

# Begriffsklärung und Definitionen

**Gendern der Studie:** Im Sinne der Wertschätzung der Befragungsteilnehmerinnen wurde die vorliegende Studie geschlechtsneutral formuliert. So nicht ausdrücklich von Frauen gesprochen wird, sind also stets auch Männer in den Ausführungen inkludiert.

**Gelegenheitsverkehr:** Darunter verstehen wir in dieser Studie die gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Omnibussen, also mit Kraftfahrzeugen mit mehr als neun Sitzplätzen, die kein Linienverkehr im Sinne des Kraftfahrliniengesetzes ist. Von den Gewerbeten sind hier insbesondere das Ausflugswagen-Gewerbe (Einzelvergabe von Sitzplätzen an öffentlichen Orten) und das Mietwagen-Gewerbe (Beförderung eines geschlossenen Teilnehmerkreises unter Beistellung einer Lenkerin, eines Lenkers auf Grund besonderer Aufträge) umfasst.

**Linienverkehr:** Das ist die regelmäßige, gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Omnibussen gemäß Kraftfahrliniengesetz, wobei die Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden. Der Linien- bzw Kraftfahrlinienverkehr ist für jedermann zugänglich.

**Güterbeförderung:** Damit ist in der Studie die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen (+ Anhänger) über 3,5 t höchst zulässigem Gesamtgewicht durch gewerbliche Güterbeförderungsunternehmen gemeint. Man spricht auch von „gewerblicher Güterbeförderung“.

**Werkverkehr:** Werkverkehr ist auch eine Art der gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen (+ Anhänger) über 3,5 t höchst zulässigem Gesamtgewicht, allerdings müssen – zum Unterschied zur gewerblichen Güterbeförderung – insbesondere folgende Voraussetzungen erfüllt sein: Die beförderten Güter stehen im Eigentum des Unternehmens (bzw müssen von ihm verkauft, gekauft, vermietet, gemietet, erzeugt, gewonnen, bearbeitet oder ausgebessert werden oder worden sein), die Beförderung muss der Heran- oder Fortschaffung zum/vom Unternehmen dienen, die verwendeten Kraftfahrzeuge müssen vom eigenen Personal des Unternehmens gelenkt werden und die Beförderung selbst darf nur eine Hilfstätigkeit innerhalb der gewerblichen Gesamttätigkeit des Unternehmens darstellen.

**BerufslenkerIn, BerufsfahrerIn usw ≠ BerufskraftfahrerIn:** In dieser Studie wurde die Verwendung des Begriffes „BerufskraftfahrerIn“ bewusst vermieden, weil diese Bezeichnung nach Auffassung der AK rechtmäßig nur für jene Personen zur Anwendung kommen sollte, die die Lehrabschlussprüfung im Lehrberuf „BerufskraftfahrerIn“ abgelegt haben und dadurch auch die Möglichkeit haben, einen Berufsschutz zu erwerben. Weil einerseits innerhalb dieser Berufsgruppe nur ein verhältnismäßig kleiner Personenkreis diesen Berufsabschluss (ob nach einer Lehre oder über die außerordentliche Zulassung zur Lehrab-

schlussprüfung) auch tatsächlich abgelegt hat und andererseits diese Unterscheidung in der Befragung nicht thematisiert wurde, werden in der gegenständlichen Untersuchung nur Synonyme wie „BerufslenkerIn“, „BerufsfahrerIn“, „LenkerIn“ oder „FahrerIn“ verwendet. Die Unterscheidung erscheint beispielsweise auch deshalb wichtig, weil vielfach irrtümlich angenommen wird, durch die neu eingeführte Fahrerqualifikation (sie ist Thema der Befragung gewesen) wird man zur/zum BerufskraftfahrerIn mit Berufsschutz. Durch die neue **Fahrerqualifikation** kann jedoch **kein Berufsschutz** erworben werden – man bleibt weiter „HilfsarbeiterIn mit Führerschein“.

**Mittelwert, arithmetisches Mittel, Durchschnitt:** Dieser Kennwert einer (Teil-)Stichprobe wird berechnet, indem die Summe aller Werte durch die Anzahl aller Werte dividiert wird.

**Median:** Der Median ist derjenige Wert, der eine Häufigkeitsverteilung halbiert, dh über diesem Wert liegen genauso viele Fälle wie unter diesem Wert. Der Median hat gegenüber dem Mittelwert den Vorteil, robuster gegen extrem abweichende Werte zu sein (Ausreißer).

**Standardabweichung:** Dieser Wert gibt die breite der Streuung der Werte einer Variablen um den Mittelwert wieder. Bei einer Normalverteilung liegen ca 2/3 aller Fälle im Bereich des Mittelwerts +/- eine Standardabweichung.

**Korrelation:** Diese beschreibt die Enge des linearen Zusammenhanges zweier Merkmale durch eine Zahl  $r$ . Bei  $r = 1$  wird von einem perfekt positiven und bei  $r = -1$  von einem perfekt negativen Zusammenhang gesprochen. Ist  $r = 0$ , besteht kein linearer Zusammenhang. Unabhängig von ihrer Höhe dürfen Korrelationen nicht im Sinne von Kausalbeziehungen interpretiert werden, da einerseits die Richtung des Zusammenhanges nicht durch den Korrelationskoeffizienten ausgedrückt wird und darüber hinaus nicht ersichtlich ist, ob nicht ein dritter Einflussfaktor die eigentliche Ursache des Zusammenhanges ist.

**Statistisch signifikant, statistisch auffallend:** In der vorliegenden Studie wurden Gruppenvergleiche für Mittelwerte (zB Lenkzeitüberschreitungen nach Altersgruppen) und Verteilungen (zB fehlende Antworten bei den unterschiedlichen Transportarten) durchgeführt. Bei ersteren kamen varianzanalytische Verfahren und bei letzteren Chi-Quadrat-Tests zur Anwendung. Der einfacheren Lesbarkeit halber, wurde auf die Darstellung der statistischen Verfahren verzichtet und jeweils lediglich angeführt, ob auffallende Unterschiede gefunden wurden. Als signifikant wurden nur jene Unterschiede bezeichnet, deren Irrtumswahrscheinlichkeit kleiner als 5 Prozent waren. Das bedeutet dass bei auffallenden Unterschieden davon ausgegangen werden kann, dass sie zu 95 Prozent auch tatsächlich vorhanden sind und nur zu 5 Prozent auf zufälligen Effekten beruhen.

**Chi-Quadrat Test:** statistisches Verfahren zur Beurteilung von Häufigkeitsverteilungen.

**Cluster-Analyse:** Sie dient der systematischen Klassifizierung von Objekten, die durch einen festen Satz von Merkmalen beschrieben werden. Diese Klassifizierung erfolgt nach Maßgabe ihrer Ähnlichkeit dh die Cluster (Gruppen) sollen intern möglichst homogen und extern möglichst gut voneinander separierbar sein.

(sämtliche statistische Definitionen und Erläuterungen siehe Bortz, 1993).