

Die Mobilität von Lehrlingen

Dr. Manfred Schlechter

Forschungsbericht 41



Institut für Bildungsforschung der Wirtschaft

Dr. Manfred Schlechter

D I E M O B I L I T Ä T V O N L E H R L I N G E N

Graphische Gestaltung: Andreas Marchesani

Wien, im Mai 1986

ISBN 3-900671-00-1

Medieninhaber und Herausgeber: ibw - Institut für Bildungsforschung der Wirtschaft (Dr. Johann Steinringer), 1010 Wien, Judenplatz 3-4.

Hersteller: Offset-Schnelldruck, Anton Riegelnik, 1080 Wien, Piaristengasse 19.

INHALTSVERZEICHNIS

A. Einleitung	5
1.) Zum Inhalt des Begriffs "Mobilität".	5
2.) Mobilitätstypologie nach Markensen	6
3.) Motive von Ortsveränderungen	7
4.) Der Pendler	8
B. Praktischer Teil der Untersuchung	10
1.) Der Lehrling als Pendler	11
2.) Das Pendeln der Lehrlinge in den politischen Bezirken Österreichs	21
2.a) Wien mit seinem Einzugsbereich	22
2.b) Die Problemgebiete	24
2.c) Die Fremdenverkehrsgebiete mit höchster Fremdenverkehrsintensität	29
2.d) Das Gebiet entlang der Mur-Mürzfurte	33
2.e) Das Gebiet um die Eisenwurzten	35
3.) Kriterien, die das Pendeln begünstigen	36
4.) Vergleich des Pendlerverhaltens der Lehrlinge mit dem der anderen Erwerbstätigen	37
5.) Vergleich des Pendlerverhaltens der Schüler und Studenten mit dem der Lehrlinge	41
C. Zusammenfassung	45
D. Anhang	48

Die Mobilität von Lehrlingen

A. Einleitung

Vorerst soll versucht werden, den Begriff "Mobilität" abzugrenzen und seine Vielschichtigkeit aufzuzeigen.

1.) Zum Inhalt des Begriffs "Mobilität" <1>

Der Begriff Mobilität ist heute zu einem charakteristischen Merkmal unserer Gesellschaft geworden. Er drückt das aus, was dieses System erst funktionsfähig macht: Freiheit von fesselnden Schranken einer geschlossenen Sozialform, unabhängige Entscheidungsmöglichkeiten über Wohn- und Arbeitsplatz, ungehindertes Passieren politischer Grenzen, Inanspruchnahme aller Kommunikationsmittel, freie Wahl des Berufs - kurz, Zugehörigkeit zu einer offenen Gesellschaft mit allen Möglichkeiten zu individueller Selbstverwirklichung.

Mobilität bestimmt das innere Wesen dieser Gesellschaft, das zu gleicher Zeit in verschiedenen Dimensionen zur Wirkung kommt: Man spricht von Mobilität in sozialer, beruflicher, regionaler, räumlicher, horizontaler und vertikaler Hinsicht und meint im wesentlichen damit zwei Kategorien, die in jüngster Zeit in verstärktem Maße Gegenstand wissenschaftlicher Beobachtungen und demographischer Untersuchungen geworden sind:

- (a) Bewegungen des Menschen im räumlichen Bereich durch Wohnungs- oder Ortswechsel, auf Reisen, zu geschäftlichen oder Ausbildungszwecken, als Gastarbeiter usw., wobei Herkunfts- und Zielort dauernd periodisch gewechselt werden können, sowie
- (b) Änderungen im sozialen Status, die infolge bestehender sozialer Ungleichheiten zur Überwindung der Schichtzugehörigkeit nach oben ebenso wie nach unten erfolgen können. Der technologische Fortschritt ließ die Zeit der manuell bestimmten Berufe zurückgehen, während durch Rationalisierung und Automation bei gleichzeitig anspruchsvollerer Vorbildung die

<1> E.GLATZ, Fragekreis, räumliche Mobilität der Gegenwart, S.1

"White Collar"- Berufe zunahmen, womit eine Hebung des Sozialprestiges und des materiellen Wohlstandes der oberen und unteren Mittelschicht verbunden war.

2.) Mobilitätstypologie nach MARKENSEN <2>

Eine Typologie der Mobilität versucht Markensen zu erstellen und definiert dabei zehn verschiedene Typen. Weiters unterscheidet der Autor zwischen dem Nahbereich, der innerhalb oder außerhalb gewählt werden kann und dem Wechselbereich, der den Beruf, den Arbeitsplatz oder die Wohnung betrifft.

Graphik 1: Mobilitätstypen und ihre Beschreibung nach Markensen:
(Quelle: I.MÖRTH, Demographische Information 1982, Raum Linz: Zuwanderer aus dem Mühlviertel)

Nahbereich	Wechselbereich			Mobilitätstypen	Beschreibung
	Beruf	Arbeitsplatz	Wohnung		
innerhalb	+	+	o	A	soziale Mobilität
außerhalb	+	+	o	B	soziale Mobilität und Pendeln
innerhalb	o	+	o	C	Arbeitsplatzwechsel
außerhalb	o	+	o	D	Arbeitsplatzwechsel und Pendeln
innerhalb	o	+	+	E	Wanderung
außerhalb	o	+	+	F	Fernwanderung
innerhalb	o	o	+	G	Umzug
außerhalb	o	o	+	H	Fernwanderung und Pendeln
innerhalb	+	+	+	I	Nahwanderung und soziale Mobilität
außerhalb	+	+	+	J	Fernwanderung und soziale Mobilität

Erklärung: + vorhanden
o nicht vorhanden

<2> I.MÖRTH, Demographische Information 1982, Raum Linz: Zuwanderer aus dem Mühlviertel, S.60

Weiters meint der Autor: "Die hier angeschnittene Problematik der statistischen Abgrenzung verschiedener Mobilitätstypen ist keineswegs akademisch. International gesehen deutet die Zunahme empirischer Untersuchungen von Einzelphänomenen innerhalb der Gesamtheit der Wandervorgänge gegenüber einer Analyse vorhandener Aggregatsdaten darauf hin, daß die Notwendigkeit der Informationsverdichtung durch eine Aufgliederung der Wandervorgänge in verschiedene Ströme gesehen wird. So werden Nah- und Fernwanderungen, Mobilität in ländlichen Räumen, Mobilität innerhalb von Stadtregionen, Mobilität zwischen Ballungszentren, Wohnungsmobilität und Arbeitsplatzmobilität zunehmend Gegenstände eigener Untersuchungen."

3.) Motive von Ortsveränderungen <3>

Die gegenwärtige Phase der inneren Umstrukturierung unserer Gesellschaft vollzieht sich spektakulär und an der Oberfläche, aber in viel kürzeren Zeiträumen als früher und erfaßt alle Lebensbereiche. Gegenüber der Vergangenheit zeigt der Mensch heute eine sehr viel größere Bereitschaft "sich zu verändern", seinen Wohnsitz oder Beruf zu wechseln, Aufstiegschancen wahrzunehmen sowie seine persönliche Bewegungsfreiheit ungehindert auszuüben. Die Motorisierung des Individualverkehrs sowie der in allen hochentwickelten Ländern gestiegene Lebensstandard trugen wesentlich dazu bei, von dieser Freiheit des Entscheidens und Verhaltens größtmöglichen Gebrauch zu machen.

Bestimmte Formen dieser Wanderung lassen sich von anderen unterscheiden. Man spricht daher auch von "differentieller" oder "selektiver" Wanderung, womit ausgedrückt werden soll, daß dabei jedem Wandervorgang besondere Merkmale oder Merkmalskombinationen für den Entschluß zur Ortsveränderung maßgebend waren. Ihre Ursachen lagen entweder im Herkunfts- oder Bestimmungsort, sind aber auch in der Person des Wandernden zu suchen.

Neben dem Alter als Selektivfaktor scheint ferner auch das Klima bzw. der Landschaftscharakter beim Wanderungsentschluß als eine, die Mobilität kennzeichnende Determinante in Frage zu kommen. Neben einer Fülle anderer Faktoren, die die selektive Natur in-

<3> E.GOLZ, Fragekreis, räumliche Mobilität der Gegenwart, S.1f

terner Wanderungen bestimmen können, steht aber ohne Zweifel fest, daß dem Zug zu den "besseren wirtschaftlichen Möglichkeiten" ein ganz besonderer, vielleicht sogar entscheidender Aspekt zukommt.

Auch GATZWEILER <4> beschäftigt sich mit den Motiven der Ortsveränderung und unterscheidet in diesem Zusammenhang zwischen vier altersspezifischen Wanderungsvarianten:

- (a) Den Bildungswanderern (16 bis 20-jährig),
- (b) qualifizierten Arbeitswanderern (21 bis 34-jährig),
- (c) Wohn- und Wohnumfeldwanderern (35 bis 49-jährig) sowie
- (d) den Altersruhesitzwanderern (über 49 Jahre).

Um noch einmal die Faktoren zusammenzufassen, die die Wanderung begünstigen, läßt sich sagen, daß das Alter, das Klima oder der Landschaftscharakter und die besseren wirtschaftlichen Möglichkeiten eine wichtige Rolle bei der Wanderung spielen.

4.) Der Pendler

Die Pendlerwanderung gehört zu den anschaulichsten und eigentlich typischen Elementen der mobilen Gesellschaft. Pendler wechseln täglich oder wöchentlich zwischen Wohnort und Arbeitsplatz (Tages- und Nichttagespendler).

Bei fortschreitender Verstädterung wachsen die Ballungszentren trotz aller planerischen Maßnahmen weiter. Die Kerne erhalten zunehmend Zentral- und Dienstleistungsfunktionen (Banken, Versicherungen, Verwaltung, Einkaufszentren höheren Bedarfs) und entvölkern sich während dieses Prozesses der City-Bildung. Der Stadtrand, die Vorstädte und aufgelockerten Übergangszonen zum ländlichen Raum verwandeln sich in bevorzugte Wohn- und Siedlungsgebiete, in denen Eigenheime immer häufiger das Bild bestimmen. Die Entfernung zum Arbeitsplatz wird größer, der Zwang zum öffentlichen oder individuellen Verkehrsmittel unausweichlich. Das Park-and-Ride-System soll die Kraftfahrer veranlassen, ihre Fahrzeuge am Stadtrand abzustellen und die schnelleren, vor allem

<4> H.P.GATZWEILER, Zur Selektivität interregionaler Wanderungen, Bonn-Bad Godesberg 1975

aber umweltfreundlicheren U- und S-Bahnen ins Zentrum zu besitzen.

Die ökonomischen und sozialen Konsequenzen des Pendlerproblems sind weltweit dieselben, da seiner Entstehung meist gleiche Ursachen zugrunde liegen. Dabei stimmen die Beobachtungen und Stichprobenuntersuchungen ebenfalls überein: Der Einzugsbereich liegt umso weiter, je größer die betreffende Stadt bzw. das Ballungszentrum ist, der Pendlerstrom verdichtet sich in bestimmter Richtung umso mehr, je größer der Zielbetrieb ist.

Auch die zunehmende Motorisierung wirkt sich auf den Einzugsbereich insoweit aus, als das private Fahrzeug den Pendler unabhängig und beweglich macht und ihm weiterhin das Wohnen auf dem Lande oder Stadtrand erlaubt, zumal er heute auch dort die aus einer urbanisierten Lebensform resultierenden Ansprüche des täglichen Bedarfs befriedigen kann.

B. Praktischer Teil der Untersuchung

Der praktische Teil dieser Untersuchung stützt sich auf Daten einer Sonderauswertung der Volkszählung 1981 des Österreichischen Statistischen Zentralamts (ÖSTZ) für Lehrlinge nach den Kriterien Zeitaufwand, Entfernung und Verkehrsmittel sowie für erwerbstätige Pendler nach den Kriterien Zeitaufwand und Verkehrsmittel.

Die Analyse genannter Untersuchungen teilt sich in folgende Abschnitte auf:

* Der Lehrling als Pendler:

Hier werden die Daten der Sonderauswertung der Volkszählung 1981 des ÖSTZ für Lehrlinge tabelliert und es wird versucht, verschiedenen Zusammenhängen der Kriterien Entfernung, Zeitaufwand und Verkehrsmittel mit dem Pendlerverhalten nachzugehen.

* Das Pendeln der Lehrlinge in den politischen Bezirken Österreichs:

Anhand von Abbildungen statistischer Daten für Tagespendler, Nichttagespendler und der Pendlerentfernung von Lehrlingen werden begünstigte Gebiete bzw. Problemregionen untersucht und die dazugehörigen politischen Bezirke nach der Anzahl an Tages- und Nichttagespendlern, der durchschnittlichen Wegzeit in Abhängigkeit der Entfernung sowie den am häufigsten verwendeten Verkehrsmitteln beschrieben.

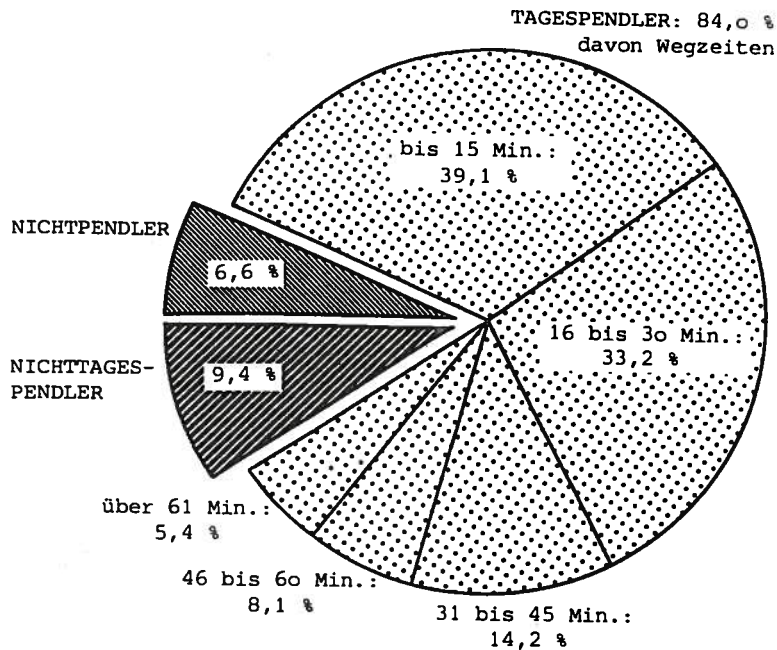
* Vergleich des Pendlerverhaltens der Lehrlinge mit dem aller anderen Erwerbstätigen:

In diesem Abschnitt wird versucht, Differenzen im Pendlerverhalten von Lehrlingen und sonstigen Erwerbstätigen aufzudecken.

* Zusammenfassung der Ergebnisse und Ausblick

1.) Der Lehrling als Pendler

Graphik 2: Pendlerverhalten der Lehrlinge in Österreich (Quelle: Volkszählung 1981, Österr.Stat.Zentralamt)



Die überwiegende Mehrzahl (rund 85 %) der in Österreich in der Lehrausbildung befindlichen Jugendlichen sind Tagespendler, ein weiteres Zehntel gehört der Gruppe der Nichttagespendler an. Zu den Nichtpendlern zählen Lehrlinge, deren Wohn- und Arbeitsstelle dieselbe ist. Bundesweit ist anhand der Graphik zu ersehen, daß die Hälfte der Lehrlinge eine tägliche Wegzeit über 16 Minuten benötigt, um zu ihrer Ausbildungsstelle zu gelangen, während weitere 40 % gar nicht pendeln oder ihre Anreise weniger als 15 Minuten in Anspruch nimmt.

Graphik 3: Median des Pendlerzeitaufwandes der Lehrlinge in den Bundesländern in Minuten (Quelle: Volkszählung 1981, Österr.Stat.Zentralamt)

B	K	NÖ	OÖ	S	St	T	V	W
14,48	21,74	18,76	18,09	19,06	20,43	17,38	13,02	32,92

Die Tabelle zeigt, daß Tagespendler in Wien mit über 30 Minuten täglicher Anreise zu ihrer Lehrstätte vor Kärnten und der Steiermark (beide rund 20 Minuten) mit Abstand die meiste Zeit benötigen, während der geringste Aufwand in Vorarlberg mit 13 Minuten festzustellen ist. Das entspricht bundesweit einem durchschnittlichen Zeitaufwand von 20,42 Minuten.

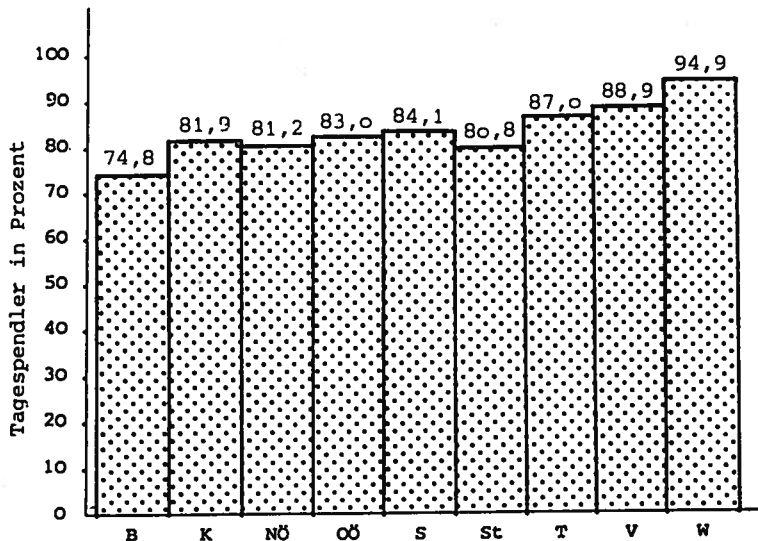
Graphik 4: Median der Pendlerentfernung für die Bundesländer in Kilometern (Quelle: Volkszählung 1981, Österr.Stat.Zentralamt)

B	K	NÖ	OÖ	S	St	T	V	W
7,19	6,56	6,62	5,99	5,48	6,17	5,62	5,05	4,69

Lehrlinge aus dem Burgenland haben mit 7,2 Kilometern die längste Anreisestrecke, gefolgt von Niederösterreich und Kärnten (6,6 Kilometer). Der geringste Weg muß vom Wiener Lehrling mit 4,7 Kilometern zurückgelegt werden, um zu seiner Lehrstätte zu gelangen. Die Entfernung zwischen Wohn- und Ausbildungsstelle beträgt im österreichischen Durchschnitt 5,88 Kilometer.

Die beiden Tabellen legen nahe, den Zusammenhang zwischen Zeit- und Kilometeraufwand zu bestimmen. Dabei ergibt sich, daß Zeit und Kilometer schwach bzw. gering negativ miteinander korrelieren ($r = -0,28$), was besagt, daß für kürzere Entfernungen eher mehr Zeit benötigt wird als für längere. Am Beispiel der Bundeshauptstadt ergibt sich ein scheinbares Paradoxon, da der Lehrling zwar in geringster Entfernung seiner Lehrstätte wohnt, aber die meiste Zeit benötigt, zu dieser zu gelangen.

Graphik 5: Prozentsätze der tagespendelnden Lehrlinge anhand der einzelnen Bundesländer (Quelle: Volkszählung 1981, Österr.Stat.Zentralamt)



Der größte Prozentsatz an Tagespendlern ist in Wien mit 95 % zu verzeichnen, gefolgt von Vorarlberg und Tirol. Die geringste Anzahl an tagespendelnden Lehrlingen weist das Burgenland (rund 75 %) auf.

Um der Frage nachzugehen, ob die Anzahl der Tagespendler unter den Lehrlingen in den einzelnen Bundesländern eher mit dem Zeitaufwand oder den zurückzulegenden Kilometern zusammenhängt, wurde die Korrelation zwischen dem Prozentsatz an Tagespendlern und dem durchschnittlichen Zeitaufwand einerseits, dem prozentmäßigen Anteil der Tagespendler und dem durchschnittlich zurückgelegten Weg andererseits berechnet. Dabei ergab sich eine niedrig negative Korrelation von $r = -0,22$ zwischen Zeitaufwand und Prozentsatz der Tagespendler und eine hohe positive Wechselbeziehung ($r = 0,92$) zwischen Kilometeraufwand und Anteil an Tagespendlern. Dieses Ergebnis besagt, daß Lehrlinge den Weg zu ihrer Lehrstelle nach den Kilometern, die sie zurückzulegen haben, bewerten und nicht nach der Zeit, die sie dorthin benötigen. Der Lehrling nimmt also lieber mehr Zeitaufwand in Kauf als große Entfernungen. <*>

Als nächstes soll untersucht werden, ob es in Österreich Verkehrsmittel gibt, die von Lehrlingen bevorzugt verwendet werden. Existieren gewisse Verkehrskonstellationen, die das Tagespendeln begünstigen?

Graphik 6: Prozentuale Verteilung der von Lehrlingen verwendeten Verkehrsmittel in den einzelnen Bundesländern (Quelle: Volkszählung 1981, Österr.Stat.Zentralamt)

	kein Verkehrsmittel	Auto, Moped Motorrad	Eisenbahn Schnellbahn	U-Bahn Straßenbahn Stadtbahn	Autobus O-Bus	Verkehrsbus Schulbus	sonstige Verkehrsmittel
B	24,21 (3)	34,51 (1)	2,62 (6)	0,16 (7)	28,10 (2)	4,49 (5)	5,91 (4)
K	19,46 (3)	30,66 (1)	10,35 (4)	-	28,33 (2)	3,84 (6)	7,36 (5)
NÖ	20,46 (2)	35,19 (1)	15,77 (3)	0,84 (7)	15,29 (4)	2,58 (6)	9,92 (5)
OÖ	18,79 (2)	38,34 (1)	7,55 (5)	2,35 (7)	18,73 (2)	3,91 (6)	10,34 (4)
S	24,33 (3)	29,47 (1)	6,22 (5)	-	25,37 (2)	4,14 (6)	10,47 (4)
St	16,91 (2)	29,77 (1)	6,05 (5)	2,82 (6)	18,89 (2)	2,50 (7)	8,88 (4)
V	19,96 (2)	36,52 (1)	4,49 (6)	-	11,88 (4)	8,90 (5)	18,26 (3)
T	25,24 (2)	26,38 (1)	6,92 (6)	1,01 (7)	22,76 (3)	7,32 (5)	19,38 (4)
W	14,72 (2)	11,77 (4)	9,93 (5)	47,48 (1)	14,53 (3)	0,41 (7)	1,15 (6)
Ö	19,92	31,09	9,12	7,67	19,59	3,56	9,04

Anmerkung: Die Klammerwerte beziehen sich auf den Rangplatz der Verwendungshäufigkeit des Verkehrsmittels

Österreichweit gilt, daß jeder dritte in der Lehrausbildung befindliche Jugendliche zum Erreichen des Arbeitsplatzes ein privates Fahrzeug wie Auto, Moped oder Motorrad verwendet, 20 % der Lehrlinge geben an, zu Fuß (also ohne Benützung eines Verkehrsmittels) zu dieser zu gelangen. Das bedeutet, daß mehr als die Hälfte der Lehrlinge keine öffentlichen Verkehrsmittel verwenden. Das "beliebteste" öffentliche Verkehrsmittel stellt der Autobus (incl. O-Bus) mit rund 20 % dar, während Eisenbahn

<*> Zur Erklärung der Korrelation sei gesagt, daß sie unter folgender Hypothese berechnet wurde: In den Bundesländern gibt es umso mehr Tagespendler, je geringer ihr Zeit- bzw. Kilometeraufwand ist. Rangkorrelationen wurden ermittelt, wobei eine positive Wechselbeziehung so zu deuten wäre, daß es umso mehr Tagespendler gibt, je geringer die zurückzulegende Kilometeranzahl ist.

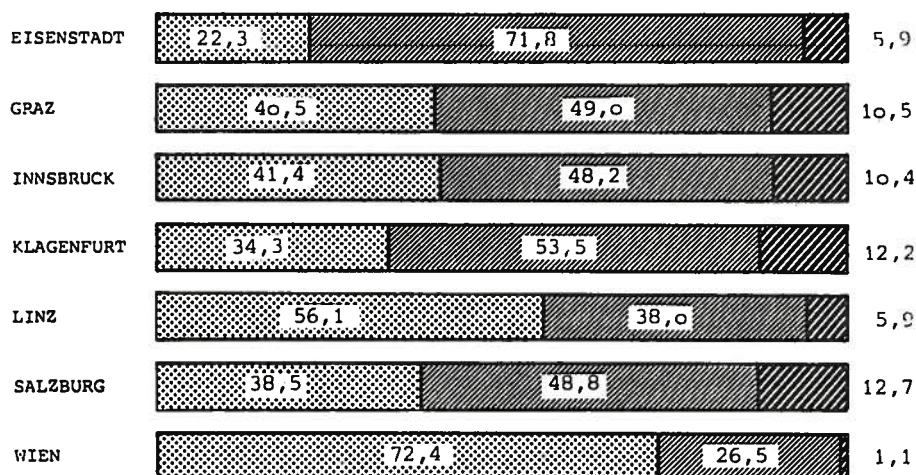
und Schnellbahn, U-Bahnen, Straßen- oder Stadtbahnen sowie Werk- oder Schulbusse ebensoviele Lehrlinge befördern. Werden die sonstigen Verkehrsmittel nicht als öffentliche gezählt, ergibt sich ein Verhältnis der privaten zu den öffentlichen Verkehrsmitteln von 1,5 : 1. Die geringe Attraktivität des öffentlichen Verkehrsmittels ist evident, auch aus der bundesländermäßigen Verteilung ist eindeutig der Trend zum privaten Fahrzeug zu erkennen. Lediglich in der Bundeshauptstadt werden von der Mehrzahl der Lehrlinge U-Bahn sowie Straßen- oder Stadtbahnen frequentiert. Ebenfalls auffällig erscheint die Tatsache, daß "kein Verkehrsmittel benutzen" immer an forderster Stelle der Häufigkeit rangiert: Im Burgenland, in Kärnten, der Steiermark und Salzburg an dritter, in den anderen Bundesländern durchwegs an zweiter Stelle.




Anhand dieser Erkenntnisse, sowie des Umstandes, daß rund 50 % der Lehrlinge kein öffentliches Verkehrsmittel in Anspruch nehmen, stellt sich nun die Frage, wie unabhängig diese Gruppe der Jugendlichen bei der Wahl ihrer Verkehrsmittel ist. Wie weit werden sie gezwungen, private Fahrzeuge zu benutzen?

Graphik 7: Prozentuale Verteilung der von den Lehrlingen verwendeten Verkehrsmitteln in den Landeshauptstädten (Quelle: Volkszählung 1981, Österr.Stat.Zentralamt)

	kein Verkehrsmittel	Auto, Moped Motorrad	Eisenbahn Schnellbahn	U-Bahn Straßenbahn Stadtbahn	Autobus O-Bus	Verkehrs- Schulbus	sonstige Verkehrsmittel
Eisenstadt	34,95	36,89	0,97	-	19,42	1,94	5,83
Graz	18,98	30,06	0,49	21,80	17,73	0,47	10,47
Innsbruck	23,43	24,72	1,12	6,90	31,30	2,09	10,43
Klagenfurt	20,39	33,07	1,00	-	32,87	0,40	12,28
Linz	13,69	24,33	1,93	20,64	32,77	0,77	5,88
Salzburg	17,75	31,09	0,57	-	37,17	0,73	12,69
Wien	14,72	11,77	9,93	47,48	14,53	0,41	1,15

Graphik 8: Verhältnis der Verwendung öffentlicher sowie privater Verkehrsmittel in diesen Landeshauptstädten (Quelle: Volkszählung 1981, Österr.Stat.Zentralamt)



-  Öffentliche Verkehrsmittel
-  private Verkehrsmittel
-  sonstige Verkehrsmittel

Anmerkung: Unter die Kategorie "sonstige Verkehrsmittel" fallen Lehrlinge, die ihre Ausbildungsstelle mit Fahrrad und dergleichen erreichen, aber auch Personen, die keine Angaben über das von ihnen benützte Verkehrsmittel gemacht haben.

Diese Ergebnisse zeigen, daß Lehrlinge nicht nur in den Bundesländern, sondern auch in der Mehrzahl der Landeshauptstädte dem privaten Verkehrsmittel den Vorzug geben. Nur am Beispiel der Städte Wien und Linz wird deutlich, daß öffentliche Verkehrsmittel durchaus attraktiv sein können: Immerhin wird in der Bundeshauptstadt das Angebot der öffentlichen Beförderung von rund drei Viertel der Lehrlinge ausgenützt.

In diesem Zusammenhang soll der Frage nachgegangen werden, inwieweit die Wahl des Verkehrsmittels durch die Kriterien Zeitaufwand bzw. Kilometeranzahl beeinflußbar ist.

Graphik 9: Abhängigkeit der Wahl des öffentlichen Verkehrsmittels von den Kriterien Zeitaufwand und Entfernung anhand von Daten der Bundesländer (Quelle: Volkszählung 1981, Österr.Stat. Zentralamt)

	Wahl öffentlicher Verkehrsmittel in Prozent	durchschnittlicher Zeitaufwand in Minuten	durchschnittliche Entfernung in Kilometer
B	35,37 (5)	14,48 (2)	7,19 (9)
K	42,52 (8)	21,74 (8)	6,56 (7)
NÖ	34,42 (4)	18,76 (5)	6,62 (8)
OÖ	32,54 (3)	18,09 (4)	5,99 (5)
S	35,73 (6)	19,06 (6)	5,48 (3)
St	30,26 (2)	20,43 (7)	6,17 (6)
V	38,01 (7)	17,38 (3)	5,62 (4)
T	25,27 (1)	13,02 (1)	5,05 (2)
W	72,35 (9)	32,92 (9)	4,69 (1)

Anmerkung: Die Klammerwerte beziehen sich auf den jeweiligen Rangplatz

Wird die Korrelation zwischen Prozentsatz der Wahl öffentlicher Verkehrsmittel und dem durchschnittlichen Zeitaufwand berechnet, ergibt sich ein positiver Zusammenhang von $r = 0,92$. Das bedeutet: Je häufiger Lehrlinge öffentliche Verkehrsmittel verwenden, umso mehr Zeit benötigen sie, um zu ihren Lehrstellen zu gelangen, andererseits zeigt die Wechselbeziehung zwischen dem Prozentsatz der Wahl öffentlicher Verkehrsmittel und der durchschnittlichen Kilometeranzahl den entgegengesetzten Trend, dieser Zusammenhang ist negativ mit $r = -0,40$. Lehrlinge nehmen also bei kurzen Strecken häufiger öffentliche Verkehrsmittel in Anspruch als bei längeren.

Diese Vermutung soll nun aufgrund statistischer Daten der Landeshauptstädte Eisenstadt, Innsbruck, Graz, Klagenfurt, Linz, Salzburg und Wien auf ihre Aussagekraft überprüft werden.

Graphik 10: Abhängigkeit der Wahl öffentlicher Verkehrsmittel von den Kriterien Zeitaufwand und Entfernung anhand von Daten der Landeshauptstädte (Quelle: Volkszählung 1981, Österr.Stat.Zentralamt)

	Wahl öffentlicher Verkehrsmittel in Prozent	durchschnittlicher Zeitaufwand in Minuten	durchschnittliche Entfernung in Kilometer
Eisenstadt	22,33 (1)	12,78 (1)	5,56 (7)
Graz	40,49 (4)	23,05 (5)	4,29 (1)
Innsbruck	41,41 (5)	20,35 (3)	4,35 (2)
Klagenfurt	34,27 (2)	18,63 (2)	4,73 (6)
Linz	56,11 (6)	23,32 (6)	4,72 (5)
Salzburg	38,47 (3)	21,04 (4)	4,62 (3)
Wien	72,35 (7)	32,92 (7)	4,69 (4)

Anmerkung: Die Klammerwerte beziehen sich auf den jeweiligen Rangplatz

Wird analog vorheriger Ermittlung wieder die Korrelation zwischen Prozentsatz der Wahl öffentlicher Verkehrsmittel und dem durchschnittlichen Zeitaufwand berechnet, bedingen einander die Argumente mit einem höheren Zusammenhang von $r = 0,89$. Dieses Ergebnis bestätigt die Hypothese: Wenn Lehrlinge häufiger öffentliche Verkehrsmittel benützen, dann brauchen sie auch durchschnittlich mehr Zeit zu ihren Ausbildungsstätten.

Ebenso wie bei den Bundesländern ist die Korrelation zwischen Prozentsatz öffentlicher Verkehrsmittel und der durchschnittlichen Kilometeranzahl wieder negativ ($r = -0,43$). Diese Abhängigkeit ist zwar nicht so signifikant wie die vorherige, läßt aber vermuten, daß nicht ausschließlich die Entfernung zwischen Wohnung und Lehrstelle die Ursache bietet, häufiger private als öffentliche Verkehrsmittel zu verwenden. Trotzdem dürfte die Kilometeranzahl eine nicht zu unterschätzende Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels spielen.

Lassen sich aber auch die umgekehrten Ergebnisse verifizieren? Um dieser Frage nachzugehen, werden die Prozentsätze der Wahl privater Verkehrsmittel (Kategorie "sonstige Verkehrsmittel" ausgeklammert) mit dem Zeitaufwand und der Kilometeranzahl korreliert und dabei ergibt sich: Je häufiger Lehrlinge private Verkehrs-

mittel verwenden, umso weniger Zeit benötigen sie durchschnittlich zu ihren Ausbildungsstätten. Das ist ein negativer Zusammenhang, der bei den Bundesländern $r = -0,94$ und bei den vorher erwähnten sieben Landeshauptstädten $r = -0,96$ beträgt. Diese Ergebnisse bedeuten, daß die vorherige Hypothese durch eine zweite zu ergänzen wäre, die folgendermaßen lautet: Wenn Lehrlinge häufiger private Verkehrsmittel benützen, dann brauchen sie im Durchschnitt weniger Zeit zu ihren Lehrstellen. Es erscheint plausibel, daß Lehrlinge bei kurzen Strecken zu Fuß gehen und bei größeren Entfernungen Auto, Moped oder Motorrad benützen. Analog ergibt sich jetzt zwischen Prozentsatz der Wahl privater Verkehrsmittel und der Kilometeranzahl eine positive Korrelation, die bei den Bundesländern $r = 0,56$ und bei den sieben Landeshauptstädten $r = 0,72$ beträgt. Es läßt sich sogar zeigen, daß die Häufigkeit der Benützung von Auto, Moped und Motorrad mit der Entfernung zu der Ausbildungsstelle zusammenhängt. In den Bundesländern ist die Korrelation $r = 0,67$ und in den sieben Landeshauptstädten $r = 0,48$. Dieses Ergebnis könnte man so interpretieren: Bei Lehrlingen besteht die Tendenz, größere Entfernungen häufiger mit privaten Verkehrsmitteln wie Auto, Moped oder Motorrad zurückzulegen. Die Ursachen dieses Verhaltens sowie die geringe Ausnützung öffentlich angebotener Personenbeförderung werden später noch zu prüfen sein.

Werden für die Untersuchung weitere Faktoren herangezogen, die mit dem Tagespendeln in Zusammenhang stehen, stellt sich die Frage, inwie weit die Haltestellenzugänglichkeit im öffentlichen Verkehr <*> Einfluß auf die Häufigkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel bzw. auf die des Tagespendelns hat.

Die Zugänglichkeit zu den Stationen des öffentlichen Verkehrs zählt neben der Anzahl (Bedienungshäufigkeit), der tageszeitlichen Verteilung der angebotenen Verbindungen sowie dem Zeitaufwand zur Erreichung der Fahrziele (Fahrzeit) zu den Kriterien, mit denen die Erreichbarkeitsverhältnisse im öffentlichen Verkehr in der Regel beschrieben werden.

<*> Haltestellenzugänglichkeit im öffentlichen Verkehr 1981, ÖPOK EDV-Graphik, Wien 1984

Hiebei wird der Zugänglichkeitsgrad, gemessen am Anteil der Wohnbevölkerung (in Prozent), die von ihrem Wohnort einen (zumutbaren) Zugangsweg von maximal 1500 Metern zur nächsten Station von Bus, Regionalbus oder innerstädtischen Verkehrsmittel hat, angenommen.

In Österreich wohnten im Jahre 1981 insgesamt 9 % der Wohnbevölkerung außerhalb dieser zumutbaren Entfernung zur nächsten Station eines öffentlichen Verkehrsmittels.

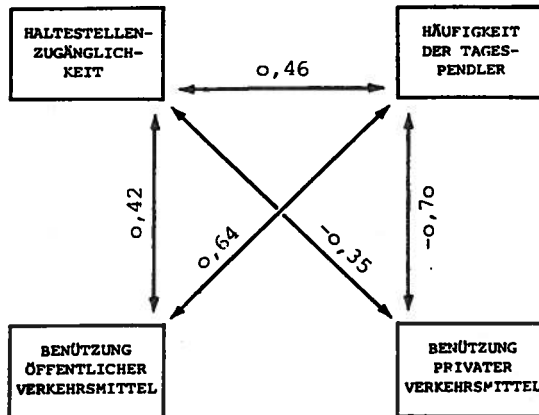
Graphik 11: Verhältnis der Haltestellenzugänglichkeit unter Rücksichtnahme auf Tagespendler sowie die Benützung öffentlicher bzw. privater Verkehrsmittel, angegeben in Prozent der Lehrlinge für die einzelnen Bundesländer (Quelle: Volkszählung 1981, Österr.Stat.Zentralamt)

	Haltestellenzugänglichkeit	Häufigkeit an Tagespendlern	Benützung öffentlicher Verkehrsmittel	Benützung privater Verkehrsmittel
B	95,28	74,84	35,37	58,72
K	85,96	81,88	42,52	50,12
NÖ	90,35	81,19	34,42	55,65
OÖ	84,39	82,96	32,54	57,13
S	88,33	84,13	35,74	53,80
St	85,03	80,83	30,26	46,68
V	91,39	87,02	38,01	51,62
T	96,84	88,92	25,27	56,48
W	98,48	94,93	72,35	26,48

Anmerkung: Die Klammerwerte beziehen sich auf den jeweiligen Rangplatz

Um den Einfluß der einzelnen Werte aufeinander zu bestimmen, werden wieder Korrelationen ermittelt.

Graphik 12: Korrelationen anhand der nach Graphik 11 ermittelten bundesweiten Durchschnittsprozentsätze für die Kriterien Haltestellenzugänglichkeit, Häufigkeit der Tagespendler und Benützung öffentlicher sowie privater Verkehrsmittel.



Die Ergebnisse zeigen, daß eine bessere Haltestellenzugänglichkeit im öffentlichen Verkehr geringen Einfluß sowohl auf die Anzahl der Tagespendler als auch auf die Verwendung öffentlicher Verkehrsmittel hat ($r = 0,46$ bzw. $r = 0,42$) und erwartungsgemäß gering negativ mit der Wahl privater Verkehrsmittel zusammenhängt ($r = -0,35$). Andererseits korreliert Tagespendeln mehr mit der Wahl öffentlicher Verkehrsmittel ($r = 0,60$), das bedeutet: Die Zahl der Tagespendler ist umso größer, je häufiger Lehrlinge öffentliche Verkehrsmittel verwenden. Umgekehrt besteht eine negative Wechselbeziehung zwischen der Anzahl der Tagespendler und der Wahl privater Verkehrsmittel ($r = -0,70$). Es gibt umso weniger Tagespendler, je mehr Lehrlinge private Verkehrsmittel verwenden.

2.) Das Pendeln der Lehrlinge in den politischen Bezirken Österreichs

Anhand statistischer Daten einer Sonderauswertung der Volkszählung 1981 des ÖSTZ wurden Abbildungen gefertigt, die im Anhang zu finden sind: Abbildung 1 zeigt den Prozentsatz der tagespendeln-

den Lehrlinge, aufgeschlüsselt nach den jeweiligen politischen Bezirken Österreichs. Abbildung 2 veranschaulicht die Anzahl der Nichttagespendler unter den Lehrlingen in Abhängigkeit der politischen Bezirke. Die Abbildungen 3 bis 6 enthalten, unter Rücksichtnahme auf die politischen Bezirke, jenen prozentualen Anteil an Lehrlingen, die tägliche Entfernungen bis 10 Kilometer, zwischen 10 und 50 Kilometer, von 50 bis 100 Kilometer sowie darüber hinausgehende Strecken zurücklegen müssen, um zu ihrer Lehrstelle zu gelangen. Diese Schaubilder wurden nach Problemgebieten untersucht und die zugehörigen Bezirke nach der Anzahl der Tages- und Nichttagespendler, der Entfernung und dem Zeitaufwand dieser pendelnden Jugendlichen sowie den am häufigsten verwendeten Verkehrsmitteln beschrieben.

2.a) Wien mit seinem Einzugsbereich

Tagespendlerfrequenz über 90 % bei gleichzeitiger Nichttagespendlerhäufigkeit unter 5 %:

WIEN (einschließlich aller Gemeindebezirke):

94,9 % der Lehrlinge sind Tages- und 1,7 % Nichttagespendler. 95,9 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 3,5 % zwischen 10 und 49 km, 0,3 % zwischen 50 und 99 km und 0,3 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 32,9 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf U-Bahn, Straßen- und Stadtbahn mit 47,5 %, den Bus mit 14,5 %, "kein Verkehrsmittel" mit 14,7 % sowie Auto, Moped und Motorrad mit 11,8 %.

Politischer Bezirk WIEN-UMGEBUNG:

92,9 % der Lehrlinge sind Tages- und 2,1 % Nichttagespendler. 58,0 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 47,7 % zwischen 10 und 49 km, 0,1 % zwischen 50 und 99 km und 0,2 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 33,0 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf den Bus mit 31,6 %, Auto, Moped und Motorrad mit 18,9 %, Eisenbahn und Schnellbahn mit 18,3 % sowie "kein Verkehrsmittel" mit 16,1 %.

Politischer Bezirk MÖDLING:

93,5 % der Lehrlinge sind Tages- und 1,9 % Nichttagespendler. 78,2 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 21,5 % zwischen 10 und 49 km, 0,1 % zwischen 50 und 99 km und 0,2 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 24,1 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf den Bus mit 32,3 %, Auto, Moped und Motorrad mit 27,4 %, "kein Verkehrsmittel" mit 17,5 % sowie Eisenbahn und Schnellbahn mit 13,4 %.

Politischer Bezirk BRUCK/LEITHA:

91,3 % der Lehrlinge sind Tages- und 3,3 % Nichttagespendler. 52,3 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 46,8 % zwischen 10 und 49 km und 0,6 % zwischen 50 und 99 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 22,2 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf die Eisenbahn mit 29,7 %, Auto, Moped und Motorrad mit 24,5 %, den Bus mit 19,0 % sowie "kein Verkehrsmittel" mit 18,2 %.

Politischer Bezirk BADEN:

91,9 % der Lehrlinge sind Tages- und 2,7 % Nichttagespendler. 73,1 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 26,6 % zwischen 10 und 49 km, 0,2 % zwischen 50 und 99 km und 0,1 % über 100 km zurückzulegen. Die am häufigsten benutzten Verkehrsmittel sind Auto, Moped und Motorrad mit 34,5 %, Eisenbahn und Schnellbahn mit 16,7 % sowie "kein Verkehrsmittel" mit 16,0 %.

Tagespendlerfrequenz zwischen 80 und 90 %:

Politischer Bezirk GÄNSERNDORF:

89,0 % der Lehrlinge sind Tages- und 5,3 % Nichttagespendler. 46,3 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 50,9 % zwischen 10 und 49 km, 2,5 % zwischen 50 und 99 km und 0,4 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 27,0 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Eisenbahn und Schnellbahn mit 34,1 %, Auto, Moped und Motorrad mit 24,8 %, "kein Verkehrsmittel" mit 15,5 % sowie den Bus mit 12,8 %.

Politischer Bezirk MISTELBACH/ZAYA:

82,2 % der Lehrlinge sind Tages- und 11,5 % Nichttagespendler. 56,3 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 37,5 % zwischen 10 und 49 km, 5,6 % zwischen 50 und 99 km und 0,5 % über 100 km zurückzulegen. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf den Bus mit 33,6 %, Auto, Moped und Motorrad mit 26,6 %, "kein Verkehrsmittel" mit 17,2 % sowie Eisenbahn und Schnellbahn mit 9,3 %.

Politischer Bezirk KORNEUBURG:

80,4 % der Lehrlinge sind Tages- und 3,4 % Nichttagespendler. 70,1 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 29,0 % zwischen 10 und 49 km, 0,5 % zwischen 50 und 99 km und 0,4 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 22,3 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Eisenbahn und Schnellbahn mit 26,1 %, Auto, Moped und Motorrad mit 22,1 %, "kein Verkehrsmittel" mit 25,4 % sowie den Bus mit 16,6 %.

Politischer Bezirk TULLN:

85,5 % der Lehrlinge sind Tages- und 4,9 % Nichttagespendler. 57,3 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 41,8 % zwischen 10 und 49 km, 0,7 % zwischen 50 und 99 km und 0,1 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 24,1 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf die Eisenbahn mit 31,5 %, Auto, Moped und Motorrad mit 26,5 %, den Bus mit 16,3 % sowie "kein Verkehrsmittel" mit 15,7 %.

2.b) Die Problemgebiete

Die in diesem Abschnitt beschriebenen Gebiete werden als Problemregionen angesehen, da bundesweit der Anteil an Tagespendlern unter den Lehrlingen am geringsten, der der Nichttagespendler am höchsten liegt. Dazu zählen folgende politische Bezirke: In Oberösterreich Freistadt und Rohrbach, in Niederösterreich Zwettl, Waidhofen/Thaya und Horn, im Burgenland Oberpullendorf, Güssing und Jennersdorf, in der Steiermark Hartberg, Feldbach, Radkersburg und Murau, in Kärnten Hermagor und St.Veit/Glan, in Salzburg Tamsweg sowie in Tirol Lienz.

Politischer Bezirk FREISTADT:

66,1 % der Lehrlinge sind Tages- und 24,1 % Nichttagespendler. 54,6 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 42,1 % zwischen 10 und 49 km, 1,1 % zwischen 50 und 99 km und 2,1 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 20,1 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 37,5 %, den Bus mit 21,4 %, "kein Verkehrsmittel" mit 24,2 % sowie die Eisenbahn mit 8,7 %.

Politischer Bezirk ROHRBACH:

64,3 % der Lehrlinge sind Tages- und 25,5 % Nichttagespendler. 61,7 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 32,3 % zwischen 10 und 49 km, 4,9 % zwischen 50 und 99 km und 0,8 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 14,1 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 52,6 %, "kein Verkehrsmittel" mit 26,4 %, den Bus mit 10,5 % sowie Werk- und Schulbus mit 4,8 %.

Politischer Bezirk ZWETTL:

54,0 % der Lehrlinge sind Tages- und 33,8 % Nichttagespendler. 53,0 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 26,8 % zwischen 10 und 49 km, 13,0 % zwischen 50 und 99 km und 7,2 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 13,9 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 53,7 %, "kein Verkehrsmittel" mit 31,1 %, den Bus mit 5,9 % sowie sonstige Verkehrsmittel mit 3,9 %.

Politischer Bezirk HORN:

68,2 % der Lehrlinge sind Tages- und 21,0 % Nichttagespendler. 65,4 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 18,2 % zwischen 10 und 49 km, 14,8 % zwischen 50 und 99 km und 1,7 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 12,6 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 30,4 %, den Bus mit 8,0 % sowie die Eisenbahn mit 4,9 %.

Politischer Bezirk WALDHOFEN/THAYA:

62,6 % der Lehrlinge sind Tages- und 21,7 % Nichttagespendler. 69,8 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 15,5 % zwischen 10 und 49 km, 5,8 % zwischen 50 und 99 km und 8,9 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 13,4 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 48,1 %, "kein Verkehrsmittel" mit 32,3 %, den Bus mit 12,7 % sowie sonstige Verkehrsmittel mit 2,9 %.

Politischer Bezirk GÜSSING:

68,9 % der Lehrlinge sind Tages- und 23,0 % Nichttagespendler. 64,5 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 19,4 % zwischen 10 und 49 km, 2,6 % zwischen 50 und 99 km und 13,2 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 13,2 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 58,4 %, "kein Verkehrsmittel" mit 20,3 %, den Bus mit 14,3 % sowie sonstige Verkehrsmittel mit 5,0 %.

Politischer Bezirk JENNERSDORF:

61,7 % der Lehrlinge sind Tages- und 33,0 % Nichttagespendler. 55,4 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 17,3 % zwischen 10 und 49 km, 13,4 % zwischen 50 und 99 km und 13,3 % über 100 km zurückzulegen. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 50,8 %, den Bus 19,6 %, "kein Verkehrsmittel" mit 14,1 % sowie sonstige Verkehrsmittel mit 9,2 %.

Politischer Bezirk OBERPULLENDORF:

64,9 % der Lehrlinge sind Tages- und 30,4 % Nichttagespendler. 52,1 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 22,7 % zwischen 10 und 49 km, 24,7 % zwischen 50 und 99 km und 0,5 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 13,6 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 35,8 %, den Bus mit 31,2 %, "kein Verkehrsmittel" mit 22,7 % sowie sonstige Verkehrsmittel mit 4,6 %.

Politischer Bezirk FELDBACH:

73,5 % der Lehrlinge sind Tages- und 21,8 % Nichttagespendler. 63,2 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 33,5 % zwischen 10 und 49 km, 0,8 % zwischen 50 und 99 km und 2,4 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 18,7 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 57,3 %, "kein Verkehrsmittel" mit 12,5 %, den Bus mit 10,8 % sowie die Eisenbahn mit 8,6 %.

Politischer Bezirk HARTBERG:

66,0 % der Lehrlinge sind Tages- und 27,0 % Nichttagespendler. 66,5 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 21,9 % zwischen 10 und 49 km, 7,4 % zwischen 50 und 99 km und 2,7 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 16,0 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 55,6 %, "kein Verkehrsmittel" mit 21,0 %, den Bus mit 13,9 % sowie sonstige Verkehrsmittel mit 5,3 %.

Politischer Bezirk MURAU:

58,5 % der Lehrlinge sind Tages- und 35,1 % Nichttagespendler. 54,2 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 33,1 % zwischen 10 und 49 km, 7,2 % zwischen 50 und 99 km und 4,3 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 19,9 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 32,9 %, "kein Verkehrsmittel" mit 29,7 %, den Bus mit 20,8 % sowie sonstige Verkehrsmittel mit 8,5 %.

Politischer Bezirk RADKERSBURG:

67,5 % der Lehrlinge sind Tages- und 27,8 % Nichttagespendler. 63,1 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 29,7 % zwischen 10 und 49 km, 3,0 % zwischen 50 und 99 km und 3,2 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 13,4 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 51,4 %, sonstige Verkehrsmittel mit 17,7 %, "kein Verkehrsmittel" mit 15,0 % sowie den Bus mit 9,1 %.

Politischer Bezirk HERMAGOR:

74,5 % der Lehrlinge sind Tages- und 21,3 % Nichttagespendler. 58,7 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 32,8 % zwischen 10 und 49 km, 5,1 % zwischen 50 und 99 km und 3,4 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 20,0 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 30,9 %, "kein Verkehrsmittel" mit 27,3 %, den Bus mit 17,6 % sowie die Eisenbahn mit 15,1 %.

Politischer Bezirk ST.VEIT/GLAN:

76,4 % der Lehrlinge sind Tages- und 20,0 % Nichttagespendler. 57,4 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 38,2 % zwischen 10 und 49 km, 1,7 % zwischen 50 und 99 km und 2,2 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 21,8 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 26,3 %, den Bus mit 30,2 %, "kein Verkehrsmittel" mit 21,6 % sowie die Eisenbahn mit 12,2 %.

Politischer Bezirk TAMSWEIG:

69,0 % der Lehrlinge sind Tages- und 22,3 % Nichttagespendler. 74,1 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 16,0 % zwischen 10 und 49 km, 8,4 % zwischen 50 und 99 km und 1,5 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 12,3 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 35,8 %, "kein Verkehrsmittel" mit 33,8 %, sonstige Verkehrsmittel mit 16,8 % sowie den Bus mit 8,0 %.

Politischer Bezirk LIEBZ:

74,2 % der Lehrlinge sind Tages- und 20,4 % Nichttagespendler. 67,6 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 21,3 % zwischen 10 und 49 km, 4,5 % zwischen 50 und 99 km und 6,3 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 14,9 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 34,7 %, "kein Verkehrsmittel" mit 26,3 %, den Bus mit 19,6 % sowie sonstige Verkehrsmittel mit 14,1 %.

2.c) Fremdenverkehrsgebiete mit höchster Nächtigungsintensität

An dieser Stelle werden die Fremdenverkehrsgebiete mit höchster Nächtigungsintensität beschrieben. Zu diesen Regionen zählen folgende politische Bezirke: Im Burgenland Rust (Stadt) und Neusiedl am See, in Kärnten Klagenfurt (Land), Spittal/Drau, Villach (Land), Völkermarkt und Feldkirchen i.K., in Oberösterreich Gmunden und Vöcklabruck, in der Steiermark Liezen, in Tirol Imst, Kitzbühel, Landeck, Reutte und Schwaz sowie in Vorarlberg Bludenz und Bregenz.

Politischer Bezirk RUST:

80,8 % der Lehrlinge sind Tages- und 3,9 % Nichttagespendler. 76,9 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 19,3 % zwischen 10 und 49 km und 3,9 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 10,5 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf "kein Verkehrsmittel" mit 40,0 %, Auto, Moped und Motorrad mit 32,0 %, den Bus mit 24,0 % sowie Werk- und Schulbus mit 4,0 %.

Politischer Bezirk NEUSIEDL AM SEE:

81,0 % der Lehrlinge sind Tages- und 8,3 % Nichttagespendler. 58,7 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 30,5 % zwischen 10 und 49 km, 10,6 % zwischen 50 und 99 km und 0,2 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 16,5 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf den Bus mit 30,7 %, "kein Verkehrsmittel" mit 27,1 %, Auto, Moped und Motorrad mit 19,16 % sowie sonstige Verkehrsmittel mit 11,5 %.

Politischer Bezirk KLAGENFURT (Land):

85,1 % der Lehrlinge sind Tages- und 6,4 % Nichttagespendler. 67,5 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 30,4 % zwischen 10 und 49 km, 0,7 % zwischen 50 und 99 km und 1,2 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 26,7 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf den Bus mit 44,2 %, Auto, Moped und Motorrad mit 25,8 %, "kein Verkehrsmittel" mit 15,5 % sowie die Eisenbahn mit 7,2 %.

Politischer Bezirk SPITTAL/DRAU:

77,9 % der Lehrlinge sind Tages- und 18,7 % Nichttagespendler. 64,9 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 30,9 % zwischen 10 und 49 km, 2,5 % zwischen 50 und 99 km und 2,5 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 21,0 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf den Bus mit 25,9 %, "kein Verkehrsmittel" mit 25,5 %, Auto, Moped und Motorrad mit 25,2 % sowie die Eisenbahn mit 8,8 %.

Politischer Bezirk VILLACH:

85,4 % der Lehrlinge sind Tages- und 10,5 % Nichttagespendler. 59,7 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 37,3 % zwischen 10 und 49 km, 1,2 % zwischen 50 und 99 km und 1,7 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 26,2 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf den Bus mit 28,6 %, die Eisenbahn mit 25,0 %, Auto, Moped und Motorrad mit 22,2 % sowie "kein Verkehrsmittel" mit 15,1 %.

Politischer Bezirk VÖLKERMARKE:

81,1 % der Lehrlinge sind Tages- und 15,8 % Nichttagespendler. 59,5 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 37,1 % zwischen 10 und 49 km, 1,7 % zwischen 50 und 99 km und 1,5 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 23,1 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto Moped und Motorrad mit 34,1 %, den Bus mit 32,4 %, "kein Verkehrsmittel" mit 12,3 % sowie die Eisenbahn mit 9,8 %.

Politischer Bezirk FELDKIRCHEN i.K.:

79,2 % der Lehrlinge sind Tages- und 17,0 % Nichttagespendler. 60,6 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 35,1 % zwischen 10 und 49 km, 0,6 % zwischen 50 und 99 km und 2,4 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 23,6 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 28,3 %, den Bus mit 28,2 %, "kein Verkehrsmittel" mit 17,9 % sowie die Eisenbahn mit 16,9 %.

Politischer Bezirk Gmunden:

86,5 % der Lehrlinge sind Tages- und 6,1 % Nichttagespendler. 82,3 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 15,6 % zwischen 10 und 49 km, 1,4 % zwischen 50 und 99 km und 0,8 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 15,7 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 41,7 %, "kein Verkehrsmittel" mit 20,9 %, die Eisenbahn mit 10,8 % sowie den Bus mit 11,7 %.

Politischer Bezirk Vöcklabruck:

87,4 % der Lehrlinge sind Tages- und 5,9 % Nichttagespendler. 81,3 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 17,0 % zwischen 10 und 49 km, 0,8 % zwischen 50 und 99 km und 0,7 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 14,4 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 41,2 %, "kein Verkehrsmittel" mit 17,3 %, den Bus mit 13,7 % sowie sonstige Verkehrsmittel mit 13,6 %.

Politischer Bezirk Liezen:

76,0 % der Lehrlinge sind Tages- und 17,9 % Nichttagespendler. 69,3 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 22,6 % zwischen 10 und 49 km, 4,3 % zwischen 50 und 99 km und 3,0 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 15,9 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf "kein Verkehrsmittel" mit 29,8 %, Auto, Moped und Motorrad mit 28,9 %, den Bus mit 22,8 % sowie sonstige Verkehrsmittel mit 9,2 %.

Politischer Bezirk Imst:

84,2 % der Lehrlinge sind Tages- und 11,3 % Nichttagespendler. 66,6 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 29,8 % zwischen 10 und 49 km, 1,6 % zwischen 50 und 99 km und 1,6 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 17,9 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf "kein Verkehrsmittel" mit 25,2 %, Auto, Moped und Motorrad mit 23,9 %, den Bus mit 21,8 % sowie Werk- und Schulbus mit 15,0 %.

Politischer Bezirk KITZBÜHEL:

86,8 % der Lehrlinge sind Tages- und 6,6 % Nichttagespendler. 84,1 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 13,6 % zwischen 10 und 49 km, 1,1 % zwischen 50 und 99 km und 0,8 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 15,8 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 28,3 %, "kein Verkehrsmittel" mit 26,5 %, den Bus mit 14,5 % sowie die Eisenbahn mit 12,3 %

Politischer Bezirk LANDECK:

79,2 % der Lehrlinge sind Tages- und 14,5 % Nichttagespendler. 74,3 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 20,7 % zwischen 10 und 49 km, 3,7 % zwischen 50 und 99 km und 0,8 % über 100 km zurückzulegen. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf "kein Verkehrsmittel" mit 36,0 %, Auto, Moped und Motorrad mit 23,4 % sowie Werk- und Schulbus mit 6,7 %

Politischer Bezirk REUTTÉ:

86,5 % der Lehrlinge sind Tages- und 5,7 % Nichttagespendler. 80,5 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 13,6 % zwischen 10 und 49 km, 0,5 % zwischen 50 und 99 km und 0,5 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 12,4 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Moped und Motorrad mit 27,2 %, "kein Verkehrsmittel" mit 22,8 %, sonstige Verkehrsmittel mit 21,5 % sowie Werk- und Schulbus mit 17,4 %

Politischer Bezirk KUPSTEIN:

89,7 % der Lehrlinge sind Tages- und 5,3 % Nichttagespendler. 86,3 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 10,7 % zwischen 10 und 49 km, 1,1 % zwischen 50 und 99 km und 0,4 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 15,6 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 28,0 %, "kein Verkehrsmittel" mit 17,6 % sowie sonstige Verkehrsmittel mit 14,7 %

Politischer Bezirk SCHWAZ:

88,0 % der Lehrlinge sind Tages- und 6,4 % Nichttagespendler. 83,2 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 16,0 % zwischen 10 und 49 km, 0,4 % zwischen 50 und 99 km und 0,3 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 13,5 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 30,3 %, "kein Verkehrsmittel" mit 29,9 %, den Bus mit 14,7 % sowie sonstige Verkehrsmittel mit 10,6 %.

Politischer Bezirk BLUDENZ:

87,2 % der Lehrlinge sind Tages- und 8,0 % Nichttagespendler. 84,3 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 14,8 % zwischen 10 und 49 km, 0,1 % zwischen 50 und 99 km und 0,9 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 15,7 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 28,8 %, "kein Verkehrsmittel" mit 25,8 %, den Bus mit 15,6 % sowie Werk- und Schulbus mit 11,2 %.

Politischer Bezirk BREGENZ:

85,7 % der Lehrlinge sind Tages- und 7,4 % Nichttagespendler. 86,9 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 10,4 % zwischen 10 und 49 km, 0,5 % zwischen 50 und 99 km und 0,7 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 13,8 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 34,9 %, "kein Verkehrsmittel" mit 20,5 %, sonstige Verkehrsmittel mit 18,6 % sowie den Bus mit 16,0 %.

2.d) Das Gebiet entlang der Mur-Mürzfurche

Hiezu zählen die politischen Bezirke Bruck/Mur, Judenburg, Knittelfeld, Leoben und Mürzzuschlag.

Politischer Bezirk BRUCK/MUR:

83,4% der Lehrlinge sind Tages- und 9,9 % Nichttagespendler. Alle, in diesem Bezirk in der Lehrausbildung befindlichen Jugendlichen haben tägliche Pendlerentfernungen unter 10 km zurückzulegen, um zu ihrer Lehrstelle zu gelangen. Der durchschnittliche

Zeitaufwand der Pendler beträgt 20,4 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf den Bus mit 33,5 %, "kein Verkehrsmittel" mit 24,5 %, Auto, Moped und Motorrad mit 18,7 % sowie sonstige Verkehrsmittel mit 12,7 %.

Politischer Bezirk JUDENBURG:

78,7 % der Lehrlinge sind Tages- und 15,8 % Nichttagespendler. 75,3 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 15,4 % zwischen 10 und 49 km, 4,0 % zwischen 50 und 99 km und 5,1 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 18,5 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf "kein Verkehrsmittel" mit 32,5 %, Auto, Moped und Motorrad mit 24,4 %, den Bus mit 23,3 % sowie sonstige Verkehrsmittel mit 9,9 %.

Politischer Bezirk KNITTELFELD:

83,3 % der Lehrlinge sind Tages- und 10,9 % Nichttagespendler. 84,5 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 10,2 % zwischen 10 und 49 km, 2,5 % zwischen 50 und 99 km und 2,8 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 14,3 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 31,8 %, sonstige Verkehrsmittel mit 27,1 %, "kein Verkehrsmittel" mit 23,0 % sowie Werk- und Schulbus mit 12,6 %.

Politischer Bezirk LEOBEN:

85,6 % der Lehrlinge sind Tages- und 10,4 % Nichttagespendler. 79,0 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 15,1 % zwischen 10 und 49 km, 2,5 % zwischen 50 und 99 km und 3,3 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 19,4 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf "kein Verkehrsmittel" mit 29,5 %, den Bus mit 28,3 %, Auto, Moped und Motorrad mit 18,5 % sowie die Eisenbahn mit 12,7 %.

Politischer Bezirk MÜRZZUSCHLAG:

82,8 % der Lehrlinge sind Tages- und 12,5 % Nichttagespendler. 75,1 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 19,1 % zwischen 10 und 49 km, 3,0 % zwischen 50 und 99 km und 2,9 % über 100 km zurück-

zulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 17,9 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf "kein Verkehrsmittel" mit 26,0 %, Auto, Moped und Motorrad mit 23,2 %, die Eisenbahn mit 18,3 % sowie den Bus mit 16,2 .

2.e) Das Gebiet um die Eisenwurzten

Hiezu zählen die politische Bezirke Steyr-Umgebung, Waidhofen a.d. Ybbs, Amstetten und Scheibbs.

Politischer Bezirk STEYR (Land):

83,3 % der Lehrlinge sind Tages- und 7,6 % Nichttagespendler. 72,3 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 19,2 % zwischen 10 und 49 km, 1,1 % zwischen 50 und 99 km und 1,2 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 20,4 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 38,0 %, "kein Verkehrsmittel" mit 19,6 %, den Bus mit 16,2 % sowie Eisenbahn mit 16,1 %.

Politischer Bezirk Waidhofen/Ybbs (Stadt):

81,4 % der Lehrlinge sind Tages- und 12,4 % Nichttagespendler. 83,9 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 9,8 % zwischen 10 und 49 km, 2,4 % zwischen 50 und 99 km und 3,9 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 14,8 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 44,8 %, "kein Verkehrsmittel" mit 25,5 %, sonstige Verkehrsmittel mit 22,6 % sowie Eisenbahn mit 5,2 %.

Politischer Bezirk Amstetten:

80,8 % der Lehrlinge sind Tages- und 8,4 % Nichttagespendler. 74,9 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 21,2 % zwischen 10 und 49 km, 1,5 % zwischen 50 und 99 km und 2,2 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 16,9 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 42,9 %, "kein Verkehrsmittel" mit 20,6 %, Eisenbahn mit 13,2 % sowie sonstige Verkehrsmittel mit 12,6 %.

Politischer Bezirk SCHEIBES:

74,9 % der Lehrlinge sind Tages- und 15,3 % Nichttagespendler. 78,0 % haben Pendlerentfernungen bis 9 km, 16,5 % zwischen 10 und 49 km, 3,2 % zwischen 50 und 99 km und 2,0 % über 100 km zurückzulegen. Der durchschnittliche Zeitaufwand der Pendler beträgt 12,1 Minuten. Für die Zurücklegung des Weges zur Arbeitsstätte entfallen die häufigsten Nennungen auf Auto, Moped und Motorrad mit 50,4 %, "kein Verkehrsmittel" mit 23,1 %, sonstige Verkehrsmittel mit 17,7 % sowie Eisenbahn mit 5,1 %.

3.) Kriterien, die das Pendeln begünstigen

Folgende Einflüsse begünstigen das Pendeln:

- * Das Angebot von mehreren günstigen oder attraktiven Möglichkeiten verschiedener Verkehrsverbindungen zwischen Wohnsitz und Ausbildungsstätte des Lehrlings,
- * eine kleine oder mittlere, zwischen 10 und 50 Kilometer liegende Entfernung zum Arbeitsplatz sowie
- * die Kombination von günstigen Möglichkeiten an verschiedenen Verkehrsmitteln und eine geringe Kilometeranzahl.

Bereits die Nichterfüllung oder nur teilweise Erfüllung einer dieser Kriterien wirkt sich negativ auf das Pendlerverhalten der Lehrlinge aus: Geringes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln, große Intervalle und oftmaliges Wechseln der Linie, was jedesmal eine Verlängerung der Wegzeit bedeutet, sowie Entfernungen über 50 Kilometer veranlassen den Lehrling, private Verkehrsmittel zu verwenden. Trotzdem dürfte der Pendlerzeitaufwand eine, der Entfernung entgegengesetzte Rolle spielen: Nimmt der Lehrling längere Wegzeiten in Kauf, behält er seine Wahlfreiheit und kann zwischen mehreren Ausbildungsmöglichkeiten auswählen. Ist hingegen die Lage der Wohn- bzw. Ausbildungsstelle durch schlechte Verkehrsverbindungen gekennzeichnet, neigen Lehrlinge verständlicherweise dazu, sich für geringere Wegzeiten zu entscheiden. Es drängt sich die Klassifizierung in "freiwillige" und "unfreiwillige" Pendler auf, die nur kontinuierlich mit allen Abstufungen dazwischen gesehen werden kann. Das bedeutet: Am einen Ende dieser Skala haben Lehrlinge in zufällig günstiger räumlicher, wirtschaftlicher und verkehrstechnischer Lage die Möglichkeit, ihren

zeit- bzw. kilometermäßigen Aufwand je nach Interesse zu bestimmen, während diejenigen, deren Wahl- und Entscheidungsfreiheit durch ungünstige Lage Schranken gesetzt sind, großen Zeitaufwand auf sich nehmen müssen, um überhaupt in den Genuß einer Ausbildung zu gelangen. Die Skala der begünstigten bzw. benachteiligten Gebieten umfaßt in Österreich folgende Gebiete: Als begünstigt wären die Landes- und Viertelhauptstädte anzusehen, weiters Bezirke, die diese Städte umgeben, die Fremdenverkehrsgebiete, das Gebiet der Mur- und Mürzfurche sowie der ober- und niederösterreichische Eisenwurzen. Zu den benachteiligten Gebieten zählen Zwettl, Oberpullendorf, Jennersdorf und Murau. Dies veranschaulichen die Abbildungen 1 und 2, die sich im Anhang dieser Studie befinden.

4.) Vergleich des Pendlerverhaltens der Lehrlinge mit dem der anderen Erwerbstätigen

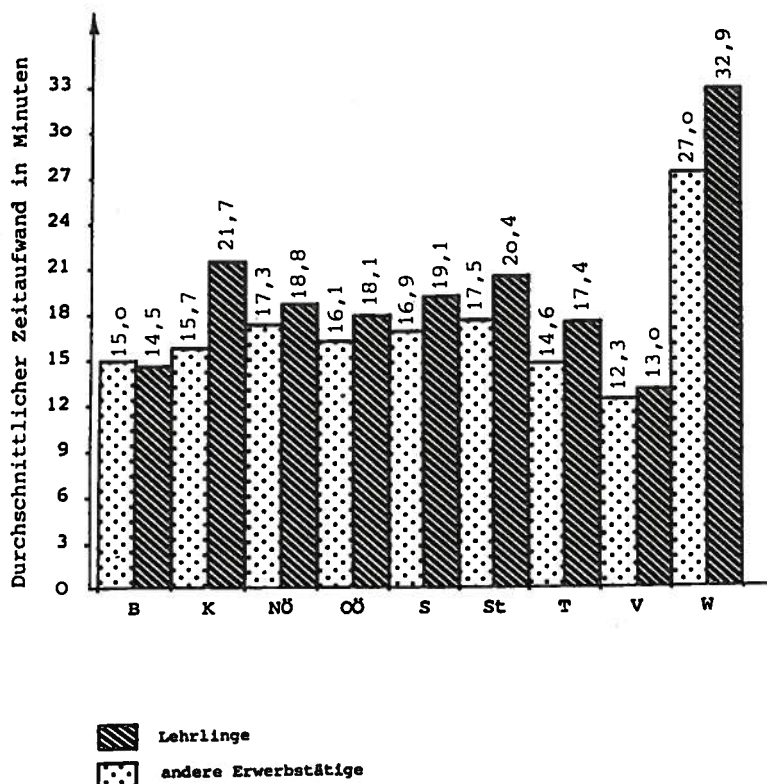
Die hier verwendeten Ergebnisse für Lehrlinge wurden schon im Abschnitt: "Der Lehrling als Pendler" dargestellt und sollen jetzt der Vergleichspopulation der sonstigen Erwerbstätigen dienen. Die Daten, die in diesem Teil der Untersuchung angegeben werden, stammen einerseits aus einer Sonderauswertung der Volkszählung 1981 des ÖSTZ für Lehrlinge, andererseits wurden auch allgemeine Daten für Pendler dieser Volkszählung entnommen und nach den Kriterien Zeitaufwand und Verkehrsmittel verglichen. Da die Werte der Pendler jene für Lehrlinge beinhalten, wurden diese subtrahiert, um die Daten der sonstigen Erwerbstätigen zu erhalten.

Graphik 13: Vergleich der Nichtpendler-, Tages- sowie Nichttagespendleranteile von Lehrlingen und sonstigen Erwerbstätigen (Quelle: Volkszählung 1981, Österr.Stat.Zentralamt)

	Nichtpendler in Prozent	Tagespendler						Nichttagespendler in Prozent
		in Prozent	davon von .. bis .. Minuten unterwegs					
			0 bis 15	16 bis 30	31 bis 45	46 bis 60	61 und mehr	
Lehrlinge	6,57	84,06	39,10	33,19	14,23	8,14	5,33	9,37
sonstige Erwerbstätige	18,58	74,17	41,60	33,06	13,68	6,70	4,96	7,26

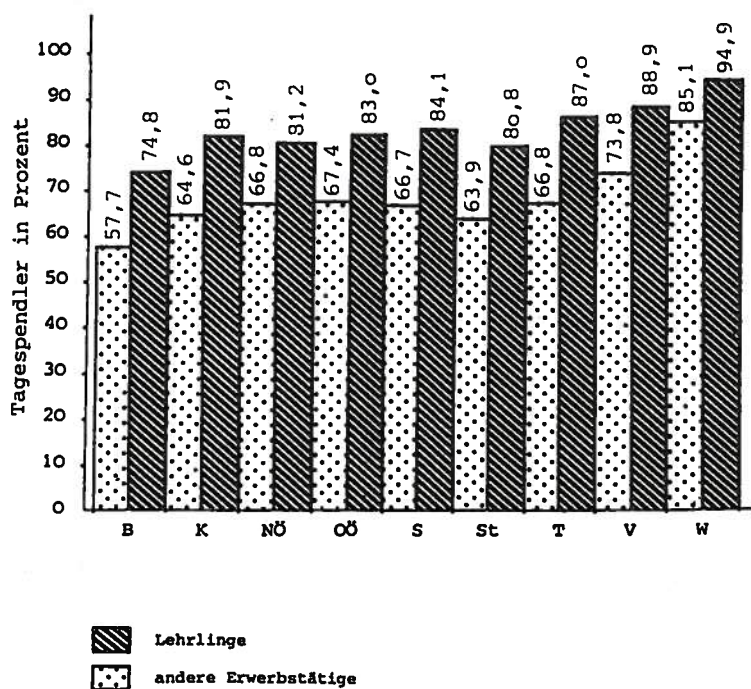
Der durchschnittliche Pendlerzeitaufwand der Lehrlinge beträgt 20,42 Minuten, der der übrigen Erwerbstätigen liegt rund eine Minute darunter (19,31 Minuten).

Graphik 14: Durchschnittlicher Zeitaufwand für Lehrlinge und andere Erwerbstätige in den einzelnen Bundesländern (Quelle: Volkszählung 1981, Österr.Stat.Zentralamt)



Das Diagramm zeigt, daß Lehrlinge in allen österreichischen Bundesländern mit Ausnahme des Burgenlandes, dort liegt der durchschnittliche Zeitaufwand für Erwerbstätige (ohne Lehrlinge) über dem der Lehrlinge, mehr Zeitaufwand in Kauf nehmen müssen als andere Erwerbstätige.

Graphik 15: Vergleich der Tagespendler unter Lehrlingen und sonstigen Erwerbstätigen in den einzelnen Bundesländern (Quelle: Volkszählung 1981, Österr.Stat.Zentralamt)



Der Prozentsatz der tagespendelnden Lehrlinge liegt bundesweit über dem der anderen Erwerbstätigen. Die Differenz dürfte, wie bereits in der Einleitung zu diesem Kapitel erwähnt, durch das verschiedene Alter der beiden Gruppen erklärbar sein. Diese Abweichung zwischen dem Prozentsatz der Tagespendler der Lehrlinge und jenem anderer Erwerbstätiger ist in Tirol mit über 20 % am größten, während der Unterschied in der Bundeshauptstadt die geringste Gewichtung hat und unter 10 % liegt.

Graphik 16: Prozente der von den Erwerbstätigen ohne Lehrlinge benützten Pendlerverkehrsmittel für ganz Österreich (Quelle: Volkszählung 1981, Österr.Stat.Zentralamt)

	kein Verkehrsmittel	Auto, Moped Motorrad	Eisenbahn Schnellbahn	U-Bahn Straßenbahn Stadtbahn	Autobus O-Bus	Verkehrs Schulbus	sonstige Verkehrsmittel
B	38,98 (24,21)	37,53 (34,51)	2,44 (2,62)	0,18 (0,16)	7,90 (28,10)	9,51 (4,49)	3,50 (5,91)
K	35,86 (19,46)	46,38 (30,66)	3,51 (10,35)	0,002 -	6,63 (28,33)	3,15 (3,84)	4,47 (7,36)
NÖ	35,16 (20,46)	41,49 (35,19)	9,25 (15,77)	0,43 (0,84)	4,97 (15,29)	3,20 (2,58)	5,50 (9,92)
OÖ	34,15 (18,79)	43,34 (38,34)	3,29 (7,55)	1,17 (2,35)	7,62 (18,73)	4,38 (3,91)	5,45 (10,34)
S	37,72 (24,33)	40,85 (29,47)	2,52 (6,22)	0,001 -	10,04 (25,37)	3,04 (4,14)	5,85 (10,47)
St	38,17 (16,91)	41,28 (29,77)	2,91 (6,05)	2,61 (2,82)	7,05 (18,89)	2,36 (2,50)	5,62 (8,88)
V	33,39 (19,96)	42,21 (36,52)	1,97 (4,49)	- -	3,38 (11,88)	9,79 (8,90)	9,27 (18,26)
T	40,05 (25,24)	36,01 (26,38)	3,75 (6,92)	0,91 (1,01)	8,20 (22,76)	5,77 (7,32)	5,31 (19,38)
W	21,36 (14,72)	37,88 (11,77)	4,74 (9,93)	28,15 (47,48)	6,51 (14,53)	0,66 (0,41)	0,71 (1,15)
Ö	32,98 (19,92)	40,74 (31,09)	4,61 (9,12)	7,06 (7,67)	6,73 (19,59)	3,38 (3,56)	4,49 (9,04)

Anmerkung: Die Klammerwerte beziehen sich auf den Prozentsatz der Lehrlinge

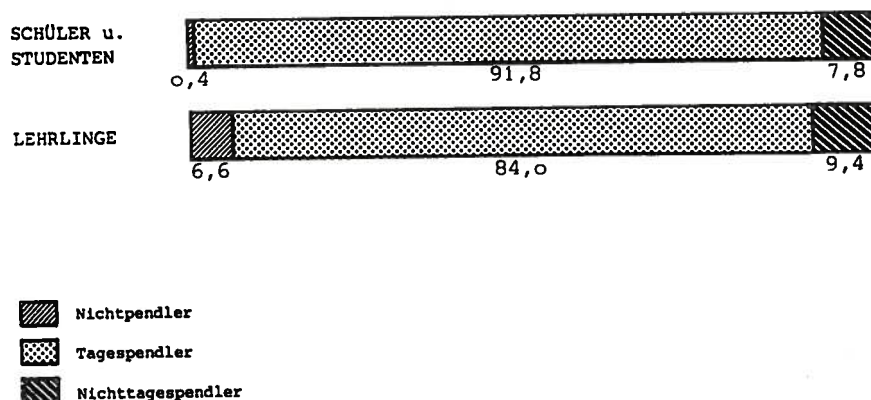
Wird die Tabelle der prozentualen Beteiligung der Erwerbstätigen (ohne Lehrlinge) an den Pendlerverkehrsmitteln bundesweit betrachtet, ergibt sich folgendes Bild: Rund drei Viertel dieser Erwerbstätigen verwenden private Fahrzeuge wie Auto, Moped oder Motorrad, um zum Arbeitsplatz zu gelangen, der Anteil der Lehrlinge an diesen Verkehrsmitteln beträgt nur 50 %. Die Verwendung öffentlicher Verkehrsmittel verhält sich umgekehrt proportional, sie werden von 20 % der Erwerbstätigen und 40 % der Lehrlinge in Anspruch genommen. Anhand der Benützungshäufigkeit privater Verkehrsmittel ersieht man, daß in allen Bundesländern, mit Ausnahme des Burgenlandes und Tirols, dort wird der Arbeitsplatz von der Mehrheit der Erwerbstätigen zu Fuß erreicht, die Kategorie Auto, Moped oder Motorrad vorrangig in Verwendung steht. Ebenfalls auffällig erscheint die Tatsache, daß sich diese Gruppe von Verkehrsmitteln in Wien bei den Erwerbstätigen größter Ausnützung

erfreut, während das private Verkehrsmittel bei Lehrlingen erst an vierter Stelle rangiert, was sicherlich auch vom Alter und der finanziellen Lage der Lehrlinge beeinflusst wird.

5.) Vergleich des Pendlerverhaltens der Schüler und Studenten mit dem der Lehrlinge

Die hier verwendeten Daten wurden der Volkszählung 1981 des Österreichischen Statistischen Zentralamtes für Schüler und Studenten sowie einer Sonderauswertung dieser Volkszählung für Lehrlinge nach den Pendlerkriterien Zeitaufwand und Verkehrsmittel entnommen.

Graphik 17: Vergleich der Nichtpendler-, Tages- und Nichttagespendleranteile von Schülern, Studenten und Lehrlingen (Quelle: Volkszählung 1981, Österr.Stat.Zentralamt)



Es zeigt sich, daß die Gruppe der Schüler und Studenten mit knapp 92 % Tagespendlern gegenüber 84 % pendelnden Lehrlingen weit mobiler ist, umgekehrt verhält sich der Fall bei der Anzahl an Nichtpendlern: hier beträgt die Differenz immerhin das Achtzehnfache.

Graphik 18: Vergleich der verschiedenen Pendlerprozentsätze anhand der in Österreich angebotenen Schultypen (Quelle: Volkszählung 1981, Österr.Stat.Zentralamt)

	Anzahl der Nichtpendler in Prozent	Anzahl der Tagespendler in Prozent	Anzahl der Nichttagespendler in Prozent	Pendlerzeitaufwand in Minuten
Volksschule	0,44	98,59	0,97	10,41
Hauptschule	0,29	98,29	1,42	13,21
Polytechnischer Lehrgang	0,15	98,36	1,49	20,28
Sonderschule	2,96	87,99	9,05	18,56
Allgemeinbildende höhere Schule	0,21	92,48	7,31	22,34
Berufsbildende mittlere und höhere Schule	0,54	75,55	23,91	29,03
Hochschule und verwandte Lehranstalt	0,31	60,54	39,16	28,43

Anmerkung: Die Klammerwerte beziehen sich auf den jeweiligen Rangplatz

Die Volksschüler stellen einerseits mit rund 99 % den größten Anteil der Tagespendler, andererseits findet man in der Gruppe der Sechs- bis Zehnjährigen die wenigsten Nichttagespendler. Bei den Studenten beträgt das Verhältnis zwischen Tages- und Nichttagespendlern 60 : 40, damit gibt es unter den Hörern der Universitäten und verwandten Lehranstalten insgesamt gesehen die wenigsten Tagespendler bei gleichzeitiger Mehrheit an Nichttagespendlern. Der durchschnittliche Pendlerzeitaufwand liegt bei Volksschülern mit rund 10 Minuten Wegzeit am untersten Ende der Skala, während Studenten und Schüler berufsbildender mittlerer und höherer Schulen täglich fast die dreifache Zeit zurücklegen müssen. Die in der Lehrausbildung befindlichen Jugendlichen liegen statistisch gesehen mit einem Anteil von 84 % Tagespendlern zu 10 % Nichttagespendlern zwischen den Besuchern allgemeinbildender höherer Schulen und solchen von berufsbildenden mittleren und höheren Schulen. Der durchschnittliche Zeitaufwand des Lehrlings beträgt 20,42 Minuten, damit liegt er im mittleren Bereich der Wegzeiten der Schüler.

Graphik 19: Prozentuale Häufigkeit der Verwendung der Pendlerverkehrsmittel von Schülern und Studenten (Quelle: Volkszählung 1981, Österr.Stat.Zentralamt)

	kein Verkehrsmittel	Auto, Moped Motorrad	Eisenbahn Schnellbahn	U-Bahn Straßenbahn Stadtbahn	Autobus O-Bus	Verkehrsb Schulbus	sonstige Verkehrsmittel
Volksschule	61,69	3,08	0,30	1,74	10,46	20,06	2,67
Hauptschule	29,35	0,94	2,54	3,18	24,17	27,94	11,87
Polytechnischer Lehrgang	13,86	0,51	6,30	7,68	35,75	26,82	9,08
Sonderschule	23,77	2,95	2,45	7,42	27,79	31,62	3,99
Allgemeinbildende höhere Schule	18,77	4,28	9,42	16,58	34,36	8,95	7,66
Berufsbildende mittlere und höhere Schule	8,55	4,81	19,72	14,06	38,04	10,16	4,66
Hochschule und verwandte Lehr- anstalt	23,66	14,17	12,55	36,83	17,30	0,65	4,85

Hier fällt die Häufigkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel auf. Diese Tatsache läßt sich jedoch durch den Anreiz der kostenlosen Schülerstreckenkarte erklären, die jeder Schüler (und Student) im Unterschied zu den Lehrlingen erhält.

Graphik 20: Vergleich der Daten von Nichtpendlern, Tages- sowie Nichttagespendlern unter den Besuchern der verschiedenen Schultypen, Lehrlingen und sonstigen Erwerbstätigen anhand der politischen Bezirke (Quelle: Volkszählung 1981, Österr.Stat.Zentralamt)

	VS	HS	PL	SS	AMS	ES	Uml	Lehrlinge	andere Erwerbstätige
Pol.Bes. GÜSSING:									
Nichtpendler	2,45	1,13	-	-	7,54	5,65	1,85	8,13	24,82
Tagespendler	94,59	96,56	98,97	89,80	81,03	73,40	5,54	68,90	45,08
Nichttagespendler	2,95	2,31	1,04	10,20	11,42	20,95	92,62	22,97	30,09
Pol.Bes. JERGENSDORF:									
Nichtpendler	0,38	0,08	-	-	-	-	-	5,13	28,64
Tagespendler	97,55	97,80	98,77	94,29	95,26	67,20	9,50	61,68	47,15
Nichttagespendler	2,07	2,11	1,23	5,71	4,74	32,80	90,50	32,99	24,21
Pol.Bes. OBERPULLENZDORF:									
Nichtpendler	0,22	0,42	-	-	0,13	0,23	-	4,63	22,73
Tagespendler	97,35	95,28	99,50	72,31	88,06	95,29	11,99	64,94	47,50
Nichttagespendler	2,42	4,30	0,51	27,69	11,81	44,48	88,01	30,43	29,75
Pol.Bes. HERWAGOR:									
Nichtpendler	0,41	0,08	-	-	0,79	-	-	4,15	29,19
Tagespendler	98,70	99,05	97,30	89,09	73,32	29,31	3,20	74,54	54,55
Nichttagespendler	0,69	0,88	2,70	10,91	25,69	70,69	96,80	21,32	16,26
Pol.Bes. HERS:									
Nichtpendler	0,23	0,21	-	-	-	0,10	0,33	10,43	22,46
Tagespendler	99,04	98,56	100,00	89,47	88,92	61,26	13,16	68,15	55,92
Nichttagespendler	0,73	1,23	-	10,53	11,08	38,64	86,51	21,02	10,62

Pol.-Bes. WÄLDORFEN a.d. Thaya:									
Nichtpendler	0,63	0,40	-	-	0,20	1,23	-	15,76	35,91
Tagespendler	98,46	98,07	99,27	94,20	85,94	48,36	0,56	62,56	51,35
Nichttagespendler	0,91	1,53	0,72	5,80	13,86	50,41	99,54	21,68	12,74
Pol.-Bes. ZWETZL:									
Nichtpendler	0,40	2,20	3,56	4,15	0,31	0,17	-	12,23	43,68
Tagespendler	98,54	96,43	96,09	89,60	80,86	46,90	8,82	54,00	40,44
Nichttagespendler	1,06	1,37	0,36	7,25	18,83	52,93	91,18	33,76	15,89
Pol.-Bes. FREISTADT:									
Nichtpendler	0,23	0,18	-	0,56	0,25	0,55	-	9,86	32,34
Tagespendler	98,51	98,53	98,59	77,09	77,18	64,21	10,11	66,07	54,78
Nichttagespendler	1,26	1,29	1,41	22,35	22,57	35,23	88,89	24,09	12,88
Pol.-Bes. ROHRBACH:									
Nichtpendler	0,33	0,12	-	-	0,23	0,25	-	10,20	30,81
Tagespendler	99,07	98,84	99,13	73,65	73,65	54,32	4,88	64,30	51,01
Nichttagespendler	0,60	1,04	0,87	26,35	26,35	45,43	95,12	25,50	18,18
Pol.-Bes. ZAMSWEG:									
Nichtpendler	0,59	0,28	-	-	0,40	0,06	0,24	8,77	31,00
Tagespendler	98,18	98,10	98,98	91,94	86,27	66,60	12,03	68,95	49,13
Nichttagespendler	1,24	1,62	1,42	8,06	13,33	33,33	87,74	22,29	19,87
Pol.-Bes. BARTBERG:									
Nichtpendler	0,19	0,08	-	20,00	-	0,15	-	6,96	35,16
Tagespendler	99,51	99,21	99,24	65,00	81,05	56,85	14,65	66,02	43,03
Nichttagespendler	0,30	0,70	0,76	15,00	19,95	43,00	85,35	27,02	21,81
Pol.-Bes. HIRAU:									
Nichtpendler	0,45	0,12	-	-	0,25	0,23	-	6,42	32,51
Tagespendler	98,96	98,97	100,00	70,59	80,39	53,00	5,97	58,52	46,43
Nichttagespendler	0,59	0,91	-	29,41	19,36	46,77	94,03	35,05	21,07
Pol.-Bes. BADRISBERG:									
Nichtpendler	0,36	0,11	-	-	-	-	-	4,72	44,14
Tagespendler	97,97	99,10	97,95	95,45	87,33	55,34	12,34	67,51	42,81
Nichttagespendler	1,68	0,79	2,05	4,55	12,67	44,66	87,76	27,76	13,05
Pol.-Bes. LIECH:									
Nichtpendler	0,51	0,08	-	0,36	-	0,07	0,19	5,45	27,21
Tagespendler	98,66	98,49	98,45	94,31	77,20	51,23	1,87	74,16	52,75
Nichttagespendler	0,83	1,43	3,55	5,34	22,80	48,70	97,94	20,39	20,09

Abkürzungen: VS . . . Volksschüler
 HS . . . Hauptschüler
 PL . . . Schüler des polytechnischen Lehrganges
 SS . . . Sonderschüler
 ABS . . . Schüler der allgemeinbildenden höheren Schulen
 BS . . . Schüler berufsbildender mittlerer und höherer Schulen
 Uni . . . Hochschüler und Schüler verwandter Lehranstalten

C. Zusammenfassung

Die vorliegende Untersuchung stützt sich einerseits auf die Daten einer Sonderauswertung der Volkszählung 1981 des Österreichischen Statistischen Zentralamtes für Lehrlinge und umfaßt die Pendlerkriterien Entfernung, Zeitaufwand und Verkehrsmittel, andererseits auf Vergleichsdaten derselben Volkszählung für Erwerbstätige, Schüler und Studenten, die die Pendlerkriterien Zeitaufwand und Verkehrsmittel beinhaltet.

Zuerst wurde versucht, einen Zusammenhang der Pendlerkriterien mit der Anzahl der tagespendelnden Lehrlinge zu ermitteln, wobei sich eine hohe positive Korrelation mit dem Zeitaufwand dieser Tagespendler ergab. Je größer der Prozentsatz an Lehrlingen, die Tagespendler sind, ist, desto höher ist auch ihr täglicher Zeitaufwand, um zur Ausbildungsstelle zu gelangen. Diese längere Wegzeit hängt mit der Häufigkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel insoweit zusammen, als tagespendeln hoch negativ mit der Pendlerentfernung sowie der Verwendung privater Verkehrsmittel wie Auto, Moped oder Motorrad korreliert. Das bedeutet, daß, je größer die tägliche Entfernungen des Lehrlings zwischen Wohnort und Lehrstelle ist, desto geringer wird der Prozentsatz der Tagespendler. Diese Ergebnisse lassen sich auch anhand der politischen Bezirke nachweisen.

Die im Anhang befindlichen Abbildungen, die nach Anteilen an Tages- und Nichttagespendlern sowie den verschiedenen Pendlerentfernungen der Lehrlinge erstellt worden sind, waren eine wichtige Hilfe bei der Beschreibung einzelner Gebiete nach den Pendlerkriterien. Als Problemgebiete wurden aufgrund dieser Abbildungen jene politischen Bezirke bezeichnet, deren Tagespendlerprozentsatz entweder unter 70 % oder deren Nichttagespendlerprozentsatz über 20 % lagen. Österreichweit gelten folgende politische Bezirke als Problemgebiete: in Oberösterreich: Freistadt und Rohrbach, in Niederösterreich: Horn, Waidhofen/Thaya und Zwettl, im Burgenland: Güssing, Jennersdorf und Oberpullendorf, in der Steiermark: Feldbach, Hartberg, Murau und Radkersburg, in Kärnten Hermagor sowie in Tirol der politische Bezirk Lienz.

Hinsichtlich der Frage, was das Pendeln bei Lehrlingen begünstigt, so ist aufgrund von Ergebnissen dieser Untersuchung festzustellen, daß im Rahmen kleinerer bis mittlerer Wegentfernungen (bis maximal 50 Kilometer) sich mittels einer guten verkehrsmäßi-

gen Erschließung die Bereitschaft zum Pendeln steigern läßt. Beim Vergleich von Pendlergewohnheiten der Lehrlinge und sonstigen Erwerbstätigen zeigt sich, daß die Gruppe der Lehrlinge einerseits wesentlich mobiler ist (Tagespendler 84 % : 74 %, Nichttagespendler 9 % : 7 %), andererseits einen höheren durchschnittlichen Zeitaufwand hat (20,4 gegenüber 19,7 Minuten). In der Lehrausbildung befindliche Jugendliche verwenden auch häufiger öffentliche Verkehrsmittel (40 % gegenüber 22 %).

Zwischen Schülern und Studenten sowie Lehrlingen ergibt sich folgendes Bild: Lehrlinge liegen mit einem Anteil von 84 % Tagespendlern und 10 % Nichttagespendlern zwischen den Besuchern allgemeinbildender höherer Schulen und solchen von berufsbildenden mittleren und höheren Schulen. Der durchschnittliche Zeitaufwand des Lehrlings beträgt knapp über 20 Minuten, damit liegt er im mittleren Bereich der Wegzeiten der Schüler. Bei der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel ersieht man, daß der Anteil der Verwendung bei der Gruppe der Schüler und Studenten höher liegt, was sich jedoch durch den Anreiz der kostenlosen Schülerstreckenkarte erklären läßt.

Summary

Based on dates of the Austrian census of 1981 concerning apprentices, students and pupils, this study analyses some aspects of apprentices as commuters such as distance and time spent to reach the working place and the means of transport.

The analysis shows that the correlation between time spent daily for reaching the working place and the number of apprentices of a region is very high. The higher the percentage of apprentices who commute daily is, the more time they need to reach the training place. A greater distance from home to the working place means that the number of daily commuters decreases.

Some districts in Austria were pointed out as problematic areas. These are regions where a high percentage of commuters cannot travel to and from work every day.

Such regions are in Upper Austria: Freistadt and Rohrbach, in Lower Austria: Horn, Waidhofen/Thaya and Zwettl, in Burgenland: Güssing, Jennersdorf and Oberpullendorf, in Styria: Feldbach, Hartberg, Murau and Radkersburg, in Carinthia: Hermagor and in the Tyrol: Lienz.

The attitude of the apprentices towards traveling to and from work every day is influenced positively through short distances (up to 50 km) and good traffic conditions. Comparing the habits of apprentices with those of working people in general the study shows that within the group of apprentices the percentage of commuters is higher, that they need much more time to reach their working place and that they use more often public means of transportation.

Similar attitudes concerning the amount of time to reach school show pupils of secondary vocational schools as well as advanced-level secondary general schools and advanced-level secondary vocational schools. But students and pupils more often use public means of transportation.

D. Anhang

HÄUFIGKEITSVERTEILUNGEN ZU DEN ABBILDUNGEN

Abb. 1 Abb. 2 Abb. 3 Abb. 4 Abb. 5 Abb. 6

82.14	08.04	80.87	17.40	00.00	01.74	101	EISENSTADT
80.77	03.85	76.92	19.23	00.00	03.85	102	RUST
86.56	05.37	67.18	31.00	01.40	00.42	103	EISENSTADT-UMGEBUNG
68.90	22.97	64.46	19.39	02.62	13.23	104	GÜSSING
61.68	32.99	55.42	17.27	13.64	13.25	105	JENNERSDORF
85.51	01.83	66.99	24.91	07.85	00.14	106	MATTERSBURG
80.98	08.32	58.71	30.53	10.56	00.20	107	NEUSIEDL AM SEE
64.94	30.43	52.07	22.66	24.72	00.54	108	OBERPULLENDORF
71.84	14.45	68.00	12.51	09.29	09.86	109	OBERWART
91.78	03.34	95.07	03.28	00.36	01.22	201	KLAGENFURT
89.71	05.42	92.04	03.96	01.43	02.35	202	VILLACH
79.21	16.96	60.59	32.82	00.64	02.42	210	FELDKIRCHEN
74.54	21.32	58.73	30.36	05.06	03.38	203	HERMAGOR
85.08	06.37	67.49	38.24	00.73	01.24	204	KLAGENFURT-LAND
76.38	20.01	57.41	29.91	02.07	02.23	205	ST. VEIT/GLAN
77.87	18.66	64.86	37.33	02.45	02.48	206	SPITTAL/DRAU
85.37	10.54	59.65	37.09	01.31	01.74	207	VILLACH-LAND
81.12	15.83	59.54	16.40	01.68	01.54	208	VÖLKERMARKT
79.06	16.85	74.06	36.04	03.80	05.70	209	WOLFSBERG
90.24	05.18	88.73	05.20	05.20	00.87	301	KREMS/DONAU
91.25	03.96	88.18	07.05	04.37	00.40	302	ST. PÖLTEN
81.40	12.40	83.86	09.84	02.36	03.94	303	Waidhofen/Ybbs
94.39	03.53	91.17	07.30	01.21	00.30	304	WIENER NEUSTADT
80.82	08.39	74.91	21.24	01.52	02.22	305	AMSTETTEN
91.94	02.70	73.12	26.54	00.21	00.13	306	BADEN
91.26	03.34	52.34	46.77	00.64	00.00	307	BRUCK/LEITHA
88.95	05.33	46.25	50.86	02.46	00.43	308	GÄNSERNDORF
72.99	17.20	73.65	12.25	03.31	10.78	309	GMÜND
76.84	12.50	59.62	32.16	07.77	00.45	310	HOLLABRUNN
68.15	21.02	65.38	18.20	14.75	01.67	311	HORN
80.44	03.37	70.05	28.95	00.47	00.40	312	KORNEUBURG
73.55	14.31	68.64	24.99	05.67	00.59	313	KREMS-LAND
76.16	16.27	53.36	31.68	04.42	00.55	314	LILIENTHAL
73.41	14.25	71.25	22.66	04.57	01.42	315	MELK
82.16	11.54	56.27	37.54	05.61	00.52	316	MISTELBACH
93.51	01.83	78.22	21.46	00.13	00.19	317	MÖDLING
82.30	09.79	75.89	20.38	03.47	00.22	318	NEUNKIRCHEN
83.48	07.87	67.41	30.08	02.05	00.47	319	ST. PÖLTEN-LAND
74.89	15.32	77.96	16.53	03.21	02.06	320	SCHWABENBURG
85.46	04.87	57.33	41.79	00.72	00.08	321	TULLN
62.56	21.68	69.76	15.53	05.76	08.94	322	Waidhofen/Thaya
81.37	11.60	65.02	29.84	04.20	00.62	323	WR. NEUSTADT-LAND
92.88	02.08	58.02	41.69	00.12	00.17	324	WIEN-UMGEBUNG
54.00	33.76	53.01	26.79	13.04	07.16	325	ZWETTTL
94.39	02.60	95.28	02.16	03.88	01.72	401	LINZ-STADT
89.71	05.38	92.83	05.05	00.44	01.57	402	ST. VEIT-AM-RIED
93.53	02.94	93.98	04.13	00.94	00.85	403	WELS-STADT
78.30	10.03	71.19	24.46	01.43	00.83	404	BRAUNAU AM INN
85.70	05.74	60.51	37.88	00.43	01.17	405	EFERDING
66.07	24.09	54.62	42.14	01.10	02.10	406	FREISTADT
86.50	06.14	82.27	15.64	01.35	00.75	407	GMUNDEN

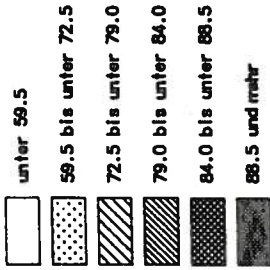
HÄUFIGKEITSVERTEILUNGEN ZU DEN ABBILDUNGEN

Abb. 1 Abb. 2 Abb. 3 Abb. 4 Abb. 5 Abb. 6

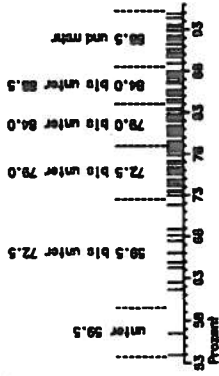
77.62	09.86	75.67	21.96	01.10	01.16	408	GRIESKIRCHEN
78.45	19.67	76.71	20.48	01.47	01.27	409	KIRCHDORF/KREMS
91.99	03.32	75.67	22.57	00.34	01.08	410	LINZ-LAND
75.57	19.89	63.66	33.39	00.93	01.62	411	PERG
80.23	08.44	80.15	14.87	02.49	01.67	412	RIED/INNKREIS
64.30	25.50	61.69	32.21	04.37	00.61	413	ROHRBACH
75.90	12.25	68.46	22.84	02.90	01.42	414	SCHÄRDING
83.29	07.57	72.25	19.15	01.11	01.17	415	STEYR-LAND
84.52	07.08	56.53	41.54	00.41	01.49	416	URFAHR-UMGEBUNG
87.43	05.88	81.31	17.02	00.79	00.71	417	VOCKLABRUCK
87.66	04.61	75.65	23.19	00.34	00.69	418	WELS-LAND
92.27	01.88	96.87	01.61	00.37	00.69	501	SALZBURG-STADT
87.18	06.17	100.0	00.00	00.00	00.00	502	HALLEIN
86.69	04.00	70.15	28.81	00.09	00.51	503	SALZBURG-UMGEBUNG
77.15	10.96	79.88	16.00	02.51	01.28	504	ST. JOHANN/PONGAU
68.95	22.29	74.17	15.98	08.43	01.45	505	TAMSWEG
81.98	09.57	76.96	20.99	00.94	00.78	506	ZELL AM SEE
93.45	01.85	97.49	01.37	00.09	01.05	601	GRAZ-STADT
83.38	09.87	100.0	00.00	00.00	00.00	602	BRUCK/MUR
79.34	15.77	67.38	28.91	00.64	02.74	603	DEUTSCHLANDSBERG
73.47	21.79	63.21	33.51	00.80	02.38	604	FELDBACH
77.03	17.40	70.27	25.91	00.83	02.82	605	FÜRSTENFELD
89.93	06.27	58.22	40.46	00.38	00.90	606	GRAZ-UMGEBUNG
66.02	27.02	66.46	21.85	08.89	02.74	607	HARTBERG
78.73	15.78	75.31	15.40	04.04	05.06	608	JUDENBURG
82.47	13.36	84.49	10.16	02.50	02.83	609	KNITTELFELD
83.32	10.94	65.00	31.56	00.73	02.57	610	LEIBNITZ
85.60	10.38	79.04	15.07	02.46	03.28	611	LEOBEN
76.00	17.85	69.31	23.49	06.67	03.00	612	LIEZEN
82.80	12.47	75.08	19.10	02.96	02.88	613	MÜRZUSCHLAG
56.53	35.05	54.18	33.06	08.18	04.31	614	MURAU
67.51	27.76	63.07	30.68	03.07	03.18	615	RADKERSBURG
80.20	15.44	66.53	30.71	00.84	01.81	616	VOITSBERG
78.48	17.42	63.59	34.51	00.57	01.29	617	WEIZ
93.31	01.58	96.84	01.90	00.30	00.90	701	INNSBRUCK-STADT
64.22	11.34	66.64	29.81	01.61	01.61	702	IMST
90.66	04.00	74.16	24.17	00.24	01.08	703	INNSBRUCK-LAND
86.78	06.64	84.08	13.64	01.12	00.80	704	KITZBÜHEL
89.70	05.35	86.34	10.73	01.05	00.39	705	KUFSTEIN
79.18	14.52	74.33	20.68	03.74	00.80	706	LANDECK
74.16	20.39	67.58	21.32	04.59	06.31	707	LIENZ
86.54	05.68	80.50	13.64	00.48	00.48	708	REUTTE
87.97	06.44	83.15	16.01	00.39	00.33	709	SCHWAZ
87.20	07.98	84.27	14.73	00.12	00.87	801	BLUDENZ
85.70	07.44	86.91	10.44	00.11	00.71	802	BREGENZ
93.55	02.31	95.46	03.80	00.12	00.35	803	DORNBIRN
90.65	04.09	90.16	08.29	00.00	00.88	804	FELDKIRCH
94.93	01.72	95.91	03.45	00.31	00.25	900	WIEN

ABB.1: TAGESPENDLER UNTER DEN LEHRLINGEN 1981
NACH POLITISCHEN BEZIRKEN

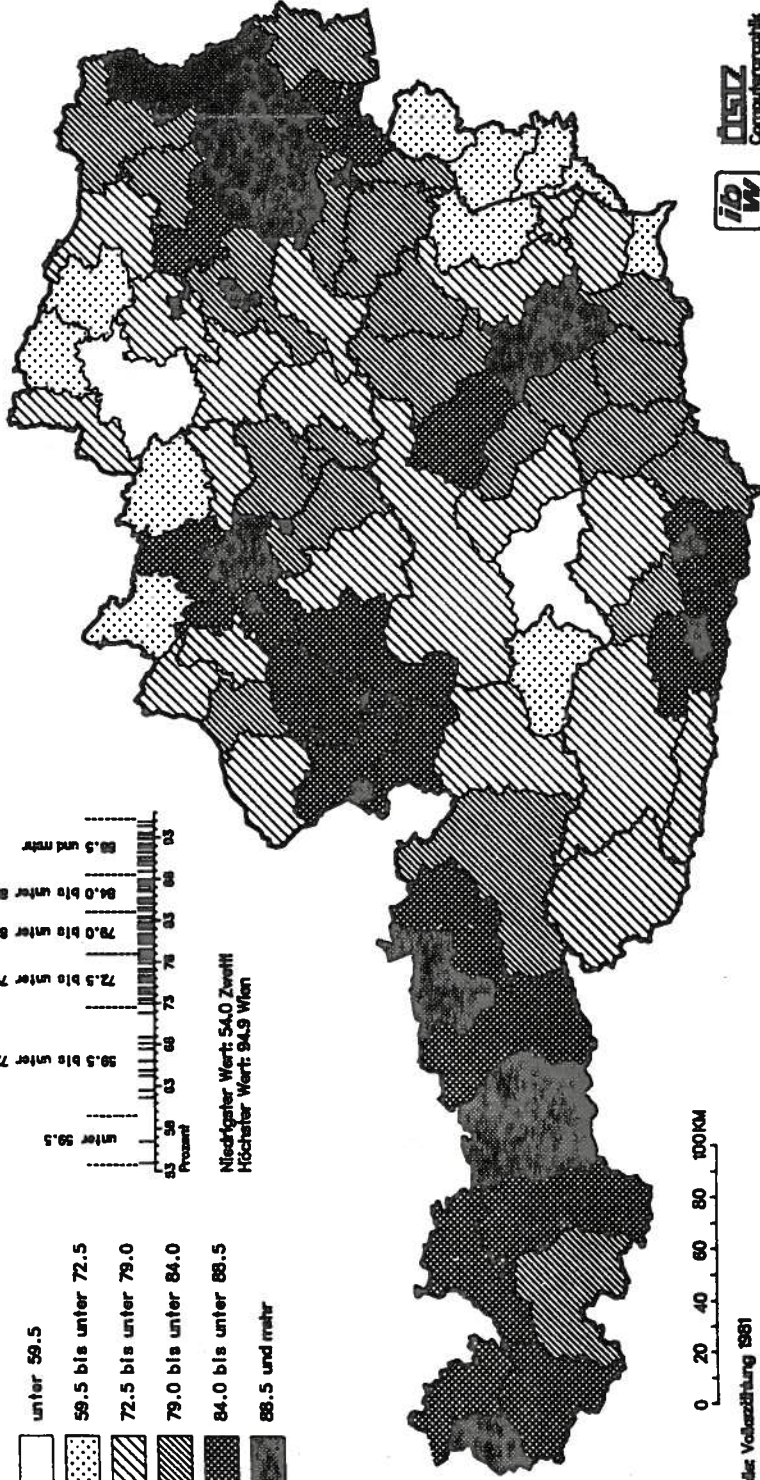
ANTEIL DER WOHNHAFTEN TAGES-
PENDLERN LEHRLINGEN AN DEN
WOHNHAFTEN LEHRLINGEN INSGESAMT
IN PROZENT



Häufigkeitsverteilung mit Klassen Grenzen



Niedrigster Wert: 54.0 Zwentl
Höchster Wert: 94.9 Wien



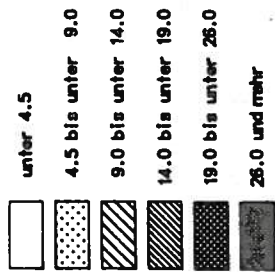
Quelle: Volkszählung 1981

ibw

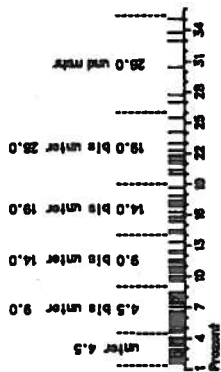
Computergraphik

ABB.2: NICHTTAGESPENDLER UNTER DEN LEHRLINGEN
NACH POLITISCHEN BEZIRKEN

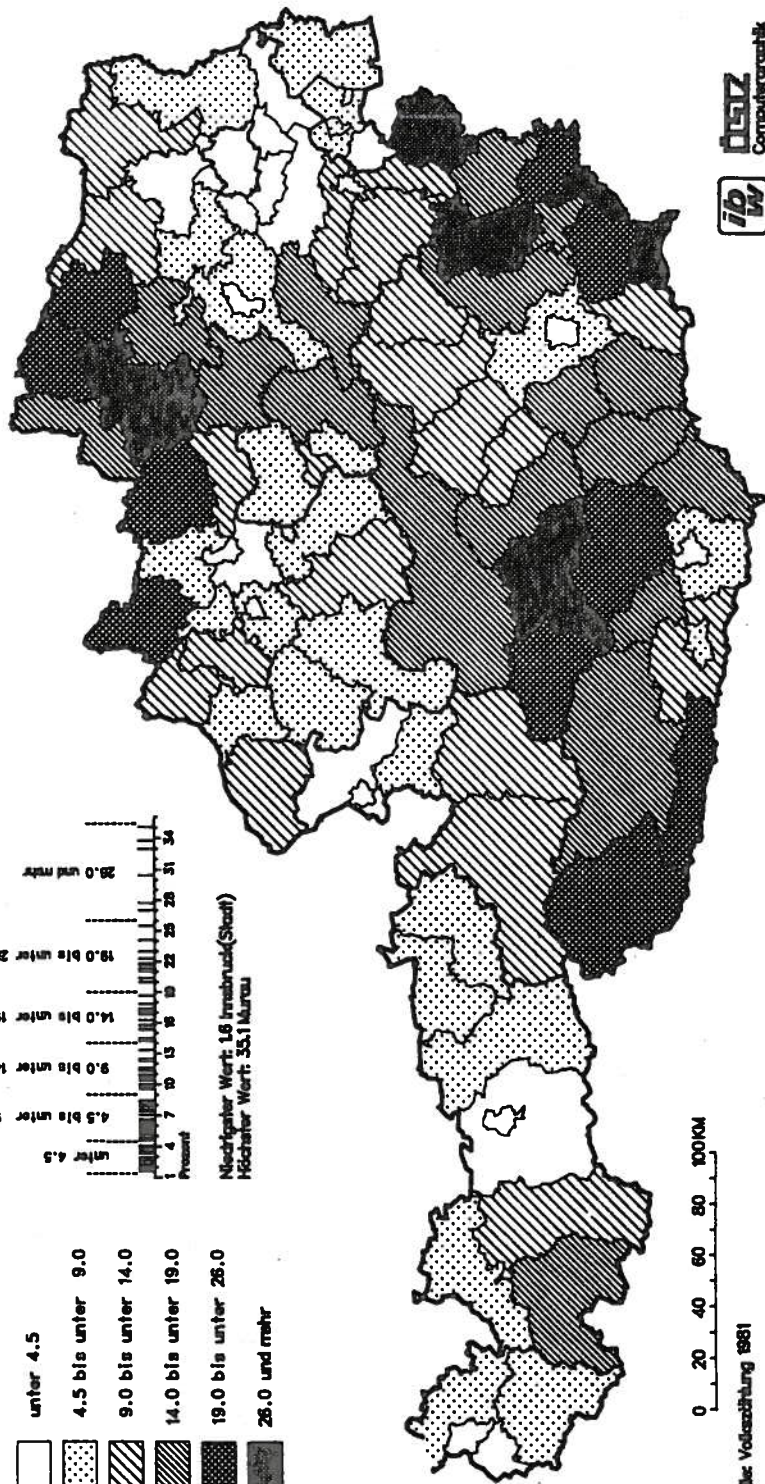
ANTEIL DER WOHNHAFTEN NICHTTAGES-
PENDLERUNGEN AN DEN
WOHNHAFTEN LEHRLINGEN INSGESAMT
IN PROZENT



Häufigkeitsverteilung mit Klassengrenzen



Niedrigster Wert: 1.8 (Innsbruck (Stadt))
Höchster Wert: 35.1 (Munich)



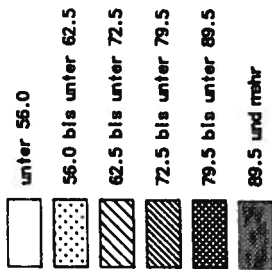
0 20 40 60 80 100 KM

Quelle: Volkszählung 1981

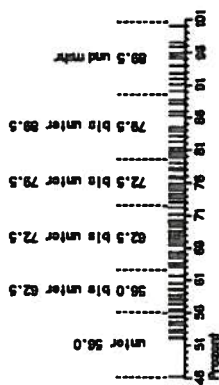


ABB.3: LEHRUNGE MIT EINER PENDLERSTRECKE UNTER 10KM 1981
NACH POLITISCHEN BEZIRKEN

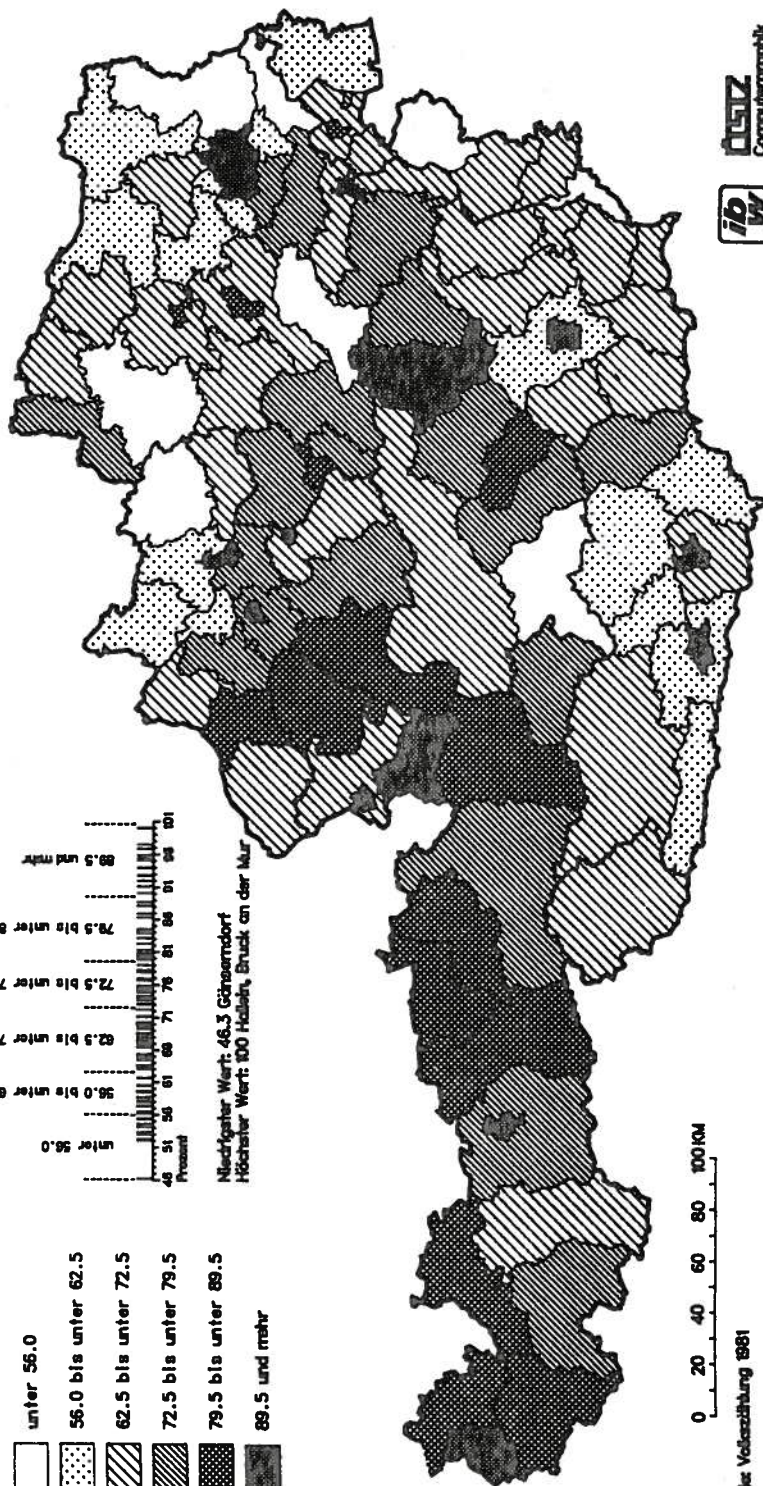
ANTEIL DER UNTER 10KM TAGESPENDLENDEN
WOHNHAFTEN LEHRUNGEN AN DEN
WOHNHAFTEN LEHRUNGEN INSGESAMT
IN PROZENT



Häufigkeitsverteilung mit Klassengrenzen



Niedrigster Wert: 46.3 Götzersdorf
Höchster Wert: 100 Halbach, Bruck an der Mur

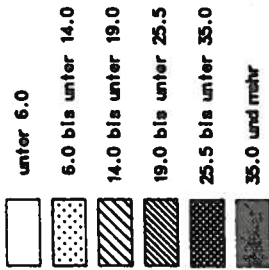


Quelle: Volkszählung 1981

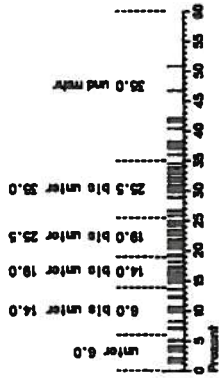


ABB.4: LEHRLINGE MIT EINER PENDLERSTRECKE ZWISCHEN 10 UND 49KM 1981
NACH POLITISCHEN BEZIRKEN

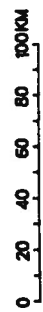
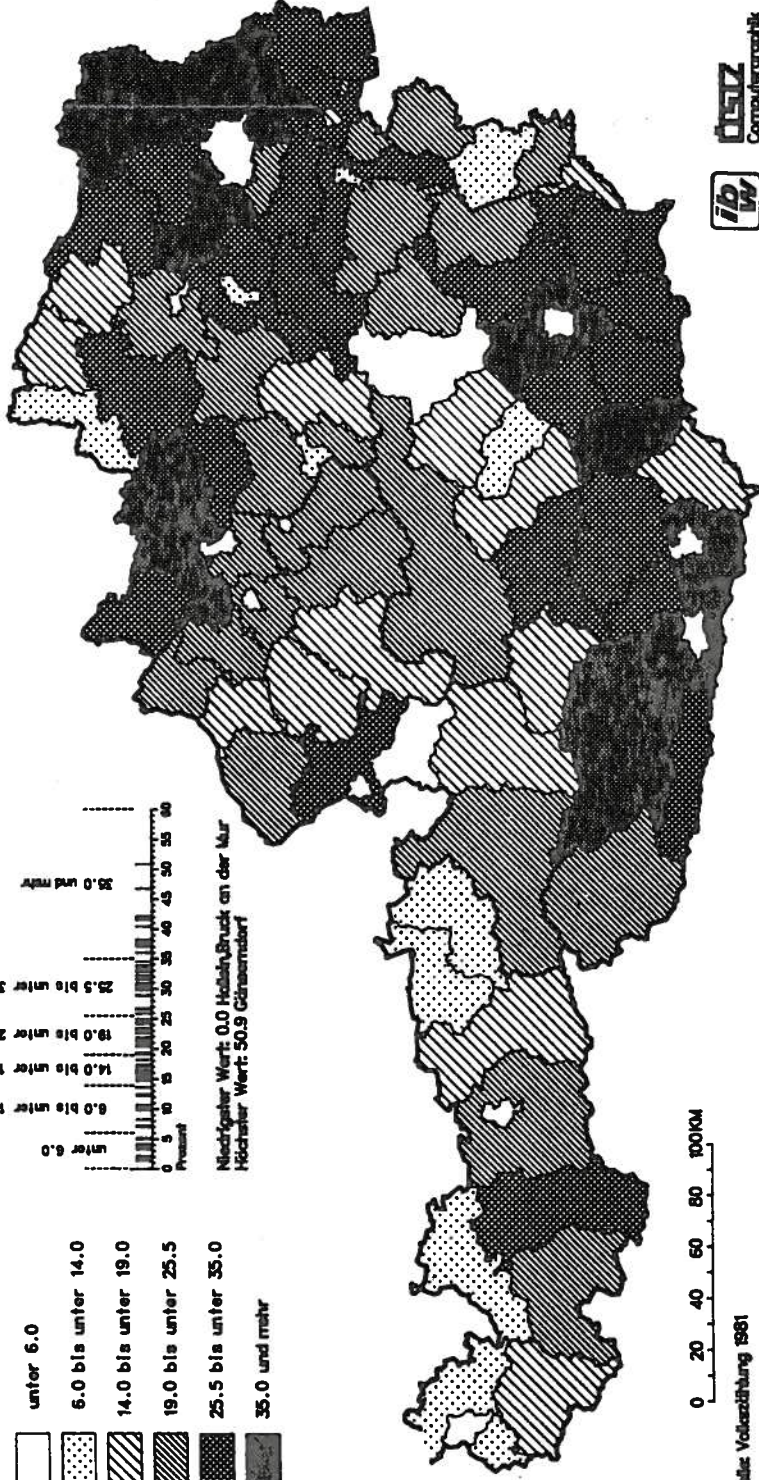
ANTEIL DER ZWISCHEN 10 UND 49KM TAGES-
PENDELNDEN WOHNFACHEN LEHRLINGEN AN
DEN WOHNFACHEN LEHRLINGEN INSGESAMT
IN PROZENT



Häufigkeitsverteilung mit Klassengrenzen



Niedrigster Wert: 0.0 Habschbrunn an der Mur
Höchster Wert: 50.9 Gärnsamarkt

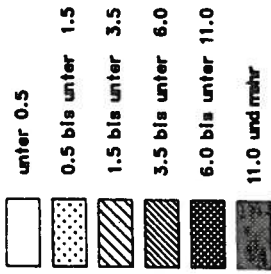


Quelle: Volkszählung 1981

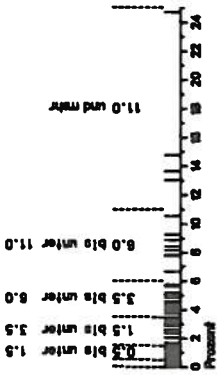


ABB.5: LEHRUNGE MIT EINER PENDLERSTRECKE ZWISCHEN 50 UND 99KM 1981
NACH POLITISCHEN BEZIRKEN

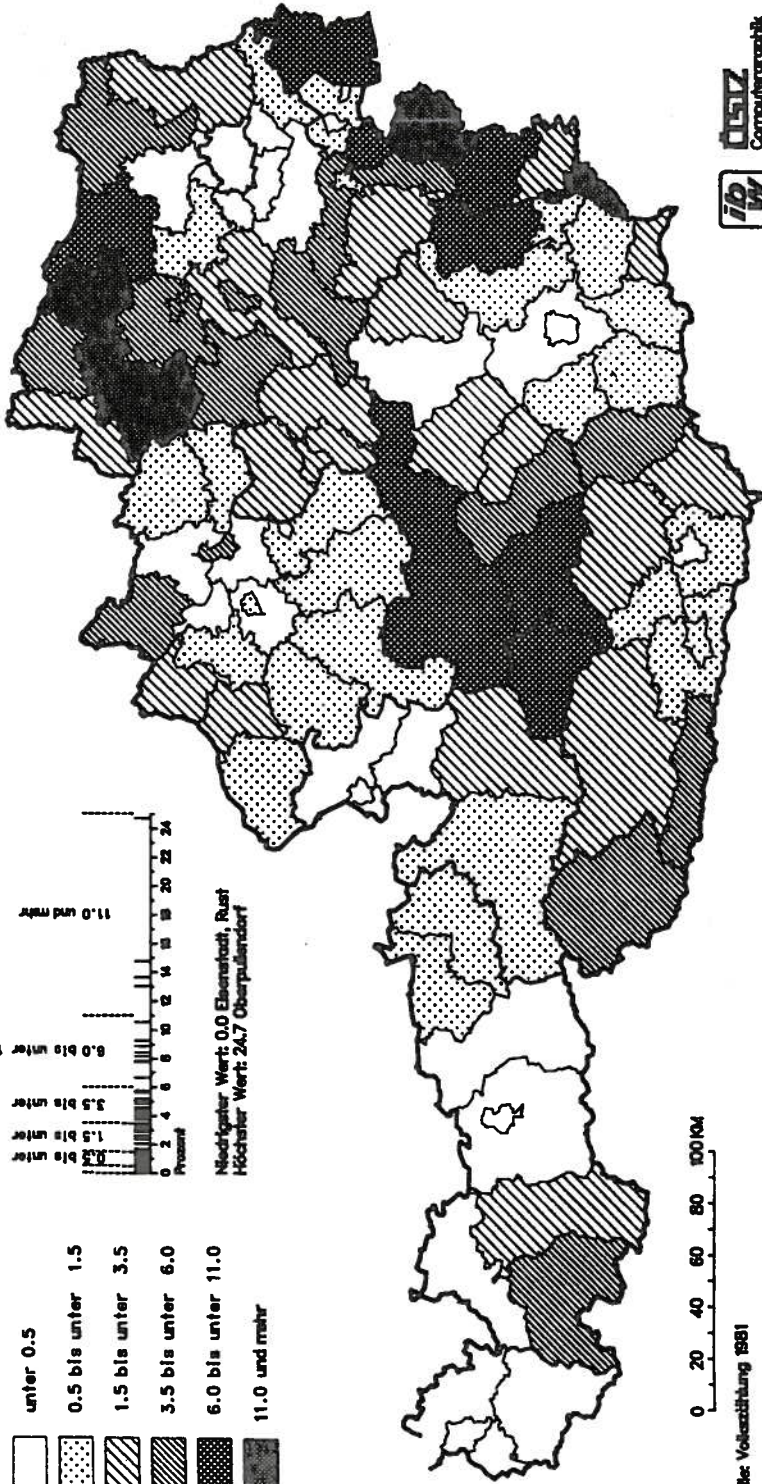
ANTEIL DER ZWISCHEN 50 UND 99KM TAGES-
PENDELNEN WOHNAFTEN LEHRLINGEN AN
DEN WOHNAFTEN LEHRLINGEN INSGESAMT
IN PROZENT



Häufigkeitsverteilung mit Massengrenzen



Niedrigster Wert: 0.0 Eisenhuth, Rast
Höchster Wert: 24.7 Oberpulandorf

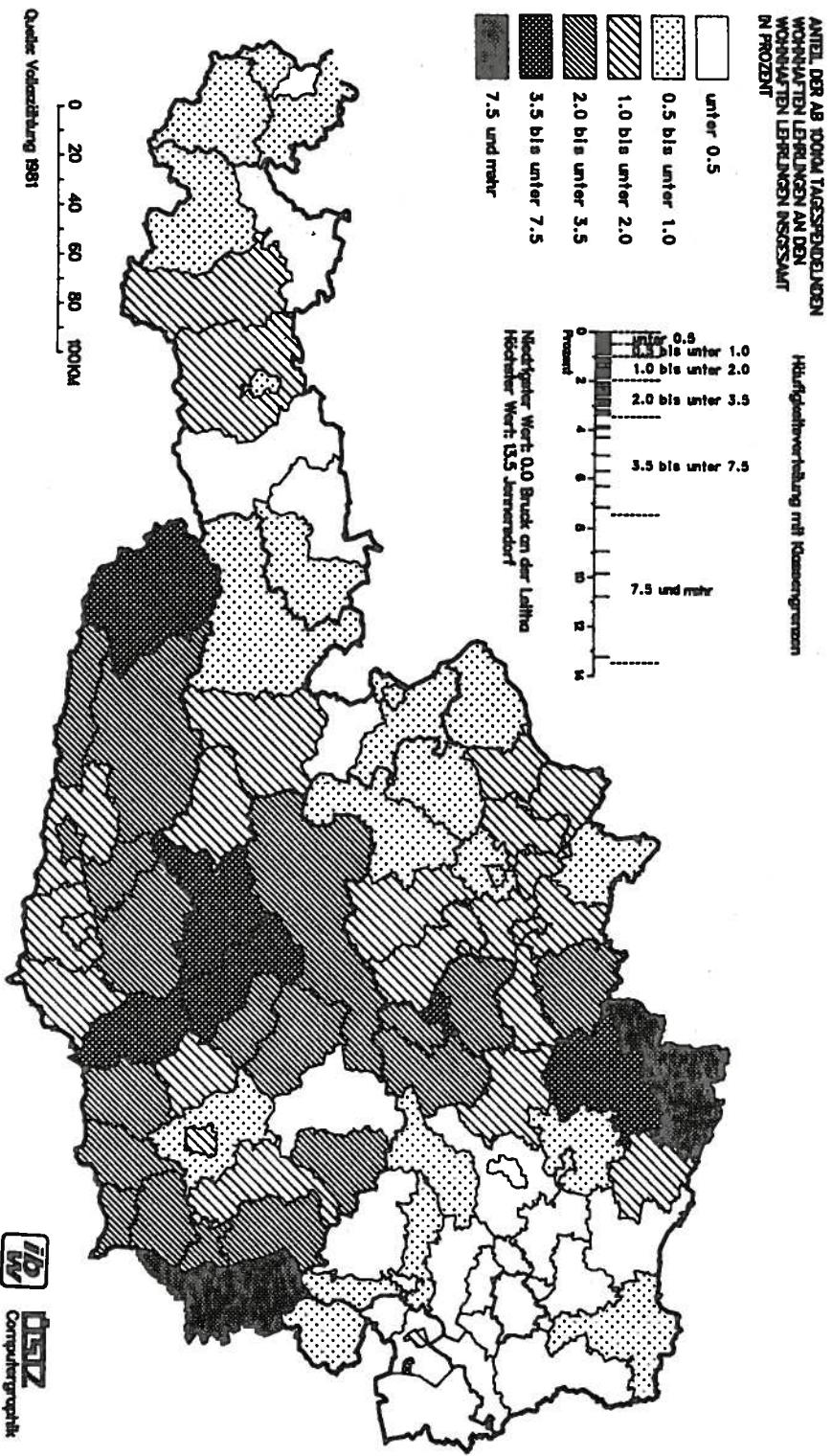


Quelle: Vollerzählung 1981



IGG
Computergraphik

ABB.6: LEHRLINGE MIT EINER PENDLERSTRECKE AB 100KM 1981
NACH POLITISCHEN BEZIRKEN



Dr. Manfred Schlechter

Wissenschaftlicher Mitarbeiter, geboren 1955, Studium der Psychologie und Anthropologie an der Universität in Wien. Referent am ibw seit 1986.