

Teil I
Theoretischer Rahmen, Hintergrund und forschungsrelevante Basisdaten

1 Umweltbewusstsein

1.1 Begriffliche Klärung

In der vorliegenden internationalen Vergleichsstudie zwischen Deutschland und Südkorea wird der Begriff „Umweltbewusstsein“ verwendet. Unpräzise lässt sich aber dieser Begriff aus folgenden drei Gründen nicht verwenden. Eine Präzisierung ist erforderlich aufgrund

- *eines heterogenen Verständnisses über das Umweltbewusstsein* zwischen Deutschen und Südkoreanern;
- *eines recht unspezifischen Gebrauchs des Begriffs* sowohl im Alltag und in der Politik (vgl. de Haan/Kuckartz 1996, S. 36) wie auch im Bereich der empirisch-sozialwissenschaftlichen Umweltbewusstseinsforschung in Deutschland wie in Südkorea;
- *einer sehr unterschiedlichen Definition und Operationalisierung des Umweltbewusstseinsbegriffs* (vgl. a.a.O., S. 57).

Es ist erforderlich, eine gewisse Klarheit zu schaffen, unter welchen Bedingungen der Begriff „Umweltbewusstsein“ besonders in dieser Zwei-Länder-Vergleichsstudie verwendet wird. Denn das verschiedene Verständnis und die undifferenzierte Anwendung des Umweltbewusstseins sind im Hinblick auf den komparativen Ansatz als ein Problem anzusehen. Eine weitere Ausdifferenzierung dieses Begriffs wäre darum angemessen für eine gemeinsame Verständnisbasis zwischen den beiden Ländern.

Um sich benötigende Verständnisgrundlage zu verschaffen, wird vor allem dargestellt, was man unter dem Begriff „Umweltbewusstsein“ generell in der gegenwärtigen empirisch-sozialwissenschaftlichen Umweltforschung versteht. Die Begriffsdefinition vom Umweltbewusstsein, die in den frühen siebziger Jahren bei M.P. Maloney/M.P. Ward »vier Dimensionen«⁵ umfasste, hat sich im deutschsprachigen

⁵ Um das Umweltbewusstsein der amerikanischen Bevölkerung zu erfassen, nahmen Maloney und Ward eine Ausdifferenzierung des Begriffs „Umweltbewusstsein“ vor. Sie entwickelten eines der ersten und viel beachteten Instrumente in den Anfängen der Umweltbewusstseinsforschung (vgl. Maloney/Ward 1973, S. 584; de Haan/Kuckartz 1996, S. 39). Es handelt sich bei diesem Instrument um vier Dimensionen des Umweltbewusstseins: „knowledge“ (das Umweltwissen), „attitudes“ (die Umwelteinstellungen) & „affect“ (die Betroffenheit), „verbal commitment“ (die verbalisierte Verhaltensbereitschaft) und „actual commitment“ (das tatsächliche, umweltbezogene Verhalten). Sie wollten damit herausfinden, was die Bevölkerung über ökologische Probleme weiß, was sie diesbezüglich empfindet, ob sie dagegen etwas zu tun bereit sei, und was sie tatsächlich schon tut. Zur Messung von Umweltbewusstsein setzten sie die vier Dimensionen in ihr Messinstrument um, wobei einzelne

Raum offensichtlich im Laufe der Zeit in der Form von »fünf Subskalen«⁶ bis »drei Komponenten« durchgesetzt.

Konkret gesagt: Aufgrund der unterschiedlichen Definition bzw. Operationalisierung des Umweltbewusstseins hat der Umweltbewusstseinsbegriff zumindest bis Mitte der 90er Jahre keine fachwissenschaftlich eindeutige Bestimmung erfahren. Warum dieser Begriff wissenschaftlich nicht adäquat definiert wurde, ist u.a. darauf zurückzuführen, dass er im außerwissenschaftlichen Bereich entstand und vor allem in der Politik, den Medien und in der Alltagssprache zur Verwendung kam (vgl. Langeheine/Lehmann 1986, S. 74; Dierkes/Fietkau 1988, S. 11f.). Gegenwärtig scheint jedoch ein Konsens zu herrschen, dass das Umweltbewusstsein die drei Komponenten Umweltwissen, Umwelteinstellung und Umweltverhalten enthält. Längst wurden der ungenaue Gebrauch und die unterschiedliche Definition des Umweltbewusstseinsbegriffs in Deutschland als problematisch angesehen. Demzufolge sahen sich die zwei Umweltbewusstseinsforscher, de Haan und Kuckartz, veranlasst, eine Ausdifferenzierung dieses Begriffs einzuführen (vgl. de Haan/Kuckartz 1996, S. 37). Ihr Verständnis von Umweltbewusstsein wird im Folgenden zitiert:

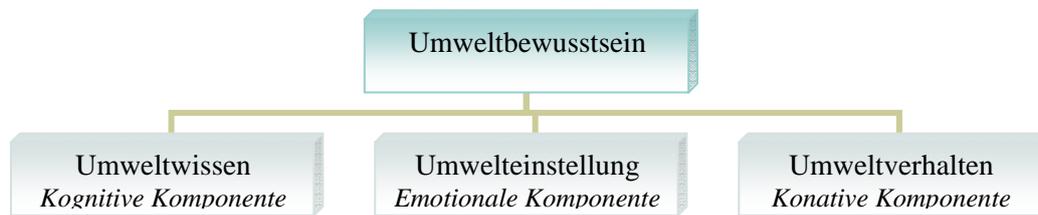
- *„Unter Umweltwissen wird der Kenntnis- und der Informationsstand einer Person über Natur, über Trends und Entwicklungen in ökologischen Aufmerksamkeitsfeldern, über Methoden, Denkmuster und Traditionen im Hinblick auf Umweltfragen verstanden.*
- *Unter Umwelteinstellung werden Ängste, Empörung, Zorn, normative Orientierungen und Werthaltungen sowie Handlungsbereitschaften subsumiert, die alleamt dahin tendieren, die gegenwärtigen Umweltzustände als unhaltbar anzusehen und einerseits eben davon emotional affiziert, andererseits mental engagiert gegen die wahrgenommenen Problemlagen eingenommen zu sein.*
- *Umweltverhalten meint, dass das tatsächliche Verhalten in Alltagssituationen umweltgerecht ausfällt“ (a.a.O., S. 37).*

Sind die drei Komponenten zugleich gemeint, so kann dann von dem Umweltbewusstsein gesprochen werden, betonten de Haan/Kuckartz.

Komponenten – Wissen, Einstellungen, verbal bekundete Handlungsbereitschaft und Verhalten – deutlich unterschieden werden. Zu beachten ist, dass Maloney/Ward das tatsächliche umweltbezogene Verhalten von den rein einstellungsbezogenen Dimensionen des Umweltbewusstseins unterschieden (vgl. de Haan/Kuckartz 1996, S. 40).

⁶ Im deutschsprachigen Raum sind - neben den Maloney-Dimensionen - zusätzliche Dimensionen immer wieder ergänzend in Forschungsarbeiten eingesetzt und überprüft worden. Theoretisch differenziert benutzten u.a. Kley und Fietkau fünf Subskalen zur Erforschung des Umweltbewusstseins: Wahrgenommene Ernsthaftigkeit, persönliche Betroffenheit, Verantwortlichkeit, Handlungsbereitschaft und Verhalten. Davon stehen drei Subskalen in der direkten Maloney-Tradition. Zusätzlich sind zwei Subskalen „wahrgenommene Ernsthaftigkeit“ und „Verantwortlichkeits-Zuschreibung“ gemessen worden (vgl. Kley/Fietkau 1979, S. 19; Urban 1986, S. 364).

Abbildung 1.1: Drei *Beschreibungsbedingungen* des Umweltbewusstseins



Quelle: Eigene Darstellung auf der Basis von de Haan/Kuckartz 1996, S. 36-37

Die drei Komponenten des Umweltbewusstseins sind zudem als drei *Beschreibungsbedingungen* des Umweltbewusstseins zu bezeichnen. An diesem Verständnis anknüpfend wird eine konsensfähige allgemeine Definition über das Umweltbewusstsein wie folgt formuliert: *Das Umweltbewusstsein ist zu verzeichnen, wenn die drei Beschreibungsbedingungen, nämlich das Umweltwissen über schlechten Umweltzustand, die davon mitbewirkenden Umwelteinrichtungen der Individuen als kritische Einschätzungsfähigkeiten gegenüber den Umweltproblemen und das veränderte Umweltverhalten für verbesserten Umweltschutz erfüllt sind.*

Gegenüber dem undifferenzierten Begriffsgebrauch des Umweltbewusstseins ist mit der obigen Definition die Verständnisgrundlage geschaffen. In Anlehnung an das Verständnis über das Umweltbewusstsein von de Haan/Kuckartz ist weiterhin zu thematisieren, welche Konsequenzen aus der Ausdifferenzierung des Umweltbewusstseins besonders für die empirisch-sozialwissenschaftliche Umweltbewusstseinsforschung gezogen werden können. Es geht um nicht unproblematische Anwendungsgewohnheit des Umweltbewusstseinsbegriffs von den Umweltforschern. Dessen recht undifferenzierter Gebrauch verhindert eine weitere Entwicklung des Umweltbewusstseins. Mit dem vorhandenen Bewusstsein über die Umweltprobleme meint man in der Regel, über Umweltfragen hinreichend informiert zu sein. Das führt dazu, dass man sich nicht mehr um neue Entwicklungen, insbesondere um den Nachhaltigkeitsdiskurs kümmert. Auch das hierzulande derzeit geläufige Umweltbewusstsein ist noch nicht im Sinne der Nachhaltigkeit verankert.

Das allgemeine 'Umweltproblembewusstsein' der deutschen Bevölkerung liegt nach wie vor auf einem hohen Niveau. Die weltweite Kopie des als 'made in Germany' etikettierten Umweltproblembewusstseins hätte aber eine fatale Konsequenz für die Welt. Die richtungssichere und folgerichtige Förderung des Umweltbewusstseins

kann von der differenzierten Anwendung des Umweltbewusstseins abhängen. Das Verständnis darüber, was Umweltbewusstsein ist, hat sich bereits in Deutschland geändert. Trotzdem wollen einige Umweltbewusstseinsforscher und Umweltwissenschaftler solche Änderung merkwürdigerweise nicht wahrgenommen haben (vgl. Preisendörfer 1999, S. 72; Dörner/Lantermann 2000, S. 165).

Gleichsetzung des Umweltbewusstseins mit der Umwelteinstellung als Problem

Durch die Ausdifferenzierung des Umweltbewusstseins lässt sich zunächst eine unadäquate Gleichsetzung des Umweltbewusstseins mit der Umwelteinstellung problematisieren⁷: Ein begrifflich ausdifferenziertes Umweltbewusstsein eröffnet den Blick auf die problematische Gleichsetzung des Umweltbewusstseins mit der Umwelteinstellung. Der Begriff „Umweltbewusstsein“ ist ein Suprabegriff, der sich aus drei subsumierenden Subbegriffen zusammengesetzt hat (vgl. Abbildung 1.1). Gewöhnlich ist aber der Überbegriff in der sozialwissenschaftlichen Umweltbewusstseinsforschung undifferenziert gebraucht worden. Es kann durch ein Beispiel deutlich gezeigt werden: Die Umweltsoziologen A. Diekmann und P. Preisendörfer bezeichneten die Umwelteinstellung als „Umweltbewusstsein“ (vgl. Diekmann/Preisendörfer 1992, S. 232) in ihrem Erklärungsmodell zum Umweltverhalten. Dazu kann man sich kritisch bemerkend fragen, ob ein hoher Grad an Pro-Umwelteinstellung überhaupt mit dem Umweltbewusstsein gleichzusetzen sei oder ob damit nur ein Umweltproblembewusstsein gemeint sei.

Auch erwiesen sich „*Diskrepanzen zwischen dem Umweltbewusstsein und dem Umweltverhalten*“ (vgl. Preisendörfer 1999, S. 72) als problematisch in der bisherigen deutschen Umweltbewusstseinsforschung⁸. Eine solche Bezeichnung scheint mir

⁷ Der Begriff „Umweltbewusstsein“, den einst Kuckartz definiert hatte, scheint ein sehr schillernder Terminus gewesen zu sein. Nach seiner begrifflichen Unterscheidung hatte das Umweltbewusstsein ein Begriffstrio Umweltwissen, Umweltbewusstsein und Umweltverhalten (vgl. Kuckartz 1995, S. 71-72). Schwer nachvollziehbar ist, warum bei der Begriffsausdifferenzierung von Kuckartz das Umweltbewusstsein *zweimal* vorkam. Unklar bleibt, was mit dem vorderen oder mit dem hinteren Umweltbewusstsein gemeint war. Für diese begriffliche Fehldifferenzierung hätte man aber Verständnis, weil es vor der Einführung der wissenschaftlichen Ausdifferenzierung des Umweltbewusstseinsbegriffs passierte. Es ist aber unübersehbar, dass dessen anfängliche Fehldifferenzierung nach wie vor eine Auswirkung hat. Ein Beispiel dafür: Dörner/Lantermann haben den Begriff „Umweltbewusstsein“ in ihrem Aufsatz »Parcours und Schicksal des Umwelthandelns und -lernens« verwendet (vgl. Dörner/Lantermann 2000, S. 165). Der von ihnen gebrauchte Begriff „Umweltbewusstsein“ ist eindeutig nicht als ein Suprabegriff verstanden, sondern als einer von den Subbegriffen: Wissen, Umweltbewusstsein und Handeln. Trotz der fachwissenschaftlichen Bestimmung wird der Begriff „Umweltbewusstsein“ immer noch schwammig angewendet.

⁸ Preisendörfer würde mit der Problembezeichnung gemeint haben, umweltbewusste Menschen verhielten sich nicht umweltgerecht. Wenn man auf die Anwendungsgewohnheit des Begriffs „Umweltbewusstsein“ sensible reagieren würde, wäre das Gemeinte etwas Unsinniges. Denn meinem Ver-

aber problematisch zu sein. Denn zur Erklärung der zu überbrücken gewünschten Diskrepanz stand der Suprabegriff mit *einem* von seinen drei untergeordneten Subbegriffen in einer Beziehung und zwar auf gleicher Ebene. Man geht davon aus, dass die von Preisendörfer als problematisch erörterte Diskrepanz zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten auf begrifflicher Ungenauigkeit basiert. Die Umwelteinstellung und das Umweltbewusstsein sind nämlich in der um Präzision bemühten Umweltbewusstseinsforschung undifferenziert und ungenau angewendet worden. Es besagt wiederum, welche überhaupt für eine adäquate Problembearbeitung zuvor geleistet werden sollen. Um Verwirrungen zu meiden, ist der Begriff „Umweltbewusstsein“ in einem wissenschaftlichen Gebrauch einer Ausdifferenzierung bedürftig. Man soll von *‘Diskrepanz zwischen Umwelteinstellung und Umweltverhalten’* sprechen. Die adäquate und angemessene Problembezeichnung ist ein wichtiger Erstschrift in eine richtige Richtung.

Zu beachten ist, dass der hohe Grad an Pro-Umwelteinsteilung mit dem hohen Umweltbewusstsein gleichsetzend verstanden worden ist. Eine Konsequenz daraus: Die Deutschen seien umweltbewusst. In Bezug auf das Verkehrsverhalten ist demzufolge häufig danach gefragt, warum das hohe Umweltbewusstsein der Deutschen keine Auswirkungen auf das umweltgerechte Verkehrsverhalten hat. Diese Art Frage soll umformuliert gestellt werden: *Warum hat der hohe Grad an Pro-Umwelteinsteilung der Deutschen keine Auswirkungen auf umweltgerechtes Verkehrsverhalten?* Man wird allerdings anerkennen müssen: Nur eine Teilkomponente vom Umweltbewusstsein kann niemals darunter verstanden werden. Von einer Anerkennung bzw. Praktizierung des ausdifferenzierten Begriffs im Forschungsbereich „Umweltbewusstsein“ ist die Rede. Mit einer angemessenen Begriffsanwendung kann das diskrepante Verhältnis zwischen der Umwelteinsteilung und dem Umweltverhalten verständlicherweise dargestellt werden.

Notwendigkeit trennschärferer Problembezeichnung

Das Umweltverhalten wurde in überwiegendem Maße in den vier Bereichen Abfall, Einkauf, Energie und Verkehr erfasst (vgl. hierzu ausführlich 1.3.1 dieser Arbeit). Die herausgestellte Diskrepanz zwischen Umwelteinsteilung und Umweltverhalten betrifft aber nicht alle Verhaltensbereiche, sondern einen Verhaltensbereich „Verkehr“ besonders stark (vgl. Preisendörfer 1999, S. 70 u. 75). Die generelle Bezeich-

ständnis nach verhalten sich entweder umweltproblembewusste Menschen nicht umweltgerecht, oder nur umweltgerecht handelnde Menschen mit Problembewusstsein sind auch wirklich umweltbewusst.

nung „Diskrepanz zwischen Umwelteinstellung und Umweltverhalten“ ist deshalb keine trennschärfere Problembezeichnung, wenn man verhaltensbereichsspezifisch betrachtet. Dazu ist eine trennschärfere Problembezeichnung notwendig.

Bei bereichsspezifischer Betrachtung ist auch eine unkorrekte Anwendung des Oberbegriffs „Umweltbewusstsein“ sichtbar. Die Problembezeichnung „*Diskrepanz zwischen Umweltbewusstsein und Verkehrsverhalten*“ (vgl. a.a.O., S. 201) ist ein handfestes Beispiel für die undifferenzierte Begriffsanwendung. Sie bringt ein begriffliches Definitionsproblem mit sich. Als nächster Schritt soll deshalb gefragt werden, inwieweit mit der Bezeichnung „Diskrepanz zwischen Umwelteinstellung und Umweltverhalten“ die spezifisch zu beobachten beabsichtigte Problemlage dargestellt werden kann und ob stattdessen eine noch weitere Ausdifferenzierung des Umweltbewusstseins zum Einsatz kommen soll. Für die korrekte Nutzung des Oberbegriffs „Umweltbewusstsein“ ist eine weitere Ausdifferenzierung der Verhaltensbereiche erforderlich. Wenn mit dem hier in Beziehung gezogenen Umweltbewusstsein die Umwelteinstellung gemeint ist, gilt die folgende Problembezeichnung als trennscharf und einwandfrei: „Diskrepanz zwischen (bereichsspezifischer) Umwelteinstellung und Verkehrsverhalten“

Umweltbewusstsein ≠ Umweltproblembewusstsein⁹

Das Umweltbewusstsein ist nicht gleich das *Umweltproblembewusstsein*, obwohl die Südkoreaner das *Umweltproblembewusstsein* unter dem Terminus „Umweltbewusstsein“ verstanden haben wollen¹⁰. Festzustellen ist, dass das Problem der undifferenzierten Anwendung des Umweltbewusstseinsbegriffs nicht nur die Deutschen, sondern auch die Südkoreaner betrifft. Was die Südkoreaner unter dem Umweltbewusstsein verstehen, entspricht dennoch nicht dem (konsensfähigen) Verständnis über das Umweltbewusstsein im deutschsprachigen Raum. Erst Anfang der 90er Jahre begann die Umweltbewusstseinsforschung in Südkorea. Das Umweltbewusstseinsforschungsfeld ist ein neues Terrain in den Sozialwissenschaften. Auf diesem Gebiet sollen mehr theoretische wie empirische Forschungsarbeiten durchgeführt werden. Ohne beobachtbares wissenschaftliches Engagement verwenden die

⁹ Mit dem Terminus *Umweltproblembewusstsein* meinen die Südkoreaner, die Umwelt sei problematisch. Was man mit dem im Wort teilweise kursiv geschriebenen Bestandteil „problem“ hervorheben will, ist die Empfindung der Problematik.

¹⁰ Warum die Südkoreaner das *Umweltproblembewusstsein* unter dem Terminus „Umweltbewusstsein“ verstanden haben wollen, ist einer Erläuterung bedürftig. Darüber wird im *Exkurs I* dieser Arbeit ausführlich behandelt.

Südkoreaner den Begriff „Bevölkerungsbewusstsein über Umweltprobleme“ (vgl. Korea Environmental Technology Research Institute 1996, S. 4). Sie verstehen darunter zumeist die Wahrnehmung der Umweltprobleme. Auffallend ist, dass die Südkoreaner den Begriff „Umweltproblembewusstsein“ identisch mit dem Begriff „Umweltbewusstsein“ im Alltag gebrauchen. Aber das Umweltbewusstsein ist nicht mit dem ‚Umweltproblembewusstsein‘ gleichzusetzen.

Der Bereich „Verkehrsverhalten“ ist auch nicht empirisch-sozialwissenschaftlich thematisiert. Nach der Gallup-International-Studie (1992) verfügten die Südkoreaner über ein hohes ‚Umweltproblembewusstsein‘ um 1990 (vgl. Dunlap u.a. 1993). Wir wissen aber nicht, ob das hohe Umweltproblembewusstsein noch vorhanden sei und wenn ja, dann in welchem Verhältnis das hohe Umweltproblembewusstsein und das Verkehrsverhalten miteinander stehen. Das Wissensdefizit ist darauf zurückzuführen, dass sich Südkorea Ende der 90er Jahre in der Wirtschaftskrise befand¹¹. Aufgrund kaum existierender Untersuchungen kann man nicht feststellen, wie umweltproblembewusst die Südkoreaner um die Jahrtausendwende sind. Die Entwicklung des Pkw-Bestands Südkoreas erweckt das Erkenntnisinteresse, ob und wie sich das hohe Umweltproblembewusstsein der südkoreanischen Bevölkerung auf das Verkehrsverhalten auswirkt.

1.2 Differenzierung der *Subbegriffe* bei bereichsspezifischer Betrachtung

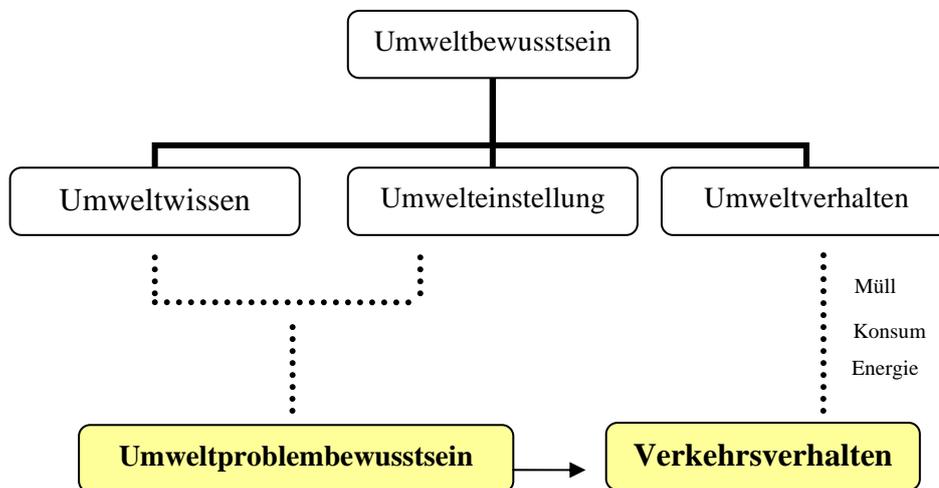
Die Vergleichsstudie interessiert sich nicht für die generelle Beziehung zwischen Umwelteinstellungen und –verhalten, sondern für die erhebliche Diskrepanz zwischen den problemspezifischen Umwelteinstellungen und dem Verhaltensbereich „Verkehr“. Man wird deshalb thematisieren, was eine Grundvoraussetzung für eine angemessene Problembearbeitung ist und warum die Subbegriffe von dem Begriff „Umweltbewusstsein“ weiterhin differenziert werden sollen.

Über das generelle Umweltbewusstseinsverständnis hinaus ist eine weitere Differenzierung der Subbegriffe im Hinblick auf den zu beobachtenden Problembereich

¹¹ Die Umweltbewusstseinsforschung in Südkorea ist relativ jung. Aufgrund der Massenarbeitslosigkeit und der wirtschaftlichen Probleme rückte die Umweltthematik als Gegenwartsproblem in der südkoreanischen Gesellschaftspolitik weit nach hinten. Das sich verstärkende ökonomische Problem war als wichtige Ursache für das Wissensdefizit bezüglich des Umweltbewusstseins der südkoreanischen Bevölkerung zu bezeichnen. Im Zeitraum von 1997 bis 2000 gab es keine nennenswerte empirische Untersuchungen.

„Verkehr“ einzuführen. Es geht also um die weitere Nutzung des Begriffs „Umweltbewusstsein“ und gleichzeitig um die bereich- bzw. problemspezifische Betrachtung. Zur einwandfreien Begriffsanwendung und trennschärferen Problembezeichnung erscheinen weitere Differenzierungen der Subbegriffe angemessen. Die von de Haan/Kuckartz definierten Subbegriffe bieten den Rahmen für das Umweltbewusstseinsverständnis, aber die Definitionen der Subbegriffe sind eben zu allgemein formuliert. Damit kann die Problemlage nicht zutreffend beschrieben werden. Daher sollen bereichsspezifische Subbegriffe aus den allgemeinen drei Subbegriffen weitergeleitet und neu definiert werden.

Abbildung 1.2: Fokussierte Subbegriffe



Quelle: Eigene Darstellung

In dieser Vergleichsstudie wird eine problemspezifische Umwelteinstellung aus (allgemeinen) zwei Teilkomponenten Umwelteinstellung und Umweltwissen hergeleitet. Der derartig hergeleitete Subbegriff wird als „Umweltproblembewusstsein“ bezeichnet. Um die Verwirrung in Grenzen zu halten, ist eine Erklärung dafür hilfreich, warum aus zwei Teilkomponenten Umwelteinstellung und Umweltwissen eine problemspezifische Umwelteinstellung hergeleitet worden ist. In dieser Studie geht es nicht um die Wirkungskette vom Umweltwissen über die Umwelteinstellung zum Umweltverhalten, die sich bereits empirisch als unzutreffend erwiesen hat. Es geht vielmehr um die Erklärung der Diskrepanz zwischen einer bereichsspezifischen Umwelteinstellung und einem bestimmten Verhaltensteilbereich. Bei verhaltensbereichsspezifischer Betrachtung lässt sich ein bestimmter Verhaltensbereich mit bereich- bzw. gegenstandsspezifischen Einstellungen besser erklären als mit allgemeinen Ein-

stellungen – es ist die von Ajzen/Fishbein postulierte Theorie (vgl. Preisendörfer 1999, S. 76). Die Vergleichsstudie folgt der Forderung von ihnen. Außerdem beeinflusst das Umweltwissen das Umweltverhalten sehr gering.

Nach Kuckartz besitzt die Umwelteinstellung¹² nicht nur kognitive Aspekte, sondern auch emotionale Anteile. Die Umwelteinstellung ist „mehr als ein Konglomerat von kognitiven Einstellungen gegenüber der Umwelt“ (vgl. Kuckartz 1995, S. 72). Nach Dörner/Lantermann ist zudem die Umwelteinstellung¹³ nicht als ein statisches, sondern als ein dynamisches Konstrukt darzustellen (vgl. Dörner/Lantermann 2000, S. 168f.). Die Umwelteinstellung setzt sich aus Motiven, Handlungsbereitschaften, Engagement, Konflikten und Gefühlen zusammen (vgl. a.a.O., S. 170). Sie kann sich je nach Situationen ändern.

Ausgehend von der Annahme, dass das Umweltwissen über die zeitaktuellen Umweltprobleme und die Umwelteinstellung der Individuen voneinander mitbewirken können, ist die problemspezifische Einstellung, also das „Umweltproblembewusstsein“ daraus geleitet. Betont wird besonders, welches innerhalb der verschiedenen Umweltprobleme man zeitaktuell für problematisch hält. Das auch als ein Subbegriff zu bezeichnende Umweltverhalten gilt zudem als ein Sammelbegriff, der verschiedene Verhaltensweisen in Bereichen Müll, Konsum, Energie und Verkehr umfasst. Abgeleitet wird speziell ein Verkehrsverhalten (vgl. Abbildung 1.2). Die zwei problemspezifischen Unterbegriffe „Umweltproblembewusstsein“ und „Verkehrsverhalten“ werden folgendermaßen ausdifferenziert:

- *Unter „Umweltproblembewusstsein“ werden der persönliche Kenntnis- bzw. Informationsstand über zeitaktuelle Umweltprobleme, die subjektive Problemwahrnehmung und die Betroffenheit einzelner Individuen sowohl als passiver Betroffenen wie auch als aktiver Verursacher der Umweltprobleme verstanden.*
- *Unter „Verkehrsverhalten“ werden das selbstberichtete Verkehrsverhalten, die verbalisierten Handlungsoptionen zur Änderung des Verkehrsverhaltens und das tatsächliche Verkehrsverhalten einzelner Individuen durch Verkehrsdaten im Alltag verstanden.*

Mit dieser differenzierten Verwendung des Begriffs „Umweltbewusstsein“ ist die begriffliche Grundlage zur Erklärung der Diskrepanz zwischen Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten vorhanden.

¹² ist eigentlich von Kuckartz als Umweltbewusstsein bezeichnet.

¹³ Dörner/Lantermann haben auch das Umweltbewusstsein statt die Umwelteinstellung verwendet.

1.3 Forschungsstand

1.3.0 Vorbemerkung: Zur separaten Darstellung

Die Studie untersucht hauptsächlich das Umweltbewusstsein im Hinblick auf das Verkehrsverhalten. Diesbezügliche Untersuchungen liegen aber auf nationaler wie internationaler Ebene nur in geringem Maße vor: Wir wissen wissenschaftlich fundiert wenig über den Einfluss des Umweltproblembewusstseins in Bezug auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Deutschland. Kaum bekannt sind Informationen über das aktuelle Umweltbewusstsein der Südkoreaner. Aufgrund des Fehlens einer gemeinsamen Datenbasis werden getrennte Wege zur Darstellung des Forschungsstandes zum Umweltbewusstsein verfolgt. Betrachtet man die Umweltbewusstseinsforschung für Deutschland und Südkorea zahlenmäßig und inhaltlich, ist der Unterschied viel größer als erwartet.

Forschungen zum Umweltbewusstsein wurden von 1990 bis 1995 in Deutschland relativ viel durchgeführt. Im folgenden Zeitraum aber sind Daten über das Umweltbewusstsein eher in geringem Ausmaße erhoben worden. Aus inhaltlicher Sicht ist das Verkehrsverhalten nur partiell berücksichtigt und somit unzureichend erforscht worden.

Aufgrund der fehlenden Untersuchungen aus dem universitären Bereich Südkoreas zum Thema „Umweltbewusstsein“ sind systematische Vergleiche zwischen Deutschland und Südkorea bisher nicht möglich. In Bezug auf die Umweltprobleme gab es wenige vom Umweltamt in Seoul geförderte Meinungsumfragen der Bevölkerung in Südkorea. Untersuchungen, die das Verkehrsverhalten der südkoreanischen Bevölkerung umfassen, sind bisher nicht publiziert. Es gibt keine veröffentlichten Informationen über die Alltagsmobilität der Südkoreaner.

Aber auch aus internationalen Vergleichsstudien sind nur wenige Daten zum Umweltbewusstsein vorhanden. Das ist ein Beleg für den geringen Stellenwert der internationalen Vergleichsstudien. Ziel ist jedoch die Berücksichtigung des Forschungsstandes des Umweltbewusstseins auf internationaler Ebene. Um eine gemeinsame Datenbasis für die vorliegende Vergleichsstudie zu gewinnen, wird die Gallup-International-Studie fokussiert betrachtet.

Vor diesem Hintergrund lässt sich der gegenwärtige Forschungsstand zum Umweltbewusstsein separat darstellen.

1.3.1 Erfassung des Umweltbewusstseins im deutschsprachigen Raum

Kurz vor wie nach der Rio-Konferenz im Jahre 1992 hat das Feld „Umweltbewusstseinsforschung“ in Deutschland einen „Boom“ im wahrsten Sinne des Wortes erlebt. Ein Bedeutungszuwachs der Umweltbewusstseinsforschung ist im Zeitraum von 1990 bis 1995 nachweisbar (vgl. Kuckartz 1996). Bis Mitte der 90er Jahre spielte zudem Deutschland in der globalen Umweltpolitik eine Vorreiterrolle (vgl. Beck 1998, S. 222; Jänicke/Weidner 1997, S. VI). Ende der 90er Jahre büßte aber das Thema „Umwelt“ offensichtlich im sozialwissenschaftlichen Kontext in Deutschland an aktueller Relevanz ein¹⁴. Zumindest im Bereich „Umweltbewusstseinsforschung“ ist dieser Bedeutungsrückgang feststellbar.

Wie sieht der Stand der Forschung zu Umweltbewusstsein aus? Und in welchem Ausmaße wird das verkehrsbezogene Umweltverhalten in der empirisch-sozialwissenschaftlichen Umweltforschung einbezogen? Mit der Beantwortung der zwei Fragen wird sich belegen lassen, wie erheblich im Forschungsbereich „Umweltbewusstsein“ die verkehrsbezogene Problematik vernachlässigt wurde.

Im Hinblick auf das Interesse an der Verkehrsproblematik wurde versucht, Zahlen für verkehrsrelevante Befragungen aus 100 herausgefilterten Forschungsarbeiten¹⁵ vorzulegen. Etwa ein Zehntel der Arbeiten wurde entweder in Bezug auf die Pkw-Nutzung im Alltag, auf das Ausmaß der Verkehrsbelastungen und die Verkehrsmittelwahl thematisiert oder als Untersuchungsgegenstand in einem Themenbereich „Verkehr“ einer Repräsentativstudie behandelt. D.h. in Deutschland gibt es wenig empirisch fundierte bundesweite Repräsentativstudien in Bezug auf das Verkehrsverhalten.

¹⁴ Im Laufe der 90er Jahre beklagten sich engagierte Umweltbewusstseinsforscher über die unzureichende Förderungslage für empirisch-sozialwissenschaftliche Umweltforschung besonders im Vergleich zu anderem Forschungsfeld „Psychotherapie“ (vgl. de Haan/Kuckartz 1998, S. 15).

¹⁵ Der von de Haan/Kuckartz 1996 veröffentlichte Band mit dem Titel »Umweltbewusstsein. Denken und Handeln in Umweltkrisen« verschafft einen Überblick über die Entwicklung und den Forschungsstand im Hinblick auf das Umweltbewusstsein in Deutschland, aber nur bis Mitte der 90er Jahre. Die beiden Autoren unternahmen gemeinsam die Studie, um herauszufinden, in welchem Zusammenhang die Umwelteinstellung der deutschen Bevölkerung und ihr Umweltverhalten zueinander stehen. Dabei wurden empirische Untersuchungen zum Umweltbewusstsein im Zeitraum von 1985 bis 1995 aus dem deutschsprachigen Raum gesichtet, katalogisiert und bezüglich ihrer Ergebnisse systematisiert: Nachdem die Autoren nicht-empirische Arbeiten aussortiert hatten, kamen insgesamt 350 Dokumentationseinheiten zustande, die nach ihren Untersuchungskriterien als relevant eingestuft worden waren. Daraus wurden 100 Untersuchungen als wichtige Originalforschungsarbeiten nach ihrer Auswahlkriterien nochmals herausgefiltert. Auf diese 100 Studien wird in dem Band vorrangig zurückgegriffen (vgl. de Haan/Kuckartz 1996, S. 39-44). Diese wichtigsten 100 empirischen Studien zum Umweltbewusstsein sind in einem kommentierten Paper der Forschungsgruppe Umweltbildung dokumentiert (vgl. Kuckartz 1996).

Es gibt eine Vielzahl von Untersuchungsarbeiten mit theorieorientierten Modellansätzen, wie J. Lehmann in seinem 1999 veröffentlichten Band »Befunde empirischer Forschung zu Umweltbildung und Umweltbewusstsein« zusammengefasst hat (vgl. Lehmann 1999, S. 15). Von diesen erscheinen u.a. die folgenden drei *kursiv* beschriebenen theoretischen Ansätzen, auf deren Grundlage die Umweltforscher im Zeitraum von 1991 bis 1995 im deutschsprachigen Raum ihre Untersuchungen durchgeführt hatten, für die vorliegende Vergleichsstudie in Bezug auf die Mobilitätsproblematik relevant:

- die „*low-cost-Hypothese*“ von Diekmann und Preisendörfer (1992),
- die „*Theorie des geplanten Verhaltens*“ in der Anwendung von Bamberg und Schmidt (1993),
- die „*Theorie zum Zusammenhang von ökologischem Handeln und Lebensstilen*“ von de Haan und Kuckartz (1994).

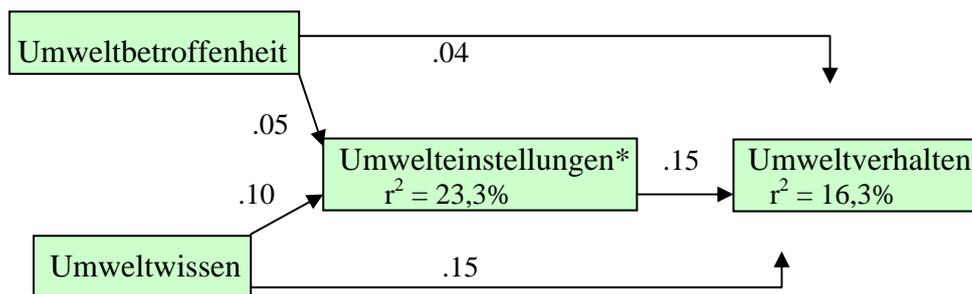
Die „*low-cost-Hypothese*“ von Diekmann/Preisendörfer¹⁶

Diekmann/Preisendörfer präsentierten ihre Untersuchungsergebnisse in einem Pfadmodell zum Umweltverhalten (vgl. Abbildung 1.3). Das Pfadmodell erklärt 23 % der Umwelteinstellungen und 16 % des verbalisierten Umweltverhaltens. Es zeigt außerdem, dass die Pfadkoeffizienten allesamt sehr gering sind. Keiner der Werte ist größer als 0,15. Dies bedeutet, dass bei den befragten Personen Umweltwissen, Umweltbetroffenheit und Umwelteinstellungen keine sonderlich bedeutsamen Auswirkungen auf das geäußerte Umweltverhalten haben. Zur Erklärung dieses Phänomens setzten die Forscher an dem Bruch zwischen Umwelteinstellungen und Umweltverhalten an. Sie untersuchten 16 Verhaltensweisen in den vier Bereichen Kauf, Abfall, Energie und Verkehr. Jeder Bereich wurde von vier Verhaltensfragen erfasst, deren Antwortvorgaben jeweils auf Dichotomien reduziert wurden. Die Gamma-Korrelationen des Zusammenhangs zwischen Umwelteinstellungen und den 16 ausgewählten Verhaltensweisen bewegten sich zwischen +0,42 für den Zusammenhang zwischen Umwelteinstellungen und Einkaufen im Bioladen und -0,06 für Umwelteinstellungen und Verzicht auf das Auto am Wochenende (vgl. Diekmann/Preisendörfer 1992, S. 234).

¹⁶ Im Frühjahr 1991 haben Diekmann/Preisendörfer anhand des Telefonbuches zufällig ausgewählte Personen in Bern (N=392) und parallel dazu Personen in München (N=965) telefonisch befragt (vgl. Diekmann/Preisendörfer 1992, S. 229). In dieser Befragung wurden Variablen wie Umweltwissen, Umweltbetroffenheit, Umwelteinstellungen und umweltrelevantes Verhalten in vier Bereichen (umweltfreundliches Einkaufsverhalten, umweltbewusste Abfallbeseitigung, umweltschonender Umgang mit Energie und umweltfreundliches Verkehrsverhalten) erfasst (vgl. a.a.O., S. 230).

Es war ein neuer Versuch, das Umweltverhalten differenziert nach verschiedenen Bereichen zu analysieren. Diekmann/Preisendörfer stellten in ihrer Studie die Diskrepanz zwischen Umwelteinstellungen und Verkehrsverhalten sowie die Diskrepanz im persönlichen Umweltverhalten fest: Personen, die sich zwar beim Einkaufen und bei der Abfalltrennung umweltbewusster verhalten, jedoch nicht, wenn es um den Verzicht auf das Auto geht (vgl. a.a.O., S. 235).

Abbildung 1.3: Pfadmodell des Umweltverhaltens



Quelle: Diekmann/Preisendörfer 1992, S. 232 (vereinfacht)
 * ist von Diekmann/Preisendörfer als Umweltbewusstsein bezeichnet

Es ist offenbar schwieriger für den Weg zur Arbeit und/oder für die Freizeitaktivitäten auf das Auto zu verzichten, als Altpapier getrennt zu sammeln. Das persönliche Umweltverhalten weist also einen unterschiedlichen Schwierigkeitsgrad auf. Diekmann/Preisendörfer haben für den unterschiedlichen Schwierigkeitsgrad ein Interpretationsmodell geliefert: Sie unterschieden zwischen „low cost“¹⁷- und „high cost“- Bereichen im Umweltverhalten. Die Verhaltensweisen, die „keine einschneidenden Verhaltensänderungen erfordern, keine größeren Unbequemlichkeiten verursachen und keinen besonderen Zusatzaufwand verlangen“ (a.a.O., S. 240), gehören zu „low-cost“-Bereichen. Das Einkaufsverhalten (z.B. Mitnehmen einer Einkaufstasche, Verzicht auf Getränke in Dosen, Milchkauf in Pfandflasche, Einkaufen in Bio-/Ökoläden) und die Abfalltrennung (Papier/Zeitung, Glas, Aluminium/Weißblech, Batterien) gehören zu den „low-cost“-Bereichen. Das Umweltwissen beeinflusst das Umweltverhalten in diesen Bereichen signifikant. In den „high-cost“-Bereichen Energie und Verkehr sind für das Umweltwissen aber keine signifikanten Effekte erkennbar (vgl. a.a.O., S. 242). Der Verzicht auf das Auto sei mit erheblichen Unbe-

¹⁷ Damit sind umweltgerechte Verhaltensweisen gemeint, wobei der Begriff *Kosten* nicht nur im monetären Sinne zu verstehen ist. Er umfasst auch Verhaltensweisen, die auch ohne größeren Aufwand realisierbar sind.

quemlichkeiten verbunden, so vermuteten die Autoren (vgl. a.a.O., S. 245). Wo ein umweltgerechtes Verhalten nicht realisiert wird, dort wird von „high cost“ gesprochen. Es macht dem Einzelnen hohe mentale Mühen, sich anders zu verhalten. Das Verkehrsverhalten zählt zu diesem Bereich.

Die „Theorie des geplanten Verhaltens“ in der Anwendung von Bamberg/Schmidt¹⁸

Theorie des geplanten Verhaltens (theory of planned behavior: TOPB): Im anglo-amerikanischen Raum wird häufig das Modell von Ajzen/Fishbein über den Zusammenhang von Einstellungen und Verhalten zitiert als ein wichtiges Modell für menschliches Umwelthandeln. Es ist darüber hinaus auf viele Bereiche des menschlichen Handelns anwendbar. Die Theorie des geplanten Verhaltens - u.a. in der Version von Ajzen (1989) - betont die Notwendigkeit, Einstellungsvariablen und Verhaltensvariablen am gleichen Handlungsobjekt festzumachen. Wie Ajzen postulierte, können sich durch diesen Ansatz nennenswerte Beziehungskoeffizienten (Gewinn an Erklärungskraft) ergeben (vgl. Bamberg/Schmidt 1994, S. 84; Lehmann 1999, S. 27). Die Theorie des geplanten Verhaltens geht von „attitudes toward the behavior“ aus. Analysiert wird darin die Intention einer Person, ein Verhalten auszuführen, als unmittelbare Vorbedingung aktuellen Verhaltens. Diese Theorie postuliert, dass die Intention durch drei Konstrukt-Variablen beeinflusst wird (vgl. Bamberg/Schmidt 1993, S. 26).

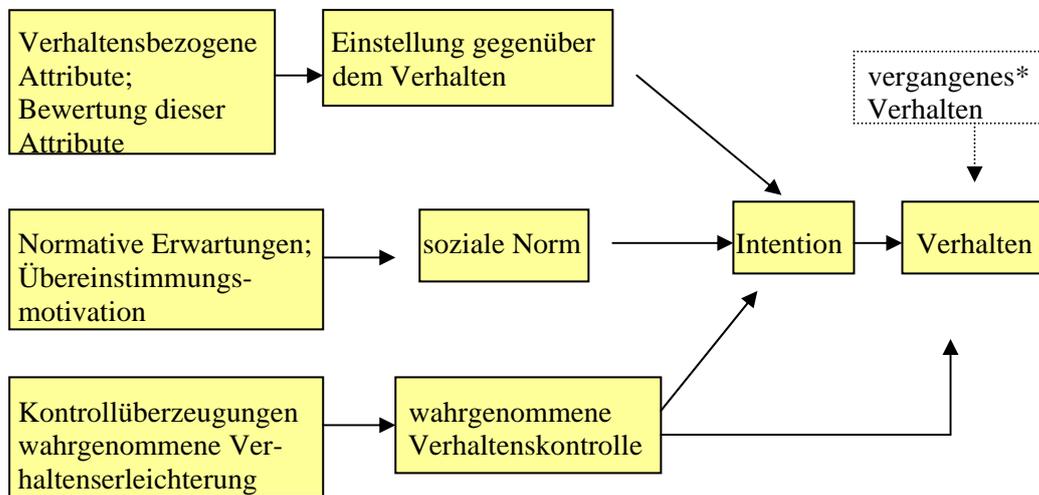
Das Grundmodell zur Erklärung von Verhalten bzw. Verhaltensabsichten sieht drei voneinander unabhängige Variablenkomplexe wie folgt vor (vgl. Bamberg/Schmidt 1993, S. 27; Lehmann 1999, S. 27):

1. Attitudes toward the behavior (Übersetzung von Bamberg/Schmidt: Einstellung gegenüber dem Verhalten): Ajzen reserviert diese Einstellung für die generelle Bewertung eines Individuums gegenüber einem Objekt, einer Person, Institution oder einem Ereignis;
2. Subjective norms (soziale Norm): Die subjektive Norm bezieht sich auf den wahrgenommenen sozialen Druck, das spezifische Verhalten auszuführen;
3. Perceived behavioral control (wahrgenommene Verhaltenskontrolle): Die dritte Konstrukt-Variable wurde *neu* von Ajzen eingeführt. Sie bezieht sich auf die

¹⁸ Zu Beginn des Wintersemesters 1991/92 haben S. Bamberg und P. Schmidt die StudienanfängerInnen an der Justus-Liebig-Universität Gießen befragt. Aus einer Grundgesamtheit von 3000 Personen wurde eine Zufallsstichprobe von 500 Probanden gezogen. Davon wurden 188 ausgefüllte Fragebögen zurückgesandt (vgl. Bamberg/Schmidt 1993, S. 29). Im Hinblick auf den Verhaltensbereich „Verkehr“ ist diese Studie ein gutes Beispiel für die Untersuchung mit einem gruppenspezifischen Bezug. Analysiert wurde die Verkehrsmittelwahl der Studierenden auf dem Weg zu universitären Veranstaltungen, und zwar im Hinblick auf die Frage, welche zentralen Faktoren individuelle Verkehrsmittelwahlentscheidungen bestimmen (vgl. a.a.O., S. 26).

Wahrnehmung einer Person, wie schwierig oder leicht es sein wird, das in Frage stehende Verhalten auszuführen (vgl. Bamberg/Schmidt 1993, S. 26).

Abbildung 1.4: Die Theorie des geplanten Verhaltens



Quelle: nach Bamberg/Schmidt 1993, S. 27

* ist von Bamberg/Schmidt zusätzlich erweitert

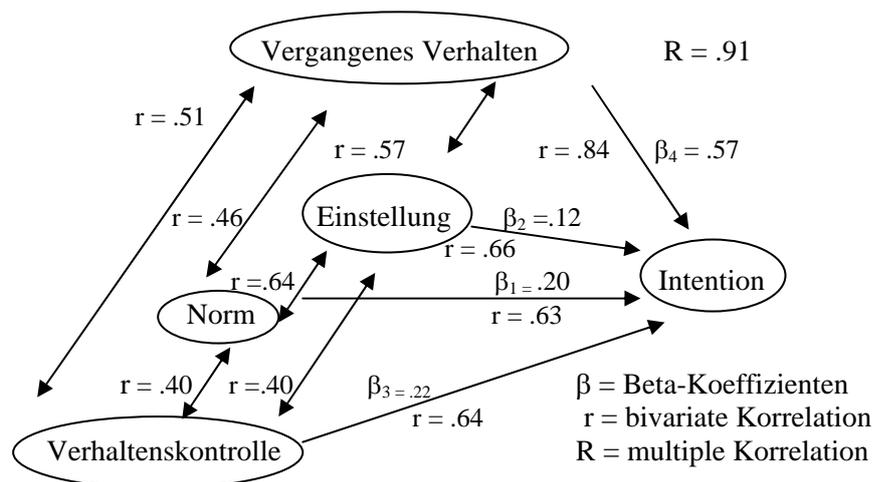
Ajzen unterscheidet demnach drei Arten von Überzeugungen:

- „Verhaltensbezogene Überzeugungen, die die Einstellung gegenüber dem Verhalten beeinflussen;
- Normative Überzeugungen, die er als Determinanten subjektiver Normen ansieht;
- Kontrollüberzeugungen, auf denen die wahrgenommene Verhaltenskontrolle beruht“ (a.a.O., S. 27).

Bamberg und Schmidt arbeiteten mit dem Theoriemodell von Ajzen. Die Ajzensehe Theorie des geplanten Verhaltens wendeten sie auf das Problemfeld „Verkehrverhalten“ an. Die differenzierte Erfassung des Umweltverhaltens und die Frage nach dem Zusammenhang zwischen der verkehrsbezogenen Umwelteinstellung und dem Verkehrverhalten stehen im Zentrum ihrer Studie. Die „theory of planned behavior“ auf das Problem „individuelle Verkehrsmittelwahl“ anzuwenden, war ihr Ziel (vgl. a.a.O., S. 26). Die Forscher versuchten, auf der Grundlage dieser Theorie die Verkehrsmittelwahl, nämlich die Entscheidung zwischen Auto, Bus oder Fahrrad, zu erklären (vgl. a.a.O., S. 28). In der Studie wurde der Einfluss von Einstellungen, sozialen Normen, wahrgenommener Verhaltenskontrolle und Verhaltensgewohnheiten auf wiederholt ausgeführte Verhaltensweisen untersucht. Die Variable „vergangenes Verhalten“ als Prädiktor für zukünftiges Verhalten ist zusätzlich erweitert und durch die Frage erhoben worden, mit welchem Verkehrsmittel die Befragten am Befra-

gungstag zur universitären Veranstaltung gekommen sind. Das vergangene Verhalten wurde als ein Indikator für das Konstrukt „Verhaltensgewohnheit“ verwendet (vgl. a.a.O., S. 28).

Abbildung 1.5: Darstellung der Regressionsanalyse für die Verhaltensintention „Autofahren“



Quelle: nach Bamberg/Schmidt 1993, S. 30

Zentrale Ergebnisse lassen sich folgendermaßen skizzieren:

- Die Abbildung 1.5 zeigt das Ergebnis der multiplen Regressionsanalyse zur Vorhersage der Verhaltensintention „während des Semesters mit dem Auto zu universitären Veranstaltungen fahren“. Die vier unabhängigen Variablen korrelieren signifikant positiv miteinander. Das Beta-Gewicht der Variable „vergangenes Verhalten“ ist mit .57 bei der Regression auf die abhängige Variable „Intention“ am stärksten. Das Beta-Gewicht der Variable „Einstellung“ ist mit .12 am kleinsten. (vgl. a.a.O., S. 29).
- Nach den Ergebnissen der Regressionsanalyse ist die Intension, das Verkehrsmittel Auto, Rad oder Bus zu Uni-Veranstaltungen zu nutzen, um so stärker, je positiver die Einstellung gegenüber dem Verkehrsmittel ist, je stärker die wahrgenommene normative Erwartung wichtiger dritter Personen ist, dieses Verkehrsmittel zu nutzen, und je einfacher es für eine Person ist, das Verkehrsmittel tatsächlich zu nutzen (vgl. a.a.O., S. 31), so interpretierten Bamberg/Schmidt.
- Mit den Nutzungsattributen zum Verkehrsmittel (z.B. Auto, Rad und Bus) lassen sich die Hintergründe des Verkehrsverhaltens ahnen. Die Pkw-Nutzung ist stark mit den Attributen „komfortabel“, „flexibel“ und „geschützt vor Kriminalität“ verbunden, die Radnutzung mit den Attributen „ökologisch“ und „preisgünstig“. Der Busbenutzung sind die Attribute „geschützt vor Kriminalität“, „sicher“ und „ökologisch“ zugeordnet (vgl. a.a.O., S. 33).

- Auffallend ist, dass Autofahren als deutlich preisgünstiger wahrgenommen wird als Busfahrten (vgl. a.a.O., S. 33).
- Aufgezeigt haben Bamberg/Schmidt die realen Schwächen des Verkehrsmittels Bus, indem die Autonutzer das Busfahren als *langsam* und *unflexibel* eingeschätzt haben (vgl. a.a.O., S. 35).

„Theorie zum Zusammenhang von ökologischem Handeln und Lebensstilen“ von de Haan/Kuckartz¹⁹

Die Studie von de Haan/Kuckartz richtete sich auf eine bestimmte Teilgruppe der Bevölkerung. In der Motivforschung des differenzierten Umweltverhaltens fanden sie heraus, welche Motive bei welchem Umweltverhalten eine entscheidende Rolle spielen. Nach Ansicht der Autoren ist nicht nur das Umweltverhalten einer einzelnen Person, sondern auch das Motiv des Umweltverhaltens heterogen.

Der Ausgangspunkt der durchgeführten Studie war die Diskrepanz zwischen der stetig zugenommenen Pro-Umwelteinrichtung und dem mangelnden Umweltverhalten. Die Forscher waren der Ansicht, dass die ca. 400 deutschsprachigen Umweltstudien zumeist auf Umwelteinstellungen, Umweltmoral, Umweltethik und Umweltwissen zielten. Das Umweltverhalten war hingegen nur marginal angesprochen und erforscht worden (vgl. de Haan/Kuckartz 1994, S. 1f.). Das Interesse der Studien galt vielmehr dem Umweltverhalten, den Verhaltensdeterminanten und Motiven. Neben Umweltwissen und Umwelteinstellung als Einflussfaktoren erweiterten de Haan/Kuckartz die generellen Bestimmungsmomente, die sie als „Rahmung“ des Umweltverhaltens bezeichneten (vgl. a.a.O., S. 3). Von der Feststellung ausgehend, dass es keine Kausalkette vom Wissen über Einstellungen zum Umweltverhalten gibt, suchten sie nach anderen Erklärungsmustern und anderen Motiven für das persönliche Umweltverhalten: Was motiviert das Umweltverhalten?

Diekmann/Preisendörfer (1992) unternahmen in ihrer Analyse einen interessanten Versuch, das Umweltverhalten zu disaggregieren. In dieser differenzierten Weise der Analyse sahen de Haan/Kuckartz einen Fortschritt der Umweltbewusstseinsforschung. In Anlehnung an Diekmann/Preisendörfer unterschieden sie drei Verhaltensbereiche: Die Motive des Umweltverhaltens wurden in den drei Bereichen Verkehrsverhalten, Einkaufsverhalten und Energieverhalten untersucht (vgl. a.a.O., S. 11f.).

¹⁹ Um die Jahreswende 1994/1995 haben sie mit zufällig ausgewählten Studierenden aus dem Fachbereich Erziehungswissenschaft/Lehramt/Sozialwissenschaften an der Humboldt-Universität (N=146) und an der Freien Universität (N=117) zwei Pilotstudien durchgeführt (vgl. de Haan/Kuckartz 1994, S. 14; Kuckartz 1996, S. 74).

Auf die Untersuchung des Abfallverhaltens wurde hingegen verzichtet, weil die Mülltrennung zunehmend zur sozialen Norm geworden ist. In ihrer Fragebogenkonstruktion wurden die Einflüsse von den fünf Motivtypen Wohlbefinden, Gewohnheit, Lebensstil, Finanzen und Umweltschutz erfasst (vgl. a.a.O., S. 13). Neu ist, dass die Umwelteinstellung nur als *ein* Motivationsfaktor unter anderen angesehen wird.

Die Ausgangshypothese lautet: Umweltverhalten wird wesentlich durch Gewohnheit, Lebensstil und Wohlbefinden gesteuert. Ferner spielen ökonomische Entscheidungen und Umwelteinstellung eine Rolle (vgl. a.a.O., S. 11). Der Fragebogen enthält 12 Items: Für jeden Bereich der drei Verhaltens-Bereiche wurden vier Ja-Nein-Items vorgesehen. Zu jedem Item sowohl im Ja-Zweig als auch im Nein-Zweig werden dann vier Motive zur Auswahl angeboten (vgl. a.a.O., S. 12).

Die Häufigkeit der Motivtypen auf der Seite des umweltgerechten Verhaltens zeigt eine regionale Differenzierung. Im Westen Deutschlands wurden Motive des Typs „Lebensstil“ und im Osten hingegen finanzielle Motive am häufigsten genannt (vgl. a.a.O., S. 18f.). Am problematischsten erwies sich das Verkehrsverhalten: Umweltgerecht verhielten sich diejenigen, die sich aufgrund mangelnder finanzieller Mittel kein Auto und/oder keine Fernreise leisten konnten (vgl. de Haan/Kuckartz 1994, S. 20ff.). Das Motiv, die Umwelt zu schützen, spielt beim Verkehrsverhalten kaum eine Rolle. Der Motivtyp der vier Verkehrsverhaltensweisen, der im umweltgerechten Antwortzweig von den 263 befragten Studierenden am häufigsten genannt wurde, wird im Folgenden dargestellt (vgl. a.a.O., S. 34):

- Mit dem Auto zur Arbeit (Finanzen),
- Fliegen bei 6 Stundenreise (Finanzen),
- Wochenendausflug (Lebensstil),
- Urlaubsflug (Lebensstil).

Repräsentative Umweltbewusstseinsstudien

Drei flächendeckende Erhebungen in Deutschland erscheinen auch für die vorliegende Vergleichsstudie relevant²⁰:

²⁰ Im Zeitraum von 1985 bis 1995 waren flächendeckende Erhebungen seltener, welche repräsentativ für die Bundesrepublik Deutschland waren. Zu Beginn der 90er Jahre entschlossen sich das Bundesumweltministerium Deutschlands und das Umweltbundesamt, regelmäßig Bevölkerungsumfragen zu Umwelteinstellungen und zum Umweltverhalten durchführen zu lassen (vgl. Preisendörfer 1999, S. 20). Die Repräsentativstudien fanden in den Jahren 1991, 1992, 1993, 1994 (von Berger/Jung/Roth) und 1996, 1998 (von Diekmann/Preisendörfer) und im Jahr 2000 (von Kuckartz) statt. Die Erhebungen 1991-1994 des Instituts für praxisorientierte Sozialforschung (IPOS, Mannheim) räumten dem Thema „Müllproblem und Abfallentsorgung“ einen relativ großen Raum ein, während das Thema „Konsum“ wenig Beachtung fand. Mit dem Wechsel der Forschungsgruppe im Jahre 1996 wurden in

- *die Studie zum Umweltbewusstsein in Deutschland 1996,*
- *die Studie zum Umweltbewusstsein in Deutschland 1998 und*
- *die Umweltbewusstseinsstudie 2000.*

Diese drei Studien lassen sich kurz wie folgt skizzieren:

Die Studie zum Umweltbewusstsein in Deutschland 1996²¹: Die 96er Studie knüpft wesentlich an die IPOS-Studien an. Erhoben wurden inhaltlich neun Themenbereiche (vgl. Diekmann/Preisendörfer 1996, S. 1-2). Davon wird in dieser vorliegenden Studie den Untersuchungsinteressen entsprechend besonders ein Themenbereich *Einstellungen und Verhalten im Bereich „Auto/Verkehr“* thematisiert. Um das Verkehrsverhalten der deutschen Bevölkerung zu ermitteln, werden der Pkw-Bestand und die Pkw-Nutzung wie folgt rekonstruiert:

- 77 % der Befragten im Westen der Bundesrepublik und 69 % im Osten gaben an, in ihrem Haushalt zumindest ein Auto zu haben (vgl. a.a.O., S. 52).
- 51 % der Westdeutschen und 48 % der Ostdeutschen verfügten regelmäßig frei über ein Auto.
- Die Frauen hatten seltener ein Auto zur Verfügung (35 % im Westen und 28 % im Osten) als die Männer (69 % im Westen und 70 % im Osten) (vgl. a.a.O., S. 53).
- Das Auto ist das dominante Verkehrsmittel für Ausflüge am Wochenende (mit 65 % im Westen und 64 % im Osten), für die Fahrt in den Urlaub (mit 46 % im Westen und Osten) (vgl. a.a.O., S. 54), für die Erledigung größerer Haushaltseinkäufe (mit 60 % im Westen und 57 % im Osten) (vgl. a.a.O., S. 55) und für den Weg zum Arbeitsplatz (49 % im Westen und 46 % im Osten) (vgl. a.a.O., S. 56).

Im Hinblick auf den Pkw-Bestand und die Pkw-Nutzung gab es kaum West-Ost-Unterschiede. Dagegen wurde festgestellt, dass die Westdeutschen die Probleme des Autoverkehrs kritischer als die Ostdeutschen reflektieren (vgl. a.a.O., S. 51). Von den Forschern wurde auch vermutet, dass unabhängig von regionalen Gesichtspunkten die Umwelteinstellung bei der Verkehrsmittelwahl im Freizeitbereich eine grös-

den folgenden repräsentativen Studien Einstellungen und Verhalten im Hinblick auf die vier oben genannten Themenbereiche erfasst.

²¹ Diekmann und Preisendörfer hatten die repräsentative Bevölkerungsumfrage in Zusammenarbeit mit dem Forschungsinstitut GFM-GETAS (Gesellschaft für Marketing-, Kommunikations- und Sozialforschung mbH, Hamburg) durchgeführt. Insgesamt 2307 Personen (1095 Bürger/innen aus Westdeutschland und 1212 aus Ostdeutschland) wurden mündlich interviewt. Die Erhebung beschränkt sich altersmäßig auf Personen ab dem 18. Lebensjahr und auf die Wohnbevölkerung mit deutscher Staatsangehörigkeit (vgl. Diekmann/Preisendörfer 1996, S. 1). Im Bericht zur Erhebung von 1996 wurden Ergebnisse getrennt nach regionaler Herkunft für Ost- und Westdeutsche ausgewiesen.

re Rolle als bei der Verkehrsmittelwahl für den Weg zur Arbeit und auch bei der Erledigung von Haushaltseinkäufen spielt (vgl. Preisendörfer 1999, S. 212).

Die Studie zum Umweltbewusstsein in Deutschland 1998²²: Mit besonderer Betonung des Freizeitverkehrs wurde der Verhaltensbereich „Verkehr“ in der 98er Studie ausführlicher als in der Erhebung 1996 thematisiert (vgl. Diekmann/Preisendörfer 1998, S. 51-65; Preisendörfer 1999, S. 203f.). Beim Thema „Auto/Verkehr“ sind die Frauen in Westdeutschland, die jüngeren Befragten, die Personen mit höherer Schulbildung und die Wähler/innen von Bündnis 90/Die Grünen (vgl. Diekmann/Preisendörfer 1998, S. 52) überdurchschnittlich problembewusst. Diese Abhängigkeitsmuster (Geschlecht, Alter, Schulbildung und Parteipräferenz der Befragten) sind in Ostdeutschland schwächer ausgeprägt (vgl. a.a.O., S. 52 u. 54).

Um die Veränderung des Verkehrsverhaltens im Zeitraum von 1996 bis 1998 zu ermitteln, werden der Pkw-Bestand und die Pkw-Nutzung wie folgt rekonstruiert:

- 82 % der Haushalte im Westen und 75 % im Osten hatten mindestens ein Auto (vgl. a.a.O., S. 54).
- 52 % der Befragten verfügten regelmäßig frei über ein Auto. 69 % der Männer, aber 37 % der Frauen waren Autobesitzer (vgl. a.a.O., S. 54).
- Mit 67 % ist das Auto das dominierende Verkehrsmittel für Ausflüge am Wochenende. Gefahren waren 53 % der Befragten mit dem Auto in ihren letzten Urlaub (vgl. a.a.O., S. 57). Beim Einkaufen benutzten 63 % der Befragten das Auto (vgl. a.a.O., S. 59).

Auf der Ebene des Verkehrsverhaltens hat sich gegenüber 1996 wenig verändert. Personen mit hohem Problembewusstsein sind häufiger am Wochenende unterwegs mit dem Auto und unternehmen häufiger Urlaubsreisen entweder mit dem Auto oder mit dem Flugzeug (vgl. a.a.O., S. 7).

Im Jahr 1999 hat Preisendörfer einen Band »Umwelteinrichtungen und Umweltverhalten in Deutschland. Empirische Befunde und Analysen auf der Grundlage der Bevölkerungsumfragen 'Umweltbewusstsein in Deutschland 1991-1998'« veröffentlicht. In seinem Band hat er über eine vertiefende Detailauswertung der Befragung berichtet. Er stellte fest, dass die Verkehrsmittelwahl auf den Weg zum Arbeitsplatz und zur Erledigung von Haushaltseinkäufen nicht signifikant von Umweltein-

²² Im Januar und Februar 1998 führten Preisendörfer/Diekmann die repräsentative Bevölkerungsumfrage „Umweltbewusstsein in Deutschland 1998“ durch. Empirische Grundlage sind 2029 mündliche Interviews (1224 Bürger/innen aus Westdeutschland und 805 Bürger/innen aus Ostdeutschland). Die 98er Studie schließt allerdings an die 96er Erhebung an (vgl. Diekmann/Preisendörfer 1998, S. 11).

gen abhängt. Aus der 98er Studie wurde die Schlussfolgerung gezogen, dass es für die Verkehrspolitik sinnvoll und erfolgversprechend wäre, im Bereich „Freizeitverkehr“ verstärkt auf die Idee des Umweltschutzes zu setzen (vgl. Preisendörfer 1999, S. 211f.).

Auf der Basis der Datenerhebung wurden die Korrelationen der vier Verhaltensmaße untereinander betrachtet. Positiv waren die korrelativen Verknüpfungen des müll-, konsum-, und energiebezogenen Verhaltens (vgl. a.a.O., S. 70). Hingegen waren die negativen Korrelationen des Verkehrsverhaltens mit den drei anderen Verhaltensmaßen markant abweichend zu beobachten (vgl. Tabelle 1-1).

Tabelle 1-1: Durchschnittswerte und Zusammenhänge der Umweltverhaltensmaße

	Durchschnittswerte der Indizes	Korrelationen			
		(1)	(2)	(3)	(4)
(1) Müllbezogene UV	14.6	1.00	0.34	0.24	-0.09
(2) Konsumbezogene UV	11.4		1.00	0.31	-0.12
(3) Energiebezogene UV	12.8			1.00	-0.05
(4) Verkehrsbezogene UV	8.5				1.00

Quelle: Preisendörfer 1999, S. 70.

Die Umweltbewusstseinsstudie 2000: Im Januar und Februar hat Kuckartz die Bürger/innen in Deutschland in Kooperation mit dem EMNID-Institut (Bielefeld) befragt. Insgesamt 2018 Personen wurden mündlich interviewt. Die Studie schließt an die zwei Erhebungen 1996 und 1998 an.

Im Vergleich zu den Umweltbewusstseinsstudien (1996/1998) gibt die Erhebung 2000 zum Umweltbewusstsein in Deutschland ein verändertes Bild. Zusätzlich wurden in dieser Studie in Bezug auf Frageformulierungen die Empfehlungen des Umweltbundesamtes zur Erfassung von Nachhaltigkeitsindikatoren berücksichtigt (vgl. Kuckartz 2000, S. 14).

81 % der deutschen Haushalte haben mindestens ein Auto zur Verfügung. Bei größeren Haushaltseinkäufen wird das Auto bevorzugt. 71 % fahren mit dem Auto einkaufen. 73 % der Befragten geben an, im Jahr 1999 mehr als eine Urlaubsreise unternommen zu haben. Davon sind 39 % die Mehrfachurlauber. 32 % der Befragten haben 1999 mindestens eine Flugreise unternommen.

Daraus ist festzustellen, dass die Freizeitmobilität in Deutschland weiter zunimmt. Unverkennbar ist ein ungebremster Trend zum motorisierten Individualverkehr und zum Luftverkehr. Dies zeigte Kuckartz deutlich durch einen Zeitvergleich

in seiner Studie. Folglich ist die quantitative Zunahme im Bereich „Verkehr“ weiterhin als problematisch zu verzeichnen (vgl. Kuckartz 2000, S. 52-55; Statistisches Bundesamt 2000a, S. 345).

Exkurs I: Vernachlässigte Forschungslage und deren Gründe in Südkorea

Die Umweltbewusstseinsforschung gilt als ein vernachlässigtes Feld der Sozialforschung in Südkorea. Sie hat erst seit den 90er Jahren sporadisch begonnen (vgl. Gu 1996, S. 31). In den 90er Jahren hatten Umweltstudien an Bedeutung gewonnen, waren aber wegen der Wirtschaftskrise nicht mehr gefördert worden. Es gab nicht einmal eine Klage über die quantitativ wenigen Umweltbewusstseinsforschungen bzw. die unzureichende Förderungslage. Eine wissenschaftlich fundierte Zustandbeschreibung des Umweltbewusstseins ist nicht möglich²³.

Die Vernachlässigungsgründe lassen sich wie folgt skizzieren:

- Erstens ist das Verständnis für die Wechselwirkung zwischen Wissenschaft und Gesellschaft kaum oder sehr dünn vorhanden. Die Wichtigkeit des empirisch fundierten Wissens wird gesellschaftlich nicht genügend begriffen.
- Zweitens liegt die Sichtweise, das Umweltbewusstsein der Bevölkerung als ein Motor der Umweltpolitik zu betrachten, nicht im Horizont des politischen Denkbaren. So fehlen intellektuelle politische Entscheidungen für die Förderung zur Umweltbewusstseinsforschung.
- Drittens ist der Mangel an sozialwissenschaftlichen Umweltexperten unübersehbar, welche als Vermittler den Interessensausgleich zwischen Bürgern und politischen Entscheidungsträgern unterstützen können.

Erforderlich ist die Beschäftigung mit der politischen Situation Südkoreas für das Verständnis des Umwelt**problemb**ewusstseins der Bevölkerung, weil die Entwicklung des Umwelt**problemb**ewusstseins einen anderen Hintergrund hat. Was die Förderung des Umwelt**problemb**ewusstseins der Südkoreaner angeht, gab/gibt es wenig staatliches Engagement. Die südkoreanische Umweltpolitik hat anscheinend die Bedeutung des Umweltbewusstseins der Bevölkerung noch nicht begriffen. Sie rechnet also nicht mit dem Umweltbewusstsein der Bevölkerung. Darin liegt ein großer Unterschied zwischen Deutschland und Südkorea. Zu dessen Verständnis ist die

²³ Beim Recherchieren ist festzustellen: Umweltbewusstseinsstudien wurden von NGOs oder von überregionalen Zeitungen initiiert, dabei aber ohne Einbeziehung der sozialwissenschaftlichen Forschungsliteratur durchgeführt. Sie sind entweder nicht repräsentativ oder es existieren keine Ergebnisdokumentationen oder die Daten sind unzugänglich. Bruchteile der Erhebungsergebnisse sind je nach Interessen der Untersuchungsinitiatoren durch Zeitungen oder Zeitschriften veröffentlicht worden.

Analyse der wirtschafts- und kulturpolitischen Struktur sinnvoll. Das Defizit ist durch folgende Darstellung über den politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Hintergrund zu erklären.

Politische Repressivität

Die im Zeitraum von 1961 bis 1987 in Südkorea praktizierte Demokratie bezeichnete sich als repressiv: Unter dem autoritären Militärregime war eine Kritik der Gesellschaftsprobleme nicht möglich (vgl. Adler/von Hoegen 1995, S. 174; Gu 1996, S. 87). Die Repressionspolitik gegenüber Intellektuellen, Parteien und Gewerkschaften erlaubte nur das Wegschauen und das Schweigen. Auch die Sozialwissenschaftler konnten sich nicht den Gesellschaftsaufgaben stellen. Vor der Einschüchterung des Militärregimes verlernten sie ihre Aufgaben im Weberschen Sinne²⁴: Die Naturzerstörung und die Gesundheitsgefährdung durch die nachholende Industrialisierung waren „unbequeme Tatsachen“ (Weber 1991, S. 261) Südkoreas. Deren Thematisierung galt aber als ein Tabu für die Wissenschaftler. Die repressive Demokratie verursachte den Mangel an engagierten Wissenschaftlern, welche die Umweltprobleme im gesellschaftlichen Zusammenhang untersuchen wollen oder können.

Südkorea ist eine junge Demokratie, die noch von alten Machtstrukturen unterwandert ist. Groß ist der Einfluss der Regierung auf alle gesellschaftlichen Bereiche. Seit 1987 ist Südkorea auf dem Weg zur Demokratisierung und befindet sich zwar im Konsolidierungsprozess der Demokratie. Das hinterlassene Erbe der undemokratischen Machtstruktur beeinträchtigt aber noch eine reibungslos funktionierende Demokratie und spiegelt sich in der unzureichenden Forschungs- und Förderungslage wider.

Forcierte Wirtschaftspolitik

Anfang der 60er Jahre stand die Überwindung der absoluten Armut im Vordergrund der staatlichen Politik. Die militärdiktatorische Regierung sah die Wirtschaftsentwicklung als beinahe *‘einzig’* staatliche Aufgabe an. Sie nahm bei der Wirtschaftsplanung kaum Rücksicht auf die Gefährdung der natürlichen Lebensgrundlagen der Menschen. Das Wirtschaftswachstum war ihr forciertes Hauptziel. Die nachholende

²⁴ 1918 hielt Max Weber seinen berühmten Vortrag „Wissenschaft als Beruf“ – anlässlich der Einladung des „Freistudentischen Bundes“ – an der Universität München. Er sprach dabei von der Aufgabe des Wissenschaftlers: Ein Wissenschaftler sollte in der Lage sein, unbequeme Tatsachen wahrzunehmen und sie in Frage zu stellen (vgl. Weber 1991, S. 261).

Industrialisierung begann mit der Errichtung des 'Ulsan'-Schwer-Industriegebiets (vgl. Adler/von Hoegen 1995, S. 158; Institut für die Umweltbelastungsprobleme 1986, S. 52). Die Regierung förderte die Ansiedlung umweltbelastender Industrien aus Amerika und Japan in Südkorea und die Wirtschaft orientierte sich auf der Basis von billigen Arbeitskräften am Export. Damit waren von vornherein die Umweltprobleme und die -verschmutzung vorprogrammiert.

In den 70er Jahren herrschte unter den Politikern ein fataler Gedanke: Das Wirtschaftswachstum habe höchste Priorität, so könne man über die Umweltschutzmaßnahmen erst in zehn Jahren diskutieren (vgl. Institut für Umweltbelastung 1986, S. 35). Nachdem die Regierung Schwer-Chemie-Industriegebiete errichten ließ, hatten die Schadstoffbelastungen landesweit erheblich zugenommen (vgl. a.a.O., S. 57). Zehn Jahre danach wurden die industriell-bedingten Umweltprobleme nicht mehr ignorierbar. Die von 1962 bis Anfang der 80er Jahre durch Fünfjahrespläne der ökonomischen Entwicklung forcierte Industrialisierung verursachte unzählige Probleme (z.B. Luftverschmutzung, Wasser- und Meeresverschmutzung durch Industrieabgase bzw. -abwässer).

Der Zeitraum von 1962 bis 1982 lässt sich als eine 'schwarze Phase' der Geschichte des *Umweltproblembewusstseins* bezeichnen. Die Wirtschaftspolitik wurde ohne das Problembewusstsein der Politiker wie der Bevölkerung betrieben. Die Militärregierung versuchte beharrlich, die Stabilität und das Wirtschaftswachstum zu sichern. Es beinhaltete den unfreiwilligen Verzicht auf demokratische Freiheiten (vgl. Adler/von Hoegen 1995, S. 172). Die Bürgerbeteiligung an der Politik, in Form von Kritik, Protesten und Demonstrationen war strikt verboten. Die militärpolitischen Eliten unterdrückten die Bevölkerung, um ihre Modernisierungsvorstellung durchzusetzen. Ein Vierteljahrhundert lang wurde die Frage der gesellschaftlichen Demokratisierung untergeordnet. Trotz sich anhäufender industriell-bedingter Probleme gab es weder Bürgerproteste gegen die Naturzerstörung noch eine Sensibilität für den Naturschutz. Zugunsten rapider Wirtschaftsentwicklung und wachsenden Wohlstandes nahmen die Südkoreaner die industriebedingten Probleme billigend in Kauf. Aufgrund der Armutsbewältigung war das Problembewusstsein der Bevölkerung so gut wie gar nicht vorhanden.

Demokratisierung und Anti-Umweltverschmutzungs-Bewegung

Seit den späten 80er Jahren ändert sich langsam das politische Klima Südkoreas. Die formale Einführung der Demokratie gilt als eine Folge der Industrialisierung. Durch die Industrialisierung wurde die Verarmung der Massen reduziert. Sie ermöglichte die Bildungsexpansion, die wesentlich auf staatliche Förderung des Bildungswesens und auf elterliches Bildungsinteresse zurückzuführen war: Im Zuge der Industrialisierung war die Humankapitalbildung unabdingbar angesichts der Weiterentwicklung der Technologie. So wurde in den 70er Jahren das Bildungswesen von staatlicher Seite stark gefördert. Gleichzeitig ist in Südkorea auch der Bildungseifer der Eltern für ihre Kinder hoch. Nach einer Meinungsumfrage aus dem Jahr 1982 wurde bei der Bevölkerung die schulische Bildung ihrer Kinder für sehr wichtig gehalten (vgl. Gu 1996, S. 103f.).

Der südkoreanische Alltag in den 80er Jahren war durch ständige Studentendemonstrationen bestimmt. Durch vergrößerte Chancen auf eine höhere Ausbildung hatten sich die Studentenzahlen zwischen 1970 und 1980 verdreifacht (vgl. Adler/von Hoegen 1995, S. 173). Die in den Jahren des Wirtschaftswunders aufgewachsenen Studenten gehörten zu protestierenden Gruppen und kämpften für die Demokratie Südkoreas. Anfang der 90er Jahre bildete schließlich - gemäß der Bevölkerungsstruktur - die sich für politischen Umbruch bemühte 60er Kohorte²⁵ die Bevölkerungsmajorität (vgl. Korea National Statistical Office 2000, S. 94). Die Mitglieder der 60er Kohorte hatten einen höheren Bildungsstand aufzuweisen. Als politisch-intellektuelle Kraft haben sie das stark ausgeprägte Politikbewusstsein und das große Bedürfnis an politischer Partizipation. Es ist ein wichtiger Faktor für das Verständnis, wie das Umweltproblembewusstsein Anfang der 90er Jahre in breiten Masse in Südkorea gebildet war.

Die Veränderung des politischen Klimas gipfelte in den Unruhen und massiven Demonstrationen in Jahren 1986 und 1987. Die Demonstrationen gegen die menschenverachtende, korrupte und autoritäre Regierung waren nicht mehr mit den Polizeieinsätzen zu verhindern. Seitdem ist die langersehnte politische Demokratie zumindest äußerlich eine erfahrbare Realität (vgl. Gu 1996, S. 87). Aufgrund der Ent-

²⁵ Dafür verwenden die Südkoreaner im Alltag den Begriff „386-Generation“. Diejenigen, die in den 60er Jahren geboren waren, in den 80er Jahren höhere Ausbildung genossen hatten, und um die 30 Jahre alt sind, gehören zu dieser Generation. Die „386-Generation“ bildet derzeit die Bevölkerungsmajorität (vgl. Seoul Metropolitan Government 1999, S. 60). Verdoppelt hat sich die südkoreanische Bevölkerung von 22 Mio. im Jahr 1960 auf 43 Mio. im Jahr 1990.

spannung der innenpolitischen Lage ist die Demokratisierung der Gesellschaft im begrenzten Umfang realisiert.

Augenfällig ist, dass zwei Begriffe wie „Bürger“ und „Umwelt“ erst seit 1987 im Alltag verwendet werden (vgl. a.a.O., S. 20). Ein Wandel des Begriffsgebrauchs von dem aus Japan direkt eingeführten Begriff „公害“²⁶ zu dem Begriff „environmental problem“ kam zustande (vgl. a.a.O., S. 153). Die Popularisierung des Umweltproblembewusstseins macht den Wandel möglich.

Die Anti-Umweltverschmutzungs-Bewegung gehört zu einer von vielen Pro-Demokratie-Bewegungen. Die massive Umweltzerstörung und die politische Unfähigkeit der Regierung zur Bewahrung der Umwelt veranlassten die Bürger, NGOs zu bilden (vgl. Choi, 1996, S. 270; Lee 1994, S. 11). Die Betroffenen entwickelten Selbsthilfeinitiativen. Die 87er Pro-Demokratie-Bewegung markierte die wichtige Schnittstelle für die Pro-Umwelt-Bewegung Südkoreas. Über den Kreis der unmittelbaren Betroffenen und eines gut informierten Teils der höheren Bildungsschicht als treibende Kräfte der Umweltschutzbewegung hinaus hielten die Südkoreaner die Umweltprobleme für die Probleme der gesamten Bevölkerung.

Umweltproblembewusstseinsbildung durch innere Angelegenheit

Anfang der 90er Jahre war das Umweltproblembewusstsein der südkoreanischen Bevölkerung innerhalb kurzer Zeit in großem Maße ausgebildet. Die Anlässe waren die Trinkwasserverseuchung mit Phenol und die Art und Weise des Umgangs der politisch Verantwortlichen mit dem Umweltskandal²⁷. Damals setzte die Regierung die höchste Priorität auf das Wirtschaftswachstum. Sie kümmerte sich mehr um die Produktion und den Export als um die Gesundheit der unzähligen Menschen. Diese Einstellung löste Empörung, Angst und Protestwelle der Bevölkerung aus. Dadurch

²⁶ Fast zwanzig Jahre lang nahmen die Südkoreaner zunehmende Belastungen und die ernste Lage nicht wahr. In den 80er Jahren wurden die wachsenden Umweltbelastungen landesweit unerträglich: Wegen der Industrieabgase wurde die Luftqualität immer schlechter. Durch die Industrieabwässer waren die Flussgewässer mit Schadstoffen kontaminiert. Die Wasserqualität hat sich enorm verschlechtert. Es gab damals im Koreanischen weder ein passendes Wort, das diese industriebedingten Probleme beschreiben konnte, noch einen Begriff, unter dem die Probleme umfassend definiert werden konnten. Dafür hatten die Japaner bereits den aus dem Englischen stammenden Begriff „public nuisance“ übersetzt. Um die Probleme beschreiben zu können, wurde der japanische Begriff direkt eingeführt, ins Koreanische übersetzt und im Alltag verwendet (vgl. Institut für die Umweltbelastungsprobleme 1986, S. 19).

²⁷ Mitte März 1991 berichteten die Zeitungen über die Phenol-Katastrophe in großen Schlagzeilen. Eine der damals führenden großen Industriefirmen, 'Dusan', hatte illegal Giftmüll (30 Tonnen Phenol) entsorgt. Das Phenol wurde in den 'Okge'-Vorfluter eingeleitet und war weiter ins 'Dasa'-Trinkwasserreservoir eingedrungen. Der 'Okge'-Vorfluter ist der Nebenfluss des 'Nakdong'-Flusses, woraus das Trinkwasser gewonnen wird. Ca. 8 Millionen Einwohner wurden davon betroffen.

ist das *Umweltproblembewusstsein* der Bevölkerung entstanden (vgl. Hyun 1992, S. 203ff; Gu 1996, S. 155ff).

Dass die Umweltproblematik in der südkoreanischen Öffentlichkeit überhaupt thematisiert wurde, war in politischer Hinsicht eine enorme Veränderung. Dazu trug die relativ frei gewordene Presse bei. Die engagierten Bürger und die Umwelt-NGOs warfen der Umweltbehörde mangelnde Effizienz und Glaubwürdigkeit vor, weil die Regierungsäußerungen generell verharmlosend waren (vgl. Adler/von Hoegen 1995, S. 265-267; Hyun 1992, S. 206f.). Die Bevölkerung misstraute den offiziellen Quellen der Umweltinformationen.

Damals gab es kaum engagierte Wissenschaftler, die sich der Aufgabe stellten, sich unabhängig in die Umweltangelegenheiten einzumischen. Südkorea verfügte über keine Umweltexperten in den Geistes-, Sozial- und Wirtschaftswissenschaften. Für eine weitere Entwicklung bekam das weit verbreitete *Umweltproblembewusstsein* der Bevölkerung keine Unterstützung von der Wissenschaft. Ohne wissenschaftliche Unterstützung blieb das gebildete *Umweltproblembewusstsein* der Bevölkerung auf dem Niveau der Empörung und der Vorwürfe gegenüber der in Umweltfragen unfähigen Regierung hängen. Der Mangel an kompetenten und engagierten Umweltexperten führte zur Vernachlässigung der Umweltbewusstseinsforschung.

Konfuzianismus, Neokonfuzianismus und seine Auswirkungen

In der südkoreanischen Gesellschaft befinden sich Okzident und Orient gleichzeitig: Der Okzident vertreten durch die Industrialisierung nach dem kapitalistischen Muster, der Orient aber durch den Konfuzianismus²⁸, oder besser gesagt, die neokonfuzianistische Lehre. Der dreijährige Koreakrieg (1950-1953) zerstörte Industrie und Infrastruktur in beiden Teilen Koreas. Die Bevölkerung lebte überwiegend von der US-amerikanischen Wirtschaftshilfe. Damit begann die Industrialisierung bzw. Verwestlichung der südkoreanischen Kultur.

²⁸ Ausgerufen wurde der Konfuzianismus zur neuen Staatsreligion in der Yi-Dynastie (1392-1910). Bis heute ist die südkoreanische Kultur mehr oder weniger vom Konfuzianismus geprägt. Seit über 600 Jahren wird die konfuzianistische Lehre von Generation zu Generation vermittelt (vgl. Adler/von Hoegen 1995, S. 41). Sie findet nach wie vor ein hohes Maß gesellschaftlicher Akzeptanz. In der konfuzianistischen Ethik dominieren fünf Arten von Beziehungen das menschliche Zusammenleben: „Herrscher-Beherrschter“, „Vater-Sohn“, „Ehemann-Ehefrau“, „älterer-jüngerer Bruder“ und „Freund-Freund“ (vgl. a.a.O., S. 56). Diese tradierte konfuzianistische Familienethik bildete vom Anfang der 60er Jahre bis zum Ende der 80er Jahre die Grundlage der südkoreanischen Gesellschaft. In der Familienethik ging es um die strenge persönliche Pietätbeziehung, die das Verhältnis zwischen Kindern und Eltern bestimmte. In der Familie unterstellten sich die Kinder ihrem Vater. Darüber hinaus unterstellten sich die Jüngeren den Älteren in der Gesellschaft.

Die Industrialisierung erfolgte innerhalb eines Zeitraumes von zwei Generationen (vgl. Adler/von Hoegen 1995, S. 43). Dadurch ist die südkoreanische Gesellschaft gekennzeichnet als eine Gesellschaft mit starkem dynamischem Wandel. Der Neokonfuzianismus trug einerseits zur Industrialisierung bei, andererseits verhinderte er aber eine richtig funktionierende Demokratie. Wenn man hinter die Kulissen des dynamischen Wandels der Gesellschaft sieht, ist unschwer erkennbar, wie die neokonfuzianistische Lehre bei der Durchsetzung der Industrialisierung von den Militärregierungen instrumentalisiert wurde (vgl. a.a.O., S. 46).

In der Republik Korea konnte sich beispielsweise die Beziehung „Herrscher-Beherrscher“ nicht durchsetzen. Die Militärregime schafften deshalb ein neues Verhältnis zwischen Staat und Untertanen. Die Untertanen mussten sich dem Staat unterstellen und es blieben ihnen nur die Anpassungsfähigkeit und der Anpassungsrationismus. Der Diktator, der sich hemmungslos mit dem Staat identifizierte, brauchte keinen Konsens von unten zu gewinnen. Der Staat intervenierte weitgehend alle Bereiche der Gesellschaft (vgl. a.a.O., S. 122). Dieses neu erfundene Verhältnis ist als ‚neokonfuzianistisch‘ zu bezeichnen. Der Neokonfuzianismus wirkte/wirkt sich negativ aus: In der Politik, im Alltagsdenken und im Wissenschaftsbetrieb spielt er eine wichtige Rolle. Er wirkt sich besonders nicht wissenschaftsfördernd aus, weil er die Anpassung an die hierarchische Obrigkeit fordert.

1.3.2 Daten aus repräsentativen Umweltstudien in Südkorea

Von 1990 bis 1996 sind vier flächendeckende repräsentative Umweltstudien zu registrieren²⁹. Unter dem Thema „Bevölkerungsbewusstsein über Umweltprobleme“³⁰ wurden „Unzufriedenheit mit der Wohnumgebung“, „Beurteilung der Ernsthaftigkeit gegenüber Umweltverschmutzung“, „Einschätzung der aktuellen Umweltpolitik der Regierung“, „ökologische Wertorientierungen“ und „Teilnahmebereitschaft zu regierungspolitischen Maßnahmen“ u.a. operationalisiert (vgl. Gu 1996, S. 101). Die Frage-Items konzentrierten sich überwiegend auf der Einstellungsebene.

²⁹ Gemäß den Recherchen zur Umweltbewusstseinsforschung gab es insgesamt *sieben* Repräsentativstudien im Zeitraum von 1990 bis 2000 zu registrieren. Davon enthalten drei Studien, die eigentlich zum anderen Zweck durchgeführt wurden, nur in geringem Maße Fragen zum Umweltbewusstsein (vgl. Gu 1996, S. 100). Deshalb werden sie hier nicht berücksichtigt.

³⁰ Erst um 1990 ist der Begriff „Umweltprobleme“ in Südkorea in aller Munde. Aber der Begriff „Umweltbewusstsein“ wird besonders im empirisch-sozialwissenschaftlichen Sinne noch nicht verwendet. Stattdessen wird der Begriff „Bevölkerungsbewusstsein über Umweltprobleme“ gebraucht.

Aufgrund mangelnder Zugänglichkeit der Datenmaterialien werden die ersten zwei Studien (1990/1991) auf der Basis der Sekundärauswertung vorhandener Datensätze analysiert. Die letzten zwei Studien (1995/1996) werden anhand der vorhandenen Daten dargestellt:

Meinungsumfrage der Bevölkerung 1990 ³¹

Anfang der 90er Jahre wurden immer wieder größere Umweltschäden durch Medien in Südkorea bekannt gegeben. Die Umweltprobleme waren als Gesellschaftsprobleme eingestuft. Trotzdem hatte die Umweltpolitik eine geringe Bedeutung. Demzufolge wurde die Unfähigkeit der Regierung heftig kritisiert. Angesichts der politischen Lage wurde das Fachministerium für Umwelt im Jahre 1990 gegründet. Das Fachministerium für Umwelt ließ die Umweltstudie durchführen. Thematisiert wurden darin

- *persönliche Betroffenheit von den Umweltschäden*: 64 % der Befragten antworteten, die Umweltschäden persönlich erlebt zu haben (vgl. a.a.O., S. 103);
- *wichtige politische Aufgaben der Regierung*: Im Hinblick auf die relative Wichtigkeit der Umweltprobleme wurde gefragt, welche politische Aufgaben der Regierung für wichtig erachtet werden. Den Befragten wurden Vorgaben von Regierungsaufgaben gegeben und sie darum gebeten, zwei davon zu nennen. An der Spitze der Rangliste stand der „Schutz vor Kriminalität“ (23,7 %). An zweiter Stelle folgte der „Schutz vor Umweltverschmutzung“ mit 20,8 % (vgl. a.a.O., S. 104-105);
- *Beurteilung der Bemühung der Regierung*: Bemühungen der Regierung für die Verbesserung der Umwelt schätzten insgesamt 64,8 % negativ ein. Die Regierung habe sich also nicht genug Mühe dafür gegeben (vgl. a.a.O., S. 107);
- *Reaktion auf die Übersiedlung umweltbelastender Industrien in die Wohngegend*: Von den Befragten wurde erhoben, welche Meinungen sie haben, wenn umweltbelastende Industrien in die Wohngegend (oder nach Südkorea) übersiedeln würden. 47,4 % der Befragten waren absolut dagegen. Aber 38,6 % waren nicht dagegen unter der Bedingung, dass die Industrien selbst Umweltschutzmaßnahmen ergreifen und mit umwelttechnologischen Installationen ausgestattet sind (vgl. a.a.O., S. 111);
- *ernste Probleme Südkoreas im Jahre 2000*: Die Personen wurden auch danach gefragt, welches das bedeutendste Problem ist, vor dem Südkorea zehn Jahre später, also im Jahre 2000 stehen wird. 63,7 % der Befragten benannten die Umweltverschmutzung. Das Bevölkerungswachstum kam auf den zweiten Platz mit

³¹ Die Studie wurde vom 25. Okt. bis zum 01. Nov. 1990 vom 'Daeryuk' - Institut im Auftrag von Fachministerium für Umwelt durchgeführt. Als Datenerhebungsmethode wurden face-to-face Interviews mit standardisiertem Fragebogen eingesetzt. Zufällig ausgewählte 2000 Personen aus der Wohnbevölkerung waren dabei interviewt worden (vgl. Gu 1996, S. 100).

17,9 %. An dritter Stelle war die Ressourcenknappheit (11,0 %) (vgl. a.a.O., S. 113-114);

- *Interesse an Umweltproblemen:* 41,4 % wollten Bürgerinitiativen organisieren und etwas dagegen unternehmen, wenn sie sich von Umweltbelastungen in ihrer Wohnumgebung unmittelbar betroffen fühlen. Dazu wollten 39,4 % Änderungs- bzw. Verbesserungsmaßnahmen fordern (vgl. a.a.O., S. 115).

Studie des Bevölkerungsbewusstseins 1991³²

Thematisiert wurden in dieser Studie u.a.

- *Wahrnehmung der Umweltverschmutzung:* Erhoben wurde von den Befragten, wie ernst sie die Umweltverschmutzung im Lande wahrnehmen. 51,1 % der Befragten nahmen die Umweltverschmutzung im Lande als ein sehr ernstes Problem wahr. 38,5 % waren der Ansicht, dass sie ernst ist. Fast 90 % der befragten Personen also hatten die Umweltverschmutzung als ernst oder sogar sehr ernst wahrgenommen (vgl. a.a.O., S. 102);
- *Reaktion auf die Übersiedlung umweltbelastender Industrien in die Wohngegend:* Mehr als die Hälfte der Befragten (52,3 %) war absolut dagegen, dass umweltbelastende Industrien in die Wohngegend (oder nach Südkorea) übersiedeln würden (vgl. a.a.O., S. 111);
- *Teilnahmebereitschaft an der Umweltschutzbewegung:* Zur Bewahrung der Umwelt wollten 14,8 % der Befragten aktiv an den Umweltschutzorganisationen teilnehmen. 48,0 % sprachen von ihrer möglichen Teilnahmebereitschaft (vgl. a.a.O., S. 136).

Bevölkerungsbewusstsein über Umweltbewahrung 1995³³

Die Studie schließt an die 90er Erhebung an. Zu dieser Studie existiert eine Ergebnisdokumentation, die als „Bevölkerungsbewusstsein über Umweltbewahrung“ betitelt ist. Erhoben wurden inhaltlich u.a. folgende Themenbereiche:

- *Zufriedenheit mit der Wohnumgebung:* Die Befragten wurden danach gefragt, ob sie mit ihrer Wohnumgebung zufrieden sind. Insgesamt 43,6 % waren damit zufrieden (vgl. Südkoreanisches Umweltministerium 1995a, S. 44). Von den 267 Unzufriedenen (17,8 %) wurde anschließend erhoben, welche Gründe für die Unzufriedenheit verantwortlich sind. Das Umweltproblem war mit 28,9 % der häufigst genannte Grund (vgl. a.a.O., S. 46f.);
- *Interesse an Umweltproblemen:* Erhoben wurde von Befragten, ob sie Interesse an Umweltproblemen haben. 82,4 % bekundeten ihr Interesse daran (vgl. a.a.O.,

³² Die Umfrage wurde vom 20. Mai bis 27. Mai 1991 – unmittelbar nach der Phenol-Katastrophe - von einer nongovernmentalen Umweltschutzorganisation, einem „Verein für die Beseitigung der Umweltbelastung“ (1988 gegründet) in Zusammenarbeit mit dem Media Research Institut durchgeführt. Empirische Grundlage waren insgesamt 1500 face-to-face Interviews. (vgl. Gu 1996, S. 100).

³³ Vom 07. Aug. bis zum 31. Aug. 1995 wurde die Umweltstudie im Auftrag von Umweltministerium in Bezug auf die Bewahrung der Umwelt durchgeführt. Das World Research Institut hat 1500 Personen über 18 bis unter 65 Jahren befragt (vgl. Südkoreanisches Umweltministerium 1995a, S. 27 u. 34).

S. 55-56). Hierzu ist ein Vergleich im Zeitablauf möglich. In der 90er Befragung wurde die Frage mit fünfstufigen Antwortskalen gestellt. 1990 hatten insgesamt 81,0 % ein großes Interesse daran (vgl. a.a.O., S. 56). Das hohe Interesse an Umweltproblemen ist konstant geblieben;

- *Informationsquelle*: Gefragt wurden die Probanden, aus welchen Quellen sie Umweltinformationen bekommen. Das Fernsehen nahm mit 75,4 % den ersten Platz ein, gefolgt von Zeitungen (18,4 %) (vgl. a.a.O., S. 57);
- *Teilnahmebereitschaft an Umweltschutzbewegung*: In Bezug auf die Teilnahmebereitschaft an Umweltschutzkampagnen bzw. -veranstaltungen zeigten 47,8 % der Befragten, dass sie dazu bereit sind. Diese Teilnahmebereitschaft ist aber von 58,2 % (1990) bis 47,8 % (1995) gesunken (vgl. a.a.O., S. 60). Auf die Frage, ob sie an Umweltveranstaltungen in den letzten drei Jahren teilnahmen, antworteten 13,2 % mit „ja“ (vgl. a.a.O., S. 61);
- *Trinkwasser/Trinkwasserqualität*: Von den Befragten wurde erhoben, welches Wasser sie als Trinkwasser nehmen. 47,9 % antworteten, das gekochte Leitungswasser getrunken zu haben (vgl. a.a.O., S. 63). In Bezug auf die Trinkwasserqualität meinten 39,3 %, sie sei im Vergleich zum Jahr 1993 unverändert. 33,5 % meinten, sie habe sich verschlechtert (vgl. a.a.O., S. 68);
- *Gewichtstarif-System von Müll*: Im Hinblick auf Abfallbeseitigung ist seit 1995 landesweit ein „Abfall-Gewichtstarif-System“ eingeführt. Das System, in dem das Verursacherprinzip angewendet wird, zielt wesentlich auf die Abfallreduzierung. Der Verursacher des Abfalls trägt seine Abfallbeseitigungskosten. 96,5 % antworteten, getrennte Müllentsorgung praktiziert zu haben (vgl. a.a.O., S. 70);
- *Persönliche Erfahrungen der Umweltschäden*: Bezüglich persönlicher Erfahrung der Umweltschäden waren 70,8 % der Ansicht, die Umweltschäden erlebt zu haben (vgl. a.a.O., S. 79). Als häufigste Umweltschäden wurden die Luftverschmutzung (20,5 %), der Lärm (16,5 %) und die Wasserverschmutzung (15,7 %) genannt (vgl. a.a.O., S. 81);
- *Wahrnehmung der Umweltverschmutzung*: 80,9 % nahmen die Luftverschmutzung als ernst wahr (vgl. a.a.O., S. 86), 80,0 % die Wasserverschmutzung (vgl. a.a.O., S. 88). 74,0 % nannten als den Hauptgrund der großstädtischen Luftverschmutzung die Autoabgase (vgl. a.a.O., S. 100). 52,1 % hielten die Industrieabwasser für den Hauptgrund der Wasserverschmutzung (vgl. a.a.O., S. 102f.);
- *Reaktion auf die Übersiedlung umweltbelastender Industrien in die Wohngegend*: 41,6 % waren absolut gegen eine solche Ansiedlung. 47,6 % hatten sie aber bedingt befürwortet (vgl. a.a.O., S. 107). Der Anteil der absoluten Gegner ist geringer als 1990, aber der Anteil der bedingten Befürworter größer geworden;
- *Beurteilung der Bemühungen der Regierung*: 63,4 % waren der Ansicht, dass sich die Regierung die Mühe für die Verbesserung der Umwelt gab (vgl. a.a.O., S. 125);

- *Vertrauen zu Umweltdaten:* In Bezug auf das Vertrauen zu Umweltdaten der südkoreanischen Regierung war „teils/teils“ mit 44,1 % vertreten. 27,1 % trauten hingegen den offiziellen Umweltdaten nicht (vgl. a.a.O., S. 131);
- *Zukunftserwartung:* 75,9 % waren der Meinung, dass die Umweltverschmutzung ein immer ernsteres Problem wird (vgl. a.a.O., S. 200).

Bevölkerungsbewusstsein über Umweltprobleme 1996³⁴

Erfasst und erhoben wurden u.a. in dieser Studie:

- *Wahrnehmung der Umweltprobleme:* Die große Mehrheit der Befragten (mehr als 90 %) nahm Luftverschmutzung, Wasserverschmutzung und Naturschäden als ernste Umweltprobleme wahr (vgl. Korea Environmental Technology Research Institute 1996, S. 4);
- *Wichtigkeit der regierungspolitischen Aufgaben:* Als wichtige regierungspolitische Aufgaben wurden die Umweltpolitik (33,3 %), die nationale Sicherheit (16,4 %) und die Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur (15,8 %) genannt (vgl. a.a.O., S. 8);
- *Priorität innerhalb der Umweltpolitik:* Die Gestaltung der verbesserten Lebenssituation stand an der Spitze (59,7 %). Auf den Plätzen 2 und 3 rangierten die Aufbewahrung der Natur (32,0 %) und der globale Umweltschutz (8,0 %) (vgl. a.a.O., S. 10). 54,5 % waren der Ansicht, dass das Angebot des sauberen Wassers zur Gestaltung der verbesserten Lebenssituation vorrangig gemacht werden soll (vgl. a.a.O., S. 11);
- *Sauberes Wasser:* Insgesamt 83,6 % hielten das Wasser aus der Leitung zum Trinkwasser für ungeeignet (vgl. a.a.O., S. 14);
- *Luft:* Die Befragten wurden gefragt, welche Maßnahme zur Verringerung der Luftverschmutzung ergriffen werden soll. Verstärkte Kontrollmaßnahme der Industrieabgase (29,2 %), umweltfreundliche Energieversorgung (29,1 %) und Reduzierung der Autoabgase (27,6 %) wurden in dieser Reihenfolge genannt (vgl. a.a.O., S. 23);
- *Reduzierungsmaßnahme der Autoabgase:* Außerdem wurde auch gefragt, was zur Reduzierung der Autoabgase hauptsächlich verbessert werden soll. 37,5 % waren der Meinung, dass die Autoindustrie einen Beitrag zur Verringerung der Autoabgase leisten muss, indem sie technisch verbesserte Autos anbietet. 27,1 % benannten dafür die Verbesserung der Benzin- bzw. Dieselqualität (vgl. a.a.O., S. 24);

³⁴ Im Januar 1996 führte Korea Environmental Technology Research Institute (KETRI) im Hinblick auf Umweltprobleme eine Umfrage in Kooperation mit einer der überregionalen Zeitungen, mit der 'Chungang'-Tageszeitung, durch. Empirische Grunddaten waren insgesamt 1650 Interviews. Davon wurden face-to-face Interviews mit 1500 Personen (über 18 bis unter 65 Jahre alt) geführt. Außerdem wurde an 150 Personen, die im Bereich „Umwelt“ beschäftigt sind, der Fragebogen verteilt (vgl. Korea Environmental Technology Research Institute 1996, S. 2). Zu dieser Studie existiert eine Ergebnisdokumentation mit dem Titel „Bevölkerungsbewusstsein über Umweltprobleme“.

- *Verteuerung der Fahrkosten:* In Südkorea trägt der Busverkehr zur Luftverschmutzung erheblich bei. In der Regel fahren die Busse mit niedrigen Dieseldieselqualitäten. Um dieses Problem zu lösen, denkt man daran, die Fahrkosten zu verteuern. So wurden die Befragten danach gefragt, ob sie dazu bereit sind, eine Verteuerung der Fahrkosten im Hinblick auf eine Verbesserung der Dieseldieselqualitäten hinzunehmen. Dazu waren 74,7 % bereit (vgl. a.a.O., S. 25);
- *Einschätzung der Verkehrspolitik:* Im Hinblick auf die Verringerung der Schadstoff-Emissionen durch Verkehr wurden sie auch gefragt, welche Meinungen sie zur derzeitigen Verkehrspolitik haben. 46,3 % meinten, die Verkehrspolitik würde ohne Berücksichtigung der Abgasreduzierung betrieben (vgl. a.a.O., S. 28);
- *Diesel-Preiserhöhung:* Wegen niedriger Dieselpreise haben Autos mit Dieselantrieb immer mehr zugenommen. So wurde von den Befragten erhoben, ob sie für eine Diesel-Preiserhöhung sind. 43,0 % antworteten mit der Zustimmung, aber 55,6 % lehnten sie ab (vgl. a.a.O., S. 29);
- *Mülltrennung:* 86,9 % antworteten, getrennte Hausmüll-Entsorgung zu praktizieren (vgl. a.a.O., S. 38);
- *Wahrnehmung globaler Umweltprobleme:* Die Befragten wurden danach gefragt, in welchem Maße sie von den globalen Umweltproblemen, wie z.B. über „Klimamaveränderung“, „Ozonloch“, „Schwund der biologischen Vielfalt“ und „Wüstenbildung“ wissen. Nur 9,9 % antworteten, dass sie über die globalen Umweltprobleme einen sehr guten Kenntnisstand besitzen (vgl. a.a.O., S. 44);
- *Beurteilung der Umweltpolitik:* 61,7 % waren mit der Umweltpolitik der Regierung nicht zufrieden (vgl. a.a.O., S. 48);
- *Vertrauen zu offiziellen Umweltdaten:* 56,1 % der Befragten misstrauten den offiziellen Umweltdaten. 75,9 % der Befragten trauten aber den Umweltdaten der nicht regierungsabhängigen Umweltorganisationen viel mehr als denjenigen der Regierung (vgl. a.a.O., S. 49);
- *Erhöhung der Bevölkerungsteilnahme:* 42,3 % waren der Meinung, dass zur Erhöhung der Problemwahrnehmung und zur verstärkten Bevölkerungsteilnahme die Aufklärungskampagne für Umwelt vorrangig betrieben werden soll (vgl. a.a.O., S. 58).

1.3.3 Daten aus der Gallup-International-Studie „Health of the Planet“³⁵

Nur in der ersten Hälfte der 90er Jahre existieren vier internationale Vergleichsstudien³⁶ zum Umweltbewusstsein der Bevölkerung (vgl. Kuckartz 1997, S. 6f.). Es fällt deshalb schwer, über nennenswerte Veränderungen des Umweltbewusstseins der Weltbevölkerung im Zeitraum von 1992 bis 2000 zu berichten.

Der Gallup-International-Studie ist jedoch zu entnehmen, welche Probleme zumindest um 1990 die Weltbevölkerung für wichtige Umweltprobleme gehalten hatte³⁷. Im Hinblick auf die Fragen, für wie bedeutsam die Weltbevölkerung das Umweltthema erachtet, und ob es angesichts von wirtschaftlichen Problemen überhaupt gesellschaftlich größere Relevanz hat, wurden acht Hypothesen formuliert (vgl. Dunlap u.a. 1993, S. ii-iv). Sie lauten wie folgt:

1. Die Weltbevölkerung ist mit ökonomischen Problemen des Alltags so beschäftigt, dass ihr kaum Zeit bleibt, sich um die Umwelt zu sorgen.
2. Die Umweltprobleme können vielleicht als eine wichtige Angelegenheit von den Menschen wahrgenommen werden. Angesichts der dringenden ökonomischen Probleme ist aber die Bereitschaft zur Zahlung höherer Preise für umweltfreundliche Produkte oder höherer Steuern für die Verbesserung der Umwelt kaum vorhanden.
3. Die Menschen glauben daran, dass es praktisch unmöglich ist, die zwei Ziele, Wirtschaftswachstum und Umweltschutz gleichzeitig zu vereinbaren. Dies führt zu einem Gegensatz zwischen hochentwickelten und sich noch entwickelnden Ländern.
4. Die Menschen interessieren sich zumeist ausschließlich für die Menschen, wenn sie über die Umweltprobleme nachdenken.

³⁵ Von Anfang Januar bis Ende März 1992 wurde die Studie mit einem erheblichen zeitlichen und finanziellen Aufwand durchgeführt. Empirische Grundlage sind 29.618 face-to-face Interviews. Es waren 24 Länder beteiligt: 12 Industrieländer und 12 Entwicklungsländer (vgl. Dunlap u.a. 1993, S. 2 u. 92). Zur Studie existiert eine Ergebnisdokumentation mit dem Titel „Health of the Planet“. Diese Studie ist die einzige internationale Vergleichsstudie, der Informationen über das Umweltbewusstsein der Bevölkerung in Deutschland und Südkorea zugleich entnommen werden können.

³⁶ Neben der *Gallup-International-Studie* (1992) sind drei weitere internationale Vergleichsstudien durchgeführt worden: Der *World Values Survey* wurde im Zeitraum von 1990 bis 1992 von ICPSR (Inter-University Consortium for Political and Social Research) durchgeführt. Daran haben 43 Länder teilgenommen. Die Originaldaten der Studie stehen aber für wissenschaftliche Sekundärauswertungen nicht zur Verfügung.

1993 wurde der *Environmental Survey* im Rahmen des *ISSP* (International Social Survey Program) durchgeführt. Er gilt als inhaltlich umfangreichste internationale Studie über Umwelteinstellung und Umweltverhalten. An dieser Studie waren 22 Länder beteiligt. Neben fünfzehn europäischen Ländern nahmen u.a. die USA, Kanada, Australien, Neuseeland, Israel, Japan und Philippinen teil (vgl. de Haan/Kuckartz 1996, S. 65). Die Daten dieser Studie sind zugänglich, aber Südkorea war kein Teilnahmeland an dieser Studie.

Die von *MORI* (Market and Opinion Research International) im Jahr 1994 durchgeführte Umweltstudie umfasste zwölf europäische Länder (vgl. Kuckartz 1997, S. 6f.). Die Daten der Studie sind aber unzugänglich.

³⁷ Die von Gallup-International durchgeführte Studie repräsentierte die Meinungen von ungefähr 40 % der Weltbevölkerung (vgl. Dunlap u.a. 1993, S. 2). Diese Repräsentativstudie wurde jedoch bisher nur einmalig erarbeitet (vgl. de Haan/Kuckartz 1998, S. 21).

5. Die Bürger aus den hochentwickelten und aus den sich noch entwickelnden Ländern weisen sich gegenseitig die Schuld im Hinblick auf die Umweltprobleme zu und tendieren dazu, nicht selbst Verantwortung für die Umweltprobleme zu übernehmen.
6. Wegen eigener Interessen will die Bevölkerung aus den hochentwickelten Ländern Umwelthilfsprogramme für die Entwicklungsländer definitiv nicht unterstützen.
7. Die Weltbevölkerung ist durch die Ernsthaftigkeit der Umweltprobleme überwältigt und bei deren Lösung überfordert.
8. Politische Entscheidungsträger und die Bevölkerung der an der Untersuchung beteiligten Länder sind sich im Hinblick auf die Umweltpolitik vollständig einig.

Diese an geläufigen Vorurteilen angelehnt formulierten Hypothesen wurden durch die erhobenen Daten falsifiziert:

- Obwohl ökonomische Sorgen im Leben der Menschen herrschte, fühlten sich die meisten Menschen von den Umweltproblemen betroffen. Sie waren sich bewusst, dass Umweltprobleme wie z.B. Luft-, Wasserverschmutzung und Abfallbeseitigung usw. direkt Einfluss auf ihre Gesundheit nehmen. Die Weltbevölkerung zeigte ihre tiefe Sorge um die Umwelt.
- Die Ergebnisse zeigten, dass die Menschen aus armen wie reichen Nationen höhere Prioritäten für den Umweltschutz als für das Wirtschaftswachstum setzen wollen.
- In 20 der 24 Länder fand der Umweltschutz die mehrheitliche Zustimmung. Trotz des Risikos des hemmenden Wirtschaftswachstums hielten die Menschen den Umweltschutz für wichtig.
- Ein hoher Anteil der Befragten zeigte eine tiefe Sorge um den Schwund der biologischen Vielfalt.
- Ein auffallend hoher Grad von Akzeptanz der Verantwortungsübernahme war zu bemerken: Die Weltbevölkerung aus den hochentwickelten und aus den sich noch entwickelnden Ländern wollte die Verantwortung für die Umweltprobleme übernehmen.
- Trotz eines hohen Kostenbeitrags für die zahlreichen Entwicklungshilfeprogramme der Regierungen gegenüber den Entwicklungsländern war die Unterstützungsbereitschaft der Menschen aus den hochentwickelten Ländern vorhanden.
- Die Weltbevölkerung zeigte ihre persönliche Sorge um die Umwelt. Sie glaubte daran, dass die Bemühungen der Weltbevölkerung zu einem gesunden Planeten signifikant beitragen können – durch ihre eigenen Bemühungen, oder durch ihren Einfluss auf die Regierung, Wirtschaft und andere Institutionen der Gesellschaft.
- In einigen Nationen machten sich die Menschen viel mehr Sorge um die Umwelt. Sie waren eher bereit dazu, für die Förderung der nachhaltigen Entwicklung zu handeln als ihre politischen Entscheidungsträger (vgl. a.a.O., S. ii-iv).

Es war ein weltweites Phänomen, dass das Interesse an der Umwelt vorhanden ist. Die große Mehrheit der Weltbevölkerung sah die Umweltprobleme als ernst an

und war zugleich der Ansicht, dass der Vorrang eher für den Umweltschutz als für das Wirtschaftswachstum gesetzt werden soll (vgl. a.a.O., S. v).

Vergleich zwischen Deutschland und Südkorea: Ähnlichkeiten und Unterschiede

Die Daten aus der Gallup-International-Studie lassen einen Vergleich zwischen Deutschland und Südkorea zu. Der Vergleich dient zur Herausstellung, in welchem Maße um 1990 die Deutschen und die Südkoreaner über das Umweltproblembeusstsein verfügten und welche Frage-Items bei der Befragung verwendet wurden.

Durch die fokussierte Betrachtung lassen sich Ähnlichkeiten und Unterschiede zwischen beiden Ländern erkennen. Mit den Ähnlichkeiten lässt sich belegen, dass eine hohe Sensibilität für Umweltprobleme zugleich in Deutschland und Südkorea vorhanden war. Die Reihe der Ähnlichkeiten umfasst folgende Punkte:

1. *Umweltprobleme als wichtiges Problem*: Der gleiche Anteil von Deutschen und Südkoreanern benannte die Umweltprobleme als wichtiges Problem: Es waren jeweils 9 % (vgl. a.a.O., S. 5).
2. *Ernsthaftigkeit der Umweltprobleme*: Die Umweltprobleme im eigenen Land wurden jeweils von der Mehrheit der Bevölkerung durchweg ernst genommen. 67 % der Deutschen und der Südkoreaner sprachen sich dafür aus, dass die Umweltprobleme sehr ernst sind (vgl. a.a.O., S. 5).
3. *Hohe Wahrnehmung von Gesundheitsrisiko*: Die große Mehrheit der Bevölkerung befürchtete in starkem Maße gegenwärtige bzw. zukünftige gesundheitliche Beeinträchtigung durch die Umweltprobleme. 71 % der Deutschen und 77 % der Südkoreaner glaubten, dass gegenwärtig die Umweltprobleme ihre eigene Gesundheit in sehr starkem Maße gefährlich beeinflussen. In Deutschland und Südkorea meinten jeweils 85 % der Befragten, die Umweltprobleme würden sich auf die Gesundheit ihrer Kinder bzw. Enkelkinder in nächsten 25 Jahren gefährlich auswirken (vgl. a.a.O., S. 14).
4. *Unterstützungsbereitschaft zu Regierungsaktionen für die Problemlösungen*: Mehr als zwei Drittel der Bevölkerung zeigten ihre Unterstützungsbereitschaft, falls ihre Regierungen die Aktionen zu den Lösungen der nationalen Umweltprobleme starten wollten. Um nationale Umweltprobleme zu lösen, gibt es einige Aktionen der Regierungen, die mit Kosten verbunden sind. Die Verabschiedung schärferer Gesetze zum Umweltschutz durch die Industrie wollten 74 % der Deutschen und 79 % der Südkoreaner sehr gern unterstützen. Ein Verkaufsverbot für nicht umweltfreundliche Produkte fand die Unterstützung von 69 % der Befragten in Deutschland und von 65 % in Südkorea. 67 % der Deutschen und 76 % der Südkoreaner wollten außerdem wissenschaftliche Forschungen zur Entwicklung neuer Kontrollmethoden gegen die Umweltverschmutzung sehr gerne unterstützen (vgl. a.a.O., S. 45).
5. *Priorität für den Umweltschutz*: Für die große Mehrheit der Bevölkerung hatte der Umweltschutz den größeren Vorrang. Den Befragten wurden die zwei Aus-

sagen vorgelesen (vgl. a.a.O., S. 78): 1. Der Umweltschutz soll trotz des Risikos einer hemmenden Wirkung auf das Wirtschaftswachstum den Vorrang haben. 2. Das Wirtschaftswachstum soll den Vorrang haben, obwohl die Umweltschäden vergrößert werden. 73 % der Deutschen und 63 % der Südkoreaner waren damit einverstanden, dass der Umweltschutz den Vorrang haben soll.

6. *Zahlungsbereitschaft für den Umweltschutz*: Es war eine hohe Zahlungsbereitschaft für den Umweltschutz vorhanden. „Die Industrien bemühen sich mehr und mehr für die Verbesserung der Umweltqualität. Dies führt zur Preiserhöhung der Dinge, die sie kaufen.“ Mit dieser einleitenden Erklärung wurde von den Befragten die Bereitschaft erhoben, höhere Preise zu zahlen, so dass die Industrien besser die Umwelt schützen können. 59 % der Deutschen und 71 % der Südkoreaner erklärten sich hierzu bereit (vgl. a.a.O., S. 78-79).

Es gibt aber auch eine Reihe von Unterschieden. Durch die nationalen Unterschiede ist erkennbar, dass die Umweltprobleme von Kultur zu Kultur unterschiedlich wahrgenommen wurden. Im Alltagskontext wurde die Wichtigkeit innerhalb der Umweltprobleme unterschiedlich vermittelt. Die Beurteilung der Umweltqualität war erheblich differenziert. Unterschiede zeigen sich vor allem in folgenden Punkten:

1. *Beurteilung der Umweltprobleme auf kommunaler, nationaler und globaler Ebene*: Von den Deutschen wurde die Umwelt in der Nähe besser beurteilt als in der Ferne:

- 22 % der Deutschen beurteilten ihre kommunale Umweltqualität als schlecht. 42 % fanden ihre nationale Umweltqualität schlecht. Die große Mehrheit (86 %) bewertete die weltweite Umweltqualität als schlecht (vgl. a.a.O., S. 10).

Die Ergebnisse sehen etwas verblüffend aus, weil die Differenz der Beurteilung zwischen kommunaler und nationaler Umweltqualität groß war. Eine Erklärung dafür: Die Befragung war in Deutschland auf die Teilnahme der Bevölkerung in den alten Bundesländern beschränkt (vgl. a.a.O., S. 92). Sie beurteilten insbesondere die Umweltqualität in den neuen Bundesländern als schlecht. Die Beurteilung der weltweiten Umweltqualität lag überwiegend im negativen Bereich.

Hingegen beurteilten die Südkoreaner die Umwelt auf der nationalen Ebene schlechter als auf der globalen Ebene. In Südkorea lag die Umweltqualität auf allen drei Ebenen im negativen Bereich.

- Die kommunale Umweltqualität wurde von 57 % der Südkoreaner als schlecht beurteilt, die nationale Umweltqualität von 74 % und 65 % beurteilten die globale Umweltqualität als schlecht (vgl. a.a.O., S. 10).

2. *Wichtigstes Umweltproblem im nationalen Kontext*: Das am häufigsten genannte Umweltproblem von Deutschen war die Luftverschmutzung. In Südkorea wurde die schlechte Wasserqualität als das wichtigste Umweltproblem angesehen (vgl. a.a.O., S. 18).

3. *Wahrgenommene Ernsthaftigkeit der jeweils vorgegebenen Umweltprobleme auf kommunaler Ebene*: In Südkorea wurden die unadäquate Abwasserentsorgung (40 %) und die schlechte Wasserqualität (35 %) als sehr ernste Umweltprobleme

auf der kommunalen Ebene angesehen. Gezeigt wurde damit eindeutig, dass ein Jahr nach der Phenol-Katastrophe die Südkoreaner die schlechte Wasserqualität als das ernste Umweltproblem angesehen hatten. In Deutschland waren aber diesbezügliche Umweltprobleme mit niedrigen Prozentanteilen (14 und 15 %) vertreten. Stattdessen wurden die schlechte Luftqualität (21 %) und der Lärm (16 %) als sehr ernste Umweltprobleme betrachtet (vgl. a.a.O., S. 20).

4. *Rangliste der weltweit ernstesten Umweltprobleme:* Die Rangliste der weltweiten Umweltprobleme, die mit „sehr ernst“ gewertet wurden, zeigte deutlich die Sensibilität für die globale Umwelt bei den Befragten in Deutschland: Mehr als Dreiviertel der Deutschen bezeichneten die Verkleinerung des Regenwaldes (80 %), das Ozonloch (78 %) und die globale Erwärmung (73 %) als sehr ernste globale Umweltprobleme (vgl. a.a.O., S. 28).

Rund die Hälfte der Befragten in Südkorea stufen die Luftverschmutzung (55 %), das Ozonloch (54 %) und die Wasserverschmutzung (49 %) als sehr ernste weltweite Umweltprobleme im Umweltbereich ein (vgl. a.a.O., S. 28).

Gefragt wurde jeweils danach, wie ernst die Befragten die weltweiten Umweltprobleme nehmen. Dabei wurde eine Problemliste mit fünfstufigen Bewertungsskalen vorgelesen.

5. *Wahrgenommene Gründe für die nationalen Umweltprobleme:* Als Grund für die nationalen Umweltprobleme wurde in Deutschland der verschwenderische Umgang mit Ressourcen auf der individuellen Ebene genannt. In Südkorea ergab sich die massive Zerstörung der Natur aus der Durchführung der rapid nachholenden Industrialisierung, d.h. die an Wachstum orientierte Industrie wurde als der Grund der nationalen Umweltprobleme angesehen. Gleichzeitig wurde das Trinkwasserproblem damit einhergehend betrachtet.

Den Befragten wurde jeweils eine Liste der möglichen Gründe der nationalen Umweltprobleme vorgelesen und festgehalten, in welchem Maße sie den genannten Gründe für die nationalen Umweltprobleme zustimmten.

- Der Aussage „Die Individuen verbrauchen und verschwenden zumeist mehr Ressourcen als nötig“ stimmten 68 % der Deutschen und 61 % der Südkoreaner in sehr großem Maße zu.
- Die Aussage „Die Industrien kümmern sich eher um das Wachstum als um den Umweltschutz“ fand eine große Zustimmung mit 67 % der Befragten in Deutschland und mit 73 % in Südkorea.
- Die Aussage „Aufgrund der Art und Weise der Produktion werden zu viele Ressourcen verbraucht und zu viel emittiert“ bestätigten 53 % der Deutschen und 58 % der Südkoreaner in sehr großem Maße (vgl. a.a.O., S. 37).

6. *Verantwortungszuständigkeit:* Auf die Frage, welche von den Industrienationen und den Entwicklungsländern mehr verantwortlich für die gegenwärtigen Umweltprobleme auf der Welt ist, machten 54 % der Deutschen die Industrienationen mehr verantwortlich und 37 % „beide gleich“. In Südkorea hingegen meinten 37 % der Befragten, die Entwicklungsländer seien dafür verantwortlich, aber 33 % „die Industrienationen“ (vgl. a.a.O., S. 53).

7. *Ursache der Umweltprobleme in Entwicklungsländern:* Den Befragten wurden drei Ursachen der Umweltprobleme in Entwicklungsländern „Ressourcenverbrauch durch die Industrienationen“, „multinationalen Firmen-Niederlassung in den Entwicklungsländern“ und „die Überbevölkerung in den Entwicklungs-

ländern“ mit vierstufigen Bewertungsskalen vorgelesen. Es wurde danach gefragt, in welchem Ausmaße diese drei Ursachen jeweils zu den Umweltproblemen der Entwicklungsländer beitragen (vgl. a.a.O., S. 56).

- 62 % der Deutschen antworteten, dass die Überbevölkerung in den Entwicklungsländern dazu in sehr starkem Maße beiträgt, Den Ressourcenverbrauch durch die Industrienationen nannten 60 % und 54 % waren der Ansicht, dass die multinationalen Firmen-Niederlassungen dazu beitragen.
- 42 % der Südkoreaner dachten, dass der Ressourcenverbrauch durch die Industrienationen dazu in sehr starkem Maße beiträgt, 41 % die multinationalen Firmen-Niederlassungen und nur 29 % die Überbevölkerung (vgl. a.a.O., S. 57).

In Südkorea sind alle drei Prozentwerte deutlich niedriger als alle drei Prozentwerte in Deutschland. Diese Diskrepanz resultiert vermutlich aus der damals noch nicht in Südkorea eingeführten schulischen bzw. außerschulischen Umweltbildung.

8. *Hilfsprogramme zur Lösung der Umweltprobleme:* Der Umweltschutz ist für jedes Land und vor allem für die Entwicklungsländer eine schwierige Angelegenheit. Den Befragten wurde eine Liste von Hilfsprogrammen zur Lösung der Umweltprobleme von den Industrienationen für die Entwicklungsländer vorgelesen. Die Befragten wurden danach gefragt, in welchem Maße sie den genannten Hilfsprogrammen zustimmen.

- 59 % der Deutschen stimmten der Familienplanung voll und ganz zu, 55 % der Erziehung und 50 % der Technologie.
- Hingegen stimmten 74 % der Südkoreaner der Technologie voll und ganz zu und 66 % der Erziehung und nur 32 % der Familienplanung (vgl. a.a.O., S. 62).

Aus den Prozentwerten bei Hilfsprogrammen zur Lösung der Umweltprobleme wird besonders deutlich, dass die Technologie und die Erziehung in Südkorea überhaupt von den Befragten in höherem Maße als willkommen als in Deutschland eingeschätzt werden.

9. *Hauptverantwortung für den Umweltschutz im eigenen Land:* Die Regierung in Deutschland und die Wirtschaft in Südkorea wurden von jeweils mehr als einem Drittel der Bevölkerung im Hinblick auf den Umweltschutz für hauptverantwortlich gehalten. Von den Befragten wurde eine Antwort erbeten, wer für den Umweltschutz hauptverantwortlich ist: Regierung, Wirtschaft, Industrie, der individuelle Bürger oder Bürgerinitiativen.

- 38 % der Deutschen meinten, die Regierung sei dafür hauptverantwortlich, 31 % die Wirtschaft und 25 % der individuelle Bürger.
- Dagegen wiesen 37 % der Südkoreaner der Wirtschaft die Hauptverantwortlichkeit zu, 30 % der Regierung und 28 % dem individuellen Bürger (vgl. a.a.O. S. 83).

10. *Effekt der Bürgerinitiativen bei Lösung der Umweltprobleme:* Es wurden mit vierstufigen Antwortskalen gefragt, in welchem Maße die Bürgerinitiativen bei Lösung der Umweltprobleme einen Effekt machen.

- Nur 13 % der Deutschen meinten, die Bürgerinitiativen hätten in sehr starkem Maße einen Effekt und 52 % „in relativ starkem Maße“ (vgl. a.a.O., S. 83).

- Demgegenüber waren 48 % der Südkoreaner der Ansicht, dass die Bürgerinitiativen in sehr starkem Maße einen Effekt machen und 46 % „in relativ starkem Maße“ (vgl. a.a.O., S. 83).

11. *Persönlicher Beitrag der Umweltverbesserung*: 81 % der Deutschen und nur 49 % der Südkoreaner gaben an, im Jahr 1991 zur Umweltverbesserung umweltschädliche Produkte boykottiert zu haben (vgl. a.a.O., S. 87).

Interpretationen

Die Bedeutung der Umweltprobleme wurde gesellschaftlich in Deutschland und in Südkorea erkannt und der Umweltschutz wurde in beiden Ländern als wichtig eingeschätzt. Die Umweltprobleme wurden jedoch jeweils unterschiedlich wahrgenommen.

In Bezug auf die Beurteilung der globalen Umweltqualität gibt es zwischen Deutschland und Südkorea deutliche Diskrepanzen. Angesichts der Globalität der Umweltproblematik ist erklärungsbedürftig, warum die Beurteilung der globalen Umweltqualität zwischen beiden Ländern erheblich differenziert ausfällt. Die unterschiedlichen Antwortprofile können mit der Berücksichtigung nationaler Mentalitäten des Antwortverhaltens erklärt werden. Bei der erheblich differenzierten Beurteilung der globalen Umweltqualität spielten auch die Tendenz der Berichterstattung und die Wirkung der Medien (vgl. Dunlap u.a. 1993, S. 27) eine wichtige Rolle. In Deutschland wurde die globale Umweltqualität mit großer Mehrheit als schlecht beurteilt. Nach der Ansicht der deutschen Umweltwissenschaftler ist die Wahrnehmung der Umweltqualität *entfernungsabhängig* (vgl. Kuckartz 2000, S. 6).

Die schlechte Beurteilung der globalen Umwelt ist aber m.E. in Verbindung mit der Entstehung des Umwelt**problembewusstseins** der Deutschen zu erklären. Als sich der Atomunfall von Tschernobyl ereignete, wurde nach Luhmann zunächst durchgängig in allen gesellschaftlichen Bereichen darüber kommuniziert. Der Reaktorunfall hatte gesellschaftliche Auswirkungen (vgl. Luhmann 1990, S. 63) und galt als ein Umweltproblem im Alltag. Er verstärkte die Wahrnehmung der Umweltprobleme und löste heftige Reaktionen in der deutschen Bevölkerung aus. Für die Deutschen kam auf jeden Fall das Unheil aus der Ferne (vgl. Kuckartz 1997, S. 30), betroffen waren sie aber ganz unmittelbar im eigenen Land.

Im Vergleich zu Deutschland waren die Reaktionen in Südkorea ungewöhnlich ruhig gewesen. Damals wurden die Massenmedien streng zensiert. Die südkoreanische Bevölkerung wurde darüber nur flüchtig informiert. Was sich außerhalb Südkoreas ereignete, kam in der Berichterstattung zu kurz, d.h. über die Umweltverhältnis-

se der anderen Länder erhielten die Südkoreaner nur wenige Informationen. Ohne Kommunikation konnte die Nuklearkatastrophe nicht als ein Umweltproblem innerhalb der südkoreanischen Gesellschaft definiert werden.

Das *Umweltproblembewusstsein* der Südkoreaner ist aber durch eine innere Angelegenheit erzeugt worden. Die Trinkwasserverseuchung mit Schadstoffen spielte die wesentliche Rolle bei der Entstehung des *Umweltproblembewusstseins* der Südkoreaner. Anlässlich der intensiven Berichterstattung über die Gefährdung ihrer existentiellen Grundlage fühlten sich die Südkoreaner stark betroffen. Die Medien wirkten sich in der Wahrnehmung der Umweltprobleme positiv aus. Seit langem waren die Südkoreaner mit Umweltinformationen unterversorgt. Auf einmal wurde relativ intensiv berichtet. Ein medieninduziertes *Umweltproblembewusstsein* ist dabei feststellbar. Die Unzufriedenheit der Südkoreaner in Bezug auf die Umweltpolitik spiegelte sich in der schlechten Beurteilung der nationalen Umweltqualität wider.

1.4 Kurze Zusammenfassung

Den Deutschen ein hohes Umweltbewusstsein zu attestieren gilt als selbstverständlich. Mit dem in den mittleren 90er Jahren von de Haan/Kuckartz eingeführten neuen Verständnis über das Umweltbewusstsein fragt man sich aber, ob es nicht begrifflich zu undifferenziert gebraucht wird. Wäre das Umweltbewusstsein der Deutschen tatsächlich so hoch, so wäre die Thematisierung der Mobilitätsproblematik überflüssig. Das reale Verkehrsverhalten der Deutschen erwies sich als ein „Problemkind des Umweltschutzes“ (vgl. Preisendörfer 1999, S. 23). Anders formuliert: Die Deutschen sind hochgradig umweltproblembewusst und sie werden daher als umweltbewusst eingeschätzt. Die vorliegende Vergleichsstudie geht aber davon aus, dass es problematisch ist, das Umweltbewusstsein mit der Umwelteinstellung gleichzusetzen. Der undifferenzierte Begriffsgebrauch wurde auch deshalb in Frage gestellt, weil das tatsächliche Verkehrsverhalten sich in der Realität nicht als umweltbewusst erweist (vgl. Kuckartz 1998, S. 41). Ohne eine gelebte Überzeugung gelten die Deutschen nicht nur um 1990, sondern auch noch um die Jahrtausendwende als umweltproblembewusst. Die undifferenzierte Anwendung des Begriffs „Umweltbewusstsein“ betrifft auch die Südkoreaner. Sie verstehen darunter die Wahrnehmung der Um-

weltprobleme. Sie gebrauchen im Alltag den Begriff „Umweltbewusstsein“ identisch mit dem Begriff „Umwelt*problem*bewusstsein“.

Zur Betrachtung der gesamten Problemzone ist eine weitere Differenzierung der Subbegriffe des Umweltbewusstseinsbegriffs einzuführen. Man kann damit die Problemlage zutreffend beschreiben und den Begriff „Umweltbewusstsein“ angemessen anwenden. Das „Umwelt*problem*bewusstsein“ und das „Verkehrsverhalten“ sind in dieser vorliegenden Studie problemspezifisch weiter führende Unterbegriffe.

Der aktuelle Forschungsstand besagt, dass sich die Umwelteinstellung und das Verkehrsverhalten nicht im Einklang befinden. Die Gründe für diese Diskrepanz zwischen der Umwelteinstellung und dem Verkehrsverhalten bleiben ein offenes Problem. Denn die deskriptiven Daten alleine führen nicht zu den gewünschten Informationen³⁸. Die verkehrsbezogenen Untersuchungen konzentrierten sich auf die Auswertung der rein deskriptiven Daten des Verkehrsverhaltens (Umweltbewusstseinsstudien in Deutschland 1996, 1998 und 2000). Wir erfahren daraus den Ist-Zustand der Mobilität der deutschen Bevölkerung: Im Zeitraum von 1996 bis 2000 sind das Wachstum des Autobestands und die intensive Autonutzung beobachtbar. Darüber hinaus erfahren wir aber nichts über die Ursachen der wachsenden Mobilität.

Durch entsprechende Repräsentativstudien wissen wir, dass die Südkoreaner - bis Mitte der 90er Jahre - über ein hohes Umwelt*problem*bewusstsein verfügten. Die verwendeten Frage-Items konzentrierten sich überwiegend auf die Einstellungsebene. Das Problemfeld „Verkehr“ ist aber kaum thematisiert. Die in Südkorea durchgeführten Forschungen sind als ‚grüne‘ Umweltforschungen zu bezeichnen, weil die Problemfelder „Wasser“, „Luft“ und „Abfall“ untersucht worden sind.

Bei den staatlich geförderten Meinungsumfragen der Südkoreaner wurden das Interesse an Umweltpolitik und die Beurteilung der Regierungsumweltpolitik erfasst. Die Bevölkerung nahm die Umweltverschmutzung als ernstes Problem wahr. Die Mehrheit der Südkoreaner beurteilte die Umweltschutzmaßnahmen der Regierung als unzureichend. Die Umweltprobleme, welche die Südkoreaner wahrgenommen haben, gelten als ‚Delegationsprobleme‘ aufgrund der vollzugsdefizitären Umweltpolitik. Aufgrund der Wirtschaftskrise wurde die weitere Durchführung der Umweltbewusstseinsforschung unterbrochen. Ob und wie die Südkoreaner um 2000 umwelt-

³⁸ Die deskriptiv orientierte Studie zielt auf die Schätzung von Häufigkeiten, Anteilen, Durchschnittswerten und auf andere Merkmale der Verteilung sozialer Aktivitäten, Einstellungen in einer Bevölkerung, aber weniger auf die Erforschung der Verhaltensursachen (vgl. Diekmann 1999, S. 32).

problembewusst sind, ist daher mangels aktueller Untersuchungen nicht bekannt. Das Umwelt*problembewusstsein* der Südkoreaner und ihr Verkehrsverhalten sind im internationalen Vergleich nicht einschätzbar. Für sich betrachtet ist das verkehrsbezogene Umweltbewusstsein als informations-, wissens- und kommunikationsdefizitär gekennzeichnet. Aber unschwer zu bemerken hingegen ist, dass im Hinblick auf das Verkehrsverhalten die Anzahl der zugelassenen Autos und der autofahrenden Personen zugenommen haben.

Gemäß den Daten der Gallup-International-Studie waren die Deutschen umweltproblembewusster als die Bevölkerung anderer europäischen Länder. Diese Studie wies die Südkoreaner als durchaus umweltproblembewusst aus. In dieser Befragung wurden Einstellungsvariablen erfasst, aber die Verhaltensvariablen nicht berücksichtigt. Daher kann man aus dieser Studie nicht den Schluss ziehen, dass das hohe Umwelt*problembewusstsein* der deutschen und südkoreanischen Bevölkerung allein bereits als Umweltbewusstsein zu verstehen ist. Die Studie war nach dem One-Shot-Prinzip als Einmalerhebung konzipiert (vgl. de Haan/Kuckartz 1998, S. 21), so dass nicht mit einer Wiederholungsstudie zu rechnen ist und nicht als Quelle für eine Analyse etwaiger Veränderungen zur Verfügung stehen wird.

Auf der bisherigen Wissensbasis kann man davon ausgehen, dass die Deutschen und die Südkoreaner ähnlich umweltproblembewusst sind, wenn man berücksichtigt, dass der relativ hohe Grad an Umwelteinstellung der Bevölkerung in beiden Ländern offensichtlich keine Auswirkungen auf ein umweltgerechtes Verkehrsverhalten hat. Im Bereich „Umweltbewusstseinsforschung“ ist eine weitere Beschäftigung mit der Diskrepanz dringend erforderlich. Wie die Diskrepanz zwischen Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten zustande gekommen ist, wissen wir nicht, weil der Forschungsstand zum Umweltbewusstsein im Hinblick auf das Verkehrsverhalten lückenhaft und defizitär ist. Zweifelsfrei besteht hier noch erheblicher Forschungsbedarf.