“-Kennzeichnung. Die C1-Klasse mit dem Erteildatum vor dem Antragsdatum des neuen Antrages auf Ausdehnung hat eine „Takeme=Nein“-Kennzeichnung. Es erfolgt eine Autokorrektur der C-Klasse auf „Takeme=Nein“, weil mit der C1-Klasse auch die C-Klasse bereits beim Bundesheer erworben wurde. In Analogie dazu wird auch die Korrektur dieser Erteilungen bei den Klassen C1E und CE (Anhängerklassen) vorgenommen. Voraussetzung für diese Korrektur ist ein vorangegangener Antrag (E6) auf Austausch des Heeresführerscheins.

- Richtigstellung der Erteilungen der Klasse AM, wenn diese vor dem 19/01/2013 erteilt wurden bzw. als Ausdehnung vorliegen (2013: rd. 2300, 2014: rd. 230).

In diesen Fällen wird die Klasse AM typischerweise im Rahmen eines Ausdehnungsantrages mit erteilt. In einem vorangegangenen Führerschein wurde aber z. B. bereits die Lenkberechtigung der Klasse B erteilt. Die AM-Klasse soll nicht gezählt werden, wenn sie im Zuge eines gültigen Ausdehnungsantrages erteilt wurde. In diesen Fällen handelt es sich um Eintragungen der Klasse AM in den Führerschein, die fälschlicherweise als Ausdehnungsantrag statt als E1-Antrag (Austausch des Führerscheins ...) vorgenommen werden.

⁵ Inkrafttreten der 14. Novelle des Führerscheinggesetzes (FSG) am 19. Jänner 2013.

Die AM-Klasse wird von TAKEME=„Ja“ auf „Nein“ geändert, weil sie nicht im Berichtsjahr, sondern bereits vor dem 19/01/2013 (FSG, alt) erteilt wurde. Es handelt sich dabei um die nachträgliche Erfassung des Mopedausweises bzw. dessen Umwandlung in die Klasse AM. Dabei wird das Erteildatum des Mopedausweises als Erteildatum für die AM-Klasse herangezogen. (2013 2270 Fälle; 2014: 52)

- Weitere Korrekturen der Gruppe 1, die mengenmäßig weniger bedeutsam sind. Dabei handelt es sich um Prüfungen innerhalb der Lenkberechtigungsgruppen A, C, D und deren Anhängerklassen. Es wird dabei davon ausgegangen, dass bei den Klassen C und D die jeweils umfassten Klassen C1 und D1 zeitgleich erworben wurden, auch wenn deren Erteildaten verschieden sind. Mit den nachfolgenden Korrekturen werden Asymmetrien in den Lenkberechtigungsgruppen ausgeglichen und zwar indem entweder die (Haupt)Klasse oder die umfasste Klasse, kurz Subklasse genannt, entfernt wird.

Diese Prüfung betrifft die Lenkberechtigungsklassen für Lkw (C, C1) und Omnibusse (D, D1) und deren Anhängerklassen (CE, C1E; DE und D1E) und zwar in Fällen, wo die Subklasse (C1*, D1*) zwar vorhanden ist, aufgrund ihres Erteildatums ihr Erwerb aber in der Vergangenheit liegt und sie daher keine „Takeme=Ja“ Kennzeichnung aufweisen. Die (Haupt)Klasse weist aufgrund ihres Erteildatums eine „Takeme=Ja“ Kennzeichnung auf. Es muss in diesen Fällen davon ausgegangen werden, dass die Klassen bereits in der Vergangenheit, zum Zeitpunkt der Erteilung von z.B. C1, erworben wurden. Daher wird in diesen Fällen die **(Haupt)Klasse** aus dem Ergebnisbestand genommen, also auf „Takeme=Nein“ gesetzt. (C1/C zwischen 2010 und 2014: 48 bis 66 Fälle).

Die (Haupt)Klasse (der Gruppen A, C oder D) ist vorhanden, aber aufgrund ihres Erteildatums in der Vergangenheit, auf „Takeme=Nein“ gesetzt worden. Dies bedeutet, dass sie bereits vor dem aktuellen Antrag als erteilt gilt. Wenn nun die **Subklasse** im aktuellen Antrag auf „Takeme=Ja“ gesetzt ist, so wird diese ebenfalls auf „Takeme=Nein“ geändert, da die (Haupt)Klasse ja bereits als erteilt gilt. Am häufigsten (2014 20 Mal) kommt dieser Korrekturfal bei den A-Klassen vor: Die (Haupt)Klasse A wurde bereits mit einem früheren Antrag erteilt. Im aktuellen Antrag werden nun die Klassen A1, A2 eingetragen. Wenn dies mit einem aktuellen Erteildatum erfolgt, wären diese Klassen fälschlicherweise Bestandteil der Ergebnisse des Berichtsjahres.

Bei der **Vollständigkeitsprüfung** mit Entfernen der (Haupt)Klasse (C, D) werden jene Fälle geprüft und korrigiert, bei denen die (Haupt)Klasse vorhanden ist, die Subklasse jedoch komplett fehlt. Auf Grund der unklaren Situation und der wenigen Fälle werden die (Haupt)Klassen mittels Änderung der „Takeme“-Eintragung auf „Nein“ aus dem Ergebnisbestand entfernt (siehe dazu auch Gruppe 4, Vollständigkeitsprüfung mit Imputationen sowie Gruppe 5 Kontrollwerte ohne Autokorrektur).

Gruppe 2: Die Ersterteilung (Antragsart A) eines Führerscheins definiert sich grundsätzlich dadurch, dass bei dieser Person keine vorangehenden Anträge vorhanden sind und alle erteilten Klassen des aktuellen Antrags zeitlich nach dem Antragsdatum liegen. Mit den Fehlerprüfungen werden nun – so gut wie möglich – Ersterteilungen identifiziert, die aufgrund ihrer Angaben als Ausdehnung reklassifiziert werden können (2013 rd. 420 Fälle).

Aufgrund vorangehender umfangreicher Analysen konnte festgestellt werden, dass es sich praktisch immer um eine Ausdehnung handelt, wenn dem aktuellen Antrag Ersterteilungen (A), Ausdehnungen (B), der Austausch eines ausländischen Führerschein (E3, E4) oder nachgerfasste Führerscheine (Antragsart=blank) vorausgingen. Nur in diesen Fällen werden folglich Ersterteilungsanträge auf Ausdehnungen geändert. Wie die Analysen zeigten, sind der überwiegende Teil anderer vorangehender Anträge E1-Anträge. Dieser Antragscode wurde ab 2013 für den Austausch des Mopedführerscheins verwendet. Bei diesen Fällen handelt es sich um Ersterteilungsanträge, die – richtigerweise – nicht korrigiert werden sollen.

Das Kriterium einer vor dem aktuellen Antrag erteilten Klasse kann als Kriterium für eine Reklassifizierung von Ersterteilungs- auf Ausdehnungsantrag nicht herangezogen werden, da diese Klassen am aktuellen Antrag unter Umständen entweder nicht angeführt oder mit aktualisiertem Datum angeführt sein können.

Inhaltlich konnten im Zuge der Datenanalysen folgende typische Thematiken eines falschen Ersterteilungsantrages identifiziert werden. In den zwei folgenden Fällen wird die Antragsart von Ersterteilung auf Ausdehnung korrigiert:

- Die Ausdehnung von Führerscheinen, deren Ersterteilung im **Ausland** erfolgte. Diese Fälle sind definiert durch den vorangehenden Austausch eines ausländischen Führerscheins (Antragsart E3, E4), die ausländische Staatsbürgerschaft des Antragsstellers und vor allem, dass der A-Antrag Klassen enthält, die bereits vor dem Antragsdatum erteilt wurden.

- Die dem aktuellen Ersterteilungsantrag vorangehenden Anträge zeigen erteilte Klassen, die im aktuellen Antrag entweder nicht angeführt sind oder mit aktualisiertem Erteildatum angeführt sind.

Nicht korrigiert werden in diesem Kontext Ersterteilungsanträge, denen keine A-, B-, E3, E4-Blank-) Anträge vorangehen, die jedoch Klassen enthalten, die vor dem aktuellen Antragsdatum erteilt wurden:

- Bei diesen Fällen deutet vieles darauf hin, dass zwei Anträge in einem erfasst wurden. Dabei sind die vor dem Antragsdatum erteilten Klassen zumeist kurz davor erteilt worden. Mit einer Änderung der Antragsart ist in diesen Fällen nichts getan: Bei einer Änderung auf einen Ausdehnungsantrag würde die Ersterteilung in der Historie fehlen. Als Ersterteilungsantrag „stören“ die vor dem Antragsdatum erteilten Klassen. Letztere können auch nicht Bestandteil der Ergebnisse sein, da sie aufgrund ihres Erteildatums mit einem früheren Antrag hätten erteilt werden müssen. 2013 handelt es sich dabei um rd. 45 Fälle.
- Ein Sonderfall der oben beschriebenen Problematik tritt bei der Erteilung der **F-Klasse** auf. In Einzelfällen wird die F-Klasse erteilt, es erfolgt aber keine Ausfolgung des Führerscheins (Kostengründe?). Damit dürfte auch der Antrag nicht abgeschlossen worden sein, womit auch keine Übermittlung dieses Antrages an Statistik Austria erfolgte. Der nachfolgende Antrag auf z.B. die B-Klasse wird in der Folge als Ersterteilungsantrag gestellt. Anhand der bereits erteilten F-Klasse zeigt sich, dass es sich dabei nicht um eine „klassische“ Ersterteilung handeln kann: Die F-Klasse gilt als **nicht** für das Berichtsjahr erteilt, weil deren Erteildatum vor dem Antragsdatum liegt! Damit werden diese F-Klassen nie in den Ergebnissen zu finden sein. Mit dem neuen FSG ist häufig die AM-Klasse die ersterteilte Klasse und somit könnte das die Ursache sein, dass ab 2014 die Anzahl der F-Klassen um rd. 1.000 Klassen (!) ansteigen.
- Der Antrag enthält nur eine Klasse, die vor dem Antragsdatum erteilt wurde, nämlich die **AM-Klasse**. Alle anderen Klassen entsprechen den Regeln einer Neuerteilung. Dabei wird die ehemals mit Mopedausweis erworbene Fahrberechtigung in eine Lenkberechtigung der AM-Klasse umgewandelt. Das Erteildatum entspricht jener der Ausstellung des Mopedausweises. Da der Mopedausweis nicht als Lenkberechtigung gilt, wird in diesen Fällen die Ersterteilung nicht korrigiert.

Gruppe 3: Die Ausdehnung (Antragsart B) wird einerseits durch vorangehende Anträge (A, B, Blank=nacherfasste Führerscheine, E3, E4 (Austausch eines im Ausland ausgestellten Führerscheins) definiert sowie durch Klassen, deren Erteildatum vor dem Antragsdatum des aktuellen B-Antrages liegen, also bereits mit früheren Anträgen erteilt wurden. Zwecks Übersichtlichkeit und Wartbarkeit der Programme wurde auch bei den B-Anträgen von einer gezielten Korrektur spezieller Fälle abgegangen und eine Logik gefunden, die falsche B-Anträge sicher und weitestgehend identifiziert und korrigiert (2013 rd. 370 Fälle).

Eine Ausdehnung wird auf Ersterteilung korrigiert, wenn entweder überhaupt keine vorangehenden Anträge vorhanden sind oder jedenfalls keine Ersterteilung oder Ausdehnung, kein nacherfasster Führerschein⁶ oder Austausch eines ausländischen Führerscheins und der aktuelle Antrag nur neue Klassen aufweist oder nur neue Klassen in Kombination mit der Klasse AM (mit altem Erteildatum).

Nachfolgend ein typischer Fall einer Korrektur der Antragsart von B auf A:

- Mit dem gegenständlichen Ausdehnungsantrag werden die **B-Klasse** oder die B- und BV- oder auch F-Klasse erworben. Der Antrag zeigt nur die **AM-Klasse** mit einem Erteildatum vor dem Antragsdatum des aktuellen Antrages. Damit lässt sich vermuten, dass mit dem aktuellen Antrag auch gleichzeitig die Umschreibung des Mopedausweises erfolgte. Da der Mopedausweis nicht als Führerschein gilt, ist der gegenständliche Antrag als Ersterteilung zu verstehen und wird auch korrigiert.

In den nachfolgenden Fällen wird *keine* Korrektur des Antrages vorgenommen:

- Nicht korrigiert werden Anträge, die nur neue Klassen aufweisen (Erteildatum liegt nach dem Antragsdatum), denen allerdings andere Anträge (A, B, Blank, E3, E4) vorausgehen. In diesen Fällen handelt es sich überwiegend um Ausdehnungen. Die mit früheren Anträgen erworbenen Klassen sind im aktuellen Antrag entweder nicht oder mit einem aktuellen Erteildatum angeführt.
- Die Ausdehnung eines ausländischen Führerscheins ohne vorausgehenden E3-, E4-Antrag wird nicht auf Ersterteilung korrigiert, da diese Anträge typischerweise Klassen mit altem Erteildatum aufweisen und damit die Bedingung für die Autokorrektur (nur neue Klassen, ausgenommen AM) nicht zutrifft.

⁶ Als nacherfasste Führerscheine werden jene Fälle bezeichnet, die vor der Inbetriebnahme des (Zentralen) Führerscheinregisters ausgestellt wurden. Um ein vollständiges Register aller Führerscheine und Führerscheinbesitzer zu gewährleisten, wurden Personen und Führerscheine – quasi als Bestandserhebung – nacherfasst.

Gruppe 4: Die restlichen Prüfungen werden in einer vierten Gruppe zusammengefasst:

- Prüfung des **Todesdatums**: Das Todesdatum ist eine maskierte Datumsangabe, bei der der Tag als „00“ angegeben ist. Um aus dieser Angabe ein gültiges Datum herzustellen, wird der Tag bei allen Einträgen auf „01“ gesetzt. Als fehlerhaft werden jene Fälle markiert, deren Monat und/oder Jahr des Todes kleiner als das Ausstelldatum des gegenständlichen Antrages ist. In der gesamten Zeitreihe treten nur zwei solcher Fälle auf (K_FE_PERSON_IS_DEAD).
- Das **Alter der Person** liegt unter der Mindestaltersgrenze für die erteilte Klasse. Das Mindestalter in den einzelnen Klassen ist der Abbildung 4 zu entnehmen. Trifft die Bedingung zu, so wird das Alter mittels Autokorrektur auf „999“ gesetzt (K_WA_ALTER_ZUR_ERT.).
 - In 15 Fällen – und zwar im Zusammenhang mit der Klasse AM – ergibt sich, dass der Führerschein offensichtlich vor dem Erreichen des Mindestalters bereits ausgegeben/ausgestellt wurde. Als erteilt gilt er allerdings erst mit Erreichen des 15. Lebensjahres. Damit ist die Person zum Zeitpunkt des Ausstelldatums jünger als zum Erteilzeitpunkt. Da diese Fälle in den Tabellen nach Alter und Klassen auffällig und erklärungsbedürftig sind, wird – nur bei der Klasse AM - das Ausstellungsdatum des Führerscheins mit dem Alter zum Erteilzeitpunkt gleichgesetzt. (A_WA_EARLY_AM_TO_ERT)
- Bei den Vollständigkeitsprüfungen mit Imputationen wird geprüft, ob zu einer erteilten (Haupt)Klasse auch die entsprechende(n) Subklasse(n) vorhanden ist/sind und umgekehrt. Beispiel: Bei Erteilung der Klasse A nach dem 18/01/2013 müssen die Klassen A1 bzw. A2 ebenfalls vorhanden sein. Bei Fehlen werden diese auf Basis der erteilten (Haupt)Klasse imputiert. Umgekehrt wird jedoch die Hauptklasse nicht imputiert: (siehe dazu Kontrollwerte ohne Autokorrektur, Vollständigkeitskontrolle ohne Imputationen).

Gruppe 5: Die Kontrollwerte ohne Autokorrektur prüfen den Datenbestand und kennzeichnen etwaige fehlerhafte Datensätze ohne jedoch eine Autokorrektur durchzuführen. Die Ausgabe der fehlerhaften Datensätze erfolgt in einen gesonderten Bestand. Dort könnten die Daten manuell korrigiert werden.

- Die Erteilung der Sub- und (Haupt)Klassen (A*, C*, D* sowie die Anhängerklassen) muss in einer aufsteigenden **zeitlichen Reihenfolge** oder gleichzeitig erfolgen. Daten werden als fehlerhaft gekennzeichnet, wenn das Erteildatum der Subklasse nicht kleiner oder gleich dem Erteildatum der (Haupt)Klasse ist. In diesem Kontext wird auch die Übereinstimmung des Erteildatums von B/BV überprüft. Sind diese nicht identisch, wird das Erteildatum von B mit dem Erteildatum von BV überschrieben.
- Zur erteilten **Anhängerkategorie** fehlt die Klasse des Zugfahrzeuges. Es wird derzeit keine Autokorrektur durchgeführt. Einzelne Fälle (3-5 pro Jahr) treten in den Jahren 2010 bis 2012 auf.
- Es wurde im Berichtsjahr eine Lenkberechtigung erteilt, die **Klasse AM** jedoch nicht eingetragen (9 Fälle 2013). Es wird aktuell keine Imputation der Klasse AM durchgeführt, weil in Einzelfällen (z.B. wegen körperlicher Beeinträchtigung) durchaus auch denkbar ist, dass diese tatsächlich nicht erteilt wurde (K_FE_AM_IS_MISSING).
- Die **Vollständigkeitskontrolle ohne Imputationen** betrifft jene Fälle von C- und D-Klassen, bei denen die Subklasse vorhanden ist, die Hauptklasse aber fehlt. In diesen Fällen wird keine Imputation durchgeführt, weil davon ausgegangen werden muss, dass die Erteilung der Subklasse (C1, D1, C1E, D1E) ohne (Haupt)Klasse in Einzelfällen möglich ist bzw. bei Nicht-Verlängerung der Befristung die (Haupt)Klasse nicht mehr gültig ist und somit auch nicht mehr eingetragen wurde.
- Die Prüfung **Asymmetrie B/BV** prüft, ob diese Klassen eine unterschiedliche „Takeme“-Kennzeichnung aufweisen und kennzeichnet diese mit dem Fehlercode.

2.2.6 Sonstige qualitätssichernde Maßnahmen

Die Anzahl der automatisiert durchgeführten Korrekturen wird im Jahresvergleich beobachtet bzw. verglichen. Damit soll sichergestellt werden, dass Veränderungen beispielsweise in der Datenerfassung erkannt und entsprechende Maßnahmen rechtzeitig ergriffen werden können. Zwecks Kontrolle der Ric des Prozesses zur Generierung des Standardtabellensets werden die Tabelleninhalte mittels Pivottabellen aus den zugrunde liegenden Ergebnisbeständen erstellt und mit den Inhalten der Standardtabellen verglichen.

2.3 Publikation (Zugänglichkeit)

2.3.1 Vorläufige Ergebnisse

Keine.

2.3.2 Endgültige Ergebnisse

Endgültige Jahresergebnisse werden spätestens im dritten Quartal des dem Berichtsjahr folgenden Jahres veröffentlicht. Der Termin der Veröffentlichung steht auch in Abhängigkeit vom Zeitpunkt der Datenbereitstellung durch die Bundesrechenzentrum GmbH.

2.3.3 Revisionen

Es werden nur endgültige Jahresergebnisse veröffentlicht, deshalb werden keine planmäßigen Revisionen bereits veröffentlichter statistischer Ergebnisse durchgeführt.

2.3.4 Publikationsmedien

Das zentrale Veröffentlichungsmedium der Statistik der Führerscheine und Lenkberechtigungen ist die [Website der Statistik Austria](#).

Die Jahresergebnisse werden in Form einer Pressemitteilung veröffentlicht. Auf der Website stehen sowohl Zeitreihen als auch Tabellen zu den einzelnen Berichtsjahren zur Verfügung. Auf Anfrage werden auch Sonderauswertungen erstellt.

2.3.5 Behandlung vertraulicher Daten

Die Personendaten werden bereits in anonymisierter Form geliefert. Die Merkmale umfassen: Geburtsdatum, Geburtsort, akademischer Grad und Wohnort. Über die Tabelle Anträge und Führerscheine können Zeitpunkt und Behörde, bei welcher der Antrag gestellt wurde sowie die mit dem Antrag erworbenen Lenkberechtigungen ermittelt werden. Siehe dazu Abschnitt 2.1.9 Erhebungs- und Darstellungsmerkmale, Maßzahlen; inkl. Definition. Rückschlüsse auf betroffene Personen können nicht geschlossen werden.

Die Geheimhaltungsbestimmungen gemäß § 9 (2) und (3) des Bundesstatistikgesetzes 2000 idgF. werden eingehalten.

3. Qualität

3.1 Relevanz

Die Führerscheinstatistik gibt Auskunft über Ersterteilungen und Ausdehnungen von Führerscheinen bzw. Lenkberechtigungen eines Berichtsjahres. Die Lenkberechtigungen berechtigen zur Verkehrsteilnahme mit der jeweiligen Fahrzeugkategorie. Speziell in den Alterskategorien der Jugendlichen sowie jungen Erwachsenen und den Fahrzeugkategorien der einspurigen Kfz und Pkw / Kombi können Verbindungen zur Verkehrsunfallstatistik hergestellt werden und so Grundlage verkehrsspezifischer Analysen bzw. Maßnahmen sein.

Im Zusammenhang mit dem Kfz-Bestand bzw. den Neu- und Gebrauchtzulassungen geben die Führerscheindaten, die auch nach Politischen Bezirken verfügbar sind, Informationen zur Wirtschafts- und Standortentwicklung sowie zur Beurteilung der Marktkapazität und Marktpotentiale, insbesondere für die Kfz-Branche und für Fahrschulen.

Anfragen von Daten-Usern und der Presse zielen häufig auf Informationen über die Bestandszahl an Führerscheinbesitzerinnen und -besitzern ab. Diese Daten könnten erst nach einer Bereinigung der Bestandsdaten im FSR erstellt werden.

3.2 Genauigkeit

3.2.1 Nicht-stichprobenbedingte Effekte

3.2.1.1 Qualität der verwendeten Datenquellen

Die Nacherfassung von Führerscheindaten erfolgte in den Behörden ohne Plausibilitätsprüfung. Erst mit Umwandlung des Zentralregisters in einen Informationsverbund wurden lt. BRZ ein-gabeseitig Prüfungen hinterlegt. Anhand von Detailanalysen des erstmals übermittelten Datenbestandes wurden deshalb in Statistik Austria Plausibilitätsprüfungen und automatische Datenkorrekturen in Bezug auf Ersterteilungen und Ausdehnungen erarbeitet, die im Kapitel 2.2.5 beschrieben wurden.

Bestandsdaten / Bestand an Führerscheinbesitzerinnen und -besitzern in Österreich

Im Jahr 2009 wurden erste Auswertungen des übermittelten Datenbestandes bezüglich einer Bestandszahl an Führerscheinbesitzerinnen und -besitzern in Österreich erstellt, die eine offensichtlich überhöhte Anzahl ergaben. Ab den mittleren Altersgruppen zeigten die Ergebnisse mehr Führerscheinbesitzerinnen und -besitzer als lebende Personen in Österreich (Wohnbevölkerung), ein Zeichen dafür, dass Sterbefälle lückenhaft erfasst wurden. Ein diesbezüglicher Datenabgleich seitens des BRZ wurde in Erwägung gezogen. Bei einem Abgleich mittels des Zentralen Melderegisters könnte lt. Auskunft des BRZ voraussichtlich ein Großteil der Verstorbenen automatisiert eliminiert werden, es müssten allerdings auch händische Korrekturen vorgenommen werden. In Zuge eines Registerabgleichs ist auch die Festlegung eines bereichsspezifischen Personenkennzeichens angedacht.

Des Weiteren wurden auch Überlegungen bzw. Datenanalysen angestellt, um zur Anzahl der erteilten und zu einem Berichtsjahr gültigen Lenkberechtigungen zu gelangen (Fragestellung: wie viele Personen dürfen einen Pkw, ein Motorrad oder einen Lkw lenken?). Dafür wären weitere aufwändige Bereinigungen des Datenbestandes notwendig, die unter anderem Entziehungen, Verzicht und Zeitablauf von Lenkberechtigungen berücksichtigen. Insbesondere die vom Alter abhängigen, durch Fristablauf erloschenen Berechtigungen zum Lenken von Lastkraftwagen und Bussen, wären dabei gesondert zu eruieren bzw. auszuschließen.

3.2.1.2 Abdeckung (Fehlklassifikationen, Unter-/Übererfassung)

Die Daten des Führerscheinregisters stellen Bestandsdaten dar. Ab 2003 wurden Anträge auf Erteilung von Lenkberechtigungen direkt im FSR abgewickelt. Die Analyse der Zahl der Ersterteilungen und Ausdehnungen für die Berichtsjahre 2003 bis 2005 zeigte jedoch aufgrund fehlender Antragsdaten eine Unterfassung in diesen Jahren, weshalb die Ergebnisse erst ab dem Berichtsjahr 2006 publiziert wurden.

Der ursprünglich nacherfasste Bestand an Führerscheinen sowie Führerscheinbesitzerinnen und -besitzern (Personen) wird durch die laufenden Zugänge und Abgänge fortgeschrieben. Als Abgänge sind im Bestand der Führerscheinbesitzerinnen und -besitzer die Sterbefälle des jeweiligen Berichtsjahres zu verstehen. Die Sterbefälle werden von den Standesämtern für die Erfassung im FSR an die zuständigen Bezirksbehörden gemeldet. Diese sind gemäß § 17 Führerscheingesetz in einem ersten Schritt logisch (durch Eintrag des Sterbedatums) und nach einem weiteren Kalenderjahr physisch zu löschen. Mit der physischen Löschung wird der Personendatensatz aus dem Bestand entfernt.

Wie schon im Abschnitt 3.2.1.1 erwähnt, zeigt die Personenbestandsanalyse, dass aufgrund unvollständig erfasster Sterbefälle die Anzahl der Führerscheinbesitzerinnen und -besitzer im FSR deutlich zu hoch ist. Eine Bestandsbereinigung mittels Abgleichs der Personendaten mit der in Statistik Austria vorliegenden Statistik der Sterbefälle kann in Ermangelung des Vor- und Nachnamens der Personen in den Daten der Führerscheinstatistik (anonymisierte Personendaten) nicht durchgeführt werden. Wesentlich erfolgversprechender wäre ein Abgleich des FSR mit dem Zentralen Melderegister durch das BRZ. Laut Expertenmeinung im BRZ könnten dabei geschätzte 90% aller Sterbefälle automatisiert identifiziert werden. Bei rund 10% müsste eine manuelle Nachbearbeitung durchgeführt werden. Dieser Abgleich würde allerdings im Zuständigkeitsbereich des BRZ / BMVIT stattfinden.

3.2.1.3 Messfehler (Erfassungsfehler)

Der Regelfall der Erfassung eines Führerscheines mit mehreren Lenkberechtigungen (abgeschlossenes Verfahren im Führerscheinregister) ist, dass zu einer Person der Antrag auf Ersterteilung mit einer oder mehreren erteilten Lenkberechtigungen und zu einem späteren Zeitpunkt aufgrund eines Antrags auf Ausdehnung weitere erworbene Klassen eingetragen werden. In besonderen Fällen fehlt im FSR die Ersterteilung. Gründe dafür können die Stornierung des Antrags auf Ersterteilung⁷ oder eine im Ausland stattgefundenene Ersterteilung sein. Auch eine früher stattgefundenene Ausstellung eines Mopedausweises kann bei der Datenerfassung in den Behörden irrtümlich als Führerscheinerteilung interpretiert werden. Durch die Plausibilitätsprüfung können diese Fälle weitgehend identifiziert und bereinigt werden (siehe dazu Abschnitt 2.2.5, Plausibilitätsprüfungen und Autokorrekturen).

3.3 Aktualität und Rechtzeitigkeit

Gemäß Vereinbarung mit dem BRZ sollten die Datenbestände des Führerscheinregisters im Jänner des Folgejahres Statistik Austria bereitgestellt werden. Die tatsächlichen jährlichen Lieferungen erfolgen in der Regel deutlich später. Die Aufarbeitungszeit vom Zeitpunkt der Datenerfassung bis zur Publikation beträgt rund drei Monate.

⁷ Das FSR sieht vor, dass eine Ersterteilung nur einmal beantragt werden kann. Nach einer Stornierung kann im FSR nur noch ein Antrag auf Ausdehnung erfasst werden.

3.4 Vergleichbarkeit

3.4.1 Zeitliche Vergleichbarkeit

Die Ergebnisse ab dem Berichtsjahr 2006 bis 2012 sind strukturell und zeitlich vergleichbar.

Daten von 1977 bis 1997 können in Bezug auf die Zahl der Führerscheineulinge (ident mit der Zahl der neuerteilten Führerscheine) mit jenen ab 2006 verglichen werden.

Die Zahl der erworbenen Lenkberechtigungen kann aufgrund geänderter Führerscheinklassen und anderer Darstellungsweise nicht oder nur bedingt verglichen werden:

Bei der Zahl der von den Führerscheineulingen oder durch Ausdehnung erworbenen Lenkberechtigungen nach Klassen wäre zu berücksichtigen, dass mit Einführung des Führerscheingesetzes im Oktober 1997 die Klassen zum Lenken einspuriger Kraftfahrzeuge geändert wurden.

Die dauernd auf Kleinmotorräder eingeschränkte Lenkberechtigung (Ak), die man ab dem 16. Lebensjahr erwerben konnte, wurde abgeschafft. Die zeitlich auf das Lenken von Leichtmotorrädern eingeschränkte Lenkberechtigung AL wurde zur Vorstufe A. Das Mindestalter für den Direkteinstieg in die Klasse A wurde von 24 auf 21 Jahre gesenkt. Die Berechtigung der Klasse G zum Lenken selbstfahrender Arbeitsmaschinen und Sonderkraftfahrzeuge war bis September 2002 gültig (danach in Klasse F enthalten).

Bei der Darstellung der Ergebnisse wurden für die Jahre 1977 bis 1997 Lenkberechtigungsklassen, die von anderen eingeschlossen wurden, nicht erfasst. Beispielsweise umfasste die Klasse C auch jene der Klassen B, F, G. Erfasst wurde nur die Klasse C (die Bestimmungen zu Führerscheinen und Lenkberechtigungen waren vor Inkrafttreten des Führerscheingesetzes im Jahr 1997 im Kraftfahrgesetz verteilt). Die Erfassung erfolgte damals manuell auf den Durchschlägen der Antragsformulare, die von den einzelnen Führerscheinbehörden an Statistik Austria geliefert wurden. Diese Darstellungsweise wird beispielsweise in Deutschland angewendet.

Ab der Übernahme der Daten aus dem Führerscheinregister, das betrifft die ab dem Berichtsjahr 2006 publizierten Daten, werden alle enthaltenen Klassen, Vorstufen und Unterklassen, wie sie auch im Führerschein enthalten sind, erfasst (z. B. die Klassen C und C1 umfassen auch die Klasse F, die Klasse F wird aber separat ausgewiesen).

3.4.2 Internationale und regionale Vergleichbarkeit

Die Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates legt grundlegende Eckpunkte zur Harmonisierung des Führerscheinrechts innerhalb der Europäischen Union (EU) wie Mindestvoraussetzungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis, den Grundsatz des stufenweisen Zugangs zu den Klassen zweirädriger Kraftfahrzeuge sowie zu jenen zur Fahrgast- und Güterbeförderung, die Lenkberechtigungsklassen selbst, Begriffsbestimmungen und Mindestalter fest. Damit sollte für erteilte Lenkberechtigungen ab dem Berichtsjahr 2013 die Vergleichbarkeit der Hauptmerkmale der Führerscheinstatistik innerhalb der EU gewährleistet sein.

Die regionale Vergleichbarkeit auf Bundesländer- und Bezirksebene ist gegeben.

3.5 Kohärenz

Zur Überprüfung der Kohärenz der Bestandsdaten des Führerscheinregisters wurde die Anzahl der Führerscheinbesitzerinnen und -besitzer nach Alterskategorien und Geschlecht mit den Bevölkerungszahlen Österreichs in diesen Alterskategorien und dem Geschlecht verglichen. Die Ergebnisse zeigten in einigen Alterskategorien mehr Führerscheinbesitzerinnen und -besitzer als Gesamtbevölkerung. Daraus konnte geschlossen werden, dass die Erfassung der Abgänge im Register nicht vollständig durchgeführt wird. Die Statistik beschränkt sich aufgrund dieser Kohärenzprüfung auf die Darstellung der Veränderungen eines Jahres.

4. Ausblick

Derzeit beinhaltet die Führerscheinstatistik keine sog. „Negativdaten“ wie Befristungen, Beschränkungen oder Führerscheinentzüge. In einer weiteren Ausbaustufe der Datenbereitstellung könnten diese Informationen ebenfalls berücksichtigt werden. Bezüglich der Führerscheinentzüge entsprach die Datenqualität in den vergangenen Jahren noch nicht den Erfordernissen für eine Bereitstellung (zu viele Prosatexte).

STATcube:

Die Ergebnisse der Statistik stehen auf der Website von Statistik Austria zur Verfügung oder werden auf Anfrage bereitgestellt. Die künftige Veröffentlichung von Eckdaten in STATcube ist vorgesehen.

Inhaltliche Änderungen:

Mit der 14. Novelle des Führerscheingesetzes wurde die 3. Führerscheinrichtlinie der EU (Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates) ab 19. Jänner 2013 in Österreich umgesetzt. Es handelt sich dabei um Gemeinschaftsrecht, das mit geringen nationalen Spielräumen in allen EU-Staaten gleichlautend und gleichzeitig umgesetzt wurde. Diese Novelle brachte umfassende und tiefgreifende Neuerungen im österreichischen Führerscheinrecht mit sich.

Eine Erweiterung der Plausibilitätskontrolle sowie Anpassung der Ergebnistabellen wurden diesbezüglich zur Auswertung und Darstellung der Daten ab dem Berichtsjahr 2013 durchgeführt.

Die Änderungen ab dem Berichtsjahr 2013 betreffen folgende Klassen:

Neue Klasse AM:

Der Mopedausweis wird durch die neue Führerscheinklasse AM ersetzt. Das Mindestalter für diese Klasse beträgt 16 Jahre bzw. 15 Jahre bei Vorliegen einer Einwilligungserklärung eines Erziehungsberechtigten.

Neue Klasse A1:

Mindestalter 16 Jahre, berechtigt zum Lenken von Motorrädern bis zu 125 ccm Hubraum, einer Motorleistung von max. 11 kW (15 PS) und max. 0,1 kW Leistung je kg Eigengewicht sowie dreirädriger Kraftfahrzeuge mit einer Leistung von max. 15 kW (20 PS).

Klasse A2:

Mindestalter 18 Jahre, ersetzt die bisherige „Vorstufe A“, umfasst auch die Klasse A1 und berechtigt zum Lenken von Motorrädern (mit oder ohne Beiwagen) mit einer Motorleistung von max. 35 kW (48 PS) und max. 0,2 kW Leistung je kg Eigengewicht.

Ein Aufstieg von der Klasse A1 nach A2 ist bei Erfüllung folgender Voraussetzungen möglich:

- Zweijähriger Besitz der Lenkberechtigung für die Klasse A1
- Abgeschlossene Mehrphasenausbildung
- Praktische Fahrprüfung oder sieben Stunden Praxistraining.

Klasse A:

Mindestalter für den Direktzugang 24 Jahre, bei vorangegangenen zweijährigem Besitz eines Führerscheins der Klasse A2 20 Jahre. Neben dem Direktzugang zur Klasse A ist Besitzerinnen / Besitzern sowohl einer Lenkberechtigung für die Klasse A2 als auch einer für die Klasse A1 der Erwerb der Klasse A möglich. Die Klasse A umfasst auch die Lenkberechtigung für die Klassen A1 und A2.

Ein Aufstieg von der Klasse A2 nach A ist bei Erfüllung folgender Voraussetzungen möglich:

- Zweijähriger Besitz der Lenkberechtigung für die Klasse A2
- Abgeschlossene Mehrphasenausbildung
- Praktische Fahrprüfung oder sieben Stunden Praxistraining.

Ein Aufstieg von der Klasse A1 nach A ist bei Erfüllung folgender Voraussetzungen möglich:

- Mindestalter 24 Jahre
- Vierjähriger Besitz der Lenkberechtigung für die Klasse A1
- Abgeschlossene Mehrphasenausbildung
- Praktische Fahrprüfung.

Neue Klassen D1 und D1E:

Die Klasse D1 berechtigt zum Lenken kleiner Omnibusse mit mehr als acht aber nicht mehr als 16 zu befördernden Personen außer dem Lenker und einer höchsten Gesamtlänge von acht Metern. Die Klasse D1E berechtigt zum Ziehen eines Anhängers über 750 kg.

Abkürzungsverzeichnis

ARBÖ	Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs
BRZ	Bundesrechenzentrum GmbH
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BstatG	Bundesstatistikgesetz
BV	Vorgezogene Lenkberechtigung der Klasse B
DSG	Datenschutzgesetz
EU	Europäische Union
ff	und folgende
FSG	Führerscheinggesetz
FSR	Führerscheinregister
Kfz	Kraftfahrzeug
Kg	Kilogramm
kW	Kilowatt
LBR	Lenkberechtigung
Lkw	Lastkraftwagen
Mio.	Millionen
ÖAMTC	Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touringclub
Pkw	Personenkraftwagen
PS	Pferdestärken
VCÖ	Verkehrsclub Österreich
WK	Wirtschaftskammer

Anlagen

Folgende Sub-Dokumente sind in dieser Standard-Dokumentation verlinkt:

[Schnittstellendokumentation zur Datenübermittlung FSR-Statistik Austria](#)

Klassifikationen: [Staaten/Behörden](#)

Schematische Darstellung einer Führerscheinhistorie: [Führerscheinhistorie](#)