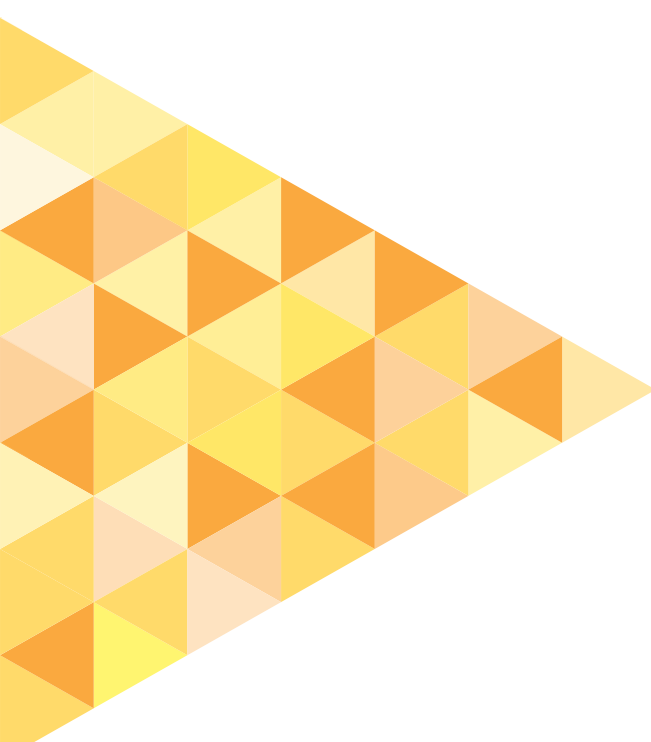


Robyn Schmidt

Regionaltypische Mobilitätsmuster und Ausbildungsbeteiligung

Wie Stadt-Land-Disparitäten im dualen Berufsausbildungsgeschehen
entstehen



VET | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
REPOSITORY
| 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 |

Zitiervorschlag:
Schmidt, Robyn: Regionaltypische Mobilitätsmuster und
Ausbildungsbeteiligung: wie Stadt-Land-Disparitäten im
dualen Berufsausbildungsgeschehen entstehen. Version 1.0
Bonn, 2024. Online: [https://res.bibb.de/vet-
repository/782173](https://res.bibb.de/vet-repository/782173)

© Bundesinstitut für Berufsbildung, 2024

Version 1.0
Februar 2024

Herausgeber
Bundesinstitut für Berufsbildung
Friedrich-Ebert-Allee 114-116
53113 Bonn
Internet: www.vet-repository.info
E-Mail: repository@bibb.de

Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernimmt das BIBB
keine Haftung für die Inhalte externer Links. Für den Inhalt der
verlinkten Seiten sind ausschließlich deren Betreiber
verantwortlich.



CC Lizenz

Der Inhalt dieses Werkes steht unter Creative-Commons-Lizenz
(Lizenztyp: Namensnennung - Weitergabe unter gleichen
Bedingungen 4.0 International).

Weitere Informationen finden sie im Internet auf unserer
Creative-Commons-Infoseite

<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0>.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Diese Netzpublikation wurde bei der Deutschen
Nationalbibliothek angemeldet und archiviert:

urn:nbn:de:0035-vetrepository-782173-7

Regionaltypische Mobilitätsmuster und Ausbildungsbeteiligung: Wie Stadt-Land-Disparitäten im dualen Berufsausbildungsgeschehen entstehen

Robyn Schmidt*

Abstract:

Das duale Ausbildungsgeschehen unterscheidet sich zwischen Stadt und Land: Überproportional viele Jugendliche absolvieren ihre Ausbildung bei Betrieben in großen Städten, dagegen entscheiden sich vergleichsweise weniger Jugendliche für eine Ausbildung bei einem ländlich gelegenen Betrieb. Wie entsteht diese Disparität? Dieser Beitrag wertet auf Basis der Berufsbildungsstatistik erstmals das neu erfasste Merkmal des Wohnorts der Auszubildenden aus und untersucht, wie regional unterschiedliche Ausbildungsbeteiligung und Mobilität der Auszubildenden die beobachteten Stadt-Land-Unterschiede im dualen Ausbildungsgeschehen erzeugen. Die deskriptiven Befunde zeigen, dass auf dem Land wohnende Jugendliche zwar häufiger eine duale Ausbildung beginnen als in der Stadt wohnende Jugendliche – für diese Ausbildung aber häufig mobil werden, um ihre Ausbildung bei städtischen Betrieben zu absolvieren. Ländlich gerichtete Mobilität ist dagegen nur selten zu beobachten. Mobilität ist somit ein wesentlicher Faktor bei der Entstehung von Stadt-Land-Gefällen im dualen Ausbildungsgeschehen, mit städtischen Betrieben als Gewinnern von Ausbildungsmobilität.

There are clear differences of the prevalence of Vocational education and training (VET) between urban and rural areas in Germany. A disproportionately high number of young people choose to pursue VET at firms in urban areas compared to firms in rural regions. What is the mechanism behind this disparity? This paper analyses how different likelihoods of VET-participation among young people living in rural and urban regions as well as mobility contribute to urban-rural-disparities in VET-prevalence. The analysis is based on data from the Vocational Education and Training Statistics. The results show that young people living in rural areas are more likely to pursue vocational education and training than those living in urban areas. However, they tend to pursue this education at firms in urban centres rather away from their region of residence. Young people living in urban regions pursuing their training with firms in rural areas on the other hand is much less common. Therefore, mobility constitutes an important factor contributing to urban-rural-disparities in VET-prevalence, with urban firms being the main beneficiaries of this mobility.

* Robyn Schmidt: Bundesinstitut für Berufsbildung

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	3
2	Methoden.....	7
2.1	Die Berufsbildungsstatistik.....	7
2.2	Regionaltypisierung.....	8
2.3	Regionalmerkmale der Berufsbildungsstatistik.....	9
2.3.1	Einschränkung bei Auswertungen des Wohnortsmerkmals	9
2.3.2	Mobilitätsindikatoren.....	10
3	Empirische Ergebnisse.....	11
3.1	Regionaltypische Disparitäten im Ausbildungsgeschehen.....	11
3.2	Ausbildungsbeteiligung in Stadt und Land	13
3.3	Mobilitätsverhalten der Auszubildenden.....	15
3.4	Regionaltypische Mobilitätsmuster.....	18
3.4.1	Mobilitätsverhalten nach Regionstyp	18
3.4.2	Mobilitätssalden nach Regionstyp	20
3.4.3	Mobilitätsrichtungen der Auszubildenden.....	21
4	Diskussion.....	26
5	Literatur	32
6	Anhang.....	35

1 Einleitung

Nach dem Ende ihrer Schulzeit stehen Schülerinnen und Schüler vor folgenschweren Entscheidungen. Eine der wichtigsten ist die Berufswahl: In welchem Beruf möchte ich später einmal arbeiten? Was macht mir Spaß, was verspricht mir das beste Leben in 5, 15, 30 oder 50 Jahren? Auf welchem Weg erreiche ich meinen Wunschberuf am besten? Beginne ich eine Berufsausbildung oder ein Studium, probiere ich direkt in den Arbeitsmarkt einzusteigen oder mache ich erstmal ein Jahr Pause und reise oder engagiere mich bei sozialen Projekten? Und wo möchte ich den nächsten Schritt machen: Bleibe ich in meinem Heimatort oder wage ich den Umzug in eine ganz andere Region, in die große Stadt oder raus ins Grüne? Es ist der Zeitpunkt, an dem sich den Jugendlichen viele unterschiedlichste Wege eröffnen – und ihre Entscheidung hat maßgeblichen Einfluss darauf, in welche Richtung der Rest ihres Lebens verläuft.

Diese Entscheidungen rund um den Beruf zu treffen ist alles andere als leicht. Viele verschiedene Faktoren beeinflussen, welchen Weg die jungen Menschen am Ende für sich auswählen (vgl. etwa BRÄNDLE/GRUNDMANN 2020; HIRSCHI/BAUMELER 2020; OEYNHAUSEN/ULRICH 2020). Dazu gehören unter anderem persönliche Faktoren wie Interessen („Welcher Beruf wird mir am meisten Spaß machen, welcher Beruf interessiert mich am meisten oder erscheint mir am sinnvollsten?“), Werte („Richte ich mich bei der Berufswahl beispielsweise hauptsächlich nach dem zu erwartenden Einkommen, dem Image, das er mir verspricht, oder ist mir eine gute Work-Life-Balance besonders wichtig?“) und Selbstkonzepte („Welcher Beruf passt zu mir, meiner persönlichen und sozialen Situation und meinen Fähigkeiten? Welcher Beruf hat ein Image, der mit meinem Selbstbild übereinstimmt?“), die offenstehenden Optionen („Was kann ich mit meinem erworbenen Schulabschluss anfangen?“), das persönliche Umfeld („Gibt es Erwartungsdruck seitens Familie und Freunden, in eine bestimmte Richtung zu gehen?“) und die regionale Verwurzelung („Wie schwer oder leicht würde es mir fallen, meine bisherige Heimat zu verlassen?“). Viele dieser Fragen hängen auch mit der sozialen Herkunft und demografischen Eigenschaften der Schulabgänger/-innen zusammen (vgl. BLOSSFELD/BLOSSFELD/BLOSSFELD 2019; BOLL/BUBLITZ/HOFFMANN 2015).

Die beschriebenen persönlichen Faktoren beeinflussen maßgeblich, ob Jugendliche eine duale Berufsausbildung beginnen wollen. Allerdings spielt sich die Entscheidungsfindung der Jugendlichen nicht im luftleeren Raum ab. Zusätzlich zu den persönlichen Faktoren ist neben dem bereits erwähnten sozialen Kontext auch der regionale Kontext mitentscheidend. Die Region definiert wesentliche Rahmenbedingungen, unter denen ansässige Ausbildungsbetriebe und Ausbildungsinteressierte auf dem Ausbildungsmarkt agieren und beeinflusst maßgeblich, ob beide Seiten erfolgreich zusammenfinden und ein neues Ausbildungsverhältnis entsteht – und auch, wo dies passiert (vgl. SCHMIDT/UHLY 2023). Zu den regionalen Rahmenbedingungen gehören beispielsweise die

demografischen Gegebenheiten (wie viele potenziell ausbildungsinteressierte Menschen gibt es in der Region?), Wirtschafts- und Berufsstrukturen (wie viele Betriebe gibt es in der Region, die Ausbildungsplätze anbieten und in welchen Berufen tun sie dies?), Bildungsinfrastruktur (wie viele Berufsschulen gibt es in der Region und wie viele alternative Bildungsangebote, etwa durch Universitäten in der Region, sind gegeben?) und Bildungsniveaus junger Menschen (wie hoch ist beispielsweise der Abiturientinnen- und Abiturientenanteil an Schulabgängern bzw. Schulabgängerinnen in der Region?), der Haus- und Wohnungsmarkt (wie leicht ist es, in der Region eine Wohnung zu finden, und wie teuer sind Wohnungen?), die infrastrukturelle Anbindung (etwa mit öffentlichem Nahverkehr, Fernverkehr oder dem Auto) und das allgemeine Ansehen, das eine duale Berufsausbildung genießt. Regionale Unterschiede bei diesen Rahmenbedingungen dürften zu regionalen Disparitäten im quantitativen Ausbildungsgeschehen der dualen Berufsbildung (vgl. SCHMIDT/UHLY 2023) maßgeblich beitragen.

Wären Jugendliche bei der Ausbildungsplatzsuche an ihre Wohnregion gebunden, wäre die regionale Ausbildungsnachfrage der Jugendlichen und das Ausmaß des Ausbildungsangebots vor Ort die entscheidenden Faktoren dafür, ob und wie viele Ausbildungsverhältnisse regional zustande kommen.¹ Dies ist allerdings nicht der Fall: Jugendliche können bei der Ausbildungsplatzsuche räumlich mobil werden und Ausbildungen auch bei Betrieben außerhalb der eigenen Wohnregion absolvieren. Dementsprechend kommen nachfrageseitig zusätzlich zur Ausbildungsneigung (also dem Ausmaß, zu dem Jugendliche eine Ausbildung im dualen System beginnen möchten, vgl. ULRICH 2004) auch die Mobilitätsbereitschaft und das Mobilitätsvermögen der Jugendlichen als zusätzliche Faktoren hinzu, die das quantitative Ausbildungsgeschehen maßgeblich beeinflussen.

Ob Jugendliche für ihre Ausbildung mobil werden, hängt von unterschiedlichen, zusammenspielenden Faktoren ab, die sowohl personen-, regions- als auch berufs- bzw. betriebsbezogen sind. Diese können grob in sechs Obergruppen zusammengefasst werden (vgl. BERGER/TALMON-GUS/TEICHLER 2015):

- *Soziale Faktoren*, wie die Vernetzung mit Familien und Freunden in der Wohnregion, beeinflussen, wie wahrscheinlich Jugendliche für eine Ausbildung umziehen. Sind sie durch persönliche Bindungen sozial sehr fest in ihrem Wohnort verwurzelt, sinkt die Wahrscheinlichkeit, dass sie den Wohnort für eine Ausbildung wechseln (zur großen Bedeutung von guten sozialen Beziehungen zu Freunden und Familie für ausbildungsinteressierte Jugendliche siehe beispielsweise McDONALD'S DEUTSCHLAND 2019).

¹ Das Zustandekommen von Ausbildungsverträgen hängt immer von Angebot und Nachfrage ab. Da sich derzeit der Ausbildungsmarkt zu einem Bewerbermarkt entwickelt (vgl. OEYNSHAUSEN u. a. 2023), bestimmt aufgrund der Knappheitsverhältnisse die Nachfrage nach Ausbildungsplätzen das Zustandekommen von Ausbildungsverhältnissen entscheidend. Auch deshalb liegt in diesem Beitrag der Fokus vor allem auf der Nachfrageseite des Ausbildungsmarktes.

- *Monetäre Faktoren*, wie die Kosten für einen Umzug, Mietpreise in unterschiedlichen Regionen oder Kosten für Auto und Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und die individuellen Möglichkeiten, diese Kosten finanziell zu stemmen, beeinflussen ebenfalls die Mobilitätskapazität und -bereitschaft.
- *Regionale Kontextfaktoren* betreffen die infrastrukturelle Anbindung und die Attraktivität bestimmter Regionen als Wohn- und Arbeitsort.
- *Arbeitsbezogene Faktoren*, wie etwa ein gutes Image eines Arbeitgebers bzw. eines Ausbildungsberufs, angenehme Arbeitsbedingungen, Übernahmegarantien nach der Ausbildung, eine hohe Ausbildungsvergütung oder andere finanzielle Anreize (etwa leistungsabhängige Boni) können auch mobilitätsfördernd wirken.
- *Persönliche Faktoren* geben an, wie sich Eigenschaften der Jugendlichen (etwa Organisationstalent, Selbstständigkeit, Neugier oder bereits gemachte Mobilitätserfahrung) auf die Mobilitätswahrscheinlichkeit auswirken.
- Zuletzt gibt es noch *soziodemografische Faktoren* wie das Alter, das Geschlecht und die Staatsangehörigkeit, die allerdings teilweise auch mit den zuvor genannten Faktoren eng verknüpft sind (beispielsweise Alter und Selbstständigkeit).

Mobilität geht sowohl mit monetären Kosten (Kauf eines Autos sowie den dazugehörigen Kosten wie Versicherung, Sprit usw.; Kauf eines Bahntickets oder eines Fahrrads oder auch mit einem Umzug assoziierte Kosten und zusätzliche Mietkosten) als auch mit sozialen (etwa weniger Zeit für Freunde, Familie und Hobbys durch tägliches Pendeln) und gesundheitlichen Einbußen (etwa Stress durchs Pendeln oder weniger Schlaf wegen langer Pendeldauern) einher (vgl. CHATTERJEE u. a. 2020; BRÖMMELHAUS/FELDHAUS/SCHLEGEL 2020; NORGATE u. a. 2019). Insofern ist zu erwarten, dass Mobilität eine Hürde bei der Ausbildungsplatzsuche darstellt und (äquivalent zu Beobachtungen am Arbeitsmarkt, vgl. MANNING/PETRONGOLO 2017) weiter vom Wohnort entfernte Ausbildungsplätze weniger attraktiv für ausbildungsinteressierte Jugendliche sind als näher liegende.

Selbst wenn die grundsätzliche Bereitschaft zur überregionalen Ausbildungsplatzsuche besteht, gilt diese nicht für alle Zielregionen gleichermaßen. Unterschiedliche Regionen sind als Arbeitsmärkte unterschiedlich attraktiv – sowohl im überregionalen (vgl. SOLLARI LOPES/QUARESMA/MOURA 2018) als auch im regionalen (vgl. MORETTI 2010) Vergleich. Bei Ausbildungsstätten in Regionen mit attraktiven Berufsstrukturen, mit guter Verkehrsanbindung, oder im Fall von Umzugsmobilität mit einem entspannteren Wohnungsmarkt und einem für junge Menschen attraktiven Lifestyle (etwa wegen Freizeit-, Kultur- und Sportangeboten, Kneipen und Klubs und jungem und internationalem Flair) dürften Jugendliche eher bereit sein, ein überregionales Ausbildungsangebot wahrzunehmen, als bei einer Stelle in einer Region ohne diese Eigenschaften.

Natürlich hängt das Ausmaß der Ausbildungsmobilität aber nicht nur von der Mobilitätsbereitschaft und -kapazität der ausbildungsinteressierten Jugendlichen ab. Auch die Betriebe spielen eine wichtige Rolle. Aus Sicht der Betriebe bedingt die Zahl der regional ansässigen Jugendlichen maßgeblich, ob sie angebotene Stellen besetzen können. Ist der Pool ausbildungsinteressierter Jugendlicher im Umland klein (etwa, weil es weniger Jugendliche vor Ort gibt oder weil ansässige Jugendliche ein geringeres Ausbildungsinteresse haben), ist es für Betriebe schwieriger, passende Bewerber zu finden. Sie müssen ihre Suche überregional ausweiten. Auszubildende überregional zu gewinnen dürfte wegen der beschriebenen Kosten seitens der Jugendlichen schwieriger sein, als Ausbildungsplätze mit in der Region wohnenden Jugendlichen zu besetzen. Dies führt nicht selten dazu, dass Ausbildungsbetriebe gar nicht erst überregional nach Auszubildenden suchen. Bei einer Umfrage unter Ausbildungsbetrieben im Rahmen des Referenz-Betriebs-Systems des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) gaben 2014 beispielsweise nur gut 45 Prozent der befragten Betriebe an, ihre Auszubildenden in einem Radius von mehr als 20 Kilometern zu suchen. In einem Radius von mehr als 100 Kilometern suchten nur knapp fünf Prozent. Ein Grund für den relativ kleinen Suchradius vieler Betriebe ist die Angst, dass überregional rekrutierte Auszubildende das Unternehmen während oder nach der Ausbildung wahrscheinlicher wieder verlassen als regional rekrutierte Auszubildende (vgl. BUNDESINSTITUT FÜR BERUFSBILDUNG 2014).

Trotz dieser Hürden der Ausbildungsmobilität sind Auszubildende häufig mobil und absolvieren duale Ausbildungen bei Betrieben, die außerhalb ihrer Heimatgemeinde liegen. Es erscheint plausibel, dass bestimmte Regionstypen bevorzugt von mobilen Auszubildenden angesteuert werden und Ausbildungsmobilität somit Stadt-Land-Ungleichheiten im Ausbildungsgeschehen erzeugen bzw. verfestigen. In diesem Beitrag wird untersucht, welche Rolle die Mobilität der Auszubildenden bei der Entstehung von Stadt-Land-Disparitäten im quantitativen Ausbildungsgeschehen einnimmt. Mit den Daten der Berufsbildungsstatistik lassen sich ab Berichtsjahr 2021 dank des erstmals umfassend erhobenen Merkmals des Wohnorts der Auszubildenden zusätzlich zum Ort ihrer Ausbildungsstätte diesbezüglich detaillierte Analysen durchführen. In diesem Beitrag wird das Berichtsjahr 2022 untersucht.

Zunächst werden dafür die Datengrundlage und verwendete Indikatoren sowie die Regionaltypologie und Einschränkungen bei der Auswertung erläutert (Abschnitt 2). Anschließend wird gezeigt, wie sich neu abgeschlossene Ausbildungsverträge über Ausbildungsstätten in Stadt und Land verteilen (Abschnitt 3.1). Um den Einfluss von Mobilität auf das Zustandekommen der regionaltypischen Verteilungsmuster auszumachen, wird danach die regionaltypische Ausbildungsbeteiligung der Wohnbevölkerung betrachtet. Diese dient als Indikator dafür, wie das quantitative Ausbildungsgeschehen in Stadt und Land hypothetisch aussehen würde, wenn Auszubildende nicht

mobil wären – alle Auszubildenden ihre Ausbildung also bei einer Ausbildungsstätte in ihrem Wohnort absolvieren würden² (Abschnitt 3.2). Dies wird mit der zuvor beschriebenen tatsächlichen Stadt-Land-Verteilung der Ausbildungsverhältnisse verglichen. Anschließend wird im Detail dargelegt, wie die Mobilität von Auszubildenden zu den Unterschieden zwischen beiden regionaltypischen Verteilungsmustern führt (Abschnitte 3.3 und 3.4). Zusammengenommen lässt sich anschließend diskutieren, welche Rolle sowohl die regionaltypische Ausbildungsbeteiligung als auch Ausbildungsmobilität beim Entstehen regionaltypischer Disparitäten im dualen Ausbildungsgeschehen spielen (Abschnitt 4). Untersucht wird, ob und wie unterschiedliche Ausbildungsbeteiligungen in Stadt und Land oder städtisch bzw. ländlich gerichtete Mobilität zu Disparitäten der Neuabschlusszahlen bei Ausbildungsstätten in Stadt und Land beitragen. Nicht beantwortet wird, warum die Ausbildungsbeteiligung bei in dem einen oder anderen Regionstyp wohnhaften Jugendlichen höher ist oder warum Auszubildende verstärkt von einem Regionstyp in den anderen mobil sind. Darüber können in der abschließenden Diskussion der Ergebnisse aber einige Vermutungen angestellt werden.

2 Methoden

2.1 Die Berufsbildungsstatistik

Die Analysen in diesem Beitrag erfolgen auf Basis der Daten zu den Ausbildungsverträgen der Berufsbildungsstatistik der statistischen Ämter des Bundes und der Länder (Erhebung zum 31.12.; kurz: Berufsbildungsstatistik) aus dem Berichtsjahr 2022. Die Berufsbildungsstatistik ist eine Totalerhebung mit Daten zur dualen Berufsausbildung nach Berufsbildungsgesetz (BBiG) bzw. Handwerksordnung (HwO) in Deutschland. Gesetzliche Grundlage für die Erhebung der Berufsbildungsstatistik sind die §§ 87 und 88 des BBiG. Der Teildatensatz zu den Auszubildenden bzw. Ausbildungsverträgen – der hier für die empirische Analyse verwendet wird – erfasst für die dualen Ausbildungsberufe nach BBiG bzw. HwO Merkmale der Auszubildenden (Geschlecht, Alter, Staatsangehörigkeit, Vorbildung), Merkmale zur Ausbildungsstätte (Ort der Ausbildungsstätte, Wirtschaftszweig und Zugehörigkeit zum öffentlichen Dienst), Vertragsmerkmale (z. B. Finanzierung, Verkürzung) sowie Merkmale zu Aspekten des Ausbildungsverlaufs (insbesondere die ausbildungsrelevanten Ereignisse Vertragsbeginn und -ende, vorzeitige Vertragslösungen und Abschlussprüfungen). Zu den Merkmalen im Detail siehe UHLY 2023 und KROLL/SCHMIDT/UHLY 2023.

Zum 01.01.2020 erfolgte mit dem Berufsbildungsmodernisierungsgesetz (BBiMoG) vom 12.12.2019 (in Kraft seit dem 01.01.2020) eine Revision des BBiG, die auch Neuerungen der Berufsbildungsstatistik

² Einschränkungen durch die Angebotsseite, etwa durch eine begrenzte Anzahl angebotener Ausbildungsstätten vor Ort, werden bei dieser theoretischen Überlegung nicht berücksichtigt, da der Untersuchungsfokus auf der Nachfrageseite liegt.

umfasst. Seitdem wird neben dem bereits zuvor erfassten Ort der Ausbildungsstätte für alle Ausbildungsverträge mit Beginn ab 2021 auch der Wohnort der Auszubildenden bei Vertragsabschluss erfasst. Erhoben wird dabei jeweils die Gemeinde mittels des amtlichen Gemeindeschlüssels (AGS). Durch den Vergleich von Wohnort und Ort der Ausbildungsstätte der Auszubildenden sind für die ab 2021 begonnenen Ausbildungsverträge erstmals Mobilitätsanalysen auf Basis der Berufsbildungsstatistik möglich, auch wenn diese einigen Einschränkungen unterliegen (siehe Abschnitt 2.3.1).

Zu Zwecken des Datenschutzes werden ausgewiesene Absolutzahlen aus der Berufsbildungsstatistik auf ein Vielfaches von drei gerundet.

2.2 Regionaltypisierung

Die Regionalisierung der Neuabschlüsse erfolgt auf Basis der Raumtypologie RegioStaR7, einer Variation der Typologiefamilie „Regionalstatistischen Raumtypologie“ (RegioStaR) entwickelt vom Verkehrsministerium und dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). RegioStaR7 weist Gemeinden bzw. Gemeindeverbände in Deutschland einem Lagetyp (Stadtregion oder ländliche Region) und innerhalb des Lagetyps wiederum einem Besiedlungstyp zu (für die exakten Typisierungskriterien vgl. BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR 2018). Für das Zuordnungsverfahren von in der Berufsbildungsstatistik erfassten Ausbildungsverträgen zu Regionstypen vgl. SCHMIDT/UHLY 2023.

Stadtregionen: Stadtregionen sind Großstädte (mehr als rund 100.000 Einwohner) und ihr Verflechtungsgebiet. Zu Stadtregionen gehören auch kleine Dörfer, sofern sie in der Nähe einer Großstadt liegen. Innerhalb von Stadtregionen gibt es vier Regionstypen:

- Metropolen: Großstädte mit mindestens rund 500.000 Einwohnern
- Regiopolen: Großstädte mit mehr als 100.000, aber weniger als rund 500.000 Einwohnern
- Mittelstädte & städtischer Raum: Gemeinden bzw. Gemeindeverbände in Stadtregionen mit mehr als 20.000 Einwohnern, mindestens mittlerer Bevölkerungsdichte und zentralörtlicher Funktion
- Kleinstädtischer, dörflicher Raum: Alle restlichen Gemeinden bzw. Gemeindeverbände in Stadtregionen

Ländliche Regionen: Ländliche Regionen sind alle Gebiete, die nicht als Stadtregion zählen. Ländliche Regionen können auch Städte bis maximal 100.000 Einwohner enthalten. Innerhalb von ländlichen Regionen gibt es drei Regionstypen.

- Zentrale Städte: Mittelgroße Städte in ländlichen Regionen mit wichtiger zentralörtlicher Funktion. Kriterien sind Verstädterungsgrad, Einwohnerzahl, Bevölkerungsdominanz und die Funktion als Arbeitsmarktzentrum.
- Mittelstädte & städtischer Raum: Gemeinden bzw. Gemeindeverbände in ländlichen Regionen mit mehr als 20.000 Einwohnern, mindestens mittlerer Bevölkerungsdichte und zentralörtlicher Funktion.
- Kleinstädtischer, dörflicher Raum: Alle restlichen Gemeinden bzw. Gemeindeverbände in ländlichen Regionen.

2.3 Regionalmerkmale der Berufsbildungsstatistik

Die zwei für Mobilitätsanalysen relevanten Merkmale der Berufsbildungsstatistik sind die Gemeinden des Ortes der Ausbildungsstätte und des Wohnortes der Auszubildenden bei Vertragsabschluss. Diese werden in der Berufsbildungsstatistik mittels des amtlichen Gemeindeschlüssels erfasst.³ Der Vergleich dieser beiden Merkmale ermöglicht Auswertungen zum Mobilitätsverhalten der Auszubildenden. Als Zählgröße wird in diesem Papier in allen Fällen die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge (kurz: Neuabschlüsse)⁴ des Jahres 2022, bei denen sowohl der erfasste Ort der Ausbildungsstätte als auch der erfasste Wohnort der Auszubildenden bei Vertragsabschluss eindeutig einem Regionstypen nach der Raumtypologie RegioStaR7 (siehe Abschnitt 2.2) zuzuordnen ist, verwendet. Im Berichtsjahr 2022 sind dies insgesamt 466.905 Neuabschlüsse – 99,4 % aller Neuabschlüsse des Berichtsjahres.

2.3.1 Einschränkung bei Auswertungen des Wohnortsmerkmals

Aufgrund der Art der erfassten Merkmale entstehen einige Verzerrungen und Ungenauigkeiten bei der Berechnung bestimmter Mobilitätsindikatoren, die für Einschränkungen bei der Auswertung der Daten sorgen und bei der Interpretation der Ergebnisse berücksichtigt werden müssen. Die größte Einschränkung entsteht dadurch, dass der Wohnort der Auszubildenden nur *bei Vertragsabschluss* erfasst wird. Mögliche Umzüge der Jugendlichen vor oder nach Vertragsabschluss werden nicht erfasst und der erfasste Wohnort wird auch bei einem Umzug nach Vertragsabschluss in den Daten der Folgejahre nicht aktualisiert. Daraus folgt, dass mit den Daten der Berufsbildungsstatistik nicht zwischen Pendelmobilität (also der regelmäßigen Bewegung zwischen Wohnort und Ausbildungsstätte) und Umzugsmobilität unterschieden werden kann, da es möglich ist, dass eine Person etwa bei Vertragsabschluss noch bei den Eltern wohnt (und dementsprechend deren Wohnort

³ Mehr zur Erfassung der AGS im Rahmen der Berufsbildungsstatistik siehe Zusatztablette „Duale Berufsausbildung in den Regionen: Zwei Möglichkeiten der regionalen Zuordnung der Ausbildungsverträge im dualen System im Vergleich“ unter www.bibb.de/de/1868.php.

⁴ Als neu abgeschlossene Ausbildungsverträge werden alle in das Verzeichnis der Berufsausbildungsverhältnisse nach BBiG oder HwO eingetragenen Berufsausbildungsverträge erfasst, bei denen der Ausbildungsvertrag im betrachteten Jahr begonnen hat und am 31.12. des betrachteten Jahres noch besteht.

erfasst wird), aber anschließend in die Nähe der Ausbildungsstätte umzieht. Hinzu kommt, dass nicht jede Umzugsmobilität in den Daten enthalten ist – etwa, wenn angehende Auszubildende bereits vor Vertragsunterschrift für ihre Ausbildung umziehen. Wenn in diesem Beitrag im Folgenden vom Wohnort der Auszubildenden gesprochen wird, ist stets der Wohnort der Auszubildenden *bei Vertragsabschluss* gemeint.

Für mehr Details zu Grenzen und Einschränkung bei Mobilitätsanalysen auf Basis der Berufsbildungsstatistik siehe SCHMIDT 2024.

2.3.2 Mobilitätsindikatoren

In diesem Papier werden unterschiedliche Indikatoren zur Beschreibung des Mobilitätsverhaltens der Auszubildenden verwendet. Beim Mobilitätsverhalten kann man grundsätzlich zwischen drei Dimensionen unterscheiden: Mobilitätsaufkommen, Mobilitätsrichtung und Mobilitätsdistanz. In den Mobilitätsanalysen dieses Beitrags werden vorwiegend das Mobilitätsaufkommen und die Mobilitätsrichtung ausgewertet. Mobilitätsdistanzen werden nur vereinzelt ausgewertet, da sie aufgrund von Verzerrungen durch die Art der erfassten Merkmale mit einigen Einschränkungen einhergehen (siehe SCHMIDT 2024).

Mobilitätsquote: Die Mobilitätsquote (MQ) gibt den Anteil der Auszubildenden an, die über Gemeindegrenzen mobil sind – also ihre Ausbildung in einer anderen Gemeinde absolvieren als jener, in der sie bei Vertragsabschluss wohnen.

Umzieher: Wie zuvor beschrieben sind in den Daten Umzüge nicht von Pendelmobilität unterscheidbar. Näherungsweise werden deshalb Auszubildende, deren erfasster Wohnort bei Vertragsabschluss über 100 Kilometer (Luftlinie) vom erfassten Ort der Ausbildungsstätte entfernt liegt, als "Umzieher" bezeichnet. Ob in diesen Fällen tatsächlich ein Umzug vorliegt, ist allerdings nicht bekannt. Diese Distanzgrenze wurde bereits in anderen Arbeiten verwendet (vgl. etwa HERZER 2022) und wird beispielsweise durch Beobachtungen unterstützt, dass nur ein sehr geringer Anteil der Berufspendler mehr als 100 Kilometer regelmäßige Pendeldistanz zurücklegt (vgl. DAUTH/HALLER 2018). Bei Mobilitätsdistanzen von mehr als 100 Kilometern kann man also stark davon ausgehen, dass Personen nach Vertragsabschluss umgezogen sind. Andersherum ist allerdings nicht im selben Ausmaß anzunehmen, dass Personen mit Mobilitätsdistanzen unter 100 Kilometern Pendler sind, da auch Umzüge über kürzere Distanzen gut möglich sind. Für mehr Details zu Schwierigkeiten bei der Unterscheidung zwischen Umzugs- und Pendelmobilität siehe SCHMIDT 2024.

(Gewichteter) Mobilitätssaldo: Der Mobilitätssaldo (MS) ist die Differenz der eingehenden Mobilität (Anzahl der Auszubildenden mit Ort der Ausbildungsstätte in der Region und Wohnort bei Vertragsabschluss außerhalb der Region) und der ausgehenden Mobilität (Anzahl der Auszubildenden

mit Wohnort bei Vertragsabschluss in der Region und Ort der Ausbildungsstätte außerhalb der Region). Bei der Betrachtung der Salden weisen große Gemeinden jedoch aufgrund ihrer vielen Auszubildenden automatisch tendenziell extremere Werte (positiv oder negativ) auf als kleinere Gemeinden. Diese Verzerrung kann vermieden werden, indem der Mobilitätssaldo gewichtet wird. Dafür wird er in Relation zur Zahl der Auszubildenden mit Ausbildungsstätte in der Region gesetzt (Mobilitätssaldo multipliziert mit 1.000 und geteilt durch die Anzahl der Neuabschlüsse mit Ausbildungsstätte in der Region). So bietet der gewichtete Mobilitätssaldo (gMS) eine bessere Vergleichbarkeit zwischen Regionen als der ungewichtete Mobilitätssaldo.

Quoten ein- bzw. ausgehender Mobilität: Die Quote eingehender Mobilität (QeM) gibt an, welcher Anteil der vor Ort ihre Ausbildung absolvierenden Auszubildenden bei Vertragsabschluss woanders wohnt bzw. wohnte. Die Quote ausgehender Mobilität (QaM) gibt an, welcher Anteil der vor Ort wohnenden Auszubildenden ihre Ausbildung woanders absolvieren. Beim Vergleich der Quoten ausgehender Mobilität spielt die Fläche der betrachteten Gemeinde eine Rolle. Beispielsweise ist die Gemeindefläche von dörflicheren Gemeinden unterdurchschnittlich groß (siehe Tabelle 6 im Anhang), sodass dort die nötige zurückzulegende Distanz, um als mobil zu gelten (also um eine Gemeindegrenze zu überqueren), im Mittel geringer ist als in Metropolen und Regiopolen (vgl. auch SCHMIDT 2024). Dadurch kann der Vergleich von Mobilitätsquoten sehr unterschiedlich großer Gemeinden etwas verzerrt sein.

Für mehr Details zu den verschiedenen Indikatoren und deren Berechnungsweisen siehe SCHMIDT 2024.

3 Empirische Ergebnisse

In diesem Beitrag wird untersucht, welche Rolle Mobilität von Auszubildenden beim Ausbildungsgeschehen in Stadt und Land spielen. Dass regionaltypische Disparitäten im quantitativen Ausbildungsgeschehen bestehen, wurde bereits gezeigt (vgl. SCHMIDT/UHLY 2023), wird aber im folgenden Abschnitt noch einmal kurz dargestellt. Anschließend wird untersucht, welche Rolle der Mobilität der Auszubildenden bei der Entstehung dieser Disparitäten zukommt: Entstehen sie vor allem dadurch, dass in Stadt und Land wohnende Jugendliche unterschiedlich wahrscheinlich eine duale Ausbildung anfangen? Oder trägt regionaltypisch gerichtete Mobilität den Löwenanteil der Verantwortung für unterschiedlich stark ausgeprägtes Ausbildungsgeschehen in Stadt und Land?

3.1 Regionaltypische Disparitäten im Ausbildungsgeschehen

Regionale Rahmenbedingungen, die Einfluss auf die Ausbildungsbeteiligung und die Mobilitätsbereitschaft haben, fördern regionale Disparitäten nicht nur zwischen individuellen Regionen (also etwa Gemeinde A und Gemeinde B), sondern auch zwischen Regionstypen – etwa städtischen und ländlichen Gemeinden. Dementsprechend wurde bereits gezeigt, dass das

Ausbildungsgeschehen nicht in allen Regionstypen gleich ausfällt, sondern Stadt-Land-Disparitäten vorliegen (vgl. SCHMIDT/UHLY 2023). Dies wird im Folgenden mit aktuellen Daten noch einmal dargelegt.

Um das regionaltypische Ausbildungsgeschehen zu quantifizieren und zwischen Regionstypen vergleichen zu können, sind weniger die absoluten Auszubildendenzahlen, sondern vielmehr die Auszubildendenzahlen in Relation zur Wohnbevölkerung im ausbildungsrelevanten Alter aussagekräftig. Hier zeigt sich, dass die großen und zentralen Städte in Deutschland wichtige Ausbildungszentren darstellen. Dagegen absolvieren besonders bei Betrieben in kleineren Dörfern und ländlichen Gemeinden in Relation zur Wohnbevölkerung unterproportional viele junge Menschen ihre Ausbildung.

Tabelle 1: Neuabschlüsse nach Regionstyp des Ortes der Ausbildungsstätte

Regionstyp des Ortes der Ausbildungsstätte	Neuabschlüsse (und Anteil aller Neuabschlüsse)	Neuabschlüsse pro 1.000 Jugendliche*
Stadtregion – Metropolen	87.342 (18,7 %)	55,5
Stadtregion – Regiopolen	81.336 (17,4 %)	58,9
Stadtregion – Mittelstädte & städtischer Raum	107.592 (23,0 %)	51,6
Stadtregion – Kleinstädtischer, dörflicher Raum	19.377 (4,2 %)	40,6
Ländliche Region – Zentrale Städte	40.296 (8,6 %)	73,1
Ländliche Region – Mittelstädte & städtischer Raum	74.400 (15,9 %)	64,1
Ländliche Region – Kleinstädtischer, dörflicher Raum	56.562 (12,1 %)	46,5

* Jugendliche: Wohnbevölkerung im ausbildungsrelevanten Alter von 15 bis unter 25 Jahre

Datenquelle: „Datenbank Auszubildende“ des Bundesinstituts für Berufsbildung auf Basis der Daten der Berufsbildungsstatistik der statistischen Ämter des Bundes und der Länder (Erhebung zum 31. Dezember) und Regionaldatenbank Deutschland – Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Berichtsjahr 2022. Absolutwerte sind aus Datenschutzgründen jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet. Quoten auf Basis der gerundeten Absolutwerte berechnet.

Im Jahr 2022 kamen auf 1.000 ansässige Personen im ausbildungsrelevanten Alter (15 bis unter 25 Jahre) in Metropolen knapp 56 Jugendliche⁵, die dort eine Ausbildung absolvieren (siehe Tabelle 1). In zentralen Städten jenseits der großstädtischen Regionen waren es sogar über 73, in kleinen Dörfern dagegen nur weniger als 41 (in Dörfern im großstädtischen Umland) bzw. weniger als 47 (in peripher gelegenen Dörfern). Zwar sind regionale Disparitäten bezüglich des quantitativen Ausbildungsgeschehens in den vergangenen Jahren geschrumpft, bestehen aber weiterhin (vgl. SCHMIDT/UHLY 2023; SCHMIDT 2023). Mit Blick auf die demografische Entwicklung und das vor allem in kleineren Gemeinden steigende Durchschnittsalter (vgl. MARETZKE u. a. 2021) der Bevölkerung dürfte die Zahl der Neuabschlüsse in dörflicheren Regionen in Zukunft nicht größer werden und dort ansässige

⁵ In diesem Beitrag wird häufig von „Jugendlichen“ gesprochen, wenn es um ausbildungsinteressierte Personen geht. Zwar gibt es beim Zugang zum dualen System keine Altersbeschränkung und es gibt auch in geringem Maße ältere Personen, die Ausbildungsverträge abschließen, der größte Teil der Neuabschlüsse erfolgt aber mit jungen Personen (vgl. UHLY/SCHMIDT 2023).

Betriebe zunehmend vor Herausforderungen bei der Auszubildendensuche stellen (vgl. HELMRICH/KREKEL 2015, S. 5).

Die beobachteten Disparitäten sind das Ergebnis des Zusammenspiels aus regionaltypischer Ausbildungsbeteiligung und Mobilität. Beispielsweise ist eine Möglichkeit, dass Mobilität die durch unterschiedliche regionale Ausbildungsbeteiligung erzeugten Ungleichgewichte abmildert und beobachtete Disparitäten ohne Mobilität noch größer wären. Eine andere Möglichkeit ist, dass Mobilität überhaupt kein Faktor ist und die beobachteten Disparitäten ausschließlich auf höhere Ausbildungsbeteiligungen unter in großen Städten wohnenden Jugendlichen zurückzuführen sind. Die letzte Möglichkeit ist, dass Mobilität die beobachteten regionaltypischen Ungleichheiten fördert: Ausbildungsmobilität würde in diesem Fall hauptsächlich von Land in Richtung Stadt erfolgen. Die beobachteten Disparitäten könnten also entweder durch unterschiedliche Ausbildungsbeteiligung in Stadt und Land, durch Mobilität oder durch ein Zusammenspiel aus beidem bedingt sein.

3.2 Ausbildungsbeteiligung in Stadt und Land

Wie beschrieben können sowohl unterschiedliche Ausbildungsbeteiligung als auch Mobilität zur Entstehung der höheren Zahl an Neuabschlüssen bei Ausbildungsstätten in städtischen Gemeinden gegenüber dörflicheren Gemeinden beitragen. Um die Bedeutung von Mobilität der Jugendlichen für Stadt-Land-Disparitäten herauszuarbeiten, muss zunächst betrachtet werden, ob die beobachteten Disparitäten zugunsten größerer Städte nicht schon alleine dadurch entstehen, dass in Städten wohnende Jugendliche mit höherer Wahrscheinlichkeit eine duale Berufsausbildung beginnen als Jugendliche, die in dörflichen Regionen wohnen.

Zur Quantifizierung der Ausbildungsbeteiligung wird die Zahl der Auszubildenden mit Neuabschluss am Wohnort in Relation zur Bevölkerung im ausbildungsrelevanten Alter gesetzt (die regionale Zuordnung der Neuabschlüsse erfolgt hier also über den Wohnort der Auszubildenden bei Vertragsabschluss, nicht wie im Abschnitt zuvor diskutiert, über den Ort der Ausbildungsstätte)⁶. Eine leichte Verzerrung der so gemessenen regionaltypischen Ausbildungsbeteiligung kann dadurch

⁶ Ein in der Berufsbildungsberichterstattung des BIBB üblicherweise verwendeter Indikator zur Messung der Ausbildungsbeteiligung ist die Ausbildungsanfängerquote (AAQ) (vgl. UHLY/SCHMIDT 2023). Zu deren Berechnung werden die Bevölkerungszahlen nach Altersjahren benötigt. Auf Gemeindeebene (auf der die hier verwendete Regionaltypisierung Regionen typisiert) liegen Bevölkerungszahlen jedoch nicht nach einzelnen Altersjahren, sondern nur nach Altersgruppen zusammengefasst (bspw. 15 bis unter 18 Jahre, 18 bis unter 20 Jahre, 20 bis unter 25 Jahre) vor. Deshalb kann die AAQ auf Gemeindeebene nicht als Ausbildungsbeteiligungsindikator verwendet werden. Der in diesem Beitrag alternativ verwendete Indikator zur Messung von Ausbildungsbeteiligung (Neuabschlüsse nach Wohnort im Berichtsjahr in Relation zur Wohnbevölkerung im Alter von 15 bis unter 15 Jahren im Berichtsjahr) stellt zwar ein gröberes Maß der Ausbildungsbeteiligung dar, hat in diesem Fall aber (neben der Berechenbarkeit auf Gemeindeebene) den Vorteil, dass sie äquivalent zur Berechnungsweise zum quantitativen Ausbildungsgeschehen in den Regionstypen (Abschnitt 3.1) ist und dementsprechend problemlos mit diesem verglichen werden kann.

entstehen, dass als Wohnort in der Berufsbildungsstatistik auch Wohnorte, bei denen bereits ein ausbildungsmotivierter Umzug vor Vertragsabschluss stattgefunden hat, erfasst sein können.

Tabelle 2: Neuabschlüsse nach Regionstyp des Wohnorts der Auszubildenden

Regionstyp des Wohnorts der Auszubildenden	Neuabschlüsse (und Anteil aller Neuabschlüsse)	Ausbildungsbeteiligung (Neuabschlüsse pro 1.000 Jugendliche*)
Stadtregion – Metropolen	62.463 (13,4 %)	39,7
Stadtregion – Regiopolen	63.747 (13,7 %)	46,2
Stadtregion – Mittelstädte & städtischer Raum	119.973 (25,7%)	57,6
Stadtregion – Kleinstädtischer, dörflicher Raum	30.816 (6,6 %)	64,6
Ländliche Region – Zentrale Städte	29.853 (6,4 %)	54,2
Ländliche Region – Mittelstädte & städtischer Raum	74.877 (16,0 %)	64,5
Ländliche Region – Kleinstädtischer, dörflicher Raum	85.176 (18,2 %)	70,0

* Jugendliche: Wohnbevölkerung im ausbildungsrelevanten Alter von 15 bis unter 25 Jahre

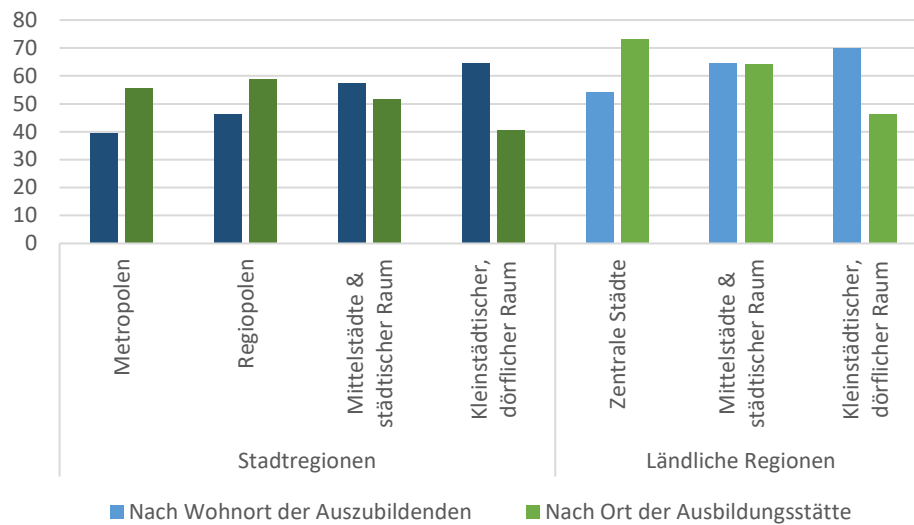
Datenquelle: „Datenbank Auszubildende“ des Bundesinstituts für Berufsbildung auf Basis der Daten der Berufsbildungsstatistik der statistischen Ämter des Bundes und der Länder (Erhebung zum 31. Dezember) und Regionaldatenbank Deutschland – Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Berichtsjahr 2022. Absolutwerte sind aus Datenschutzgründen jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet. Quoten auf Basis der gerundeten Absolutwerte berechnet.

Es zeigt sich, dass im Jahr 2022 von 1.000 in Metropolen wohnenden Jugendlichen im ausbildungsrelevanten Alter von 15 bis unter 25 Jahren durchschnittlich knapp 40 einen Ausbildungsvertrag neu abgeschlossen haben. Dagegen waren es in kleinen Dörfern 70 (in peripheren Regionen) bzw. knapp 65 (im großstädtischen Umland) Jugendliche mit Neuabschluss. Die Ausbildungsbeteiligung ist höher, je kleiner eine Gemeinde ist und je peripherer sie liegt (siehe Tabelle 2).

Dieses Muster entspricht nicht dem Muster der Neuabschlüsse nach Ort der Ausbildungsstätte: Dort hatte sich gezeigt, dass die Zahl der Neuabschlüsse im Vergleich zur Wohnbevölkerung in größeren Gemeinden höher ist als in kleineren (siehe Abschnitt 3.1). Die gegenläufigen regionaltypischen Verteilungsmuster der Neuabschlüsse nach Ort der Ausbildungsstätte gegenüber den Neuabschlüssen nach Wohnort der Auszubildenden werden im direkten grafischen Vergleich (Diagramm 1) deutlich.

Die Daten zeigen also, dass die regionaltypisch unterschiedlich stark ausgeprägte Ausbildungsbeteiligung die Stadt-Land-Disparitäten nicht zugunsten von größeren Städten beeinflussen, sondern im Gegenteil sogar zugunsten kleinerer Gemeinden wirken. Als Erklärung für höhere Neuabschlusszahlen bei städtischen Betrieben bleibt dementsprechend eine überwiegend städtisch gerichtete Ausbildungsmobilität, die die Effekte der regionaltypisch unterschiedlichen Ausbildungsbeteiligungen nicht nur ausgleicht, sondern sogar überdeckt. Um dies zu belegen, wird im Folgenden das Mobilitätsverhalten der Auszubildenden ausführlich untersucht.

Diagramm 1: Neuabschlüsse pro 1.000 Anwohner im ausbildungsrelevanten* Alter



* Wohnbevölkerung im ausbildungsrelevanten Alter: 15 bis unter 25 Jahre

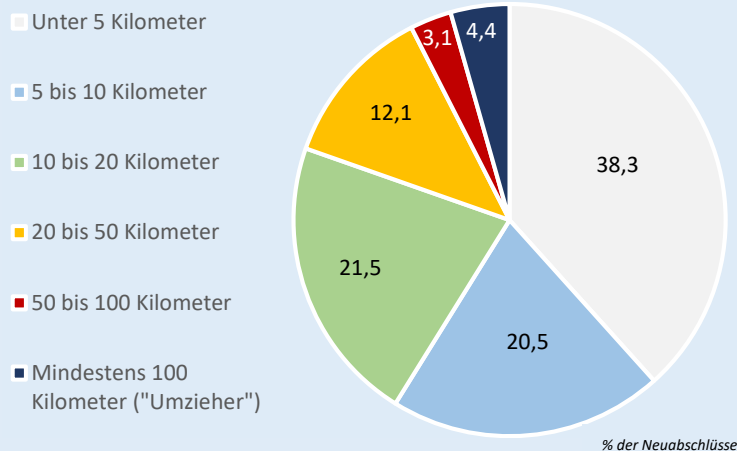
Datenquelle: „Datenbank Auszubildende“ des Bundesinstituts für Berufsbildung auf Basis der Daten der Berufsbildungsstatistik der statistischen Ämter des Bundes und der Länder (Erhebung zum 31. Dezember) und Regionaldatenbank Deutschland – Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Berichtsjahr 2022. Quoten auf Basis der gerundeten Absolutwerte berechnet.

3.3 Mobilitätsverhalten der Auszubildenden

Die betrachteten Verteilungen zu Wohnorten und Orten der Ausbildungsstätten von Auszubildenden liefern bereits wichtige Indizien zur zentralen Frage dieses Beitrags: Welche Rolle spielt die regionale Mobilität von Auszubildenden beim Zustandekommen regionaltypischer Stadt-Land-Disparitäten im Ausbildungsgeschehen? Unter Jugendlichen, die in Dörfern und auf dem Land wohnen, ist der Anteil, der einen Ausbildungsvertrag im dualen System neu abschließt, höher als unter den Jugendlichen, die in größeren Städten wohnen (siehe Abschnitt 3.2). Gleichzeitig liegen die Ausbildungsbetriebe aber überproportional häufig in Städten (siehe Abschnitt 3.1). Die naheliegende Verbindung zwischen diesen beiden Sachverhalten stellt Mobilität der Auszubildenden dar, die überwiegend von kleineren Dörfern in Richtung größerer Städte erfolgt. Lässt sich diese tatsächlich beobachten?

Zunächst folgt ein Blick auf das allgemeine Mobilitätsverhalten der Auszubildenden. Insgesamt zeigt sich, dass im Jahr 2022 gut 60 Prozent der Auszubildenden mit Neuabschluss mobil waren – also ihre Ausbildung in einer anderen Gemeinde absolvieren als jener, in der sie bei Vertragsabschluss gewohnt haben. Knapp 36 Prozent waren mindestens über Landkreisgrenzen hinweg mobil und knapp acht

Diagramm 2: Mobilitätsdistanzen² der Auszubildenden mit Neuabschluss



² Für Hinweise zu methodisch bedingten Einschränkungen bei der Analyse von Mobilitätsdistanzen siehe SCHMIDT 2024.

Datenquelle: „Datenbank Auszubildende“ des Bundesinstituts für Berufsbildung auf Basis der Daten der Berufsbildungsstatistik der statistischen Ämter des Bundes und der Länder (Erhebung zum 31. Dezember), Berichtsjahr 2022.

Prozent über Bundeslandgrenzen. Bei den meisten Auszubildenden (58,8 %) liegen Wohnort und Ort der Ausbildungsstätte weniger als zehn Kilometer auseinander.⁷ 4,4 Prozent der Auszubildenden sind dagegen mindestens 100 Kilometer unterwegs und können damit mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit als Umzieher kategorisiert werden – insgesamt dürften aber sehr wahrscheinlich mehr als 4,4 Prozent der Auszubildenden für ihre Ausbildung umziehen. In den

Ergebnissen der BA/BIBB-Bewerberbefragung gaben sieben Prozent der befragten Auszubildenden an, für ihre Ausbildung umgezogen zu sein (vgl. HERZER 2022).

Vereinzelt haben Studien bereits gezeigt, dass sich das allgemeine Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsbereitschaft von Auszubildenden nach Personenmerkmalen und Berufen unterscheidet (vgl. bspw. HERZER 2022; JOST/SEIBERT/WIETHÖLTER 2019; HARTEN 2008; BÖHME 2007; KROPP/SUJATA/WEYH 2007; SIEGLEN 2007). Die Daten der Berufsbildungsstatistik zu den Neuabschlüssen im Jahr 2022 unterstützen diese Befunde. Beispielsweise sind deutsche Auszubildende im Durchschnitt häufiger mobil als ausländische Auszubildende⁸ (Mobilitätsquote Deutsche: 61,2 %; Ausländer: 48,0 %).⁹

⁷ Für Hinweise zu methodisch bedingten Einschränkungen bei der Analyse von Mobilitätsdistanzen wie etwa der Unterschätzung durch „Nuller-Distanzen“ siehe SCHMIDT 2024.

⁸ Als „ausländisch“ werden in der Berufsbildungsstatistik Auszubildende ohne deutsche Staatsbürgerschaft gezählt. Auszubildende mit doppelter Staatsbürgerschaft, von denen eine die deutsche ist, werden als „deutsch“ gezählt.

⁹ Hier ist explizit nur die Ausbildungsmobilität gemeint. Einige ausländische Auszubildenden dürften vor ihrer dualen Ausbildung sogar ein überaus hohes Maß an Mobilität gezeigt haben, indem sie nach Deutschland migriert sind. Diese Art von Mobilität ist in den Daten jedoch nicht erfasst, da nur der Wohnort bei Vertragsabschluss mit dem Ort der Ausbildungsstätte verglichen wird. (Ausnahme ist, wenn eine Migration nach Deutschland erst nach Vertragsabschluss erfolgt. In diesem Fall ist Migrationsmobilität in den Daten erfasst [Wohnort Ausland]. Dies dürfte aber nur in einem sehr geringen Anteil der Fälle vorliegen.) Das die hier gemessene Ausbildungsmobilität unter ausländischen Auszubildenden geringer ist als unter deutschen Auszubildenden, bedeutet also nicht unbedingt, dass ausländische Jugendliche allgemein weniger mobil sind als deutsche Jugendliche.

Tabelle 3: Mobilität der Auszubildenden mit Neuabschluss

	Mobilitäts- quote	Umzieher- anteil (%)
Gesamt	60,4	4,5
Westdeutschland ¹	61,5	4,0
Ostdeutschland ¹	54,3	6,9
Männer	60,7	4,2
Frauen	59,9	4,8
Deutsche	61,2	4,4
Ausländer	48,0	4,5
17 Jahre und jünger	60,4	2,7
18 bis 19 Jahre	61,7	4,3
20 bis 21 Jahre	62,0	5,4
22 Jahre und älter	57,0	5,9
Hauptschulabschluss oder kein Abschluss	55,3	3,0
Realschulabschluss	61,2	3,8
(Fach-)Hochschulreife	65,2	6,5
Abschluss im Ausland, nicht zuzuordnen	45,2	6,6
Industrie und Handel	63,3	5,2
Handwerk	57,4	2,7
Landwirtschaft	58,6	5,9
Öffentlicher Dienst	67,6	10,2
Freie Berufe	49,7	2,5
Hauswirtschaft	59,1	2,6

¹ Zuordnung zu West- bzw. Ostdeutschland nach Wohnort der Auszubildenden mit Neuabschluss.

Datenquelle: „Datenbank Auszubildende“ des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) auf Basis der Daten der Berufsbildungsstatistik der statistischen Ämter des Bundes und der Länder (Erhebung zum 31. Dezember), Berichtsjahr 2022. Berechnungen des BIBB.

Beim Alter der Auszubildenden zeigen sich Unterschiede vor allem beim Umzieheranteil, der unter älteren Auszubildenden deutlich größer ist als unter den sehr jungen Auszubildenden (17 Jahre und jünger). Da das Alter eng mit dem höchsten Schulabschluss verknüpft ist, ist es nicht überraschend, dass Ähnliches bei der Differenzierung nach Schulabschlüssen zu beobachten ist. Dort zeigt sich, dass Auszubildende mit höherem Schulabschluss häufiger mobil sind als Auszubildende mit niedrigerem Schulabschluss.

Auch zwischen den einzelnen Zuständigkeitsbereichen gibt es deutliche Unterschiede im Mobilitätsverhalten der Auszubildenden, wobei Auszubildende im Bereich

Öffentlicher Dienst besonders mobil und Auszubildende im Bereich Freie Berufe nur wenig mobil sind.

Auszubildende mit Wohnort in West- und Ostdeutschland unterscheiden sich vornehmlich dadurch, dass in Ostdeutschland wohnende Auszubildende häufiger weiter als 100 Kilometer zurücklegen und somit als Umzieher kategorisiert werden (6,9 %) als in Westdeutschland wohnende Auszubildende (4,0 %), während die Mobilitätsquote bei in Westdeutschland wohnenden Auszubildenden höher ist. Zwischen Männern und Frauen zeigen sich keine wesentlichen Unterschiede im Ausbildungsmobilitätsverhalten.

Diese Ergebnisse zum allgemeinen Mobilitätsverhalten unterschiedlicher Auszubildendengruppen beschreiben zunächst nur, ob Auszubildende mobil sind und welche Auszubildenden häufiger mobil sind. Offen bleibt dabei aber die zentrale Frage dieses Beitrags, nämlich wohin sie mobil sind: Vom Land in die Stadt? Aus der Stadt aufs Land? Oder ausgeglichen? Trifft Ersteres zu, lässt sich Mobilität

als wichtiger Faktor von Stadt-Land-Disparitäten im quantitativen Ausbildungsgeschehen zugunsten der Städte identifizieren. Der Frage nach Mobilitätsmuster und -richtungen widmen sich die folgenden Abschnitte.

3.4 Regionaltypische Mobilitätsmuster

Zur Frage der Mobilitätsrichtungen der Auszubildenden zwischen Stadt und Land haben einzelne Arbeiten auf regionsaggregierter Ebene bereits Indizien geliefert: HERZER/ULRICH (2020) haben beispielsweise gezeigt, dass die Nachfrage-Angebots-Relation (NAR)¹⁰ für Ausbildungsstätten in städtischen Regionen mit Auszubildendenmobilität günstiger ist als sie es ohne Auszubildendenmobilität wäre. Dies deutet darauf hin, dass sich durch Mobilität die Ausbildungsplatznachfrage in Richtung der Städte verschiebt. Ein älterer Beitrag von BOGAI/SEIBERT/WIETHÖLTER (2008) hat gezeigt, dass die Arbeitsmarktregionen mit höherer Bevölkerungsdichte tendenziell höhere Einpendlersalden der Auszubildenden aufweisen. Die Befunde sind jeweils Ergebnisse auf Basis aggregierter Ausbildungszahlen in unterschiedlichen Regionen. In diesem Beitrag wird das Mobilitätsverhalten der Auszubildenden nicht nur auf aggregierter, sondern auch auf Einzelvertragsbasis untersucht. So ist für jeden Auszubildenden bzw. jede Auszubildende mit Neuabschluss ersichtlich, ob er oder sie mobil ist und falls ja, von wo nach wo diese Mobilität stattfindet. Durch die Regionalmerkmale der Berufsbildungsstatistik ist dies bis runter auf die Gemeindeebene möglich. Dadurch ist erstmals nicht nur das Ergebnis von Mobilität zu erkennen, sondern auch, wie genau dieses Ergebnis aus den unterschiedlich gerichteten Mobilitätsflüssen zustande kommt.

3.4.1 Mobilitätsverhalten nach Regionstyp

Bei der Betrachtung des Mobilitätsverhaltens der Auszubildenden zeigt sich, dass bei Vertragsabschluss in dörflicheren Gemeinden wohnende Auszubildende deutlich häufiger mobil werden als in städtischeren Gemeinden wohnende Auszubildende (siehe Tabelle 4). In kleineren Gemeinden bedeutet dies, dass ein großer Anteil des regionalen Pools der Ausbildungsinteressierten für die Ausbildung ausreist: Im kleinstädtischen, dörflichen Raum absolvieren knapp 84 Prozent (in Stadtregionen) bzw. 81 Prozent (in ländlichen Regionen) ihre Ausbildung in einer nicht dem Wohnort entsprechenden Gemeinde. In größeren Städten ist der Anteil ausgehender Mobilität unter ansässigen Auszubildenden deutlich geringer (Metropolen: 23,5 %; Regiopolen: 39,0 %; Zentrale Städte: 42,7 %).

¹⁰ Üblicherweise wird von der Angebots-Nachfrage-Relation (ANR), nicht von der Nachfrage-Angebots-Relation (NAR) gesprochen. HERZER/ULRICH (2020) legen bei ihren Analysen den Fokus allerdings nicht auf die Perspektive der ausbildungsinteressierten Jugendlichen, sondern auf die Perspektive der Ausbildungsbetriebe. Deshalb drehen sie den Indikator um und beschreiben mit der NAR die Zahl der Ausbildungsplätze nachfragenden Jugendlichen, die 100 Ausbildungsplatzangeboten von Betrieben einer bestimmten Region gegenübersteht.

Tabelle 4: Mobilität nach Regionstyp des Wohnorts der Auszubildenden

Regionstyp des Wohnorts der Auszubildenden	Quote ausgehender Mobilität	Umzieheranteil (%)
Stadtregion - Metropolen	23,5	4,5
Stadtregion - Regiopolen	39,0	4,6
Stadtregion – Mittelstädte & städtischer Raum	72,2	4,1
Stadtregion - Kleinstädtischer, dörflicher Raum	83,6	5,0
Ländliche Region - Zentrale Städte	42,7	5,2
Ländliche Region - Mittelstädte & städtischer Raum	65,0	4,2
Ländliche Region - Kleinstädtischer, dörflicher Raum	80,6	4,5

Datenquelle: „Datenbank Auszubildende“ des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) auf Basis der Daten der Berufsbildungsstatistik der statistischen Ämter des Bundes und der Länder (Erhebung zum 31. Dezember), Berichtsjahr 2022. Berechnungen des BIBB.

Der Grund für die höhere Quote ausgehender Mobilität in kleineren Gemeinden ist aus den Daten nicht abzulesen, allerdings lassen sich inhaltliche Vermutungen anstellen¹¹. Dies erfolgt in der abschließenden Diskussion in Abschnitt 4. Der Anteil der Umzieher unter den Auszubildenden unterscheidet sich kaum nach ihrem Wohnort.

Tabelle 5: Mobilität nach Regionstyp des Ortes der Ausbildungsstätte

Regionstyp des Ortes der Ausbildungsstätte	Quote eingehender Mobilität	Umzieheranteil (%)
Stadtregion - Metropolen	45,3	9,5
Stadtregion - Regiopolen	52,2	4,3
Stadtregion – Mittelstädte & städtischer Raum	69,0	3,3
Stadtregion - Kleinstädtischer, dörflicher Raum	73,9	3,1
Ländliche Region - Zentrale Städte	57,5	3,2
Ländliche Region - Mittelstädte & städtischer Raum	64,8	2,6
Ländliche Region - Kleinstädtischer, dörflicher Raum	70,8	2,8

Datenquelle: „Datenbank Auszubildende“ des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) auf Basis der Daten der Berufsbildungsstatistik der statistischen Ämter des Bundes und der Länder (Erhebung zum 31. Dezember), Berichtsjahr 2022. Berechnungen des BIBB.

Umgekehrt fokussiert sich die Quote eingehender Mobilität anders als die Quote ausgehender Mobilität nicht auf den Ausgangspunkt, sondern auf das Ziel der Mobilität. Dabei zeigt sich, dass von außerhalb einreisende Auszubildende in dörflicheren Gemeinden im Durchschnitt einen höheren Anteil einnehmen als in städtischeren Gemeinden. Deutlich wird hier auch, dass in allen Regionstypen

¹¹ Neben inhaltlichen Gründen können die höheren Quoten ausgehender Mobilität in dörflichen Gemeinden zumindest teilweise wie in Abschnitt 2.3.2 beschrieben auch methodisch beeinflusst sein. Die Gemeindefläche von dörflicheren Gemeinden ist im Mittel unterdurchschnittlich groß (siehe Tabelle 7 im Anhang), sodass dort tendenziell die nötige zurückzulegende Distanz, um als mobil zu gelten (also um eine Gemeindegrenze zu überqueren), niedriger ist als in Metropolen und Regiopolen.

außer Metropolen mehr als die Hälfte der vor Ort ihre Ausbildung absolvierenden Auszubildenden woanders wohnen. Sehr auffällig ist zudem der besonders hohe Umzieheranteil bei in Metropolen arbeitenden Auszubildenden. Dieser liegt mit 9,5 Prozent mehr als doppelt so hoch wie im Regionstyp mit dem nächsthöchsten Umzieheranteil (Regiopolen: 4,3 %).

Aus der Betrachtung des Mobilitätsverhaltens nach Regionstyp des Wohnorts bzw. des Ortes der Ausbildungsstätte allein lässt sich noch wenig über Mobilitätsrichtungen ableiten. Dörflichere Gemeinden weisen im Mittel sowohl eine höhere Quote ausgehender Mobilität als auch eine höhere Quote eingehender Mobilität auf als städtischere Gemeinden. Dies liefert noch keine eindeutigen Indizien für überwiegend städtisch oder ländlich gerichtete Ausbildungsmobilität, da Mobilität auch innerhalb desselben Regionstyps erfolgen kann.

3.4.2 Mobilitätssalden nach Regionstyp

Die Mobilitätssalden der einzelnen Regionstypen bringen eingehende und ausgehende Mobilität der Regionstypen zusammen. Die Salden vergleichen die Zahl der für die Ausbildung einreisenden Auszubildenden mit den für die Ausbildung ausreisenden Auszubildenden eines Regionstyps. Dabei zeichnen sie ein recht klares Bild: Je städtischer der Regionstyp, der eine Gemeinde angehört, desto größer ist im Durchschnitt der Mobilitätssaldo (siehe Tabelle 6).

Tabelle 6: Mobilitätssalden nach Regionstyp

		Eingehende Mobilität	Ausgehende Mobilität	Mobilitätssaldo	Gewichteter Mobilitätssaldo*
Stadtregionen	Metropolen	39.582	14.703	24.879	284,8
	Regiopolen	42.453	24.864	17.589	216,3
	Mittelstädte & städtischer Raum	74.247	86.682	-12.381	-115,1
	Kleinstädtischer, dörflicher Raum	14.313	25.752	-11.439	-590,3
Ländliche Regionen	Zentrale Städte	23.178	12.738	10.440	259,1
	Mittelstädte & städtischer Raum	48.198	48.675	-477	-6,4
	Kleinstädtischer, dörflicher Raum	40.020	68.631	-28.611	-505,8

* Zur Berechnung des gewichteten Mobilitätssaldos siehe Abschnitt 2.3.2.

Datenquelle: „Datenbank Auszubildende“ des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) auf Basis der Daten der Berufsbildungsstatistik der statistischen Ämter des Bundes und der Länder (Erhebung zum 31. Dezember), Berichtsjahr 2022. Absolutwerte sind aus Datenschutzgründen jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet. Berechnungen des BIBB.

Dies wird vor allem am gewichteten Mobilitätssaldo deutlich, der eine bessere Vergleichbarkeit zwischen den unterschiedlichen Regionstypen gewährt als die Absolutzahlen: Je 1.000 Auszubildende mit Neuabschluss, die ihre Ausbildung in Metropolen absolvieren, „gewinnen“ Metropolen rund 285

Auszubildende hinzu. Der kleinstädtische, dörfliche Raum verliert dagegen deutlich, sowohl in Stadtregionen (ca. - 590) als auch in ländlichen Regionen (ca. - 506). Auch in den absoluten Mobilitätssalden spiegeln sich diese Gewinne bzw. Verluste wider.

Die Mobilitätssalden geben handfeste Hinweise darauf, dass Ausbildungsmobilität verstärkt städtisch gerichtet ist. Aus den Salden der einzelnen Regionstypen ist abzuleiten, dass ein großer Teil der Mobilität von dörflicheren Gemeinden in Richtung städtischer Gemeinden erfolgt.

Bei den Mobilitätssalden sind allerdings die Gemeinden und nicht die Auszubildenden die Untersuchungseinheit: Die Mobilitätssalden zeigen, wie sich das Mobilitätsverhalten der Auszubildenden am Ende auf die Auszubildendenzahlen in den Gemeinden bzw. den Regionstypen auswirkt – nicht aber, wie genau das Mobilitätsverhalten aussieht. Die beobachteten Mobilitätssalden können auf unterschiedliche Weise zustande kommen: Gibt es beispielsweise überhaupt keine ländlich gerichtete Ausbildungsmobilität? Oder ist zwar ländlich gerichtete Mobilität unter Auszubildenden vorhanden, die jedoch von einer größeren abwandernden Mobilitätsbewegung verdeckt wird? Um die genauen Mobilitätsrichtungen in einem letzten Schritt darzulegen, erfolgt deshalb eine Analyse auf Basis der einzelnen Auszubildenden mit Neuabschluss, wo nicht nur die Resultate ihrer Mobilität in den Gemeinden, sondern die Mobilitätsbewegungen der einzelnen Auszubildenden selbst direkt zu erkennen sind.

3.4.3 Mobilitätsrichtungen der Auszubildenden

Mobilitätsanalysen auf Basis der einzelnen Auszubildenden (bzw. der Ausbildungsverträge) sind mit der Berufsbildungsstatistik möglich. Anders als beim Betrachten der Mobilitätssalden auf Regionstypenebene wird dabei nicht nur das aggregierte Ergebnis (ein- oder ausgehende Mobilität oder Mobilitätssalden) dargestellt, sondern pro Vertrag durch den Vergleich von Wohnort und Ort der Ausbildungsstätte der gesamte Mobilitätsweg nachvollzogen. So kann untersucht werden, in welche Richtung die Ausbildungsmobilität der Auszubildenden gerichtet ist und wie genau Mobilität zur Entstehung von Stadt-Land-Disparität im quantitativen Ausbildungsgeschehen beiträgt.

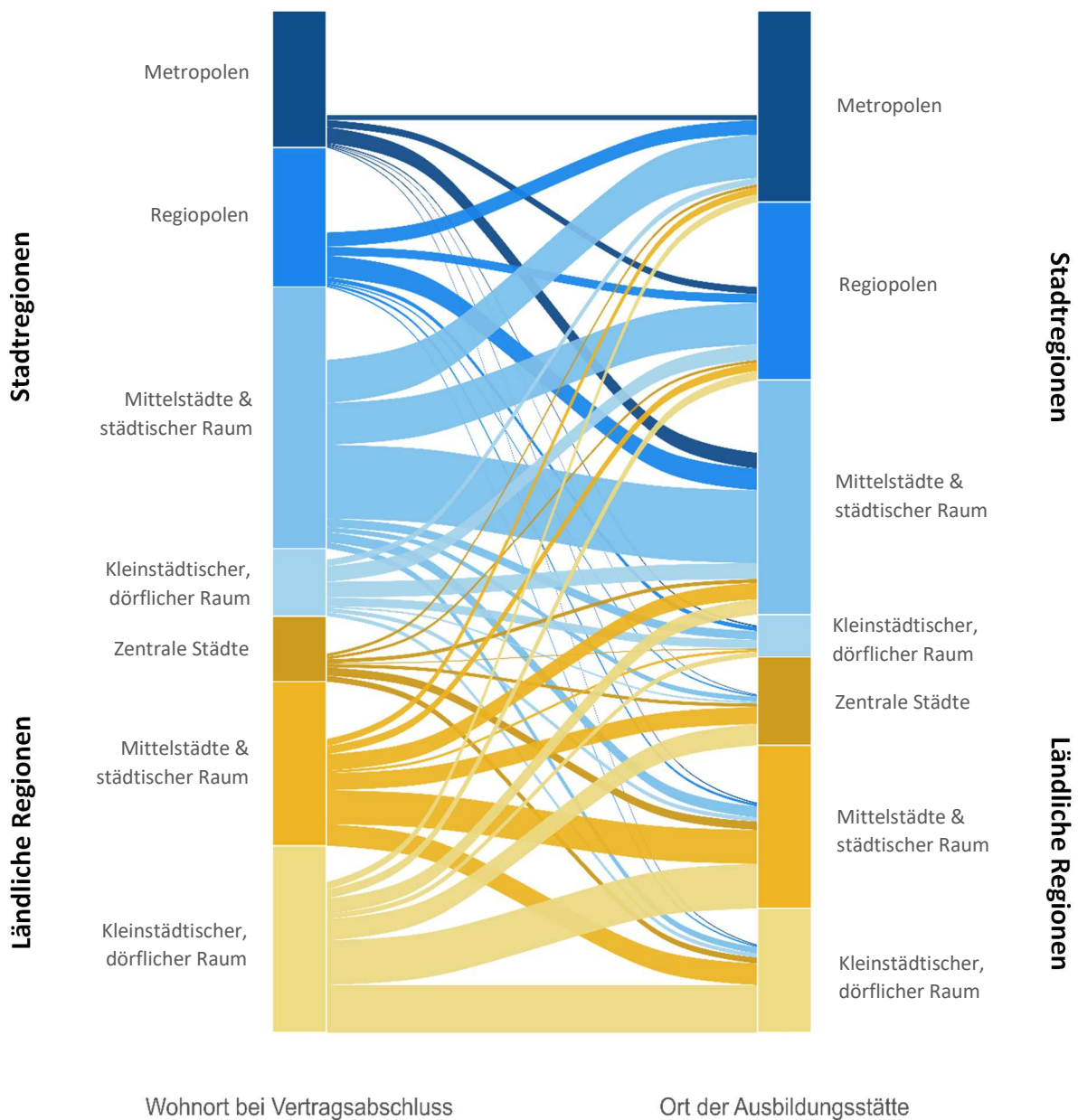
Wie die Mobilitätswege der einzelnen Auszubildenden mit Neuabschluss exakt aussehen, visualisiert Diagramm 4 für die Auszubildenden mit Neuabschluss im Jahr 2022. Es zeigt, in welchen Regionstypen die Auszubildenden bei Vertragsunterschrift wohnen und wo sie ihre Ausbildung absolvieren (für die Tabelle zum Diagramm siehe Tabelle 8 im Anhang). So lassen sich Mobilitätsmuster nachvollziehen. Die verbindenden Mobilitätslinien zwischen der linken Wohnorts- und der rechten Ausbildungsortsachse zeichnen die Mobilitätsbewegungen nach. Die Bereiche, die in den Regionstypen auf der Wohnorts- bzw. der Ausbildungsortsachse nicht durch Mobilitätslinien verbunden sind, markieren die nicht mobilen Auszubildenden.

Wie bereits an den Quoten der jeweiligen Regionstypen gesehen (vgl. Abschnitt 3.4.1), wird auch im Diagramm auf der Wohnortsachse links das unterschiedliche Ausmaß der ausgehenden Mobilität aus den Regionstypen deutlich. Während besonders in größeren Städten wohnende Auszubildende häufig auch in ihrer Wohngemeinde ihre Ausbildung absolvieren (also nicht mobil sind, siehe Achsenabschnitte ohne verbindende Mobilitätslinien), reisen in kleineren Gemeinden wohnhafte Auszubildende für ihre Ausbildung häufiger in eine andere Gemeinde.

In diesen Regionstypen können die hohen Quoten ausgehender Mobilität nicht durch eingehende Mobilität ausgeglichen werden. Dies erkennt man an den unterschiedlichen Größen der Achsenabschnitte der einzelnen Regionstypen auf der Wohnorts- bzw. der Ausbildungsortsachse und an den Mobilitätsströmen. Daran zeigen sich auch deutlich die Zuwächse in Metropolen und Regiopolen, die vor allem aus dem städtischen Umland der Großstädte kommen. Allerdings geht das große Mobilitätsplus in Metropolen vor allem daraus hervor, dass ein so geringer Anteil der dort wohnenden Auszubildenden für ihre Ausbildung nach extern mobil ist und weniger daraus, dass besonders viele Auszubildende von außerhalb ihre Ausbildung in Metropolen absolvieren. Zentrale Städte profitieren vor allem von eingehender Mobilität aus kleineren Städten und Dörfern im ländlichen Raum.

Auch zeigt sich, dass es in städtischeren Regionstypen wenig Mobilität zwischen gleichen Regionstypen gibt (wer also in einer Metropole wohnt, ist für die Ausbildung selten in eine andere Metropole mobil; das gleiche gilt für Regiopolen und zentrale Städte). In mittelstädtischen und dörflicheren Regionstypen ist Ausbildungsmobilität zwischen Gemeinden desselben Regionstyps dagegen üblicher (vermutlich auch, da diese Gemeinden in der Regel näher beieinander liegen als zwei Großstädte).

Diagramm 4: Mobilitätsmuster der Auszubildenden mit Neuabschluss

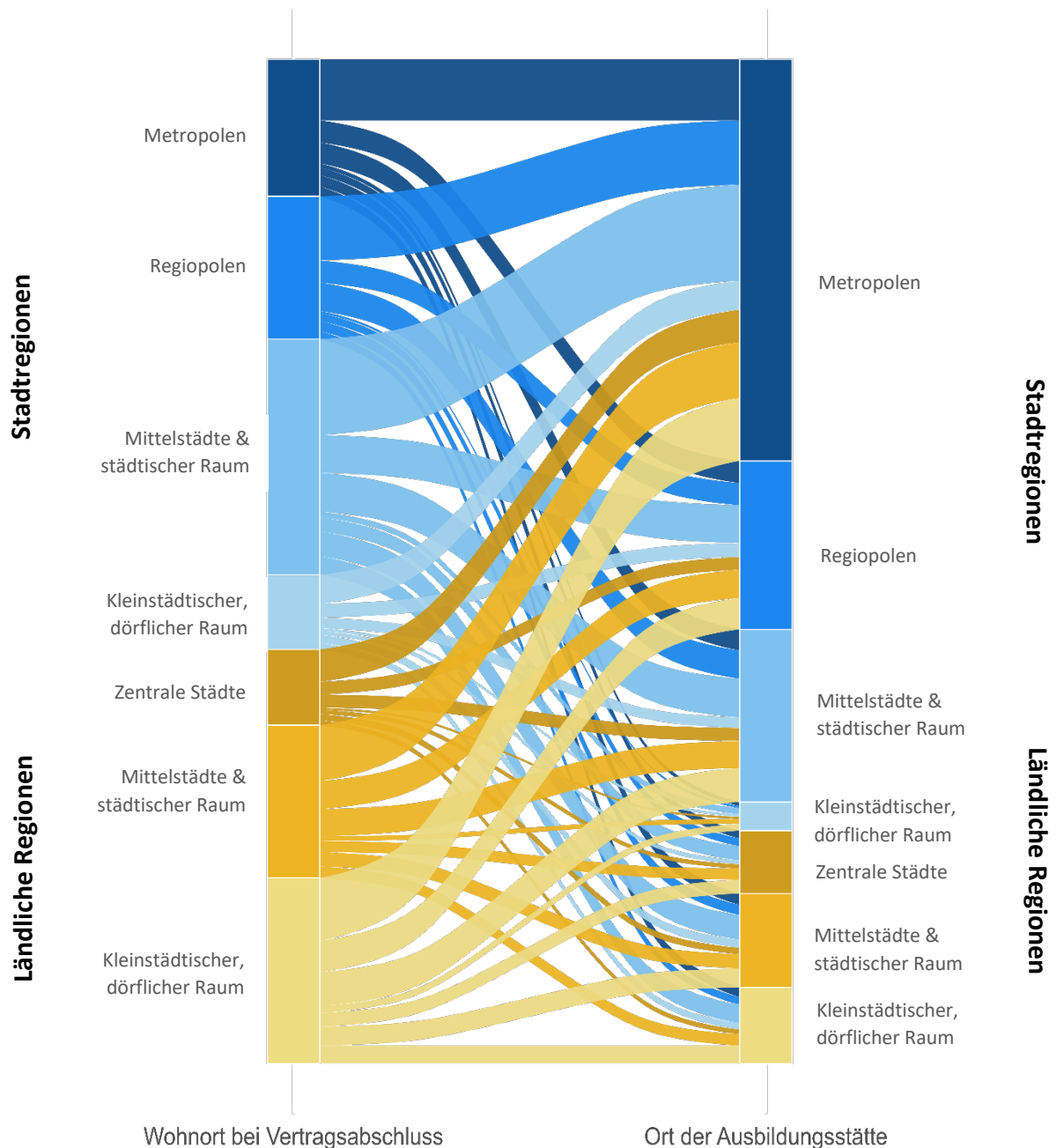


Datenquelle: „Datenbank Auszubildende“ des Bundesinstituts für Berufsbildung auf Basis der Daten der Berufsbildungsstatistik der statistischen Ämter des Bundes und der Länder (Erhebung zum 31. Dezember), Berichtsjahr 2022.

Diese Beobachtung liefert detaillierten Kontext zu den Mobilitätssalden (wo Bewegungen zwischen Gemeinden desselben Regionstyps nicht ablesbar sind) und zu den Quoten eingehender Mobilität (QeM) in Abschnitten 3.4.1 und 3.4.2. Dort zeigte sich, dass dörflichere Gemeinden tendenziell eine höhere QeM hatten als städtischere Gemeinden. An Diagramm 4 wird jedoch deutlich, dass der größte Teil der eingehenden Mobilität in dörflicheren Gemeinden aus demselben Regionstypen stammt. Durch diese in den Quoten enthaltenen Mobilitätsbewegungen erfolgen also keinerlei Verschiebungen

der Auszubildendenverteilung in Richtung Stadt oder Land. Dagegen zeigt sich, dass in großen Gemeinden der größte Anteil der eingehenden Mobilität jeweils aus anderen Regionstypen erfolgt – und zwar hauptsächlich aus dörflicheren Regionstypen. Hier lässt sich also sehr wohl eine Verschiebung der Auszubildendenverteilung vom Land in Richtung Stadt beobachten.

Diagramm 5: Mobilitätsmuster der „Umzieher“ mit Neuabschluss



Datenquelle: „Datenbank Auszubildende“ des Bundesinstituts für Berufsbildung auf Basis der Daten der Berufsbildungsstatistik der statistischen Ämter des Bundes und der Länder (Erhebung zum 31. Dezember), Berichtsjahr 2022.

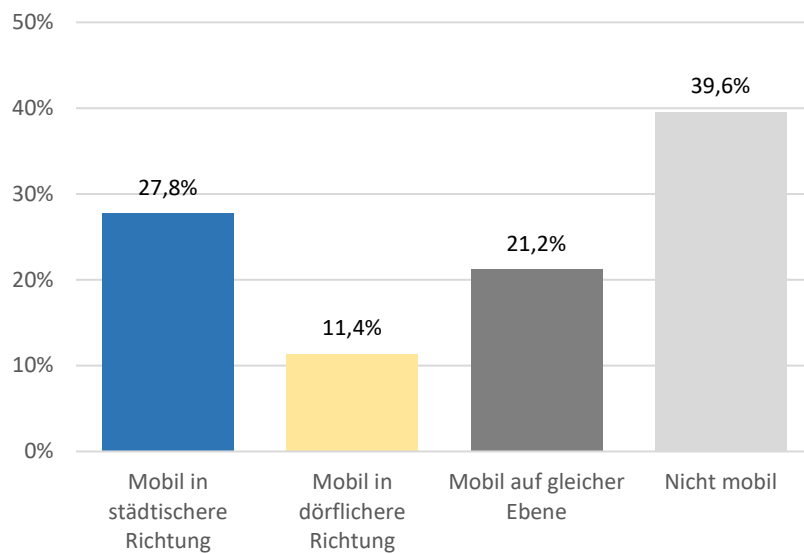
Bei der gesonderten Betrachtung der insgesamt 20.763 „Umzieher“ mit Neuabschluss im Jahr 2022 zeigt Diagramm 5, dass Auszubildende, die höchstwahrscheinlich für ihre Ausbildung umziehen, dies vor allem für Ausbildungsstätten in Metropolen tun – und dies unabhängig von ihrem ursprünglichen Wohnort: Aus jedem Regionstyp machen sich mindestens 33 Prozent aller Umzieher für ihre Ausbildung auf den Weg in eine Metropole. Auch Betriebe in Regiopolen sind häufig Ziel von Umziehern, allerdings in deutlich geringerem Ausmaß als Metropolen. Für eine Ausbildung bei einem Betrieb in einer kleineren Gemeinde scheinen Jugendliche dagegen kaum bereit zu sein, einen Umzug über weite Distanzen in Kauf zu nehmen.

Insgesamt wird deutlich, dass Ausbildungsmobilität meist in städtischere Richtung erfolgt. In kleinen Gemeinden wohnende Auszubildende sind sehr häufig mobil, und ein großer Anteil dieser Mobilität erfolgt in städtischere Richtung. Zwar ziehen Ausbildungsstätte in dörflicheren Gemeinden auch viele Auszubildende von außerhalb an, diese kommen aber größtenteils aus ebenfalls dörflichen Gemeinden. Aus Städten sind nur vergleichsweise wenige Auszubildende in Richtung kleinerer Gemeinden mobil. Von allen Auszubildenden mit Neuabschluss absolvieren fast 28 Prozent ihre Ausbildung bei einer Ausbildungsstätte in einer Gemeinde, die städtischer ist, als die Gemeinde ihres Wohnorts (siehe Diagramm 6)¹². Dies ist der größte Teil aller mobilen Auszubildenden. Nur bei gut elf Prozent ist es andersherum. Gut 21 Prozent der mobilen Auszubildenden sind zwischen gleich städtischen bzw. gleich ländlichen Gemeinden unterwegs. Unter Umziehern ist der Stadtfokus vor allem durch die Anziehungskraft der Metropolen sogar noch stärker ausgeprägt: 57,7 Prozent der Umzieher sind zu einer Ausbildungsstätte in einer städtischeren Gemeinde unterwegs, nur 19,8 Prozent der Umzieher bewegen sich in die umgekehrte Richtung.

Es ist insgesamt also eine deutliche „Urbanisierung“ der Auszubildenden zu beobachten. Mobilität stellt einen wichtigen Mechanismus dar, der dazu beiträgt, dass Ausbildungsverträge überproportional häufig bei Betrieben in größeren Städten abgeschlossen werden, während die Ausbildungszahlen bei Betrieben in dörflicheren Regionen geringer ausfallen – obwohl dort wohnende Jugendliche öfters eine Ausbildung absolvieren als in Städten wohnende. Über die Gründe, warum Ausbildungsmobilität vornehmlich städtisch gerichtet ist, können die Daten nichts aussagen. Die Ergebnisse und Vermutungen über Mobilitätsgründe werden im folgenden Abschnitt diskutiert.

¹² Hier werden zur Kategorisierung Besiedlungskriterien verwendet und Lagekriterien vernachlässigt. Die Rangordnung von „am städtischsten“ zu „am dörflichsten“ sieht demnach wie folgt aus: 1. Metropolen (Stadtregionen), 2. Regiopolen (Stadtregionen), 3. Zentrale Städte (ländliche Regionen), 4. Mittelstädte & städtischer Raum (Stadtregionen und ländliche Regionen), 5. Kleinstädtischer, dörflicher Raum (Stadtregionen und ländliche Regionen).

Diagramm 6: Mobilitätsrichtungen der Auszubildenden mit Neuabschluss



Datenquelle: „Datenbank Auszubildende“ des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) auf Basis der Daten der Berufsbildungsstatistik der statistischen Ämter des Bundes und der Länder (Erhebung zum 31. Dezember), Berichtsjahr 2022. Berechnungen des BIBB.

4 Diskussion

In vergangenen Analysen auf Basis der Berufsbildungsstatistik wurde gezeigt, dass es Stadt-Land-Disparitäten im quantitativen Ausbildungsgeschehen gibt (vgl. SCHMIDT/UHLY 2023; SCHMIDT 2023): Im Vergleich zur ansässigen Wohnbevölkerung im ausbildungsrelevanten Alter, werden bei Betrieben in größeren Städten überdurchschnittlich viele Ausbildungsverträge abgeschlossen, während die entsprechenden Auszubildendenzahlen bei Betrieben in Kleinstädten und Dörfern deutlich niedriger ausfallen. Dabei konnte jedoch noch nicht untersucht werden, welcher Mechanismus dahintersteckt: Profitieren städtische Ausbildungsbetriebe davon, dass ansässige Jugendliche mit höherer Wahrscheinlichkeit eine duale Berufsausbildung wählen (statt andere Bildungs- oder Arbeitsmarktalternativen)? Oder profitieren sie vornehmlich davon, dass Jugendliche für ihre Ausbildung häufig von Land aus in Richtung größerer Städte mobil werden? Mithilfe des in der Berufsbildungsstatistik für die ab 2021 begonnenen Ausbildungsverträge erstmals erfassten Merkmals des Wohnorts der Auszubildenden ist eine Beantwortung dieser Frage möglich, wenn auch aufgrund der Art der erfassten Merkmale (beispielsweise der Erfassung des Wohnorts der Auszubildenden *bei Vertragsabschluss*) einige Ungenauigkeiten vorliegen.

Für das Jahr 2022 zeigt sich, dass die überproportional hohe Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge in städtischen Gemeinden gegenüber dörflicheren Gemeinden nicht durch eine höhere Ausbildungsbeteiligung der in Städten wohnenden Auszubildenden entsteht. Tatsächlich beginnen in Städten wohnende Jugendliche sogar in geringerem Maße eine Ausbildung als in Dörfern

wohnende Jugendliche. Dies kann auf verschiedene Ursachen zurückgeführt werden. Einerseits dürfte die Ausbildungsbeteiligung von ansässigen Jugendlichen dort größer sein, wo es weniger Bildungs- oder Arbeitsalternativen (beispielsweise Studium oder der direkte Einstieg in den Arbeitsmarkt nach der Schule) gibt. So ist etwa eine höhere Studienbeteiligung aufgrund größerer Hochschulnähe eher in Städten zu erwarten (Abfrage des Datensystems INKAR des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung¹³ zeigte für 2020 im Durchschnitt 11,38 Hochschulen in Metropolen; 2,26 Hochschulen in Regiopolen; 0,65 Hochschulen in zentralen Städten; 0,05 [Stadtregionen] bzw. 0,04 [ländliche Regionen] Hochschulen in Mittelstädten und Gemeinden des städtischen Raums; und jeweils 0,00 Hochschulen in Gemeinden des kleinstädtischen, dörflichen Raums [sowohl Stadtregionen als auch ländliche Regionen]) und auch andere Bildungs- und Arbeitsalternativen spielen auf dem Land keine größere Rolle als in Städten (vgl. HELBIG/JÄHNEN/MARCZUK 2017; SIEGLER 2015). Das bedeutet, dass in Städten wohnenden Schulabgängern auch ohne Mobilität eine größere Bandbreite an Bildungswegen angeboten wird.

Zudem ist es aufgrund des durchschnittlich in städtischen Gemeinden höheren Anteils von Schulabgängern mit allgemeiner Hochschulreife (Abfrage des Datensystems INKAR¹⁴ zeigt für 2020 mit Stadt-Land-Typisierung auf Landkreisebene zum Anteil der Schulabgänger mit allgemeiner Hochschulreife: Kreisfreie Großstädte: 41,5 %; Städtische Kreise: 33,0 %; Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen: 25,7 %; Dünn besiedelte ländliche Kreise: 24,9 %; vgl. auch REIBIG/TILLMAN 2017) für einen größeren Teil der ansässigen Jugendlichen möglich, diese Bildungsalternativen auch wahrzunehmen. Dieser Faktor dürfte dazu beitragen, dass in größeren Städten wohnende Jugendliche weniger wahrscheinlich nach der Schule in eine duale Ausbildung übergehen, als in kleineren Gemeinden wohnende Jugendliche. Abschließend erscheint plausibel, dass die duale Ausbildung bei Jugendlichen in größeren Städten generell ein geringeres Ansehen genießt als bei Jugendlichen auf dem Land. Darauf deuten zum einen ältere Analysen hin (vgl. EBNER 2006). Zum anderen erscheint es auch vor dem Hintergrund nachvollziehbar, dass in größeren Städten im Durchschnitt mehr Akademikerhaushalte zu finden sind (INKAR-Abfrage des Datensystems INKAR für 2020 zum Akademikeranteil an allen vor Ort wohnhaften sozialversicherungspflichtig Beschäftigten: Kreisfreie Großstädte: 26,9 %; Städtische Kreise: 15,5 %; Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen: 12,0 %; Dünn besiedelte ländliche Kreise: 10,5 %) ¹⁵. Gerade in Akademikerfamilien dürfte ein Studium als „Norm“ gelten und den Jugendlichen auch so vermittelt werden. Jugendliche wollen auch bei der Berufswahl ihrem selbstwahrgenommenen sozialen Umfeld entsprechen und in die Fußstapfen ihrer Eltern treten (vgl. MISCHLER 2017). Eine duale Berufsausbildung entspricht in Akademikerhaushalten

¹³ www.inkar.de (abgefragt 30.05.2023)

¹⁴ abgefragt 30.05.2023

¹⁵ abgefragt 14.11.2023

nicht dem „Habitus“ des sozialen Umfelds und bekommt dementsprechend weniger Wert zugemessen. Dies dürfte dazu beitragen, dass die beobachtete Ausbildungsbeteiligung unter in größeren Städten wohnenden Jugendlichen niedriger ist als unter den in dörflicheren Gemeinden wohnenden Jugendlichen, wo eine duale Ausbildung mehr Prestige besitzt und Bildungsalternativen nach der Schule weniger präsent sind.

Insgesamt hat sich gezeigt, dass in größeren Städten wohnende Jugendliche weniger wahrscheinlich eine duale Berufsausbildung beginnen als in kleineren Gemeinden wohnende Jugendliche. Gleichzeitig aber werden pro Anwohner mehr duale Ausbildungsverträge bei Betrieben in größeren Städten neu abgeschlossen als auf dem Land. Die einzige naheliegende Erklärung dafür, wie die höhere Ausbildungsbeteiligung der in kleinen Gemeinden wohnenden Auszubildenden zu den höheren Neuabschlusszahlen bei städtischen Betrieben passt, ist Mobilität.

Einige Analysen haben bereits auf den Einfluss von Mobilität auf Stadt-Land-Unterschiede im Ausbildungsgeschehen hingedeutet (vgl. HERZER/ULRICH 2020; SEIBERT/WESLING 2014; BOGAI/SEIBERT/WIETHÖLTER 2008). Die Auswertungen mithilfe der Daten der Berufsbildungsstatistik bestätigen diese Indizien und geben einen tieferen Einblick, wie diese Unterschiede durch Mobilität zustande kommen. Anhand der Mobilitätssalden der unterschiedlichen Regionstypen ist deutlich zu erkennen, dass Betriebe in größeren Städten die Gewinner von Ausbildungsmobilität sind. Metropolen, Regiopolen und zentrale Städte verzeichnen im Durchschnitt jeweils ein deutliches Ausbildungsmobilitätsplus, während vor allem kleinere Gemeinden viele ansässige Auszubildende verlieren. Letzteres ist auch an der Quote ausgehender Mobilität der jeweiligen Regionstypen klar zu erkennen: Hier zeigt sich, dass vor allem Metropolen aber auch Regiopolen kaum Auszubildende an andere Gemeinden verlieren.

Bei der Aufschlüsselung der Mobilitätsbewegungen auf Basis der einzelnen Verträge zeigt sich allerdings, dass Mobilitätsverluste nicht ausschließlich in städtischer Richtung erfolgen: Gut elf Prozent aller Auszubildenden absolvieren die Ausbildung bei einem Betrieb in einer Gemeinde, die weniger städtisch ist als die Gemeinde, in der sie wohnen. Zudem sind gut 21 Prozent der Auszubildenden zwischen gleich städtischen bzw. gleich dörflichen Gemeinden mobil und verändern mit ihrer Mobilität dementsprechend Stadt-Land-Disparitäten nicht. Die größte Mobilitätsgruppe sind jedoch die Auszubildenden, die in städtischer Richtung mobil sind: Fast 28 Prozent der Auszubildenden absolvieren ihre Ausbildung bei einem Betrieb in einer Gemeinde, die städtischer ist als die Gemeinde, in der sie wohnen. Die überwiegend städtisch gerichtete Mobilität gleicht die unterschiedlich hohe Ausbildungsbeteiligung der in Stadt und Land wohnenden Jugendlichen also nicht nur aus, sondern dreht die Verteilung sogar um, sodass überproportional viele Jugendliche ihre Ausbildung bei

Betrieben in größeren Städten absolvieren. So ergibt sich die in Abschnitt 3.1 beobachtete Verteilung der Neuabschlüsse über die Regionstypen.

Was in den Auswertungen dieses Beitrages jedoch nicht aufgelöst werden kann, ist, warum die Mobilität der Auszubildenden vorwiegend städtisch gerichtet ist. Eine naheliegende Vermutung ist ein ungleiches Ausbildungsangebot in Stadt und Land: Wenn das Ausbildungsangebot vor Ort gering ist, sind ansässige Ausbildungsinteressierte eher gezwungen, mobil zu werden, um einen Ausbildungsplatz zu erhalten bzw. einen Platz in ihrem Wunschberuf zu finden. Mobilitätsbereitschaft erhöht also ihre Chancen am Ausbildungsmarkt.

Intuitiv geht man davon aus, dass es in großen Städten mehr Ausbildungsbetriebe gibt und dementsprechend auch das Ausbildungsangebot größer ist, als auf dem Land. Dies mag beim Vergleich einzelner Gemeinden (also einer einzelnen Großstadt im Vergleich zu einem einzelnen kleinen Dorf) auch stimmen – aggregiert ist aufgrund der sehr viel größeren Zahl kleiner Gemeinden als großer Städte jedoch zumindest fraglich, ob es in allen Großstädten gemeinsam mehr Ausbildungsbetriebe gibt, als in allen kleineren Gemeinden zusammengekommen. In der Hinsicht wäre es also plausibel, dass in kleinen Gemeinden wohnende Auszubildende mobiler sind als in Städten wohnende. Daraus abzuleiten, dass sie dazu gedrängt werden, diese Mobilität verstärkt in Richtung großer Städte durchzuführen und nicht in andere gleichgroße Gemeinden, scheint jedoch nicht zwangsläufig plausibel. Tatsächlich wurde gezeigt, dass gemessen an der Angebots-Nachfrage-Relation (ANR), die die Zahl der regional angebotenen Ausbildungsplätze in Relation zur Zahl der regionalen Bewerber auf Ausbildungsplätze setzt, die Versorgungslage auf dem Ausbildungsmarkt in weniger städtischen Regionen aus Sicht der Auszubildenden sogar günstiger ist als in größeren Städten (vgl. DANIEL u. a. 2019). Dies stellt die These der rein quantitativ „gezwungenen“ Mobilität aufgrund zahlenmäßig rar gesäter Ausbildungsplätze auf dem Land zumindest in Frage.

Bei der Ausbildungsplatzsuche spielt aber nicht nur das rein zahlenmäßige Ausbildungsangebot („Gibt es *irgendeinen* Ausbildungsplatz?“) eine Rolle, sondern ganz stark auch das berufsspezifische Ausbildungsangebot. Das heißt, ausbildungsinteressierten Jugendlichen hilft es nicht, wenn es vor Ort eine freie Ausbildungsstelle gibt, diese aber in einem Beruf ist, an dem sie gar kein Interesse haben („berufsfachliches Mismatch“, vgl. SEEGER u. a. 2019). Auch in diesem Fall müssten sie mobil werden, um einen Ausbildungsplatz im Wunschberuf zu finden – oder aber sie bleiben vor Ort und erlernen einen Ausbildungsberuf, der ihnen wenig Spaß macht bzw. dessen Tätigkeit weniger ihren Interessen und Fähigkeiten entsprechen. So liegt hier eine Mischung aus gezwungener und freiwilliger Mobilität vor, denn rein bezüglich des quantitativen Angebots sind Auszubildende zwar nicht zur Mobilität gezwungen – aufgrund ihrer beruflichen Präferenzen aber schon. Da besonders in Großstädten verstärkt für junge Menschen besonders attraktive Ausbildungsberufe (Berufe mit

überdurchschnittlich großer Ausbildungsplatznachfrage und weit unterdurchschnittlicher Quote unbesetzter Angebote, etwa in den Bereichen Informatik, Kommunikation und Technologie, Unternehmensführung, Werbung, Marketing, Produktdesign und Kunsthandwerk) zu finden sind (vgl. HERZER/ULRICH 2020), dürften auch die beruflichen Präferenzen der Jugendlichen dazu beitragen, dass Ausbildungsmobilität verstärkt städtisch ausgerichtet ist. Zudem dürfte hier auch die infrastrukturelle Anbindung eine Rolle spielen: Sehen ausbildungsinteressierte Jugendliche sich gezwungen, für ihre Ausbildung mobil zu werden, dann dürfte es bei zwei ansonsten identischen Ausbildungsplätzen einfacher für sie sein, einen städtisch gelegenen Betrieb mit Bus und Bahn zu erreichen (viele Ausbildungsbeginner/-innen haben noch nicht unbedingt einen Führerschein).¹⁶

Abschließend ist es natürlich auch möglich, dass Jugendliche aus persönlicher Präferenz mobil sind, während vor Ort passende Ausbildungsplätze unbesetzt bleiben. Dies kann beispielsweise daran liegen, dass sie zu einem ganz bestimmten Betrieb wollen und andere (auch beruflich) passende Ausbildungsstellen vor Ort deshalb nicht in Betracht ziehen, oder einfach aus der persönlichen Präferenz, lieber in einer großen Stadt eine Ausbildung zu absolvieren als in einem kleinen Dorf.

In der Gesamtbetrachtung profitiert der deutsche Ausbildungsmarkt von Mobilität: Für ganz Deutschland zeigen HERZER/ULRICH 2020, dass Mobilität insgesamt Passungsprobleme auf dem Ausbildungsmarkt senkt (bis auf wie beschrieben in einzelnen, meist ländlichen Regionen), weil sie regionalbedingte Passungsprobleme (vgl. SEEGER u. a. 2019) verringert. Sie trägt dazu bei, dass deutschlandweit mehr Auszubildende einen Ausbildungsplatz finden und mehr Betriebe ihre freien Stellen füllen können. Dass diese durch Mobilität zusätzlich gefüllten Stellen meist in großen Städten liegen, haben die Auswertungen in diesem Beitrag eindeutig gezeigt. Das bedeutet dementsprechend aber auch, dass nicht alle Regionen gleichermaßen von den positiven Mobilitätseffekten profitieren. Für einzelne Regionen kann sie sogar gegenteilig wirken. Gerade Betriebe in ländlicheren Gemeinden stellt Ausbildungsmobilität häufiger vor Schwierigkeiten bei der Suche nach Auszubildenden, da es ansässige ausbildungsinteressierte Jugendliche vergleichsweise häufig zu Ausbildungsstätten in andere Regionen zieht. Entsprechend haben auch HERZER/ULRICH 2020 gezeigt, dass Mobilität die Passungsprobleme in einzelnen – in der Regel dünner besiedelten – Regionen erhöht. Längerfristig dürfte dies auch Effekte auf die Fachkräfteversorgung in Deutschland haben. Wenn Auszubildende ihre Ausbildung bei Betrieben in Städten absolvieren, ist es auch wahrscheinlicher, dass sie dort bleiben (beispielsweise wegen Übernahme durch den Betrieb nach Ende der Ausbildung). Somit dürfte die regionaltypisch asymmetrische Ausbildungsmobilität der Jugendlichen auf längere Sicht den

¹⁶ Abfrage des Datensystems INKAR (www.inkar.de) bzgl. der Erreichbarkeit von Fernverkehrsbahnhöfen und der Erreichbarkeit bzw. Versorgung von Stationen des ÖPNV zeigt jeweils eine deutlich bessere Anbindung in städtischeren Gemeinden als in ländlicheren.

Fachkräftemangel in einigen (vor allem ländlichen) Regionen verstärken, während er in anderen (vor allem städtischen Regionen) durch Ausbildungsmobilität abgemildert wird.

Interessant wird auch zu beobachten sein, wie sich die Gegebenheiten am Ausbildungsmarkt auf das Mobilitätsverhalten der Jugendlichen auswirken. In den vergangenen Jahren hat sich die Marktlage zugunsten der Ausbildungsinteressierten entwickelt. Früher mussten sich ausbildungsinteressierte Jugendliche mit vielen Mitbewerbern und Mitbewerberinnen einen Wettkampf um die freien Ausbildungsplätze liefern. Heute ist es eher andersherum und Betriebe konkurrieren mit anderen Betrieben, um ihre Ausbildungsplätze füllen zu können (vgl. OEYNHAUSEN u. a. 2023). Es ist anzunehmen, dass Ausbildungsmobilität vornehmlich auch dazu dient, die Ausbildungsmarktchancen der Jugendlichen zu erhöhen. Stehen den Jugendlichen aufgrund der sich wandelnden Marktlage jedoch auch vor Ort immer mehr freie und passende Ausbildungsplätze ohne Konkurrenz zur Verfügung, erscheint plausibel, dass sich dies auch auf ihr Mobilitätsverhalten auswirkt – und der Anteil der mobilen Auszubildenden mit einer sich aus ihrer Sicht verbessernden Ausbildungsmarktlage zurückgeht. Sollte sich die Marktlage dagegen wieder zugunsten der Betriebe verändern, ist es andersherum auch möglich, dass die Ausbildungsmobilität zunimmt, da es ausbildungsinteressierte Jugendliche nur so schaffen, einen geeigneten Ausbildungsplatz für sich zu finden. Dies wird zukünftig zu beobachten sein.

5 Literatur

BERGER, Florian; TALMON-GUS, Larissa; TEICHLER, Thomas: Entwicklung eines ganzheitlichen Handlungskonzepts zur Steigerung der Mobilität ausbildungssuchender Jugendlicher innerhalb Deutschlands. Schlussbericht. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie. Frankfurt am Main 2015

BLOSSFELD, Hans-Peter; BLOSSFELD, Gwendolin Josephine; BLOSSFELD, Pia Nicoletta: Soziale Ungleichheiten und Bildungsentscheidungen im Lebensverlauf. Die Perspektive der Bildungssoziologie. Journal for Educational Research Online, Vol. 11, No. 1. Münster 2019, S. 16 - 30

BOGAI, Dieter; SEIBERT, Holger; WIETHÖLTER, Doris: Duale Ausbildung in Deutschland: Die Suche nach Lehrstellen macht junge Menschen mobil. In: IAB-Kurzbericht, No. 9/2008. Nürnberg 2008

BÖHME, Stefan: Ausbildungsmarkt und Ausbildungsmobilität in Bayern. IAB-Regional, IAB Bayern, No. 01/2007. Nürnberg 2007

BOLL, Christina; BUBLITZ, Elisabeth; HOFFMANN, Malte: Geschlechtsspezifische Berufswahl: Literatur- und Datenüberblick zu Einflussfaktoren, Anhaltspunkten struktureller Benachteiligung und Abbruchkosten. HWWI Policy Paper, No. 90. Hamburg 2015

BRÄNDLE, Thomas; GRUNDMANN, Matthias: Soziale Determinanten der Studien- und Berufswahl. Theoretische Konzepte und empirische Befunde. In: Brüggemann, Tim; Rahn, Sylvia (Hrsg.): Berufsorientierung – Ein Lehr- und Arbeitsbuch (2., überarbeitete und erweiterte Auflage). Münster 2020, S. 83 - 96

BRÖMMELHAUS, Ana; FELDHAUS, Michael; SCHLEGEL, Monika: Family, Work, and Spatial Mobility: The Influence of Commuting on the Subjective Well-Being of Couples. Applied Research Quality Life 15. Heidelberg 2020, S. 865 - 891

BUNDESINSTITUT FÜR BERUFSBILDUNG: Überregionale Ausbildungsmobilität. Referenz-Betriebs-System, Information Nr.37. Bonn 2014

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR: Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR) des BMVI für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Arbeitspapier. Version V1.1 (06.06.2018). Berlin 2018. – URL: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/regiostar-arbeitspapier.pdf?__blob=publicationFile (abgefragt 26.01.2024)

CHATTERJEE, Kiron; CHNG, Samuel; CLARK, Ben; DAVIS, Adrian; DE VOS, Jonas; ETTEMA, Dick; HANDY, Susan; MARTIN, Adam; REARDON, Louise: Commuting and wellbeing: A critical overview of the literature with implications for policy and future research. Transport Reviews, Vol. 40, No. 1. London 2020, S. 5 - 34

OEYNHAUSEN, Stephanie; CHRIST, Alexander; SCHUß, Eric; MILDE, Bettina; GRANATH, Ralf-Olaf: Die Entwicklung des Ausbildungsmarktes im Jahr 2023. Analysen auf Basis der BIBB-Erhebung über neu abgeschlossene Ausbildungsverträge und der Ausbildungsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit zum Stichtag 30. September. Fassung vom 13.12.2023. Bonn 2023

DANIEL, Hans-Dieter; HANNOVER, Bettina; KÖLLER, Olaf; LENZEN, Dieter; MCELVANY, Nele; ROßBACH, Hans-Günther; SEIDEL, Tina; TIPPELT, Rudolf; WÖRMANN, Ludger: Region und Bildung. Mythos Stadt - Land. Münster 2019

DAUTH, Wolfgang; HALLER, Peter: Berufliches Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort: Klarer Trend zu längeren Pendeldistanzen. IAB-Kurzbericht, No. 10/2018. Nürnberg 2018

EBNER, Markus: Image der Lehre und Gründe für Bildungswahlentscheidungen bei Lehrlingen und Schüler/innen im Stadt-Land-Vergleich. Wien 2006

HARTEN, Uwe: Mobilität von Auszubildenden in Niedersachsen und Bremen. Überarbeitete Fassung, IAB-Regional. IAB Niedersachsen-Bremen, No. 01/2008. Nürnberg 2008

HELBIG, Marcel; JÄHNEN, Stefanie; MARCZUK, Anna: Eine Frage des Wohnorts. Zur Bedeutung der räumlichen Nähe von Hochschulen für die Studienentscheidung in Deutschland. Zeitschrift für Soziologie, Vol. 46, Iss. 1. Berlin 2017, S. 55 - 70

HELMRICH, Robert; KREKEL, Elisabeth M. (Hrsg.): Chancen und Risiken aus der demografischen Entwicklung für die Berufsbildung in den Regionen. Bonn 2015

HERZER, Philip: Ergebnisse der BA/BIBB-Bewerberbefragung 2021 zur Mobilitätsbereitschaft. In: Bundesinstitut für Berufsbildung (Hrsg.): Datenreport zum Berufsbildungsbericht 2022. Informationen und Analysen zur Entwicklung der beruflichen Bildung. Kapitel A 8.2.2. Bonn 2022

HERZER, Philip; ULRICH, Joachim Gerd: Wie die regionale Mobilität von Jugendlichen zur Besetzung von Ausbildungsplätzen beiträgt. In: BIBB-Report, 5/2020. Bonn 2020

HIRSCHI, Andreas; BAUMELER, Franziska: Berufswahltheorien – Entwicklung und Stand der Diskussion. In: Brüggemann, Tim; Rahn, Sylvia (Hrsg.): Berufsorientierung – Ein Lehr- und Arbeitsbuch (2., überarbeitete und erweiterte Auflage). Münster 2020, S. 31 - 42

JOST, Oskar; SEIBERT, Holger; WIETHÖLTER, Doris: Regionale Mobilität von Lehrlingen: Auszubildende in MINT-Berufen pendeln besonders häufig. IAB-Kurzbericht 02/2019. Nürnberg 2019

KROLL, Stephan; SCHMIDT, Robyn; UHLY, Alexandra: Die Berufsbildungsstatistik (Erhebung zum 31. Dezember). In: Bundesinstitut für Berufsbildung (Hrsg.): Datenreport zum Berufsbildungsbericht, Kapitel A5.1. Bonn 2023. – URL: <https://www.bibb.de/datenreport/de/175452.php> (abgefragt 26.01.2024)

KROPP, Per; SUJATA, Uwe; WEYH, Antje: Ausbildung und Ausbildungsmobilität in Sachsen, IAB-Regional. IAB Sachsen, No. 01/2007. Nürnberg 2007

MANNING, Alan; PETRONGOLO, Barbara: How Local Are Labor Markets? Evidence from a Spatial Job Search Model. American Economic Review, Vol. 107, No. 10. Pittsburgh 2017, S. 2877 - 2907

MARETZKE, Steffen; HOYMANN, Jana; SCHLÖMER, Claus; STELZER, Alexander: Raumordnungsprognose 2040 – Bevölkerungsprognose: Ergebnisse und Methodik. In: BBSR-Analysen KOMPAKT, 03/2021. Bonn 2021

MCDONALD'S DEUTSCHLAND (Hrsg.): Die McDonald's Ausbildungsstudie 2019. Kinder der Einheit: Same same but (still) different. München 2019

MISCHLER, Till: Die Attraktivität von Ausbildungsberufen im Handwerk. Eine empirische Studie zur beruflichen Orientierung von Jugendlichen. Bielefeld 2017

MORETTI, Enrico: Local Labor Markets. Handbook of Labor Economics, Volume 4, Part B. New York 2010, S. 1237 - 1313

NORGATE, Sarah H.; COOPER-RYAN, Anna Mary; LAVIN, Santiago; STONIER, Charlotte; COOPER, Cary: The impact of public transport on the health of work commuters: A systematic review. Health Psychology Review, Vol. 14, Issue 2. London 2019, S. 325 - 344

- OEYNHAUSEN, Stephanie; ULRICH, Joachim Gerd: Das Bedürfnis nach sozialer Anerkennung bei der Berufswahl von Jugendlichen. In: Brüggemann, Tim; Rahn, Sylvia (Hrsg.): Berufsorientierung – Ein Lehr- und Arbeitsbuch (2., überarbeitete und erweiterte Auflage). Münster 2020, S. 87 - 108
- REIBIG, Birgit; TILLMANN, Frank: Bildungsteilhabe junger Menschen in ländlichen Räumen. In: Die Deutsche Schule 109, H.4. München 2017, S. 308 - 321
- SCHMIDT, Robyn: Das duale Ausbildungsgeschehen in Stadt und Land. In: BWP 52 (2023) 2. Bonn 2023, S. 53 - 55
- SCHMIDT, Robyn: Methodische Hinweise zu Mobilitätsauswertungen mit den Daten der Berufsbildungsstatistik: Daten, Indikatoren und Einschränkungen. Bonn 2024
- SCHMIDT, Robyn; UHLY, Alexandra: Florierende Städte und abgehangenes Land: Empirische Auswertungen zum regionaltypischen Geschehen in der dualen Berufsausbildung auf Basis der Berufsbildungsstatistik. Bonn 2023
- SEEBER, Susan; WIECK, Markus; BAETHGE-KINSKY, Volker; BOSCHKE, Vanessa; MICHAELIS, Christian; BUSSE, Robin; GEISER, Patrick: Ländermonitor berufliche Bildung 2019 – Ein Vergleich der Bundesländer mit vertiefender Analyse zu Passungsproblemen im dualen System. Bielefeld 2019.
- SEIBERT, Holger; WESLING, Mirko: Auspendlerüberschuss trotz guter Lehrstellenversorgung in Ostdeutschland. In: BWP – Berufsbildung in Wissenschaft und Praxis 41 (2014) 2. Bonn 2014, S. 10 - 14
- SIEGLEN, Georg: Ausbildungsmobilität in Nordrhein-Westfalen, IAB-Regional. IAB Nordrhein-Westfalen, No. 01/2007. Nürnberg 2007
- SIEGLER, Benedikt: The Effect of University Openings on Local Human Capital Formation: Difference-in-differences Evidence from Germany. In: Microeconomic Evaluations of Education Policies. Ifo Institut. ifo Beiträge zur Wirtschaftsforschung 57. München 2015, S. 30 - 64
- SOLLARI LOPES, Joao; QUARESMA, Sonia; MOURA, Marco: Labour market attractiveness in the EU. Eurostat Statistical Working Paper. Luxemburg 2018
- UHLY, Alexandra: Erläuterungen zum Datensystem Auszubildende (DAZUBI) – Auszubildenden-Daten, Berufsmerkmale, Berechnungen des BIBB. Berichtsjahr 2022. Bonn 2023. – URL: https://www.bibb.de/dokumente/pdf/dazubi_daten.pdf (abgefragt 26.01.2024)
- UHLY, Alexandra; SCHMIDT, Robyn: Alter der Auszubildenden und Ausbildungsbeteiligung der Jugendlichen im dualen System. In: Bundesinstitut für Berufsbildung (Hrsg.): Datenreport zum Berufsbildungsbericht 2023: Informationen und Analysen zur Entwicklung der beruflichen Bildung. Bonn 2023, S. 163 - 172
- ULRICH, Joachim Gerd: Probleme bei der Bestimmung von Ausbildungsplatznachfrage und Ausbildungsplatzangebot. In: BIBB (Hrsg.): Der Ausbildungsmarkt und seine Einflussfaktoren: Ergebnisse des Experten-Workshops vom 1. und 2. Juli 2004 in Bonn. Bonn 2004, S. 5 -37

6 Anhang

Tabelle 7: Durchschnittliche Gemeindeflächen nach Regionstyp, 2020

Regionstyp	Durchschnittliche Gemeindefläche (km ²)
Stadtregion - Metropole	327,9
Stadtregion - Regiopole und Großstadt	134,1
Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	34,0
Stadtregion - Kleinstädtischer, dörflicher Raum	25,1
Ländliche Region - Zentrale Stadt	84,5
Ländliche Region - Städte, städtischer Raum	51,0
Ländliche Region - Kleinstädtischer, dörflicher Raum	28,4

Datenquelle: Datensystem INKAR des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung. Berechnungen des Bundesinstituts für Berufsbildung.

Tabelle 8: Neuabschlüsse nach Regionstyp des Wohnorts der Auszubildenden bei Vertragsabschluss und des Ortes der Ausbildungsstätte, 2021

Wohnort		Ort der Ausbildungsstätte						
		Stadtregionen				Ländliche Regionen		
		Metropolen	Regiopolen	Mittelstädte & städtischer Raum	Kleinstädtischer, dörflicher Raum	Zentrale Städte	Mittelstädte & städtischer Raum	Kleinstädtischer, dörflicher Raum
Stadtregionen	Metropolen	49.989 (2.229)*	3.264	7.230	630	345	540	465
	Regiopolen	6.534	42.873 (3.990)*	9.876	1.914	699	1.155	699
	Mittelstädte & städtischer Raum	19.770	19.032	67.080 (33.735)*	3.930	2.250	5.004	2.907
	Kleinstädtischer, dörflicher Raum	3.036	7.050	7.218	9.003 (3.939)*	834	1.866	1.809
Ländliche Regionen	Zentrale Städte	1.350	1.245	1.719	384	18.651 (1.536)*	3.819	2.685
	Mittelstädte & städtischer Raum	3.234	3.714	7.473	1.161	7.812	41.667 (15.465)*	9.819
	Kleinstädtischer, dörflicher Raum	3.432	4.155	6.999	2.355	9.702	20.349	38.178 (21.633)*

* Wert in Klammern weist die Zahl der mobilen Auszubildenden aus (also jene Auszubildenden, die ihre Ausbildung zwar in einer Gemeinde desselben Regionstyps wie der ihrer Wohnortsgemeinde absolvieren, bei denen die Ausbildungsstätte in einer anderen Gemeinde liegt; bspw. Auszubildende, die in einer Metropole wohnen und ihre Ausbildung bei einem Betrieb in einer anderen Metropole absolvieren). Die Werte in Klammern sind eine Teilmenge des nicht in Klammern stehenden Wertes der Zelle. Die Differenz aus Klammerwert und Nichtklammerwert gibt also die Zahl der nicht mobilen Auszubildenden an.

Datenquelle: „Datenbank Auszubildende“ des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) auf Basis der Daten der Berufsbildungsstatistik der statistischen Ämter des Bundes und der Länder (Erhebung zum 31. Dezember), Berichtsjahr 2022. Absolutwerte sind aus Datenschutzgründen jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet. Berechnungen des BIBB.