

Arbeits- und Schulwege in Sachsen 1991 und 2008 – Ergebnisse der Zusatz- erhebung des Mikrozensus

Vorbemerkung

Der Mikrozensus ("kleine Volkszählung") ist die amtliche Repräsentativstatistik über die Bevölkerung und den Arbeitsmarkt, an der jährlich ein Prozent aller Haushalte beteiligt sind. Die Erhebung beinhaltet u. a. demografische Grunddaten zur Person, den Familien- und Haushaltszusammenhang sowie Merkmale zur Beteiligung am Erwerbsleben, zu Bildungsabschlüssen sowie Einkommenshöhe und -quellen. Ergänzt wird dieses jährliche Grundprogramm durch eine Reihe von Zusatzprogrammen, die in der Regel im Abstand von vier Jahren erhoben werden, wie z. B. Fragen zur Wohnsituation oder zu Gesundheitszustand und Rauchverhalten. Dazu zählen auch Merkmale zum Pendlerverhalten, die den Weg zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte beschreiben. Ausgewählte Ergebnisse dieses Zusatzprogramms sollen im Folgenden näher vorgestellt werden.

Ein Statistischer Bericht mit ausführlicheren Ergebnissen der Pendlerbefragung 2008 wird gegenwärtig erarbeitet.

Erhebung des Pendlerverhaltens im Mikrozensus

Der Begriff Pendler wird allgemein üblich verwendet für alle Erwerbstätigen, deren Arbeitsort nicht identisch mit der (Haupt-) Wohnsitzgemeinde ist. Unerheblich ist dabei, ob sie diesen Weg täglich zurücklegen oder am Arbeitsort einen zweiten Wohnsitz oder eine kurzfristige Unterkunft haben und daher nur in größeren Zeitabständen zwischen beiden Orten pendeln. Ausgehend von dieser Pendler-Definition ermöglicht es die Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, durch Auswertung der Wohn- bzw. Arbeitsorte aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Aussagen über die Pendlerströme zwischen Bundesländern, Kreisen oder Gemeinden zu treffen (veröffentlicht für Sachsen z. B. in [1], [2]).

Die Mikrozensus-Fragen zum Pendlerverhalten erheben im Gegensatz dazu Aussagen darüber, wie die Menschen die Wege zwischen Wohnung und Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte zurücklegen. Dabei ist unerheblich, ob sie innerhalb der Wohngemeinde bleiben oder über die Gemeindegrenze pendeln. Einbezogen werden alle Personen, die ihren Hauptwohnsitz in der betrachteten Region (hier: im Freistaat Sachsen) haben und von diesem aus an jedem Arbeits- bzw. Ausbildungstag einen Weg zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte zurücklegen. (Nicht auszuwerten sind damit z. B. Personen, die am Arbeitsort einen Nebenwohnsitz haben, da sie ihren täglichen Weg nicht vom Hauptwohnsitz aus beginnen. Ebenso wenig wird die Fahrt zwischen Haupt- und Nebenwohnsitz einbezogen, da es sich nicht um den täglichen Arbeitsweg handelt.) Zur Erfassung des Pendlerverhaltens werden folgende Merkmale erhoben:

- Lage der Arbeitsstätte, Schule oder Hochschule innerhalb der Wohnsitzgemeinde, in einer anderen Gemeinde Sachsens (ohne nähere Angabe), einem anderen Bundesland (mit konkreter Angabe), im Ausland (bei Arbeitsstätten: Angabe des Staates)
- Entfernung für den Hinweg (Eingruppierung in vier Klassen)
- Zeit für den Hinweg (Eingruppierung in vier Klassen)
- hauptsächlich (d. h. für die längste Wegstrecke) benutztes Verkehrsmittel auf dem Hinweg.

Im früheren Bundesgebiet, wo der Mikrozensus bereits seit 1957 durchgeführt wird, wurden erstmals 1964 ausgewählte Merkmale zum Pendlerverhalten erhoben – damals

übrigens beschränkt auf Wochenendpendler, die inzwischen nicht mehr Gegenstand der Erhebung sind. Seit 1969 werden die Merkmale in regelmäßigen Abständen in ähnlicher Form wie heute erhoben. Als im April 1991 der Mikrozensus erstmalig in den neuen Bundesländern durchgeführt wurde, gehörten die Pendlermerkmale ebenfalls turnusgemäß zum Frageprogramm. Erhoben wurden sie seitdem im April 1991 (damit beziehen sich Angaben zu Schulwegen auf das Schuljahr 1990/91), April 1994, April 1996, Mai 2000, März 2004 und als Jahresdurchschnittswert für 2008 (Angaben zu Schulwegen aus den Schuljahren 2007/08 bzw. 2008/09), eine weitere Erhebung ist für das Jahr 2012 geplant. [3]

Von Auszubildenden im dualen Ausbildungssystem (wie auch erwerbstätigen Studenten u. a. Personen, die sowohl erwerbstätig als auch in Ausbildung sind) werden seit 1996 die Angaben sowohl für den Weg zur Arbeitsstätte als auch zur Ausbildungsstätte erhoben. Da bis 1994 nur ein Weg für jede Person erhoben wurde, war bis dahin der Weg zur Arbeitsstätte, also in der Regel dem Ausbildungsbetrieb, ausgewertet worden.

Anders als für den Großteil des Mikrozensus-Fragenprogramms ist die Auskunftserteilung zum Pendlerverhalten freiwillig (Ausnahme: Bundesland bzw. Ausland der Arbeitsstätte). Dennoch haben im Jahr 2008 in Sachsen 89 Prozent der befragten Erwerbstätigen bzw. 85 Prozent der Personen in Ausbildung die Einstiegsfragen zum Pendlerverhalten beantwortet (jeweils bezogen auf Auskunftspflichtige mit Hauptwohnsitz in Sachsen, vor Hochrechnung).

Arbeitswege der Erwerbstätigen 2008

Von den befragten Erwerbstätigen mit Auskunft zum Pendlerverhalten machten 2 Prozent keine Angabe über die Länge der Wegstrecke zum Arbeitsort. Ebenfalls 2 Prozent

Tab. 1 Erwerbstätige¹⁾ in Sachsen 2008 nach ausgewählten Merkmalen zum Pendlerverhalten (in Prozent)

Merkmal	Erwerbstätige		
	insgesamt	männlich	weiblich
Insgesamt	100	100	100
Mit Entfernung von ... bis unter ... Kilometer			
unter 10	55,7	51,0	60,5
10 - 25	29,3	30,8	27,7
25 - 50	10,8	12,6	8,9
50 und mehr	4,2	5,6	2,8
Mit Zeitaufwand von ... bis unter ... Minuten			
unter 10	26,3	24,9	27,8
10 - 30	49,7	48,8	50,5
30 - 60	19,6	20,6	18,4
60 und mehr	4,3	5,5	3,0
ohne Angabe	/	/	/
Mit überwiegend benutztem Verkehrsmittel			
Bus	3,4	2,4	4,4
S-Bahn, Straßenbahn	6,9	4,8	9,0
Eisenbahn	1,4	1,4	1,5
Pkw-Selbstfahrer	61,2	66,5	55,8
Pkw-Mitfahrer	3,2	3,0	3,5
Motorrad, Moped, Mofa	1,0	1,8	/
Fahrrad	9,8	9,5	10,2
zu Fuß	11,8	9,2	14,4
Sonstiges	0,4	0,7	/
ohne Angabe	0,8	0,8	0,9

1) mit Angaben zum täglichen Arbeitsweg; einschließlich Auszubildende

Abb. 1 Erwerbstätige in Sachsen 2008 nach Gemeindegrößenklassen und Entfernung für den Hinweg zur Arbeitsstätte

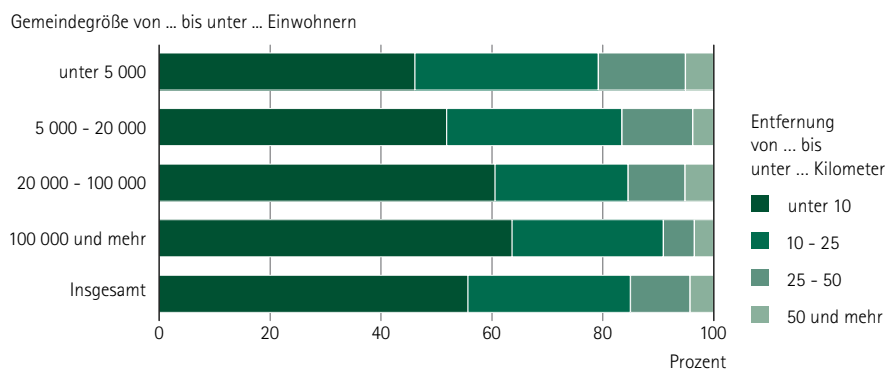
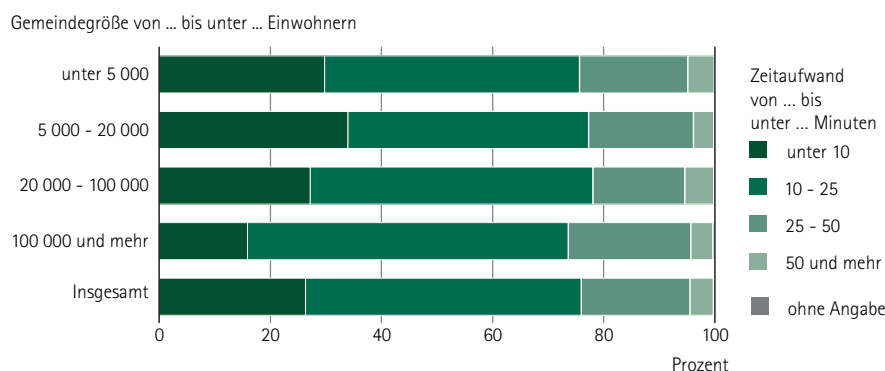


Abb. 2 Erwerbstätige in Sachsen 2008 nach Gemeindegrößenklassen und Zeitaufwand für den Hinweg zur Arbeitsstätte



gaben an, dass sich ihr Arbeitsort auf dem Wohngrundstück befindet. Weitere 3 Prozent können aufgrund ständig wechselnder Arbeitsstätten keine Aussage zu einem konkreten Arbeitsweg machen. Alle weiteren Auswertungen beziehen sich jeweils ausschließlich auf Personen, die an Arbeitstagen das Grundstück verlassen, um einen festen Arbeitsort (mit Angabe zur Entfernung) aufzusuchen.

Wie Tabelle 1 zeigt, war im Jahr 2008 für mehr als die Hälfte (56 Prozent) aller hier betrachteten sächsischen Erwerbstätigen der Arbeitsort weniger als 10 km von der Wohnung entfernt. Einen Arbeitsweg von 10 bis unter 25 km legten 29 Prozent der Erwerbstätigen zurück, für 11 Prozent betrug der Weg 25 bis unter 50 km. Immerhin 4 Prozent fuhren täglich 50 km oder mehr, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen. Männer hatten häufiger als Frauen einen langen Arbeitsweg: 18 Prozent der Männer, aber nur 12 Prozent der Frauen fuhren täglich mindestens 25 km weit zur Arbeit.

Der Vergleich der Arbeitswege nach der Größe des Wohnortes (Abbildung 1) zeigt auch, dass Erwerbstätige, die in kleineren Gemeinden leben, häufiger einen weiten Arbeitsweg hatten als die Bewohner größerer Städte. In Gemeinden mit einer Einwohnerzahl unter 5 000 hatten 46 Prozent ihren Arbeitsort nach weniger als 10 km erreicht. In Chemnitz, Dresden oder Leipzig arbeiteten dagegen 64 Prozent in diesem Umkreis zur Wohnung. Jeder fünfte Bewohner einer kleinen Gemeinde (21 Prozent) musste täglich mindestens 25 km weit fahren; in den drei großen Städten war dieser Anteil mit 9 Prozent nicht einmal halb so groß.

Neben der räumlichen Entfernung ist auch die benötigte Zeit ein weiteres Kriterium zur Beschreibung des Arbeitsweges. Drei von vier Erwerbstätigen konnten ihren Arbeitsplatz in weniger als einer halben Stunde erreichen, 26 Prozent benötigten sogar weniger als 10 Minuten. Jeder Fünfte war zwischen 30 und 60 Minuten unterwegs, 4 Prozent erreichten den Arbeitsort erst nach mehr als einer Stunde. Dabei fallen die Unterschiede zwischen Frauen und Männern weniger deutlich aus als bei der Weglänge.

Vergleicht man den Zeitaufwand in Abhängigkeit von der Gemeindegröße (Abbildung 2), dann waren Bewohner kleiner Gemeinden, trotz der größeren Entfernung, sogar im Vorteil gegenüber den Bewohnern größerer Städte. Innerhalb von weniger als 10 Minuten hatten 30 Prozent der Erwerbstätigen aus Wohnorten mit unter 5 000 Einwohnern ihren Arbeitsort erreicht. Von den Bewohnern der drei größten Städte schafften das nur 16 Prozent.

Tab. 2 Anteil der Erwerbstätigen mit Zeitaufwand unter 10 Minuten an allen Erwerbstätigen mit Arbeitswegen unter 10 Kilometer nach Gemeindegröße (in Prozent)

Gemeindegröße von ... bis unter ... Einwohnern	Erwerbstätige mit Zeitaufwand unter 10 Minuten
unter 5 000	64,0
5 000 - 20 000	65,0
20 000 - 100 000	44,7
100 000 und mehr	24,8
Insgesamt	47,0

Noch deutlicher werden die Unterschiede, wenn man nur den Zeitaufwand für Arbeitswege unter 10 km Länge betrachtet (Tabelle 2). Fast zwei Drittel der Erwerbstätigen aus kleinen Gemeinden (64 Prozent), aber nur ein Viertel aus Städten mit 100 000 oder mehr Einwohnern konnten diese vergleichsweise kurze Strecke in weniger als 10 Minuten zurücklegen. Mögliche Ursachen für diese Unterschiede

Tab. 3 Anteil der Arbeitswege unter 10 Kilometern in Sachsen 2008 nach ausgewählten Verkehrsmitteln (in Prozent)

Verkehrsmittel	Insgesamt	Darunter Arbeitswege unter 10 km
Insgesamt	100	55,7
darunter		
öffentliche Verkehrsmittel	100	53,4
Pkw-Selbstfahrer	100	41,6
Pkw-Mitfahrer	100	45,9
Fahrrad	100	95,5
zu Fuß	100	100

der Verteilungen von Wegstrecke und Zeitaufwand lassen sich ableiten aus den Angaben darüber, mit welchem Verkehrsmittel der Arbeitsweg (bzw. die längste Teilstrecke) zurückgelegt wurde. Am häufigsten fuhren die sächsischen Erwerbstätigen mit dem Pkw zur Arbeit, überwiegend als Selbstfahrer. Dabei setzten sich Männer öfter als Frauen selbst hinter das Lenkrad (68 bzw. 57 Prozent). Frauen nutzten dagegen häufiger öffentliche

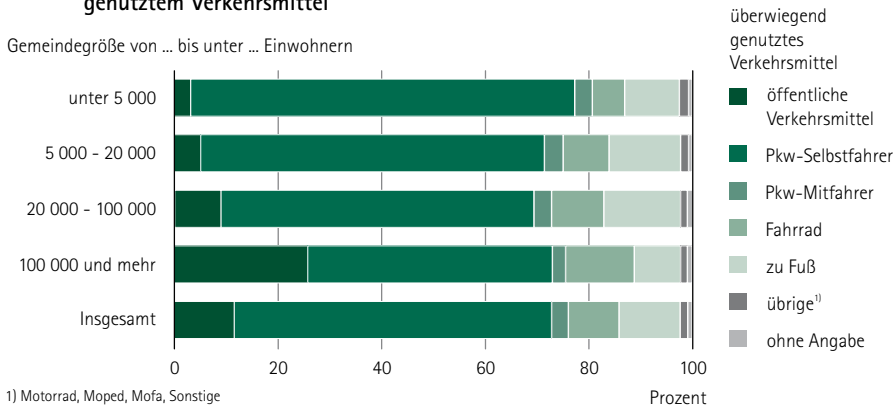
Verkehrsmittel (Männer 8 Prozent, Frauen 15 Prozent) oder gingen zu Fuß zur Arbeit (Männer 9 Prozent, Frauen 14 Prozent). Auch die Verkehrsmittelnutzung steht im Zusammenhang mit der Größe der Wohn-gemeinde (Abbildung 3). Während in den Großstädten fast jeder Zweite (47 Prozent) mit dem Pkw zur Arbeit fuhr, waren in kleinen Gemeinden sogar drei von vier Erwerbstätigen (74 Prozent) als Selbstfahrer unterwegs. Weitere 3 Prozent waren hier Mitfahrer in einem Pkw – etwa genauso viele wie mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Diese spielten damit für die Erwerbstätigen aus Gemein-den mit weniger als 5 000 Einwohnern nur eine sehr untergeordnete Rolle. Doppelt so viele Erwerbstätige (6 Prozent) nutzten das Fahrrad für den Arbeitsweg. In Großstädten waren sogar 13 Prozent mit dem Fahrrad unterwegs, während nur jeder Zweite als Selbst- oder Mitfahrer (47 bzw. 3 Prozent) mit dem Pkw fuhr. Wie Tabelle 3 zeigt, wurden „mit eigener Muskelkraft“ vor allem kürzere Entfernungen zurückgelegt: fast alle Fußgänger und Rad-fahrer hatten Arbeitswege von unter 10 Kilo-metern zu bewältigen.

Tab. 4 Erwerbstätige¹⁾ in Sachsen 1991 nach ausgewählten Merkmalen zum Pendlerverhalten sowie Veränderung 2008 gegenüber 1991

Merkmal	1991			Veränderung 2008 gegenüber 1991		
	insgesamt	männlich	weiblich	insgesamt	männlich	weiblich
	%			%–Punkte		
Insgesamt	100	100	100	x	x	x
Mit Entfernung von ... bis unter ... Kilometer						
unter 10	74,3	67,7	81,4	-18,6	-16,8	-20,9
10 - 25	20,9	25,1	16,2	8,4	5,7	11,5
25 - 50	2,9	4,0	1,7	7,9	8,7	7,2
50 und mehr	2,0	3,2	0,7	2,3	2,4	2,2
Mit Zeitaufwand von ... bis unter ... Minuten						
unter 10	23,2	20,2	26,5	3,1	4,6	1,4
10 - 30	54,8	55,4	54,3	-5,2	-6,6	-3,8
30 - 60	17,3	18,3	16,2	2,2	2,3	2,2
60 und mehr	4,5	5,9	2,9	-0,2	-0,4	0,1
ohne Angabe	/	/	/	/	/	/
Mit überwiegend benutztem Verkehrsmittel						
Bus	13,8	9,5	18,5	-10,4	-7,1	-14,1
S-Bahn, Straßenbahn	10,1	7,2	13,4	-3,3	-2,4	-4,4
Eisenbahn	2,4	2,7	2,1	-1,0	-1,3	-0,6
Pkw-Selbstfahrer	32,0	47,8	14,6	29,2	18,7	41,2
Pkw-Mitfahrer	2,8	1,3	4,6	0,4	1,7	-1,1
Motorrad, Moped, Mofa	5,5	8,3	2,5	-4,5	-6,5	/
Fahrrad	11,9	9,0	15,1	-2,1	0,5	-5,0
zu Fuß	20,2	13,2	27,8	-8,4	-4,0	-13,4
Sonstiges	0,3	/	/	0,1	/	/
ohne Angabe	0,9	0,8	1,2	-0,1	-	-0,3

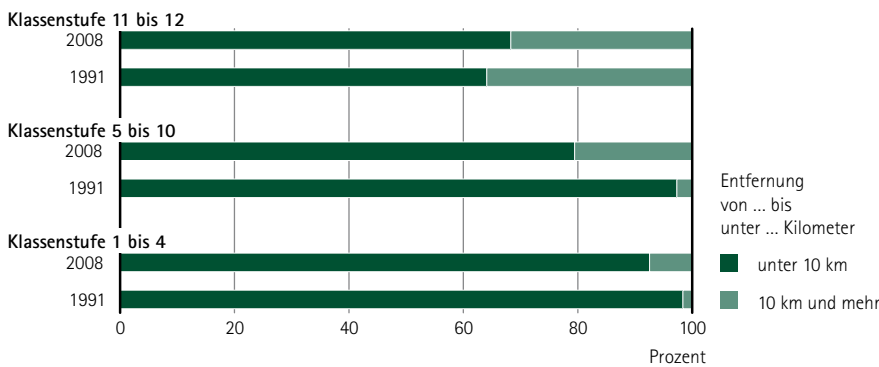
1) mit Angaben zum täglichen Arbeitsweg; einschließlich Auszubildende

Abb. 3 Erwerbstätige in Sachsen 2008 nach Gemeindegrößenklassen und überwiegend genutztem Verkehrsmittel



1) Motorrad, Moped, Mofa, Sonstige

Abb. 4 Entfernung für den Schulweg 1991 und 2008 nach Klassenstufen



Tab. 5 Schüler an allgemein bildenden Schulen¹⁾ in Sachsen 1991 und 2008 nach ausgewählten Merkmalen zum Pendlerverhalten

Merkmal	1991	2008	Veränderung 2008 gegenüber 1991
	%	%	%-Punkte
Insgesamt	100	100	x
Mit Entfernung von ... bis unter ... Kilometer			
unter 10	96,5	83,3	-13,2
10 - 25	2,9	14,9	12,0
25 und mehr	/	1,8	/
Mit Zeitaufwand von ... bis unter ... Minuten			
unter 10	50,5	33,0	-17,5
10 - 30	45,2	54,0	8,9
30 und mehr	3,9	12,8	8,9
ohne Angabe	/	/	/
Mit überwiegend benutztem Verkehrsmittel			
öffentliche Verkehrsmittel	13,8	43,5	29,7
Pkw-Mitfahrer	1,2	10,9	9,6
Fahrrad	9,2	8,4	-0,8
zu Fuß	72,4	34,5	-37,9
übrige ²⁾	1,8	2,3	0,5
ohne Angabe	1,6	/	/

1) mit Angaben zum täglichen Schulweg

2) Pkw-Selbstfahrer, Motorrad, Moped, Mofa, Sonstiges

Vergleich zu 1991: Arbeitswege werden länger

Im Vergleich zu 1991 (Tabelle 4) haben sich die Arbeitswege der Sachsen stark verändert. Deutlich zurückgegangen ist der Anteil der kurzen Wege – im Jahr 1991 hatten noch fast drei Viertel aller Erwerbstätigen im Umkreis von 10 Kilometern zum Arbeitsort gewohnt. Der Anteil der Erwerbstätigen, die 50 Kilometer oder mehr zurücklegen müssen, hat sich dagegen von 2 Prozent auf 4 Prozent verdoppelt. Trotz dieser Entwicklung konnten 2008 mehr Erwerbstätige ihren Arbeitsplatz in weniger als 10 Minuten erreichen. Verbunden ist diese Entwicklung mit einem Rückgang der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, vor allem zugunsten der Fahrt mit dem Pkw. Waren 1991 noch 26 Prozent der Erwerbstätigen mit Bus, Bahn u. ä. unterwegs, lag dieser Anteil 2008 nur noch bei 12 Prozent und war damit nicht einmal mehr halb so hoch. Dagegen hat sich der Anteil der Pkw-Selbstfahrer mit dem Anstieg von 32 Prozent auf 61 Prozent fast verdoppelt. Auffällig ist hier insbesondere die Entwicklung bei den Frauen: hatten sich 1991 nur 15 Prozent selbst täglich hinter das Lenkrad gesetzt, waren es 17 Jahre später 56 Prozent. Der Anteil der Fußgängerinnen hingegen hat sich in diesem Zeitraum von 28 Prozent auf 14 Prozent halbiert.¹⁾

Schulwege 1991 und 2008

Analog zur Beschreibung der Arbeitswege ermöglichen die Pendlerdaten des Mikrozensus auch eine Darstellung der Entwicklung der Schulwege in Sachsen seit 1991. Dabei werden im Folgenden ausschließlich die Schüler an allgemein bildenden Schulen betrachtet.²⁾

Wie die Arbeitswege haben sich auch die Schulwege in Sachsen seit der ersten Erhebung im Schuljahr 1990/91 deutlich verändert. Konnten im April 1991 noch 96 Prozent der Schüler eine Schule im Umkreis von 10 Kilometern besuchen, waren es 2008 nur noch 83 Prozent. Jeder sechste Schüler hatte nun einen Schulweg von 10 Kilometern und mehr, für 2 Prozent war er sogar länger als 25 Kilometer.

1) Ein Zeitvergleich nach Gemeindegröße ist derzeit nicht möglich, da im vorliegenden Datenmaterial des Mikrozensus nur die Gemeindegröße im jeweiligen Erhebungsjahr enthalten ist. Aufgrund der zahlreichen Gebietsstandsänderungen in Sachsen sind die entsprechenden Auswertungen für 1991 nicht mit denen für 2008 vergleichbar.

2) Aufgrund der Erhebungsmethodik bis 1994 ist nicht eindeutig zu klären, ob im Jahr 1991 alle Schüler, die nebenbei eine Erwerbstätigkeit ausübten, die Angaben tatsächlich zum Schul- und nicht etwa zum Arbeitsweg gemacht haben. Zur Sicherheit wurde diese Gruppe daher – analog zu den vom Statistischen Bundesamt erstellten Verbundtabellen – nicht in die Auswertung der Schüler einbezogen. Ihr Anteil an allen sächsischen Schülern lag jedoch weit unter einem Prozent, so dass die Auswirkungen auf die folgenden Ergebnisse zu vernachlässigen sind.

Abb. 5 Zeitaufwand für den Schulweg 1991 und 2008 nach Klassenstufen

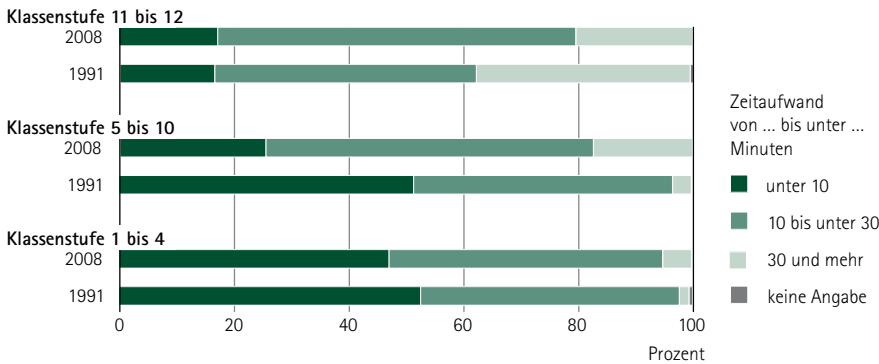
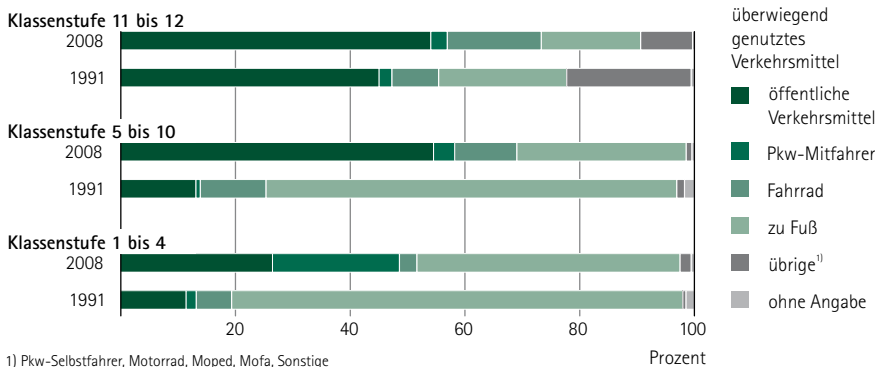


Abb. 6 Überwiegend genutztes Verkehrsmittel für den Schulweg 1991 und 2008 nach Klassenstufen



1) Pkw-Selbstfahrer, Motorrad, Moped, Mofa, Sonstige

Die Ergebnisse zeigen jedoch deutliche Unterschiede zwischen den Schularten bzw. Klassenstufen. Bei Schülern der Klassenstufen 1 bis 4, die zumeist eine Grundschule besuchen, verringerte sich der Anteil der kürzeren Wege nur von 98 auf 93 Prozent. Damit sank auch der Anteil der Schüler, die ihre Schule in weniger als 10 Minuten erreichten, von 53 auf 47 Prozent. Im Jahr 2008 war jeder zwanzigste Schüler in der Primarstufe 30 Minuten oder länger unterwegs. Aufgrund der Erhebung in vorgegebenen Entfernungsklassen lassen sich keine direkten Aussagen darüber gewinnen, inwieweit sich unterhalb der Grenze von 10 Kilometern die Schulwege über den hier betrachteten Zeitraum von 17 Jahren verändert haben. Die veränderte Nutzung von Verkehrsmitteln kann hier jedoch einige Anhaltspunkte geben. 1991 gingen vier von fünf Grundschulern (79 Prozent) zu Fuß zum Unterricht. Jeder Zehnte nutzte öffentliche Verkehrsmittel. Im Jahr 2008 liefen nur noch 46 Prozent der Grundschüler zum Unterricht, während 27 Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs waren. 22 Prozent wurden (vermutlich meist von den Eltern) mit dem Pkw zur Schule gebracht – diese Form der Schülerbeförderung war 1991 nur wenig genutzt worden. Noch stärker von Veränderungen der Schulwege betroffen waren Schüler der Klassenstufe 5 bis 10, die bereits unterschiedliche

Schularten besuchen, insbesondere Mittelschulen und Gymnasien (zudem mit unterschiedlichen Profilen) mit entsprechend größeren Einzugsgebieten. 1991 hatten sich ihre Schulwege (auch bei Zeitaufwand und Verkehrsmittelwahl) nur wenig von denen der Grundschüler unterschieden, 97 Prozent besuchten eine Schule im Umkreis von weniger als 10 Kilometern. 2008 war jeder fünfte Schulweg (21 Prozent) länger als 10 Kilometer. Nur jeder vierte Schüler (26 Prozent) erreichte sein Ziel innerhalb von weniger als 10 Minuten, jeder sechste (17 Prozent) war eine halbe Stunde oder länger unterwegs. Der Rückgang der Fußgänger war noch größer als bei den Grundschulern, ihr Anteil sank von 72 Prozent auf 29 Prozent und war damit 2008 deutlich geringer als der Anteil von Nutzern öffentlicher Verkehrsmittel (55 Prozent). Anders verlief die Entwicklung bei den Klassenstufen 11 bis 12. Mit der Umgestaltung des Schulsystems in Sachsen stieg auch der Anteil derer, die die Schule bis zum Abitur besuchen; zusätzlich zur Umwandlung ehemaliger Erweiterter Oberschulen der DDR wurden weitere Gymnasien eingerichtet. Der Anteil der Elft- und Zwölftklässler, deren Schulweg kürzer als 10 Kilometer ist, stieg 2008 gegenüber 1991 leicht an, von 64 auf 68 Prozent. Waren kurz nach der Wende noch 37 Prozent der angehenden Abiturienten mindestens 30 Minuten unterwegs, hatte sich dieser

Anteil bis 2008 fast halbiert (20 Prozent). Analog zur – im Vergleich mit den anderen Klassenstufen – geringeren Veränderung bei der Länge der Schulwege unterscheidet sich auch die Verkehrsmittelwahl 2008 weniger stark von der des Jahres 1991. Die bereits damals größere Bedeutung öffentlicher Verkehrsmittel stieg von 45 Prozent auf 54 Prozent. Die Gruppe der „übrigen Verkehrsmittel“ hingegen beinhaltet u. a. Krad, Moped oder Mofa, die 2008 nur noch von wenigen Schülern genutzt wurden.

Eine Unterscheidung der Bildungsgänge Mittelschule bzw. Gymnasium innerhalb der Klassenstufen 5 bis 10 wird im Mikrozensus nicht vorgenommen, die Ergebnisse zeigen somit immer einen „gewichteten Mittelwert“ aller Schularten in diesen Klassenstufen. Es kann jedoch angenommen werden, dass die Schulwege der Gymnasiasten innerhalb dieser Gruppe sich nicht wesentlich von denen der Klassenstufen 11 und 12 unterscheiden. Diese liegen hinsichtlich Wegstrecke und Zeitaufwand über den zusammengefassten Ergebnissen der Klassenstufen 5 bis 10, woraus auf längere Schulwege der Gymnasiasten gegenüber den Mittelschülern geschlossen werden kann.

Aufgrund der Vorgaben im Erhebungsprogramm (z. B. Klassenbreiten bei den Antwortmöglichkeiten zu Weg und Zeit, keine Unterscheidung der einzelnen Schularten) und der generellen Problematik bei Stichprobenerhebungen (eingeschränkte Kombinationsmöglichkeiten verschiedener Merkmale, keine repräsentativen Aussagen bei geringen Fallzahlen) können die Pendlerbefragungen des Mikrozensus nicht zu allen Fragestellungen in größerer Detailtiefe ausgewertet werden. Dennoch ermöglichen die Ergebnisse einen guten Überblick über die täglichen Arbeits- bzw. Schulwege in Sachsen und die Veränderungen seit der ersten sächsischen Erhebung 1991.

Anke Puschmann, Referentin Analyse Mikrozensus

Literatur- und Quellenverzeichnis:

- [1] Pendlerverhalten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Freistaat Sachsen, 30. Juni 2009. Statistischer Bericht A VI 12, Kamenz 2010.
- [2] Schellenberger, A., Hesse, L.: Zum Pendlerverhalten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Sachsen 1996 bis 2006. In: Statistik in Sachsen, 1/2008, S. 30 – 45.
- [3] Gesetz zur Durchführung einer Repräsentativstatistik über die Bevölkerung und den Arbeitsmarkt sowie die Wohnsituation der Haushalte (Mikrozensusgesetz) vom 24. Juni 2004 (BGBl. I S. 1350).