

Teil II

Erhebung und Auswertung der Untersuchung zum Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten in Deutschland und Südkorea

4 Untersuchungsdesign

4.1 Grundkonzeption

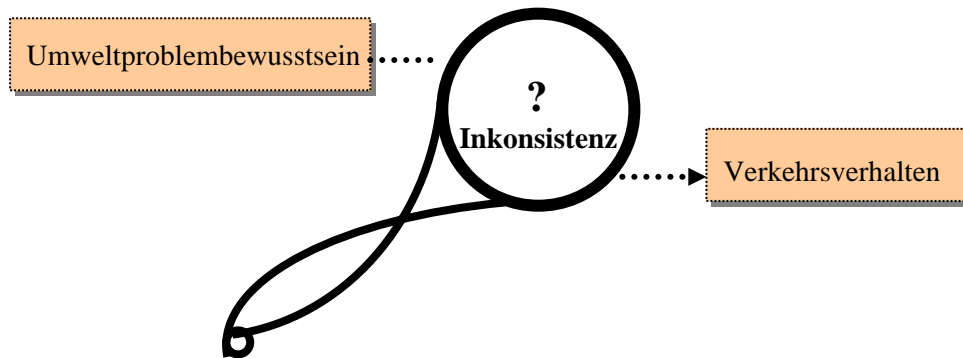
Die vielfach diskutierte Diskrepanz zwischen Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten (vgl. Diekmann/Preisendörfer 1992; Petersen 1995; Franzen 1997; Preisendörfer 1998; 1999) ist kein deutschlandspezifischer Trend. Durch die Analyse des Umweltproblembewusstseins und die Entwicklung des Auto-Bestands in Südkorea lässt sich annehmen, dass es sich beim Themenkomplex „Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten“ um ein ähnliches Phänomen handelt, obwohl in Südkorea die oben genannte Diskrepanz bisher nicht empirisch belegt ist.

Aufbauend auf dieser Annahme geht man davon aus, dass es dabei um eine global auftretende Diskrepanz geht. Neu ist die Beobachtung, dass sich ein hohes Umweltproblembewusstsein weltweit dann kaum auswirkt, wenn es um das Auto(fahren) geht. Diese Feststellung war der Anlass, eine exemplarische Vergleichsstudie zwischen Deutschland und Südkorea durchzuführen. Die weltweit verbreitete Diskrepanz ist der Fokus der vorliegenden Zwei-Länder-Vergleichsstudie. Es geht mir darum, wesentliche Bestimmungs- und Hinderungsfaktoren des individuellen Verkehrsverhaltens im Ländervergleich herauszufinden. Denn die Umwelteinstellungen beeinflussen das Verhalten im „high cost-“ Verhaltensbereich so gut wie gar nicht (vgl. Diekmann/Preisendörfer 1992, S. 234f.; Reusswig 1994, S. 106).

Es ist zu erwarten, dass außer Umweltproblembewusstsein noch andere Determinanten, die ein umweltgerechtes, d.h. ressourcenschonendes Verkehrsverhalten der Bevölkerung motivierend oder hemmend beeinflussen können, zu finden sind. Im Hinblick auf die Mobilität bzw. das Verkehrsverhalten ist der Bruch zwischen Umweltwissen, Umwelteinstellung und Umweltverhalten besonders stark (vgl. de Haan/Kuckartz 1996, S. 123; Preisendörfer 1999, S. 12). Bei der Betrachtung dieses Bruchs bzw. dieser Verhaltensinkonsistenz wird angenommen, dass die zu vermutenden anderen Determinanten möglicherweise innerhalb eines Zwischenbereiches, also zwischen Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten liegen. Die (von mir so bezeichneten) ‚Zwischenbereich-Determinanten‘, welche zwischen subjektiven Problemwahrnehmungen und objektiven Gegebenheiten (z.B. Lebenslagenkontext einer Verkehrsaktivität) wirken, beeinflussen das Verkehrsverhalten der Bevölkerung in beiden Ländern am intensivsten (vgl. Abbildung 4.1). Es wird zu überprü-

fen sein, welche Zwischenbereich-Determinanten Einfluss auf das Verkehrsverhalten nehmen.

Abbildung 4.1: Betrachtung der starken Inkonsistenz des Verkehrsverhaltens



Quelle: Eigene Darstellung

Einzelne Individuen reagieren aber nicht nur als passive Betroffene, sondern agieren auch als aktive Verursacher der verkehrsbedingten Umweltprobleme⁷⁴: Seit Beginn der 90er Jahre hat die öffentliche Diskussion einzelne Individuen nicht nur als Betroffene, sondern auch als Verursacher der Umweltprobleme im Blick (vgl. Warsewa 2000, S. 61). Die Umweltprobleme (und auch deren Folgen) verlagern sich auf die Individuen. Dieses Phänomen bezeichnete G. Warsewa in seinem Aufsatz⁷⁵ als die „Entdeckung des Individuums vom Betroffenen zum Verursacher“ (vgl. a.a.O., S. 59). Mit dem Versuch, die Individuen mit der Rolle des Verursachers zu identifizieren, kann einzelnen Individuen ein entsprechender Anteil der Verantwortung für die Entstehung der Umweltprobleme auferlegt werden. Es wäre ideal, wenn sie ihre Verantwortung freiwillig übernehmen würden. Diejenigen, die sich dem Verantwortungsdruck entziehen wollen, verdrängen die Verantwortung für die Problemstellung bzw. -verringern. Sollte die Mehrheit eine Entlastung „per Verdrängung“ durchsetzen (vgl. a.a.O., S. 66), so ist das ursprüngliche Ziel der Entdeckung des Individuums als ein Verursacher nur schwer zu erreichen. Der Übergang von (industriell-bedingt) Betroffenen zu (privaten) Verursachern allein reicht nicht

⁷⁴ Bis in die 80er Jahre nahmen einzelne Individuen sich selbst nur als „Betroffene“ wahr. Sie produzierten in der Realität keine wesentlichen Umweltbelastungen im Vergleich zu Industrie und Landwirtschaft. Sie dachten deshalb, sie seien nur von Umweltbelastungen betroffen. Damals war fast von der industriell verursachten Betroffenheit die Rede. Der Verkehrssektor ist jedoch ein maßgeblicher Verursacher von Umweltbelastungen und einzelne Individuen sind Verursacher und gleichzeitig Betroffene, da jeder von den durch das Verkehrswachstum verursachten Umweltbelastungen betroffen sein kann.

⁷⁵ Betitelt ist der Aufsatz mit »Von den „Betroffenen“ zum „aufgeklärten Egoisten“ – Umwelthandeln zwischen gesellschaftlicher Normalisierung und sozialer Differenzierung« (vgl. Warsewa 2000, S. 59).

aus, um die Notwendigkeit der Verhaltensänderung zu erklären. In Anlehnung an Warsewa braucht man eine Erweiterung des Blickwinkels, dass einzelne Individuen (Mit)Verursacher und Betroffene der (selbstverursachten) Umweltprobleme sind. Es ist als die 'Entdeckung der Individuen als der Verursacher *und* Betroffenen' zu bezeichnen. Damit kann das Ziel der Verhaltensänderung treffsicher sein. Ohne die 'Ich-Betroffenheit', warum also *Ich mein* Verhalten ändern soll, ist die Verhaltensänderung einzelner Individuen kaum vorstellbar. Bisläng ist der Betroffene nur als Kollektivum wahrgenommen worden, aber nicht als Individuum. Zu ermitteln ist, ob sich die Individuen selbst immer noch als Betroffene industriell-bedingter Umweltprobleme oder als Betroffene der selbstproduzierten Umweltprobleme wahrnehmen. Belege für das Vorhandensein bzw. für das Fehlen der 'Ich-Betroffenheit' durch die aktuellen Umweltprobleme sind vorzulegen.

Es ist eine empirisch fundierte Tatsache, dass der Autobesitz eine dominierende Einflussgröße beim individuellen Verkehrsverhalten ist (vgl. Preisendörfer 1999, S. 207). Autos gehören zu einem bestimmten Lebensstil, auch wenn sie für tägliche Arbeitswege nicht notwendig sind. Dies besagt wiederum, dass die Verkehrsprobleme eng mit den *Lebensstilen* verbunden sind. Anlässlich der Erfahrung, dass hohes Umweltproblembewusstsein nicht automatisch zu tatsächlich umweltgerechtem Individualverkehrsverhalten führt, haben de Haan/Kuckartz und andere Autoren die Notwendigkeit betont, verstärkt an Lebensstilen orientierte Forschungskonzepte zu entwickeln und anzuwenden (vgl. Reusswig 1994, S. 14; de Haan/Kuckartz 1996, S. 246f.). Nach F. Reusswig „*wären die Lebensstile, die sich in einer Gesellschaft vorfinden, eine wichtige Vermittlungsgröße zur Überwindung von Handlungsbarrieren auf der Mesoebene*“ (Reusswig 1999, S. 66). Auf der Suche nach Gründen für die geringe Beziehung zwischen den drei Komponenten des Umweltbewusstseins Umweltwissen, Umwelteinstellung und Umweltverhalten ist eine weitere Differenzierung des ursprünglichen Konzepts (z.B. der Kausalkette des Umweltbewusstseins) vonnöten. D.h. das Verkehrsverhalten soll in Verbindung mit dem Konzept der *Lebensstile*⁷⁶ untersucht werden, um ein differenziertes Verhaltensprofil zu gewinnen.

⁷⁶ In der sozialwissenschaftlichen Lebensstilforschung wird gewöhnlich der Begriff „Lebensstil“ im Plural gedacht (vgl. Kuckartz 1998, S. 63), aber im Singular bezeichnet und verwendet. Um die Verwirrungen zu meiden, ist in dieser vorliegenden Studie sinngemäß ein Versuch vorgenommen, die Begriffs-Bezeichnung einer Pluralität moderner Lebensstile entsprechend formuliert zu präsentieren. Mit dem Übergang vom Singular zum Plural des Begriffs (z.B. von einem Lebensstil zu mehreren Lebensstilen) lässt sich auch eine inhaltliche Verschiebung hervorheben. Man hat es schließlich mit verschiedenen Lebensstilen zu tun.

Bei einer inneren Betrachtung der Verhaltensinkonsistenz soll das Konzept der Lebensstile aufgegriffen werden, weil sie als „intervenierende Größe“ (vgl. Reusswig 1994, S. 111) für den Zusammenhang zwischen Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten anzusehen sind. Außerdem scheint das Konzept der Lebensstile geeignet zu sein, die Gründe für die Diskrepanz in diesem Zusammenhang herauszufinden. Vermutlich wird aus diesem möglichen Einflussreich mehr Verständnis über die Ursachen der Diskrepanz und gleichzeitig auch mehr kontextualisiertes Veränderungs- und Lösungspotential zur Problembewältigung herzuleiten sein.

Neu an dieser Studie ist der Versuch, das Verhalten der Bevölkerung im high-cost-Bereich zu analysieren. Anhand des empirischen Befunds wird anschließend zu prüfen sein, wie die bisher unbekanntes Zwischenbereich-Determinanten des Verkehrsverhaltens mit dem Alltag zusammenhängen und welche als Verhaltensdeterminanten im Bereich „Verkehr“ unwirksam sind. Es wird zudem vermutet, dass in einer an Leistung orientierten Gesellschaft, in der jeder zur Erbringung seiner Leistung ein starkes Mobilitätsbedürfnis hat und die Mobilität demzufolge einen zentralen Stellenwert besitzt, alltägliche Verkehrsverhaltensweisen durch Lebensstile gesteuert werden. Die Diskrepanz zwischen Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten ist wahrscheinlich als ein typisches Phänomen zu bezeichnen, das in einer Kultur der Wahlfreiheit durch eine Konfrontation von ‚Wahrnehmung der Umweltprobleme vs. Notwendigkeit der Autonutzung‘ auftritt. Trotz der Sorge um die Umweltbelastung bzw. den Klimawandel durch die Massenmotorisierung entfällt der freiwillige Verzicht auf das Auto. Man wird die Wahl des Autos als Verkehrsmittel für die Fahrt zum Arbeitsplatz aus der Sicht der Notwendigkeit betrachten. Bei dieser Entscheidung würden das Argument der alltagsbedingten Notwendigkeit (z.B. Berufs- bzw. Infrastrukturbedingtheit) und das des persönlichen Wohlbefindens schwerer wiegen. Einen freiwilligen Autoverzicht würde man sich zeitlich, finanziell und prestigebedingt durchaus leisten können.

Es gilt die Forderung, die Diskrepanz zwischen dem Wissen um die Umweltprobleme und einem wenig umweltbewussten Verkehrsverhalten abzubauen. Wir wissen aber sehr wenig über die Ursachen der zähen Resistenz gegenüber den neuen Anforderungen einer nachhaltigen Mobilität, warum also im Verkehrsbereich wenige diesbezügliche Verhaltensänderungen zu registrieren sind. Weitere Beschäftigungen mit den Ursachen dieser Diskrepanz sind erforderlich, da auch für Fragen des Umweltbewusstseins mehr und mehr Differenzierungsnotwendigkeiten aufgrund der

Unwissenheit über die Verhaltensursachen bestehen. Für die Erklärungen der bereits in Einleitung dargestellten Problemlage werden in dieser Vergleichsstudie drei Wege der Differenzierung beschrrieben:

- *Betrachtung des „high cost“ – Verhaltensbereiches*
- *Anwendung des Konzepts Lebensstile*
- *Im Kontext der Nachhaltigkeit*

Betrachtung des „high cost“ – Verhaltensbereiches

Heterogenität des Umweltverhaltens (vgl. Diekmann/Preisendörfer 1992, S. 237) heißt, wer an einer Stelle umweltgerecht handelt, tut dies noch lange nicht an anderer Stelle. Es ist offenbar schwieriger, für den Weg zur Arbeit oder für die Freizeitaktivitäten auf den Pkw zu verzichten als Altpapier getrennt zu sammeln. Die Herausstellung der Heterogenität ist eine Symptombeschreibung der Verhaltensweisen, weil das eigentliche Umweltproblem damit nicht gelöst ist. Metaphorisch ausgedrückt: Man weiß nur, welches Kind unter seinen verschiedenen Kindern schwerlösbare Probleme trägt. Mit der Identifizierung des Problemkindes alleine ist aber das Problem dieses Kindes nicht bewältigt. Die Identifizierung ist ein bloßer Anfang in einer ganzen Problemlösungsprozedur. Es sind dann weitere Bemühungen vonnöten, um zu klären, wie überhaupt dem Problemkind geholfen werden kann. „Das Umweltverhalten ist heterogen“ – diese Aussage zeigt offensichtlich die bisherige Grenze der empirischen Umweltbewusstseinsforschung, da wir darüber hinaus nicht viel wissen. Deshalb haben Diekmann/Preisendörfer dazu aufgefordert, das verbalisierte Umweltverhalten in den vier Verhaltensbereichen Kauf, Abfall, Energie und Verkehr getrennt zu betrachten (vgl. Diekmann/Preisendörfer 1992, S. 239ff.). Die differenzierte Betrachtung von einzelnen Verhaltensweisen kann im Hinblick auf die Problemorientierung ein bemerkenswerter Fortschritt sein.

Anwendung des Konzepts Lebensstile

Umweltwissen und Umwelteinstellungen scheinen nicht die einzigen primären Determinanten des umweltgerechten Verhaltens zu sein⁷⁷ (vgl. Preisendörfer/Franzen 1996; de Haan/Kuckartz 1996; de Haan/Brand/Hartmuth/Scheuerlein 1998). Davon

⁷⁷ Auf der Basis der Sekundärauswertung von mehr als 400 Studien zum Umweltbewusstsein wurde in Deutschland festgestellt, dass das Umweltwissen generell nicht mit den Umwelteinstellungen und schon gar nicht mit dem umweltgerechten Verhalten im Zusammenhang steht: Nichts hängt zusammen (vgl. de Haan/Kuckartz 1996, S. 104). Diese Feststellung weist darauf hin, dass die zu vermutenden Zusammenhänge zwischen Umweltwissen, Umwelteinstellungen und Umweltverhalten all zu sehr im Alltagsverständnis unterstellt werden.

ausgehend ist das Verkehrsverhalten mit dem traditionellen Erklärungsmodell einer angenommenen Wirkungskette vom „Umweltwissen“ über „Umwelteinstellung“ zum „Umweltverhalten“ nur wenig zu erklären. Daher nimmt die vorliegende Vergleichsstudie Abstand von der Vorstellung der bisher geläufigen Kausalkette. Sie wird sich stattdessen auf die Lebensstile der Menschen konzentrieren, weil Verhaltensweisen im Verkehr mit *Lebensstilen* der Menschen verknüpft sind und damit verkehrsbedingte Umweltprobleme auslösen⁷⁸. Durch die Ergebnisse der sich an *Lebensstilen* der Menschen orientierenden Umweltbewusstseinsforschung können die Potentiale für Veränderungen des Umweltverhaltens und für Lösungen der Umweltprobleme gezeigt werden. Wenn unsere *Lebensstile* für Umweltprobleme mit verantwortlich sind, bleibt uns nach Reusswig nur übrig, unsere *Lebensstile* zu ändern (vgl. Reusswig 1994, S. 12). Bisher wurde aber kaum gezeigt, wer überhaupt welches Verhalten auf welche Art und Weise ändern soll.

Angesichts der Globalität der Umweltprobleme ist die Veränderung *des* Lebensstils großer Teile der Bevölkerung in den wohlhabenden Industrienationen besonders im Singular gefordert. Seit der Rio-Konferenz 1992 ist die Nachhaltigkeitsdebatte in Gang gesetzt. In dieser Debatte wurde u.a. die Forderung nach der Veränderung *des* westlichen Lebensstils immer lauter (z.B. Agenda 21). Durch diese Forderung fühlt sich aber anscheinend niemand unmittelbar angesprochen und das Immer-Lauter-Werden dieser Forderung ist ein Indiz dafür. In Bezug auf die Forderung nach der Veränderung *eines* uniformen westlichen Lebensstils schrieb Reusswig in seinem Band wie folgt: „»Wir« können »unseren« *Lebensstil einfach deshalb nicht ändern, weil es »unseren« Lebensstil überhaupt nicht gibt*“ (a.a.O., S. 36). Er meint damit, dass der Lebensstil im Singular nicht existiert, sondern die Lebensstile in einer Pluralität gegenwärtig existieren.

Rückblickend betrachtet leben die Deutschen seit den 60er und 70er Jahren - dank einem gestiegenen Privatwohlstand, dem Ausbau des Wohlfahrtsstaates und dank der Bildungsexpansion - in einer pluralisierten Gesellschaft⁷⁹, in der die Pluralität der Lebensstile existiert (vgl. Beck-Gernsheim 1994, S. 115ff.; Reusswig 1994, S. 13). Es wird dadurch eindeutig, warum die immer lauter werdende Forderung nach

⁷⁸ Mit seinem 1994 veröffentlichten Band »Lebensstile und Ökologie. Gesellschaftliche Pluralisierung und alltagsökologische Entwicklung unter besonderer Berücksichtigung des Energiebereichs« hat Reusswig darauf aufmerksam gemacht, wie unabdingbar und sinnvoll eine bereichsspezifische Betrachtungsweise über die ökologischen Folgen moderner Lebensstile ist (vgl. Reusswig 1994, S. 13).

⁷⁹ Gemeint ist damit eine Pluralisierung der Lebensformen im Sinne Beck-Gernsheims. Die Familien- und Lebensformen pluralisieren sich, wie z.B. mehr Singlehaushalte, mehr Alleinerziehende und Wohngemeinschaften mit oder ohne Trauschein etc. (vgl. Beck-Gernsheim 1994, S. 115ff.).

der Veränderung *des* westlichen Lebensstils ins Leere fällt. Ein bloßer Aufruf zur Änderung *des* westlichen Lebensstils ist wie ein Brief ohne Adressat. Die Rede von *einem* oder *dem* Lebensstil einer Nation macht gleichfalls wenig Sinn. Die Forderung sollte der Vielfalt der *Lebensstile* der Menschen entsprechen. Dann wird sich die Mehrheit angesprochen fühlen. Wenn Veränderungen in unserem Alltag erforderlich sind, dann müssen vorher unsere Lebensstile analysiert werden. Aus einer solchen Analyse der Lebensstile können dann unterschiedliche Konsequenzen gezogen werden. Angelehnt an die Aussage von Reusswig kann man davon ausgehen, dass es auch die Verkehrsstile in einer Pluralität gibt. Und die Vielfalt der unterschiedlichen Verkehrsstile soll in dieser Studie sichtbar gemacht werden.

Im Kontext der Nachhaltigkeit

Die Differenzierung des Umweltbewusstseins bewegt sich weiterhin in Richtung „Nachhaltigkeit“. Die Diskrepanz zwischen Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten zeigt in aller Deutlichkeit, dass die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs im Widerspruch zu einer nachhaltigen Entwicklung steht. Mit der Berücksichtigung der Nachhaltigkeitsaspekte kann die vorliegende Forschungsarbeit wesentlich zur Förderung des Umwelt- bzw. Nachhaltigkeitsbewusstseins in Deutschland und in Südkorea beitragen.

Eine Neuorientierung der Umweltbewusstseinsforschung ist notwendig. Seit 1992 ist die »Agenda 21« zu einer der wichtigsten Orientierungsgrößen in der Umweltbewusstseinsforschung geworden. Im Kapitel 36 der Agenda 21 wird vor allem die Förderung der öffentlichen Bewusstseinsbildung betont, um eine nachhaltige Entwicklung auf den Weg zu bringen (vgl. BMU o.J., S. 261). Offensichtlich wurden die bis in die 90er Jahre durchgeführten Forschungen zum Umweltbewusstsein kaum unter dem Nachhaltigkeitsaspekt betrieben (vgl. Kuckartz 1998, S. 83). Inhaltlich konzentrierten sich die Frage-Items nur wenig auf das Problemfeld „Verkehr“. Dies trifft auf die großen Umweltbewusstseinsstudien (z.B. Gallup-Studie 1992 und UBA-Studien 1996 und 1998) zu⁸⁰. Methodisch ist der Bezug auf die Nachhaltigkeit bei den Frageformulierungen in der empirischen Umweltbewusstseinsforschung bisher kaum gegeben. Bei Befragungen ist der Aspekt der individuellen Handlungsoptionen

⁸⁰ Die von Kuckartz federführend durchgeführte Studie »Umweltbewusstsein in Deutschland 2000. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage« bildet einen Ausnahmefall, da darin das Verkehrsverhalten der deutschen Bevölkerung überwiegend in Bezug auf den Bereich „Freizeitverkehr“ untersucht wurde (vgl. Kuckartz 2000).

viel zu wenig berücksichtigt worden. Es wurden Fragen formuliert mit dichotomen Antwortmöglichkeiten, wie z.B. die Frage, ob man auf sein Auto am Wochenende verzichten wolle oder nicht. Durch diese dichotomen Antwortmöglichkeiten der ohnehin wenigen Fragen kann niemals erforscht werden, was und wie die Bevölkerung in Bezug auf ihr Verkehrsverhalten ändern möchte. Der Autoverkehr ist unter den gegebenen gesellschaftlichen Bedingungen nicht einfach zurückzudrängen. Die Verkehrsprobleme sind gesellschaftliche Probleme, die im komplexen Zusammenhang bestehen. So müssen sich die Fragen mit mehreren Antwortmöglichkeiten auf die relevanten Verkehrstile beziehen. Durch solche Fragen können die Veränderungspotentiale hinsichtlich des Verkehrsverhaltens und im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität gezeigt werden.

Konstruktion der unabhängigen und abhängigen Variablen

Das Verkehrsproblem ist Bestandteil der vielen wohlstandbedingten Umweltprobleme und mit dem Verkehrsverhalten der Bevölkerung (un)lösbar verbunden. In der »Agenda 21« heißt es, die Industrienationen müssen ihr Wohlstandmodell ändern⁸¹. Die globale Diskrepanz zwischen Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten weist aber darauf hin, dass die Verkehrsprobleme - ein Jahrzehnt nach Rio – auf keinen Fall nur auf die industrialisierten Länder eingeschränkte Umweltprobleme sind. Seit kurzem steigen Schwellenländer in die nachholende Massenmotorisierung ein. Südkorea gehört stellvertretend für diese Ländergruppe. Die globale Diskrepanz ist ein außerordentlich komplexes Untersuchungsfeld. Der oben ausführlich beschriebene und neu konzipierte Ansatz berücksichtigt die sich überlappende Problemlage und geht damit auf die darin eingebundenen Umweltprobleme ein.

In dieser Studie geht es um die vergleichende Beschreibung des Ist-Zustandes des Mobilitätsbewusstseins – also verkehrsbezogenes Umweltbewusstsein - in Deutschland und Südkorea. Dementsprechend werden drei zentrale Erhebungskomponente berücksichtigt, um auf deren Basis jeweils den Ist-Zustand des Mobilitätsbewusstseins beschreiben zu können:

- Entsprechend der Zielsetzung der Untersuchung werden zunächst Variablen erfasst, die das Umweltproblembewusstsein beschreiben. Im Hinblick auf die Untersuchung möglicher Zusammenhänge mit dem Verkehrsverhalten stellen sie ei-

⁸¹ Im Kapitel 4 der »Agenda 21« wird über „Veränderung der Konsumgewohnheiten“ thematisiert (vgl. BMU o.J., S. 22-25; von Weizsäcker 1997, S. 124). Dieses Kapitel schließt übermäßige Verbrauchsgewohnheiten des Verkehrs mit ein. Zudem sieht die »Agenda 21« auch im Kapitel 9 vor, dass die Erdatmosphäre geschützt werden soll. Dabei wird der Verkehrsbereich als ein Programmbe- reich gesondert behandelt (vgl. BMU o.J., S. 70).

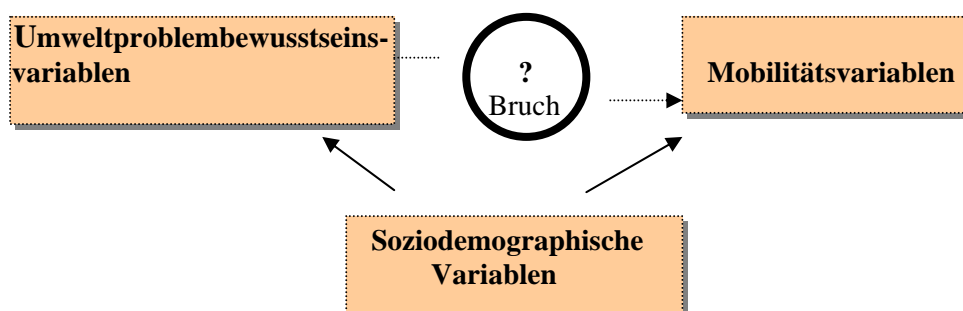
nen unabhängigen Variablenkomplex dar. Ein hoher Stellenwert oder eine gewisse Sensibilität gegenüber den Umweltproblemen ist eine Grundvoraussetzung zur Thematisierung der Mobilitätsproblematik. Inwieweit diese Voraussetzung gesellschaftlich erfüllt ist, soll erfragt werden. Daher stehen Fragen zur Wahrnehmung der Umweltprobleme im Vordergrund. Um die Befragten mit der Rolle des Verursachers zu identifizieren, kommt zusätzlich den Fragen nach der Betroffenheit durch Verkehrsprobleme eine wesentliche Bedeutung zu.

- Um den Einfluss des sozialen Kontextes auf das Umweltproblembewusstsein und auf das Verkehrsverhalten zu bestimmen, werden soziodemographische Variablen erhoben. Im Hinblick auf ihren Einfluss auf Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten werden sie dabei als unabhängige Variablen behandelt, Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten in diesem Zusammenhang als abhängige Variablen.
- Um das gesamte Verkehrsverhalten der Bevölkerung umfassend beschreiben zu können, werden Mobilitätsvariablen erhoben, die im Hinblick auf soziodemographische Variablen und Umweltproblembewusstseinsvariablen als abhängige Variablen darstellen.

Konzeptionelles Forschungsmodell

Die Datenauswertung wird sich primär auf das Verfahren der deskriptiven Statistiken, nämlich auf die Schätzung von Häufigkeiten, Anteile, Durchschnittswerte und Merkmale der Verteilung der Verkehrsaktivitäten stützen. Hypothesen über Zusammenhänge zwischen zwei oder mehreren Variablen werden außerdem mit Hilfe von Korrelationsverfahren untersucht und überprüft.

Abbildung 4.2: Konzeptionelles Forschungsmodell zum Mobilitätsbewusstsein



Quelle: Eigene Darstellung

Im Mittelpunkt der Vergleichsstudie steht das Ziel, die wesentlichen bestimmenden Faktoren individuellen Verkehrsverhaltens in Deutschland und in Südkorea zu identifizieren und dadurch einen Beitrag zur Erklärung der Diskrepanz zwischen Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten zu leisten. Entwickelt wird ein

konzeptionelles Forschungsmodell, das einem ständig wachsenden motorisierten Individualverkehr gerecht wird (vgl. Abbildung 4.2). Das Modell dient als Grundlage für die Überprüfung der Zusammenhänge zwischen Umweltproblembewusstseinsvariablen und ausgewählten soziodemographischen Variablen sowie der Zusammenhänge zwischen ausgewählten soziodemographischen Variablen und Mobilitätsvariablen (z.B. Autobestand der Haushalte, Autoverfügbarkeit und Autonutzung).

4.2 Ziele der Vergleichsstudie

Aus dem bereits gesetzten Ziel lassen sich folgende Teilziele ableiten:

- *Die Analyse der Entwicklung des Umweltbewusstseins der Bevölkerung in beiden Ländern – anhand der Daten aus der Gallup-Studie (1992) sowie aus den UBA-Studien (1996, 1998 und 2000) und auf der Grundlage einer eigenen Erhebung:* Angesichts der wachsenden Automobilisierung der Gesellschaft wird erwartet, dass in den beiden Ländern eine gewisse Sensibilität gegenüber individualverkehrsbedingten Umweltproblemen messbar ist. Ob die mit den Autos zusammenhängenden Umweltprobleme von Deutschen oder Südkoreanern wahrgenommen werden, spielt für die Untersuchung eine Schlüsselrolle.
- *Die Präsentation der Prioritätenänderung innerhalb der Umweltprobleme seitens der Bevölkerung:* Der zeitliche Wandel betrifft auch die Prioritäten innerhalb der Themen der Umweltprobleme. Aus der veränderten Sicht, dass einzelne Individuen als aktive Verursacher für die Verkehrsprobleme verantwortlich sind, resultiert auf gesellschaftlicher Ebene eine Prioritätenänderung. In der Vergleichsstudie wird untersucht, ob eine solche Sichtweise in den beiden Ländern gesellschaftlich vorhanden ist.
- *Die Information über die Gestaltung der Alltagsmobilität durch die deutsche und die südkoreanische Bevölkerung:* Die Alltagsmobilität umfasst Berufs- und Freizeitverkehr gleichzeitig. Es wird erwartet, dass die Analyse des Verkehrsverhaltens verkehrsstrukturelle Unterschiede zwischen Deutschland und Südkorea zeigt. Dementsprechend sollen die Möglichkeiten der Veränderung im nationalen Kontext separat formuliert dargestellt werden.
- *Die Bestimmung kultureller Differenzen bei gleichen Phänomenen:* Deutsche und Südkoreaner leben in sehr unterschiedlichen Kulturen. Die deutsche Gesellschaft steht über die Tradition der europäischen Aufklärung hinaus in der christlich-abendländischen Tradition. Die südkoreanische Kultur bezeichnet sich als eine zwar in weiten Bevölkerungskreisen christliche aber doch durchgängig vom Konfuzianismus geprägte Kultur. In beiden Ländern ähnelt sich das Phänomen - also die auftretende Diskrepanz zwischen Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten - trotz der Unterschiede der kulturellen Hintergründe und der ökonomischen Lage in großem Maße. Die Studie will herausfinden, ob sich die Diskrepanz zwischen Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten unabhängig

von beiden Kulturen erklären lässt. Es soll ferner überprüft werden, ob es kulturelle Differenzen gibt, die diese Diskrepanz unterschiedlich erklären.

- *Die Präsentation politischer Handlungsmöglichkeiten in Bezug auf die Umweltpolitik bzw. Verkehrspolitik anhand der Datenanalyse aus der eigenen Datenerhebung:* Auf die Frage, wie ein umwelt- und wirtschaftsverträgliches Verkehrssystem der Zukunft mit den Wünschen und Einstellungen der Bevölkerung in Einklang gebracht werden kann, soll im Rekurs auf die mentalen Strukturen eine Antwort gegeben werden.

4.3 Fragestellungen und Forschungshypothesen

Anfang der 90er Jahre hatten die deutsche und die südkoreanische Bevölkerung zugestanden, dass für sie die Umweltprobleme jeweils wichtige Anliegen waren (vgl. Dunlap u.a. 1993, S. 5). Wenn man dieses Zugeständnis kritisch betrachtet, waren die damaligen Umweltprobleme *industriell-bedingt* entstanden. Sie wurden als die von *anderen* bzw. von den *Dritten* verursachten Probleme behandelt. Einzelne Individuen sahen sich selbst (fast nur) als passive Betroffene der industriell-bedingten Umweltprobleme. Diese Sichtweise dauert seit langer Zeit an.

In Deutschland war in den 90er Jahren der Stellenwert der Umweltprobleme im Vergleich zu anderen gesellschaftspolitischen Problemen gesunken (vgl. Diekmann/Preisendörfer 1996, S. 7; Preisendörfer 1998, S. 20). Auch in Südkorea ist ein deutlicher Rückgang des politischen Stellenwertes von Umweltproblemen zu beobachten. Der Anlass war/ist die Konjunkturschwäche: anhaltende Massenarbeitslosigkeit in Deutschland und wirtschaftliche Schwierigkeiten durch die Asienkrise in Südkorea⁸².

Aus empirischen Untersuchungen und auch erfahrungsgemäß wissen wir, dass der hohe Stellenwert der Umweltprobleme entweder konjunkturell oder von aktuellen Ereignissen - zumeist von Umweltkatastrophen – abhängig ist. Darüber hinaus wird man in dieser Studie den Zeitpunkt der Vergleichserhebung berücksichtigen. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts sind die deutsche und die südkoreanische Gesellschaft durch Folgen eines geringen Wirtschaftswachstums gekennzeichnet. Besonders in

⁸² Wie nicht anders zu erwarten rangiert das Problem der Arbeitslosigkeit seit 1998 an der Spitze. Seit der Wirtschaftskrise in Asien ist die Arbeitslosenquote von 2,6 % (0,56 Mio.) im Jahr 1997 auf 6,3 % (1,4 Mio.) im Jahr 1999 in Südkorea gestiegen (vgl. Südkoreanisches Umweltministerium 1998, S. 7; Korea National Statistical Office 2000, S. 180 u. 197). Am Jahresbeginn 2001 hielten die Südkoreaner wirtschaftliche Aufschwung und gesellschaftliche Stabilität vor Umweltprobleme für wichtig (vgl. Donga-Tageszeitung vom 01.01.01).

Deutschland berichteten die Medien in großen Schlagzeilen über den hohen Benzinpreis wegen der Öko-Steuer.

Die Forschungshypothesen lassen sich aus den zu erwartenden Zusammenhängen zwischen den drei Erhebungskomponenten des Mobilitätsbewusstseins entwickeln. Die Erwartungen bezüglich der Zusammenhänge lassen sich folgendermaßen zusammenfassen: In einer Gesellschaft, in der nicht nur das Bewusstsein über Umweltprobleme sondern auch die Mobilität einen hohen Stellenwert besitzt, können subjektive Problemwahrnehmungen der Individuen gegenüber den Verkehrsproblemen als eine notwendige Voraussetzung die Verkehrsmittelwahl im Berufsalltag positiv beeinflussen. Das Defizit der notwendigen Voraussetzung verhindert aber den Beginn des Problemlöseprozesses. Aus beruflichen Gründen wird die Autoverfügbarkeit für notwendig und selbstverständlich gehalten. Die berufsbedingte Notwendigkeit bzw. Selbstverständlichkeit des Autobesitzes erhöht die Intensität der Autonutzung und fördert demzufolge die Autoabhängigkeit im Alltag. Die Autoabhängigkeit macht die Verhaltensänderung der Menschen, also den Verzicht auf das Auto, schwer.

Es lassen sich detaillierte Hypothesen aufstellen, wie die Diskrepanz zwischen Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten zustande kommt und welche Ursachen tatsächlich bei der Bevölkerung das umweltgerechte Verkehrsverhalten motivieren oder blockieren. Sie lauten:

1. Die *Ich*-Betroffenheit durch Verkehrsprobleme ist eine Vorbedingung der Problemlösung, da die kollektive Betroffenheit von den allgemeinen Umweltproblemen keine hinreichende Voraussetzung für die Verhaltensveränderung im Verkehrsbereich ist. Einzelne Individuen sehen sich durch selbstverursachte Verkehrsprobleme persönlich nicht besonders stark betroffen.
2. Das Auto gehört zum Lebensstandard, seitdem der private Wohlstand gewachsen ist. Jemand, der einen Beruf ausübt, hält einen Autobesitz für selbstverständlich.
 - 2a. Je aktiver man eine Erwerbstätigkeit im Lebensalltag ausübt, desto häufiger frei verfügt man über ein Auto
 - 2b. Je aktiver man eine Erwerbstätigkeit im Lebensalltag ausübt, desto intensiver benutzt man das Auto.
 - 2c. Je aktiver man eine Erwerbstätigkeit im Lebensalltag ausübt, desto als unverzichtbarer sieht man das Auto an.
3. Eine Person, die an 6-7 Tagen pro Woche Auto benutzt, ist als autoabhängig zu bezeichnen. Das erwerbstätigkeitsbedingte Autofahren fördert zufolge intensiver Autonutzung die Autoabhängigkeit.

- 3a. Je autoabhängiger eine Person auf dem Weg zur Arbeit bzw. zum Arbeitsplatz ist, desto schwieriger sieht sie den Verzicht auf das Auto.
- 3b. Je autoabhängiger eine Person auf dem Weg zur Arbeit bzw. zum Arbeitsplatz ist, desto niedriger ist ihre Unterstützungsbereitschaft zur umweltfreundlichen Verkehrsplanung, die vor allem von ihr eine große Opferbereitschaft fordert.
- 3c. Je autoabhängiger eine Person auf dem Weg zur Arbeit bzw. zum Arbeitsplatz ist, desto geringer erwartet man, dass das Auto in den Städten im Zeitraum der nächsten 20 bis 50 Jahre abgeschafft sein wird.

Eine Bestätigung der formulierten Hypothesen wäre ein Beleg dafür, dass der Verkehrsbereich offensichtlich als ein Bereich des Umweltverhaltens gilt, indem Defizite der Problemerkennung und des Umsetzungswillens besonders in Abhängigkeit von berufsbedingter Pkw-Nutzung parallel auftauchen. In der Gesellschaft fehlt von vornherein die unabdingbare Vorbedingung zur Veränderung des Verkehrsverhaltens. Es gibt kaum ein Umweltproblembewusstsein über selbstverursachte Verkehrsprobleme auf Individualebene.

An dieser Stelle soll auf den Untersuchungsbefund von Diekmann/Preisendörfer (1992) hingewiesen werden. Gemäß ihrem Befund besteht keine unmittelbare Wirkung zwischen dem hohen Umweltproblembewusstsein und dem Verkehrsverhalten. Damit wurde m.E. ein Kernpunkt übergesehen. Nicht mitproblematisiert wurde nämlich das Ausmaß der Verkehrsentwicklung unter der Randbedingung eines hohen allgemeinen Umweltproblembewusstseins. Das Problembewusstsein hinsichtlich des Umfangs der Verkehrszunahme ist bei der Bevölkerung nicht vorhanden gewesen. Trotzdem wurde grundsätzlich von der Annahme ausgegangen, dass es in der Gesellschaft gab und demzufolge wurde beinahe eintönig betont, dass die Menschen enorme Umsetzungsprobleme im Bereich „Verkehr“ haben. Jedoch wurde sich mit dieser falschen Grundannahme das Wissensdefizit erhöhen. Ohne die Erkenntnis über die Zunahme der Verkehrsprobleme ist eine Änderung des Verkehrsverhaltens unvorstellbar.

Auch ohne diese Erkenntnis sind die bisher praktizierenden Lebensstile der Menschen schwer zu ändern. Wer seine Lebensstile für die gegenwärtigen Verkehrsprobleme nicht mitverantwortlich sieht, führt seine bisherigen Lebensstile fort. Das Fehlen eines Umweltproblembewusstseins hinsichtlich des Verkehrszuwachses wird immer ein umweltgerechtes Individualverkehrsverhalten verhindern. Die Vergleichsstudie kann einen Beitrag zur Änderung des gegenwärtig geläufigen Befundes leisten.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die Autobesitzer bzw. –nutzer sich selbst nicht als aktive Mit(Verursacher) und Betroffene der gegenwärtigen Verkehrsprobleme ansehen (vgl. siehe S. 133f. dieser Arbeit). Vor diesem Hintergrund werden die Ergebnisse der Hypothesenprüfung interpretiert und bewertet.

4.4 Erhebungsinstrument

Als Erhebungsinstrument wurde ein relativ hoch standardisierter achtseitiger Fragebogen eingesetzt. Im Fragebogen waren auch einige offene Fragen, die den Befragten freie Spielräume für individuelle Antworten ließen. Die Befragten konnten z. B. ihre eigenen Ansichten über die Wichtigkeit der einzelnen Umweltprobleme oder Gründe für ihr Verkehrsverhalten darlegen. Dadurch wurden länderspezifische Unterschiede beobachtbar. Außerdem konnte durch die Verwendung offener Fragen vermieden werden, dass die Befragten bei vorgegebenen Antwortkategorien zu einer bestimmten Stellungnahme gezwungen wurden.

Abhängig davon, in welcher Situation sich die Befragten befanden, kamen Antwortverzerrungen vor – ein unvermeidbarer Nachteil der offenen Fragen. Daher hatten die gestellten offenen Fragen gleichzeitig auch den Charakter der indirekten Fragen. Die offenen Fragen mit verborgenen Motiven ermöglichten die Messung der Einstellungen von Befragten, ohne dass sie das Ziel der Messung selbst erkannten.

Der Fragebogen richtete sich an die deutsche wie die südkoreanische Bevölkerung. Für die Durchführung der Umfrage mit identischen Fragen wurde der Fragebogen ins Koreanische übersetzt. Die zufällig ausgewählten Personen, die im jeweiligen Land mit ihrer Hauptwohnung gemeldet waren, wurden um Basisinformationen zum Themenkomplex „Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten“ gebeten. Im Hinblick auf Handlungsoptionen enthielt der Fragebogen einige Fragen, die nur an Autobesitzer gerichtet waren.

Das Design des Befragungsinstruments fußt zum Teil auf dem Fragebogen der Health of the Planet Survey (1992) und zum Teil auf dem der UBA-Studien (1996, 1998 und 2000). Die Reduplikation bietet Chancen, Veränderungen des Umweltproblembewusstseins der Deutschen und Südkoreaner in der Zeitspanne von 1992 bis 2001 zu erfassen. Die Ähnlichkeiten und Unterschiede zwischen Deutschland und Südkorea im Vergleich zu den Ergebnissen der Gallup-International-Studie bieten

eine Vergleichsbasis, um einen zeitlichen Vergleich auf internationaler Ebene zu erstellen. Für Deutschland lässt sich die Repräsentativität anhand von Fragen prüfen, die identisch oder ähnlich zu den Umweltbewusstseinsstudien sind. Außerdem wurden die CSD-Umweltbewusstseinsindikatoren berücksichtigt (vgl. de Haan/Brand/Hartmuth/Scheuerlein 1998, S. 36ff.).

Der Fragebogen lässt sich in drei Abschnitte gliedern:

- einen an alle Befragten gerichteten Teil mit den Fragen zum Umweltproblembewusstsein. In Bezug auf den aktuellen Stellenwert und die geänderten Prioritäten der Umweltprobleme wurden bei Frageformulierungen einige Ergänzungen und leichte Änderungen im Vergleich zu der Gallup-Studie (1992) und den UBA-Studien (1996, 1998 und 2000) vorgenommen. Im Konstrukt des Umweltproblembewusstseins sind Items, wie z.B. Einschätzung gegenüber den Lösungskompetenzen von Institutionen und Informationsstand über die Umweltprobleme enthalten;
- einen umfangreichen Teil für alle Befragten, mit den Fragen, die das Verkehrsverhalten im Alltag, die Unterstützungsbereitschaft von verkehrspolitischen Maßnahmen und die bereichsspezifischen Mobilitätseinstellungen erfassten. Es wurden Fragen gestellt nach den zugrunde liegenden Motiven der ÖPNV-Vermeidung bzw. der Auto-Bevorzugung. Fragen zur Verfügbarkeit des Autos und zur Selbstwirksamkeit (z.B. mobilitätsbezogene Handlungsoption) richteten sich nur an die Autobesitzer;
- einen allgemeinen Fragebogen mit persönlichen Angaben (z.B. zu Alter, Geschlecht, Beruf, Wohnort, Bildungstand und Kinder).

4.5 Erhebungsverfahren und Stichprobe der Bevölkerungsbefragung

Empirische Grundlage sind insgesamt 679 Fragebögen. Die erhobenen Daten kamen auf unterschiedlichen Wegen zustande.

In Deutschland wurden 265 Bürger telefonisch befragt. Die Datenerhebung wurde von engagierten und zuvor geschulten Telefoninterviewern durchgeführt. Zur Zufallsauswahl der Stichprobe wurde das aktuellste Telefonverzeichnis auf CD-Rom (Stand 10/2000) eingesetzt. Die Interviewer bekamen Telefonlisten und die Anweisung, jeden aufgelisteten Haushalt zu befragen. So konnten in Deutschland Personen, die in ihren Haushalten Telefonanschluss hatten und sich aus dem aktuellen Telefonverzeichnis nicht hatten löschen lassen, in diese Stichprobe gelangen. Eigentlich war geplant, die Befragung auf Personen im Alter von 18 bis 65 Jahre zu beschränken. Am Ende einiger Interviews hat sich doch herausgestellt, dass die befragten Personen die eigentlich festgelegten Altersgrenzen unter- bzw. überschritten.

In Südkorea wurden Face-to-face-Interviews mit 414 Bürger geführt. Da in Südkorea die geplante Interviewmethode per Telefon schwer durchführbar schien, wurde eine Face-to-face-Befragung als geeignete Methode gewählt. Die Umfrage wurde vom Ende März bis Anfang April von einem Meinungsforschungsinstitut, dem Hyundai Research Institute in Seoul, durchgeführt. Die Erhebung beschränkte sich altersmäßig auf Personen vom 18. bis zum 65. Lebensjahr.

In den beiden Ländern wurde die Umfrage von Mitte März bis Ende Mai 2001 durchgeführt. Die Interviewdauer betrug im Durchschnitt 20 Minuten.

4.5.1 Probleme bei der Durchführung der Erhebung

Zur Realisierung der gewünschten Stichprobengröße war als Durchführungstermin die Zeit zwischen Mitte März und Ende April 2001 festgelegt worden. Bei einer internationalen Vergleichsstudie ist der gleiche Zeitpunkt der Durchführung der Erhebung von Bedeutung. Aufgrund der Kostengünstigkeit und der Realisierung innerhalb kurzer Zeit war in beiden Ländern die telefonische Befragung als Interviewmethode gewählt worden. In der Vorbereitungsphase erwies sich die Änderung der Datenerhebungsmethode in Südkorea als notwendig, weil die Bereitschaft für eine Telefonbefragung, die mehr als fünf Minuten dauert, nicht vorhanden und mit einer hohen Abbruchquote zu rechnen ist: In Südkorea ist die technische Voraussetzung für die Durchführung von Telefonumfragen erfüllt. Die Telefonbefragung ist aber derzeit durch das Attribut „quick and dirty“ charakterisiert. Bei einem relativ langen Fragebogen ist von vornherein die Einsatzmöglichkeit der Telefonbefragung angesichts des nicht vorhandenen Verständnisses begrenzt. Von der Durchführung einer telefonischen Befragung wurde daher von den südkoreanischen Umfrageexperten abgeraten.

Die geplanten Telefoninterviews in Deutschland ließen sich in der Datenerhebungspraxis nicht leicht durchführen. Bis zum zunächst vereinbarten Termin war der gewünschte Stichprobenumfang nicht erreicht worden. So erschien die Terminverlängerung unvermeidlich, um die gewünschte Stichprobengröße zu halten, und der Durchführungstermin wurde deshalb um einen Monat verlängert.

4.5.2 Ausschöpfung der Telefonstichprobe in Deutschland

Die Ausschöpfungsquote der gesamten Telefonate ist nicht hoch, da nur unter 17 % von den insgesamt 1560 angewählten Telefonnummern erfolgreich Interviews geführt und somit weniger Zielpersonen als vorgesehen erreicht wurden. Die von den Interviewern genannten Gründen für die niedrige Ausschöpfung der Stichprobe lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- *Unerreichbarkeit der Zielpersonen:* Die durch ein Zufallsverfahren ausgewählten Zielpersonen waren telefonisch nicht erreichbar. Die Unerreichbarkeit beträgt 39 % der angewählten Telefonnummer.
- *Ablehnung:* Der Anteil der Verweigerung eines Interviews in der Stichprobe beträgt 25 %.
- *Anrufbeantworter:* Ein auf der Technik basierter Hinderungsfaktor tauchte als Problem bei der Datenerhebung auf. Es waren immerhin 16 % von den angewählten Telefonnummern, bei denen sich fortwährend ein Anrufbeantworter anstelle der Zielperson meldete.
- *Kein Anschluss:* Die Interviewer erhielten unter der jeweils gewählten Telefonnummer keinen Anschluss. Der Anteil beträgt 3 % der Stichprobe.

Wenn die Zielpersonen ihre Befragungsbereitschaft in der Anfangsphase der telefonischen Kontaktaufnahme zeigten, konnten die Interviewer die Befragungen ohne Abbruch durchführen. Es war viel schwieriger die ausgewählten Zielpersonen am Telefon zu erreichen als das Interview abbruchfrei durchzuführen. Von den 400 angestrebten Interviews sind in Deutschland 265 Telefoninterviews realisiert worden (davon 145 bis Ende April 2001 und weitere 120 nach der Terminverlängerung bis Ende Mai). Demgegenüber konnte der Umfang der festgelegten Stichprobengröße in Südkorea ohne Schwierigkeiten erreicht werden.

4.5.3 Struktur der realisierten Stichprobe

Deutschland: Die realisierte Stichprobe setzte sich aus 58,7 % Frauen und 41,3 % Männern zusammen. Der Anteil in der Nettostichprobe wich von der deutschen Bevölkerung leicht ab. In einer kleinen Studie mit der Stichprobengröße $N=265$ können sich die weibliche Überrepräsentierung und die männliche Unterrepräsentierung als problematisch erweisen. Die Zusammensetzung der Interviewteilnehmer könnte eventuell zu einer Einschränkung der Verallgemeinerungsfähigkeit der Ergebnisse

führen. Daher wurde die Altersstruktur der Stichprobe dahingehend analysiert, in welcher Altersgruppe etwaige Verzerrungen der Häufigkeiten vorkommen. Das Durchschnittsalter beträgt 42,9 Jahre bei einer Standardabweichung von 17,4 Jahren, d.h. zwei Drittel der Befragten in Deutschland sind zwischen 26 und 60 Jahren alt.

Tabelle 4-1: Altersverteilung und Geschlechterrelation der Stichprobe (N=263) im Vergleich zur deutschen Bevölkerungsstruktur im Jahr 2001*

Alter in Jahren	Interviewteilnehmer		deutsche Bevölkerung	
	weiblich (%) n=154	männlich (%) n=109	weiblich (%) ca. 32,2 Mio.	männlich (%) ca. 31,5 Mio.
15-20	5,8	10,1	6,7	7,3
21-30	26,0	12,8	13,8	14,6
31-40	30,5	20,2	19,7	21,4
41-50	11,0	10,1	18,1	19,1
51-60	11,0	20,2	14,4	14,8
61-70	9,1	14,7	15,7	15,0
71-80	6,5	11,9	11,6	7,9

Quelle: Eigenberechnung nach: Statistisches Bundesamt 2003, S. 60

* nur für die eigene Erhebung relevante Altersgruppen dargestellt

Durch die nach Altersgruppen differenzierte Analyse der Geschlechtsproportion der deutschen Bevölkerung ließen sich einige überhöhte Anteile der Frauen und ein zu niedriger Anteil der Männer nachweisen, d.h. es wurden in einigen Altersgruppen eine weibliche Überrepräsentierung und eine männliche Unterrepräsentierung festgestellt. Die Über- und die Unterrepräsentierung der Stichprobe in Deutschland sind gekennzeichnet durch folgende Elementen:

- *Die (Haus)Frauen sind leichter erreichbar und ansprechbar für Sozialkontakte.* Die entsprechenden Häufigkeiten zeigen, dass bei den Frauen die Altersklassen der 31-40jährigen und der 21-30jährigen überrepräsentiert sind. Die Majorität der deutschen Bevölkerung bildet sich aus den Altersklassen der 21-30jährigen und der 31-40jährigen. So konnten Frauen wie Männer, die sich in dieser Altersklasse befinden, potenziell eher als die anderen Altersklassen in diese Stichprobe gelangen. Aber eine männliche Überrepräsentierung dieser Altersklasse trat nicht auf. In der Altersklasse der Frauen der 31-40jährigen ist der Anteil der Hausfrauen, die vielleicht nur eher im Haus erreichbar sind, groß und beträgt 28 %.
- *Die erwerbstätigen Männer sind nicht eher zuhause am Telefon erreichbar bzw. nicht zu einer Auskunft bereit.* Bei Männern ist die Altersklasse der 41-50jährigen unterrepräsentiert (vgl. Tabelle 4-1).

Die anderen Altersgruppen der Stichprobe entsprechen ansonsten ungefähr der Altersstruktur der deutschen Bevölkerung.

Südkorea: Die Stichprobe setzte sich aus 47,6 % Frauen und 52,4 % Männern zusammen. Die geschlechtsspezifische Teilnehmerstruktur entspricht der südkoreanischen Bevölkerungsstruktur. Das Durchschnittsalter beträgt 37,4 Jahre bei einer Standardabweichung von 11,9 Jahren. D.h., zwei Drittel der südkoreanischen Befragten sind zwischen 26 und 49 Jahren alt. Die Altersverteilung und die Geschlechterrelation führen nicht zu einer Einschränkung der Verallgemeinerungsfähigkeit der Ergebnisse (vgl. Tabelle 4-2 u. Tabelle 4-3).

Tabelle 4-2: Altersverteilung und Geschlechterrelation der Stichprobe (N=414) in Südkorea

Alter in Jahren	Interviewteilnehmer	
	weiblich (%) n=197	männlich (%) n=217
18-20	5,6	4,6
21-30	27,9	29,4
31-40	25,9	30,9
41-50	23,3	19,4
51-60	13,2	12,0
61-65	4,1	3,7

Quelle: Eigenberechnung

Tabelle 4-3: Südkoreanische Bevölkerungsstruktur im Jahr 2000

Alter in Jahren	weiblich (%) ca. 17,1 Mio.	männlich (%) ca. 17,4 Mio.
15-19	10,4	11,0
20-29	22,7	23,8
30-39	24,0	24,3
40-49	20,0	20,4
50-59	12,7	12,4
60-69	10,1	8,1

Quelle: Eigenberechnung nach: Korea National Statistical Office 2003, S. 96

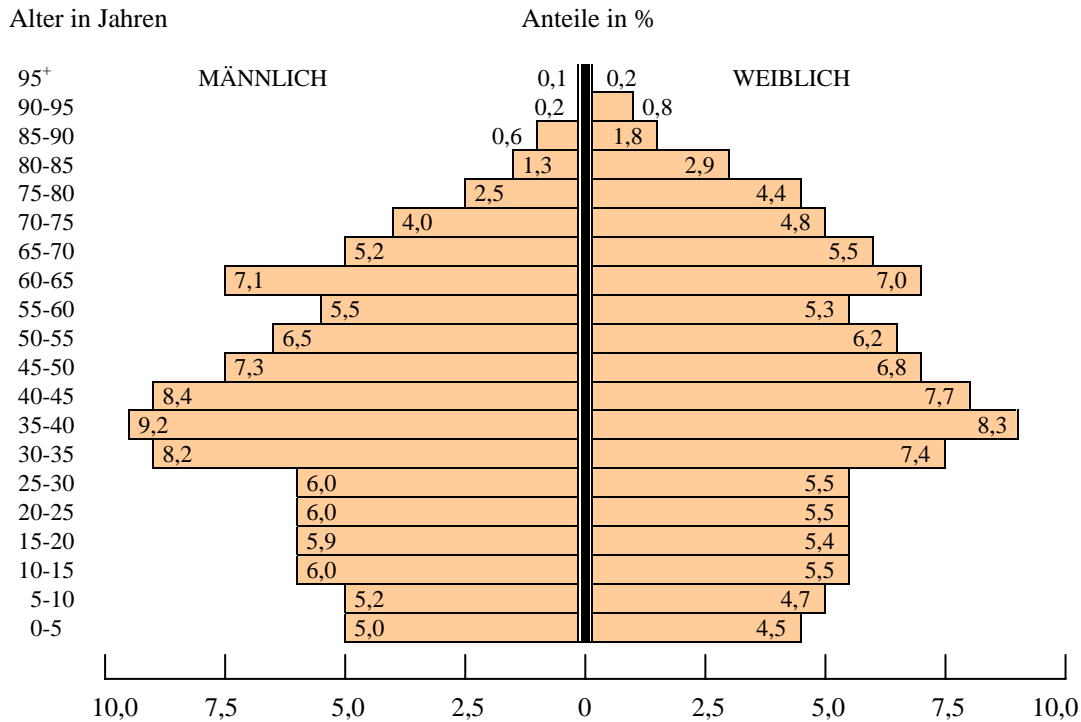
4.5.4 Bevölkerungsstruktur in Deutschland und Südkorea

Grundlegende statistische Daten über Deutschland

- **Fläche, Gesamtbevölkerung und Bevölkerungsdichte:** In der Bundesrepublik Deutschland leben auf einer Fläche von 357.022 km² rund 82,4 Mio. Einwohner (Stand 2001). Deutschland ist eines der dichtbesiedelten Länder mit einer Bevölkerungsdichte von 231 Personen je Quadratkilometer (vgl. Statistisches Bundesamt 2003a, S. 46).
- **Bevölkerungs-, Familien- und Haushaltsstruktur:** Ende 2001 machten Frauen 51,1 % und Männer 48,9 % der Bevölkerung aus (vgl. a.a.O., S. 52). Im April 2001 wurden rund 38,5 Mio. Haushalte ermittelt. Der Anteil der Zweipersonen-

haushalte betrug 33,6 %. Der Anteil der Einpersonenhaushalte lag bei 36,5 %. Im Jahr 2001 lebten ca. 14,1 Mio. Personen, d.h. 17 % der Bevölkerung, allein. Die durchschnittliche Haushaltsgröße belief sich auf 2,15 Personen (vgl. a.a.O., S. 63).

Abbildung 4.3: Altersstruktur der Bevölkerung in Deutschland 2001



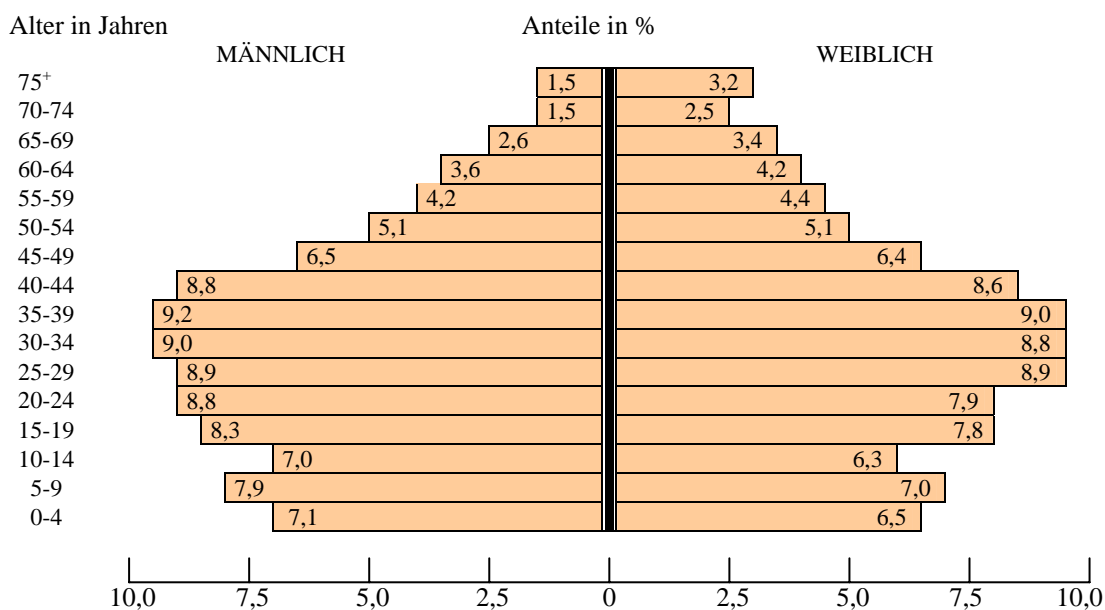
Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2003a, S. 60
 Insgesamt 38,63 Mio. männlich und 40,43 weiblich

- **Erwerbspersonen und Arbeitslosen:** Im April 2001 waren von der gesamten Bevölkerung 49 % Erwerbspersonen. Davon waren 91 % (insgesamt 36,82 Mio.) Erwerbstätige (vgl. Statistisches Bundesamt 2002a, S. 99). Die Arbeitslosenquote lag bei 9,4 % (vgl. Statistisches Bundesamt 2003a, S. 128).
- **Altersstruktur:** Die Bevölkerungsstruktur ist durch einen hohen Anteil älterer Menschen, und eine nur geringe Zahl der Kinder/Jugendlichen charakterisiert. Der Anteil der unter 15jährigen lag im Jahr 2000 bei 15,5 %. Der Anteil der über 65jährigen lag aber 16,4 % von Bevölkerung (vgl. Statistisches Bundesamt 2003, S. 184).
- **Lebenserwartung:** Die durchschnittliche Lebenserwartung betrug 80,6 Jahre bei Frauen und 74,4 bei Männern (vgl. a.a.O., S. 202 u. 204).
- **Verstädterungsgrad:** Im Jahr 2001 lebten 87,7 % der Bevölkerung in Klein- oder Großstädten (vgl. Statistisches Bundesamt 2003, S. 194). Es gibt 12 Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohnern. Davon sind drei Großstädte, die mehr als eine Million Stadtbevölkerung haben, Berlin (3,39 Mio.), Hamburg (1,73 Mio.) und München (1,23 Mio.). Die Städte, in denen Einwohner zwischen 500,000 und eine Million wohnen, sind Köln, Frankfurt, Essen, Dortmund, Stuttgart, Düsseldorf, Bremen, Hannover und Duisburg (vgl. Statistisches Bundesamt 2003a, S. 53-54). 14,4 % der Bevölkerung leben in diesen zwölf Großstädten.

Grundlegende statistische Daten über Südkorea

- **Landfläche, Bevölkerungszahl und –struktur:** Südkorea hat eine Fläche von 99.434 km². Im Jahr 2001 wohnten ca. 47,3 Mio. Einwohner. Die Bevölkerung setzt sich aus 49,7 % Frauen und 50,3 % Männern zusammen. Die Bevölkerungsdichte betrug 462 Personen je Quadratkilometer im Jahr 2000 (vgl. Korea National Statistical Office 2003, S. 91 u. 105).
- **Familien- und Haushaltsstruktur:** Im Jahr 2000 wurden mehr als 14,3 Mio. Haushalte ermittelt. Von den gesamten Haushalten waren 84,5 % Mehrpersonenhaushalte. Der Anteil der Vierpersonenhaushalte lag bei 31,1 %. Der Anteil der Zweipersonenhaushalte betrug 19,1 %. Seit Anfang der 90er Jahre nimmt der Anteil der Einpersonenhaushalte zu. Im Jahr 2000 lag er bei 15,5 %. Ca. 4,7 % der Bevölkerung leben allein. Die durchschnittliche Haushaltsgröße betrug 3,1 Personen (vgl. a.a.O., S. 123).
- **Altersstruktur:** 2000 lag der Anteil der unter 15jährigen an der Bevölkerung bei 20,8 %. Der Anteil der über 65jährigen lag bei 7,1 % (vgl. Statistisches Bundesamt 2003, S. 185).
- **Durchschnittliche Lebenserwartung:** Im Jahr 2001 betrug die Lebenserwartung Neugeborener 76,5 Jahre: 80,0 Jahre bei den Mädchen und 72,8 Jahre bei den Jungen (vgl. Korea National Statistical Office 2003, S. 283).
- **Erwerbsfähige wie –stätige Personen und Arbeitslose:** Von der Bevölkerung waren etwa 46,9 % erwerbsfähige und erwerbstätige Personen. Im Jahr 2000 lag die Arbeitslosenquote bei ca. 4,1 % (vgl. a.a.O., S. 182 u. 197).
- **Verstädterungsgrad:** Es gibt sieben Großstädte, die mehr als eine Million Einwohner haben: Seoul (9,9 Mio.), Pusan (3,7 Mio.), Inch`on (2,5 Mio.), Taegu (2,5 Mio.), Taejon (1,4 Mio.), Kwangju (1,4 Mio.) und Ulsan (1,0 Mio.). Knapp die Hälfte der gesamten Bevölkerung lebte in diesen sieben Großstädte (vgl. a.a.O., S. 105). Im Jahr 2001 lag der Anteil der in städtischen Gebieten wohnenden Bevölkerung bei 82,5 % (vgl. Statistisches Bundesamt 2003, S. 195).

Abbildung 4.4: Altersstruktur der südkoreanischen Bevölkerung 2000



Quelle: Korea National Statistical Office 2003, S. 96

Insgesamt: 23,16 Mio. männlich und 22,98 Mio. weiblich