

UMWELTBEDINGUNGEN, UMWELTVERHALTEN

Ergebnisse des Mikrozensus 2007
Kurzfassung





NACHHALTIG FÜR NATUR UND MENSCH SUSTAINABLE FOR NATURE AND MANKIND

Lebensqualität / *Quality of life*

Wir schaffen und sichern die Voraussetzungen für eine hohe Qualität des Lebens in Österreich.

We create and we safeguard the prerequisites for a high quality of life in Austria.

Lebensgrundlagen / *Bases of life*

Wir stehen für vorsorgende Verwaltung und verantwortungsvolle Nutzung der Lebensgrundlagen Boden, Wasser, Luft, Energie und biologische Vielfalt.

We stand for a preventive preservation and responsible use of the bases of life, soil, water, air, energy, and biodiversity.

Lebensraum / *Living environment*

Wir setzen uns für eine umweltgerechte Entwicklung und den Schutz der Lebensräume in Stadt und Land ein.

We support an environmentally benign development and the protection of living environments in urban and rural areas.

Lebensmittel / *Food*

Wir sorgen für die nachhaltige Produktion insbesondere sicherer und hochwertiger Lebensmittel und nachwachsender Rohstoffe.

We provide for the sustainable production in particular of safe and high-quality foodstuffs and of renewable resources.

Medieninhaber und Herausgeber:

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft,
Stubenbastei 5, 1010 Wien

Fachliche Koordination: BMLFUW, Abt. V/10,

Dr. Martina Schuster, Mag. Caroline Vogl-Lang, Mag. Thomas Trink

Mitwirkung: Umweltbundesamt GmbH, Mag. Dagmar Hutter

Erstellt von: STATISTIK AUSTRIA, Mag. Alexandra Wegscheider-Pichler

Umschlagfoto: Alexandra Aichinger





Umweltbedingungen, Umweltverhalten

Ergebnisse des Mikrozensus 2007

Kurzfassung

2009

Vorwort

Der Zustand unserer Umwelt beschäftigt viele Österreicherinnen und Österreicher.

Mithilfe einer Vielzahl von objektiven Messgrößen und Berichtssystemen wird die Umweltqualität abgebildet und die Wirksamkeit von umweltpolitischen Maßnahmen evaluiert. Darüber hinaus besteht jedoch auch großes Interesse an subjektiven Daten über die Einstellung der Österreicherinnen und Österreicher zu ihrer Lebensumwelt.

Mit der Erhebung zu „Umweltbedingungen und Umweltverhalten“ im Rahmen des Mikrozensus Umwelt wird diesem Anliegen in Österreich auf hohem Niveau Rechnung getragen.

Der Bericht gibt einen umfassenden Überblick über die Einschätzung der österreichischen Haushalte zu ihren konkreten Umweltbedingungen wie Lärm, Gerüchen und Staub sowie der Umweltqualität allgemein und fragt nach dem vordringlichsten Umweltproblem. Weiters wird gezeigt, ob und in welchem Ausmaß Umweltüberlegungen Einfluss auf das Verhalten der Menschen etwa in Bezug auf Einkauf, Mobilität, Abfalltrennung oder Urlaub ausüben.

Der vorliegende Bericht ist ein weiteres Produkt der erfolgreichen, langjährigen Zusammenarbeit zwischen Lebensministerium und Statistik Österreich, die einen sehr wichtigen Beitrag zur Bereitstellung von Umweltdaten liefert. Denn nur eine geeignete Datengrundlage, die Problemfelder und Potenziale aufzeigt, ermöglicht es zielgerichtete, kosteneffektive Maßnahmen zu setzen.

Die Ergebnisse geben wertvolle Hinweise auf das subjektive Empfinden der Österreicherinnen und Österreicher in Bezug auf ihre Umwelt. Die daraus ermittelten Informationen über das umweltrelevante Verhalten bieten eine sehr gute Ergänzung zum Bild objektiver Umweltdaten.



Univ.-Prof. Dr.h.c. Dr. Peter Hackl
Fachstatistischer Generaldirektor
STATISTIK AUSTRIA



DI Niki Berlakovich
Bundesminister
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	9
UMWELTBEDINGUNGEN	10
Allgemeine Umweltbedingungen und Lebensqualität	10
Beeinträchtigung durch Lärm im Wohnbereich	12
Luftqualität im Wohnbereich, Elektrosmog	16
UMWELTVERHALTEN	20
Ökologisches Einkaufsverhalten	20
Abfalltrennung und Eigenkompostierung	24
Umweltverhalten bei Urlaubsreisen.....	26
Mobilität in Österreich	26
Literaturverzeichnis	31

Einleitung

Umweltbedingungen im Wohnbereich, also Lärm, Staub, Ruß und Gerüche beeinflussen das Wohlbefinden der Betroffenen. In welchem Ausmaß dies erfolgt, wird seit dem Jahr 1970 im Rahmen des freiwilligen Mikrozensus Sonderprogramms „Umweltbedingungen, Umweltverhalten“ in drei- bis fünfjährigen Zyklen erhoben.

Dabei wird die Belästigung der österreichischen Bevölkerung durch Lärm im Wohnbereich, mögliche Lärmquellen sowie die Veränderung der Lärmsituation durch verschiedene Lärmschutzmaßnahmen umfassend untersucht. Weitere Beeinträchtigungen, wie jene durch Geruch bzw. Abgase, sowie Staub oder Ruß und ihre Ursachen werden ebenfalls laufend erfasst.

Die Einschätzung der allgemeinen Umweltqualität in Österreich durch die Bevölkerung, das vordringlichste Umweltproblem und die determinierenden Faktoren der Lebensqualität der Menschen wurden im Rahmen des vorliegenden Sonderprogramms erstmals erhoben.

Auch das Verhalten der Österreicherinnen und Österreicher wird durch Überlegungen zu umweltbezogenen Aspekten beeinflusst. Seit 1988 werden deshalb Fragen zu wichtigen Parametern des Umweltverhaltens gestellt.

Wieweit Umweltentscheidungen etwa das Einkaufsverhalten der Österreicherinnen und Österreicher in Bezug auf umweltfreundliche

Produkte oder die Wahl des Urlaubsortes beeinflussen, untersucht die aktuelle Erhebung.

Fragen zur Mülltrennung und mögliche Hinderungsgründe werden ebenso ergründet wie der Themenkomplex Mobilität in Österreich. Dabei steht einerseits die Verkehrsmittelwahl für die täglich zurückgelegten Wege im Mittelpunkt. Andererseits wurde eine Einstellungsmessung zu öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln sowie der Verkehrsinfrastruktur vorgenommen. Durch die Einteilung der Verkehrsmittel in umweltrelevante Kategorien kann das Ausmaß des umweltfreundlichen Mobilitätsverhaltens der befragten Personen dargestellt werden.

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist der subjektive Charakter der Antworten nicht zu vernachlässigen.

Detailergebnisse können der Publikation „Umweltbedingungen, Umweltverhalten 2007“ entnommen werden (inklusive umfassendem Tabellenteil). Diese wurde von der Statistik Austria im Auftrag des Lebensministeriums erstellt und steht auf den Homepages des Lebensministeriums (<http://www.umweltnet.at/article/articleview/72708/1/9087/>) und der Statistik Austria (http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_und_umwelt/umwelt/umweltbedingungen_verhalten/index.html) gratis als Download zur Verfügung.

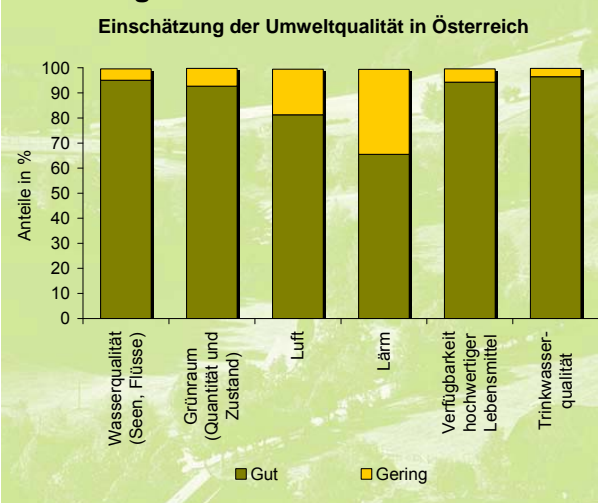
UMWELTBEDINGUNGEN

Allgemeine Umweltbedingungen und Lebensqualität

Die Beschaffenheit der Umwelt in Österreich wird überwiegend als sehr gut eingeschätzt. Die Bereiche *Wasserqualität der Seen und Flüsse, Grünraum, Verfügbarkeit hochwertiger Lebensmittel* und *Trinkwasserqualität* werden jeweils zu deutlich über 90% als „gut“ beurteilt.

Dagegen wurde die *Luftqualität* nur von 81,2% der befragten Personen und die *Lärmsituation* nur von 65,5% als „gut“ eingestuft.

Abbildung 1



Der Anteil der Kategorie „Weiß nicht / Keine Angabe“ liegt deutlich unter 1% und wird hier nicht ausgewiesen.

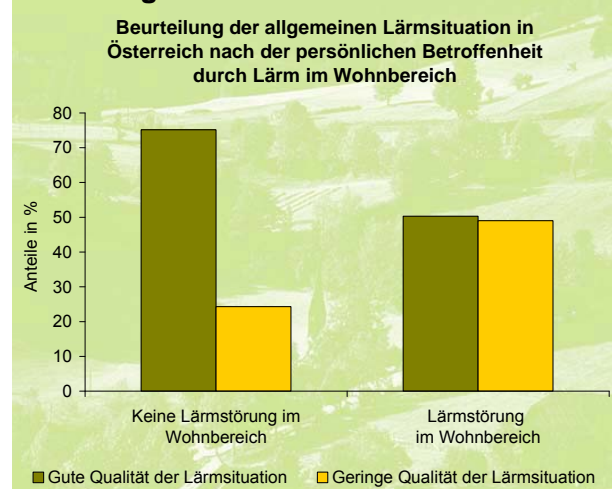
Männer schätzen die Qualität der Umwelt generell etwas besser ein als Frauen. Personen bis 20 Jahre bewerten die Umweltqualität am häufigsten als gering, sehr zufrieden zeigen sich Personen zwischen 30 und 40 Jahren. Personen aus gering besiedelten Gebieten schätzen die Umweltqualität in Österreich generell besser ein als jene aus Gebieten mittlerer oder hoher Bevölkerungsdichte.

■ Persönliche Betroffenheit und Einschätzung der allgemeinen Qualität der Bereiche Lärm und Luft

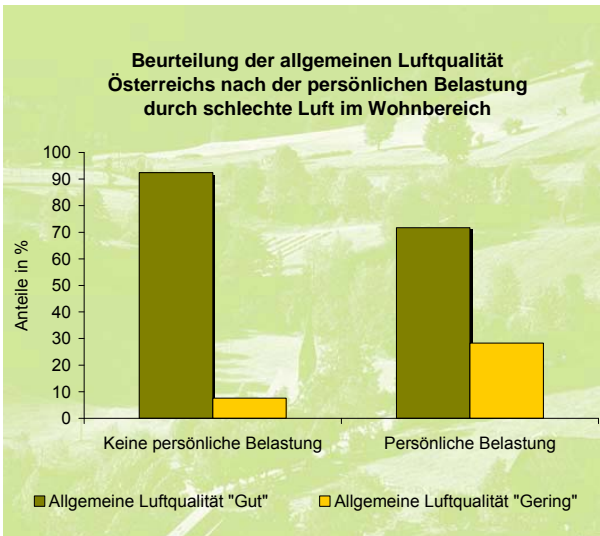
Stark beeinflusst wird die Beurteilung der allgemeinen Lärmsituation und der Luftqualität in Österreich durch die persönliche Beeinträchtigung der Personen in ihrem Wohnbereich mit Lärm, Staub oder Abgasen.

Personen, die nicht durch Lärm im Wohnbereich beeinträchtigt sind, beurteilen die Qualität der Lärmsituation in Österreich zu 75,2% als „gut“. Werden Personen dagegen in ihrer Wohnung durch Lärm gestört, sinkt die positive Beurteilung der allgemeinen Lärmsituation auf durchschnittlich 50,3%.

Abbildung 2



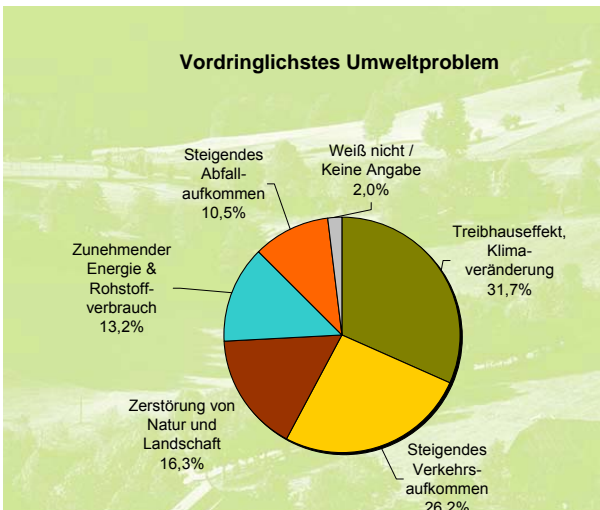
Jene Personen, die sich persönlich in ihrem Wohnumfeld durch schlechte Luft belastet fühlen, beurteilen auch die allgemeine Luftqualität in Österreich deutlich schlechter. Sie schätzen die allgemeine Luftgüte generell nur zu 71,7% als „gut“ und dafür zu 28,3% als „gering“ ein. Im Wohnumfeld nicht beeinträchtigte Personen sind dagegen zu 92,4% der Meinung, dass die Luftqualität in Österreich „gut“ ist und beurteilen diese nur zu 7,6% als „gering“.



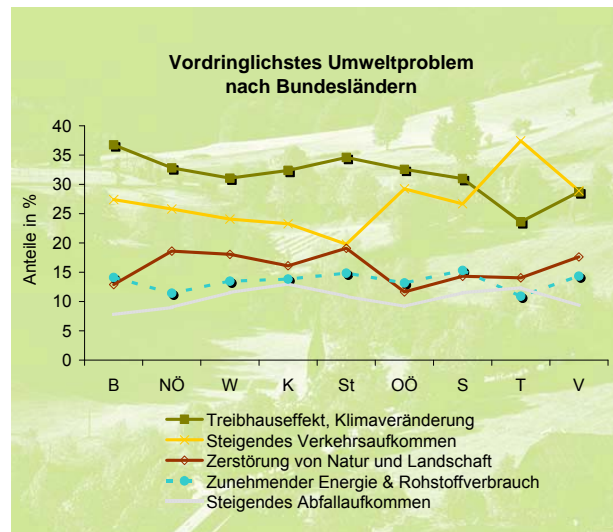
■ **Vordringlichstes Umweltproblem**

Als vordringlichstes Umweltproblem der Österreicherinnen und Österreicher werden *Treibhauseffekt und Klimaveränderung* (31,7%) angeführt, gefolgt vom *steigenden Verkehrsaufkommen* (26,2%) und der *Zerstörung von Natur und Landschaft* (16,3%). Darauf folgt der *zunehmende Energie- und Rohstoffverbrauch* (13,2%); das Schlusslicht bildet das *steigende Abfallaufkommen* (10,5%).

Den globalen Umweltproblemen wie z.B. *Treibhauseffekt und Klimaveränderung* wird von jüngeren Personen ein größerer Stellenwert beigemessen als von älteren Menschen.



Eine höhere Schulbildung führt ebenfalls dazu, weltweite Umweltprobleme stärker wahrzunehmen. Unterschiede zeigen sich auch auf Bundesländerebene. Das Problemempfinden der Tiroler Bevölkerung ist in Bezug auf das *steigende Verkehrsaufkommen* sehr hoch. In der Steiermark wird dagegen das globale Thema *Treibhauseffekt und Klimaveränderung* überdurchschnittlich oft genannt.



Erklärungsansätze für regional differierende Angaben lassen sich sowohl in lokal auftretenden Umweltproblemen – wie dem Transitproblem Tirols – als auch in der unterschiedlichen Behandlung und Kategorisierung von Umweltproblemen durch Politik und Medien finden.

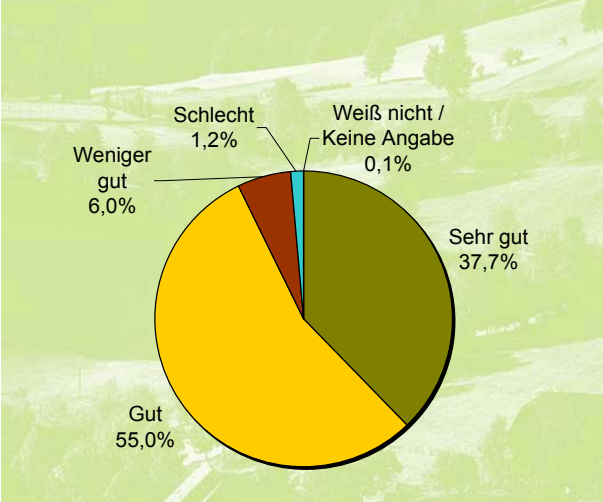
■ **Lebensqualität und Einflussfaktoren**

Knapp 38% der befragten Personen schätzen ihre Lebensqualität als „sehr gut“ und 55% als „gut“ ein, 6% geben „weniger gut“ und 1,2% „schlecht“ zur Antwort.

Den größten Einfluss auf die Beurteilung der Lebensqualität zeigt die Schulbildung der befragten Personen: Je höher die Schulbildung, desto besser wird die Lebensqualität bewertet.

Abbildung 6

Einschätzung der Lebensqualität

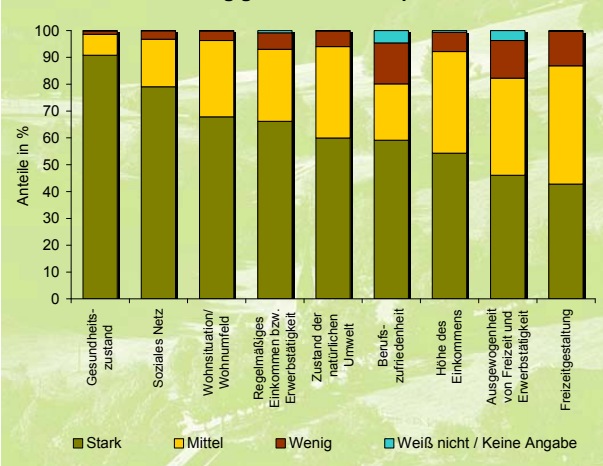


Ebenso schätzen erwerbstätige Personen ihre Lebensqualität häufiger als „sehr gut“ oder „gut“ ein (96%), als nicht-erwerbstätige Personen (88%).

Die Lebensqualität ist stark vom *Gesundheitszustand* abhängig (90,8%), gefolgt vom *sozialen Netz*, also den sozialen Kontakten, Freunden und der Familie (79,1%).

Abbildung 7

Abhängigkeit der Lebensqualität



Auch die *Wohnsituation und das Wohnumfeld*, sowie das *regelmäßige Einkommen bzw. Erwerbstätigkeit* beeinflussen die Lebensqualität stark mit 67,9% bzw. 66,2%. Der *Zustand der natürlichen Umwelt* folgt mit 60%, danach werden *Berufszufriedenheit* (59,1%), *Höhe*

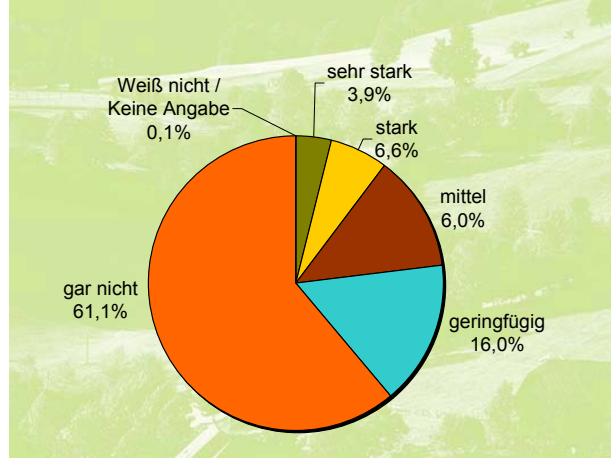
des Einkommens (54,3%) und *Ausgewogenheit von Freizeit und Erwerbstätigkeit* (46,1%) genannt. Den Abschluss bildet mit 42,8% die *Freizeitgestaltung*¹.

Beeinträchtigung durch Lärm im Wohnbereich

Im Jahr 2007 fühlten sich 38,9% der Österreicherinnen und Österreicher in ihrer Wohnung durch Lärm belastet. 3,9% der Befragten gaben eine „sehr starke“, 6,6% eine „starke“ und 12,5% eine „mittlere“ Lärmstörung an, „geringfügig“ von Lärm beeinträchtigt sahen sich 16%. 61,1% fühlten sich weder am Tag noch in der Nacht durch Lärm gestört.

Abbildung 8

Lärmstörung am Tag und/oder in der Nacht



Damit sind die Werte zur Lärmstörung im Vergleich zu den Jahren 1998 und 2003 deutlich angestiegen. Die gesamte Lärmbelastung stieg zwischen 2003 und 2007 von 29,1% auf 38,9%, wobei vor allem der Anteil jener Personen, der sich durch Lärm „geringfügig“ beeinträchtigt fühlt, stark gestiegen ist (+6,0%-Punkte). Die Angaben für eine „starke“ und

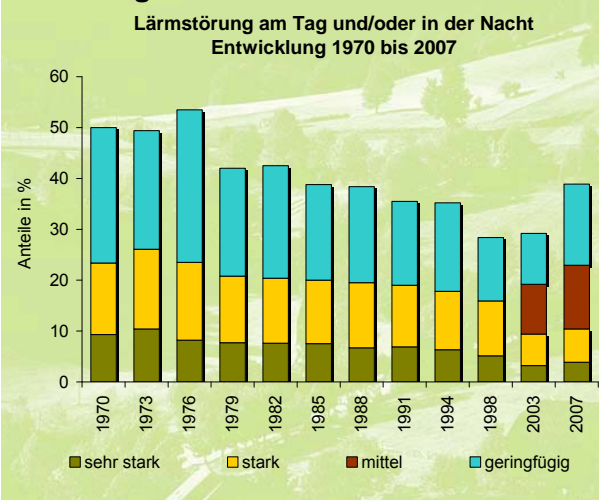
¹ Für nicht-erwerbstätige Personen war es schwierig, die beiden Kategorien Berufszufriedenheit und Ausgewogenheit von Freizeit und Erwerbstätigkeit zu beantworten (4,6% bzw. 3,7% „Weiß nicht / keine Angabe“).

„sehr starke“ Belastung durch Lärm haben sich zwischen 2003 und 2007 nur unwesentlich (+0,4%-Punkte und +0,7%-Punkte) erhöht. Die Lärmstörung tritt tagsüber deutlich stärker und häufiger auf als nachts: 3,4% der Befragten gaben an, tagsüber „sehr stark“, 6% „stark“, 11,8% „mittel“ und immerhin 14,9% zumindest „geringfügig“ durch Lärm beeinträchtigt zu sein.

Für Lärmstörung während der Nacht lauten die analogen Werte 1,8%, 3,2%, 7,1% und 13,1%.

Frauen sind geringfügig häufiger von Lärm betroffen (39,8%) als Männer (37,9%). Die Lärmbelastung liegt in Gemeinden bis 20.000 Einwohnerinnen und Einwohner mit 31,3% sichtbar unter jenen Werten, die in den Ballungszentren (Gemeinden mit 20.000 und mehr Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Wien) ausgewiesen werden (49,3% bzw. 52,8%).

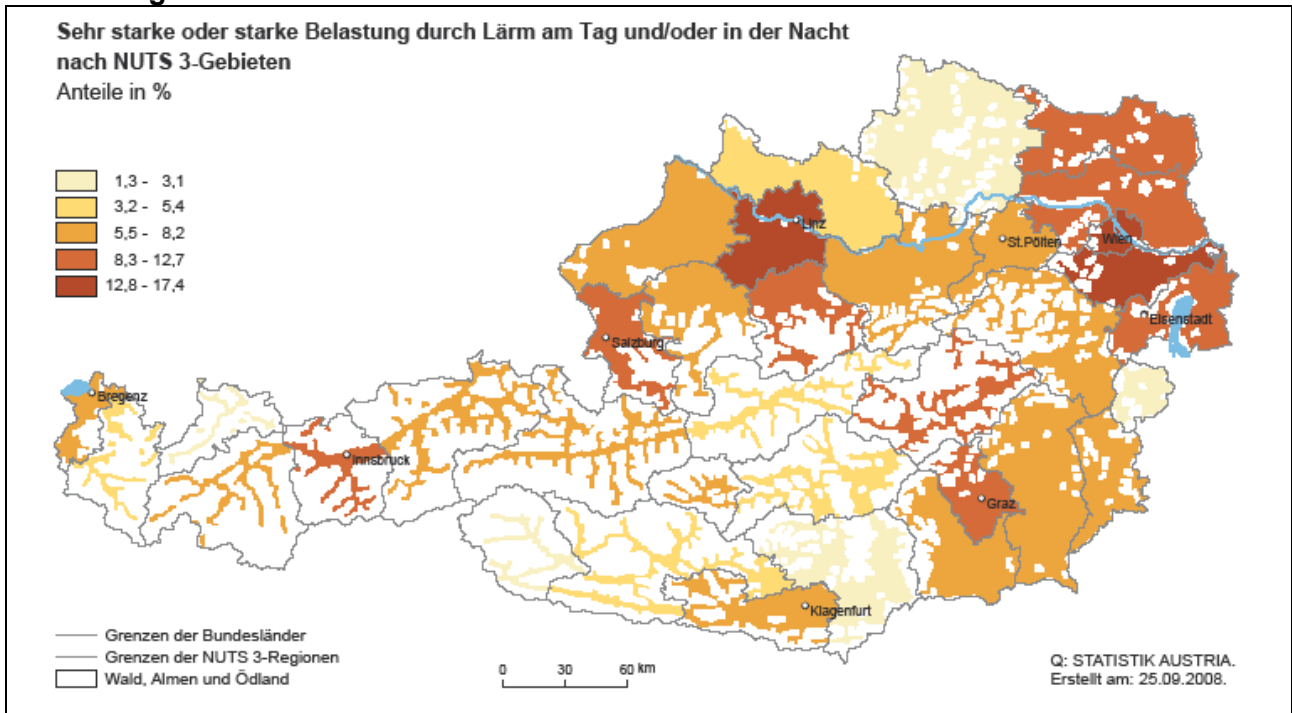
Abbildung 9



Von 1970 bis 1991 auf Wohnungsebene, ab 1994 auf Personenebene.

Die folgende Abbildung 10 zeigt die Lärmstörung am Tag und/oder in der Nacht nach NUTS 3-Gebieten. Ausgewiesen werden dabei die Angaben zur „sehr starken“ und „starken“ Belastung durch Lärm im Wohnbereich. Es zeigt sich, dass die Belastung durch Lärm regional sehr unterschiedlich ausfällt, auch eine Lärmkonzentration in Ballungszentren ist sichtbar.

Abbildung 10



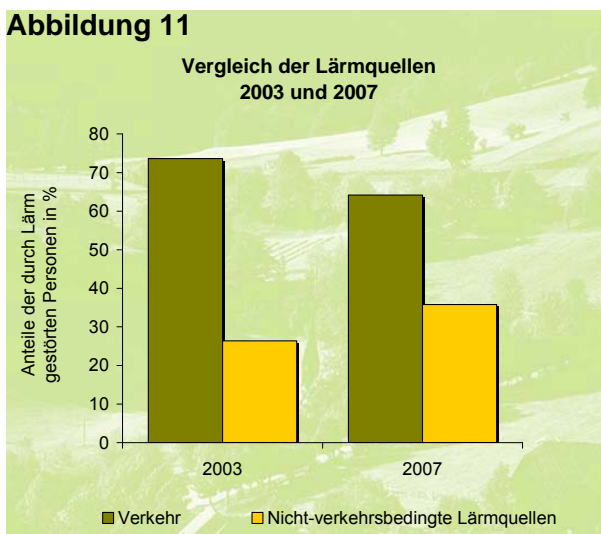
Dicht verbaute Wohngebiete mit mehrgeschossigen Häusern zeigen die höchste Lärmbelastung der Wohnbevölkerung (55,1%), dicht verbaute Gebiete mit überwiegend eingeschossigen Häusern die zweithöchste (47,6%). Ebenfalls überdurchschnittlich stark belastet ist der Wohnumgebungstyp „gemischt genutztes Gebiet mit Wohnhäusern und Gewerbebetrieben“ (46,7%).

Das *Ausmaß ruhiger Zeiten* hat sich für die Befragten in 65,1% der Fälle nicht verändert, eine Abnahme ruhiger Zeiten berichten 20,8%, eine Zunahme dieser Zeiträume geben 13,2% an.

■ Art der Lärmquelle

Der *Verkehr* stellt im Jahr 2007 die bei weitem größte Lärmquelle dar. Er wurde in 64,2% der Fälle als Ursache für die Lärmstörung genannt, im Vergleich zu 2003 (73,5%) ist seine Bedeutung aber klar zurückgegangen. Die Lärmstörung durch *nicht-verkehrsbedingte Lärmquellen* (Lokale, Betriebe, Baustellen, Nachbarwohnungen sowie Freizeit- und Tourismuseinrichtungen bzw. -veranstaltungen) ist im selben Ausmaß gewachsen, von 26,5% im Jahr 2003 auf 35,8% im Jahr 2007.

Abbildung 11



Nach Altersklassen steigt die Belastung durch den Verkehr stetig an, während nicht-verkehrsbedingte Lärmquellen mit zunehmendem Alter an Bedeutung verlieren.

Gebiete mit einer niedrigen Bevölkerungsdichte zeigen eine höhere Belastung durch Verkehrslärm als Gebiete mit einer hohen Dichte.

Personen, die in Ein- oder Zweifamilienhäusern wohnen, nehmen den Verkehrslärm, und dabei speziell den Lärm des *Schwerverkehrs* (Lkw, Busse), deutlich stärker wahr als Personen im mehrgeschossigen Wohnbau.

Dagegen nimmt die Relevanz der nicht-verkehrsbedingten Lärmquellen in Gebäuden ab 3 Wohnungen deutlich zu, besonders die Lärmbelastung durch die Nachbarwohnungen steigt an.

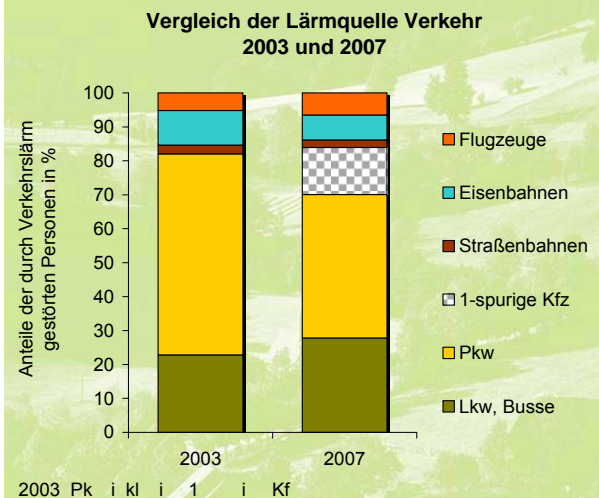
■ Lärmquelle Verkehr

Der *Verkehr* stellt mit 64,2% die größte Lärmquelle dar, seine Bedeutung ist aber – wie bereits erwähnt - im Vergleich zu 2003 (73,5%) erkennbar zurückgegangen.

Betrachtet man die Verteilung auf die einzelnen Verkehrsträger, so ist die Störung durch den *Schwerverkehr* in den letzten Jahren deutlich angewachsen, 27,8% des Verkehrslärms gehen im Jahr 2007 auf ihn zurück (2003: 22,9%).

Die Lärmbelastung durch den *Pkw-Verkehr* (inklusive 1-spurige Kfz) ist im entsprechenden Zeitraum von 59,2% auf 56,1% gesunken. Auch der Lärm durch *Straßenbahnen* und *Eisenbahnen* ist gesunken, nur die Lärmstörung durch *Flugzeuge* hat von 2003 auf 2007 von 5,2% auf 6,5% - also um etwa ein Viertel - zugenommen.

Abbildung 12



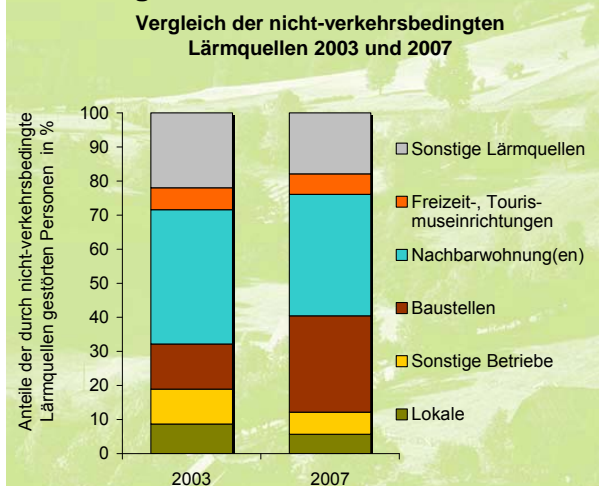
2003: PKW inklusive 1-spurige Kfz.

■ Nicht-verkehrsbedingte Lärmquellen

Nicht-verkehrsbedingte Lärmquellen haben von 2003 (26,5%) bis 2007 (35,8%) an Bedeutung gewonnen. Die größte - nicht durch Verkehr bedingte - Lärmquelle stellt, wie schon im Jahr 2003, die Kategorie *Nachbarwohnung(en)* dar (35,6%), ihr Anteil an den nicht-verkehrsbedingten Lärmquellen ist seit 2003 jedoch um knapp 4%-Punkte gesunken.

Die zweitwichtigste Lärmursache *Baustellen* hat im selben Zeitraum stark zugenommen (+15%-Punkte).

Abbildung 13



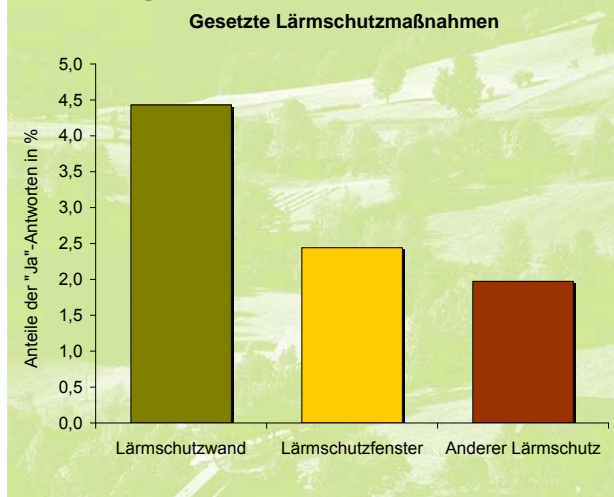
Die Lärmbelastung durch *Lokale* und *sonstige Betriebe* hat seit 2003 etwas abgenommen und liegt 2007 bei rund 6% der nicht-verkehrsbedingten Lärmquellen.

Lärm aus *Nachbarwohnungen* und *Baustellenlärm* werden insbesondere in dicht besiedelten Gebieten als Ursache für Lärmstörung genannt.

■ Lärmschutzmaßnahmen

8,5% aller befragten Personen berichten von Lärmschutzmaßnahmen in ihrem Wohngebiet. Bei 4,4% der Befragten wurden in der Umgebung *Lärmschutzwände* errichtet, 2,4% erhielten *Lärmschutzfenster* eingebaut und 2,0% gaben „andere Lärmschutzmaßnahmen“ (beispielsweise Tempolimits oder Trittschalldämmung) an.

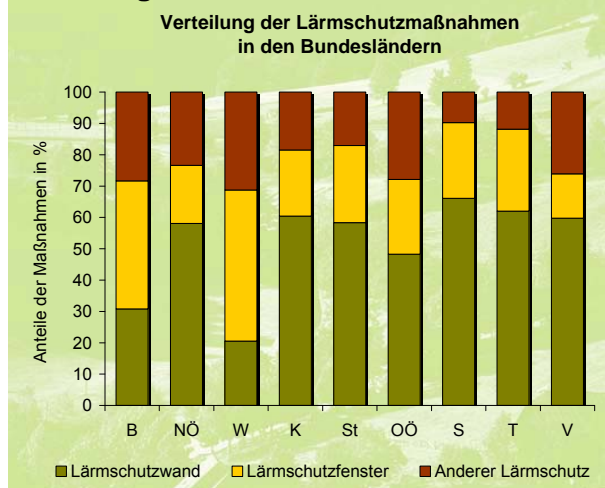
Abbildung 14



In den meisten Bundesländern überwiegt als Maßnahme die Errichtung von *Lärmschutzwänden*, nur in Wien und dem Burgenland liegt der Schwerpunkt auf dem Einbau von *Lärmschutzfenstern*. Einen besonders hohen Stellenwert hat die Errichtung von *Lärmschutzwänden* in Salzburg, 66% der hier gesetzten Maßnahmen entfallen darauf.

Im Gegensatz dazu beträgt in Wien dieser Anteil nur 21%, hier sind mit 48% *Lärmschutzfenster* die häufigste Maßnahme, 31% entfallen auf *anderen Lärmschutz*.

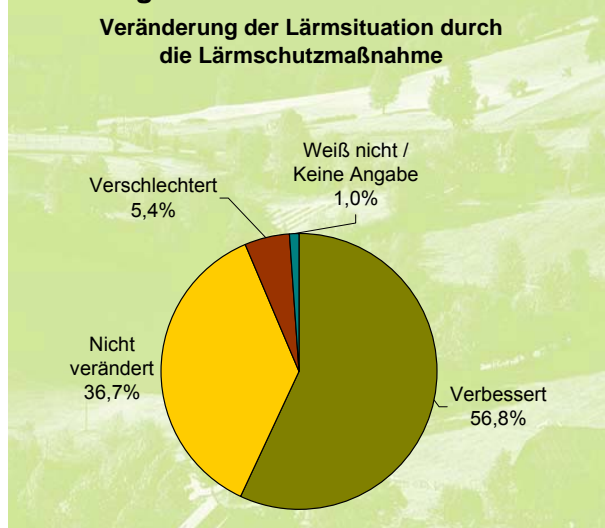
Abbildung 15



Die Lärmsituation von Wohngebieten, in denen Lärmschutzmaßnahmen getätigt wurden, hat sich in 56,8% der Fälle „verbessert“ und in 36,7% der Fälle „nicht verändert“.

In 5,4% der Fälle hat sich die Lärmsituation - trotz durchgeführter Lärmschutzmaßnahme - „verschlechtert“.

Abbildung 16

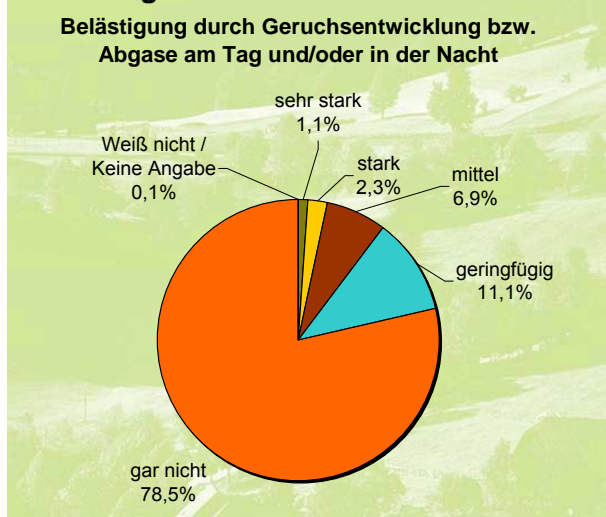


Luftqualität im Wohnbereich, Elektrosmog

■ Belästigung durch Geruch oder Abgase

Eine Störung durch Geruchsentwicklung oder Abgase im Wohnbereich liegt zwar deutlich seltener vor als durch Lärm, immerhin haben aber 21,4% der Österreicherinnen und Österreicher diese Beeinträchtigung angegeben. 1,1%, der Befragten gaben eine „sehr starke“, 2,3% eine „starke“ und 6,9% eine „mittlere“ Belästigung an, „geringfügig“ beeinträchtigt sahen sich 11,1%.

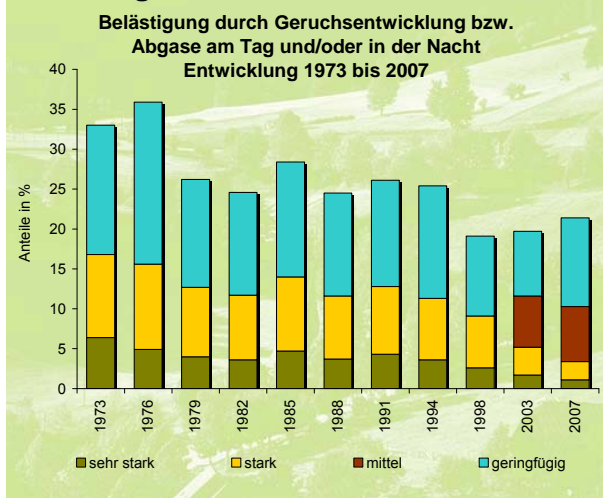
Abbildung 17



Die Belästigung durch Geruch oder Abgase ist damit insgesamt im Vergleich zu den letzten Jahren etwas gestiegen. 2003 fühlten sich 19,7% der Personen beeinträchtigt, 1998 waren es 19,1%. Dabei ist die Intensität der Geruchsbelästigung 2007 gegenüber 2003 etwas zurückgegangen.

Die Beeinträchtigungen durch Geruch oder Abgase treten tagsüber deutlich stärker und häufiger auf als nachts.

Abbildung 18



Von 1970 bis 1991 auf Wohnungsebene, ab 1994 auf Personenebene.

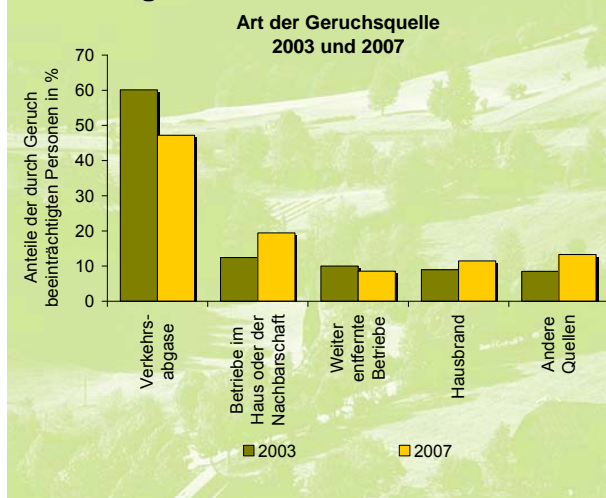
Frauen fühlen sich etwas häufiger durch eine Geruchsentwicklung oder Abgase gestört (23,1%) als Männer (19,6%). Auch eine höhere Geruchsempfindlichkeit mit zunehmendem Alter lässt sich feststellen. In Ballungsgebieten leiden 25,7% der Bewohnerinnen und Bewohner unter Geruchsentwicklung oder Abgasen, in Gebieten mit niedriger Bevölkerungsdichte hingegen nur 18,2%.

■ Hauptursache der Geruchs- und Abgasbelästigung

Nicht nur als Lärmquelle, sondern auch als Geruchsquelle ist der *Verkehr* als Hauptverursacher zu identifizieren. Auch wenn seit 2003 (60,1%) die Angaben zurückgegangen sind, so gab immer noch knapp die Hälfte (47,2%) der betroffenen Personen an, hauptsächlich durch *Verkehrsabgase* in ihrem Wohlbefinden beeinträchtigt zu werden.

28% der befragten Personen meldeten eine Geruchsbelästigung durch *Betriebe*, dieser Wert lag 2003 bei 22,4%. 11,4% gaben *Heizungen* („Hausbrand“) als Verursacher an (2003: 9%), und 13,3% fühlten sich durch *andere Quellen* als die zuvor genannten belästigt (2003: 8,5%).

Abbildung 19



Für Ballungsgebiete, die naturgemäß eine hohe Verkehrsdichte aufweisen, zeigt sich auch eine deutlich stärkere Belastung durch *Verkehrsabgase* (55,6%) als für Gebiete mittlerer (43,7%) oder niedriger Bevölkerungsdichte (38,5%). Demgegenüber fühlen sich Bewohnerinnen und Bewohner niedrig oder mittel besiedelter Gebiete zu über 30% in ihrer Wohnung durch Gerüche von *Betrieben* beeinträchtigt, dies geben nur 24,2% der Bewohnerinnen und Bewohner dicht besiedelter Wohngegenden an.

Die Geruchsbelästigung durch *Hausbrand* ist zum Teil durch die Wohnumgebung und die Art des Heizsystems der umliegenden Wohnungen beeinflusst. Heizungen mit den Energieträgern Holz oder Kohle werden häufiger im Ein- und Zweifamilienhäusern eingesetzt als im mehrgeschossigen Wohnbau. Fernwärmesysteme bestehen dagegen zum überwiegenden Teil in dicht besiedelten Gebieten mit mehrgeschossigem Wohnbau. In Ballungszentren wie Wien ist sowohl die Fernwärme als auch das Gasleitungsnetz sehr gut ausgebaut, die Geruchsbelästigung durch *Hausbrand* ist demgemäß gering.

■ Belästigung durch Staub oder Ruß

Eine Beeinträchtigung durch Staub und/oder Ruß im Wohnbereich wurde im Durchschnitt von 26,6% der Österreicherinnen und Österreicher angeführt, damit haben sich die Angaben gegenüber 2003 (7,4%) mehr als verdreifacht. Besonders deutlich ist die Störung im Sommer gestiegen - eine Erhöhung von 3,1% im Jahr 2003 auf 16,2% im Jahr 2007 bedeutet eine Verfünffachung der angegebenen Werte. Damit fällt die Belästigung im Sommer eindeutig höher aus als im Winter mit 10,4%. 29,1% der Personen fühlen sich durch Staub und/oder Ruß allgemein und nicht nur im Wohnbereich gestört.

Die tatsächliche Entwicklung der Gesamtstaub-Emissionen erklärt diese beträchtliche Zunahme der Belastung durch Staub und Ruß nur zu einem geringen Teil.

Das Umweltbundesamt (2008) weist für den Zeitraum 2003 – 2006 eine Steigerung der anthropogenen Gesamtstaub-Emissionen von 1,5% aus. Neben den anthropogenen (also vom Menschen verursachten) Staubquellen gibt es auch natürliche Quellen, wie etwa Pollen oder Sporen, Waldbrände usw.

Diese natürlichen Staubquellen können als Staubbelastung wahrgenommen werden, sind jedoch in den Gesamtstaub-Emissionen nicht erfasst. Man kann aber davon ausgehen, dass die Belastung durch natürliche Quellen seit 2003 ebenfalls nicht exorbitant gestiegen ist.

Die auffällige Steigerung der gemeldeten Beeinträchtigung kann darin begründet sein, dass die Belastung durch Staub und besonders durch Feinstaub erst in den letzten Jahren in den Blickpunkt der Öffentlichkeit gerückt ist. Dies könnte zu einer Bewusstseinsbildung der Allgemeinheit und damit einer gesteigerten Wahrnehmung von Staubemissionen geführt haben.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang auch, dass sich mehr Personen im Sommer durch Staub und Ruß gestört fühlen als im Winter. Ein Erklärungsansatz dafür ist, dass bei Trockenheit im Sommer die sichtbaren Staubfraktionen leichter bemerkbar sind als im Winter und speziell die natürlichen Quellen, wie etwa Pollen, häufiger auftreten.

Auch das Problem der allgemeinen Staub- und Rußbelastung tritt, wie schon die Lärm- und Geruchsbelastung, in Ballungsgebieten wesentlich stärker auf (36%) als in mittel (29,1%) und niedrig (22,6%) besiedelten Gebieten.

■ Hauptursache der Luftverunreinigung durch Staub und Ruß

Der *Verkehr* wird mit 60,9% wieder am häufigsten als Verursacher von Luftverunreinigungen genannt (2003: 63,2%), deutlich öfter als beispielsweise die Ursache *Hausbrand* (15,3%, 2003: 19,6%), oder *Baustellen* (5,4%, 2003: 8,9%).

Abbildung 20

Störung durch Staub und/oder Ruß im Wohnbereich

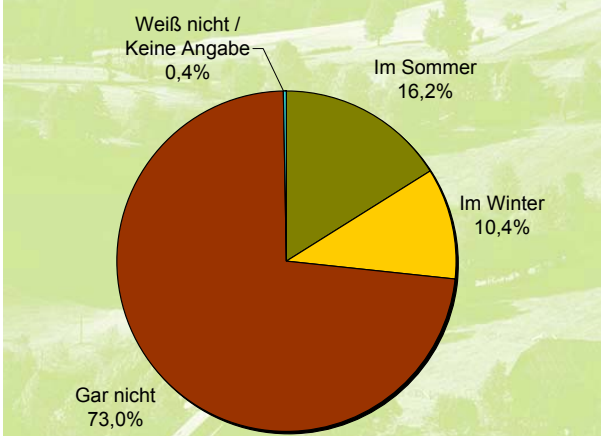
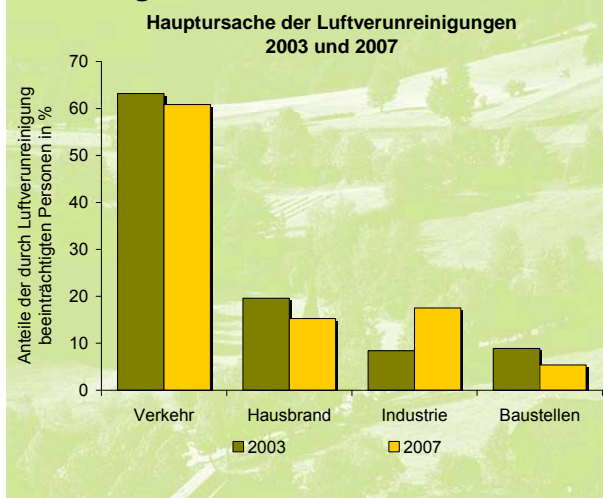


Abbildung 21



Eine deutliche Zunahme in den letzten 4 Jahren verzeichnen die *Industriebetriebe*, ihr Anteil hat sich von 8,4% im Jahr 2003 auf 17,5% verdoppelt.

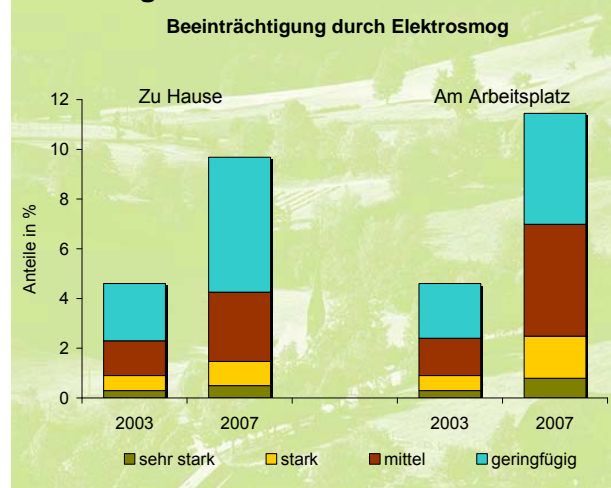
Am häufigsten wird der *Verkehr* in dicht verbauten Gebieten mit überwiegend mehrgeschossigen Häusern als Hauptverursacher der Luftverunreinigung angegeben (71,1%). Am zweithäufigsten wird er in locker verbauten Gebieten mit mehrgeschossigem Wohnbau (64,0%) gemeldet. Im Siedlungsgebiet mit Ein- und Zweifamilienhäusern wird der *Verkehr* am seltensten von allen Wohnumgebungen als Luftverunreinigungsquelle genannt (51,5%), dafür ist hier der *Hausbrand* (23,7%) ein überdurchschnittliches Problem. Wie schon bei der Beeinträchtigung durch Geruch, ist dies durch die vorherrschenden Heizsysteme bedingt. Die *Industrie* als Ursache der Luftverunreinigung erreicht mit 24,8% in gemischt genutzten Gebieten mit Wohnhäusern und Betrieben die höchsten Anteile.

■ Belastung durch Elektrosmog

Seit 2003 hat sich die Elektrosmogbelastung mehr als verdoppelt. 16,1% fühlen sich insgesamt gestört, davon 9,7% zu Hause und 11,4% am Arbeitsplatz.

Ob die Störung durch Elektrosmog zu Hause oder am Arbeitsplatz stärker ausgeprägt ist, wird naturgemäß deutlich durch den Erwerbsstatus beeinflusst. Erwerbstätige fühlen sich stärker am Arbeitsplatz durch Elektrosmog belastet als zu Hause, bei (größtenteils) nicht erwerbstätigen Personen ist es umgekehrt.

Abbildung 22



Die Gruppe der Angestellten, Beamtinnen/Beamten, Vertragsbediensteten, freien Dienstnehmerinnen und Dienstnehmer ist mit Abstand am stärksten von Elektrosmog am Arbeitsplatz betroffen, wobei angenommen werden kann, dass es sich dabei hauptsächlich um EDV-unterstützte Arbeitsplätze handelt.

UMWELTVERHALTEN

Ökologisches Einkaufsverhalten

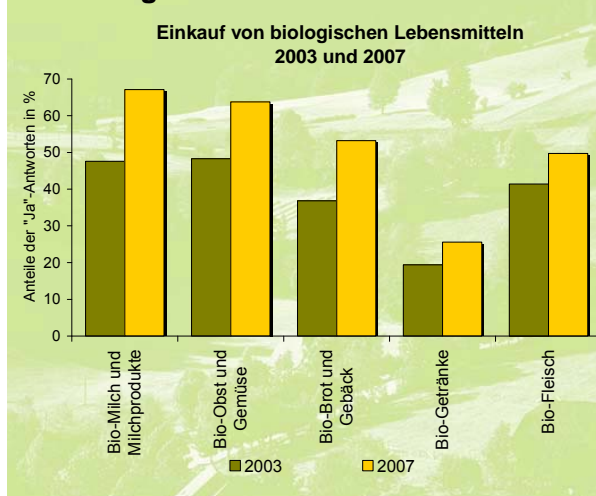
Biologisch, regional oder fair produzierte Erzeugnisse liegen im Trend, der Gesamtumsatz von biologisch produzierten Lebensmitteln wird im Lebensmittelbericht Österreich 2008² für das Jahr 2006 auf 590 Mio. Euro geschätzt. Bio-Kosmetika und ökologische Putzmittel sind verstärkt am Markt erhältlich. Auch Ökoleidung und umweltfreundlich produzierte Möbel werden zunehmend angeboten. Der Absatz langlebiger, energieeffizienter Produkte wird ebenfalls forciert, etwa durch die Einführung der Energieverbrauchs-Kennzeichnung für Haushaltsgeräte.

■ Ökologisches Einkaufsverhalten bei Verbrauchsgütern

Der zunehmenden Bedeutung von Bio-Produkten folgend wurde bereits im Umwelt-Mikrozensus 2003 (Milota, 2005) erhoben, ob biologische Lebensmittel erworben wurden. 2007 werden alle Produktgruppen deutlich häufiger angegeben als für das Jahr 2003. Der Anteil der befragten Personen, die angeben, in den letzten 12 Monaten zumindest ein Erzeugnis aus einer der Bio-Lebensmittelkategorien gekauft zu haben, ist für *Bio-Milch und Bio-Milchprodukte* am höchsten (67,1%), gefolgt von *Bio-Obst und Bio-Gemüse* (63,7%). Rund die Hälfte der Befragten hat im letzten Jahr *Bio-Brot, Gebäck, Getreideprodukte* oder *Bio-Fleisch* erworben. Am seltensten wandern *Bio-Getränke* in den Einkaufskorb (25,6%).

² Lebensministerium, Lebensmittelbericht Österreich 2008, Wien, 2008.

Abbildung 23



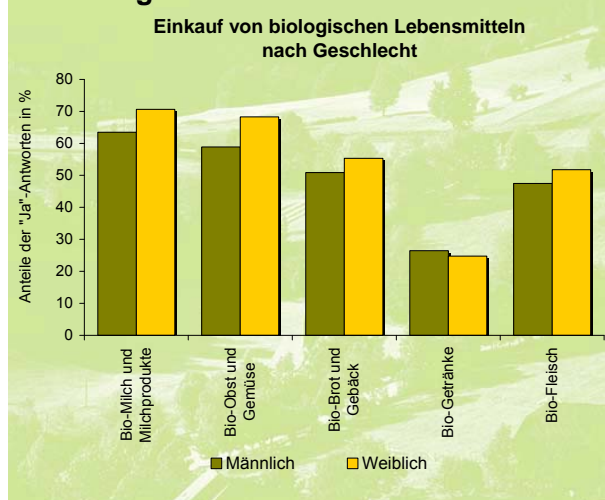
Dies kann darin begründet sein, dass das Angebot an *Bio-Getränken* erst in letzter Zeit eine breitere Marktdurchdringung erfährt.

Das tatsächliche Marktvolumen der biologisch erzeugten Lebensmittel ist deutlich geringer, da in den Mikrozensus-Angaben auch der gelegentliche oder seltene Bio-Einkäufer einbezogen ist. Laut einer Studie der AMA³) ist der wertmäßige Anteil von Bioprodukten an den Haushaltseinkäufen im Lebensmitteleinzelhandel im Jahr 2006 wie folgt: *Milch* 14,3%, *Eier* 23,6%, *Frischobst und Frischgemüse (ohne Kartoffel)* rund 6%, *Fleisch und Geflügel* 2,9%, *Wurst und Schinken* 1,5%. Demgemäß zeigen zwar rund 67% der Personen grundsätzlich die Bereitschaft, zumindest gelegentlich *Bio-Milch und -Milchprodukte* zu erwerben, kaufen aber tatsächlich nur zu 14,3% (wertmäßig) *Bio-Milch* ein.

Frauen griffen im letzten Jahr häufiger zu Bio-Lebensmitteln als Männer, die größte Differenz zeigt sich bei *Bio-Obst und Bio-Gemüse* (9,4%-Punkte Unterschied).

³) Agrarmarkt Austria, RollAMA/AMA Marketing, Stichprobenerhebung an 1.400 Haushalten.

Abbildung 24



Einzige Ausnahme bildet der Einkauf von *biologisch erzeugten Getränken*: Männer erwerben diese um 1,7%-Punkte häufiger als Frauen.

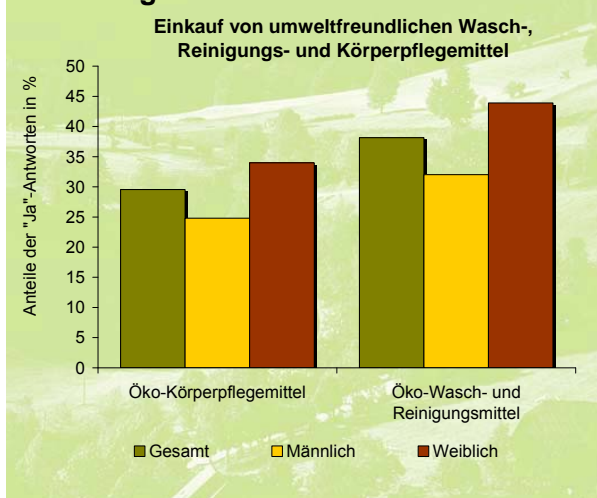
Je höher die abgeschlossene Schulbildung der Befragten ist, desto größer ist der Anteil derjenigen, die angaben im letzten Jahr Bio-Lebensmittel eingekauft zu haben. Etwa haben 54,9% der Personen mit höchstens Pflichtschulabschluss in den letzten 12 Monaten zumindest einmal *Bio-Milch und –Milchprodukte* eingekauft, im Gegensatz zu 80,6% der Absolventinnen und Absolventen einer Universität oder Fachhochschule. Die Gruppe der Nicht-Erwerbstätigen kauft durchschnittlich weniger Bio-Lebensmittel als die Gruppe der Erwerbstätigen.

Der Mikrozensus beinhaltet keine Frage zum Einkommen der Österreicherinnen und Österreicher, Schulbildung und Erwerbsstatus können aber als Näherungsgrößen für das Einkommen herangezogen werden. Der deutliche Unterschied im Einkaufsverhalten von ökologisch produzierten Lebensmitteln nach Schulbildung und nach Erwerbsstatus der Bevölke-

rung gibt also einen Hinweis darauf, dass das Einkommen und damit die Kaufkraft einen entscheidenden Faktor für den Einkauf von Bio-Produkten darstellen.

29,5% der Befragten gaben an, im letzten Jahr als *umweltfreundlich gekennzeichnete Körperpflegemittel* erworben zu haben, 38,1% kauften *Öko-Wasch- und Reinigungsmittel*.

Abbildung 25

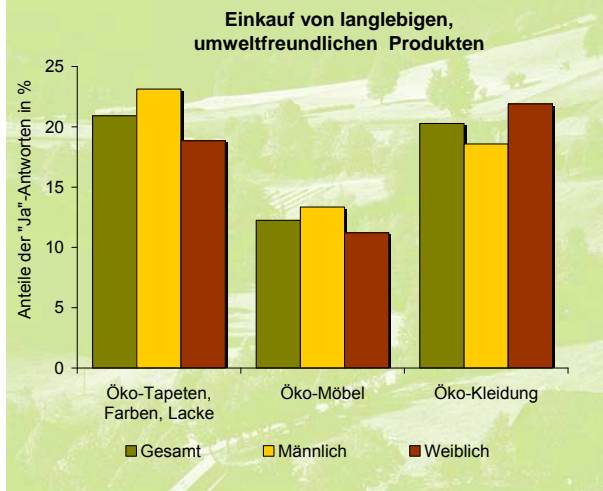


Frauen erstanden diese Produkte wieder deutlich häufiger als Männer. Unterstellt man, dass Männer generell seltener Körperpflegemittel sowie Wasch- und Reinigungsmittel erwerben als Frauen, so könnte sich dies auch auf die Angaben zum Öko-Einkaufsverhalten auswirken. Die Angaben der Männer würden damit nur eingeschränkt ihr tatsächliches Interesse an diesen Produkten abbilden.

■ Ökologisches Einkaufsverhalten bei Gebrauchsgütern

Der Einkauf *langlebiger, umweltfreundlicher Gebrauchsgüter (Tapeten/Farben/Lacke, Möbel und Kleidung)* in den letzten 3 Jahren vor der Erhebung wurde ebenfalls ermittelt.

Abbildung 26

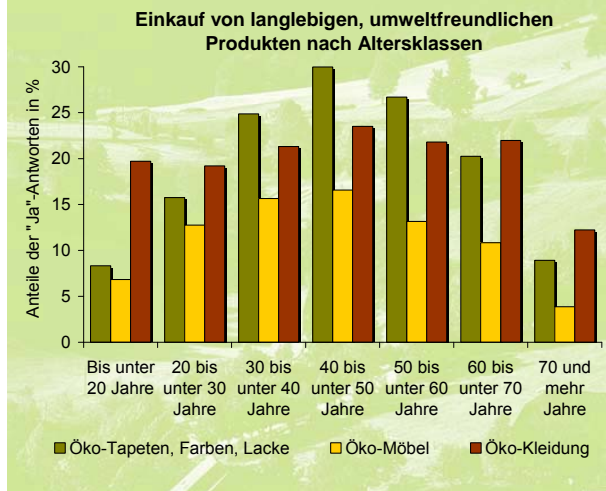


Für diesen Zeitraum geben 20,9% der Personen an, *umweltfreundliche Tapeten/Farben/Lacke* erworben zu haben, den Kauf *ökologisch produzierter Möbel* berichten 12,2% und *umweltfreundlich hergestellte Kleidung* 20,3%. In den letzten 3 Jahren haben 23,1% der Männer und 18,8% der Frauen *Öko-Tapeten, Farben oder Lacke* eingekauft. Auch beim Einkauf von *Öko-Möbeln* führen Männer mit 13,4% vor Frauen mit 11,2%. *Öko-Kleidung* haben dagegen mit rund 21,9% häufiger Frauen erstanden als Männer (18,6%).

Nach dem Alter gibt es die deutlichsten Unterschiede: Die Altersgruppe der 40 bis 50-Jährigen hat in den letzten 3 Jahren aus allen Kategorien am häufigsten Erzeugnisse erstanden, sehr selten wurden die Öko-Produkte von den jüngsten und den ältesten Befragten bezogen. Auch hier hat vermutlich die Einkommenssituation einen deutlichen Einfluss, in der Altersgruppe der 40 bis 50-Jährigen ist eine höhere Kaufkraft vorhanden als in der jüngsten oder der ältesten Gruppe.

Ein Großteil der Personen, die in den letzten 3 Jahren Elektrogeräte erworben haben, hat dabei die Umweltfreundlichkeit der jeweiligen Produktkategorie beachtet.

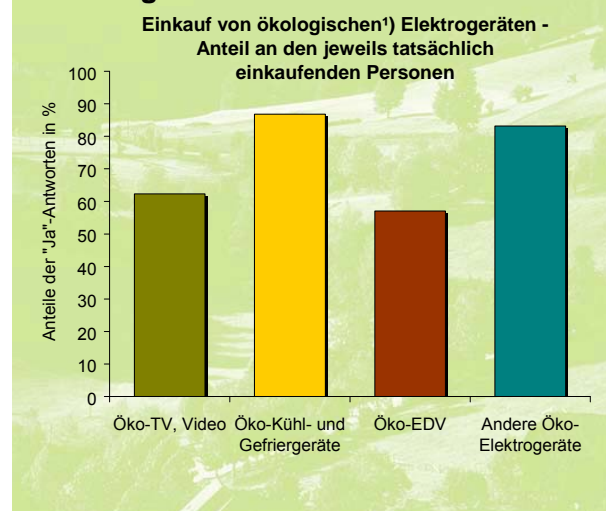
Abbildung 27



Die Kriterien „energieeffizient, langlebig oder reparaturfreundlich“ wurden von 86,8% der Befragten beim Kauf ihrer *Kühl- und Gefriergeräte* beachtet, 83,2% taten dies bei *Wasch-, Spülmaschinen oder Herden*, 62,3% bei *TV- oder Videogeräten* und 57,0% bei *EDV-Geräten*.

Nicht-Erwerbstätige Personen kaufen generell seltener Elektrogeräte ein als Erwerbstätige, achten aber bei einem Einkauf etwa gleich häufig auf die Kriterien Energieeffizienz, Langlebigkeit oder Reparaturfreundlichkeit.

Abbildung 28



¹⁾ Energieeffiziente, langlebige bzw. reparaturfreundliche Produkte.

Wieder kann gefolgert werden, dass Faktoren wie die Kaufkraft beim Einkauf der Öko-Produkte eine deutliche Rolle spielen.

■ **Hinderungsgründe bezüglich des Einkaufs von Öko-Produkten**

Ökoprodukte produzieren einen Mehrwert – etwa aus der Einhaltung zusätzlicher Umweltkriterien und größerer sozialer Standards als üblich – diesem stehen meist auch Mehrkosten gegenüber. Biologisch, regional oder fair produzierte Produkte haben meist auch einen entsprechend höheren Preis als das übrige Produktangebot.

Der *Preis* wird demgemäß auch von 15,1% der Österreicherinnen und Österreicher am häufigsten als Hinderungsgrund für den Erwerb von Öko-Produkten genannt. Die *fehlenden Produktinformationen* und die *fehlenden Angaben beim/am Produkt* halten 8,4% bzw. 6% der Befragten davon ab, umweltfreundliche Produkte zu kaufen, das *fehlende Sortiment* 5,1%.

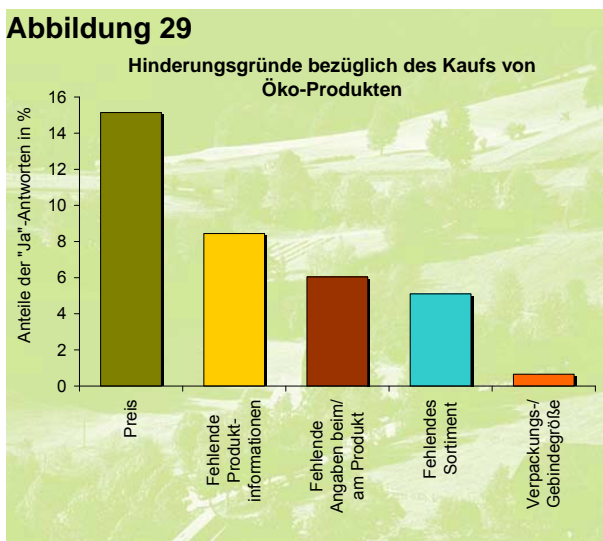
Der *Preis* der Umweltprodukte als Hinderungsgrund wird mit steigender Schulbildung

weniger wichtig, während die weiteren Kriterien an Bedeutung gewinnen. Wird die Schulbildung wieder als Näherungsgröße für das Einkommen herangezogen, so zeigt die Abnahme des Einflussfaktors *Preis* mit steigender Schulbildung abermals an, dass das Einkommen und damit die Kaufkraft einen entscheidenden Faktor für den Einkauf von Bio-Produkten darstellt.

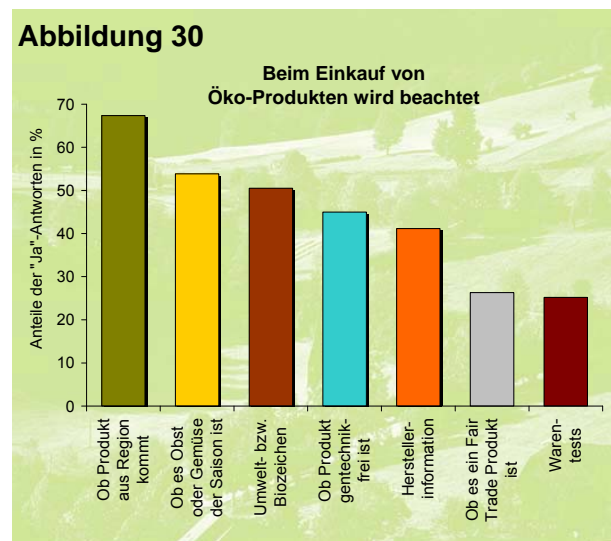
■ **Entscheidungsgründe für den Einkauf von Öko-Produkten**

Gut zwei Drittel der Österreicherinnen und Österreicher achten beim Einkauf darauf, ob die Produkte *aus der Region* kommen, etwas mehr als die Hälfte berücksichtigt, *ob Obst und Gemüse gerade Saison hat*. *Umwelt- und Biozeichen* werden ebenfalls von der Hälfte der Befragten beachtet.

Frauen berücksichtigen alle Kriterien häufiger als Männer, die größten Unterschiede zeigen sich bei der Frage, ob es *Obst und Gemüse der Saison* ist. Dies deckt sich mit der Tatsache, dass Frauen generell häufiger Bio-Obst- und Bio-Gemüse einkaufen.



Mehrfachangaben waren möglich.



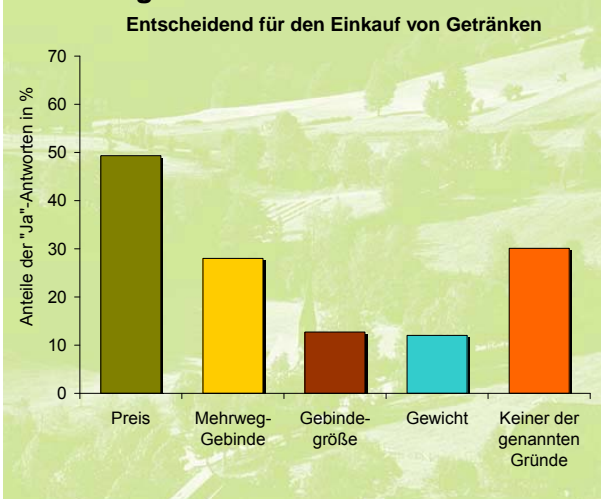
Mehrfachangaben waren möglich.

Das Bewusstsein betreffend die Öko-Kriterien nimmt mit höherer Schulbildung zu. Besonders stark gilt dies für das Kennzeichen „Fair-Trade“: Nur 16,4% der Personen mit höchstens Pflichtschulabschluss achten darauf, ob ein Produkt ein „Fair-Trade“-Siegel besitzt, während 46,4% der Personen mit Universitäts- oder Fachhochschulabschluss dieses Merkmal beachten.

■ Entscheidungsgründe für den Einkauf von Getränken

Der *Preis* ist mit 49,3% der herausragende Faktor für die Kaufentscheidung der Getränke. Für 28% ist es wichtig, dass Getränke in *Mehrweg-Gebinden* verpackt sind, für 12,7% ist die *Gebindegröße* und für 12% das *Gewicht* ausschlaggebend.

Abbildung 31



Mehrfachangaben waren möglich.

Frauen und Männer unterscheiden sich nur bei den Angaben zum Kriterium „Gewicht“: Für 14,3% der Frauen ist das *Gewicht* entscheidend für die Auswahl der Getränke, im Gegensatz zu nur 9,6% der Männer. Mit zunehmendem Alter gewinnt das *Gewicht* der Getränke ebenfalls an Bedeutung.

Mit steigender Schulbildung verliert der *Getränkpreis* an Bedeutung. Für 56,1% der Personen mit höchstens Pflichtschulabschluss ist der *Preis* entscheidend, während er nur mehr für 36,3% der Befragten mit Universitäts- oder Fachhochschulabschluss ausschlaggebend ist. Dies gibt wieder einen Hinweis auf die Bedeutung der Kaufkraft bei Kaufentscheidungen.

Abfalltrennung und Eigenkompostierung

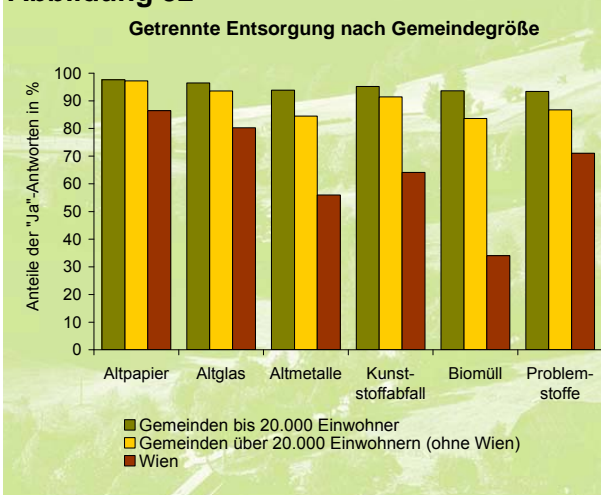
Pro Kopf wurden im Jahr 2006 rund 155 kg Altstoffe, 80 kg biogene Abfälle sowie 8 kg Problemstoffe von den Haushalten getrennt entsorgt⁴. Diese getrennte Erfassung gewisser Abfallströme ermöglicht oftmals erst eine hochwertige stoffliche Verwertung.

Der Mikrozensus 2007 untersucht für die wichtigsten Altstoffkategorien (Papier, Glas, Metalle, Kunststoff), die biogenen Abfälle und die Problemstoffe das Mülltrennverhalten. Die Bereitschaft zur Mülltrennung wird als sehr hoch angegeben, 95,3% der Österreicherinnen und Österreicher geben an, *Altpapier* gesondert zu entsorgen, *Altglas* wird von 92,7% getrennt entsorgt, am seltensten wird *Biomüll* gesammelt (79,7%). Nur 1,7% geben an, keinerlei Müll getrennt zu entsorgen. Dabei ist zu beachten, dass durch den Mikrozensus zwar erhoben wurde, ob die angeführten Müllkategorien (teilweise) getrennt gesammelt werden, aber nicht, welche Mengen tatsächlich entsorgt werden.

⁴ Lebensministerium, Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2006, Statistik Austria, Statistik des Bevölkerungsstandes.

In Gemeinden bis 20.000 Einwohner wird der Abfall wesentlich häufiger getrennt entsorgt als in größeren Gemeinden. In Wien sinkt die Bereitschaft zur Mülltrennung noch einmal gravierend ab, besonders *Biomüll* wird nur mehr von einem Drittel der befragten Personen gesondert gesammelt.

Abbildung 32



Bewohner von Ein- und Zweifamilienhäusern berichten erheblich häufiger, dass sie den Müll trennen, als Personen aus größeren Wohnhäusern. Besonders die Trennung des *Biomülls* nimmt mit der Größe des Wohnhauses deutlich ab, aber auch die getrennte Entsorgung der *Alt- und Problemstoffe* geht erkennbar zurück.

Aus der Datenlage lässt sich schwer ableiten, ob soziale Einflussfaktoren, wie etwa eine „soziale Kontrolle“ die Sammeltätigkeit beeinflussen oder eher die Art der Verrechnung der Abfallgebühren. Generell werden Müllgebühren, die analog zur selbst produzierten Restmüllmenge anfallen - und damit direkt beeinflusst werden können - eher das Trennen von Müll fördern. Müllgebühren, die indirekt nach der Wohnungsgröße mit den Betriebskosten abgerechnet werden dagegen weniger. Da angenommen werden kann, dass in größeren

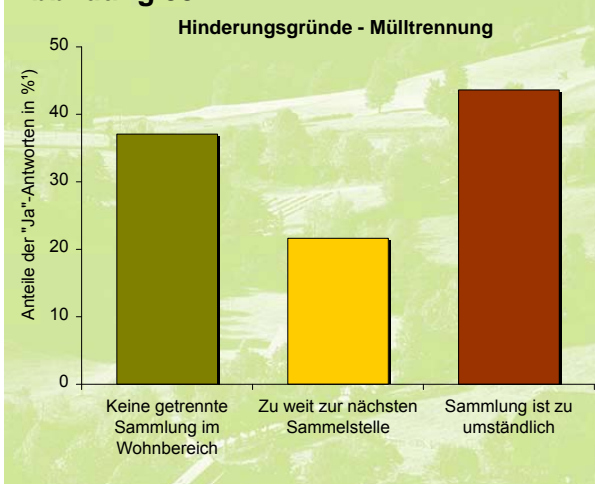
Wohneinheiten sowohl die soziale Kontrolle schwächer wird, als auch die Verrechnung indirekt erfolgt, würde eine Kombination der beiden Faktoren die stark sinkenden Angaben zur Mülltrennungsrate erklären.

■ **Hinderungsgründe bezüglich Mülltrennung**

37,1% der Befragten, die zumindest teilweise nicht getrennt entsorgen, teilten mit, dass die *fehlende getrennte Sammlung im Wohnbereich* ein Hindernis für die Mülltrennung sei. 21,6% gaben die *zu große Distanz zur nächsten Sammelstelle* an und 43,6% meldeten, dass die *Sammlung generell zu umständlich* sei.

Je älter die befragte Person ist, umso weniger erscheint ihr die *Sammlung als zu umständlich*, aber desto größere Schwierigkeiten bereitet die *Distanz zur nächsten Sammelstelle*. Jüngere Personen geben dementsprechend sehr häufig an, dass ihnen das *Müllsammeln zu umständlich* sei, sind aber generell meist mobiler und haben daher seltener ein Problem mit der *Entfernung bis zur nächsten Sammelstelle*.

Abbildung 33



1) Anteile der Personen, die meldeten, zumindest eine Abfallkategorie nicht gesondert zu entsorgen. Mehrfachangaben waren möglich.

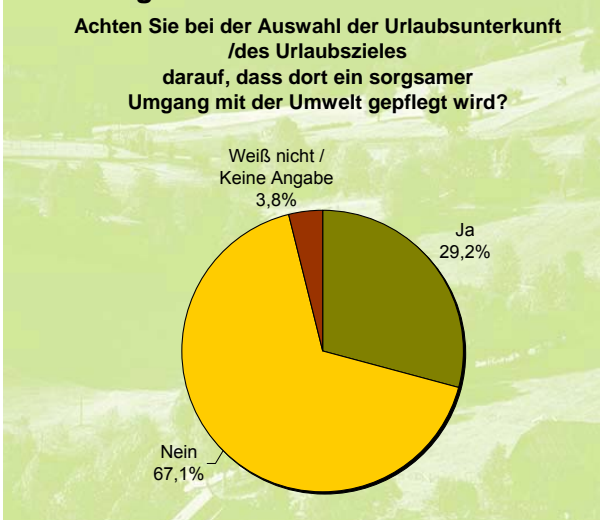
Umweltverhalten bei Urlaubsreisen

Im Jahr 2007 unternahmen fast 73,4% der Österreicherinnen und Österreicher (ab 15 Jahren) zumindest eine Urlaubsreise im In- oder ins Ausland, insgesamt wurden 15,7 Mio. Reisen unternommen⁵.

29,2% der Österreicherinnen und Österreicher achten laut Mikrozensus bei der Auswahl der Unterkunft bzw. des Urlaubsziels darauf, dass dort ein sorgsamer Umgang mit der Umwelt gepflegt wird, 67,1% verneinen dies und 3,8% können diese Frage nicht beantworten.

Die Zustimmung steigt mit zunehmendem Alter an, nur bei der Altersklasse der Ab-70-jährigen fällt sie stark ab. Hier ist auch der Anteil der Personen, die die Frage nicht beantworten konnten oder wollten, mit knapp 9% sehr hoch. Dies erklärt sich damit, dass Personen ab 65 Jahren im Jahr 2007 seltener auf Reisen gingen (54,4%) als der Durchschnitt der Bevölkerung (73,4%), und damit generell weniger Angaben zum Urlaubsverhalten machen können⁶.

Abbildung 34



⁵ Statistik Austria, Urlaubs- und Geschäftsreisen 2007.

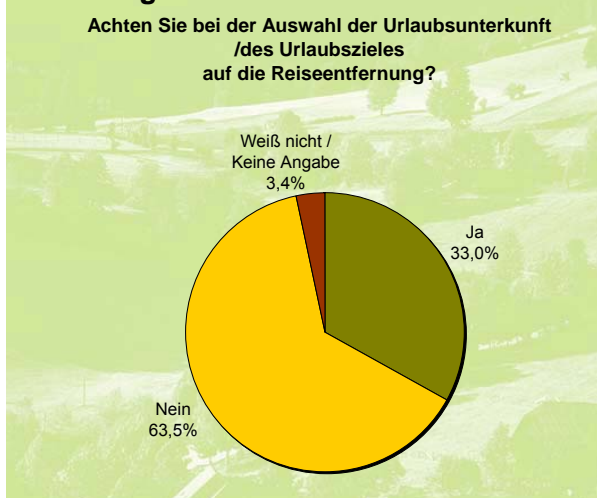
⁶ Statistik Austria, Urlaubs- und Geschäftsreisen 2007.

Die beiden wichtigsten Beurteilungskriterien für den sorgsamen Umgang mit der Umwelt am Urlaubsort sind für rund drei Viertel der Personen eine *intakte Naturlandschaft am Urlaubsort* sowie eine *hohe Umweltqualität* (also *saubere Luft, sauberes Wasser und Ruhe*).

33% der Österreicherinnen und Österreicher achten bei der Auswahl der Urlaubsunterkunft bzw. des -zieles auf die Reiseentfernung, knapp 64% berücksichtigen diese nicht.

Die Beachtung der Reiseentfernung steigt mit zunehmender Schulbildung an. Personen mit höchstens Pflichtschulabschluss beachten zu 25% die Reiseentfernung zum Urlaubsort, Absolventinnen und Absolventen von Universität und Fachhochschulen zu über 40%.

Abbildung 35



Mobilität in Österreich

Verkehrsmittelwahl im Personennahverkehr

Der Mikrozensus 2007 untersucht erstmals die Verkehrsmittelwahl der Österreicherinnen und Österreicher im Personennahverkehr, d.h. für tägliche Wege. Gefragt wurde nach der Nutzung der folgenden Verkehrsträger:

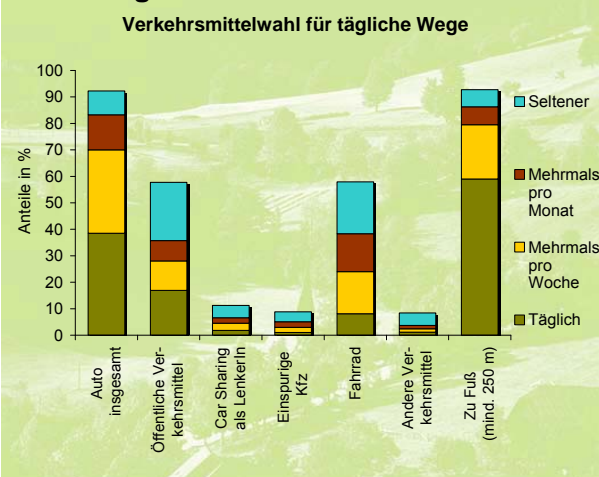
Öffentliche Verkehrsmittel, Auto, Car Sharing, Einspurige Kfz (Motorrad, Moped udgl.), Fahrrad, Fußverkehr (mindestens 250 m), andere nicht näher definierte Verkehrsmittel.

Es zeigt sich eine Dominanz des Autos im Personennahverkehr. Über 90% der Österreicherinnen und Österreicher verwenden für ihre täglichen Wege zumindest gelegentlich das Auto (als Lenkerin/Lenker oder als Mitfahrerin/Mitfahrer). 38,6% der befragten Personen nutzen es „täglich“, 31,5% fahren damit „mehrmals pro Woche“, 13,2% „mehrmals pro Monat“, 9% „seltener als mehrmals pro Monat“ und 7,5% „nie“. Die Mehrheit der Personen lenkt dabei ihr Fahrzeug selbst.

Die öffentlichen Verkehrsmittel Bahn, Bus, Straßenbahn und U-Bahn werden von 57,8% der Personen zumindest gelegentlich genutzt. 16,9% gaben an, diese „täglich“ zu frequentieren, 11,1% „mehrmals pro Woche“, 7,7% „mehrmals pro Monat“ und 22% noch „seltener“. 41,9% der Personen fahren „nie“ mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Mit dem Fahrrad werden 57,9% der täglichen Wege zumindest gelegentlich bewältigt. 8,1% der Befragten sind „täglich“ damit unterwegs, 16,0% „mehrmals pro Woche“.

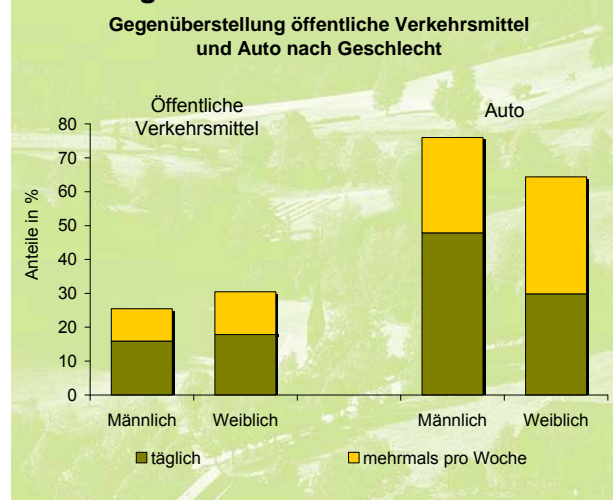
Abbildung 36



Ebenfalls erhoben wurde, wie häufig Personen mindestens 250 m zu Fuß gehen, 59% legen diese Strecke „täglich“ zu Fuß zurück, 20,5% „mehrmals pro Woche“, 6,8% „mehrmals pro Monat“ und 6,5% noch „seltener“.

Frauen benützen häufiger öffentliche Verkehrsmittel (17,9% „täglich“, 12,6% „mehrmals pro Woche“) als Männer (15,9% „täglich“, 9,6% „mehrmals pro Woche“). Dafür sind Männer häufiger mit dem Auto unterwegs (47,9% täglich, 28,1% mehrmals pro Woche) als Frauen (29,8% „täglich“, 34,6% „mehrmals pro Woche“). Dabei lenken Frauen deutlich seltener selbst das Auto als Männer und sind dafür häufiger als Mitfahrerinnen unterwegs.

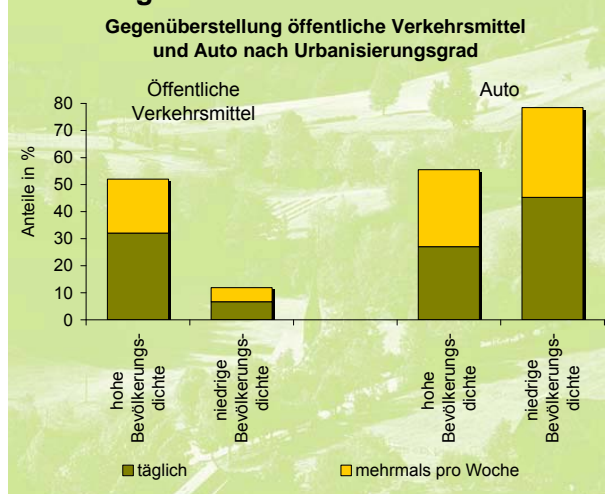
Abbildung 37



Personen bis unter 20 Jahren fahren am häufigsten von allen Altersgruppen mit öffentlichen Verkehrsmitteln (53,6% „täglich“, 14,8% „mehrmals pro Woche“). Dafür sind sie mit dem Auto etwas unterdurchschnittlich unterwegs, dabei naturgemäß hauptsächlich als Mitfahrende.

Wie bereits die Mikrozensususerhebung 2003 zeigte, hängt die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel stark von der vorhandenen Infrastruktur ab.

Abbildung 38



Diese ist in Ballungsräumen besser ausgebaut als in gering besiedelten Gebieten. In dicht besiedelten Gebieten fahren demgemäß deutlich mehr Personen mit *öffentlichen Verkehrsmitteln* (32,0% „täglich“, 20,0% „mehrmals pro Woche“) als in niedrig besiedelten Gebieten (6,7% „täglich“, 5,1% „mehrmals pro Woche“).

Im Gegenzug ist die *Autobenützung* in niedrig besiedelten Gebieten (45,3% „tägliche“ Fahrten, 33,2% „mehrmals pro Woche“) deutlich höher als in Ballungsgebieten (27,1% „täglich“, 28,5% „mehrmals pro Woche“). In Gebieten mittlerer Bevölkerungsdichte zeigt sich ein ähnliches Verhalten wie in Gebieten mit niedriger Bevölkerungsdichte.

Auf Ebene der Bundesländer lässt sich der Zusammenhang zwischen Urbanisierungsgrad, Infrastruktur und Modal Split ebenfalls ablesen. Wien als Bundesland mit durchgehend hoher Bevölkerungsdichte sticht deutlich hervor: 41,8% aller Bewohner Wiens fahren „täglich“ mit den *öffentlichen Verkehrsmitteln*, 23,4% „mehrmals die Woche“. Dafür fällt die Nutzung des *Autos* in diesem Bundesland stark unterdurchschnittlich aus. Auch Städte wie Graz, Linz und Innsbruck zeigen den

Trend einer stärkeren Nutzung der *öffentlichen Verkehrsmittel* auf, eine unterdurchschnittliche Nutzung des *Autos* ist jedoch nicht unbedingt zu erkennen.

Am seltensten werden die *öffentlichen Verkehrsmittel* in Kärnten genutzt (7,1% „täglich“, 5,9% „mehrmals die Woche“), gefolgt vom Burgenland (8,7% „täglich“, 6,5% „mehrmals die Woche“). Das Burgenland ist dafür das Bundesland mit der häufigsten *Autoverwendung* für tägliche Wege (48,0% „täglich“, 34,0% „mehrmals die Woche“).

■ Analyse des Mobilitätsverhaltens

Generelle Mobilität

Aus den Angaben zur Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel lässt sich ableiten, wie mobil Personengruppen generell sind, unabhängig davon, welches Fortbewegungsmittel sie nutzen.

Die Untersuchung der generellen Mobilität zeigt, dass Männern und Frauen zwar unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen, aber insgesamt ähnlich mobil sind. Mit zunehmendem Alter der befragten Personen nimmt die generelle Mobilität ab, mit höherer Schulbildung steigt sie dagegen an. Erwerbstätige sind deutlich mobiler als Nicht-Erwerbstätige. Haushaltgröße und Mobilität stehen ebenfalls in Beziehung, kleinere Haushalte sind tendenziell weniger mobil.

Umweltverträglicher Verkehr

Die Angaben zur Nutzung der Verkehrsträger *Öffentlicher Verkehr, Fahrrad, Fußverkehr* und *Auto als MitfahrerIn/Mitfahrer* können kombiniert werden. Damit lässt sich ein Gesamtbild der Nutzung des umweltfreundlichen Verkehrs abbilden.

Frauen sind häufiger mit umweltfreundlichen Verkehrsträgern - wie *Öffentlichen Verkehrsmitteln*, *Fahrrad* oder auch *zu Fuß* - unterwegs als Männer. Erwerbstätige Personen sind dagegen seltener umweltfreundlich mobil als Nicht-Erwerbstätige.

Je dichter verbaut ein Gebiet ist, desto weitreichender ist gemeinhin die vorhandene Infrastruktur. Das öffentliche Verkehrsnetz ist besser ausgebaut und die Nahversorgung ist umfassender, Geschäfte sind auch *zu Fuß* oder mit dem *Fahrrad* erreichbar, das *Car Sharing* Angebot ist höher. Mit zunehmender Verbauungsdichte steigt damit übereinstimmend ebenfalls die umweltverträgliche Verkehrsmittelwahl.

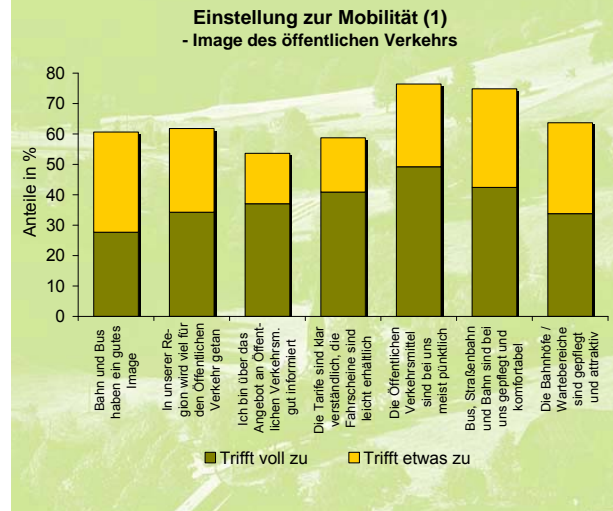
■ **Einstellung zur Mobilität**

Der Mikrozensus 2007 nimmt erstmals eine Einstellungsmessung zu privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln vor. Folgende Themenbereiche werden analysiert:

- 1) Image des öffentlichen Verkehrs
- 2) Infrastruktur – Park & Ride und Fahrradabstellmöglichkeiten
- 3) Infrastruktur - Fahrradverkehr
- 4) Intervallverdichtung Öffentlicher Verkehr
- 5) Einstellung zum Autoverkehr

Der **erste** Bereich „*Image des öffentlichen Verkehrs*“ wird durchschnittlich sehr gut bewertet, die Zustimmung („Trifft voll zu“, „Trifft etwas zu“) liegt zwischen 54% und 76%. Die höchste positive Ausprägung erhält die Aussage „*Die Öffentlichen Verkehrsmittel sind meist pünktlich*“, 76,4% der Befragten stimmen „voll“ oder „etwas“ zu. Der Satz „*Bus, Straßenbahn und Bahn sind bei uns gepflegt und komfortabel*“ wird ähnlich positiv bewertet.

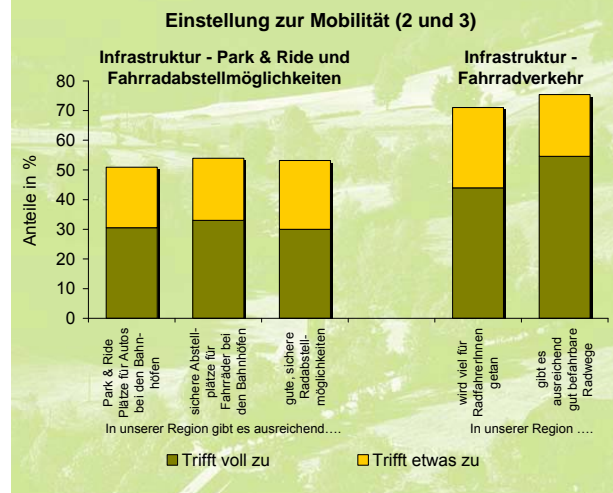
Abbildung 39



Generell wird das Image des öffentlichen Verkehrs in dicht besiedelten Gebieten besser bewertet als in niedrig besiedelten Gebieten.

Der **zweite** Themenbereich „*Infrastruktur - Park & Ride und Fahrradabstellmöglichkeiten*“ wurde sehr homogen beantwortet, etwas über 50% der Befragten stimmen den einzelnen Statements „voll“ oder „etwas“ zu. Für Personen, die die angeführte Infrastruktur nicht nutzen, waren die Statements schwierig zu beantworten. Zwischen 10% und 17% der Befragten konnten je nach Frage keine Angabe machen.

Abbildung 40



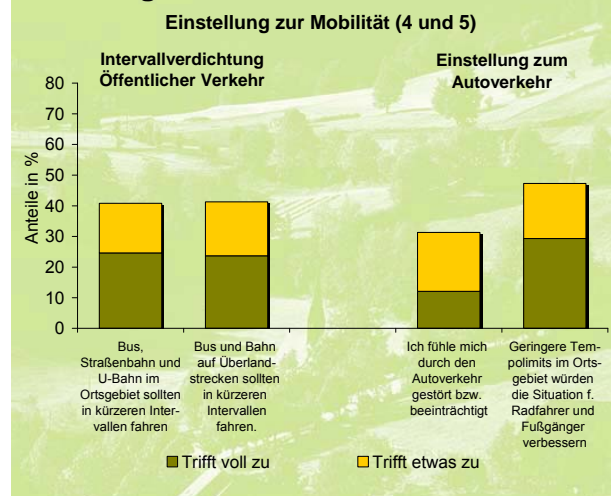
Generell sind Bewohner kleinerer Gemeinden mit dem Angebot zufriedener als jene größerer Gemeinden, in Wien ist die Zustimmung tendenziell am geringsten.

Der **dritte** Themenbereich „**Infrastruktur – Fahrradverkehr**“ wird sehr positiv bewertet, 71% der Österreicherinnen und Österreicher stimmen „voll“ oder „etwas“ zu, dass *in ihrer Region viel für das Radfahren getan wird. Dass ausreichend gut befahrbare Radwege vorhanden sind*, wird von 75,4% der Befragten „voll“ oder „etwas“ bejaht.

Etwas über 40% der Österreicherinnen und Österreicher stimmen dem **vierten** Bereich „**Intervallverdichtung im öffentlichen Verkehr**“ „voll“ oder „etwas“ zu. Das Antwortverhalten wird auch von der jeweiligen Verkehrsträgerwahl beeinflusst: Personen, die täglich öffentliche Verkehrsmittel benützen, wünschen deutlich häufiger eine Verkürzung der Intervalle, als Autofahrer.

Mit zunehmendem Alter sinkt die Zustimmung zu dieser Aussage. Dies deckt sich mit den vorangegangenen Analysen, dass ältere Personen tendenziell seltener öffentliche Verkehrsmittel benützen, und generell weniger mobil sind.

Abbildung 41



Der **fünfte** Themenbereich behandelt die „**Einstellung zum Autoverkehr**“. Dem Statement „*Ich fühle mich durch den Autoverkehr gestört bzw. beeinträchtigt*“ können nur 31,3% der Befragten „voll“ oder „etwas“ zustimmen. Dagegen ist mit 68% („Trifft wenig zu“ „Trifft nicht zu“) die Ablehnung für diese Aussage besonders hoch.

Etwas weniger als die Hälfte ist der Meinung, dass *geringere Tempolimits im Ortsgebiet die Situation für Radfahrer und Fußgänger verbessern würden*. Frauen stimmen dieser Aussage deutlich häufiger „voll“ oder „etwas“ zu (51,7%) als Männer (42,6%)

Literaturverzeichnis

- Agrarmarkt Austria, RollAMA/AMA Marketing, Stichprobenerhebung an 1.400 Haushalten.
- Lebensministerium, Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2006, Aktualisierte Daten vom März 2008, <http://www.bundesabfallwirtschaftsplan.at/>.
- Lebensministerium, Lebensmittelbericht Österreich 2008, Wien, 2008.
- Milota, E., Umweltbedingungen, Umweltverhalten, Ergebnisse des Mikrozensus Dezember 2003, Statistik Austria, Wien, 2005, http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_und_umwelt/umwelt/umweltbedingungen_verhalten/index.html.
- Statistik Austria, Basiserhebung Mikrozensus (Arbeitskräfte- und Wohnungserhebung), http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/haushalte_familien_lebensformen/index.html.
- Statistik Austria, Statistik des Bevölkerungsstandes, http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/bevoelkerungsstand_und_veraenderung/index.html.
- Statistik Austria, Urlaubs- und Geschäftsreisen 2007, http://www.statistik.at/web_de/statistiken/tourismus/reisegewohnheiten/index.html
- Umweltbundesamt, Emissionstrends 1990 – 2006, Wien, 2008, <http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0161.pdf>

Informationen zu Landwirtschaft, Lebensmittel,
Wald, Umwelt und Wasser:

www.lebensministerium.at



lebensministerium.at

Die Initiative GENUSS REGION ÖSTERREICH
hebt gezielt die Bedeutung regionaler Spezialitäten hervor:

www.genuss-region.at



„Bio“ bedeutet gesunde, hochwertige Lebensmittel, die keine Spritzmittel oder Antibiotika enthalten:

www.biolebensmittel.at



biolebensmittel.at
das Natürlichste auf der Welt

Das Aktionsprogramm des Lebensministeriums für aktiven Klimaschutz:

www.klimaaktiv.at



Die Jugendplattform zur Bewusstseinsbildung rund ums Wasser:

www.generationblue.at



Das Österreichische Umweltzeichen ist Garant für umweltfreundliche Produkte und Dienstleistungen:

www.umweltzeichen.at



Der Ökologische Fußabdruck ist die einfachste Möglichkeit, die Zukunftsfähigkeit des eigenen Lebensstils zu testen. Errechnen Sie Ihren persönlichen Footprint unter:

www.mein-fussabdruck.at



www.mein-fussabdruck.at

Das Internetportal der Österreichischen Nationalparks:

www.nationalparksaustria.at



Das Lehrpfade-Portal beschreibt zahlreiche österreichische Lehrpfade, Themen- und Erlebniswege:

www.lehrpfade.lebensministerium.at



LEHRPFADEN IN ÖSTERREICH



lebensministerium.at