

## 6 Ergebnisse der Zusammenhangsanalysen

Wie die bisherigen Ergebnisse dieser Studie zeigen (vgl. Kapitel 5), lässt sich insgesamt feststellen, dass das allgemeine Umweltproblembewusstsein gesellschaftlich vorhanden ist: In der deutschen und in der südkoreanischen Gesellschaft scheint das Zugeständnis der Ernsthaftigkeit der Umweltprobleme zur sozialen Norm geworden zu sein. Die Autobesitzer wie die Nicht-Autobesitzer schätzen also in gleichem Maße das Umweltproblem in ihrem Land als sehr ernst ein. Parallel dazu fahren sie dennoch gern mit dem Auto und wollen gegenwärtig und auch in Zukunft nicht auf das Auto verzichten.

Nach bisherigem Forschungsbefund in Deutschland ist bekannt, dass das hohe Umweltproblembewusstsein nicht die einzige primäre Determinante des umweltgerechten Verhaltens ist (vgl. siehe S. 127ff. dieser Arbeit). Dieser Erklärungsansatz und die durch die eigene Erhebung empirisch fundierte Tatsache führen uns zu einer völlig anderen Frage. *Welche sind die Determinante, die das derzeitige Verkehrsverhalten der Bevölkerung ununterbrochen motivieren?*

Aus den deskriptiven Ergebnissen (vgl. Kapitel 5) ergibt sich ein inkonsistentes Bild. In dem Bild zeigt sich, dass die Menschen einem „Sowohl-als-Auch“-Denken folgen. Nach diesem ‚Patchwork‘-Denken will man sich gern als umweltproblembewusst bezeichnen und gleichzeitig auch das Autofahren gönnen und zwar für seine berufliche Leistung (im Sinne einer Bedingung ebenso wie einer Folge der Tätigkeitsausübung). Wegen dieser Inkonsistenz fragt man sich, ob die Bestimmung- bzw. Steuerungsgrößen des Umweltproblembewusstseins und des Verkehrsverhaltens voneinander unterschiedlich sind und wodurch überhaupt das Umweltproblembewusstsein beeinflusst wird und wovon das Verkehrsverhalten wesentlich gesteuert wird.

Zur Findung von Antworten auf all die Fragen dient die Zusammenhangsanalyse. Man geht davon aus, dass beim Umweltproblembewusstsein und Verkehrsverhalten die soziodemographischen Merkmale einer Person wesentliche Unterschiede ausmachen. Dass das hohe Umweltproblembewusstsein in der Regel nicht zum umweltfreundlichen Verkehrsverhalten führt, wird als ein Resultat in zahlreichen Umweltbewusstseinsstudien häufig nachgewiesen. Es ist jedoch nicht plausibel erklärt worden, warum es so ist. Die Findung dieser Ursachen ist in diesem Kapitel das besondere Untersuchungsinteresse.

Zwischen den (unabhängigen) Variablen des Umweltproblembewusstseins und den soziodemographischen Variablen sowie zwischen den (abhängigen) Variablen des Verkehrsverhaltens und den soziodemographischen Variablen sind Zusammenhänge mit folgender Hypothese zu erwarten: Die soziodemographischen Merkmale nehmen einen unterschiedlichen Einfluss auf die Variablen des Umweltproblembewusstseins sowie auf die Variablen des Verkehrsverhaltens.

Für die Überprüfung von Zusammenhängen für nominalskalierte Variablen wird der Kontingenzkoeffizient und für 2\*2 Tabellen der Phi-Koeffizient gewählt.

Für die Zusammenhangsanalysen wurde das Alter der Befragten in drei Klassen zusammengefasst: die jüngere (18-30jährige), mittlere (31-50jährige) und ältere (51-65jährige) Altersgruppe. Für die Berufstätigkeit der Befragten wurde ebenfalls drei Kategorien gebildet: Erwerbstätige, Nichterwerbstätige und in Ausbildung. Die Bildungsabschlüsse wurden in drei Gruppen niedriges, mittleres und hohes Bildungsniveau unterteilt. Im Hinblick auf das Vorhandensein von Kindern im Haushalt wurden die Befragten in zwei Gruppen zusammengefasst: Befragte mit Kinder und Befragte ohne Kinder im Haushalt. Die Abhängigkeit vom Einkommen konnte aber nicht überprüft werden, weil in Deutschland die Interviewten in überwiegendem Maße keine Angabe dazu gemacht haben.

#### 6.1 Ernsthaftigkeit des Umweltproblems in Abhängigkeit von soziodemographischen Merkmalen

In der Einschätzung der Ernsthaftigkeit des Umweltproblems sind in Deutschland geschlechts-, wohnorts- und bildungsspezifische Zusammenhänge signifikant, jedoch gibt es keine alters-, berufs- und kinderspezifische Unterschiede (vgl. Tabelle 6-1).

Hieraus ergibt sich ein höheres Umweltproblembewusstsein von den befragten Frauen, den befragten Stadtbewohnern und von den überdurchschnittlich ausgebildeten Befragten.

Tabelle 6-1: Signifikanz des Zusammenhangs zwischen „soziodemographischen Merkmalen“ und „Ernsthaftigkeit des Umweltproblems“

		Ernsthaftigkeit des Umweltproblems (Signifikanz P)	
		<i>Deutschland</i>	<i>Südkorea</i>
Soziodemographische Merkmale	Alter	0,223	0,052
	Geschlecht	<b>0,02</b>	<b>0,005</b>
	Erwerbstätigkeit	0,806	0,083
	Wohnort	<b>0,041</b>	0,353
	Schulabschluss	<b>0,001</b>	0,673
	Kinder	0,218	0,255

Tabelle 6-2: Kreuztabellierung der Variablen „Geschlecht“, „Wohnort“ und „Schulabschluss“ und der Variable „Ernsthaftigkeit des Umweltproblems“ in Deutschland

		Ist das Umweltproblem zur Zeit ein sehr ernstes Problem im Land?			
		ja	nein	nicht einschätzen	n
Geschlecht	Weiblich	* a) 113 b) 72,9 % c) 63,8 %	15 9,7 % 39,5 %	27 17,4 % 56,3 %	155  58,9 %
	Männlich	64 59,3 % 36,2 %	23 21,3 % 60,5 %	21 19,4 % 43,8 %	108  41,1 %
Summe total :		177	38	48	263
Summe in % :		67,3 %	14,4 %	18,3 %	100,0 %
Wohnort	Stadt	106 73,1 % 59,9 %	20 13,8 % 52,6 %	19 13,1 % 39,6 %	145  55,1 %
	Land	71 60,2 % 40,1 %	18 15,3 % 47,4 %	29 24,6 % 60,4 %	118  44,9 %
Summe total :		177	38	48	263
Summe in % :		67,3 %	14,4 %	18,3 %	100,0 %
Schulabschluss	Niedrig	35 55,6 % 20,0 %	6 9,5 % 16,2 %	22 34,9 % 45,8 %	63  24,2 %
		Mittel	77 76,2 % 44,0 %	12 11,9 % 32,4 %	12 11,9 % 25,0 %
	Hoch	63 65,6 % 36,0 %	19 19,8 % 51,4 %	14 14,6 % 29,2 %	96  36,9 %
Summe total :		175	37	48	260
Summe in % :		67,3 %	14,2 %	18,5 %	100,0 %

\* In der Spalte bedeuten von oben nach unten:

a) beobachteter Wert; b) prozentuale Zeilenhäufigkeit; c) prozentuale Spaltenhäufigkeit

Rund 73 % der befragten Frauen (n=155) bejahen die sehr ernste Umweltproblematik im Land, hingegen antworten ca. 59 % der befragten Männer (n=108) dementsprechend. Die befragten Frauen bewerten das Umweltproblem im Lande kritischer als die befragten Männer (der Kontingenzkoeffizient beträgt 0,170 bei einer Signifikanz von  $p = 0,02$ ). Zudem halten 73 % der befragten Stadtbewohner (n=145) das Umweltproblem im Land für sehr ernst, hingegen teilen 60 % der befragten Landbewohner (n=118) die entsprechende Meinung. Die befragten Stadtbewohner sehen das Umweltproblem als ernster an als die befragten Landbewohner. Der Kontingenzkoeffizient liegt bei 0,154 bei der Signifikanz von  $p = 0,041$ . Außerdem bejahen 76 % der Befragten mit einem mittleren Bildungsniveau (n=101) und rund 66 % der Befragten mit einem hohen Bildungsniveau (n=96) die sehr ernste Umweltproblematik im Land, während sich ca. 56 % der Befragten mit einem niedrigen Bildungsniveau (n=63) dieser Ansicht anschließen. Dabei zeigt sich ein höchst signifikanter Bildungsunterschied mit  $p = 0,001$  für den Kontingenzkoeffizient  $c = 0,257$ , d.h. es existiert eine positive Korrelation zwischen den Variablen „Bildungsabschluss“ und „Ernsthaftigkeit des Umweltproblems“.

In Südkorea zeigt sich diesbezüglich nur ein geschlechtsspezifischer Unterschied (vgl. Tabelle 6-1). 87,8 % der befragten Frauen (n=197) sehen die Umweltproblematik als sehr ernst an. Und 75,6 % der befragten Männer (n=217) schließen sich dieser Ansicht an. Die befragten Frauen schätzen das Umweltproblem im Land als ernster als die befragten Männer ein (der Kontingenzkoeffizient beträgt 0,158 bei einer Signifikanz von  $p = 0,005$ ) (vgl. Tabelle 6-3).

Tabelle 6-3: Kreuztabellierung der Variable „Geschlecht“ und der Variable „Ernsthaftigkeit des Umweltproblems“ in Südkorea

		Ist das Umweltproblem zur Zeit ein sehr ernstes Problem im Land?			
		ja	nein	nicht einschätzen	n
Geschlecht	Weiblich	* a) 173 b) 87,8 % c) 51,3 %	17 8,6 % 29,3 %	7 3,6 % 36,8 %	197 47,6 %
	Männlich	164 75,6 % 48,7 %	41 18,9 % 70,7 %	12 5,5 % 63,2 %	217 52,4 %
Summe total :		337	58	19	414
Summe in % :		81,4 %	14,0 %	4,6 %	100,0 %

\* In der Spalte bedeuten von oben nach unten:

a) beobachteter Wert; b) prozentuale Zeilenhäufigkeit; c) prozentuale Spaltenhäufigkeit

### 6.1.1 Zufriedenheit mit der Umweltsituation der Wohnumgebung in Abhängigkeit von soziodemographischen Merkmalen

Bezüglich der Zufriedenheit mit der Umweltsituation der Wohnumgebung ist in Deutschland nur die wohnortsspezifische Differenz höchst signifikant (vgl. Tabelle 6-4), d.h. 73,8 % der befragten Stadtbewohner (n=145) sind zufrieden mit der Umweltsituation in ihrer Wohngegend, während 90,8 % der befragten Landbewohner (n=119) dementsprechend antworten. Die befragten Landbewohner sind zufriedener mit der Umweltsituation in ihrer Wohnumgebung als die befragten Stadtbewohner. Dabei zeigt sich ein höchst signifikanter Wohnortsunterschied mit  $p = 0,000$  und ein Phi-Koeffizient von -0,217.

Tabelle 6-4: Signifikanz des Zusammenhangs zwischen „soziodemographischen Merkmalen“ und „Zufriedenheit mit der Umweltsituation in der Wohngegend“

		Zufriedenheit mit der Umweltsituation in der Wohngegend (Signifikanz P)	
		Deutschland	Südkorea
Soziodemographische Merkmale	Alter	0,783	0,201
	Geschlecht	0,473	0,619
	Erwerbstätigkeit	0,056	0,308
	Wohnort	<b>0,000</b>	<b>0,011</b>
	Schulabschluss	0,162	0,825
	Kinder	0,246	<b>0,027</b>

Tabelle 6-5: Kreuztabellierung der Variable „Wohnort“ und der Variable „Zufriedenheit mit der Umweltsituation in der Wohngegend“ in Deutschland

		Zufriedenheit mit der Umweltsituation in der Wohngegend		
		ja	nein	n
Wohnort	Stadt	* a) 107 b) 73,8 % c) 49,8 %	38 26,2 % 77,6 %	145 54,9 %
	Land	108 90,8 % 50,2 %	11 9,2 % 22,4 %	119 45,1 %
Summe total :		215	49	264
Summe in % :		81,4 %	18,6 %	100,0 %

\* In der Spalte bedeuten von oben nach unten:

a) beobachteter Wert; b) prozentuale Zeilenhäufigkeit; c) prozentuale Spaltenhäufigkeit

Diesbezüglich bestehen demgegenüber nur wohnorts- und kinderspezifisch signifikante Unterschiede in Südkorea (vgl. Tabelle 6-4). 67,2 % der befragten Stadtbewohner (n=335) sind mit der Umweltsituation in ihrer Wohngegend unzufrieden und 51,9 % der befragten Landbewohner (n=79) teilt diese gleiche Meinung. Der Phi-Koeffizient liegt bei -0,125 bei einer Signifikanz von  $p = 0,011$ . Außerdem 67,9 % der Befragten mit Kinder (n=280) sind unzufrieden mit der Umweltsituation in ihrer Wohngegend und 56,7 % der Befragten ohne Kinder (n=134) schließen sich dieser Ansicht an. Der Phi-Koeffizient beträgt -0,109 bei einer Signifikanz von  $p = 0,027$  (vgl. Tabelle 6-6).

Tabelle 6-6: Kreuztabellierung der Variablen „Wohnort“ und „Vorhandensein von Kindern“ und der Variable „Zufriedenheit mit der Umweltsituation in der Wohngegend“ in Südkorea

		Zufriedenheit mit der Umweltsituation in der Wohngegend		
		ja	nein	n
Wohnort	Stadt	* a) 110 b) 32,8 % c) 74,3 %	225 67,2 % 84,6 %	335 80,9 %
	Land	38 48,1 % 25,7 %	41 51,9 % 15,4 %	79 19,1 %
Summe total :		148	266	414
Summe in % :		35,7 %	64,3 %	100,0 %
Kinder	Mit	90 32,1 % 60,8 %	190 67,9 % 71,4 %	280 67,6 %
	Ohne	58 43,3 % 39,2 %	76 56,7 % 28,6 %	134 32,4 %
Summe total :		148	266	414
Summe in % :		35,7 %	64,3 %	100,0 %

\* In der Spalte bedeuten von oben nach unten:

a) beobachteter Wert; b) prozentuale Zeilenhäufigkeit; c) prozentuale Spaltenhäufigkeit

### 6.1.2 Informiertheit über Umweltprobleme in Abhängigkeit von soziodemographischen Merkmalen

Bei der Informiertheit über Umweltprobleme zeigen sich in Deutschland nur geschlechts- und bildungsspezifisch signifikante Unterschiede (vgl. Tabelle 6-7).

Tabelle 6-7: Signifikanz des Zusammenhangs zwischen „soziodemographischen Merkmalen“ und „Informiertheit über Umweltprobleme“

		Informiertheit über Umweltprobleme (Signifikant P)	
		Deutschland	Südkorea
Soziodemographische Merkmale	Alter	0,107	0,611
	Geschlecht	<b>0,015</b>	0,135
	Erwerbstätigkeit	0,748	0,538
	Wohnort	0,329	<b>0,010</b>
	Schulabschluss	<b>0,035</b>	0,913
	Kinder	0,319	0,295

61,9 % der befragten Frauen (n=155) informieren sich über Umweltprobleme und 76,1 % der befragten Männer (n=109) sind dieser Ansicht. Die befragten Männer informieren sich häufiger über Umweltprobleme als die befragten Frauen. Der Phi-Koeffizient beträgt -0,150 bei einer Signifikanz von  $p = 0,015$ .

Außerdem bejahen 77,1 % der Befragten mit einem hohen Bildungsniveau (n=96) und 60,4 % der Befragten mit einem mittleren Bildungsniveau (n=101) die Informiertheit über Umweltprobleme, während sich 64,1 % der Befragten mit einem niedrigen Bildungsniveau (n=64) dieser Meinung anschließen. Die Befragten mit einem hohen Bildungsniveau informieren sich häufiger über Umweltprobleme als die Befragten mit einem niedrigen Bildungsniveau. Der Kontingenzkoeffizient liegt bei 0,158 bei einer Signifikanz von  $p = 0,035$  (vgl. Tabelle 6-8).

Tabelle 6-8: Kreuztabellierung der Variablen „Geschlecht“ und „Schulabschluss“ und der Variable „Informiertheit über Umweltprobleme“ in Deutschland

		Informiertheit über Umweltprobleme		
		ja	nein	n
Geschlecht	Weiblich	* a) 96 b) 61,9 % c) 53,6 %	59 38,1 % 69,4 %	155 58,7 %
	Männlich	83 76,1 % 46,4 %	26 23,9 % 30,6 %	109 41,3 %
Summe total :		179	85	264
Summe in % :		67,8 %	32,2 %	100,0 %
Schulabschluss	Niedrig	41 64,1 % 23,3 %	23 35,9 % 27,1 %	64 24,5 %
	Mittel	61 60,4 % 34,7 %	40 39,6 % 47,1 %	101 38,7 %
	Hoch	74 77,1 % 42,0 %	22 22,9 % 25,9 %	96 36,8 %
Summe total :		176	85	261
Summe in % :		67,4 %	32,6 %	100,0 %

\* In der Spalte bedeuten von oben nach unten:

a) beobachteter Wert; b) prozentuale Zeilenhäufigkeit; c) prozentuale Spaltenhäufigkeit

Diesbezüglich besteht in Südkorea nur ein wohnortspezifisch signifikanter Unterschied (vgl. Tabelle 6-7), d.h. 66,3 % der befragten Stadtbewohner (n=335) informieren sich nicht über Umweltprobleme und 50,6 % der befragten Landbewohner

(n=109) teilt die gleiche Meinung. Der Phi-Koeffizient beträgt  $-0,127$  bei einer Signifikanz von  $p = 0,010$  (vgl. Tabelle 6-9).

Tabelle 6-9: Kreuztabellierung der Variable „Wohnort“ und der Variable „Informiertheit über Umweltprobleme“ in Südkorea

		Informiertheit über Umweltprobleme		
		ja	nein	n
Wohnort	Stadt	* a) 113 b) 33,7 % c) 74,3 %	222 66,3 % 84,7 %	335 80,9 %
	Land	39 49,4 % 25,7 %	40 50,6 % 15,3 %	109 19,1 %
Summe total :		152	262	414
Summe in % :		36,7 %	63,3 %	100,0 %

\* In der Spalte bedeuten von oben nach unten:

a) beobachteter Wert; b) prozentuale Zeilenhäufigkeit; c) prozentuale Spaltenhäufigkeit

### 6.1.3 Zusammenhang zwischen Zufriedenheit mit der Umweltsituation und Ernsthaftigkeit des Umweltproblems

In Deutschland besteht kein Zusammenhang zwischen Variablen „Zufriedenheit mit der Umweltsituation in Wohngegend“ und „Ernsthaftigkeit des Umweltproblems“. Demgegenüber zeigt sich in Südkorea diesbezüglich ein Zusammenhang, d.h. 85 % der mit der Umweltsituation in der Wohnumgebung unzufriedenen Befragten (n=266) schätzen das Umweltproblem im Land als sehr ernst ein (der Kontingenzkoeffizient beträgt  $0,122$  bei einer Signifikanz von  $p = 0,044$ ).

Tabelle 6-10: Signifikanz des Zusammenhangs zwischen „Zufriedenheit“ und „Ernsthaftigkeit des Umweltproblems“

	Ernsthaftigkeit des Umweltproblems (Signifikanz P)	
	Deutschland	Südkorea
Zufriedenheit	0,112	<b>0,044</b>

Tabelle 6-11: Kreuztabellierung der Variablen „Zufriedenheit“ und „Ernsthaftigkeit des Umweltproblems“ in Südkorea

		Ernsthaftigkeit des Umweltproblems			n
		ja	nein	nicht einschätzen	
Zufriedenheit	Ja	*a) 111 b) 75,0 % c) 32,9 %	28 18,9 % 48,3 %	9 6,1 % 47,4 %	148 35,7 %
	Nein	226 85,0 % 67,1 %	30 11,3 % 51,7 %	10 3,8 % 52,6 %	266 64,3 %
Summe total :		337	58	19	414
Summe in % :		81,4 %	14,0 %	4,6 %	100,0 %

\* In der Spalte bedeuten von oben nach unten:

a) beobachteter Wert; b) prozentuale Zeilenhäufigkeit; c) prozentuale Spaltenhäufigkeit

#### 6.1.4 Zusammenhang zwischen Informiertheit über Umweltprobleme und Ernsthaftigkeit des Umweltproblems

In beiden Ländern besteht ein Zusammenhang zwischen Variablen „Informiertheit über Umweltprobleme“ und „Ernsthaftigkeit des Umweltproblems“, d.h. in Deutschland bejahen 72,1 % der über Umweltprobleme informierenden Befragten (n=179) die sehr ernste Umweltproblematik im Land. Der Kontingenzkoeffizient beträgt 0,217 bei einer Signifikanz von  $p = 0,002$ . Im Vergleich dazu 86,6 % der Nicht-Informierenden (n=262) in Südkorea schätzen aber das Umweltproblem im Land als sehr ernst ein. Der Kontingenzkoeffizient beträgt 0,174 bei einer Signifikanz von  $p = 0,002$ .

Tabelle 6-12: Signifikanz des Zusammenhangs zwischen „Informiertheit über Umweltprobleme“ und „Ernsthaftigkeit des Umweltproblems“

	Ernsthaftigkeit des Umweltproblems (Signifikanz P)	
	Deutschland	Südkorea
Informiertheit über Umweltprobleme	<b>0,002</b>	<b>0,002</b>

Tabelle 6-13: Kreuztabellierung der Variablen „Informiertheit über Umweltprobleme“ und „Ernsthaftigkeit des Umweltproblems“ in Deutschland und Südkorea

		Ernsthaftigkeit des Umweltproblems			
		ja	nein	nicht einschätzen	n
Informiertheit über Umweltprobleme in Deutschland	Ja	* a) 129 b) 72,1% c) 72,5 %	28 15,6 % 73,7 %	22 12,3 % 45,8 %	179 67,8 %
	Nein	49 57,6 % 27,5 %	10 11,8 % 26,3 %	26 30,6 % 54,2 %	85 32,2 %
	Summe total : Summe in % :	178 67,4 %	38 14,4 %	48 18,2 %	264 100,0 %
Informiertheit über Umweltprobleme in Südkorea	Ja	110 72,4 % 32,6 %	32 21,1 % 55,2 %	10 6,6 % 52,6 %	152 36,7 %
	Nein	227 86,6 % 67,4 %	26 9,9 % 44,8 %	9 3,4 % 47,4 %	262 63,3 %
	Summe total : Summe in % :	337 81,4 %	58 14,0 %	19 4,6 %	414 100,0 %

\* In der Spalte bedeuten von oben nach unten:

a) beobachteter Wert; b) prozentuale Zeilenhäufigkeit; c) prozentuale Spaltenhäufigkeit

Kurz gefasst: Es gibt eindeutig länderspezifische Unterschiede in den Zusammenhängen zwischen den Variablen des Umweltproblembewusstseins und soziodemographischen Variablen.

- In der Einschätzung der Ernsthaftigkeit des Umweltproblems haben in Deutschland „Geschlecht“, „Wohnort“ und „Schulabschluss“ eine Einflussstärke. Demgegenüber haben in Südkorea - neben „Geschlecht“ - die restlichen fünf soziodemographischen Merkmale darin keine Einflussstärke.



- Hinsichtlich der Zufriedenheit mit der Umweltsituation der Wohngegend hat zudem in Deutschland nur „Wohnort“ eine Einflussstärke, während in Südkorea „Wohnort“ und „Vorhanden von Kindern“ diesbezüglich beeinflussen.
- Auch bei der Informiertheit über Umweltprobleme haben in Deutschland „Geschlecht“ und „Schulabschluss“ eine Einflussstärke, während in Südkorea nur „Wohnort“ dabei eine Einflussstärke hat.
- In Deutschland bejahen die sich über Umweltprobleme informierenden Befragten die sehr ernste Umweltproblematik im Land. Im Vergleich dazu schätzen in Südkorea die sich nicht über Umweltprobleme informierenden Befragten das Umweltproblem im Land als sehr ernst ein. Das macht allerdings einen bedeutsamen Unterschied zwischen beiden Ländern aus.

## 6.2 Zusammenhänge zwischen den soziodemographischen Merkmalen und Mobilitätsvariablen

In diesem Abschnitt wurden Zusammenhänge zwischen soziodemographischen Merkmalen (unabhängige Variable) und Autobestand der Haushalte, Autoverfügbarkeit sowie Intensität der Autonutzung (abhängige Variable) untersucht. Es ist bereits in der Studie von Preisendörfer bestätigt worden, dass der Autobesitz eine dominierende Einflussgröße beim Verkehrsverhalten ist (vgl. Preisendörfer 1999, S. 207). Es ist aber nicht bekannt, welche Einflussgrößen überhaupt die Autoausstattung im Haushalte steuern und wovon die freie Autoverfügbarkeit der Personen, die zumindest ein Auto im Haushalte haben, beeinflusst wird, und welche Einflussgröße die Intensität der Autonutzung bestimmen. Es wird vermutet, dass die Steuerungsgrößen des Verkehrsverhaltens deutlich anders als im Fall des Umweltproblembewusstseins ausfallen könnten. Daher wurde eine Überprüfung des Einflusses der sozialen Randbedingung auf die Autoausstattung im Haushalt, die freie Autoverfügbarkeit und die Autonutzung pro Woche vorgenommen.

### 6.2.1 Autobestand der Haushalte in Abhängigkeit von soziodemographischen Merkmalen

Bei der Autoausstattung im Haushalt bestehen in Deutschland alters-, erwerbstätigkeits-, wohnorts- und bildungsspezifisch signifikante Unterschiede (vgl. Tabelle 6-14). 91,8 % der Befragten im mittleren Alter (n=97), 84,7 % der Befragten im älteren Alter (n=59) und 48,6 % der Befragten im jüngeren Alter haben *zumindest* ein Auto im Haushalt. Die sich im mittleren Alter befindenden Befragten verfügen häufiger

über zumindest ein Auto als die Befragten im jüngeren Alter. Dabei zeigt sich ein sehr signifikanter Altersunterschied mit  $p = 0,002$  und der Kontingenzkoeffizient beträgt 0,271.

Tabelle 6-14: Signifikanz des Zusammenhangs zwischen „soziodemographischen Merkmalen“ und „Autobestand der Haushalte“

		Autobestand der Haushalte (Signifikanz P)	
		Deutschland	Südkorea
Soziodemographische Merkmale	Alter	<b>0,002</b>	0,134
	Geschlecht	0,122	<b>0,005</b>
	Erwerbstätigkeit	<b>0,000</b>	0,602
	Wohnort	<b>0,004</b>	<b>0,004</b>
	Schulabschluss	<b>0,005</b>	<b>0,001</b>
	Kinder	0,303	<b>0,016</b>

Tabelle 6-15: Kreuztabellierung der Variablen „Alter“, „Erwerbstätigkeit“, „Wohnort“ und „Schulabschluss“ und der Variable „Autobestand der Haushalte“ in Deutschland

Soziodemographische Variablen		Haben Sie im Haushalt ein Auto?			
		Ja, ein Auto	Ja, zwei oder mehrere Autos	Nein, kein Auto	n
Alter	Jüngere	* a) 37	10	18	65
		b) 56,9 %	15,4 %	27,7 %	
		c) 25,9 %	23,3 %	51,4 %	
	Mittlere	62	27	8	97
		63,9 %	27,8 %	8,2 %	
		43,4 %	62,8 %	22,9 %	
Ältere	44	6	9	59	
	74,6 %	10,2 %	15,3 %		
	30,8 %	14,0 %	25,7 %		
Summe total :		143	43	35	221
Summe in % :		64,7 %	19,5 %	15,8	100,0 %
Erwerbstätigkeit	Erwerbstätig	83	29	8	120
		69,2 %	24,2 %	6,7 %	
		49,4 %	61,7 %	17,0 %	
	n. erwerbstätig	59	11	28	98
		60,2 %	11,2 %	28,6 %	
		35,1 %	23,4 %	59,6 %	
In Ausbildung	26	7	11	44	
	59,1 %	15,9 %	25,0 %		
	15,5 %	14,9 %	23,4 %		
Summe total :		168	47	47	262
Summe in % :		64,1 %	17,9 %	17,9 %	100,0 %
Wohnort	Stadt	93	18	34	145
		64,1 %	12,4 %	23,4 %	
		54,7 %	38,3 %	72,3 %	
	Land	77	29	13	119
		64,7 %	24,4 %	10,9 %	
		45,3 %	61,7 %	27,7 %	
Summe total :		170	47	47	264
Summe in % :		64,4 %	17,8 %	17,8 %	100,0 %
Schulabschluss	Niedrig	44	3	17	64
		68,8 %	4,7 %	26,6 %	
		26,3 %	6,4 %	36,2 %	
	Mittel	66	18	17	101
		65,3 %	17,8 %	16,8 %	
		39,5 %	38,3 %	36,2 %	
	Hoch	57	26	13	96
		59,4 %	27,1 %	13,5 %	
		34,1 %	55,3 %	27,7 %	
Summe total :		167	47	47	261
Summe in % :		64,0 %	18,0 %	18,0 %	100,0 %

\* In der Spalte bedeuten von oben nach unten:

a) beobachteter Wert; b) prozentuale Zeilenhäufigkeit; c) prozentuale Spaltenhäufigkeit

Dazu 93,3 % der befragten Erwerbstätigen (n=120), 71,4 % der befragten Nicht-Erwerbstätigen (n=98) und 75 % der sich in Ausbildung befindenden Befragten haben zumindest ein Auto zur Verfügung. Die Befragten mit Erwerbstätigkeit verfügen häufiger über zumindest ein Auto als die Befragten ohne Erwerbstätigkeit. Der Kontingenzkoeffizient liegt bei 0,278 bei einer sehr hohen Signifikanz ( $p = 0,000$ ).

Und 76,6 % der befragten Stadtbewohner (n=145) und 89,1 % der befragten Landbewohner (n=119) haben zumindest ein Auto im Haushalt. Die befragten Landbewohner verfügen häufiger über zumindest ein Auto als die befragten Stadtbewohner. Der Kontingenzkoeffizient beträgt 0,200 bei einer Signifikanz von  $p = 0,004$ .

Außerdem haben 86,5 % der Befragten mit einem hohen Bildungsniveau (n=64), 83,2 % der Befragten mit einem mittleren Bildungsniveau (n=101) und 73,4 % der Befragten mit einem niedrigen Bildungsniveau (n=96) zumindest ein Auto im Haushalt. Die Befragten mit einem hohen Bildungsniveau verfügen häufiger zumindest über ein Auto als die Befragten mit einem niedrigen Bildungsniveau. Der Kontingenzkoeffizient beträgt 0,233 und bei einer Signifikanz von  $p = 0,005$ .

Es gibt jedoch diesbezüglich keine signifikante Differenzen zwischen Männern und Frauen sowie zwischen Personen mit Kinder und Personen ohne Kinder.

Demgegenüber bestehen in Südkorea geschlechts-, wohnorts- und bildungs- und kinderspezifisch signifikante Differenzen (vgl. Tabelle 6-14). 69,5 % der befragten Frauen (n=197) und 77 % der befragten Männer (n=217) haben zumindest ein Auto im Haushalt. Die befragten Männer verfügen häufiger zumindest über ein Auto als die befragten Frauen. Der Kontingenzkoeffizient beträgt 0,159 und bei einer Signifikanz von  $p = 0,005$ .

Dazu haben 71 % der befragten Stadtbewohner (n=335) und 83,5 % der befragten Landbewohner (n=79) zumindest ein Auto zur Verfügung. Die befragten Landbewohner verfügen häufiger über zumindest ein Auto als die befragten Stadtbewohner. Der Kontingenzkoeffizient beträgt 0,162 bei der Signifikanz von  $p = 0,004$ .

Und 82,5 % der Befragten mit einem hohen Bildungsniveau (n=177), 69,1 % der Befragten mit einem mittleren Bildungsniveau (n=207) und 50 % der Befragten mit einem niedrigen Bildungsniveau (n=30) haben zumindest ein Auto zur Verfügung. Die Befragten mit einem hohen Bildungsniveau verfügen häufiger über zumindest ein Auto als die Befragten mit einem niedrigen Bildungsniveau. Dabei zeigt sich ein

höchst signifikanter Bildungsunterschied mit  $p = 0,001$  für den Kontingenzkoeffizient  $c = 0,205$ .

Außerdem haben 76,8 % der Befragten mit Kindern ( $n=280$ ) und 66,4 % der Befragten ohne Kinder ( $n=134$ ) zumindest ein Auto zur Verfügung. Die Befragten mit Kindern verfügen häufiger über zumindest ein Auto als die Befragten ohne Kinder. Der Kontingenzkoeffizient beträgt 0,140 bei einer Signifikanz von  $p = 0,016$ .

In Südkorea zeigen sich jedoch keine signifikante Alters- und Erwerbstätigkeitszusammenhänge.

Tabelle 6-16: Kreuztabellierung der Variablen „Geschlecht“, „Wohnort“, „Schulabschluss“ und „Vorhandensein von Kindern“ und der Variable „Autobestand der Haushalte“ in Südkorea

Soziodemographische Variablen		Haben Sie im Haushalt ein Auto?			n
		Ja, ein Auto	Ja, zwei oder mehrere Autos	Nein, kein Auto	
Geschlecht	Weiblich	* a) 129 b) 65,5 % c) 48,0 %	8 4,1 % 22,9 %	60 30,5 % 54,5 %	197 47,6 %
	Männlich	140 64,5 % 52,0 %	27 12,4 % 77,1 %	50 23,0 % 45,5 %	217 52,4 %
Summe total :		269	35	110	414
Summe in % :		65,0 %	8,5 %	26,5 %	100,0 %
Wohnort	Stadt	216 64,5 % 80,3 %	22 6,6 % 62,9 %	97 29,0 % 88,2 %	335 80,9 %
	Land	53 67,1 % 19,7 %	13 16,5 % 37,1 %	13 16,5 % 11,8 %	79 19,1 %
Summe total :		269	35	110	414
Summe in % :		65,0 %	8,5 %	26,6 %	100,0 %
Schulabschluss	Niedrig	14 46,7 % 5,2 %	1 3,3 % 2,9 %	15 50,0 % 13,6 %	30 7,2 %
	Mittel	126 60,9 % 46,8 %	17 8,2 % 48,6 %	64 30,9 % 58,2 %	207 50,0 %
	Hoch	129 72,9 % 48,0 %	17 9,6 % 48,6 %	31 17,5 % 28,2 %	177 42,8 %
Summe total :		269	35	110	414
Summe in % :		65,0 %	8,5 %	26,6 %	100,0 %
Kinder	Mit	195 69,6 % 72,5 %	20 7,1 % 57,1 %	65 23,2 % 59,1 %	280 67,6 %
	Ohne	74 55,2 % 27,5 %	15 11,2 % 42,9 %	45 33,6 % 40,9 %	134 32,4 %
Summe total :		269	35	110	414
Summe in % :		65,0 %	8,5 %	26,6 %	100,0 %

\* In der Spalte bedeuten von oben nach unten:

a) beobachteter Wert; b) prozentuale Zeilenhäufigkeit; c) prozentuale Spaltenhäufigkeit

## 6.2.2 Autoverfügbarkeit in Abhängigkeit von soziodemographischen Merkmalen

Bei der Autoverfügbarkeit zeigen sich in Deutschland alters-, erwerbstätigkeits-, wohnorts- und kinderspezifisch signifikante Differenzen, jedoch keine signifikante Geschlechts- und Bildungsunterschiede. (vgl. Tabelle 6-17).

Tabelle 6-17: Signifikanz des Zusammenhangs zwischen „soziodemographischen Merkmalen“ und „Autoverfügbarkeit“

		Autoverfügbarkeit (Signifikanz P)	
		Deutschland	Südkorea
Soziodemographische Merkmale	Alter	<b>0,008</b>	<b>0,001</b>
	Geschlecht	0,518	<b>0,000</b>
	Erwerbstätigkeit	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
	Wohnort	<b>0,01</b>	<b>0,045</b>
	Schulabschluss	0,108	<b>0,001</b>
	Kinder	<b>0,001</b>	<b>0,001</b>

Tabelle 6-18: Kreuztabellierung der Variablen „Alter“, „Erwerbstätigkeit“, „Wohnort“ und „Vorhandensein von Kindern“ und der Variable „Autoverfügbarkeit“ in Deutschland

Soziodemographische Variablen		Haben Sie im Haushalt ein Auto?				n
		kann regelmäßig frei über ein Auto verfügen	ja, aber nur Mitfahrer	nein, aber Mitfahrer	nein, kein Auto zur Verfügung	
Alter	Jüngere	*a) 41	6	1	17	65
		b) 63,1 %	9,2 %	1,5 %	26,2 %	
		c) 23,6 %	50,0 %	33,3 %	53,1 %	29,4 %
	Mittlere	87	2	1	7	97
		89,7 %	2,1 %	1,0 %	7,2 %	
		50,0 %	16,7 %	33,3 %	21,9 %	43,9 %
Ältere	46	4	1	8	59	
	78,0 %	6,8 %	1,7 %	13,6 %		
	26,4 %	33,3 %	33,3 %	25,0 %	26,7 %	
Summe total :		174	12	3	32	221
Summe in % :		78,7 %	5,4 %	1,4 %	14,5 %	100,0 %
Erwerbstätigkeit	Erwerbstätig	108	4	3	5	120
		90,0 %	3,3 %	2,5 %	4,2 %	
		55,1 %	21,1 %	50,0 %	12,2 %	45,8 %
	Inerwerbstätig	66	4	3	25	98
		67,3 %	4,1 %	3,1 %	25,5 %	
		33,7 %	21,1 %	50,0 %	61,0 %	37,4 %
In Ausbildung	22	11	0	11	44	
	50,0 %	25,0 %	0,0 %	25,0 %		
	11,2 %	57,9 %	0,0 %	26,8 %	16,8 %	
Summe total :		196	19	6	41	262
Summe in % :		74,8 %	7,3 %	2,3 %	15,6 %	100,0 %
Wohnort	Stadt	101	10	2	32	145
		69,7 %	6,9 %	1,4 %	22,1 %	
		51,0 %	52,6 %	33,3 %	78,0 %	54,9 %
	Land	97	9	4	9	119
		81,5 %	7,6 %	3,4 %	7,6 %	
		49,0 %	47,4 %	66,7 %	22,0 %	45,1 %
Summe total :		198	19	6	41	264
Summe in % :		75,0 %	7,2 %	2,3 %	15,5 %	100,0 %
Kinder	Mit	139	5	4	21	169
		82,2 %	3,0 %	2,4 %	12,4 %	
		70,2 %	26,3 %	66,7 %	52,5 %	64,3 %
	Ohne	59	14	2	19	94
		62,8 %	14,9 %	2,1 %	20,2 %	
		29,8 %	73,7 %	33,3 %	47,5 %	35,7 %
Summe total :		198	19	6	40	263
Summe in % :		75,3 %	7,2 %	2,3 %	15,2 %	100,0 %

\* In der Spalte bedeuten von oben nach unten:

a) beobachteter Wert; b) prozentuale Zeilenhäufigkeit; c) prozentuale Spaltenhäufigkeit

89,7 % der Befragten im mittleren Alter (n=97), 78,0 % der Befragten im älteren Alter (n=59) und 63,1 % der Befragten im jüngeren Alter (n=65) verfügen über ein Auto frei. Die Befragten im mittleren Alter verfügen über ein Auto freier als die jüngeren und älteren Befragten. Der Kontingenzkoeffizient beträgt 0,269 bei einer Signifikanz von  $p = 0,008$ .

Und 90,0 % der befragten Erwerbstätigen (n=120), 67,3 % der befragten Nicht-Erwerbstätigen (n=98) und 50 % der in Ausbildung stehenden Befragten (n=44) verfügen frei über ein Auto. Die erwerbstätigen Befragten verfügen häufiger über ein Auto frei als die nicht erwerbstätigen Befragten und die sich in Ausbildung befindenden Befragten. Dabei zeigt sich ein höchst signifikanter Unterschied mit  $p = 0,000$  bei einem Kontingenzkoeffizient  $c = 0,404$ .

Zudem verfügen 69,7 % der befragten Stadtbewohner (n=145) und 81,5 % der befragten Landbewohner (n=119) frei über ein Auto. Die befragten Landbewohner verfügen häufiger über ein Auto frei als die befragten Stadtbewohner. Der Kontingenzkoeffizient beträgt 0,202 bei einer Signifikanz ( $p = 0,010$ ).

Außerdem verfügen 70,2 % der Befragten mit Kindern (n=169) und 62,8 % der Befragten ohne Kinder (n=94) über ein Auto frei. Die Befragten mit Kindern verfügen häufiger über ein Auto frei als die Befragten ohne Kinder. Der Kontingenzkoeffizient beträgt 0,249 bei einer sehr hohen Signifikanz von  $p = 0,001$ .

Bei der Autoverfügbarkeit sind demgegenüber in Südkorea alters-, geschlechts-, erwerbstätigkeits-, wohnorts-, bildungs- und kinderspezifische Differenzen signifikant (vgl. Tabelle 6-17), d.h. 48,5 % der Befragten im mittleren Alter (n=206), 35,3 % der Befragten im älteren Alter (n=68) und 28,6 % der Befragten im jüngeren Alter (n=140) verfügen über ein Auto frei. Die sich im mittleren Alter befindenden Befragten verfügen über ein Auto häufiger frei als die jüngeren und älteren Personen. Dabei zeigt sich ein höchst signifikanter Altersunterschied mit  $p = 0,001$  für den Kontingenzkoeffizient  $c = 0,224$ .

Und 12,7 % der befragten Frauen (n=197) und 64,1 % der befragten Männer (n=217) verfügen über ein Auto frei. Die befragten Männer verfügen über ein Auto häufiger frei als die befragten Frauen. Es zeigt sich ein höchst signifikanter Geschlechtsunterschied mit  $p = 0,000$ . Der Kontingenzkoeffizient beträgt 0,495.

Tabelle 6-19: Kreuztabellierung der Variablen „Alter“, „Geschlecht“, „Erwerbstätigkeit“, „Wohnort“, „Schulabschluss“ und „Vorhandensein von Kindern“ und der Variable „Autoverfügbarkeit“ in Südkorea

Soziodemographische Variablen		Haben Sie im Haushalt ein Auto?				n
		kann regelmäßig frei über ein Auto verfügen	ja, aber nur Mitfahrer	nein, aber Mitfahrer	nein, kein Auto zur Verfügung	
Alter	Jüngere	* a) 40	59	4	37	140
		b) 28,6 %	42,1 %	2,9 %	26,4 %	
	Mittlere	c) 24,4 %	42,1 %	80,0 %	35,2 %	33,8 %
		100	61	0	45	206
Ältere		48,5 %	29,6 %	0,0 %	21,8 %	68
		61,0 %	43,6 %	0,0 %	42,9 %	
	24	20	1	23		
		35,3 %	29,4 %	1,5 %	33,8 %	164
		14,6 %	14,3 %	20,0 %	21,9 %	
Summe total :		164	140	5	105	414
Summe in % :		39,6 %	33,8 %	1,2 %	25,4 %	100,0 %
Geschlecht	Weiblich	25	112	5	55	197
		12,7 %	56,9 %	2,5 %	27,9 %	
	Männlich	15,2 %	80,0 %	100,0 %	52,4 %	47,6 %
		139	28	0	50	217
		64,1 %	12,9 %	0,0 %	23,0 %	164
		84,8 %	20,0 %	0,0 %	47,6 %	
Summe total :		164	140	5	105	414
Summe in % :		39,6 %	33,8 %	1,2 %	25,4 %	100,0 %
Erwerbstätigkeit	Erwerbstätig	141	66	5	61	273
		51,6 %	24,2 %	1,8 %	22,3 %	
	n.erwerbstätig	88,1 %	47,1 %	100,0 %	59,2 %	66,9 %
		13	52	0	31	96
		13,5 %	54,2 %	0,0 %	32,3 %	160
		8,1 %	37,1 %	0,0 %	30,1 %	
	in Ausbildung	6	22	0	11	39
		15,4 %	56,4 %	0,0 %	28,2 %	164
		3,8 %	15,7 %	0,0 %	10,7 %	
Summe total :		160	140	5	103	408
Summe in % :		39,2 %	34,3 %	1,2 %	25,2 %	100,0 %
Wohnort	Stadt	130	108	3	94	335
		38,8 %	32,2 %	0,9 %	28,1 %	
	Land	79,3 %	77,1 %	60,0 %	89,5 %	80,9 %
		34	32	2	11	79
		43,0 %	40,5 %	2,5 %	13,9 %	164
		20,7 %	22,9 %	40,0 %	10,5 %	
Summe total :		164	140	5	105	414
Summe in % :		39,6 %	33,8 %	1,2 %	25,4 %	100,0 %
Schulabschluss	Niedrig	5	10	0	15	30
		16,7 %	33,3 %	0,0 %	50,0 %	
	Mittel	3,0 %	7,1 %	0,0 %	14,3 %	7,2 %
		74	69	4	60	207
		35,7 %	33,3 %	1,9 %	29,0 %	164
		45,1 %	49,3 %	80,0 %	57,1 %	
	Hoch	85	61	1	30	177
		48,0 %	34,5 %	0,6 %	16,9 %	164
		51,8 %	43,6 %	20,0 %	28,6 %	
Summe total :		164	140	5	105	414
Summe in % :		39,6 %	33,8 %	1,2 %	25,4 %	100,0 %
Kinder	Mit	127	88	1	64	280
		45,4 %	31,4 %	0,4 %	22,9 %	
	Ohne	77,4 %	62,9 %	20,0 %	61,0 %	67,6 %
		37	52	4	41	134
		27,6 %	38,8 %	3,0 %	30,6 %	164
		22,6 %	37,1 %	80,0 %	39,0 %	
Summe total :		164	140	5	105	414
Summe in % :		39,6 %	33,8 %	1,2 %	25,4 %	100,0 %

\* In der Spalte bedeuten von oben nach unten:

a) beobachteter Wert; b) prozentuale Zeilenhäufigkeit; c) prozentuale Spaltenhäufigkeit

Dazu verfügen 51,6 % der befragten Erwerbstätigen (n=273), 13,5 % der befragten Nicht-Erwerbstätigen (n=96) und 15,4 % der Befragten, die in Ausbildung stehen (n=39), frei über ein Auto. Die erwerbstätigen Befragten verfügen über ein Auto häufiger frei als die nicht erwerbstätigen Befragten und die sich in Ausbildung befindenden Befragten. Der Kontingenzkoeffizient beträgt 0,365 bei einer sehr hohen Signifikanz von  $p = 0,000$ .

Zudem verfügen 38,8 % der befragten Stadtbewohner (n=335) und 43,0 % der befragten Landbewohner (n=79) frei über ein Auto. Die befragten Landbewohner verfügen über ein Auto häufiger frei als die befragten Stadtbewohner. Der Kontingenzkoeffizient beträgt 0,138 bei einer Signifikanz von  $p = 0,045$ .

Und 48,0 % der Befragten mit einem hohen Bildungsniveau (n=177), 35,7 % der Befragten mit einem mittleren Bildungsniveau (n=207) und 16,7 % der Befragten mit einem niedrigen Bildungsniveau (n=30) verfügen über ein Auto frei. Die Befragten mit einem hohen Bildungsniveau verfügen über ein Auto häufiger frei als die Befragten mit einem niedrigen Bildungsniveau. Der Kontingenzkoeffizient beträgt 0,230 bei einer sehr hohen Signifikanz ( $p = 0,001$ ).

Außerdem verfügen 45,4 % der Befragten mit Kindern (n=280) und 27,6 % der Befragten ohne Kinder (n=134) über ein Auto frei. Die Befragten mit Kindern verfügen über ein Auto häufiger frei als die Befragten ohne Kinder. Der Kontingenzkoeffizient beträgt 0,193 bei einer sehr hohen Signifikanz ( $p = 0,001$ ).

Es gibt auch eindeutig länderspezifische Unterschiede in den Zusammenhängen zwischen den soziodemographischen Variablen und der abhängigen Variable „Autoverfügbarkeit“:

- In Deutschland haben Alter, Erwerbstätigkeit, Wohnort und Vorhandensein von Kindern einen Einfluss auf die Autoverfügbarkeit. Die Befragten im mittleren Alter, die befragten Erwerbstätigen, die befragten Landbewohner und die Befragten mit Kindern verfügen frei über ein Auto. Bei der Autoverfügbarkeit fällt aber sehr auf, dass es keinen signifikanten Unterschied zwischen befragten Männern und befragten Frauen gibt. Es gibt auch keinen Bildungsunterschied. Es weist darauf hin, dass sich 'Auto für alle' bereits in der deutschen Gesellschaft niedergeschlagen hat.
- Interessant ist, dass in Südkorea alters-, geschlechts-, erwerbstätigkeits-, wohnorts-, bildungs-, und kinderspezifische Unterschiede bestehen. Die Befragten im



mittleren Alter, die befragten Männer, die befragten Erwerbstätigen, die befragten Stadtbewohner, die Befragten mit einem hohen Bildungsabschluss und die Befragten mit Kindern verfügen frei über ein Auto. Dass die befragten Frauen und die Befragten mit einem niedrigen Bildungsniveau weniger motorisiert sind, ist ein Merkmal der sich im Entstehen befindlichen Autogesellschaft.

### 6.2.3 Intensität der Autonutzung in Abhängigkeit von soziodemographischen Merkmalen

Wie die Tabelle 6-20 zeigt, ist bei der Intensität der Autonutzung in Deutschland nur eine erwerbstätigkeitspezifische Differenz höchst signifikant.

Tabelle 6-20: Signifikanz des Zusammenhangs zwischen „soziodemographischen Merkmalen“ und „Intensität der Autonutzung“

		Intensität der Autonutzung (Signifikanz P)	
		Deutschland	Südkorea
Soziodemographische Merkmale	Alter	0,320	0,154
	Geschlecht	0,921	<b>0,000</b>
	Erwerbstätigkeit	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
	Wohnort	0,078	<b>0,001</b>
	Schulabschluss	0,249	0,661
	Kinder	0,376	0,592

Tabelle 6-21: Kreuztabellierung der Variable „Erwerbstätigkeit“ und der Variable „Intensität der Autonutzung“ in Deutschland

		Intensität der Autonutzung				n
		0-1 Tag	2-3 Tage	4-5 Tage	6-7 Tage	
Erwerbstätigkeit	Erwerbstätig	* a) 9 b) 7,8 % c) 39,1 %	24 20,9 % 33,3 %	34 29,6 % 66,7 %	48 41,7 % 64,0 %	115
	n. erwerbstätig	10 13,7 % 43,5 %	37 50,7 % 51,4 %	8 11,0 % 15,7 %	18 24,7 % 24,0 %	73
	In Ausbildung	4 12,1 % 17,4 %	11 33,3 % 15,3 %	9 27,3 % 17,6 %	9 27,3 % 12,0 %	33
Summe total :		23	72	51	75	221
Summe in % :		10,4 %	32,6 %	23,1 %	33,9 %	100,0 %

\* In der Spalte bedeuten von oben nach unten:

a) beobachteter Wert; b) prozentuale Zeilenhäufigkeit; c) prozentuale Spaltenhäufigkeit

71,3 % der befragten Erwerbstätigen (n=115), 35,7 % der befragten Nicht-Erwerbstätigen (n=73) und 54,6 % der in Ausbildung stehenden Befragten (n=33) benutzen ein Auto an vier oder mehr Tagen pro Woche. Die Befragten mit Erwerbstätigkeit nutzen intensiver als die Befragten ohne Erwerbstätigkeit und die Befragten in einer Ausbildung. Der Kontingenzkoeffizient beträgt 0,319 bei einer sehr hohen Signifikanz ( $p = 0,000$ ).

Bei der Intensität der Autonutzung in Südkorea sind geschlechts-, erwerbstätigkeits- und wohnortsspezifische Zusammenhänge höchst signifikant (vgl. Tabelle 6-20).

Tabelle 6-22: Kreuztabellierung der Variablen „Geschlecht“, „Erwerbstätigkeit“ und „Wohnort“ und der Variable „Intensität der Autonutzung“ in Südkorea

Soziodemographische Variablen		Intensität der Autonutzung				n
		0-1 Tag	2-3 Tage	4-5 Tage	6-7 Tage	
Geschlecht	Weiblich	* a) 62 b) 44,3 % c) 66,0 %	51 36,4 % 65,4 %	17 12,1 % 54,8 %	10 7,1 % 9,6 %	140 45,6 %
	Männlich	32 19,2 % 34,0 %	27 16,2 % 34,6 %	14 8,4 % 45,2 %	94 56,3 % 90,4 %	167 54,4 %
Summe total :		94	78	31	104	307
Summe in % :		30,6 %	25,4 %	10,1 %	33,9 %	100,0 %
Erwerbstätigkeit	Erwerbstätig	46 21,9 % 48,9 %	46 21,9 % 59,7 %	25 11,9 % 83,3 %	93 44,3 % 91,2 %	210 69,3 %
	n. erwerbstätig	29 44,6 % 30,9 %	26 40,0 % 33,8 %	5 7,7 % 16,7 %	5 7,7 % 4,9 %	65 21,5 %
	In Ausbildung	19 67,9 % 20,2 %	5 17,9 % 6,5 %	0 0,0 % 0,0 %	4 14,3 % 3,9 %	28 9,2 %
Summe total :		94	77	30	102	303
Summe in % :		31,0 %	25,4 %	9,9 %	33,7 %	100,0 %
Wohnort	Stadt	74 30,8 % 78,7 %	70 29,2 % 89,7 %	17 7,1 % 54,8 %	79 32,9 % 76,0 %	240 78,2 %
	Land	20 29,9 % 21,3 %	8 11,9 % 10,3 %	14 20,9 % 45,2 %	25 37,3 % 24,0 %	67 21,8 %
Summe total :		94	78	31	104	307
Summe in % :		30,6 %	25,4 %	10,1 %	33,9 %	100,0 %

\* In der Spalte bedeuten von oben nach unten:

a) beobachteter Wert; b) prozentuale Zeilenhäufigkeit; c) prozentuale Spaltenhäufigkeit

19,2 % der befragten Frauen (n=140) und 64,7 % der befragten Männer (n=167) benutzen ein Auto an vier oder mehr Tagen pro Woche. Die befragten Männer nutzen das Auto intensiver als die befragten Frauen. Der Kontingenzkoeffizient beträgt 0,462 bei einer sehr hohen Signifikanz ( $p = 0,000$ ).

Zudem benutzen 56,2 % der befragten Erwerbstätigen (n=210), 15,4 % der befragten Nicht-Erwerbstätigen (n=65) und 14,3 % der in Ausbildung stehenden Befragten (n=28) ein Auto an vier oder mehr Tagen pro Woche. Die Befragten mit Erwerbstätigkeit nutzen das Auto intensiver als die Befragten ohne Erwerbstätigkeit und die in Ausbildung stehenden Befragten. Dabei zeigt sich ein höchst signifikanter Unterschied mit  $p = 0,000$  für den Kontingenzkoeffizient  $c = 0,395$ .

Außerdem benutzen 40,0 % der befragten Stadtbewohner (n=240) und 58,2 % der befragten Landbewohner (n=67) ein Auto an vier oder mehr Tagen pro Woche. Die auf dem Land wohnenden Befragten benutzen das Auto intensiver als die Be-

fragten, die in Städten wohnen (der Kontingenzkoeffizient beträgt 0,225 und bei einer sehr hohen Signifikanz von  $p = 0,001$ ).

Kurz gefasst: Wie erwartet sind die Bestimmungs- bzw. Steuerungsgröße des Umweltproblembewusstseins und des Verkehrsverhaltens voneinander unterschiedlich. Es gibt Unterschiede und Ähnlichkeiten zwischen Deutschland und Südkorea:

- Wie in voranstehenden Abschnitten (Abschnitt 6.1) zu beobachten ist, beeinflussen das Geschlecht, der Wohnort und der Bildungsabschluss das Umweltproblembewusstsein in Deutschland. Betrachtet man gewisse Steuerungsgröße des Verkehrsverhaltens, ist hierzulande die Autoverfügbarkeit von dem Alter, der Erwerbstätigkeit, dem Wohnort und von dem Vorhandensein der Kinder wesentlich gesteuert (Abschnitt 6.2.2).
- Im Vergleich zu Deutschland beeinflusst nur das Geschlecht das Umweltproblembewusstsein in Südkorea. Damit wird einwandfrei gezeigt, dass die befragten Frauen in der Wahrnehmung der allgemeinen Umweltprobleme stärker sensibilisiert als die befragten Männer sind. Es ist besonders markant, dass in Südkorea das Alter, das Geschlecht, die Erwerbstätigkeit, der Wohnort, der Bildungsabschluss und das Vorhandensein der Kinder die Autoverfügbarkeit beeinflussen.

### 6.3 Überprüfung der Hauptannahme der vorliegenden Vergleichsstudie

Nach wie vor sieht die Mehrheit der Befragten einerseits das Umweltproblem im eigenen Land als ein sehr ernstes Problem an, andererseits hält sie das Auto im Alltag aber für unverzichtbar. Das Hauptziel der vorliegenden Zwei-Länder-Vergleichsstudie ist die Überprüfung der Ursache dieser Diskrepanz, warum man also das Auto weiterhin fährt, obwohl man das Umweltproblem im eigenen Land als sehr ernst einschätzt.

Zu Annahme 1:

„Die *Ich*-Betroffenheit durch Verkehrsprobleme ist eine Vorbedingung der Problemlösung, da die kollektive Betroffenheit der allgemeinen Umweltprobleme keine hinreichende Voraussetzung für die Verhaltensveränderung im Verkehrsbereich ist. Einzelne Individuen sehen sich durch selbstverursachte Verkehrsprobleme nicht stark persönlich betroffen.“

Es geht um persönliche Betroffenheit durch Verkehrsprobleme, d.h. um die Wahrnehmung von verkehrsbedingten Umweltproblemen aus der Sicht der Befragten. Ein Bild der Betroffenen kann einen Beitrag zur Lieferung einleuchtender Erklärungen leisten, warum die Diskrepanz auftritt. Insgesamt zeigt die Mehrheit der Befragten ein hohes Maß an negativer Einschätzung hinsichtlich des Umweltproblems im eigenen Land (vgl. Abschnitt 5.1.1).

Solche Einschätzung ist allerdings einer Überprüfung zu unterziehen, weil es unklar bleibt, durch welche Umweltprobleme und wie sich die Befragten betroffen fühlen. Die persönliche Betroffenheit durch Umweltprobleme geht mit selbstgenannten Umweltproblemen einher. Mit den häufig genannten Umweltproblemen ist auch die Charakterisierung der Betroffenheit durchaus möglich.

Aus der Benennung der Umweltprobleme ist ersichtlich, dass sich die befragten Deutschen durch Autoabgase, Luftverschmutzung, Müll und Verkehrsprobleme betroffen fühlen. Die genannten Probleme liegen bei einem niedrigen Prozentanteil. Dagegen fühlen sich die befragten Südkoreaner von den folgenden Umweltproblemen (z.B. Wasser-, Luftverschmutzung, Müll und Autoabgase) betroffen (vgl. Abschnitt 5.1.1.3). Diese Umweltprobleme mit einem hohen Prozentanteil - außer Autoabgase - waren aber auch die industriell bedingten Umweltprobleme, welche die Südkoreaner in den frühen 90er Jahren wahrgenommen hatten.

Das Antwortverhalten der Befragten zu den Variablen „Ernsthaftigkeit der Umweltprobleme“ und „selbstbenannte wichtige Umweltprobleme“ belegt, dass sich die Befragten zwar durch allgemeine Umweltprobleme stark, aber weniger persönlich durch Verkehrsprobleme betroffen fühlen. Vorhanden ist die Problemwahrnehmung gegenüber Verkehrsproblemen wenig in Deutschland, aber kaum in Südkorea. Eine Änderung der Prioritäten innerhalb der Umweltprobleme findet somit auf der Individualenebene nicht statt. Die Annahme1 kann damit als weitgehend bestätigt angesehen werden.

Zu Annahme 2:

„Das Auto gehört zum Lebensstandard, seitdem der private Wohlstand gewachsen ist. Jemand, der einen Beruf ausübt, hält einen Autobesitz für selbstverständlich.“

Zu Annahme 2a:

„Je aktiver man eine Erwerbstätigkeit im Lebensalltag ausübt, desto häufiger frei verfügt man über ein Auto.“

Der Besitz eines oder mehrerer Autos im Haushalte bedeutet nicht automatisch, dass auch die befragte Person ein Autobesitzer ist. Überprüft werden kann, ob die Erwerbstätigkeit ein bestimmender Faktor bei freier Verfügbarkeit des Autos ist.

Die erwerbstätigen Befragten verfügen häufiger frei über ein Auto als die nicht erwerbstätigen Befragten und die Befragten in einer Ausbildung in Deutschland. Von den 196 Befragten, die regelmäßig frei über ein Auto verfügen können, sind 55,1 % erwerbstätig (vgl. Tabelle 6-18). In Südkorea sind hingegen von den regelmäßig frei über ein Auto verfügenden 160 Befragten 88,1 % erwerbstätig (vgl. Tabelle 6-19). Die freie Autoverfügbarkeit ist erwerbstätigkeitsbedingt besonders stark in Südkorea ausgeprägt.

Es gibt länderspezifische Unterschiede in der freien Autoverfügbarkeit:

- Von den 196 Autobesitzern sind in Deutschland 33,7 % nicht erwerbstätig, d.h. das Auto ist ein wichtiges Verkehrsmittel auch für die befragten Nichterwerbstätigen. Mehr als zwei Drittel (also 67 %) der befragten Rentner, Hausfrauen ohne Erwerbstätigkeit und Arbeitslosen (n=98) gehören zu den Autobesitzern. Dies ist ein Phänomen, das in einer hochgradig motorisierten Gesellschaft auftaucht. Es zeigt allerdings, dass das Auto ein dominantes Fortbewegungsmittel und auch für den deutschen Alltag unentbehrlich ist. Bei den befragten Nichterwerbstätigen wird das Auto am meisten für größere Haushaltseinkäufe benutzt.
- Im Vergleich zu Deutschland besteht in Südkorea bei der Autoverfügbarkeit der Nichterwerbstätigen ein markanter Unterschied. Von den 160 Autobesitzern sind lediglich 8,1 % nichterwerbstätig. Die befragten Frauen und die befragten Älteren haben zwar zumindest ein Auto im Haushalt, gehören aber in der Regel nicht zu den Autobesitzern. Von 195 befragten Frauen sind 48,2 % erwerbstätig, 45,1 % nicht erwerbstätig und 6,7 % in einer Ausbildung, während von den 213 befragten Männern 84,0 % erwerbstätig, 3,8 % nicht erwerbstätig und 12,2 % in einer Ausbildung sind. Ein plausibler Erklärungsansatz dafür ist, dass die Frauen meistens nicht erwerbstätig sind. Die erwerbstätigen Männer, die gleichzeitig auch Familienväter sind, verfügen frei über das *erste* Auto im Haushalt.

Die Erwerbstätigkeit einer Person ist ein entscheidender Faktor bei freier Autoverfügbarkeit. Damit wird die Annahme 2a in beiden Ländern bestätigt.

Zu Annahme 2b:

„Je aktiver man eine Erwerbstätigkeit im Lebensalltag ausübt, desto intensiver benutzt man das Auto.“

Eine Kreuztabellierung der beiden Variablen „Erwerbstätigkeit“ und „Intensität der Autonutzung“ zeigt, dass in Deutschland von den Befragten insgesamt 221 Personen zu den Autobesitzern und Mitfahrern gehören. Diejenigen, die das Auto an mehr als vier Tage pro Woche benutzen, werden hier als intensive Autonutzer bezeichnet. Von den 126 intensiven Autonutzern sind 65 % erwerbstätig und 20,6 % nicht erwerbstätig. Die befragten Erwerbstätigen benutzen das Auto pro Woche intensiver als die befragten Nichterwerbstätigen (vgl. Tabelle 6-21). In Südkorea gehören hingegen insgesamt 303 Personen zu den Autobesitzern und Mitfahrern. Von den 132 intensiven Autonutzern sind 89,4 % erwerbstätig und 7,6 % nicht erwerbstätig. Die befragten Erwerbstätigen benutzen das Auto pro Woche intensiver als die befragten Nichterwerbstätigen (vgl. Tabelle 6-22).

Die Erwerbstätigkeit einer Person ist auch ein entscheidender Faktor bei der Intensität der wöchentlichen Autonutzung. Damit wird die Annahme 2b in beiden Ländern bestätigt.

Zu Annahme 2c:

„Je aktiver man eine Erwerbstätigkeit im Lebensalltag ausübt, desto als unverzichtbarer sieht man das Auto an.“

In beiden Ländern besteht ein Zusammenhang zwischen Variablen „Erwerbstätigkeit“ und „Schwierigkeit des Autoverzichtes“.

In Deutschland sehen knapp zwei Drittel (also 64,7 %) der befragten Erwerbstätigen (n=119) und rund 48 % der befragten Nichterwerbstätigen (n=98) das Auto als unverzichtbar an. Den Erwerbstätigen fällt es schwieriger, auf das Auto im alltäglichen Berufsleben zu verzichten als den Nichterwerbstätigen. Und von den 146 Befragten, die der Schwierigkeit des Autoverzichtes zustimmen, sind 52,7 % erwerbstätig und 32,2 % nicht erwerbstätig. Das Auto wird erwerbstätigkeitsbedingt als unverzichtbar angesehen. Daraus ergibt sich ein höchst signifikanter Unterschied mit  $p = 0,000$  für den Kontingenzkoeffizient  $c = 0,297$ .

Tabelle 6-23: Kreuztabellierung der Variablen „Erwerbstätigkeit“ und „Schwierigkeit des Autoverzichtes“ in Deutschland

		Für mich ist es schwierig, auf das Auto zu verzichten				
		stimme voll und ganz zu	stimme weitgehend zu	stimme eher nicht zu	stimme überhaupt nicht zu	n
Erwerbstätigkeit	Erwerbstätig	* a) 70 b) 58,8 % c) 58,3 %	7 5,9 % 26,9 %	19 16,0 % 57,6 %	23 19,3 % 28,4 %	119 45,8 %
	n. erwerbstätig	35 35,7 % 29,2 %	12 12,2 % 46,2 %	12 12,2 % 36,4 %	39 39,8 % 48,1 %	98 37,7 %
	In Ausbildung	15 34,9 % 12,5 %	7 16,3 % 26,9 %	2 4,7 % 6,1 %	19 44,2 % 23,5 %	43 16,5 %
	Summe total : Summe in % :	120 46,2 %	26 10,0 %	33 12,7 %	81 31,2 %	260 100,0 %

\* In der Spalte bedeuten von oben nach unten:

a) beobachteter Wert; b) prozentuale Zeilenhäufigkeit; c) prozentuale Spaltenhäufigkeit

Im Vergleich dazu stimmen jedoch in Südkorea insgesamt 53,7 % der befragten Erwerbstätigen (n=272) der Schwierigkeit des Autoverzichtes nicht zu. Dazu geben insgesamt 59,4 % der befragten Nichterwerbstätigen (n=96) an, dass es für sie nicht schwierig ist, auf das Auto zu verzichten. 227 Befragten lehnen die Schwierigkeit des Autoverzichtes ab. Davon sind 64,3 % erwerbstätig und 25,1 % nicht erwerbstätig. Dabei zeigt sich ein signifikanter Unterschied mit  $p = 0,033$  für den Kontingenzkoeffizient  $c = 0,181$ .

Tabelle 6-24: Kreuztabellierung der Variablen „Erwerbstätigkeit“ und „Schwierigkeit des Autoverzichtes“ in Südkorea

		Für mich ist es schwierig, auf das Auto zu verzichten				
		stimme voll und ganz zu	stimme weitgehend zu	stimme eher nicht zu	stimme überhaupt nicht zu	n
Erwerbstätigkeit	Erwerbstätig	* a) 58 b) 21,3 % c) 81,7 %	68 25,0 % 62,4 %	103 37,9 % 68,7 %	43 15,8 % 55,8 %	272 66,8 %
	n. erwerbstätig	10 10,4 % 14,1 %	29 30,2 % 26,6 %	35 36,5 % 23,3 %	22 22,9 % 28,6 %	96 23,6 %
	In Ausbildung	3 7,7 % 4,2 %	12 30,8 % 11,0 %	12 30,8 % 8,0 %	12 30,8 % 15,6 %	39 9,6 %
	Summe total : Summe in % :	71 17,4 %	109 26,8 %	150 36,9 %	77 18,9 %	407 100,0 %

\* In der Spalte bedeuten von oben nach unten:

a) beobachteter Wert; b) prozentuale Zeilenhäufigkeit; c) prozentuale Spaltenhäufigkeit

Bei diesem Antwortverhalten fällt jedoch auf, dass trotz des signifikanten Unterschiedes die Erwerbstätigen wie die Nichterwerbstätigen in Südkorea den Autoverzicht nicht als schwierig ansehen. Das führt darauf zurück, dass Südkorea erst seit kurzem in den Zug der nachholenden Massenmotorisierung eingestiegen und der Grad der Individualmotorisierung noch nicht hoch ist. Das Auto ist auch in der Tat

kein dominantes Fortbewegungsmittel im Berufsalltag. Hiermit lässt sich die Annahme 2c nur in Deutschland, aber nicht in Südkorea bestätigen.

Zu Annahme 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.

Zu Annahme 3a:

„Je autoabhängiger eine Person auf dem Weg zur Arbeit bzw. zum Arbeitsplatz ist, desto schwieriger sieht sie den Verzicht auf das Auto.“

Tabelle 6-25: Kreuztabellierung der Variablen „Intensität der Autonutzung“ und „Schwierigkeit des Autoverzichtes“ in Deutschland

		Für mich ist es schwierig, auf das Auto zu verzichten				
		stimme voll und ganz zu	stimme weitgehend zu	stimme eher nicht zu	stimme überhaupt nicht zu	n
Intensität der Autonutzung pro Woche	0-1 Tag	* a) 5 b) 20,8 % c) 4,1 %	2 8,3 % 7,4 %	6 25,0 % 20,0 %	11 45,8 % 25,0 %	24  10,8 %
	2-3 Tage	28 38,4 % 23,1 %	13 17,8 % 48,1 %	8 11,0 % 26,7 %	24 32,9 % 54,5 %	73  32,9 %
	4-5 Tage	32 64,0 % 26,4 %	3 6,0 % 11,1 %	8 16,0 % 26,7 %	7 14,0 % 15,9 %	50  22,5 %
	6-7 Tage	56 74,7 % 46,3 %	9 12,0 % 33,3 %	8 10,7 % 26,7 %	2 2,7 % 4,5 %	75  33,8 %
Summe total :		121	27	30	44	222
Summe in % :		54,5 %	12,2 %	13,5 %	19,8 %	100,0 %

\* In der Spalte bedeuten von oben nach unten:

a) beobachteter Wert; b) prozentuale Zeilenhäufigkeit; c) prozentuale Spaltenhäufigkeit

Diejenigen, die das Auto wöchentlich am intensivsten, also an 6-7 Tagen benutzen, werden als intensivste Autonutzer bezeichnet. Die intensivsten Autonutzer sind in Deutschland 33,8 % der Befragten (n=222) (vgl. Tabelle 6-25). Von den 121 Befragten, die der Schwierigkeit des Autoverzichtes vollständig zustimmen, sind 46,3 % intensivste Autonutzer. Dabei zeigt sich ein höchst signifikanter Unterschied mit  $p = 0,000$  für den Kontingenzkoeffizient  $c = 0,423$ .

In Südkorea liegt der Anteil der intensivsten Autonutzer bei 33,9 % (vgl. Tabelle 6-26). 60 Befragten stimmen der Schwierigkeit des Autoverzichtes vollständig zu. Davon sind 71,7 % intensivste Autonutzer. Dabei ergibt sich ein höchst signifikanter Unterschied mit  $p = 0,000$  für den Kontingenzkoeffizient  $c = 0,471$ .



Tabelle 6-26: Kreuztabellierung der Variablen „Intensität der Autonutzung“ und „Schwierigkeit des Autoverzichts“ in Südkorea

		Für mich ist es schwierig, auf das Auto zu verzichten				n
		stimme voll und ganz zu	stimme weitgehend zu	stimme eher nicht zu	stimme überhaupt nicht zu	
Intensität der Autonutzung pro Woche	0-1 Tag	* a) 10 b) 10,6 % c) 16,7 %	24 25,5 % 24,5 %	35 37,2 % 31,3 %	25 26,6 % 67,6 %	94 30,6 %
	2-3 Tage	2 2,6 % 3,3 %	25 32,1 5 25,5 %	42 53,8 % 37,5 %	9 11,5 % 24,3 %	78 25,4 %
	4-5 Tage	5 16,1 % 8,3 %	9 29,0 % 9,2 %	15 48,4 % 13,4 %	2 6,5 % 5,4 %	31 10,1 %
	6-7 Tage	43 41,3 % 71,7 %	40 38,5 % 40,8 %	20 19,2 % 17,9 %	1 1,0 % 2,7 %	104 33,9 %
Summe total :		60	98	112	37	307
Summe in % :		19,5 %	31,9 %	36,5 %	12,1 %	100,0 %

\* In der Spalte bedeuten von oben nach unten:

a) beobachteter Wert; b) prozentuale Zeilenhäufigkeit; c) prozentuale Spaltenhäufigkeit

Die am intensivsten autonutzenden Befragten sehen das Auto als ein unabdingbares Fortbewegungsmittel an. Die anderen Fortbewegungsmittel sind keine realen Alternativen für sie. Damit wird die Annahme 3a in beiden Ländern bestätigt.

Zu Annahme 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.“

Tabelle 6-27: Kreuztabellierung der Variablen „Intensität der Autonutzung“ und „Unterstützungsbereitschaft für die umweltfreundliche Verkehrsplanung“ in Deutschland

		Verbreiterung von Fußwegen und Radwegen auch auf Kosten der Fahrbahnen für Autos				n
		finde ich gut	lehne ich ab	bringt nichts	weiß nicht	
Intensität der Autonutzung pro Woche	0-1 Tag	* a) 7 b) 29,2 % c) 8,1 %	4 16,7 % 6,7 %	7 29,2 % 11,3 %	6 25,0 % 37,5 %	24 37,5 %
	2-3 Tage	34 46,6 % 39,5 %	16 21,9 % 26,7 %	20 27,4 % 32,3 %	3 4,1 % 18,8 %	73 18,8 %
	4-5 Tage	19 36,5 % 22,1 %	20 38,5 % 33,3 %	10 19,2 % 16,1 %	3 5,8 % 18,8 %	52 18,8 %
	6-7 Tage	26 34,7 % 30,2 %	20 26,7 % 33,3 %	25 33,3 % 40,3 %	4 5,3 % 25,0 %	75 25,0 %
Summe total :		86	60	62	16	224
Summe in % :		38,4 %	26,8 %	27,7 %	7,1 %	100,0 %

\* In der Spalte bedeuten von oben nach unten:

a) beobachteter Wert; b) prozentuale Zeilenhäufigkeit; c) prozentuale Spaltenhäufigkeit

In Deutschland sind 33,5 % der Befragten (n=224) intensivste Autonutzer. Von den 75 intensivsten Autonutzern finden 34,7 % die „Verbreiterung von Fußwegen und Radwegen auch auf Kosten der Fahrbahnen für Autos“ die Unterstützungsbereit-

schaft. Hingegen wird sie aber von 26,7 % abgelehnt und 33,3 % meinen, sie bringe nichts.

Die Autoabhängigen sind nicht dazu bereit, eine umweltfreundliche Verkehrsplanung, für die sie vielleicht zeitlich viel opfern müssen, zu unterstützen. Daraus ergibt sich ein signifikanter Unterschied mit  $p = 0,014$  für den Kontingenzkoeffizient  $c = 0,291$ .

Tabelle 6-28: Kreuztabellierung der Variablen „Intensität der Autonutzung“ und „Unterstützungsbereitschaft für die umweltfreundliche Verkehrsplanung“ in Südkorea

		Verbreiterung von Fußwegen und Radwegen auch auf Kosten der Fahrbahnen für Autos				
		finde ich gut	lehne ich ab	bringt nichts	weiß nicht	n
Intensität der Autonutzung pro Woche	0-1 Tag	* a) 32	12	47	3	94
		b) 34,0 %	12,8 %	50,0 %	3,2 %	
		c) 26,7 %	20,7 %	37,3 %	100,0 %	
	2-3 Tage	32	13	33	0	78
		41,0 %	16,7 %	42,3 %	0,0 %	
		26,7 %	22,4 %	26,2 %	0,0 %	
	4-5 Tage	17	4	10	0	31
		54,8 %	12,9 %	32,3 %	0,0 %	
		14,1 %	6,9 %	7,9 %	0,0 %	
	6-7 Tage	39	29	36	0	104
		37,5 %	27,9 %	34,6 %	0,0 %	
		32,5 %	50,0 %	28,6 %	0,0 %	
Summe total :		120	58	126	3	307
Summe in % :		39,1 %	18,9 %	41,0 %	1,0 %	100,0 %

\* In der Spalte bedeuten von oben nach unten:

a) beobachteter Wert; b) prozentuale Zeilenhäufigkeit; c) prozentuale Spaltenhäufigkeit

In Südkorea liegt demgegenüber der Anteil der intensivsten Autonutzer bei 33,9 %. Unter den intensivsten Autonutzern ( $n=104$ ) liegt die Quote der Unterstützungsbereitschaft bei 37,5 %, während die Ablehnungsquote 27,9 % beträgt, und 34,6 % meinen, sie bringe nichts. Es zeigt sich ein signifikanter Unterschied mit  $p = 0,017$  für den Kontingenzkoeffizient  $c = 0,248$ .

Daraus lässt sich feststellen, dass sich die Autoabhängigkeit auf die Unterstützungsbereitschaft zur Forderung „Verbreiterung von Fußwegen und Radwegen auch auf Kosten der Fahrbahnen für Autos“ negativ auswirkt. Durch die niedrige Unterstützungsbereitschaft zu dieser Forderung wird die Annahme 3b eindeutig in beiden Ländern bestätigt.

Zu Annahme 3c:

„Je autoabhängiger eine Person auf dem Weg zur Arbeit bzw. zum Arbeitsplatz ist, desto geringer erwartet sie, dass das Auto in den Städten im Zeitraum der nächsten 20 bis 50 Jahre abgeschafft sein wird.“

Von den 224 befragten Personen in Deutschland liegt der Anteil der intensivsten Autonutzer bei 33,5 %. Insgesamt 82,6 % (von den 75 intensivsten Autonutzern) stimmen der Autoabschaffung in zukünftigen Städten nicht überein. Die intensivsten Autonutzer denken daran, dass in naher und ferner Zukunft das weitere Autofahren in städtischen Räumen ohne Einschränkung möglich ist. Dabei ergibt sich ein sehr signifikanter Unterschied mit  $p = 0,010$  für den Kontingenzkoeffizient  $c = 0,297$ .

Tabelle 6-29: Kreuztabellierung der Variablen „Intensität der Autonutzung“ und „Autoabschaffung in zukünftigen Städten“ in Deutschland

		In den Städten wird das Auto abgeschafft sein				n	
		wird bestimmt eintreffen	wird wahrscheinlich eintreffen	wird eher nicht eintreffen	wird nicht eintreffen		
Intensität der Autonutzung pro Woche	0-1 Tag	* a) 0	0	10	14	24	
		b) 0,0 %	0,0 %	41,7 %	58,3 %	10,7 %	
		c) 0,0 %	0,0 %	17,9 %	11,0 %		
	2-3 Tage	4	12	23	34	73	
		5,5 %	16,4 %	31,5 %	46,6 %	32,6 %	
		26,7 %	46,2 %	41,1 %	26,8 %		
	4-5 Tage	7	5	13	27	52	
		13,5 %	9,6 %	25,0 %	51,9 %	23,2 %	
		46,7 %	19,2 %	23,2 %	21,3 %		
	6-7 Tage	4	9	10	52	75	
		5,3 %	12,0 %	13,3 %	69,3 %	33,5 %	
		26,7 %	34,6 %	17,9 %	40,9 %		
	Summe total :		15	26	56	127	224
	Summe in % :		6,7 %	11,6 %	25,0 %	56,7 %	100,0 %

\* In der Spalte bedeuten von oben nach unten:

a) beobachteter Wert; b) prozentuale Zeilenhäufigkeit; c) prozentuale Spaltenhäufigkeit

In Südkorea ergibt sich aber kein signifikanter Unterschied zwischen diesen Variablen.

Daraus lässt sich feststellen, dass wegen der Autoabhängigkeit bzw. Nutzergewohnheit die Autobesitzer das Auto auch in Zukunft als ein unabdingbares Fortbewegungsmittel ansehen. Damit lässt sich die Annahme 3c nur in Deutschland bestätigen.