

7 Zusammenfassung und Ausblick

In dieser vorliegenden Zwei-Länder-Vergleichsstudie wurde erhoben, ob das Umweltproblembewusstsein der deutschen und südkoreanischen Bevölkerung unverändert wie vor neun Jahren (Stichjahr 2001) ist und falls ja, wie konkret das Umweltproblembewusstsein in Bezug auf das Verkehrsverhalten in beiden Ländern aussieht:

Nach dem bisherigen empirischen Befund ist das artikulierte Verkehrsverhalten - trotz des relativ hohen Stellenwertes der Umweltprobleme - nicht umweltbewusst (vgl. Preisendörfer 1999). Das hohe Umweltproblembewusstsein einer Person weist beispielsweise bei der Verkehrsmittelwahl für den Weg zum Arbeitsplatz wie im Freizeitbereich erhebliche Diskrepanzen auf.

Das nicht umweltgerechte Verkehrsverhalten der Deutschen und der Südkoreaner ist also ein prägnanter Untersuchungsgegenstand. In dieser Vergleichsstudie wurde deshalb ins Visier genommen, was das ausgeprägte Umweltproblembewusstsein verhindert, sich im Verkehrssektor umweltgerecht zu verhalten und auch aus welchen Gründen es nicht zu einem hohen Grad der Bereitschaft zur Verhaltensänderung führt.

Die zentralen Befunde der Vergleichsuntersuchung sind umweltsituationsspezifisch und kontextadäquat folgendermaßen zusammenzufassen:

Die deutschen Befragten benutzen gern das Auto für ihren Arbeitsweg (vgl. Kapitel 5.2.1) und die südkoreanischen wollen – wenn sie sich es finanziell leisten können - auch gern das Auto für die Fahrt zum Arbeitsplatz benutzen (vgl. Kapitel 5.4.6), obwohl sie das Umweltproblem im eigenen Lande für sehr ernst halten (vgl. Kapitel 5.1.1). Die eindeutige Ähnlichkeit zwischen Deutschland und Südkorea ist, dass der absolute Stellenwert des Umweltproblems nicht gesunken ist, sondern immer noch auf relativ hohem Niveau liegt. Seit längerem und zwar genau seit der Gallup-International-Studie existiert keine international vergleichende Umweltbewusstseinsforschung mehr, an der Deutschland und Südkorea gemeinsam beteiligt worden sind (vgl. Kapitel 1.3.3). Wir wussten deshalb bis vor kurzem nicht, ob die Südkoreaner immer noch als umweltproblembewusst eingestuft werden oder nicht. In den Ergebnissen lässt sich deutlich zeigen, dass die Deutschen und Südkoreaner nach wie vor umweltproblembewusst sind.

Bis dato herrscht aber die Unwissenheit darüber, warum die Menschen trotz der ständigen Zunahme der zugelassenen Autos auf ihr Auto nicht verzichten wollen. Es

ist besonders dann rätselhaft, wenn die Menschen über ein hohes Umweltproblembewusstsein verfügen. Daher ist der Versuch unternommen worden, das hohe Umweltproblembewusstsein der Bevölkerung in beiden Ländern konkret zu analysieren. Es ging also darum, ob die Befragten ein hohes Maß an Betroffenheit durch verkehrsbedingte Umweltprobleme zeigen. Welche Probleme sie überhaupt innerhalb der Umweltprobleme für problematisch halten, spielt hierbei die Schlüsselrolle.

Die Verkehrsprobleme gehören aber auf keinen Fall zu den von der Mehrheit der Befragten in beiden Ländern ernst genommenen Umweltproblemen: Die Menschen sehen sonst die Umweltprobleme im eigenen Land sehr ernst, aber die Verkehrsprobleme nicht. Solch eine verminderte Problemwahrnehmung entspricht allerdings nicht der Verkehrswirklichkeit. Es scheint sogar wie ein blinder Fleck des Umweltproblembewusstseins zu sein, weil für die im 21. Jahrhundert lebenden Menschen einerseits die Umweltprobleme generell ernst sind, andererseits die berufsbedingte Autoausstattung bzw. das berufsbedingte Autofahren zu unverzichtbaren Lebensstilen gehört. Das hohe Umweltproblembewusstsein und die praktizierenden Lebensstile scheinen auf den ersten Augenblick im *ambivalenten* Verhältnis zu stehen. Bei näherer Betrachtung dieses für ambivalent gehaltenen Verhältnisses ist jedoch zu konstatieren, dass es sich dabei um eine *Scheinambivalenz* handelt. Damit ist gemeint: Es ist gerade nicht der Fall, dass man - trotz selbständigen kritischen Denkens über den selbstproduzierten Verkehrszuwachs - im Berufsalltag gern und intensiv autofährt und niemals auf sein Auto verzichten will, sondern man fährt mit seinem Auto ohne das selbstkritische Denken darüber.

Die Bejahung der Ernsthaftigkeit der Umweltprobleme und die Benennung der wichtigsten Umweltprobleme weisen beispielsweise darauf hin, dass das sogenannte allgemeine Umweltproblembewusstsein hochgradig vorhanden ist, aber die subjektive Problemwahrnehmung der Individuen gegenüber dem motorisierten Individualverkehrszuwachs auf unterkritischem Niveau liegt. Ableitbar ist daraus das Defizit von der Problemerkennung. Es lässt sich demzufolge kein Bild der persönlichen Betroffenen durch die Verkehrsprobleme bilden. Die nicht vorhandene 'Ich-Betroffenheit' der verkehrsbedingten Umweltprobleme gilt als einer von vielen Hinderungsfaktoren des umweltgerechten Verkehrsverhaltens und gleichzeitig als eine empirisch überprüfte Determinante von den vielen zu vermutenden Zwischenbereich-Determinanten.

Bei diesem Antwortverhalten lässt sich zudem weiter vermuten, dass sich der hohe Stellenwert der Umweltprobleme möglicherweise aus der sozialen Erwünschtheit ergibt. Dass man sich als umweltproblembewusster Mensch gibt, ist 'In'. Durch die häufig erwähnten Umweltprobleme ist auch noch zu spüren, dass die Individuen sich selbst immer noch als industriell-bedingte, kollektive und passive Betroffenen betrachten. Die wichtige Vorbedingung für die Entstehung von Mobilitätsproblembewusstseins, dass die Individuen sich selbst als die Verursacher der verkehrsbedingten Umweltprobleme betrachten, fehlt schlechthin. Das Fehlen der subjektiven Problemwahrnehmung verhindert den Beginn des Problemlösungsprozesses. Die fehlende Vorbedingung ist eines der möglichen Hemmnisse, die einer Veränderung der Verkehrstile in die bereits als wissenschaftlich notwendig erkannte Richtung entgegenstehen.

Die wahrgenommenen wichtigsten Umweltprobleme im Kontext des jeweiligen Landes zeigen offensichtlich nicht das Zustandekommen der Prioritätenänderung innerhalb der Umweltprobleme und zwar auf gesellschaftlicher wie individueller Ebene. Es gilt als eine vergleichbare Ähnlichkeit zwischen beiden Ländern. Hierzu lautet ein mögliches Erklärungsmuster: Die Verkehrsprobleme sind nicht der Ernsthaftigkeit nah oder sie sind kein brandaktuelles Umweltthema von heute oder sie liegen irgendwo in ferner Zukunft.

Insbesondere verfolgt die große Mehrheit der Südkoreaner der Gedanke, entweder im Unterbewusstsein oder im versuchten Nachdenken über die Umwelt industriebedingt geschädigt zu sein. Es muss hier schon etwas im umweltpolitischen Sinne geschehen, weil das in gewisser Hinsicht mit der Empfindlichkeit bzw. Befindlichkeit der Südkoreaner zu tun hat: Die praktizierte Umweltpolitik gilt nicht als zufriedenstellend. Die Südkoreaner halten die von der Regierung betriebene Umweltpolitik für unzureichend und vollzugsdefizitär. Aus den wahrgenommenen Umweltproblemen (Kapitel 5.1.1.3) lässt sich unmissverständlich zeigen, dass die Südkoreaner die Umweltprobleme nach wie vor als 'Delegationsprobleme' betrachten. Solange die Umweltprobleme aber als 'Delegationsprobleme' unter den Südkoreanern verstanden werden, hat Südkorea eher wenig Chancen, die Problemlage zu ändern. Die Verkehrsprobleme (z.B. Verkehrszuwachs und Zunahme der CO₂-Emissionen) sind neu hinzutretene Umweltprobleme. Die verkehrsbedingten Umweltprobleme sind besonders mit dieser seit langem anhaltenden Sicht nicht zu bewältigen.

Um die Verkehrsverhaltensänderung zu erfordern und um die Bereitschaft zur Verkehrsverhaltensänderung zu erzeugen und vor allem um die verteilte Verantwortung von der Bevölkerung freiwillig übernehmen zu lassen, müssen einige Überzeugungsarbeiten (z.B. Versorgung erstklassiges Trinkwassers aus der Leitung und schadstoffarmer Energieträger usw.) seitens der Regierung eindrucksvoll geleistet werden. Denn die Verbesserung der Trinkwasser- bzw. Luftqualität scheint eine noch dringlichere Angelegenheit als die verkehrsbedingten Umweltprobleme für die Bevölkerung zu sein. Ohne beobachtbares staatliches bzw. politisches Engagement in Sachen Umwelt ist meiner Einschätzung nach die partizipative Forderung nach dem freiwilligen Autoverzicht völlig aus der Luft gegriffen. Unleugbar und auch problematisch ist, dass die Umweltpolitik in Südkorea nicht mit dem Umweltbewusstsein der Bevölkerung rechnet. Sie ist auch nicht im Sinne des Dauerinteresses verankert. Notwendig ist hierzu ein heftiges Umdenken, weil die Kontinuität der Umweltpolitik immens wichtig ist. Das Interesse an Umweltpolitik darf keineswegs unter dem 'Ab und Zu-Verhältnis' verstanden werden, weil in einem solchen Verhältnis kaum oder weniger Entwicklungs- bzw. Realisierungsspielräume für konsequente Umweltpolitik bestehen.

Die Umweltbewusstseinsforschung in Südkorea ist ein erheblich vernachlässigtes Feld der Sozialforschung. Die richtig funktionierende Demokratie spiegelt sich m.E. in der ausreichenden Forschungs- und Förderungslage wider. Notwendig ist die Änderung der Sichtweise, das Umweltbewusstsein der Bevölkerung als Motor der Umweltpolitik zu betrachten und gleichzeitig die Wichtigkeit der sozialwissenschaftlichen Umweltbewusstseinsforschung gesellschaftlich zu erkennen.

Aus den Ergebnissen ist ein 'Patchwork'-Lebensstil bzw. 'Sowohl-als-Auch'-Denkstil insbesondere unter den Autobesitzern ins Auge zu fassen: Das Umweltproblem ist ernst für sie, und gleichzeitig wollen sie sich das Autofahren für ihre erbrachte Leistung gönnen. In der leistungsorientierten Gesellschaft, die durch die Individualität bzw. die Wahl der Entscheidung geprägt ist, wiegt die berufsbedingte Notwendigkeit bzw. Selbstverständlichkeit des Autobesitzes anscheinend schwerer als die Wahrnehmung der verkehrsbedingten Umweltprobleme (vgl. Kapitel 6.2). Hätten die Menschen die Autoausstattung in ihrem Haushalte oder das berufsbedingte Autofahren für ein ernstes Umweltproblem gehalten, könnte vielleicht die Verkehrsrealität ein bisschen anders als derzeit aussehen. Statt Bedenkens über die Umwelt schaf-

fen sich aber die meisten Menschen das Auto mit der Logik der Notwendigkeit an. Sie sehen das Auto viel zu sehr als eine Alltagsnotwendigkeit an statt als eine Wahlmöglichkeit unter verschiedenen Verkehrsmitteln. Solange die Menschen das Auto als Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz aus der Sicht der Notwendigkeit betrachten, könnte die Vorstellung einer notwendigen Selbstbegrenzung kaum Resonanz in unserer Gesellschaft finden. Aus dieser Sicht fällt nämlich von vornherein eine bestimmte Handlungsoption im Bereich „Verkehr“ aus.

Sie benutzen dennoch das Auto mit Selbstverständlichkeit, um ihr Berufsleben ohne zusätzliche Schwierigkeiten durchzuführen. Die an der Erwerbstätigkeit orientierten Menschen halten das Autofahren für unproblematisch und/oder für weniger problematisch, weil sie es unter dem Notwendigkeitsaspekt sehen oder sehen wollen. Das ist zudem das eindeutig im high-cost-Verhaltensbereich beobachtbare Charakteristikum. Es wäre eine plausible Erklärung dafür, warum die Vorstellung eines notwendigen Verzichtes auf das Auto kaum Resonanz gefunden hat. Ohne sensible Problemwahrnehmung gegenüber den Verkehrsproblemen gibt es gar keine entscheidende Verhaltensänderung der in der leistungsorientierten Gesellschaft lebenden Menschen. Die Wahrnehmung der Verkehrsprobleme trägt schließlich den Keim der Veränderung in sich.

Durch die Zusammenhangsanalyse ist ersichtlich, dass der Einflussfaktor zwischen Umweltproblembewusstsein und Autoverfügbarkeit ziemlich unterschiedlich vorkommt. Nach den Ergebnissen der Zusammenhangsanalysen haben die befragten Frauen, die befragten Stadtbewohner und die Befragten mit einem überdurchschnittlichen Bildungsniveau ein kritisches Umweltproblembewusstsein in Deutschland. Das Umweltproblembewusstsein ist jedoch nicht vom Alter, Beruf und vom Vorhandensein der Kinder im Haushalte beeinflusst (vgl. Kapitel 6.1). Im Vergleich dazu verfügen die Befragten im mittleren Alter, die befragten Erwerbstätigen, die befragten Landbewohner und die Befragten mit Kindern regelmäßig frei über ein Auto. Dabei zeigen sich aber keine Geschlechts- und Bildungsunterschiede (vgl. Kapitel 6.2.2). Die befragten Männer wie die befragten Frauen und/oder die über- wie unterdurchschnittlich gebildeten Befragten verfügen unterschiedslos frei über ein Auto. Das Geschlecht und der Bildungsabschluss nehmen also keinen Einfluss auf die freie Autoverfügbarkeit. Stattdessen ist sie von der Erwerbstätigkeit der befragten Person stark beeinflusst. Die Erwerbstätigkeit (das Ausüben eines Berufes) ist ein zentraler

Förderfaktor der Individualmotorisierung in Deutschland. Die befragten Erwerbstätigen haben ein Auto häufiger zur Verfügung als die Befragten ohne Berufsausübung (vgl. Annahme 2a). Die Erwerbstätigkeit ist eine Zwischenbereich-Determinante, die das Autofahren derzeit als eine Konsequenz nach sich zieht.

Demgegenüber besteht bei der Einschätzung der Ernsthaftigkeit des Umweltproblems in Südkorea nur ein geschlechtsspezifischer Unterschied. Die anderen soziodemographischen Merkmale haben darin keine Einflussstärke. Die befragten Frauen schätzen das Umweltproblem als ernster als die befragten Männer ein. Dagegen sind aber alle sechs soziodemographische Merkmale Steuerungsgröße bei der freien Autoverfügbarkeit, d.h. die Befragten im mittleren Alter, die befragten Männer, die befragten Erwerbstätigen, die befragten Stadtbewohner, die Befragten mit einem hohen Bildungsniveau und die Befragten mit Kindern verfügen regelmäßig über ein Auto. In Südkorea sind die befragten Frauen umweltproblembewusster und weniger motorisiert als die befragten Männer. Trotzdem dürfen sie nicht als umweltbewusst eingestuft werden, weil sie in überwiegendem Maße Mitfahrer sind (vgl. Kapitel 6.2.2). Die geringere Motorisierung der Frauen ist allerdings zum Teil darauf zurückzuführen, dass die meisten Frauen in Südkorea nicht erwerbstätig sind.

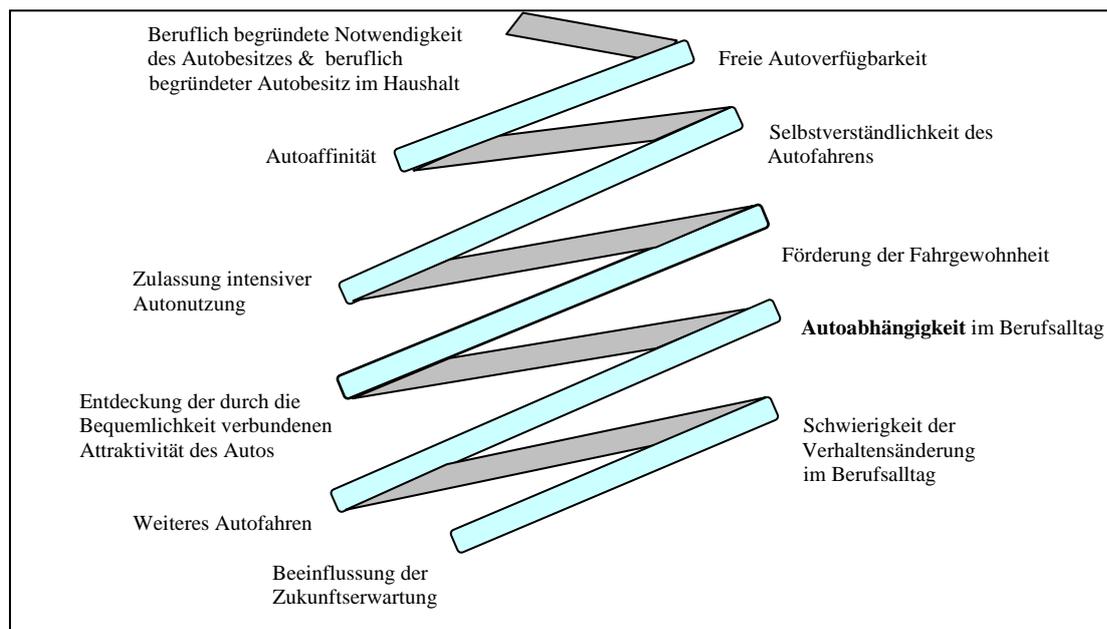
Diese empirischen Befunde lassen vermuten, dass die beruflich veranlasste Notwendigkeit des Autobesitzes und die gesellschaftliche Selbstverständlichkeit der Nutzung des Autos für den Weg zur Arbeit das Problembewusstsein über alltägliches Autofahren auf der Individualebene vermindern könnten. Sie könnten möglicherweise auch eine Einsicht in die Notwendigkeit der Verkehrsverhaltensänderung verdrängen. Dies ist auch als ein Grund anzunehmen, warum die Vorstellung eines notwendigen Verzichtes auf das Auto kaum Resonanz gefunden hat. Das Wissen um die Notwendigkeit der Zurückdrängung bzw. Selbstbegrenzung des motorisierten Individualverkehrs ist jedoch dringend erforderlich.

Wie das selbstberichtete Verkehrsverhalten zeigt, hat der Pkw weiterhin eine dominierende Stellung als Verkehrsmittel für Berufs- wie Freizeitmobilität in Deutschland. Im südkoreanischen Berufsalltag ist hingegen der Pkw zwar kein dominierendes Verkehrsmittel, hat aber eine dominierende Stellung für Freizeitmobilität (vgl. Kapitel 5.2). Aus diesen Ergebnissen ergibt sich im Hinblick auf die in Deutschland und in Südkorea für diese Studie Befragten ein anthropologisches Menschenbild zu Beginn 21. Jahrhunderts. Der in einer weitgehend an Berufstätigkeit orientierten Gesellschaft lebende Mensch, der sich auch als Arbeits- und Freizeit-

mensch bezeichnet, scheint sich mit seinem Beruf und Auto vollwertig zu fühlen. Demnach sind Beruf und Auto im Alltag nicht trennbar zu denken. „Berufsleben ohne Auto“ oder „Auto ohne Berufsleben“ passt nicht dem vertrauten Alltagsbild der Autogesellschaft.

Zu erklären sind auch daraus die *Verkehrsverhaltensprobleme*, die sich in sehr komplexen Wechselwirkungen zwischen beruflich veranlasster Notwendigkeit des Autobesitzes und gesellschaftlicher Selbstverständlichkeit des beruflich veranlassten Autofahrens verbergen. Der wegen der Berufstätigkeit für notwendig gehaltene Autobesitz und das wegen der Berufstätigkeit gesellschaftlich für selbstverständlich gehaltene Autofahren fördern die Autoabhängigkeit als eine Konsequenz. Um die undurchschaubaren Verkehrsverhaltensprobleme etwas anschaulicher zu machen, wird - in Anlehnung an das Modell der Verkehrsspirale von Seifried (1993) – die (von mir so bezeichnete) *Verkehrsverhaltensspirale* verwendet (vgl. Abbildung 7.1).

Abbildung 7.1: Verkehrsverhaltensspirale



Quelle: Eigene Darstellung

Der Beginn der Verkehrsverhaltensproblematik ist der beruflich begründete Autobesitz. Man verfügt für die Fahrt zum Arbeitsplatz in der Regel frei über ein Auto. Die freie Autoverfügbarkeit geht mit der Erwerbstätigkeit einher. Das vor der Wohnungstür frei zur Verfügung stehende Auto ruft durch die räumliche Nähe einer Person die Autoaffinität hervor. Man hält das beruflich veranlasste Autofahren für selbstverständlich. Dies ermöglicht den erwerbstätigen Personen eine intensive Nut-

zung. Das Auto ist den Erwerbstätigen wie ein rollender *'Eisenschuh'*, den sie in einer zivilisierten Gesellschaft zur Bewegung von einem Ort bis zu anderem Ort brauchen. Man muss darin sitzen und fahren, falls man davon Gebrauch macht. Die Erwerbstätigen fahren damit gewöhnlich und bequem zum Arbeitsplatz und/oder zum Einkaufen bzw. für die Freizeitaktivitäten. Man entdeckt durch die Fahrgewohnheit und die Bequemlichkeit die mit dem Auto verbundene herausragende Attraktivität. Aus der Fahrgewohnheit und Bequemlichkeit ist man folglich vom Auto abhängig. Durch die Autoaffinität und die intensive Autonutzung wird die Autoabhängigkeit unerschwerlich gefördert. Man fährt deshalb weiter. Die Autoabhängigkeit im Berufsalltag macht weiterhin die Verhaltensänderung der Menschen, also den freiwilligen Verzicht auf das Auto schwer und undenkbar. Wegen der Autoabhängigkeit und der Nutzergewohnheit sehen die Autobesitzer das Auto als ein notwendiges Fortbewegungsmittel an. Aus der Fahrgewohnheit heraus sehen sie bei der Alltagsgestaltung kaum einen Umstieg auf andere Verkehrsmittel. Und darüber hinaus nimmt die Autoabhängigkeit einen Einfluss auf die Zukunftserwartung. Konkret gesagt: Das Denken des Menschen über die Zukunft bestimmt in gewisser Hinsicht sein gegenwärtiges Verhalten. Die fast täglich mit dem Auto fahrenden Personen denken nicht, dass in naher und ferner Zukunft das Auto in Städten abgeschafft bzw. eingeschränkt sein könnte. Die Abschaffung bzw. Einschränkung des Autos in Städten der Zukunft ist unvorstellbar für die intensivsten Autofahrer (vgl. Annahme 3c). In der Zukunftserwartung der intensivsten Autofahrer kann man dementsprechend einen Verständnisfaktor für das gegenwärtige Verhalten der Autofahrer sehen. Solche Zukunftserwartung der intensivsten Autofahrer könnte wiederum die tägliche Autonutzung rechtfertigen.

In den bisher durchgeführten Umweltbewusstseinsstudien Deutschlands ist m.E. die Problematik des Berufsverkehrs wenig thematisiert worden. Nimmt man die Untersuchungsinhalte der Umweltbewusstseinsstudien unter die Lupe, hat man den Eindruck, dass die Ansicht, dass das Auto für die Fahrt zum Arbeitsplatz in hochindustrialisierter Gesellschaft notwendig ist, vorbehaltlos übernommen wird. Aufgrund der tendenziell weiterhin zunehmenden Freizeitmobilität wurde das Verkehrsverhalten der deutschen Bevölkerung überwiegend im Bereich „Freizeitverkehr“ untersucht. Es wurde außerdem behauptet, dass im Feld „Freizeitmobilität“ die Gestaltungsmöglichkeit für die Individuen deutlich größer als in dem berufsbedingten Verkehr ist

(vgl. Preisendörfer 1998, S. 51-65; Preisendörfer 1999, S. 203f.). Es mag sein. Daran wurde aber m.E. ein wichtiger Punkt übersehen. Die Autoabhängigkeit, die bei der praktischen Umsetzung der Umwelteinstellung als hemmend wirken könnte, wurde dabei erheblich unterschätzt. Wegen der durch das beruflich veranlassten Autofahren entstandenen Autoabhängigkeit bestehen kaum oder weniger Gestaltungsspielräume für die Individuen. Anders formuliert: Es ist schwierig, auf sein Auto am Wochenende zu verzichten, wenn man sein Auto an Wochentagen gern und intensiv nutzt.

Im Untersuchungsergebnis zeigt die Vergleichsstudie, dass im Berufsverkehr das Problem der Autoabhängigkeit liegt (dies ist eher in Deutschland der Fall). Ist eine Selbstbegrenzung der Autofahrer dringend erforderlicher als je zuvor, sollte die Problematik des Berufsverkehrs als ein Wurzelpacken in den Umweltbewusstseinsstudien vermehrt berücksichtigt und thematisiert werden. Die Umweltbewusstseinsforscher können zum Beispiel in Bezug auf Jobticket, Streichung der Pendlerpauschale und Pendlerparkplätze bei S-Bahn außerhalb der Stadt usw. Fragen formulieren und dementsprechend die Bereitschaft der Verhaltensänderung im Verkehrsreich untersuchen.

Wie die Annahme 2c zeigt, taucht in Südkorea das Problem der Autoabhängigkeit im Berufsverkehr noch nicht auf. Die Erwerbstätigen sowie die Nichterwerbstätigen sehen den Autoverzicht nicht als schwierig an. Dass in Südkorea das Auto kein dominantes Fortbewegungsmittel im Berufsalltag ist, kann man durchaus als eine Chance zu einer nachhaltigen Mobilität annehmen. Bevor das Problem der Autoabhängigkeit gesellschaftlich eintritt, sollte die verkehrsbezogene Problemwahrnehmung seitens der Bevölkerung durch die Veröffentlichung der regelmäßigen Umweltbewusstseinsforschung verstärkt werden.

Es ist an der Zeit, dass die Autofahrer einen Gedanken darüber machen sollen, ob sie in ihrem Berufsalltag wirklich ein Auto für die Fahrt zum Arbeitsplatz brauchen und wenn dann, wie sie damit ökologisch und sozialgerecht fahren. Es soll darum Informationen darüber geben, wie die Alltagsmobilität der Bevölkerung konkret gestaltet wird und wo das Potential für Verhaltensänderung liegt.