

**Fachbereich Erziehungswissenschaft und Psychologie
der Freien Universität Berlin**

Umweltbewusstsein und der Wandel zur nachhaltigen Entwicklung
unter Berücksichtigung der Mobilitätsproblematik

Eine empirische Vergleichsstudie zwischen Deutschland und Südkorea

Dissertation
zur Erlangung des akademischen Grades
Doktor der Philosophie
(Dr. phil.)

vorgelegt von
M.A.
Ryun Choi

Erstgutachter: Prof. Dr. Gerhard de Haan

Zweitgutachter: Prof. Gerd R. Hoff

Datum der Disputation: 07. Juni 2006

Ein Dankeschön an alle Unterstützer

Die hier vorliegende Arbeit entstand als Promotionsvorhaben am Fachbereich Erziehungswissenschaft und Psychologie der Freien Universität Berlin.

Diese Arbeit wäre nicht ohne die vielfältige Unterstützung möglich gewesen, die ich erhalten habe. Ich danke allen Menschen, welche zur Datenerhebung Telefoninterviews in Deutschland und Face-to-Face-Interviews in Südkorea durchgeführt haben. Bei einer internationalen Vergleichsstudie machte das Engagement von ihnen die gleichzeitig laufende Durchführung der Erhebung in Deutschland und Südkorea realisierbar. Ich möchte auch ausdrücklich und ganz herzlich den vielen Befragten danken.

Mein Dank gilt Herrn Dr. Horst Rode, der bei der Formulierung des Fragebogens für mich Zeit hatte und mich in vielen persönlichen Gesprächen in Bezug auf statistische Angelegenheiten beriet. Für das Korrekturlesen danke ich Herrn Heribert Müller.

Ganz herzlich bedanke ich mich bei Herrn Prof. Dr. Gerhard de Haan, der mich auf meinem akademischen Werdegang an der Freien Universität Berlin von der Einführungsvorlesung bis zur anstehenden Disputation als Mentor und Doktorvater begleitet hat, für die Betreuung der Arbeit. Meinen Eltern danke ich für den Rückhalt und die Unterstützung, die ich von ihnen während meines Aufenthaltes für das Studium in Deutschland erhalten habe.

Zusammenfassung

Diese Arbeit zielt darauf ab, Ursachen einer global auftretenden Diskrepanz zwischen Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten herauszufinden, d.h. gemäß den Daten aus der Gallup-International-Studie aus dem Jahr 1992 betrachteten mehr als zwei Drittel der Deutschen und der Südkoreaner das Umweltproblem in ihrem jeweiligen Land als ernsthaft. Im Zeitraum von 1990 bis 2000 wächst aber trotzdem der motorisierte Individualverkehr in den beiden Ländern. Das Umweltproblembewusstsein wirkt sich also weltweit kaum aus, wenn es um das Auto(fahren) geht. Gerade deshalb interessiert sich die Vergleichsstudie für diese Diskrepanz bzw. für deren Ursachen. Um diese Diskrepanz abzubauen, ist eine weitere Beschäftigung mit dem Thema erforderlich, weil sich die Menschheit im Prozess der weltweiten Massenmotorisierung befindet. Die globale Massenmotorisierung wird zum anthropogenen Treibhauseffekt und zur drastischen Erwärmung der Erdatmosphäre bzw. zur Klimaänderung beitragen. Insbesondere ist die kontinuierliche verkehrsbedingte CO₂-Steigerung in den beiden Ländern auch mit einer nachhaltigen Entwicklung nicht vereinbar. Die Ursache der CO₂-Emissionen-Steigerung ist die stetige Zunahme des Pkw-Bestandes, des Verkehrswachstums und des Kraftstoffverbrauchs. Wie die industriell-bedingt entstandenen Umweltprobleme können allerdings die verkehrsbedingten Umweltprobleme nicht als die von anderen bzw. von den Dritten verursachten Probleme behandelt werden. Einzelne Individuen sind nämlich (Mit)Verursacher und Betroffene der selbstverursachten verkehrsbedingten Umweltprobleme. Im Mittelpunkt der Studie steht das Ziel, die wesentlichen bestimmenden Faktoren individuellen Verkehrsverhaltens in Deutschland und in Südkorea zu identifizieren und dadurch einen Beitrag zur Erklärung der Differenz zwischen Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten zu leisten. Nach wie vor sieht die Mehrheit der Befragten einerseits das Umweltproblem im eigenen Land als ein sehr ernstes Problem an, andererseits hält sie das Auto im Alltag aber für unverzichtbar. Durch die eigene Erhebung wurden die Gründe für diese Diskrepanz in den beiden Ländern in zweierlei Hinsicht herausgefunden: Eine verminderte Problemwahrnehmung gegenüber dem motorisierten Individualverkehrszuwachs gilt als einer von mehreren möglichen Hinderungsfaktoren sich umweltgerecht zu verhalten. Und die Erwerbstätigkeit (das Ausüben eines Berufes) ist ein bestimmender Förderfaktor für intensive Autonutzung bei freier Autoverfügbarkeit.

Inhaltsverzeichnis

Ein Dankeschön an alle Unterstützer	3
Zusammenfassung	4
Einleitung	8
I Theoretischer Rahmen, Hintergrund und forschungsrelevante Basisdaten	15
1 Umweltbewusstsein	16
1.1 Begriffliche Klärung	16
1.2 Differenzierung der <i>Sub</i> begriffe bei bereichsspezifischer Betrachtung	22
1.3 Forschungsstand	25
1.3.0 Vorbemerkung: Zur separaten Darstellung	25
1.3.1 Erfassung des Umweltbewusstseins im deutschsprachigen Raum	26
<i>Exkurs I:</i> Vernachlässigte Forschungslage und deren Gründe in Südkorea	37
1.3.2 Daten aus repräsentativen Umweltstudien in Südkorea	43
1.3.3 Daten aus der Gallup-International-Studie „Health of the Planet“	49
1.4 Kurze Zusammenfassung	56
2 Mobilität	59
2.1 Begriff der Mobilität	59
2.2 Weltweite Verkehrswirklichkeit	62
2.2.1 Aktueller Pkw-Bestand in Deutschland und Südkorea	65
2.2.2 Zunahme des Autobestandes in Deutschland und Südkorea	66
2.3 Verkehrswachstum als Begleiterscheinung des Autobestandswachstums .	69
2.3.1 Folgewirkungen des Verkehrswachstums	75
2.3.2 Verkehrsstile und ihr Forschungsstand	79
2.4 Kurze Zusammenfassung	83
3 Nachhaltige Entwicklung	87
3.1 Begriffliche Klärung	87
3.2 Konsensuales Verständnis über Nachhaltige Entwicklung	93
3.3 Zwischenbilanz	95
3.3.1 Gerechtigkeit als wesentlicher Bestandteil	99
3.3.2 Umweltraum für die CO ₂ -Emissionen unter dem Gerechtigkeitsaspekt ...	101
3.3.3 Weltbevölkerungsexplosion und globale Massenmotorisierung unter dem Nachhaltigkeitsaspekt	109
3.4 „Nachhaltige Mobilität“ als erstrebenswerte Alternative	112
3.5 Kurze Zusammenfassung	117
II Erhebung und Auswertung der Untersuchung zum Umweltproblem- bewusstsein und Verkehrsverhalten in Deutschland und Südkorea ..	123
4 Untersuchungsdesign	124
4.1 Grundkonzeption	124
4.2 Ziele der Vergleichsstudie	133
4.3 Fragestellungen und Forschungshypothesen	134
4.4 Erhebungsinstrument	137
4.5 Erhebungsverfahren und Stichprobe der Bevölkerungsbefragung	138

4.5.1	Probleme bei der Durchführung der Erhebung	139
4.5.2	Ausschöpfung der Telefonstichprobe in Deutschland	140
4.5.3	Struktur der realisierten Stichprobe	140
4.5.4	Bevölkerungsstruktur in Deutschland und Südkorea	142
5	Deskriptive Ergebnisse im Zwei-Länder-Vergleich	
	Deutschland und Südkorea	145
5.1	Umweltproblembewusstsein	145
5.1.1	Stellenwert des Umweltproblems im Zeittrend	145
5.1.1.1	Wahrnehmung der Umweltverhältnisse	146
5.1.1.2	Beurteilung der globalen Umweltqualität	147
5.1.1.3	Wichtigste Umweltprobleme	149
5.1.2	Verkehrsbelastung im Wohnumfeld	151
5.1.3	Vertrauen in die Lösungskompetenzen von Institutionen	154
5.1.4	Information über Umweltprobleme	156
5.1.5	Kurze Zusammenfassung	157
5.2	Selbstberichtetes Verkehrsverhalten	158
5.2.1	Verkehrsstile: Verkehrsmittelwahl für den Weg zur Arbeit	158
5.2.1.1	Ausflugshäufigkeit und Verkehrsmittelwahl	159
5.2.1.2	Verkehrsmittelwahl für die Reise zum Urlaubsziel und Urlaubsreisen im Jahr 2000	160
5.2.1.3	Flugreise	162
5.2.2	Autoverkehr: Autobestand der Haushalte	163
5.2.2.1	Autonutzung	165
5.2.2.2	Nutzungsfaktoren	167
5.2.3	Vermeidungsgründe des ÖPNV	169
5.2.4	Angebote an öffentlichen Verkehrsmitteln	171
5.3	Mobilitätseinstellungen	172
5.3.1	Struktur der Auto-Mobilitätsproblematik	176
5.3.2	Entscheidungskriterien beim Autokauf und mit dem Auto verbundene positive Assoziationen	182
5.3.3	Risikowahrnehmung der durch Autos verursachten Luftverschmutzung und der Klimaveränderung	184
5.4	Ausblick: Einschätzung der Verkehrspolitik	186
5.4.1	Forderungen an die Verkehrsplanung und -politik	186
5.4.2	Persönliche Handlungsoption	188
5.4.3	Verhaltensänderung gegen Klimaänderung	189
5.4.4	Verteuerung des Autofahrens zur Finanzierung einer Verbesserung des Umweltschutzes	191
5.4.5	Voraussichtliche Verhaltensänderungen als mögliche Reaktionen auf steigende Benzinpreise	194
5.4.6	Zukunftserwartung	195
5.4.7	Struktur der Zukunftserwartung	198
6	Ergebnisse der Zusammenhangsanalysen	200
6.1	Ernsthaftigkeit des Umweltproblems in Abhängigkeit von soziodemographischen Merkmalen	201
6.1.1	Zufriedenheit mit der Umweltsituation der Wohnumgebung in Abhängigkeit von soziodemographischen Merkmalen	203
6.1.2	Informiertheit über Umweltprobleme in Abhängigkeit von soziodemographischen Merkmalen	204

6.1.3	Zusammenhang zwischen Zufriedenheit mit der Umweltsituation und Ernsthaftigkeit des Umweltproblems	206
6.1.4	Zusammenhang zwischen Informiertheit über Umweltprobleme und Ernsthaftigkeit des Umweltproblems	207
6.2	Zusammenhänge zwischen den soziodemographischen Merkmalen und Mobilitätsvariablen	208
6.2.1	Autobestand der Haushalte in Abhängigkeit von soziodemographischen Merkmalen	208
6.2.2	Autoverfügbarkeit in Abhängigkeit von soziodemographischen Merkmalen	212
6.2.3	Intensität der Autonutzung in Abhängigkeit von soziodemographischen Merkmale	216
6.3	Überprüfung der Hauptannahme der vorliegenden Vergleichsstudie	218
7	Zusammenfassung und Ausblick	227
	Literatur	236
	Verzeichnis der Abbildungen	249
	Verzeichnis der Tabellen	251
	Anhang: Fragebogen	255

Einleitung

Darstellung der Problemlage

Das Verkehrsverhalten der heute lebenden Menschen ist auf der *einen* Welt problematisch, weil „unsere gemeinsame Zukunft“ (Hauff 1987) als (Neben)Folge unseres Verkehrsverhaltens gefährdet wird. Die aus dem Verkehr resultierenden Probleme gehören zu den sichtbaren, spürbaren und auch mit Sicherheit nicht zu unterschätzenden globalen Umweltproblemen, die nicht nur einen Ort oder einige Regionen, sondern zusätzlich den ganzen Globus betreffen (vgl. Kruse 1995, S. 82). Deren Bewältigung ist eine große Herausforderung für die im 21. Jahrhundert lebenden Menschen. Nach Rio¹ wurden aber das Verkehrswachstum und das wenig und/oder überhaupt nicht umweltgerechte Verkehrsverhalten politisch, gesellschaftlich und empirisch-sozialwissenschaftlich weiterhin unzureichend thematisiert. Dies bleibt nicht ohne Konsequenzen.

Die aktuelle Problemlage der beiden Vergleichsländer Bundesrepublik Deutschland und Republik Korea (Südkorea) zeigt ein unstimmliges Verhältnis zwischen dem Erkennen der Umweltprobleme und dem Verkehrsverhalten: Trotz des Erkennens der Bedeutung der Umweltprobleme² dauert die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs im Zeitraum von 1990 bis 2000 in beiden Ländern weiter an. Diese Problemlage wird gewöhnlich in Alltags- sowie Wissenschaftssprache wie folgt ausgedrückt: Der größte Teil der Bevölkerung ist hochgradig umweltbewusst, verhält sich aber im Verkehrsbereich wenig umweltgerecht (vgl. Preisendörfer 1999, S. 12 u. 74). – Eine solche Formulierung ist m.E. merkwürdig und beinahe unsinnig, weil die Problembezeichnung begrifflich unangemessen ist.

In concreto: Die aus den Daten der 92er Gallup-International-Studie abgeleitete (vgl. Dunlap u.a. 1993) und auf den deutschen Verkehrsdaten der 90er Jahre (Quelle:

¹ Damit ist die United Nations Conference on Environment and Development (UNCED) gemeint, die vom 03. bis 14. Juni 1992 in Rio de Janeiro (Brasilien) stattfand. Da Brasilien nach Rio de Janeiro eingeladen hatte, kam auch der Name „Rio-Konferenz“ oder einfach „Rio“ in Gebrauch (vgl. von Weizsäcker 1997, S. 208).

² Aus der im Jahre 1992 durchgeführten Gallup-International-Studie wissen wir, dass die Deutschen – zumindest um 1990 - im Durchschnitt umweltbewusster als die Bevölkerung anderer europäischer Länder waren. Außerhalb Europas weist diese Studie die Südkoreaner als besonders umweltbewusst aus. Bei dieser Befragung gaben die Deutschen sowie die Südkoreaner an, dass das Umweltproblem das wichtigste bzw. ein sehr ernstes Problem in ihrem jeweiligen Land ist (vgl. Dunlap u.a. 1993, S. 5).

Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg) basierende Tatsache löst sozialwissenschaftlich diskussionswürdige und umstrittene Fragen aus³: *Was ist das in Deutschland weit verbreitete Umweltbewusstsein? Und sind die Deutschen umweltbewusst im empirisch-sozialwissenschaftlichen Sinne oder nur hochgradig umweltproblembewusst?* Hierbei wird man zwei forschungsrelevante Probleme behandeln. Erstens stellt sich das Problem des Begriffsgebrauchs des Umweltbewusstseins. Angebracht ist zweitens ein Zweifel an dem hohen Umweltbewusstsein, das allerdings selbstverständlich den Deutschen attestiert worden ist (vgl. Kuckartz 1997, S. 5). Unabdingbar ist jedoch eine kritische Reflexion über das 'made in Germany' etikettierte Umweltbewusstsein. Die Südkoreaner hielten gemäß den Daten aus der 92er Gallup-International-Studie ebenfalls die Umweltprobleme für ernst (vgl. Dunlap u.a. 1993, S. 5). Die Veränderung des Pkw-Bestands ist trotzdem durch einen exponentiellen Zuwachs gekennzeichnet (vgl. Korea National Statistical Office 2000, S. 339). Daraus lässt sich die Frage ableiten: *Ist die südkoreanische Bevölkerung umweltbewusst oder nur umweltproblembewusst?* So haben wir vergleichbare Probleme in den beiden Ländern.

Die skizzierte Problemlage macht auch eine ausdifferenzierte Begriffsanwendung und eine adäquate Problembezeichnung erforderlich. Sonst könnte sich der undifferenzierte Begriffsgebrauch wie ein Stolperstein bei der weiteren Entwicklung des Umweltbewusstseins auswirken. Das geläufige Umweltbewusstsein der Bevölkerung, das eher als Umweltproblembewusstsein zu bezeichnen ist, ist nicht im Sinne der Nachhaltigkeit verankert. Das Umweltproblembewusstsein wirkt sich – trotz inzwischen unbestrittener globaler Klimaänderungen - kaum auf das umweltgerechte Verkehrsverhalten aus. Eine empirisch-sozialwissenschaftliche Bezeichnung der Problemlage lautet: Es besteht eine offensichtliche Diskrepanz zwischen Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten. Damit haben wir ein Phänomen der globalen Diskrepanz im Blickfeld. Diese zu erklären und Strategien zu ihrer Behebung zu formulieren, sind zeitaktuelle Aufgaben der Umweltbewusstseinsforschung.

Auf der 1995 in Berlin stattgefundenen Klimakonferenz hat sich Deutschland freiwillig verpflichtet, bis 2005 die CO₂-Emissionen um 25-30 % bezogen auf das Emissionsvolumen von 1990 zu reduzieren (vgl. Kreibich 1996, S. 66f.; Umwelt-

³ In der sozialwissenschaftlichen Umweltbewusstseinsforschung hängt die Bewertung des Umweltbewusstseins der Bevölkerung nicht allein von selbstberichteten Verhaltensweisen ab. Man nimmt dabei das tatsächliche Verhalten auf der Basis von Umweltdaten bzw. Verkehrsdaten in den Blick (vgl. Kuckartz 1998, S. 41).

bundesamt 1997, S. 86). Der motorisierte Individualverkehr wächst aber hierzulande stetig und verursacht demzufolge u.a. die weitere Zunahme der anthropogenen CO₂-Emissionen⁴. Südkorea hingegen hat sich nicht zur Reduzierung der CO₂-Emissionen verpflichtet. Die enorme Steigerung der CO₂-Emissionen ist eine wahrscheinliche Konsequenz. Wenn die bislang auf der Freiwilligkeit basierte Reduzierung der CO₂-Emissionen zu einem umweltkrisenbedingten 'Muss' wird, ist es eine der wichtigen nationalen Angelegenheiten, wie und womit die Reduzierung der CO₂-Emissionen im Bereich „Verkehr“ erreicht werden kann.

In einem demokratischen Staat folgt die Umweltpolitik dem Umweltbewusstsein der Bevölkerung. Das Umweltbewusstsein der Bevölkerung ist zweifelsohne ein Motor der betriebenen Umweltpolitik. Im Hinblick auf das Umweltbewusstsein der Bevölkerung wissen wir aber immer noch sehr wenig empirisch fundiert über das Verkehrsverhalten. Wir wissen also wenig, warum der Verkehr derzeit zunimmt und warum im Bereich „Verkehr“ wenig Verhaltensänderungen zu registrieren sind. Solch eine Vernachlässigungslage können wir uns aber nicht leisten.

Der Teil III der »Agenda 21« besagt, dass Umweltprobleme ohne Teilhabe aller gesellschaftlichen Gruppen nicht lösbar sind und zur Mitwirkung aller gesellschaftlichen Gruppen der Zugang zu Umweltinformationen ermöglicht werden soll (vgl. BMU o.J., S. 217). Für die Problemlösungen braucht die Umweltpolitik wissenschaftliche Unterstützung. Die Umweltbewusstseinsforschung ist eine Art Unterstützungswissenschaft, weil sie den Interessenaustausch zwischen Bürgern und politischen Entscheidungsträgern unterstützt. Eine ihrer Aufgaben ist die Bereitstellung von Informationen. Durch die Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse bietet sie eine gemeinsame Diskussionsbasis für die weitere Kommunikation, indem sie zeigt, wo welche Probleme liegen und wer was ändern soll. Im Kapitel 35 der »Agenda 21« wird betont, dass *„mehr wissenschaftlich fundiertes Wissen erforderlich ist, um das Verständnis für die Wechselwirkung zwischen Wissenschaft und Gesellschaft zu vertiefen und diese Wechselwirkung zu unterstützen“* (a.a.O., S. 253). Für ein weiteres Betreiben effektiver Umweltpolitik ist entscheidend das Wissen darüber, welche Meinungen die Bevölkerung gegenüber umweltpolitischen Maßnahmen vertritt oder wie die Bevölkerung die praktizierte Umweltpolitik einschätzt. Darüber

⁴ Vgl. In Bezug auf die Reduzierung der CO₂-Emissionen haben in Deutschland der Industriesektor und die Energieerzeugung im Zeitraum von 1990 bis 2000 deutliche Reduktionsfortschritte erreicht. Die energiebedingten CO₂-Emissionen sind damit aber noch längst nicht auf ein zukunftsfähiges Maß vermindert. Weitere Reduktionsfortschritte lassen sich jedoch kaum noch erreichen, ohne immer stärker in das Alltagsleben einzugreifen. So wird hier speziell nur der Individualverkehr berücksichtigt.

hinaus kann die Umweltbewusstseinsforschung die Bürgerbeteiligung an den Problemlösungen verstärken, wenn unter den Bürgern die aktuellen Umweltprobleme im Alltag erkannt und die Lösungsvorschläge akzeptiert werden.

Die Diskussion über die Änderung des Verkehrsverhaltens verbleibt bisher primär auf ideeller Ebene. Nun gibt es sehr wenig empirisch fundierte Studien im Hinblick auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Deutschland und Südkorea. Angesichts der Globalisierung der verkehrsbedingten Umweltprobleme sind internationale Vergleichsstudien jedoch vielversprechend. Deren geringe Anzahl ist daher ein Problem, das wir vor der globalen Herausforderung wahrnehmen und zu dessen Lösung wir beitragen müssen.

Das hohe Mobilitätsbedürfnis der Deutschen wird meistens mit dem Pkw befriedigt. Ihre Verkehrsstile sind nicht umweltverträglich und auch nicht nachhaltig. Nach wie vor versuchen auch die Südkoreaner, solche Verkehrsstile nachzuahmen. Vor den verkehrsbedingten Umweltproblemen (z.B. Verkehrszuwachs, Ressourcenverschleiß und Zunahme von CO₂-Emissionen als Folgewirkung) wird eine Änderung des Verkehrsverhaltens gefordert. Wichtig ist, ob man auf eine solche Forderung eine Antwort erhalten kann. Die Lösungen der verkehrsbedingten Umweltprobleme (z.B. Verkehrsdämpfung, Ressourcenschonung und Reduzierung der CO₂-Emissionen) lassen sich nämlich nicht durch etwas wie einen 'Autosperrvertrag' lösen. Und die postulierte Änderung des Verkehrsverhaltens hängt schlechthin von einem Änderungswillen jedes einzelnen Individuums ab. Wie das Auto als ein Symbol für die Freiheit gilt, so basieren die Lösungen der globalen Umweltprobleme auf der Freiwilligkeit der Individuen. Die verkehrsbedingten Umweltprobleme lassen sich nämlich weder durch ausschließliche technische noch durch restriktive Maßnahmen - schon gar nicht in einem demokratischen Staat - lösen. Gerade deshalb würde bei Problemlösungen die empirisch-sozialwissenschaftliche Umweltbewusstseinsforschung eine hervorragende Rolle spielen. Problematisch ist allerdings das geringe Wissen darüber, ob der benötigte Änderungswille gesellschaftlich vorhanden ist. Das geringe Wissen über die Ursachen der Diskrepanz zwischen Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten macht m.E. den wesentlichen Kern des Problemereichs „Umweltbewusstseinsforschung“ aus.

Methodische Vorgehensweise bei Vergleichsuntersuchung

Im ersten theoretischen Teil der Untersuchung werden die drei Hauptsäulen Umweltbewusstsein (Kapitel 1), Mobilität (Kapitel 2) und Nachhaltige Entwicklung (Kapitel 3) diskutiert. Sie dienen als konzeptioneller Bezugsrahmen und Hintergrund für die theoretische Untersuchung.

Im ersten Kapitel wird zunächst mit dem neuen Verständnis vom Umweltbewusstsein auf die falsche Vorstellung eines hohen Umweltbewusstseins der Deutschen sowie der Südkoreaner aufmerksam gemacht. Problematisiert wird dabei die undifferenzierte Begriffsanwendung des Umweltbewusstseins. Im Kapitel 1.3.1 wird der Zusammenhang zwischen Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten in Deutschland diskutiert. *Exkurs I* gibt einen Abriss der Entwicklung des *Umweltproblembewusstseins* der Südkoreaner. Gezeigt wird, warum in Südkorea der Vernachlässigungsgrad im Bereich „Umweltbewusstsein“ hoch ist und wodurch das *Umweltproblembewusstsein* gebildet wurde. In Kapitel 1.3.2 werden die Daten der vier repräsentativen Umweltstudien aus den 90er Jahren in Südkorea analysiert. Die 92er Gallup-International-Studie lässt einen Vergleich zwischen Deutschland und Südkorea zu. Die Ähnlichkeiten und Unterschiede zwischen den beiden Ländern bilden die Basis der vorliegenden Vergleichsstudie (Kapitel 1.3.3).

Kapitel 2.1 thematisiert die undifferenzierte Anwendung des Mobilitätsbegriffs in einer Gegenüberstellung von Alltags- und Wissenschaftsverständnis von Mobilität. Die Ausführungen im Kapitel 2.2 zeigen, dass die weltweite Verkehrswirklichkeit durch ihre Wohlstand- und Armutsbedingtheit *zweigeteilt* ist. Verglichen wird dabei die Entwicklung des Pkw-Bestands in Deutschland und Südkorea. Die Folgewirkungen der Zunahme des Pkw-Bestands werden in Kapitel 2.3 behandelt. Verdeutlicht wird außerdem, womit in Deutschland und Südkorea jeweils das Mobilitätsbedürfnis des Menschen in den vergangenen Jahrzehnten befriedigt wurde. Der verkehrsstrukturelle Unterschied zwischen den beiden Ländern ist deutlich zu belegen. Mit dem Modell der Verkehrsspirale werden unsichtbare Verkehrsprobleme sichtbar gemacht (Kapitel 2.3.1). Problematisiert wird die anhaltende Unwissenheit darüber, warum immer mehr Menschen mit dem Pkw fahren und was sie damit zeigen wollen (Kapitel 2.3.2). Durch die Nutzungsattribute des Autos wird untersucht, warum man den Pkw im Alltag bevorzugt.

In Kapitel 3.1 wird der Leitbegriff „Nachhaltige Entwicklung“ diskutiert. Der Leitbegriff „sustainable development“ ist umweltpolitisch formal akzeptiert, wissenschaftlich kurzfristig diskutiert, aber praktisch nicht eingelöst. Ein konsensuales Grundverständnis über nachhaltige Entwicklung wird skizzenhaft gefasst (Kapitel 3.2) und anschließend eine Zwischenbilanz der Nachhaltigkeitsdebatte aus den vergangenen 10 Jahren gezogen (Kapitel 3.3). Mit dem Basisverständnis über die Gerechtigkeitsmaxime wird erläutert, ob der „Umweltraum“ eine rein ideelle Leistung geblieben ist (zum Begriff „Umweltraum“ vgl. Institut für sozial-ökologische Forschung 1993, S. 6; BUND/Misereor 1996, S. 26ff.). Die kaum geringer gewordene Gerechtigkeitslücke zwischen den Wohlstandstaaten und den Entwicklungsländern wird exemplarisch an Beispielen von energiebedingten CO₂-Emissionen veranschaulicht (Kapitel 3.3.2). Die globalen verkehrsbedingten Umweltprobleme fordern von uns, ihre Komplexität zu analysieren und zu verstehen. Daher werden die Zusammenhänge zwischen den Verkehrstrends und den demographischen Entwicklungsfaktoren aufgezeigt (Kapitel 3.3.3). Das Konzept der nachhaltigen Entwicklung kann auf den Verkehr übertragen und problemorientiert ein Tochterleitbild „nachhaltige Mobilität“ formuliert werden. Was eine nachhaltige Mobilität ist und warum sie besonders die Suffizienzstrategie betont, wird in Kapitel 3.4 dargestellt.

Im zweiten, empirischen Teil der Untersuchung geht es um die eigene Datenerhebung im Hinblick auf das Umweltproblembewusstsein und das Verkehrsverhalten in Deutschland und Südkorea. Fokussiert wird hierbei die oben erwähnte Problemzone des Umweltverhaltensbereichs „Verkehr“.

Kapitel 4.1 beschreibt die Konzeption der Untersuchung. Eine global auftretende Diskrepanz zwischen Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten ist der Fokus der vorliegenden Vergleichsstudie. In dieser Studie geht es hauptsächlich darum, die Gründe für diese Diskrepanz, also wesentliche Bestimmungs- und Hinderungsfaktoren des individuellen Verkehrsverhaltens herauszufinden und dadurch einen Beitrag zur Erklärung dieser Diskrepanz zu leisten. Deshalb nimmt die vorliegende Studie Abstand von der Vorstellung der gängigen Kausalkette (vgl. de Haan/Kuckartz 1996a, S. 3; Kuckartz 1995, S. 82). In Kapitel 4.2 werden die aus dem Hauptziel abgeleiteten Teilziele skizzenhaft formuliert und anschließend detaillierte Hypothesen vorgestellt (Kapitel 4.3). Kapitel 4.4 stellt das eingesetzte Erhebungsinstrument und das Design des Befragungsinstruments dar. In Kapitel 4.5 wer-

den das Erhebungsverfahren und die Stichprobe der Bevölkerungsbefragung einschließlich der Probleme bei der Durchführung der Erhebung sowie der Ausschöpfung der Telefonstichprobe in Deutschland beschrieben und die Struktur der realisierten Stichprobe sowie der Bevölkerung in Deutschland und Südkorea diskutiert.

In Kapitel 5 werden deskriptive Ergebnisse der Vergleichsstudie behandelt. Mittels statistischer Kennziffern und sozialer Umweltindikatoren erfolgt eine Beschreibung der Entwicklung und des aktuellen Zustands des Umweltproblembewusstseins. Um nennenswerte Veränderungen zwischen Deutschland und Südkorea zu erfassen, werden zusätzliche Vergleichstabellen anhand der Daten aus Umweltbewusstseinsstudien in Deutschland sowie aus der Gallup-International-Studie zusammengestellt. Anhand des selbstberichteten Verkehrsverhaltens werden außerdem die Verkehrstile der deutschen und südkoreanischen Bevölkerung untersucht.

In Kapitel 6 werden Ergebnisse der Zusammenhangsanalyse vorgestellt. Es wird überprüft, welche Determinanten das derzeitige Verkehrsverhalten der Bevölkerung in den beiden Ländern motivieren. Um empirisch fundiert zu wissen, warum das hohe Umweltproblembewusstsein in der Regel nicht zum umweltfreundlichen Verkehrsverhalten führt, werden Zusammenhänge zwischen den Variablen des Umweltproblembewusstseins und ausgewählten soziodemographischen Variablen sowie zwischen den Mobilitätsvariablen und ausgewählten soziodemographischen Variablen überprüft. Wie die Steuerungsgrößen des Verkehrsverhaltens deutlich anders als im Fall des Umweltproblembewusstseins ausfallen, wird dargestellt.

Den Abschluss der vorliegenden Vergleichsstudie bilden in Kapitel 7 die Zusammenfassung und der Ausblick.