

Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen: Bewusstseins- und Nachfrageentwicklung und ihre Einflussfaktoren

Monitoringbericht auf Basis von Daten der
Reiseanalyse **2022**

Dirk Schmücker, Nadine Yarar, Ulf Sonntag und Wolfgang Günther



**Umwelt
Bundesamt**



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz

Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen: Bewusstseins- und Nachfrageentwicklung und ihre Einflussfaktoren

Monitoringbericht auf Basis von Daten der Reiseanalyse 2022

Dirk Schmücker, Nadine Yarar, Ulf Sonntag und Wolfgang Günther

Herausgeberin:

Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen, FUR e.V.

Fleethörn 23

D – 24103 Kiel

www.reiseanalyse.de



Text und Redaktion:

NIT Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH

Fleethörn 23

D – 24103 Kiel

www.nit-kiel.de



Januar 2023

Inhaltsverzeichnis

TABELLENVERZEICHNIS.....	4
ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	5
EINORDNUNG UND ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE	6
Welche Methodik kommt zum Einsatz?	6
Was wissen wir aus der vorangegangenen Studie?	7
Welche Zahlen liefert die aktuelle Untersuchung?.....	7
Fazit und Ausblick	10
1 EINFÜHRUNG	13
1.1 Vorarbeiten und Studienlage.....	13
1.2 Datengrundlage: Reiseanalyse	15
2 ERGEBNISSE MONITORING-INDIKATOREN	17
2.1 Entfernungen.....	17
2.1.1 Erhebungsfrage	18
2.1.2 Ergebnis-Überblick	18
2.1.3 Ergebnisse nach weiteren Reismerkmalen.....	20
2.1.4 Ergebnisse nach Personenmerkmalen	22
2.1.5 Zeitliche Entwicklung	22
2.1.6 Urlaubsverkehrsleistung im Vergleich zu anderen Mobilitätsformen	25
2.1.7 Fazit	25
2.2 Reisedauer	26
2.2.1 Erhebungsfrage	27
2.2.2 Ergebnis-Überblick	27
2.2.3 Zeitliche Entwicklung	28
2.2.4 Ergebnis nach weiteren Reismerkmalen	32
2.2.5 Ergebnisse nach Personenmerkmalen	33
2.2.6 Distanz pro Tag	33
2.2.7 Fazit	34
2.3 CO₂-Kompensation.....	35
2.3.1 Erhebungsfrage	35
2.3.2 Ergebnis-Überblick	35
2.3.3 Zeitliche Entwicklung	36
2.3.4 Ergebnis nach Reismerkmalen.....	36
2.3.5 Ergebnis nach Personenmerkmalen	37
2.3.6 Eckdaten für Geschäftsreisen	39
2.3.7 Fazit	39
2.4 Umweltzeichen.....	40
2.4.1 Erhebungsfrage	40
2.4.2 Ergebnis-Überblick	40
2.4.3 Zeitliche Entwicklung	41
2.4.4 Ergebnis nach Reismerkmalen.....	41
2.4.5 Ergebnis nach Personenmerkmalen	43
2.4.6 Eckdaten für Geschäftsreisen	44
2.4.7 Fazit	44

2.5	Nachhaltigkeitsrelevanz	45
2.5.1	Erhebungsfrage	45
2.5.2	Ergebnis-Überblick	45
2.5.3	Zeitliche Entwicklung	46
2.5.4	Ergebnis nach Reisemerkmale	46
2.5.5	Ergebnis nach Personenmerkmalen	49
2.5.6	Eckdaten für Geschäftsreisen	50
2.5.7	Fazit	50
2.6	Einstellung zu nachhaltigen Urlaubsreisen	51
2.6.1	Erhebungsfrage	51
2.6.2	Ergebnis-Überblick	52
2.6.3	Ergebnis nach Personenmerkmalen	53
2.6.4	Zeitliche Entwicklung	53
2.6.5	Einstellung und Verhalten	54
2.6.6	Fazit	56
3	ERGEBNISSE VERTIEFUNGSMODULE	58
3.1	Modul „Crowding und Information“	58
3.1.1	Hintergrund und Ziel	58
3.1.2	Wahrnehmung von Crowding während der Urlaubsreise	59
3.1.3	Situative Crowdingwahrnehmung	60
3.1.4	Crowdingwahrnehmung bei der An- und Abreise	61
3.1.5	Crowdingwahrnehmung bei ausgewählten Reisearten	61
3.1.6	Informationen über Crowding	62
3.1.7	Fazit	64
3.2	Modul „Geschäftsreisen“	65
3.2.1	Hintergrund und Ziele	65
3.2.2	Vorgabe von Nachhaltigkeitsrichtlinien in den Unternehmen	65
3.2.3	Vorgegebene Nachhaltigkeitsmaßnahmen der Unternehmen	66
3.2.4	Persönliche Nachhaltigkeitsmaßnahmen der Geschäftsreisenden	67
3.2.5	Verantwortung für Nachhaltigkeit bei Geschäftsreisen	68
3.2.6	Fazit	69
4	REFERENZEN	70
5	ANHANG: DISTANZBERECHNUNGSMETHODE	73
5.1	Referenzdaten	73
5.1.1	Heimatort	73
5.1.2	Zielort	73
5.2	Distanzberechnung	73
5.2.1	Großkreisdistanz	73
5.2.2	Verkehrsmittelkorrektur	74
6	ANHANG: ANMERKUNGEN ZUR EMPIRIE	75
6.1	Fehlertoleranztabelle für die RA face-to-face	75
6.2	Erhebungsfragen in der Reiseanalyse 2022	76
6.2.1	In der RA <i>online</i>	76
6.2.2	In der RA <i>face-to-face</i>	77
6.2.3	Gruppenzusammenfassungen	79

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Indikatoren für Nachhaltige Urlaubsreisen (Überblick)	8
Tabelle 2: Nachhaltigkeitsindikatoren bei Urlaubsreisen	14
Tabelle 3: Datengrundlagen für diesen Bericht (Personen)	15
Tabelle 4: Datengrundlagen für diesen Bericht (Reisen)	16
Tabelle 5: Durchschnittliche Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr	18
Tabelle 6: Entfernungen (Anreise), nach Verkehrsmittel 2021/22	20
Tabelle 7: Entfernungen nach Reisermerkmalen	21
Tabelle 8: Entfernungen nach Personenmerkmalen	22
Tabelle 9: Verkehrsleistung nach Verkehrsträgern und bei Urlaubsreisen, 2011 und 2020	25
Tabelle 10: Reisedauer, nach Unterkunftsart 2021/22	27
Tabelle 11: Aufenthaltsdauer nach weiteren Reisermerkmalen	32
Tabelle 12: Aufenthaltsdauer nach Personenmerkmalen	33
Tabelle 13: CO ₂ -Kompensation, Überblick	35
Tabelle 14: CO ₂ -Kompensation, Zeitliche Entwicklung	36
Tabelle 15: CO ₂ -Kompensation nach Reisermerkmalen	37
Tabelle 16: CO ₂ -Kompensation nach Personenmerkmalen	38
Tabelle 17: CO ₂ -Kompensation bei Geschäftsreisen	39
Tabelle 18: Umweltzeichen, Überblick	40
Tabelle 19: Umweltzeichen, Zeitliche Entwicklung	41
Tabelle 20: Umweltzeichen nach Reisermerkmalen	42
Tabelle 21: Umweltzeichen nach Personenmerkmalen	43
Tabelle 22: Umweltzeichen bei Geschäftsreisen	44
Tabelle 23: Nachhaltigkeitsrelevanz, Überblick	46
Tabelle 24: Nachhaltigkeit ausschlaggebend, Zeitliche Entwicklung	46
Tabelle 25: Nachhaltigkeitsrelevanz nach Reisermerkmalen	47
Tabelle 26: Nachhaltigkeitsrelevanz nach Personenmerkmalen	49
Tabelle 27: Nachhaltigkeitsrelevanz bei Geschäftsreisen	50
Tabelle 28: Einstellungen zu nachhaltigen Urlaubsreisen	52
Tabelle 29: Einstellungen zur Nachhaltigkeit nach Personenmerkmalen	53
Tabelle 30: Nachhaltigkeitseinstellung und Reiseverhalten	55
Tabelle 31: Nachhaltigkeitseinstellung und Reiseindikatoren	55
Tabelle 32: Top 10- Reiseziele Urlaubsreisen	56
Tabelle 33: Crowding bei der Urlaubsreise wahrgenommen (Personenmerkmale)	59
Tabelle 34: Crowding bei der Urlaubsreise wahrgenommen	60
Tabelle 35: Crowding bei der Urlaubsreise wahrgenommen (Personenmerkmale)	61
Tabelle 36: Informationsquellen zum Crowding (alle Urlaubs-/Kurzurlaubsreisenden)	63
Tabelle 37: Informationsquellen zum Crowding (alle Urlaubs-/Kurzurlaubsreisenden)	64
Tabelle 38: Richtlinien für Nachhaltigkeit im Unternehmen	65
Tabelle 39: Verantwortung für Nachhaltigkeit bei Geschäftsreisen (nach Unternehmensgröße) ..	69
Tabelle 40: Korrekturfaktoren für Verkehrsmittel	74

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Nachhaltige Urlaubsreise – Akzeptanz und Relevanz	7
Abbildung 2: Reisen und Distanzen, 2021/2022	19
Abbildung 3: Distanzen bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, nach Verkehrsmittel, 2002–2021.....	23
Abbildung 4: Distanzen bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, nach Zielgebiet, 2002–2021.....	24
Abbildung 5: Reisen und Reisedauern, 2021/22	28
Abbildung 6: Reisedauer (Mio. Reisetage), 2002/2011–2021	29
Abbildung 7: Reisedauer bei Urlaubsreisen nach Unterkunft, 2002/2011–2021.....	30
Abbildung 8: Anzahl Reisen nach Reisedauer, 2002/2011–2018	31
Abbildung 9: Reisedauer und Entfernung	34
Abbildung 10: Positive Einstellung zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen, 2013–2022.....	54
Abbildung 11: Information über Crowding	62
Abbildung 12: Maßnahmen der Unternehmen zur nachhaltigen Gestaltung von Geschäftsreisen	67
Abbildung 13: Maßnahmen der Geschäftsreisenden zur nachhaltigen Gestaltung von Geschäftsreisen	68

Einordnung und Zusammenfassung der Ergebnisse

Die vorliegende Studie baut auf eine im Jahr 2019 vom NIT im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz erstellte erste Grundlagenstudie zur konsumentenseitigen Bewusstseins- und Nachfrageentwicklung der Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen auf (Schmücker et al., 2019). Sie knüpft inhaltlich wie methodisch an diese Arbeit an und beginnt auf dieser Grundlage ein jährliches Monitoring entlang dort definierter Indikatoren. Das Monitoring ist zunächst für drei Jahre angelegt (Nachfragemonitoring). Darüber hinaus sieht das Projekt vor, in jedem Jahr aktuelle Themen und Perspektiven im Zusammenhang mit Nachhaltigkeit beim Reisen genauer zu betrachten (Vertiefungsmodule).

Welche Methodik kommt zum Einsatz?

Für das Kapitel Nachfragemonitoring betrachten wir fünf Indikatoren für jede Urlaubsreise ab einer Übernachtung, die schon 2019 im Zentrum der Betrachtung standen.

1. Zurückgelegte Entfernungen (Verkehrsleistung) im Modal Split
2. Reisetage nach Unterkunftstyp
3. Nutzung von CO₂-Kompensation
4. Nutzung von Angeboten mit Umweltzeichen oder Nachhaltigkeitskennzeichnung
5. Relevanz von Nachhaltigkeitsüberlegungen bei der Reisegestaltung (*harte* und *weiche* Relevanz)

Außerdem wird als sechster Indikator die Einstellung zu nachhaltigem Reisen in der Bevölkerung insgesamt herangezogen.

Für die Vertiefungsmodule stehen in diesem Jahr zwei Themen im Vordergrund:

1. Nachhaltigkeit bei Geschäftsreisen
2. Wahrnehmung von Crowding und das Informationsverhalten dazu.

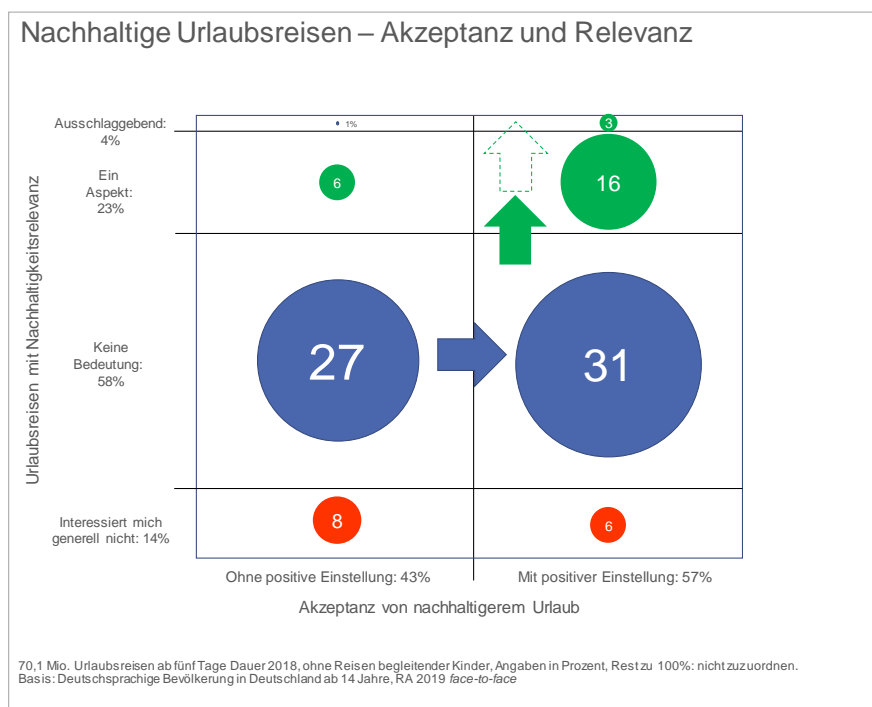
Die Daten für diese Indikatoren wurden in der Reiseanalyse 2022 der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen erhoben: Zu den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer in der RA face-to-face (Januar 2022) und zu den Kurzurlaubsreisen in der RA online (November 2021 und Mai 2022). Ergänzend werden Eckdaten zu Geschäftsreisen mit Übernachtung aus der RA Business 2022 berichtet. Selbstverständlich spielen bei der Betrachtung und Interpretation der Daten die seit 2019 stark veränderten Umweltbedingungen eine wesentliche Rolle, insbesondere die Corona-Pandemie, die seit März 2020 für erhebliche Einschränkungen des touristischen Reiseverkehrs, bis hin zum zeitweiligen völligen Stillstand, sorgte. Die Auswirkungen des Angriffskriegs auf die Ukraine im Februar 2022 und die damit verbundenen wirtschaftlichen Auswirkungen werden wir erst in kommenden Berichten zu sehen bekommen. Der Berichtszeitraum dieser Studie schließt unmittelbar an den Bericht des Jahres 2019 an und reicht bis Ende 2021.

Was wissen wir aus der vorangegangenen Studie?

Aus der Untersuchung 2019 (Schmücker et al., 2019) sehen wir einen zunehmenden grundsätzlichen Wunsch nach Nachhaltigkeit beim Reisen auf der Nachfrageseite. Gleichzeitig bleibt die Bedeutung von Nachhaltigkeit in der Entscheidung für eine konkrete Reise aber überschaubar. Nachhaltigkeit ist den Menschen wichtig - aber andere Aspekte in der Reiseentscheidung sind es eben auch. Am Ende wird zwischen den vielen Anforderungen an die schönste Zeit im Jahr abgewogen. Und nur selten ist die Nachhaltigkeit dabei ausschlaggebend. So erreichte die Anzahl der beim Reisen der Deutschen zurückgelegten Kilometer trotz Klimastreiks und 1,5 Grad Ziel sowohl beim Fliegen als auch insgesamt 2019 ein Allzeithoch. Die Allermeisten reisen in erster Linie, um sich etwas Gutes zu gönnen und nicht, um sich für Umwelt, Klima oder soziale Gerechtigkeit einzusetzen. Auch für die Kompensation von CO₂-Emissionen oder das Buchen nachhaltigkeitszertifizierter Angebote entschieden sich in den der Vergangenheit nur relativ wenige: Der Anteil der Flugurlaubsreisen, bei denen eine CO₂-Kompensation bewusst getätigt wurde, lag bei deutlich unter 10% (bei längeren Urlaubsreisen sogar nur bei 2%). In puncto Nachhaltigkeit ausgezeichnete Unterkünfte oder Veranstalter wurden bei 6-8% der Urlaubsreisen bewusst ausgewählt.

Trotzdem stimmte die Entwicklung bei der Akzeptanz von Nachhaltigkeit beim Reisen („Ich möchte, dass meine Reise nachhaltig ist“) vorsichtig optimistisch. So konnte die Vorläuferstudie von 2019 zeigen, dass bei Reisen von Menschen mit positiver Einstellung zur Nachhaltigkeit eben diese Nachhaltigkeit auch eine deutlich höhere Bedeutung bei der Reiseentscheidung hatte.

Abbildung 1: Nachhaltige Urlaubsreise – Akzeptanz und Relevanz



Welche Zahlen liefert die aktuelle Untersuchung?

Nachfragemonitoring

Die Tabelle 1 zeigt die Ergebnisse zu den erhobenen Indikatoren im Überblick und, sofern vorhanden, in der zeitlichen Entwicklung.

Tabelle 1: Indikatoren für Nachhaltige Urlaubsreisen (Überblick)

	2003	2008	2013	2018/19	2021/22
Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, Mio.	66,1	64,0	70,7	70,1	55,1
Kurzurlaubsreisen, Mio.			71,9	83,9	63,8
Geschäftsreisen mit Übernachtung				78,5	35,0
Distanz, einfache Strecke, Mrd. km					
bei Urlaubsreisen ab fünf Tage Dauer	93,6	99,4	112,7	121,6	69,0
davon per Flugzeug	63,2	69,9	82,0	91,6	46,6
bei Kurzurlaubsreisen			29,0	40,0	26,0
davon per Flugzeug				10,8	3,7
Reisetage, Mio.					
bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer	846	801	878	875	673
bei Kurzurlaubsreisen	-	-	235	269	205
CO₂-Kompensation					
bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer	-	-	-	2%	9%
bei Kurzurlaubsreisen	-	-	-	6%	17%
bei Geschäftsreisen mit Übernachtung				11%	20%
Umweltzeichen					
bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer	-	-	-	6%	13%
bei Kurzurlaubsreisen	-	-	-	8%	22%
bei Geschäftsreisen mit Übernachtung				14%	31%
Nachhaltigkeit war ausschlaggebend					
bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer	-	-	-	4%	5%
bei Kurzurlaubsreisen	-	-	-	8%	15%
bei Geschäftsreisen mit Übernachtung				12%	13%
Nachhaltigkeit war ein Aspekt unter mehreren					
bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer	-	-	-	23%	21%
bei Kurzurlaubsreisen	-	-	-	23%	29%
bei Geschäftsreisen mit Übernachtung				25%	28%
Positive Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen					
Bevölkerung insgesamt	-	-	51%	56%	68%

Reisedistanz und Reisetage

Die Zahl der zurückgelegten Urlaubsreisekilometer und die Zahl der Reisetage gingen in Folge der Corona-Pandemie rapide zurück.

Bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer wurden 2021 noch 69 Mrd. km zurückgelegt (2018: 121,6 Mrd. km). Bei Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer waren es im Zeitraum

Mai 2021 bis April 2022 noch 26 Mrd. Kilometer (2018/19: 40 Mrd. km). Die Rückgänge der zurückgelegten Distanzen betrafen das Verkehrsmittel Flugzeug in besonderer Weise: Die Distanzen gingen bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer um 49% zurück, bei den Kurzurlaubsreisen sogar um 66%.

Die bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer verbrachten Reisetage gingen auf 673 Mio. (– 23%), bei Kurzurlaubsreisen auf 205 Mio. Tage (– 24%) zurück.

Weil die zurückgelegten Distanzen stärker zurückgingen als die bei Urlaubsreisen verbrachten Tage, ging auch der Indikator „Kilometer pro Reisetag“ deutlich zurück und fiel auf das Niveau von 2002 (Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer).

Diese Daten bedeuten für die Tourismusindustrie einen enormen wirtschaftlichen Einschnitt. Unter ökologischen Aspekten sind diese Daten aber positiv zu bewerten: Der seit Jahren anhaltende Trend zu immer mehr Flugreisen, immer weiteren Distanzen und immer mehr Kilometern pro Reisetag wurde durch den externen Schock der Corona-Pandemie jäh unterbrochen.

CO₂-Kompensation, Umweltzeichen, Relevanz der Nachhaltigkeit bei der Planung

Bei den nachhaltigkeitsrelevanten Reiseaspekten (CO₂-Kompensation, Umweltzeichen) sehen wir einen durchgängigen Anstieg der berichteten Nutzungsraten. So stieg der Anteil der Reisen, für die eine CO₂-Kompensation berichtet wurde, von 2% auf 9% (Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer) bzw. von 6% auf 17% (Kurzurlaubsreisen). Eine ähnliche Entwicklung, auf etwas höherem Niveau, finden wir für Reisen, bei denen Angebote mit einem Umweltzeichen gebucht wurden. Deren Anteil stieg von 6% auf 13% (Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer) bzw. 8% auf 22% (Kurzurlaubsreisen).

Bei der summarischen Abfrage der Relevanz von Nachhaltigkeitsüberlegungen für die Reiseentscheidung sehen wir bei den Kurzurlaubsreisen steigende Werte (ausschlaggebend von 8% auf 15%, ein Aspekt unter mehreren von 23% auf 29%). Bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer hingegen gibt es Stagnation.

Die positive Einstellung zu Nachhaltigkeitsaspekten erreicht mit 68% einen Höchstwert in der Zeitreihe seit 2013.

Nachhaltigkeit bei Geschäftsreisen

Auch die Geschäftsreisenachfrage ging im Zuge der Corona-Pandemie drastisch zurück. Wurden 2018/19 noch 78,5 Mio. Übernachtungsgeschäftsreisen gezählt, waren es 2021/22 nur noch 35,0 Mio. (– 55%). Für 20% der Geschäftsreisen wurde die Nutzung einer CO₂-Kompensation angegeben, für 31% die Nutzung eines Angebotes mit Umweltzeichen.

Im Rahmen eines Sondermoduls wurden 2022 weitere nachhaltigkeitsbezogene Aspekte bei Geschäftsreisen mit dem Schwerpunkt „Richtlinien zur Reisegestaltung“ und „Verantwortlichkeiten“ erhoben. Knapp ein Drittel der Unternehmen (30%) gibt ihren Beschäftigten Richtlinien zur nachhaltigen Reisegestaltung vor.

Bei den persönlichen Maßnahmen der Geschäftsreisenden zeigen sich ähnliche Prioritäten, allerdings spielt hier die Reduktion des Reisevolumens eine größere Rolle und CO₂-Kompensation oder Nutzung von Umweltkennzeichen eine geringere Rolle als bei den Unternehmensvorgaben.

Die Geschäftsreisenden sehen die Hauptverantwortung für eine nachhaltige Reisegestaltung zumeist beim Arbeitgeber und an zweiter Stelle bei sich selbst, nur wenige sehen den Staat oder die Reisebranche in der Verantwortung.

Insgesamt zeigt sich, dass die Arbeitgeber, selbst wenn Richtlinien zur nachhaltigen Reisegestaltung vorgegeben sind, nach wie vor häufig die Verantwortung abgeben. Da der größere Teil der Vorgaben eher als Empfehlung und weniger als Regel zu sehen sind, liegt die finale Ausgestaltung der Reisen dann doch bei den Geschäftsreisenden.

Crowding und Information

Während des Urlaubs werden von fast der Hälfte der Urlauber (44%) einzelne Situationen als „zu voll“ erlebt - im Ausland häufiger als in Deutschland. An der Spitze dieser als „zu voll“ erlebten Situationen steht die An- und Abreise, und hier dominiert die An- und Abreise per Flugzeug. Angesichts der im Sommer 2022 aufgetretenen Überfüllungen an deutschen Flughäfen insbesondere in den Sommerferien kann dies aber ein besonderer Effekt des „Nachholjahres“ 2022 sein. Das gilt in ähnlicher Form für die Bahn, wo das von Juni bis August geltende „9-Euro-Ticket“ im ÖPNV einen besonderen Effekt haben könnte.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass vor allem solche Situation als „zu voll“ erlebt werden, die für größere Menschenmengen vorgesehen sind: Verkehr, Innenstädte, Restaurants sind hier zu nennen. Natur- und Outdooraktivitäten sind demgegenüber deutlich weniger im Fokus, obwohl etwa beim Skifahren bei Benutzung von Skiliften und anderen Aufstiegshilfen in der Regel ebenfalls große Menschenmengen auf kleinem Raum bewegt werden.

Für die Gruppe der „Betroffenen“, also derjenigen, die bestimmte Situationen als „zu voll“ erlebt haben, ist der Anteil derjenigen, die sich vorher nicht informiert haben, relativ hoch. Dieser Anteil ist aber bei den Outdooraktivitäten geringer als beim Besuch von Innenstädten oder Restaurants.

Fazit und Ausblick

Mit diesem Bericht zur „Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen“ kann an die Ergebnisse der ersten Studie aus dem Jahr 2018/19 angeschlossen werden. Er bestätigt die positive Entwicklung bei der Einstellungsfrage. Der Anteil derjenigen, die sich eine umwelt- und/oder sozialverträgliche Reise wünschen, ist weiter gewachsen. Dieses Ergebnis zeigt sich ungeachtet der gegenüber den Vorgängerstudien gravierend veränderten Rahmenbedingungen für das Reisen durch den Einfluss der COVID-19-Pandemie. Dieser Einfluss macht sich dagegen erwartungsgemäß stark bei den zurückgelegten Personenkilometer im Rahmen von Urlaubsreisen bemerkbar. Hier zeichnet die Studie anschaulich die drastischen Auswirkungen der Reisebeschränkungen auf das Reisen können und Reisen wollen nach. Welchen Einfluss die Einstellung der Reisenden zur Nachhaltigkeit dabei hatte, lässt sich dagegen in dieser Ausnahmesituation nicht herausarbeiten. Ebenso stehen die gestiegenen Zahlen für erfolgte CO₂-Kompensation und gebuchte, mit Blick auf Nachhaltigkeit zertifizierte Angebote unter einem

besonderen Vorbehalt, weil sowohl die Entscheidungsgründe beim Reisen als auch die Zusammensetzung verfügbarer Angebote stark durch die Pandemie und ihre Folgen beeinflusst waren. Dies gilt auch für die berichtete Bedeutung der Nachhaltigkeit bei konkreten Reisen, die hier trotz gestiegener Akzeptanz stagniert. Gleichwohl ist es interessant, mit der Studie dokumentieren zu können, welche Werte die Kennziffern unter diesen besonderen Bedingungen angenommen haben.

Die Ergebnisse lassen sich in drei Stichpunkten zusammenfassen:

- Corona hat dafür gesorgt, dass wichtige Parameter des nachhaltigkeitsrelevanten Urlaubskonsums (Verkehrsleistung, Reisedauer) deutlich gesunken sind
- Erinnernte Nachfrage nach CO₂-Kompensation und Angeboten mit Nachhaltigkeitskennzeichnung ist relativ und absolut gestiegen
- Bei der selbsteingeschätzten Entscheidungsrelevanz von Nachhaltigkeit gibt es, außer bei Kurzurlaubsreisen, kaum Bewegung.

Zu Erklärung dieser Entwicklungen lassen sich zwei Hypothesen aufstellen:

Hypothese 1: Menschen reisen insgesamt nachhaltiger

Hypothese 2: Weniger nachhaltige Reisesegmente sind während Corona ausgefallen

Für die erste These sprechen die insgesamt gestiegenen Nachhaltigkeitseinstellungen in der Bevölkerung. Es ist zu erwarten, dass die öffentliche Debatte um die Energieversorgung und die Suche nach nicht-fossilen Energieträgern diesen Bewusstseinswandel weiter befördert. Allerdings ist auch das Gegenteil denkbar: Die belastende Debatte um Strom-, Gas- und Ölpreise könnten in Teilen der Bevölkerung zu einem Verdruss sorgen und die Urlaubsreise als willkommene Möglichkeit zum Ausbrechen wahrgenommen werden.

Für die zweite These sprechen insbesondere die während der Corona-Pandemie im Flugverkehr aufgetretenen Nachfrageausfälle, die sich 2022 bereits spürbar erholten. Allerdings liegen die Passagierzahlen im Zeitraum Januar bis Oktober 2022 immer noch um 35% unter denen des Vergleichszeitraumes 2019 (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, 2022).

Bei dem Vertiefungsthema **Geschäftsreisen** bestätigen sich die ersten Eindrücke aus den Vorgängerstudien. Nachhaltigkeit spielt bei Geschäftsreisen eine größere Rolle als bei Urlaubsreisen. Dies führt u.a. dazu, dass bei Unterkunftsbetrieben, die auch Geschäftsreisende zu ihren Gästen zählen, nachhaltigere Angebote stärker nachgefragt werden, die Betriebe daraufhin entsprechende Angebote auflegen und so Geschäftsreisen als Treiber für mehr Nachhaltigkeit beim Reisen insgesamt wirken. Die Studie liefert darüber hinaus genauere Informationen dazu, wer die Entscheidung für oder gegen Nachhaltigkeit in den Betrieben mit welchen Vorgaben trifft.

Beim Thema **Crowding** geht die Studie marktübergreifend der Frage nach, in welchen Situationen sich wie viele Reisende durch Überfüllung gestört fühlen und ob bzw. wo sie sich ggf. informieren, um nicht in unerwünscht überfüllte Verhältnisse zu geraten. Damit liefert sie einerseits Informationen zur Tragweite des Phänomens Crowding und anderseits Anhalts-

punkte dazu, über welche Medien sich Reisende am ehesten erreichen lassen, wenn man sie beispielsweise im Rahmen des Besuchermanagements auf alternative Ziele aufmerksam machen möchte. Diese Informationen können Destinationen nutzen, um Besucherströme in ihrer Region sozial wie ökologisch in Richtung Nachhaltigkeit zu beeinflussen.

Insgesamt ergeben sich aus der aktuellen Studie keine belastbaren Hinweise für eine grundlegende Änderung der bereits in den Vorjahren erkennbaren Entwicklung: Immer mehr Menschen möchten zunächst einmal wie bisher gern nachhaltiger reisen. Neben diesem Wunsch steuern aber auch nach wie vor viele andere Faktoren die endgültige Reiseentscheidung. In der Ausnahmesituation der COVID-19-Pandemie traten dabei einige Faktoren (wie etwa Sicherheit, Gesundheit, Erreichbarkeit) stärker in den Vordergrund und erhielten ein größeres Gewicht. In diesem Entscheidungsumfeld hat die Bedeutung der Nachhaltigkeit für die Reiseentscheidung nicht weiter zugenommen. Das bedeutet aber nicht zwangsläufig, dass dies auch in den kommenden Jahren so bleiben muss.

Beim Mobilitätsverhalten ist absehbar davon auszugehen, dass die erzwungene Reisezurückhaltung nicht von Dauer ist. Eine vollständige Rückkehr zum Reiseverhalten von 2019 und eine Fortschreibung der bis dorthin sichtbaren Trends zu immer mehr Personenkilometern beim Reisen wäre allerdings nicht vereinbar mit den politisch gesetzten Reduktionszielen für unsere Gesellschaft. Die nach wie vor steigende Akzeptanz für Nachhaltigkeit beim Reisen nährt die Hoffnung, dass eine Trendwende vielleicht doch möglich wäre. Nötig ist sie allemal. Dafür wird es aber wichtig sein, die Reisenden bei der Umstellung ihres Reiseverhaltens nicht allein zu lassen, sondern sie zu unterstützen und ihnen die Entscheidung durch veränderte Standards und Rahmenbedingungen zu erleichtern. Sei es durch höhere Kosten bei weniger nachhaltigen Reiseangeboten, die besser deren gesamtgesellschaftlichen Belastungen für Natur, Gesellschaft und Klima widerspiegeln oder/und durch mehr Attraktivität und Sichtbarkeit bei Angeboten, die zu den gesetzten Zielen passen. Mehr Transparenz zu den ökologischen und sozialen Kosten von Reiseangeboten könnte eine solche Transformation ebenfalls unterstützen.

Ob die bisher getroffenen und aktuell geplanten Maßnahmen sowohl angebotsseitig aus der Branche heraus als auch in Bezug auf veränderte Rahmenbedingungen durch die Politik Wirkung zeigen und eine Transformation zu mehr Nachhaltigkeit Schwung bekommt, werden die kommenden Jahre zeigen. Der Nachfragemonitor Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen wird diese Entwicklung im Rahmen des laufenden Forschungsprojekts zunächst für drei Jahre mit aktuellen Zahlen weiter sichtbar machen und Datengrundlagen für nötige Entscheidungen beisteuern.

1 Einführung

1.1 Vorarbeiten und Studienlage

Für die *Angebotsseite* des Tourismusmarktes in Deutschland wurden kürzlich verschiedene Ansätze zur Messung von nachhaltigkeitsrelevanten Markt-Indikatoren entwickelt und implementiert (Balaš et al., 2021; Statistisches Bundesamt, 2021). Daten für die Nachfrageseite des Urlaubstourismus im Quellmarkt Deutschland legen wir hiermit vor.

Bisherige Untersuchungen beschreiben für den deutschen Urlaubsreisemarkt hohes und steigendes Interesse an Nachhaltigkeitsthemen. Das hohe geäußerte Interesse belegen Zustimmungsraten von 50–60% der Bevölkerung für das Statement „würde meine Urlaubsreise gerne nachhaltig gestalten“ (Günther et al., 2014; Kreilkamp, 2020). Aktuelle Forschungsarbeiten, etwa im Rahmen von „Green Travel Transformation“, FINDUS, ESKINAT oder dem wieder aufgelegten Flash Eurobarometer „Attitudes of Europeans towards tourism“, zeigen ein hohes Interesse bei gleichzeitig sehr geringer Wahrnehmung von nachhaltigkeitsorientierten Produkteigenschaften bei der Reisebuchung (Brözel & Freitag, 2022; European Commission & TNS Political & Social, 2021; Höpken, 2022; Kreilkamp et al., 2017; Kuhn, 2017; Schmücker et al., 2018). Eckdaten zum Reiseverhalten bei Privat- und Geschäftsreisen liefert auch das Statistische Bundesamt in der Statistik über die touristische Nachfrage (Statistisches Bundesamt, o. J.).

Mit dem Bericht zur Bewusstseins- und Nachfrageentwicklung zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen (Schmücker et al., 2019) wurden für das Jahr 2018/19 erstmals monitoringfähige Indikatoren für die konsumentenseitige Betrachtung des Marktes entwickelt und eingesetzt.

Die Indikatoren können dabei auf zwei grundsätzlich verschiedene Aspekte der Nachfrageseite abzielen.

Zum einen sind dies Indikatoren, die faktisches Verhalten abbilden, das sich im Prinzip objektiv nachvollziehen ließe. Dazu gehören etwa das genutzte Verkehrsmittel oder die Unterkunftsort oder die gewählte Destination bei einer Reise. Diese Verhaltensaspekte sind relativ zuverlässig zu erheben. Selbstverständlich sind aber auch hier Verzerrungen nicht ausgeschlossen. Diese können auf Ebene der Stichproben entstehen, z. B. durch systematische Ausfälle, Interviewer-Versagen oder Paneleffekte, aber auch auf der Ebene der Fragen und Antworten, z. B. durch fehlende oder falsche Auskunft der Befragten auf Grund von Wissens- und Erinnerungslücken, Missverständnissen oder Antworttendenzen (Bogner & Landrock, 2015; Buckley, 2019; Juvan & Dolnicar, 2016).

Zum anderen handelt es sich um Indikatoren, die Einstellungen, geäußerte Präferenzen, Meinungen oder Absichten abbilden. Diese Indikatoren sind einer objektiven Betrachtung nicht zugänglich und bilden die subjektive Disposition des oder der Befragten ab. Dazu gehört etwa die Frage nach der Wichtigkeit von Nachhaltigkeit bei einer bestimmten Reise. Auch hier sind die gleichen Verzerrungen wie oben zu gewärtigen, es fehlt aber der äußere (objektive) Maßstab, der auch nur im Prinzip eine objektive Nachvollziehbarkeit ermöglichen würde.

Wir haben für diese Studie fünf Nachhaltigkeitsindikatoren fortgeschrieben. Ein sechster Indikator (Einstellung) wird ergänzend berichtet. Diese Indikatoren sind nicht allumfassend.

Sie decken nicht alle Facetten von Nachhaltigkeit ab und beschreiben nicht alle Reisen oder alle Teile von Reisen gleichermaßen. Sie beschränken sich auf wesentliche Aspekte.

Dafür sind sie aber in den relevanten Facetten aussagekräftig („große Linien“), pragmatisch und für ein Monitoring gut geeignet, denn die Datenquelle Reiseanalyse erlaubt schon heute für einige Indikatoren rückblickende Betrachtungen und kann für die Zukunft ein stabiles Gerüst für ein Monitoring gewährleisten.

Tabelle 2: Nachhaltigkeitsindikatoren bei Urlaubsreisen

Indikator	Beschreibung	Nachhaltigkeitsrelevanz
1. Entfernungen	Anreisedistanzen für alle Urlaubsreisen	Mobilität bei der An- und Abreise ist ein wesentlicher Produzent von Treibhausgasemissionen und deshalb unmittelbar umweltrelevant.
2. Reisedauer	Reisetage bei allen Urlaubsreisen	Der Aufenthalt als Funktion der Reisedauer ist einerseits ein potenzieller Verursacher von Treibhausgasemissionen, andererseits regelmäßig unmittelbar in der Destination wertschöpfend. Generell werden lange Reisen unter Nachhaltigkeitsaspekten positiver betrachtet als kürzere Reisen: Ermittelt wird deshalb auch die für die Produktion der Treibhausgase relevante Reisedauer.
3. CO ₂ -Kompensation	Anteil der Urlaubsreisen mit dem Reisenden bewusster CO ₂ -Kompensation	Unmittelbare Wirkung auf die Treibhausgasemissionen
4. Umweltzeichen	Anteil der Urlaubsreisen mit dem Reisenden bewussten Angeboten, die ein Umweltzeichen oder eine andere Nachhaltigkeitskennzeichnung tragen	Tendenziell bessere Nachhaltigkeitsperformance ausgezeichneter Angebote
5. Nachhaltigkeitsrelevanz	Einschätzung des Reisenden bezüglich der Nachhaltigkeitsrelevanz für jede Urlaubsreise, skaliert	Nachhaltigkeit kann auch anders umgesetzt werden als durch CO ₂ -Kompensation oder Umweltzeichen, z. B. durch Veränderung der Zielgebiets- oder Verkehrsmittelwahl, Nutzung von Angeboten ohne Zertifizierung, aber mit positivem Nachhaltigkeitsbeitrag (z. B. Kontakt zu Einheimischen, Nutzung von regionalen Produkten).
6. Einstellung zu Nachhaltigkeit	Einstellung der Personen zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen, skaliert	Weicher Indikator zur weitergehenden Marktsegmentierung

Quelle: Eigene Darstellung

1.2 Datengrundlage: Reiseanalyse

Daten für die hier untersuchten Indikatoren wurden in der Reiseanalyse der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen erhoben. In der Reiseanalyse werden Daten über das Urlaubsreiseverhalten und die urlaubsbezogenen Wünsche und Präferenzen der Bevölkerung in Deutschland anhand von Repräsentativstichproben erhoben.

Die Reiseanalyse wird seit 1971 jährlich durchgeführt. Inzwischen werden neben den knapp 8.000 persönlichen Interviews im Januar weitere 5.000 Interviews in zwei Wellen im Mai und November online erhoben. Die Reiseanalyse ist eine Beteiligungsuntersuchung, in der viele Bezieher sich die Kosten einer qualitativ höchstwertigen und umfassenden empirischen Untersuchung teilen.

Das NIT betreut die Reiseanalyse seit Anfang der 1990er Jahre wissenschaftlich und operationell. Wichtige Vorgängeruntersuchungen zu dem hier dargestellten Untersuchungsansatz basierten ebenfalls auf den Daten der Reiseanalyse (Frick et al., 2014; Günther et al., 2014; Günther & Lohmann, 2008; Schmücker et al., 2019).

Für die hier berichteten Indikatoren wurden die Daten zu den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer in der RA *face-to-face* (Januar 2022) und zu den Kurzurlaubsreisen in der RA *online* (November 2021 und Mai 2022) erhoben (Tabelle 3). Die RA *face-to-face* beschreibt eine Grundgesamtheit von 70,5 Mio. Personen ab 14 Jahren, die RA *online* eine Grundgesamtheit von 62,8 Mio. Personen im Alter von 14 bis 75 Jahren (die Differenz sind die Personen im Alter von 76 Jahren und älter).

Tabelle 3: Datengrundlagen für diesen Bericht (Personen)

Erhebungswelle	Erhebungszeitraum	Stichprobe	Grundgesamtheit
RA 2022 <i>face-to-face</i>	Januar/Februar 2022	6.814 persönliche Interviews	70,5 Mio. deutschsprachige Personen ab 14 Jahren in Privathaushalten in Deutschland
RA <i>online</i> 11/21	November 2021	2.577 Online-Interviews	62,8 Mio. deutschsprachige Personen von 14 bis 75 Jahren in Privathaushalten in Deutschland
RA <i>online</i> 05/22	Mai 2022	2.527 Online-Interviews	62,8 Mio. deutschsprachige Personen von 14 bis 75 Jahren in Privathaushalten in Deutschland

Quelle: Eigene Darstellung

Die Befragten berichten in den Interviews über ihre Urlaubsreisen der vergangenen zwölf Monate (RA *face-to-face*) bzw. die Kurzurlaubsreisen der vergangenen sechs Monate (RA *online*). Hat eine Befragungsperson mehr als drei Kurzurlaubsreisen in den letzten sechs Monaten unternommen, werden die Detailangaben nur für die ersten drei Kurzurlaubsreisen erhoben. Das Volumengerüst enthält 55,1 Mio. Urlaubsreisen und 63,8 Mio. Kurzurlaubsreisen (Tabelle 4).

In wenigen Fällen sind wir von dieser Betrachtung abgewichen und haben für die Kurzurlaubsreisen nicht den Zeitraum Mai bis April des Folgejahres angewendet (z. B. für die „Kurzurlaubsreisen 2021/22“ den Zeitraum Mai 2021 bis April 2022), sondern den Zeitraum November

des Vorjahres bis Oktober des Berichtsjahres (z. B. für die „Kurzreisen 2021“ den Zeitraum November 2020 bis Oktober 2021). Diese Variante wurde dann gewählt, wenn die Zeitreihen ansonsten einen Bruch aufweisen würden (z. B. bei der Betrachtung der Reisedauer).

Tabelle 4: Datengrundlagen für diesen Bericht (Reisen)

Erhebungswelle	Reisen	Berichtszeitraum	Fallzahl	Projektion
RA 2022 <i>face-to-face</i>	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer	Jan bis Dez 2021	5.323	55,1 Mio.
RA <i>online</i> 11/21	Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer	Mai bis Okt 2021	1.349	32,9 Mio.
RA <i>online</i> 05/22	Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer	Nov 2021 bis Apr 2022	1.239	30,9 Mio.
RA <i>online</i> 05/21 und 11/21	Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer	Nov 2020 bis Okt 2021	1.827	44,8 Mio.

Quelle: Eigene Darstellung

Für einige Indikatoren gibt es aktuelle Korrespondenzwerte für Geschäftsreisen aus der RA *Business*. Die RA *Business* ist ein neues Angebot der FUR. Das Ziel der RA *Business* ist eine wissenschaftlich abgesicherte jährliche Erfassung der Übernachtungsgeschäftsreisenden im deutschen Quellmarkt, deren Reiseverhalten und Einstellungen durch repräsentative Befragungen. Dabei wird auch ein Vergleich des Reiseverhaltens auf Geschäftsreisen und Urlaubsreisen bzw. Kurzurlaubsreisen angestrebt. Das NIT ist mit der Konzeptionierung und Umsetzung des Projekts betraut. Das Projekt wird vom Deutschen Institut für Tourismusforschung der FH Westküste begleitet. Die RA *Business* schließt nahtlos an ein Forschungsprojekt aus den Jahren 2019 bis 2021 von FUR, NIT und dem Deutschen Institut für Tourismusforschung an.

2 Ergebnisse Monitoring-Indikatoren

In den folgenden sechs Kapiteln werden die sechs Monitoring-Indikatoren nacheinander dargestellt. Die Darstellung beginnt mit der Entfernung (Verkehrsleistung) in Mrd. Kilometern und der Aufenthaltsdauer in Mio. Tagen. Für diese Werte liegen sowohl aktuelle Daten als auch Zeitreihendaten vor.

Danach folgen die erstmals 2018/19 erhobenen Verhaltensdaten zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen und Kurzurlaubsreisen: Nachhaltigkeitsrelevanz (fünfstufige Zustimmungsskala), CO₂-Kompensation und Nachhaltigkeitskennzeichnung (jeweils ja, nein, weiß nicht).

Zuletzt wird das relative „weiche“ Maß der Einstellung zur Nachhaltigkeit dargestellt. Dieses bezieht sich nicht auf Reisen, sondern auf Personen, eine begrenzte Zeitreihe ist verfügbar.

2.1 Entfernungen

Die Bedeutung des Transportes insbesondere für die Umweltwirkung von Urlaubsreisen, und darin vor allem die Klimawirkung des Flugverkehrs, sind weitgehend unbestritten.

Die spezifischen CO₂-Emissionen werden, in einer Zusammenstellung verschiedener internationaler Quellen, mit 1,1 g CO₂/Personenkilometer für die Bahn (bei Nutzung elektrisch betriebener Hochgeschwindigkeitszüge), 4,4 g CO₂/Personenkilometer für Autos und 9,9 bis 18,3 g CO₂/Personenkilometer für das Flugzeug angegeben; Kreuzfahrten werden mit 169 kg CO₂/Tag berechnet (Gössling et al., 2017).

Betrachtet man die Treibhausgase insgesamt (und nicht nur die CO₂-Emissionen), so ändern sich die absoluten Werte, aber nicht die Reihenfolge der Verkehrsmittel im Hinblick auf ihre Emissionen: Bus und Bahn erreichen die geringsten Emissionen, gefolgt vom Pkw und das Flugzeug bildet das Schlusslicht (Tabelle 5).

Diese Emissionswerte sind allerdings für den Urlaubsreiseverkehr nicht ohne weiteres übertragbar. So beträgt zum Beispiel die durchschnittliche Anzahl von Reisenden bei Pkw-Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer 3,3 – die vom Umweltbundesamt angesetzte durchschnittliche Auslastung von 1,4 Personen/Pkw dürfte bei Urlaubsreisen also deutlich übertroffen werden. Bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen für den Flugverkehr sind unter anderem die Zahl der Starts und die Flughöhe relevant – diese können bei Urlaubsreisen durchaus systematisch anders ausfallen als im Passagierflugverkehr insgesamt (der auch nennenswerte Anteile von Geschäftsreisen und sonstigen Privatreisen umfasst).

Die Frage nach der aktuellen Verkehrsleistung im Modal Split bei Urlaubsreisen und seine Entwicklung über die Zeit ist also von besonderer Relevanz für die touristische Nachhaltigkeitsdiskussion.

Tabelle 5: Durchschnittliche Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr

Verkehrsmittel	Treibhausgase (g/Pkm)	Auslastung	Anmerkungen
Flugzeug, Ausland	(201) ^(a)		Unter Berücksichtigung aller klimawirksamen Effekte des Flugverkehrs (Emission Weighting Factor=2)
Flugzeug, Inland	284	53 %	Inkl. Nicht-CO ₂ -Effekte
Pkw	152	1,4 Pers./ Pkw ^(b)	
Linienbus, Nahverkehr	111	13 %	Als Hauptanreiseverkehrsmittel bei Urlaubsreisen nur von untergeordneter Bedeutung
Straßen-, Stadt- und U-Bahn	75	13 %	
Eisenbahn, Nahverkehr	85	17 %	
Eisenbahn, Fernverkehr	50	31 %	Durchschnittlicher Strommix in Deutschland, ggf. abweichend von Unternehmensangaben
Linienbus, Fernverkehr	27	57 %	
Sonstige Reisebusse	36	56 %	Gruppen- und Tagesfahrten, Rundreisen etc.

Bezugsjahr 2020. Eigene Darstellung nach: TREMOD 6.21, Umweltbundesamt 11/2021, www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#verkehrsmittelvergleich_personenverkehr, abgerufen am 6.9.2022, Angaben in Gramm CO₂-Äquivalent je Personenkilometer, Treibhausgase=CO₂, CH₄ und N₂O

^(a) Daten aus der TREMOD-Version 2019, in der aktuellen Version keine Angaben zum internationalen Flugverkehr

^(b) Der Besetzungsgrad je Pkw ist im Reiseverkehr höher als im Alltagsverkehr. Schulz et al. (2020, S. 120) rechnen für den Reiseverkehr mit einem Besetzungsgrad von 1,69, weisen aber darauf hin, dass auch höhere Besetzungsgrade von 2,24 bis zu 3,25 berichtet werden (Schulz et al., 2020, S. 92)

2.1.1 Erhebungsfrage

Für diesen Indikator wurde keine spezielle Erhebungsfrage gestellt. Die Distanzen wurden vielmehr aus der Angabe des Reiseziels anhand von Kartenvorlagen bzw. Listen und des Wohnortes der Befragten ermittelt. Der genaue Rechenweg ist im Anhang (Abschnitt 5) dargestellt.

2.1.2 Ergebnis-Überblick

Für die 55,1 Mio. Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer des Jahres 2021 wurden für die Anreise 69,0 Mrd. Personenkilometer zurückgelegt (Tabelle 6). Das entspricht im Mittel einer Distanz von gut 1.250 Kilometer. In diesem Wert sind die Distanzen für die Rückreise ebenso wenig enthalten wie vor Ort zurückgelegte Entfernungen. Ebenso fehlen die Reisen der begleitenden Kinder bis 13 Jahre.

Bei den 63,8 Mio. Kurzurlaubsreisen fielen 26,0 Mrd. Personenkilometer an, das sind im Mittel 407 Kilometer. Obwohl die Kurzreisen 54% aller Reisen ausmachen, entfallen nur 27% der Verkehrsleistung auf die Kurzurlaubsreisen.

Während bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer das Flugzeug die Verkehrsleistung dominiert (68% der Verkehrsleistung bei 34% aller Reisen), ist es bei den Kurzurlaubsreisen das Auto (62% der Verkehrsleistung bei 70% der Reisen).

Bus und vor allem Bahn spielen bei Kurzurlaubsreisen eine deutlich wichtigere Rolle als bei den längeren Urlaubsreisen. Bus und Bahn produzieren bei Kurzurlaubsreisen rund 22% der Reisen und 23% der Verkehrsleistung, bei längeren Urlaubsreisen sind es hingegen nur 9% der Reisen und 4% der Verkehrsleistung.

Abbildung 2: Reisen und Distanzen, 2021/2022

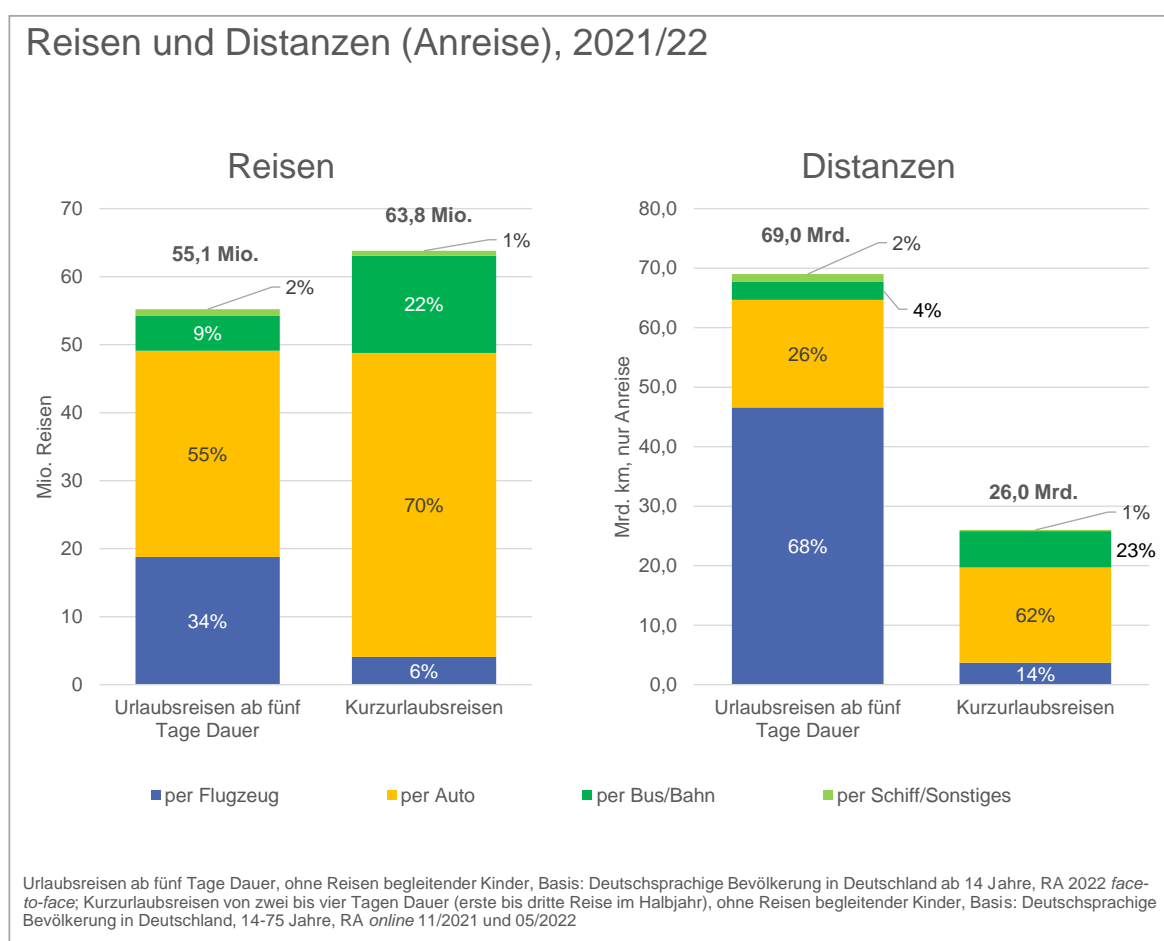


Tabelle 6: Entfernungen (Anreise), nach Verkehrsmittel 2021/22

	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez 2021		Kurzurlaubsreisen Mai 2021 – Apr 2022	
	Mio. Reisen	Anreisedistanz, Mrd. km	Mio. Reisen	Anreisedistanz, Mrd. km
Alle Reisen	55,1	69,0	63,8	26,0
davon				
per Flugzeug	18,8	46,6	4,1	3,7
per Auto	30,3	18,1	44,7	16,0
per Bus/Bahn	5,2	3,0	14,3	6,1
Darin: Per Bus	2,1	1,3	-	-
Darin: Per Bahn	3,1	1,6	-	-
per Schiff/Sonstiges	0,9	1,3	0,7	0,2

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA *face-to-face*; Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer (erste bis dritte Reise im Halbjahr), ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland, 14-75 Jahre, RA *online* 11/2021 und 05/2022

2.1.3 Ergebnisse nach weiteren Reisemerkmalen

Während die Verkehrsleistung bei Kurzurlaubsreisen zu ungefähr zwei Dritteln auf Inlandsziele entfällt, dominieren bei den längeren Urlaubsreisen die Auslandsziele: Sie machen etwa 88% der Verkehrsleistung aus. Besonders prägnant sind die Fernreisen, die zwar nur 3% der Reisen, aber 23% der Verkehrsleistung ausmachen. Dieser Wert ist allerdings im Vergleich zum Jahr 2018 deutlich gesunken.

Pauschal- und Bausteinreisen sind, wegen des höheren Auslandsanteils, bei den längeren Urlaubsreisen relevanter (60% der Verkehrsleistung) als bei den Kurzurlaubsreisen (31%).

Tabelle 7: Entfernungen nach Reisemerkmale

Entfernungen in Mrd. km, nur Anreise		Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez 2021		Kurzurlaubsreisen Mai 2021 – Apr 2022	
Basis		55,1 Mio. Reisen		63,8 Mio. Reisen	
		Mio. Reisen	Anreisedistanz, Mrd. km	Mio. Reisen	Anreisedistanz, Mrd. km
Alle Reisen		55,1	69,0	63,8	26,0
Reiseziel					
	Deutschland	20,2	8,1	51,7	16,6
	Ausland	34,9	60,9	12,1	9,4
	Darin: Mittelmeerraum	19,5	33,9	-	-
	Darin: Restl. Europa	13,5	11,3	-	-
	Darin: Fernreisen	1,9	15,7	-	-
Unterkunft					
	Hotellerie	27,4	43,6	39,0	16,4
	Selbstverpflegung	22,3	20,3	20,4	8,1
	Camping	4,2	2,7	3,7	1,2
	Schiff, Sonstiges	1,2	2,4	0,8	0,3
	Darin: Kreuzfahrtschiff	0,5	k.A.	-	-
	Darin: Sonstiges	0,7	k.A.	-	-
Organisation					
	Pauschal/Baustein	21,3	41,2	17,4	8,0
	Individuell	26,4	22,3	37,0	15,0
	Nicht vorgebucht	7,5	5,5	9,3	2,9

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 *face-to-face*; Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer (erste bis dritte Reise im Halbjahr), ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland, 14-75 Jahre, RA 11/2021 und 5/2022 *online*

2.1.4 Ergebnisse nach Personenmerkmalen

Die höchste Einkommensgruppe (EUR 4.000 und mehr) repräsentiert 24% der Bevölkerung ab 14 Jahren, führt aber 32% der längeren und 38% der Kurzurlaubsreisen durch und produziert dabei 37% bzw. 41% der Verkehrsleistung (Tabelle 8). Im Vergleich dazu ist die Einkommensgruppe bis EUR 2.499 für 30% bzw. 24% der Reisen und 25% bzw. 23% der Verkehrsleistung verantwortlich, bildet aber 40% der Bevölkerung.

Tabelle 8: Entfernungen nach Personenmerkmalen

Entfernungen in Mrd. km, nur Anreise	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez 2021		Kurzurlaubsreisen Mai 2021 – Apr 2022	
Basis	55,1 Mio. Reisen		63,8 Mio. Reisen	
	Mio. Reisen	Anreisedistanz, Mrd. km	Mio. Reisen	Anreisedistanz, Mrd. km
Alle Reisen	55,1	69,0	63,8	26,0
Altersgruppen				
14-29 Jahre	10,8	15,5	16,1	7,0
30-59 Jahre	28,5	38,6	36,2	14,7
60 Jahre und älter	15,8	14,8	11,5	4,2
Haushaltsnettoeinkommen				
Bis EUR 2.499	16,3	17,2	15,5	6,0
EUR 2.500-3.999	21,4	26,3	23,9	9,5
EUR 4.000 und mehr	17,4	25,5	24,4	10,5
Wohnort				
West, ≥ 50.000 Einwohner	17,5	24,5	20,3	9,2
West, < 50.000 Einwohner	25,4	30,3	30,1	11,7
Ost, ≥ 50.000 Einwohner	5,5	6,9	6,8	3,0
Ost, < 50.000 Einwohner	6,8	7,2	6,7	2,1
Haushalts-Struktur				
Kind(er) bis 13/14. J. im Haush.	11,0	12,7	15,4	6,4
Keine Kinder bis 13/14 J. im Haush.	44,1	56,3	48,4	19,6

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 *face-to-face*; Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer (erste bis dritte Reise im Halbjahr), ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland, 14-75 Jahre, RA 11/2021 und 5/2022 *online*. Einkommensklassen in der RA *online* sind um EUR 1 verschoben.

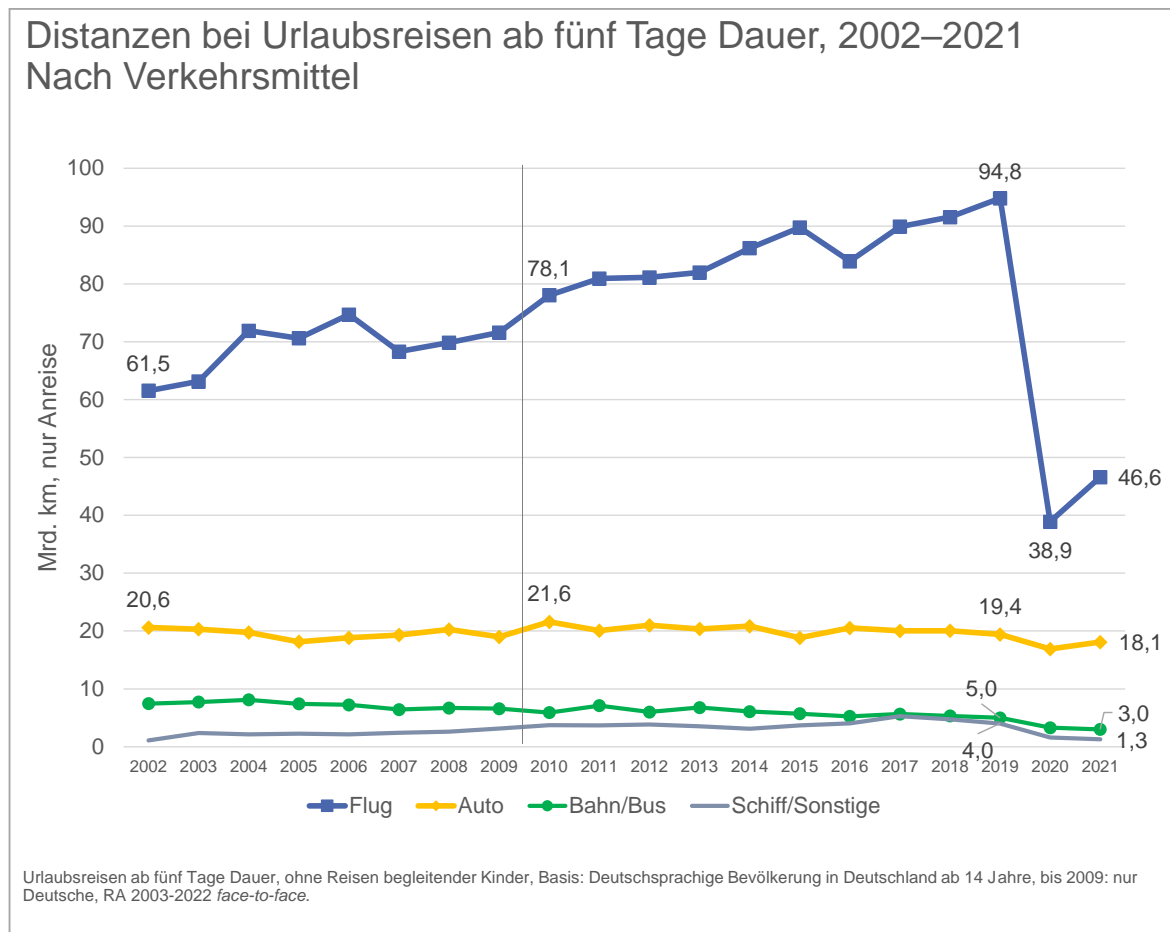
2.1.5 Zeitliche Entwicklung

Für die Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer können die Anreise-Distanzen für den Zeitraum 2002 bis 2021 beschrieben werden.

Da annähernd drei Viertel der Distanzen (73%) bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer anfallen, konzentrieren wir uns bei der weiteren Betrachtung auf diese Reisen. Die gesamte Verkehrsleistung ist von 2002 (90,7 Mrd. km Anreisedistanz) bis 2019 (123,2 Mrd. km Anreisedistanz) um 32,5 Mrd. km (+36% in 17 Jahren) gewachsen. Allerdings sind ab 2010 auch

die deutschsprachigen Ausländer in der Stichprobe enthalten, die über ihre Urlaubsreisen berichten (Reisen in das Heimatland sind dann enthalten, wenn sie von den Befragten als Urlaubsreise wahrgenommen werden). Betrachtet man nur den Zeitraum von 2010 bis 2019, so wuchs die Verkehrsleistung von 109,3 Mrd. km auf 123,2 km, das entspricht einem Zuwachs von 13,9 Mrd. km (+13%) in neun Jahren. Diese Entwicklung wurde erst 2020 durch die Corona-bedingten Einschränkungen abrupt gebremst.

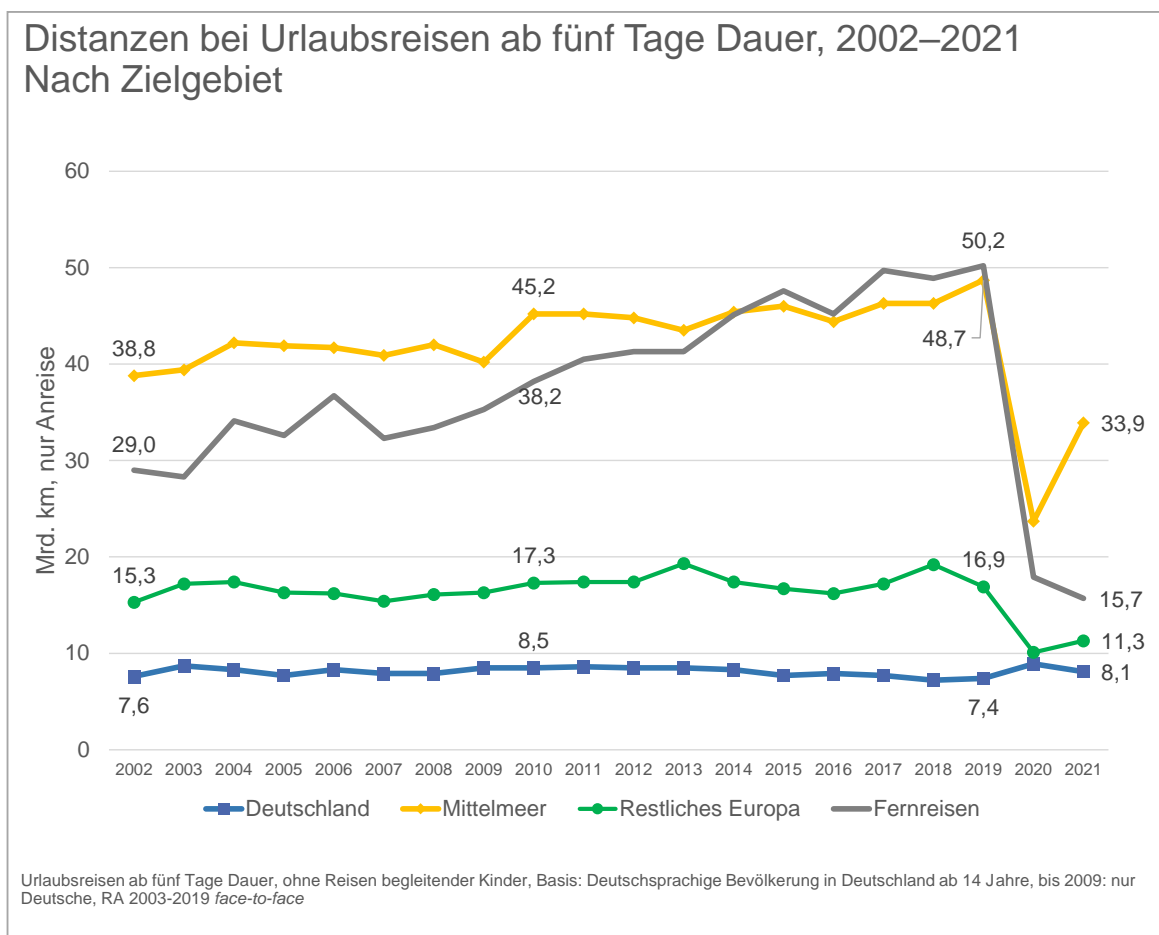
Abbildung 3: Distanzen bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, nach Verkehrsmittel, 2002–2021



Im *Modal Split* wird deutlich, dass der Zuwachs der Verkehrsleistung bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer bis 2019 fast ausschließlich auf die Zunahme des Flugverkehrs zurückzuführen war, während die Verkehrsleistung mit dem Auto und mit Bahn und Bus sogar leicht rückläufig war. Die Corona-bedingten Einschränkungen des Reiseverkehrs haben dann 2020 insbesondere beim Flugverkehr für einen massiven Rückgang der Verkehrsleistung gesorgt. Zwar ging die Verkehrsleistung auch bei den übrigen Verkehrsmitteln zurück, aber im Flugverkehr war der Einbruch mengenmäßig am bedeutsamsten. Er hielt auch noch 2021, trotz leichter Erholung, an: Der Flugverkehr hatte 2021 erst 49% der Verkehrsleistung des Vorkrisenniveaus erreicht. Bei Bahn und Bus waren es immerhin schon 60%, beim Auto sogar 93%. Lediglich in der Kategorie Schiff/Sonstiges war der Rückstand noch größer und betrug im Jahr 2021 nur 33% der Verkehrsleistung des Jahres 2019.

Betrachtet man die Verkehrsleistung nach Zielgebieten, so wird deutlich, dass bis 2019 insbesondere die Bedeutung der Fernreisen massiv zugenommen hatte. In diesem Segment war auch der Corona-bedingte Rückgang der Verkehrsleistung am deutlichsten. Auch im Jahr 2021 war hier ein weiterer Rückgang der Verkehrsleistung zu verzeichnen, während sich in anderen Destinationen, insbesondere am Mittelmeer, bereits eine Tendenz zur Erholung abzeichnete.

Abbildung 4: Distanzen bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, nach Zielgebiet, 2002-2021



2.1.6 Urlaubsverkehrsleistung im Vergleich zu anderen Mobilitätsformen

Zum Schluss können die Verkehrsleistungen bei Urlaubsreisen und Kurzurlaubsreisen denen der gesamten Verkehrsleistung im Personenverkehr gegenübergestellt werden. Dabei ist zu beachten, dass die Personenverkehrsleistung in Deutschland nach anderen Methoden berechnet wird als die Reisedistanzen bei Urlaubs- und Kurzurlaubsreisen auf Basis der Reiseanalyse. So wird in der Verkehrsleistung insgesamt nur der Verkehr in Deutschland gezählt, beim Flugverkehr nur die über Deutschland geflogenen Kilometer mit Berührung eines Hauptverkehrsflughafens (Eschwege & Heidrich-Riske, 2009).

Tabelle 9 zeigt, dass die Verkehrsleistung im Personenverkehr *in* Deutschland von 2011 bis 2019 um 3,5% gestiegen ist. Bei den Urlaubs- und Kurzurlaubsreisen *in und aus* Deutschland betrug das Wachstum im gleichen Zeitraum 11,9%, betrachtet man nur die längeren Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, sind es 10,2%.

Während bei der Gesamtmobilität *in* Deutschland sowohl der Motorisierte Individualverkehr (MIV) als auch Luftverkehr und Schienenfernverkehr Zuwächse verzeichneten, ist das Wachstum der Verkehrsleistung bei Urlaubsreisen *in und aus* Deutschland fast ausschließlich auf das Flugzeug zurückzuführen, während andere Verkehrsmittel leicht rückläufige Distanzen verzeichnen.

Tabelle 9: Verkehrsleistung nach Verkehrsträgern und bei Urlaubsreisen, 2011 und 2020

In Deutschland insgesamt				bei Urlaubs- und Kurzurlaubsreisen			
	2011	2019	2020		2011	2019	2020
Verkehrsleistung Personenverkehr	1.131,0	1.170,2	942,8	Distanzen, An- und Abreise	283,4	317,2	166,9
In Deutschland insgesamt				bei Urlaubsreisen ab fünf Tage Dauer			
Verkehrsleistung Personenverkehr	1.131,0	1.170,2	942,8	Distanzen, Anreise	111,8	123,2	60,6
Luftverkehr	55,2	71,8	18,7	Per Flugzeug	80,9	94,8	38,9
MIV	912,4	917,4	822,5	Per Auto	20,1	19,4	16,9
Schienenfernverkehr	35,5	44,7	23,7	Per Bahn	2,2	1,9	1,6

Daten für Deutschland insgesamt: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2021/22, Flensburg: KBA, 2022, S. 219. NB: Enthalten sind nur die Verkehrsleistungen in resp. über Deutschland. „Als Flugkilometer werden alle über Deutschland geflogenen Kilometer gezählt, die auf Basis der Großkreisentfernung ermittelt werden.“ (Stat. Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 6.2, 2018, S. 7)

2.1.7 Fazit

Die Corona-Pandemie hat nicht nur für einen deutlichen Rückgang der Zahl der Reisen, sondern auch für erhebliche Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl gesorgt. Insbesondere das Flugzeug war von deutlichen Rückgängen betroffen.

Sowohl bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer als auch bei Kurzurlaubsreisen wird nach wie vor der größte Teil der Reisen mit dem Auto erledigt (30,3 Mio. Reisen bzw. 44,7 Mio. Reisen). Der *Anteil* der Reisen mit dem Auto hat sich im Vergleich zum letzten Berichtszeitraum 2018/19 von 45% auf 55% (Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer) und von 63% auf 70% (Kurzurlaubsreisen) erhöht. Dieser Zuwachs des Autoanteils ging sowohl zu Lasten der Flugreisen (deren Anteil sank bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer von 41% auf 34% und bei Kurzurlaubsreisen von 11% auf 6%) als auch der Bus- und Bahnreisen (deren Anteil sank bei

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer von 11% auf 9% und bei Kurzurlaubsreisen von 25% auf 22%).

Bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer wird zwar nach wie vor der größte Teil der Verkehrsleistung mit dem Flugzeug erbracht (46,6 Mrd. km), allerdings hat sich die Verkehrsleistung im Vergleich zum letzten Berichtszeitraum 2018/19 (91,6 Mrd. km) annähernd halbiert. Noch drastischer ist der Rückgang bei den Kurzurlaubsreisen: 2018/19 wurden noch 10,8 Mrd. km mit dem Flugzeug zurückgelegt, 2021/22 waren es nur noch 3,7 Mrd. km.

Bei den langen Urlaubsreisen sank der Anteil der per Flugzeug erbrachten Verkehrsleistung von 75% auf 68% und bei den Kurzurlaubsreisen von 27% auf 14%, während der Anteil der mit dem Auto erbrachten Verkehrsleistung von 16% auf 26% (Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer) bzw. 49% auf 62% (Kurzurlaubsreisen) stieg.

Ob und wie weit diese Verschiebung der Anteile und tatsächlichen Verkehrsleistungen über die Pandemie hinaus von Dauer sein wird, ist nicht genau zu sagen, weil es widerstrebende Kräfte im Markt gibt: Einerseits der Wunsch, die Beschränkungen der Pandemie zu überwinden und zu dem bis 2019 als normal empfundenen Verhalten zurückzukehren, andererseits aber eine wachsende Nachhaltigkeitseinstellung in Verbindung mit ökonomischen Sorgen.

2.2 Reisedauer

Anders als bei der Diskussion der Verkehrsleistung (Abschnitt 2.1) ist bei der Betrachtung der Reisedauer keineswegs klar, ob aus Nachhaltigkeitssicht eher längere oder eher kürzere Aufenthaltsdauern wünschenswert sind.

Einerseits kann man argumentieren, dass die Nutzung von Unterkünften Ressourcen verbraucht. Das betrifft zum einen die Potenzialressourcen (Land, Baumaterial und den Bau selbst inklusive der Erschließung), zum anderen die unmittelbar verbrauchsbezogenen Ressourcen (Wasser, Elektrizität, Heizung, Nahrungsmittel, Reinigung etc.) während des Aufenthaltes. Der Ressourcenverbrauch hängt ab vom Komfortniveau (und damit auch von der angebotenen Fläche pro Gast, den angebotenen und genutzten Einrichtungen wie Schwimmbädern, Wellnessflächen oder Golfplätzen) und der spezifischen Energienutzung (etwa aus regenerativen Quellen). Die verbrauchsabhängigen Ressourcen müssen allerdings den während des Aufenthaltes zu Hause eingesparten Ressourcen gegenübergestellt werden. Der Aufenthalt außerhalb der eigenen Wohnung kann verbrauchsbezogen sowohl zu höheren Ressourcennutzungen (wenn im Vergleich zur Wohnung ein höheres Komfortniveau oder ein ineffizienterer Energiemix gewählt wird), aber auch zu niedrigeren Ressourcennutzungen (wenn die Ressourcennutzung zu Hause höher wäre als unterwegs) führen.

Außerdem wird argumentiert, dass eine kürzere Reisedauer zu weniger nachhaltigen sozialen und ökonomischen Effekten führen kann, etwa indem in kürzerer Zeit mehr „must see“-Attraktionen besichtigt werden (García-Palomares et al., 2015) oder pro Gast ein geringerer Umsatz resultiert (Aguiló et al., 2017; Barros & Machado, 2010). Außerdem führe eine kürzere Aufenthaltsdauer pro Reise zu höherer Ressourcennutzung für die An- und Abreise (Gössling et al., 2018). Deshalb kann generell eine längere Aufenthaltsdauer bei weniger Reisen als die nachhaltige Alternative im Vergleich zu vielen kürzeren und dafür zahlreicheren Reisen verstanden werden.

2.2.1 Erhebungsfrage

Die Erhebungsfrage bezieht sich auf die gesamte Reisedauer inklusive des An- und Abreisetages. Die Intervieweranweisung in der RA *face-to-face* bzw. die Antwortbox in der RA *online* machen klar, dass es um Tage (und nicht Nächte oder eine andere Einheit) geht.

Erhebungsfragen Aufenthaltsdauer

RA *face-to-face*: Wie lange hat diese Reise gedauert?

[Intervieweranweisung: Anzahl der Tage eintragen]

RA *online*: Wie lange hat Ihre Kurzurlaubsreise nach [Ziel] im [Monat] gedauert?

[Ziel und Monat werden aus der vorhergehenden Abfrage eingeblendet]

Die Zahl der Übernachtungen ist demzufolge pro Reise um den Wert 1 kleiner als die Reisedauer in Tagen. So führt eine Kurzurlaubsreise von drei Tagen zu zwei Übernachtungen, eine Urlaubsreise von 15 Tagen zu 14 Übernachtungen. In den folgenden Darstellungen wurde einheitlich die Zahl der Reisetage inklusive des An- und Abreisetages ausgewiesen.

2.2.2 Ergebnis-Überblick

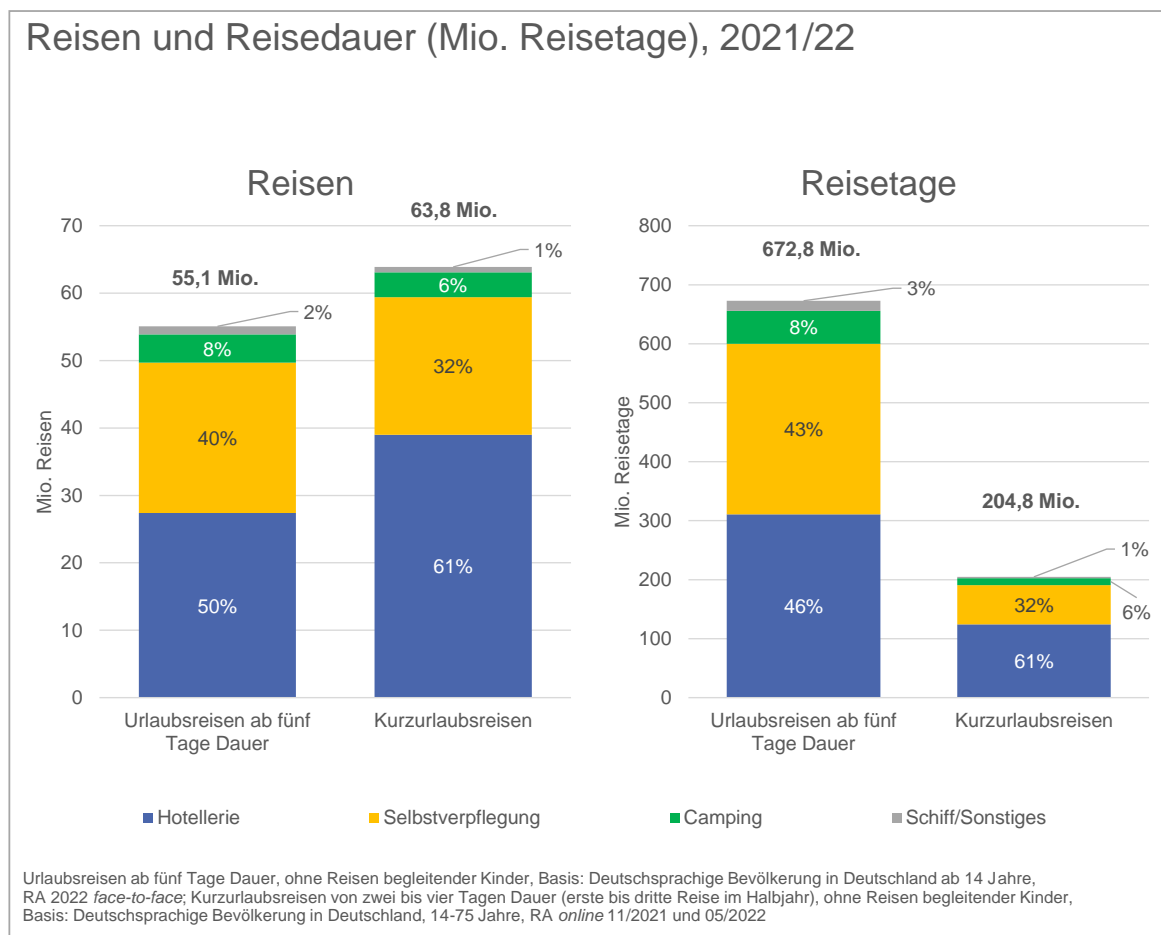
Für die 55,1 Mio. Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer des Jahres 2021 wurden 672,8 Mio. Reisetage verbraucht (Tabelle 6). Das entspricht im Mittel einer Reisedauer von 12,2 Tagen.

Bei den 63,8 Mio. Kurzurlaubsreisen (zwei bis vier Tage Dauer) fielen 204,8 Mio. Reisetage an, das sind im Mittel 3,2 Tage. Obwohl die Kurzreisen 54% aller Reisen ausmachen, entfallen nur 23% der Reisetage auf die Kurzurlaubsreisen.

Tabelle 10: Reisedauer, nach Unterkunftsart 2021/22

	Urlaubsreisen 2021		Kurzurlaubsreisen 2021/22	
	Anzahl Reisen, Mio.	Reisedauer, Mio. Tage	Anzahl Reisen, Mio.	Reisedauer, Mio. Tage
Alle Reisen	55,1	672,8	63,8	204,8
davon				
Hotellerie	27,4	311,0	39,0	124,4
Selbstverpflegung	22,3	288,8	20,4	66,5
Camping	4,2	55,8	3,7	11,6
Schiff/Sonstiges	1,2	17,2	0,8	2,3

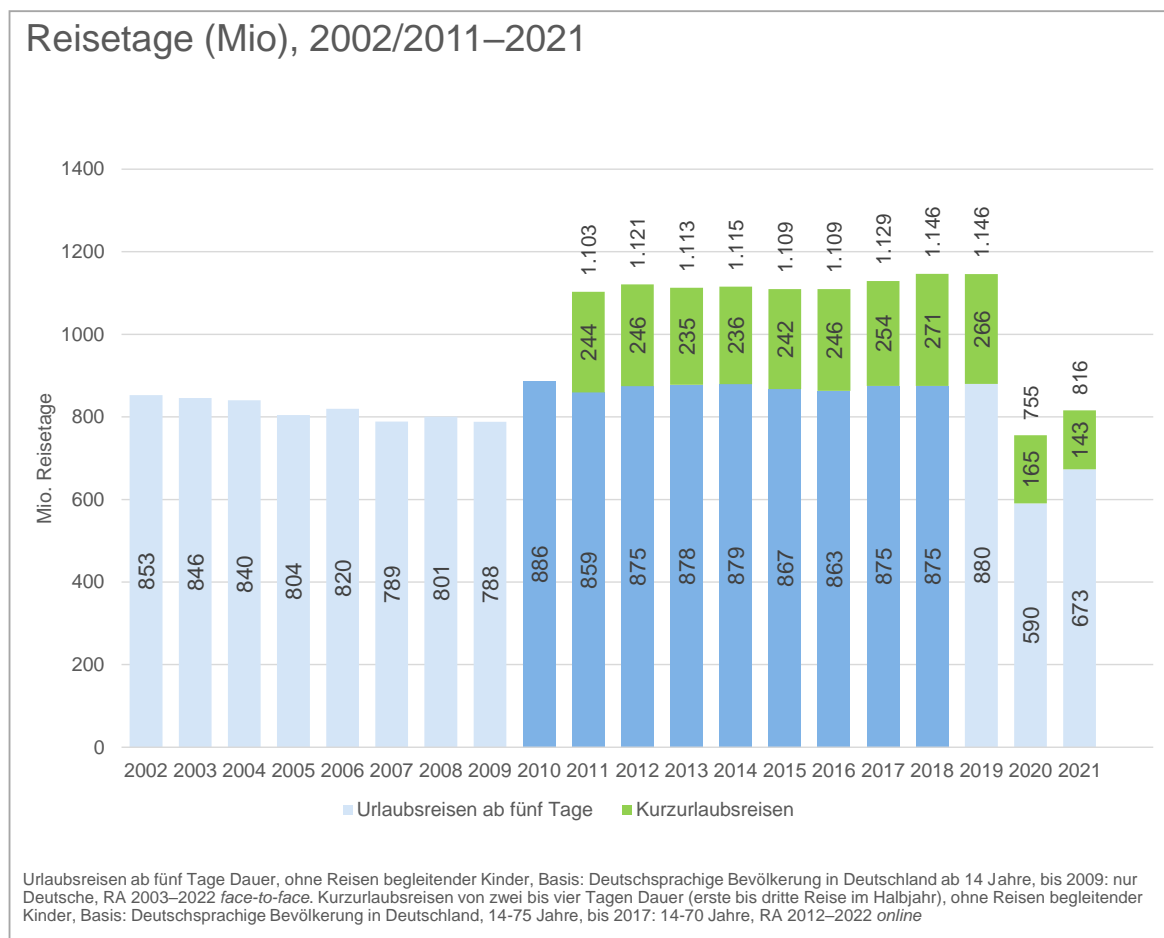
Aufenthaltsstage beinhalten den An- und Abreisetag. Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 *face-to-face*; Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer (erste bis dritte Reise im Halbjahr), ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland, 14-75 Jahre, RA *online* 11/2021 und 05/2022

Abbildung 5: Reisen und Reisedauern, 2021/22

2.2.3 Zeitliche Entwicklung

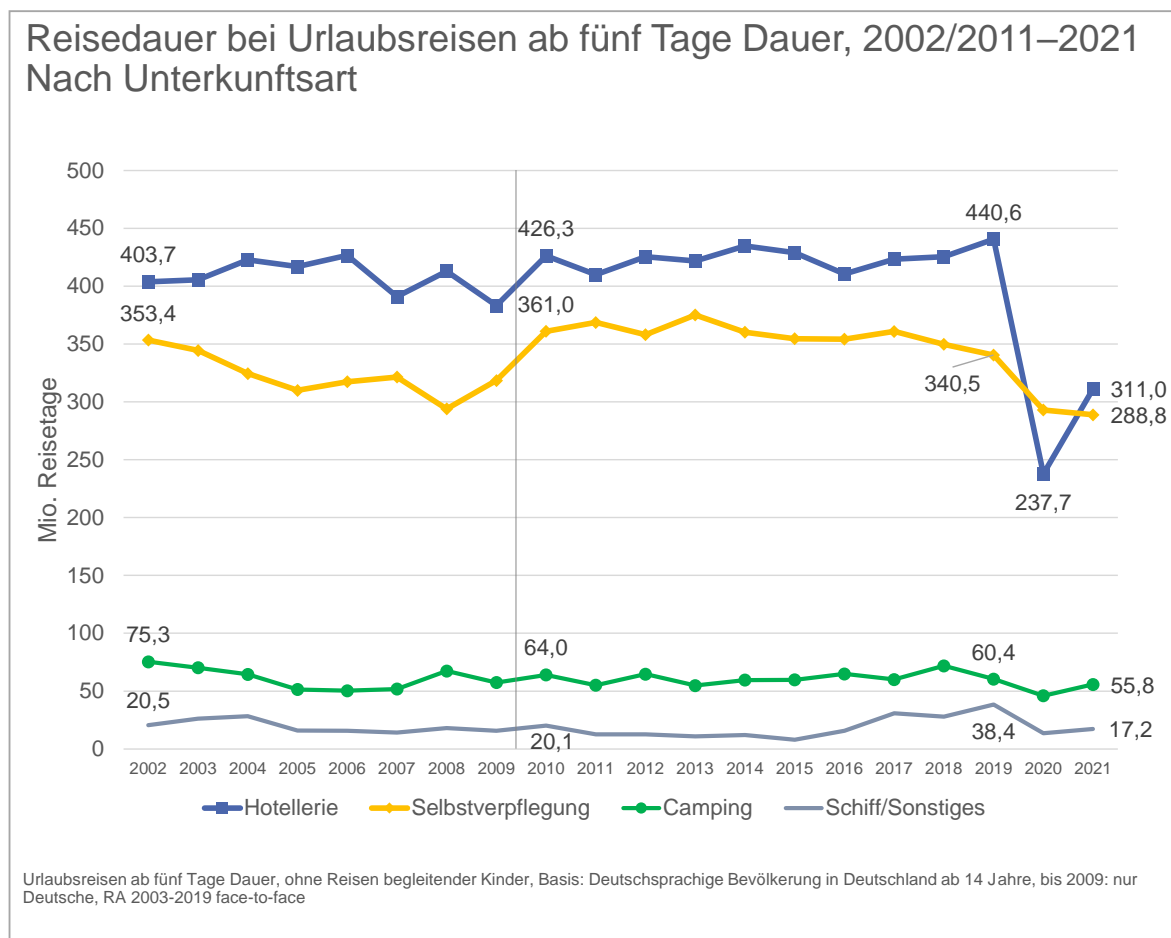
Die Zahl der Reisetage bei Urlaubsreisen hatte sich bis 2019 nicht deutlich verändert, dann aber Corona-bedingt einen deutlichen Einbruch erlitten.

Bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer sank die Zahl von 2019 auf 2020 von 880 Millionen Reisetagen auf 590 Mio. Reisetage und erholte sich dann etwas auf 673 Mio. Reisetage. Bei den Kurzurlaubsreisen ging die Zahl der Reisetage von 2019 auf 2020 (jeweils November bis Oktober) von 266 Mio. auf 165 Mio. zurück und sank danach weiter auf 143 Mio. Reisetage (Nov. 2020 bis Oktober 2021). Im Zeitraum Mai 2021 bis April 2022 (die Basis für alle übrigen Auswertungen in diesem Kapitel) erholte sich die Zahl dann wieder auf 204,8 Mio. Reisetage.

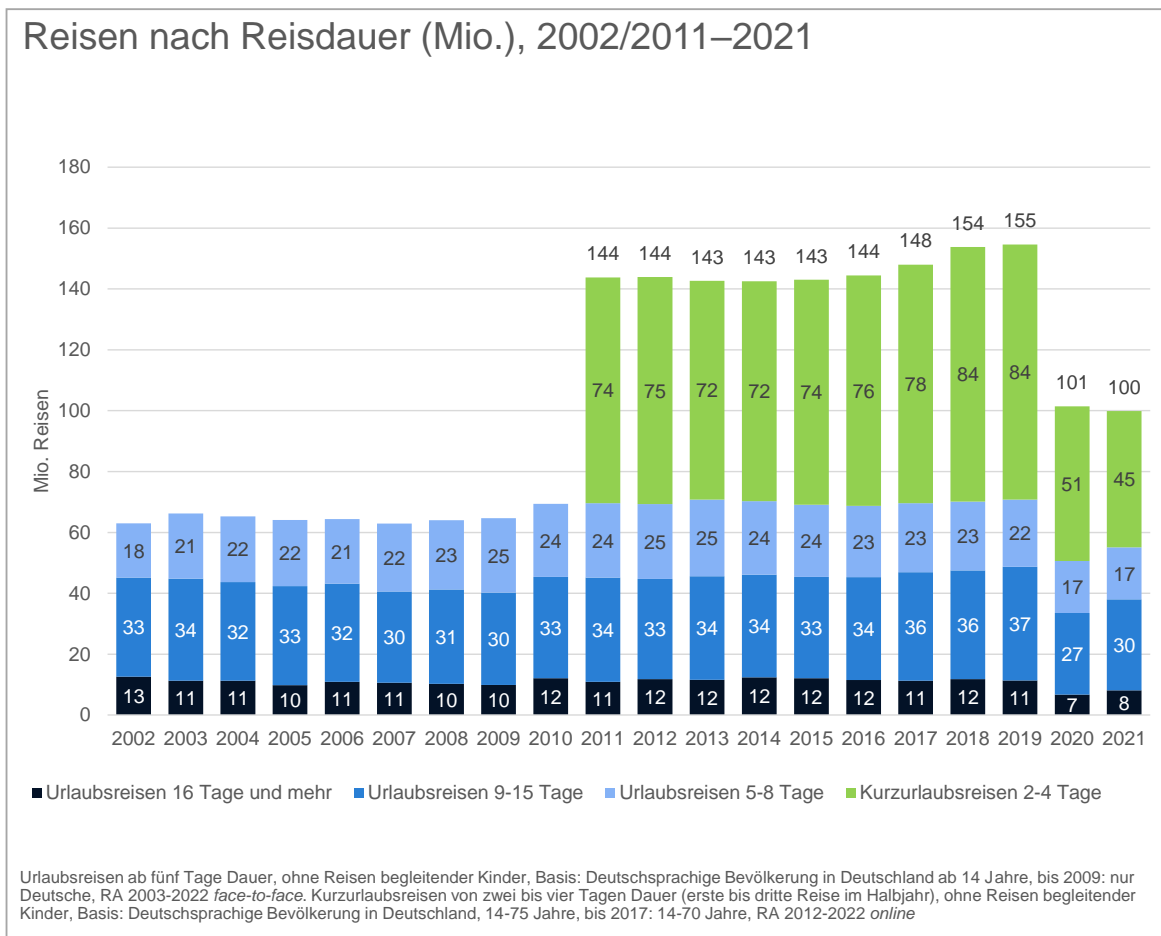
Abbildung 6: Reisedauer (Mio. Reisetage), 2002/2011–2021

Hinweis: Die hier für das Jahr 2021 dargestellten 143 Mio. Reisetage beziehen sich auf den Zeitraum Nov. 2020 bis Oktober 2021. Das erklärt die Differenz zu den übrigen Auswertungen in diesem Kapitel (Basis: 102,5 Mio. Reisetage), die sich auf den Zeitraum Mai 2021 bis April 2022 beziehen.

Auch die Verteilung der Reisedauer nach Unterkunftsart hatte sich von 2002 bis 2019 kaum verändert. Durch die Corona-Pandemie waren aber vor allem Hotellerie-Übernachtungen von Rückgängen betroffen und waren auch 2021 noch weit vom Vorkrisenjahr 2019 entfernt (–29%). Campingübernachtungen hingegen lagen nur noch 8% unter dem Wert von 2019. Am schwierigsten ist die Situation in der Kategorie „Schiff/Sonstiges“: Hier wurden 2021 nur 45% des Vorkrisenniveaus erreicht.

Abbildung 7: Reisedauer bei Urlaubsreisen nach Unterkunft, 2002/2011–2021

Da die Länge der Reisen eine Rolle für die Nachhaltigkeit spielt (siehe Einführung), haben wir die Anzahl der Reisen auch nach ihrer Dauer analysiert. Grundsätzlich gilt: Je länger die Reisen, desto geringer ist der relative Beitrag von An- und Abreise zur Gesamtwirkung. Mit anderen Worten: Viele kurze Reisen sind tendenziell und bei vergleichbarer Destinations- und Verkehrsmittelwahl umweltschädlicher als wenige lange Reisen. Bis 2019 war ein Anstieg der Zahl der Kurzurlaubsreisen zu verzeichnen, während sehr lange Urlaubsreisen (16 Tage und mehr) kein Wachstum mehr verzeichnen konnten. Die Corona bedingten Brüche in der Zeitreihe haben sich auf die Urlaubsreisen unterschiedlich ausgewirkt: Während Kurzurlaubsreisen 2021 erst 53% des Vorkrisenniveaus erreicht hatten, waren es bei den Urlaubsreisen von 9 bis 15 Tagen Dauer bereits wieder 80% und bei den etwas kürzeren Urlaubsreisen von fünf bis acht Tagen Dauer 77%. Die langen Urlaubsreisen ab 16 Tagen Dauer hingegen hatten 2021 erst 71% des Vorkrisenniveaus erreicht.

Abbildung 8: Anzahl Reisen nach Reisedauer, 2002/2011-2018

Hinweis: Die hier für das Jahr 2021 dargestellten 45 Mio. Kurzurlaubsreisen (2–4 Tage Dauer) beziehen sich auf den Zeitraum Nov. 2020 bis Oktober 2021. Das erklärt die Differenz zu den übrigen Auswertungen in diesem Kapitel (Basis: 63,8 Mio. Kurzurlaubsreisen), die sich auf den Zeitraum Mai 2021 bis April 2022 beziehen.

2.2.4 Ergebnis nach weiteren Reisemerkmale

Innerdeutsche Reisen produzierten 384,7 Mio. Reisetage, die sich zu etwa gleichen Teilen auf lange Urlaubsreisen (56%) und Kurzurlaubsreisen (44%) verteilen (Tabelle 11). Bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer sind die Auslandsreisen mit mehr als 465 Mio. Reisetagen dominierend, mehr als die Hälfte davon entfällt auf Reisen in den Mittelmeerraum.

Tabelle 11: Aufenthaltsdauer nach weiteren Reisemerkmale

Aufenthaltsdauer, Mio. Tage		Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez 2021		Kurzurlaubsreisen Mai 2021 – Apr 2022	
Basis		55,1 Mio. Reisen		63,8 Mio. Reisen	
		Mio. Reisen	Mio. Tage	Mio. Reisen	Mio. Tage
Alle Reisen		55,1	672,8	63,8	204,8
Reiseziel					
	Deutschland	20,2	207,2	51,7	163,9
	Ausland	34,9	465,6	12,1	40,9
	Darin: Mittelmeerraum	19,5	266,1	-	-
	Darin: Restl. Europa	13,5	164,8	-	-
	Darin: Fernreisen	1,9	34,6	-	-
Verkehrsmittel					
	Flugzeug	18,8	257,5	4,1	14,0
	Auto	30,3	352,0	44,7	143,5
	Bahn/Bus	5,2	53,2	14,3	45,4
	Schiff, Sonstiges	0,9	10,1	0,7	1,9
Organisation					
	Pauschal/Baustein	21,3	252,9	17,4	53,8
	Individuell	26,4	317,9	37,0	121,4
	Nicht vorgebucht	7,5	102,0	9,3	29,7

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 *face-to-face*; Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer (erste bis dritte Reise im Halbjahr), ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland, 14-75 Jahre, RA 11/2021 und 5/2022 *online*

2.2.5 Ergebnisse nach Personenmerkmalen

Der Anteil der Reisetage in der höchsten Einkommensgruppe (ab 4.000 Euro), die 24% der Bevölkerung ausmacht, beträgt bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer 33% (2018/19: 27%) bzw. 38% (Kurzurlaubsreisen). Das entspricht in etwa den Verhältnissen, die schon bei den Reisedistanzen auftraten, allerdings etwas weniger pointiert.

Tabelle 12: Aufenthaltsdauer nach Personenmerkmalen

	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez 2021		Kurzurlaubsreisen Mai 2021 – Apr 2022	
Basis	55,1 Mio. Reisen		63,8 Mio. Reisen	
	Mio. Reisen	Mio. Tage	Mio. Reisen	Mio. Tage
Alle Reisen	55,1	672,8	63,8	102,5
Altersgruppen				
14-29 Jahre	10,8	131,2	16,1	25,3
30-59 Jahre	28,5	350,1	36,2	57,6
60 Jahre und älter	15,8	191,5	11,5	20,6
Haushaltsnettoeinkommen				
Bis EUR 2.499	16,3	191,5	15,5	25,1
EUR 2.500-3.999	21,4	260,1	23,9	38,6
EUR 4.000 und mehr	17,4	221,2	24,4	39,1
Wohnort				
West, ≥ 50.000 Einwohner	17,5	232,2	20,3	32,3
West, < 50.000 Einwohner	25,4	295,0	30,1	48,5
Ost, ≥ 50.000 Einwohner	5,5	71,4	6,8	11,1
Ost, < 50.000 Einwohner	6,8	74,3	6,7	10,8
Haushalts-Struktur				
Kind(er) bis 13/14. J. im Haush.	11,0	139,6	15,4	24,0
Keine Kinder bis 13/14 J. im Haush.	44,1	533,2	48,4	78,9

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 *face-to-face*; Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer (erste bis dritte Reise im Halbjahr), ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland, 14-75 Jahre, RA 11/2021 und 5/2022 *online*. Einkommensklassen in der RA *online* sind um EUR 1 verschoben.

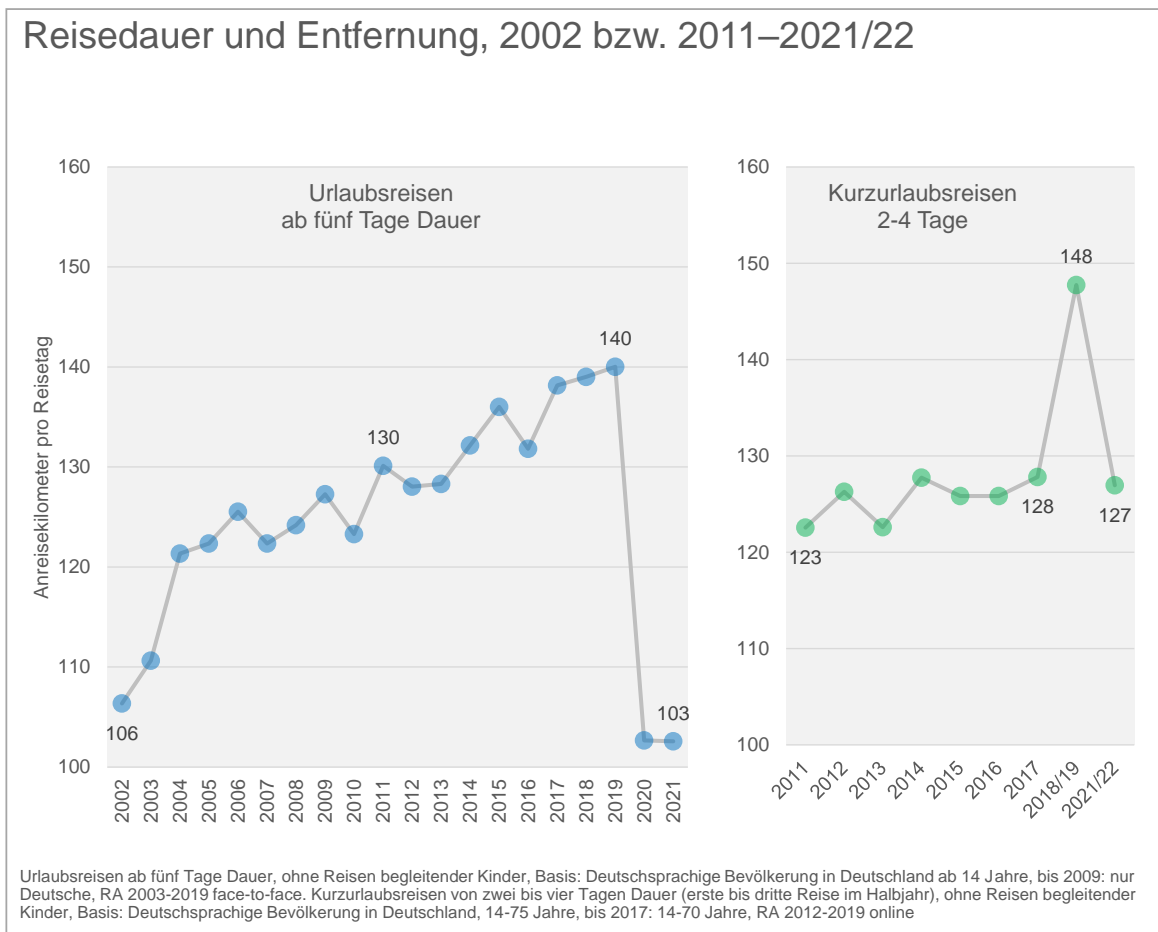
2.2.6 Distanz pro Tag

Die Distanz pro Tag kann als Indikator dafür verwendet werden, welche Distanzen pro ökonomisch wertschöpfendem Tag in der Destination zurückgelegt werden (Abbildung 9).

Hier sehen wir für die Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer und die Kurzurlaubsreisen deutliche Effekte der Corona-Pandemie: Sowohl bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer als auch bei den Kurzurlaubsreisen ist ein Rückfall auf das Vor-Pandemie-Niveau zu verzeichnen ist, im Fall der Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer sogar auf das Niveau von 2002.

Der Rückgang bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer erklärt sich vor allem durch den Rückgang der Flugreisen. Dadurch wurden deutlich weniger Kilometer zurückgelegt.

Abbildung 9: Reisedauer und Entfernung



2.2.7 Fazit

Die Daten zur Reisedauer sahen bis 2019 auf den ersten Blick unspektakulär aus: Insgesamt wenig Veränderung, lediglich bei den Kurzurlaubsreisen gab es einen Zuwachs des Reisevolumens und der Anzahl der Reisetage. Ob diese Entwicklung unter Nachhaltigkeitsaspekten gut oder schlecht war, ließ sich isoliert kaum betrachten.

Durch die Corona-Pandemie ging die Zahl der Reisetage deutlich zurück, wobei die Hotellerie deutlich stärker betroffen war als die Selbstverpflegungsangebote.

Die Zahl der pro Reisetag zurückgelegten Kilometer sank bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, nach einem stetigen Wachstum bis 2019 wieder auf das Niveau von 2002 zurück (etwas mehr als 100 Kilometer pro Reisetag). Auch bei den Kurzurlaubsreisen gab es einen Rückgang auf das Niveau vor der Corona-Pandemie.

2.3 CO₂-Kompensation

Für die Messung der CO₂-Kompensation haben wir für die Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer (RA *face-to-face*) bzw. für die Kurzurlaubsreisen (RA *online*) erhoben, ob eine CO₂-Kompensation in Anspruch genommen wurde.

2.3.1 Erhebungsfrage

Die Erhebungsfrage wird seit 2019 unverändert verwendet (zur Herleitung und Begründung siehe Schmücker et al., 2019, S. 41). Die Frage richtet sich auf An- und Abreise und den Aufenthalt.

Erhebungsfragen CO₂-Kompensation

RA *face-to-face*: Haben Sie bei dieser Urlaubsreise eine CO₂-Kompensation für An- und Abreise oder Aufenthalt getätigt (z. B. bei Atmosfair, MyClimate)? [Intervieweranweisung: Antwortvorgaben vorlesen! Nur EINE Nennung möglich!]

RA *online*: Haben Sie bei dieser Kurzurlaubsreise nach [Ziel] im [Monat] eine CO₂-Kompensation für An- und Abreise oder Aufenthalt getätigt (z. B. bei Atmosfair, MyClimate)? [Ziel und Monat werden aus der vorhergehenden Abfrage eingeblendet]

1. Ja
2. Nein
3. Weiß nicht

2.3.2 Ergebnis-Überblick

Bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer wurde 2021 für 9% der Reisen eine CO₂-Kompensation angegeben, für 68% wurde die Kompensation aktiv verneint, für 24% gab es die Antwort „weiß nicht“ oder „keine Angabe“ (Tabelle 13).

Tabelle 13: CO₂-Kompensation, Überblick

	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez 2021	Kurzurlaubsreisen		
		Mai 2021 – Okt 2021	Nov 2021 – Apr 2022	Mai 2021- Apr 2022
Basis	55,1 Mio. Reisen	32,9 Mio. Reisen	30,9 Mio. Reisen	63,8 Mio. Reisen
1 - ja	9%	14%	22%	17 %
2 - nein	68%	75%	69%	72 %
3 – weiß nicht	23%	11%	10%	11 %
Keine Angabe	1%	-	-	k.A.

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 *face-to-face*; Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer (erste bis dritte Reise im Halbjahr), ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland, 14-75 Jahre, RA *online* 11/2021 und 5/2022

Bei den Kurzurlaubsreisen ist der Anteil mit CO₂-Kompensation deutlich höher, er lag im November 2021 für die Kurzurlaubsreisen der letzten sechs Monate bei 14% und im Mai 2022 bei knapp 22%.

2.3.3 Zeitliche Entwicklung

Im Vergleich zur letzten Messung für das Jahr 2019 sind die berichteten Anteilswerte für CO₂-Kompensationen deutlich gestiegen (Tabelle 14). Trotz der stark gesunkenen Zahl der Reisen insgesamt führten die gestiegenen Anteile auch zu einer absoluten Zunahme der Reisen mit CO₂-Kompensation, bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer von 1,4 auf 5,0 Mio. Reisen, bei den Kurzurlaubsreisen von 5,0 auf 10,8 Mio. Reisen.

Tabelle 14: CO₂-Kompensation, Zeitliche Entwicklung

	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer		Kurzurlaubsreisen	
	Jan – Dez 2018	Jan – Dez 2021	Mai 2018 – Apr 2019	Mai 2021 – Apr 2022
Reisen insgesamt, Mio.	70,1	55,1	83,9	63,8
CO ₂ -Kompensation ja, in %	2	9	6	17
Reisen mit CO ₂ -Kompensation, Mio.	1,4	5,0	5,0	10,8

2.3.4 Ergebnis nach Reisemerkmalen

Bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer bewegt sich der CO₂-Kompensationsanteil auf einem Niveau von 7–9%, unabhängig von Reiseziel, Anreiseverkehrsmittel und Unterkunft. Ausreißer nach unten sind Schiffsreisen und Fernreisen.

Bei den Kurzurlaubsreisen liegen die Nutzung von CO₂-Kompensationsmöglichkeiten bei Auslandsreisen (20%) sowie innerdeutsche Reisen (17%) auf ähnlichem Niveau. Es wurden aber überdurchschnittlich oft Reisen mit dem Flugzeug kompensiert (37%). Die Nutzungsrate bei Pauschalreisen/Bausteinreisen lag mit 46% auf einem deutlich höheren Niveau als bei individuell organisierten Reisen (7%). Diese sehr deutlichen Abstände finden wir in beiden Wellen der RA online, die dieser Auswertung zugrunde liegen, was eine ausnahmsweise sehr schiefe Stichprobe unwahrscheinlich macht.

Tabelle 15: CO₂-Kompensation nach Reisemerkmale

CO ₂ -Kompensation: Ja, Anteil in %		Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez 2021		Kurzurlaubsreisen Mai 2021 – Apr 2022	
Basis		55,1 Mio. Reisen		63,8 Mio. Reisen	
		Mio. Reisen	Anteil %	Mio. Reisen	Anteil %
Reiseziel					
	Deutschland	20,2	9	51,7	17
	Ausland	34,9	8	12,1	20
	Darin: Mittelmeerraum	19,5	8	-	-
	Darin: Restl. Europa	13,5	9	-	-
	Darin: Fernreisen	1,9	5	-	-
Verkehrsmittel					
	Flugzeug	18,8	9	4,1	37
	Auto	30,3	8	44,7	15
	Bahn/Bus	5,2	11	14,3	19
	Schiff, Sonstiges	0,9	8	0,7	16
Unterkunft					
	Hotellerie	27,4	9	39,0	21
	Selbstverpflegung	22,3	8	20,4	11
	Camping	4,2	7	3,7	19
	Schiff, Sonstiges	1,2	5	0,8	21
	Darin: Kreuzfahrtschiff	0,5	k.A.	-	-
	Darin: Sonstiges	0,7	k.A.	-	-
Organisation					
	Pauschal/Baustein	21,3	10	17,4	46
	Individuell	26,4	8	37,0	7
	Nicht vorgebucht	7,5	5	9,3	2

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 *face-to-face*; Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer (erste bis dritte Reise im Halbjahr), ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland, 14-75 Jahre, RA *online* 11/2021 und 5/2022. Prozentangaben sind Zeilenprozent und beziehen sich auf die Basis in der Spalte links daneben.

2.3.5 Ergebnis nach Personenmerkmalen

Bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer bewegt sich der CO₂-Kompensationsanteil auf einem Niveau von 7–9%, egal welche Personengruppe man betrachtet. Positive Ausreißer sind lediglich die Einwohner von Städten in Westdeutschland (11%).

Bei den Kurzurlaubsreisen liegt die Nutzung von CO₂-Kompensationsmöglichkeiten bei Reisen der jüngsten Altersgruppe und bei Familien mit Kindern deutlich über dem Durchschnitt (so wie auch schon 2019 gemessen).

Tabelle 16: CO₂-Kompensation nach Personenmerkmalen

CO ₂ -Kompensation: Ja, Anteil in %	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez 2021		Kurzurlaubsreisen Mai 2021 – Apr 2022	
Basis	55,1 Mio. Reisen		63,8 Mio. Reisen	
	Mio. Reisen	Anteil %	Mio. Reisen	Anteil %
Altersgruppen				
14-29 Jahre	10,8	8	16,1	32
30-59 Jahre	28,5	9	36,2	16
60 Jahre und älter	15,8	8	11,5	3
Haushaltsnettoeinkommen				
Bis EUR 2.499	16,3	9	15,5	14
EUR 2.500-3.999	21,4	9	23,9	16
EUR 4.000 und mehr	17,4	7	24,4	21
Wohnort				
West, ≥ 50.000 Einwohner	17,5	11	20,3	20
West, < 50.000 Einwohner	25,4	7	30,1	15
Ost, ≥ 50.000 Einwohner	5,5	8	6,8	24
Ost, < 50.000 Einwohner	6,8	8	6,7	14
Haushalts-Struktur				
Kind(er) bis 13/14. J. im Haush.	11,0	9	15,4	33
Keine Kinder bis 13/14 J. im Haush.	44,1	8	48,4	12

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 *face-to-face*; Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer (erste bis dritte Reise im Halbjahr), ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland, 14-75 Jahre, RA 11/2021 und 5/2022 *online*. Einkommensklassen in der RA *online* sind um EUR 1 verschoben. Prozentangaben sind Zeilenprozent und beziehen sich auf die Basis in der Spalte links daneben.

2.3.6 Eckdaten für Geschäftsreisen

Aus der aktuellen Welle der RA *Business* (Datenerhebung im Mai und Juli 2022) liegen Vergleichsdaten für die Geschäftsreisen in Deutschland vor. Danach liegt der Anteil der Geschäftsreisen, für die eine CO₂-Kompensation aktiv bejaht wurde, bei 20% (Tabelle 17), also deutlich höher als bei Urlaubsreisen und Kurzurlaubsreisen. Bei Fluggeschäftsreisen wird sogar für 26% der Reisen eine CO₂-Kompensation berichtet.

Tabelle 17: CO₂-Kompensation bei Geschäftsreisen

CO ₂ -Kompensation	Geschäftsreisen mit Übernachtung Mai 2018 – April 2019	Geschäftsreisen mit Übernachtung Mai 2021 – April 2022
Basis	78,5 Mio. Reisen	35,0 Mio. Reisen
Ja	11%	20%
Nein	72%	62%
Weiß nicht	18%	19%

Geschäftsreisen mit mindestens einer Übernachtung, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland 14-75 Jahre, RA *Business* 2022

2.3.7 Fazit

Die bewusste Nutzung von CO₂-Kompensationsmöglichkeiten hat seit 2018/2019 einen deutlichen Sprung gemacht. Das betrifft nicht nur die relativen Anteile, sondern, trotz Corona bedingt deutlich zurückgegangenen Reisevolumens, auch die absolute Zahl der Reisen. Wie schon 2018/19 werden bei Kurzurlaubsreisen deutlich höhere Anteile von CO₂-Kompensation berichtet als bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer.

2.4 Umweltzeichen

2.4.1 Erhebungsfrage

Die Erhebungsfrage wird seit 2019 unverändert verwendet (zur Herleitung und Begründung siehe Schmücker et al., 2019, S. 45).

Erhebungsfrage Umweltzeichen

RA face-to-face: Hatten die Unterkunft oder der Reiseveranstalter bei dieser Urlaubsreise ein besonderes Umweltzeichen (Ökolabel, etc.) oder eine besondere Nachhaltigkeitskennzeichnung? [Intervieweranweisung: Antwortvorgaben vorlesen! Nur EINE Nennung möglich!]

RA online: Hatten die Unterkunft oder der Reiseveranstalter bei dieser Kurzurlaubsreise nach [Ziel] im [Monat] ein besonderes Umweltzeichen (Ökolabel, etc.) oder eine besondere Nachhaltigkeitskennzeichnung? [Ziel und Monat werden aus der vorhergehenden Abfrage eingeblendet]

1. Ja
2. Nein
3. Weiß nicht

2.4.2 Ergebnis-Überblick

Bei 13% der längeren Urlaubsreisen und bei 22% der Kurzurlaubsreisen wurden Angebote mit Umweltkennzeichnung genutzt. Interessant ist die Entwicklung bei den Kurzurlaubsreisen, hier stieg der Wert von 17% im November 2021 auf 27% im Mai 2022 an (einen ähnlich großen Unterschied zwischen den beiden Erhebungswellen hatten wir bereits 2019 festgestellt).

Tabelle 18: Umweltzeichen, Überblick

	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez 2021	Kurzurlaubsreisen		
		Mai 2021 – Okt 2021	Nov 2021 – Apr 2022	Mai 2021- Apr 2022
Basis	55,1 Mio. Reisen	32,9 Mio. Reisen	30,9 Mio. Reisen	63,8 Mio. Reisen
1 - ja	13%	17%	27%	22%
2 - nein	56%	55%	50%	53%
3 - weiß nicht	30%	29%	23%	26%
Keine Angabe	1%	-	-	-

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 *face-to-face*; Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer (erste bis dritte Reise im Halbjahr), ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland, 14-75 Jahre, RA 11/2021 und 5/2022 *online*

2.4.3 Zeitliche Entwicklung

Im Vergleich zur letzten Messung für das Jahr 2019 sind die berichteten Anteilswerte für Umweltzeichen deutlich gestiegen (Tabelle 19). Trotz der stark gesunkenen Zahl der Reisen insgesamt führten die gestiegenen Anteile auch zu einer absoluten Zunahme der Reisen mit /Umweltzeichen, bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer von 4,2 auf 7,2 Mio. Reisen, bei den Kurzurlaubsreisen von 6,7 auf 14,0 Mio. Reisen.

Tabelle 19: Umweltzeichen, Zeitliche Entwicklung

	Urlaubsreisen ab fünf Tage Dauer		Kurzurlaubsreisen	
	Jan – Dez 2018	Jan – Dez 2021	Mai 2018 – Apr 2019	Mai 2021 – Apr 2022
Reisen insgesamt, Mio.	70,1	55,1	83,9	63,8
Umweltzeichen ja, in %	6	13	8	22
Reisen mit Umweltzeichen, Mio.	4,3	7,1	6,7	14,0

2.4.4 Ergebnis nach Reismerkmalen

Bezüglich der Nutzung von Umweltzeichen erkennen wir bei den Reismerkmalen bei längeren Urlaubsreisen größere Unterschiede als bei den Kurzurlaubsreisen. Bei den Reisezielen von längeren Urlaubsreisen finden wir den höchsten Wert von Umweltzeichen mit 15% bei Reisen innerhalb Deutschlands und in das „Restl. Europa“, den niedrigsten mit 7% bei Fernreisen. Beim Verkehrsmittel liegt die Spanne der Ergebnisse zwischen 9% bei Flugreisen und 18% bei Reisen mit dem Schiff.

Bei Kurzurlaubsreisen liegen die Verhältnisse teilweise gerade umgekehrt: Besonders hohe Anteile finden wir bei Flugreisen (37%) und, wie schon 2018/19, bei Pauschal-/Bausteinreisen (51%).

Tabelle 20: Umweltzeichen nach Reisemerkmalen

Umweltzeichen bzw. Nachhaltigkeitskennzeichnung: Ja, Anteil in %		Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez 2021		Kurzurlaubsreisen Mai 2021 – Apr 2022	
Basis		55,1 Mio. Reisen		63,8 Mio. Reisen	
		Mio. Reisen	Anteil %	Mio. Reisen	Anteil %
Reiseziel					
	Deutschland	20,2	15	51,7	22
	Ausland	34,9	12	12,1	22
	Darin: Mittelmeerraum	19,5	10		
	Darin: Restl. Europa	13,5	15		
	Darin: Fernreisen	1,9	7		
Verkehrsmittel					
	Flugzeug	18,8	9	4,1	37
	Auto	30,3	14	44,7	20
	Bahn/Bus	5,2	18	14,3	23
	Schiff, Sonstiges	0,9	16	0,7	21
Unterkunft					
	Hotellerie	27,4	14	39	26
	Selbstverpflegung	22,3	12	20,4	13
	Camping	4,2	14	3,7	28
	Schiff, Sonstiges	1,2	8	0,8	14
	Darin: Kreuzfahrtschiff	0,5	k.A.		
	Darin: Sonstiges	0,7	k.A.		
Organisation					
	Pauschal/Baustein	21,3	13	17,4	51
	Individuell	26,4	15	37,0	13
	Nicht vorgebucht	7,5	5	9,3	2

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 *face-to-face*; Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer (erste bis dritte Reise im Halbjahr), ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland, 14-75 Jahre, RA *online* 11/2021 und 5/2022. Prozentangaben sind Zeilenprozent und beziehen sich auf die Basis in der Spalte links daneben.

2.4.5 Ergebnis nach Personenmerkmalen

Hier gibt es recht deutliche Unterschiede zwischen den Personenmerkmalen, aber auch zwischen längeren Urlaubsreisen und Kurzurlaubsreisen. Bei längeren Urlaubsreisen ist die Nutzung von Umweltzeichen über die Personenmerkmale recht homogen (mit 15% nur leicht erhöht in den Haushalten mit Kindern). Bei den Kurzurlaubsreisen hingegen sind, wie schon 2018/19, die Werte bei den Jüngeren, in (westdeutschen) Großstädten und bei Familien mit Kindern deutlich überdurchschnittlich.

Tabelle 21: Umweltzeichen nach Personenmerkmalen

Umweltzeichen bzw. Nachhaltigkeitskennzeichnung: Ja, Anteil in %	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez 2021		Kurzurlaubsreisen Mai 2021 – Apr 2022	
Basis	55,1 Mio. Reisen		63,8 Mio. Reisen	
	Mio. Reisen	Anteil %	Mio. Reisen	Anteil %
Altersgruppen				
14-29 Jahre	10,8	11	16,1	36
30-59 Jahre	28,5	13	36,2	20
60 Jahre und älter	15,8	13	11,5	6
Haushaltsnettoeinkommen				
Bis EUR 2.499	16,3	13	15,5	15
EUR 2.500-3.999	21,4	13	23,9	20
EUR 4.000 und mehr	17,4	12	24,4	24
Wohnort				
West, ≥ 50.000 Einwohner	17,5	13	20,3	25
West, < 50.000 Einwohner	25,4	13	30,1	19
Ost, ≥ 50.000 Einwohner	5,5	12	6,8	24
Ost, < 50.000 Einwohner	6,8	15	6,7	20
Haushalts-Struktur				
Kind(er) bis 13/14. J. im Haush.	11,0	15	15,4	37
Keine Kinder bis 13/14 J. im Haush.	44,1	12	48,4	17

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 *face-to-face*; Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer (erste bis dritte Reise im Halbjahr), ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland, 14-75 Jahre, RA 11/2021 und 5/2022 *online*. Einkommensklassen in der RA *online* sind um EUR 1 verschoben. Prozentangaben sind Zeilenprozent und beziehen sich auf die Basis in der Spalte links daneben.

2.4.6 Eckdaten für Geschäftsreisen

Aus der aktuellen Welle der RA *Business* (Datenerhebung im Mai und Juli 2022) liegen Vergleichsdaten für die Geschäftsreisen in Deutschland vor.

Danach liegt der Anteil der Geschäftsreisen, bei denen ein Angebot mit Umweltzeichen oder Nachhaltigkeitslabel genutzt wurde, bei 31% (Tabelle 22), also deutlich höher als bei Urlaubsreisen und Kurzurlaubsreisen.

2022 wurde für diese Frage erstmals nach Unterkunft und Tagungsanbieter differenziert. Dabei finden wir 21% der Reisen mit nachhaltig zertifizierten Unterkünften, 15% mit nachhaltig zertifizierten Tagungsanbietern.

Tabelle 22: Umweltzeichen bei Geschäftsreisen

Umweltzeichen bzw. Nachhaltigkeitskennzeichnung	Geschäftsreisen mit Übernachtung Mai 2018 – April 2019	Geschäftsreisen mit Übernachtung Mai 2021 – April 2022
Basis	78,5 Mio. Reisen	35,0 Mio. Reisen
Ja	14%	31%
Nein	58%	39%
Weiß nicht	28%	29%

Geschäftsreisen mit mindestens einer Übernachtung, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland 14-75 Jahre, RA *Business* 2022

2.4.7 Fazit

Umwelt- und Nachhaltigkeitskennzeichnungen (Labels) bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer treffen inzwischen auf ein deutlich höheres Interesse als 2018/19, auch wenn der Anteil mit 13% immer noch recht überschaubar ist. Für weniger als 10% der Urlaubsreisen wird eine Buchung so ausgezeichnete Angebote berichtet. Weiterhin ist der Anteil derjenigen, die nicht wissen, ob sie so ein Angebot gebucht haben oder nicht (und denen man deshalb ein Desinteresse am Thema unterstellen kann), mit 23% deutlich größer, aber seit 2018/19 rückläufig (30%).

Bei Kurzurlaubsreisen ist die berichtete Nutzung höher als bei langen Urlaubsreisen, und bei den Kurzurlaubsreisen fallen vor allem die Pauschal- und Bausteinreisen mit 51% berichteter Nutzung deutlich aus dem Rahmen. Bei den Kurzurlaubsreisen sind auch jüngere Reisende besser ansprechbar, während es bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, auch aufgrund der ohnehin sehr niedrigen Nutzungsraten, kaum demographische oder reisebezogene Unterschiede zu konstatieren gibt.

Die bewusste Nutzung von Umweltzeichen und damit die Marktdurchdringung ist trotz der seit Jahren anhaltenden Bemühungen um umweltbezogene Zertifizierungssysteme und der Vielzahl der im Markt vorhandenen Zertifizierungssysteme zwar immer noch als gering zu beurteilen, allerdings sind sowohl die relativen Anteile als auch die absoluten Volumina, trotz insgesamt Corona-bedingt deutlich zurückgegangenem Reisevolumen, gestiegen.

2.5 Nachhaltigkeitsrelevanz

Unter Nachhaltigkeitsrelevanz verstehen wir die subjektive Einschätzung des Befragten, welche Rolle Nachhaltigkeitsüberlegungen bei der Urlaubsgestaltung gespielt haben. Diese Frage zielt also weniger auf die Erhebung tatsächlichen Verhaltens ab, ist dafür aber etwas breiter gefasst als die vorhergehenden Fragen zur CO₂-Kompensation und zur Nutzung von Angeboten mit Umweltzeichen.

2.5.1 Erhebungsfrage

Für die Messung der Nachhaltigkeitsrelevanz haben wir für die Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer (RA *face-to-face*) bzw. für die Kurzurlaubsreisen (RA *online*) die Zustimmung der Reisenden zu einer von vier Antwortmöglichkeiten erhoben. Um sicherzustellen, dass die Befragten mit dem Erhebungsbegriff „Nachhaltigkeit“ etwas anfangen können und um ein einheitliches Begriffsverständnis zu erreichen, wurde die Erläuterung „ökologisch verträglich, ressourcenschonend, umweltfreundlich und sozial verträglich“ eingefügt. Die Frage ist seit 2019 unverändert (zur Herleitung und Begründung siehe Schmücker et al., 2019, S. 49 f.).

Erhebungsfragen Nachhaltigkeitsrelevanz

Nun geht es noch einmal speziell um Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen, d. h. wie ökologisch verträglich, ressourcenschonend, umweltfreundlich und sozial verträglich der Urlaub gestaltet war.

RA *face-to-face*: Wenn Sie einmal an diese Urlaubsreise zurückdenken: Welche der folgenden Aussagen trifft auf Sie zu? [Intervieweranweisung: Liste 50 vorlegen! Nur EINE Nennung möglich!]

RA *online*: Wenn Sie einmal an diese Kurzurlaubsreise nach [Ziel] im [Monat] zurückdenken: Welche der folgenden Aussagen trifft zu?

1. Nachhaltigkeit hat den Ausschlag gegeben bei der Entscheidung zwischen sonst gleichwertigen Angeboten.
2. Nachhaltigkeit war – neben anderen Dingen – ein Aspekt bei der Gestaltung der Reise.
3. Nachhaltigkeit hatte bei dieser Reise keine Bedeutung.
4. Nachhaltiges Reisen interessiert mich generell nicht.

2.5.2 Ergebnis-Überblick

Für nur 5% der Urlaubsreisen und für 15% der Kurzurlaubsreisen wurde angegeben, dass Nachhaltigkeitsüberlegungen bei der Auswahl zwischen sonst gleichwertigen Angeboten den Ausschlag gegeben haben. Deutlich größer ist der Anteil der Urlaubs- bzw. Kurzurlaubsreisen, bei denen Nachhaltigkeit neben anderen Dingen ein Aspekt der Reiseplanung war (21% bzw. 29%).

Tabelle 23: Nachhaltigkeitsrelevanz, Überblick

	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez 2021	Kurzurlaubsreisen		
		Mai 2021 – Okt 2021	Nov 2021 – Apr 2022	Mai 2021- Apr 2022
Basis	55,1 Mio. Reisen	32,9 Mio. Reisen	30,9 Mio. Reisen	63,8 Mio. Reisen
1 - Nachhaltigkeit hat den Ausschlag gegeben bei der Entscheidung zwischen sonst gleichwertigen Angeboten.	5%	10%	20%	15%
2 - Nachhaltigkeit war – neben anderen Dingen – ein Aspekt bei der Gestaltung der Reise.	21%	29%	30%	29%
3 - Nachhaltigkeit hatte bei dieser Reise keine Bedeutung.	54%	52%	40%	46%
4 - Nachhaltiges Reisen interessiert mich generell nicht.	20%	9%	11%	10%
Keine Angabe	1%	-	-	

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 *face-to-face*; Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer (erste bis dritte Reise im Halbjahr), ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland, 14-75 Jahre, RA 11/2021 und 5/2022 *online*

2.5.3 Zeitliche Entwicklung

Im Vergleich zur letzten Messung für das Jahr 2019 sind die berichteten Anteilswerte für Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, bei denen Nachhaltigkeit den Ausschlag bei der Entscheidung gegeben hat, kaum verändert. Bei Kurzurlaubsreisen hingegen hat sich der Anteil von 8% auf 15% beinahe verdoppelt. In der Folge wird der Nachhaltigkeit bei deutlich mehr Kurzurlaubsreisen (9,4 Mio.) ab Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer (2,7 Mio.) eine „ausschlaggebende“ Bedeutung zugemessen.

Tabelle 24: Nachhaltigkeit ausschlaggebend, Zeitliche Entwicklung

	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer		Kurzurlaubsreisen	
	Jan – Dez 2018	Jan – Dez 2021	Mai 2018 – Apr 2019	Mai 2021 – Apr 2022
Reisen insgesamt, Mio.	70,1	55,1	83,9	63,8
Nachhaltigkeit ausschlaggebend, in %	4	5	8	15
Reisen mit „Nachhaltigkeit ausschlaggebend“, Mio.	2,8	2,7	6,7	9,4

2.5.4 Ergebnis nach Reismerkmalen

Bezüglich der „harten“ Relevanz der Nachhaltigkeit bei der Reiseentscheidung erkennen wir bei den Reismerkmalen bei längeren Urlaubsreisen und Kurzurlaubsreisen gewisse Unterschiede. Bei den Reisezielen von längeren Urlaubsreisen finden wir den höchsten Wert mit

7% bei Inlandsreisen, den niedrigsten mit 2% bei Fernreisen. Die Betrachtung nach Verkehrsmitteln zeigt, dass der Wert bei Bahn/Bus-Reisen mit 10% vergleichsweise hoch ist.

Bei den Kurzurlaubsreisen hingegen zeigt sich ein anderes Bild: Die höchsten Anteile finden wir bei Flugreisen, die allerdings im Kurzreisenmarkt nur eine geringe Rolle spielten. Noch höhere Werte finden wir bei den Kurzurlaubsreisen, die als Pauschal- und Bausteinreisen organisiert wurden (39%).

Tabelle 25: Nachhaltigkeitsrelevanz nach Reisemerkmalen

„Nachhaltigkeit hat den Ausschlag gegeben bei der Entscheidung zwischen sonst gleichwertigen Angeboten“, Anteil in %		Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez 2021		Kurzurlaubsreisen Mai 2021 – Apr 2022	
Basis		55,1 Mio. Reisen		63,8 Mio. Reisen	
		Mio. Reisen	Anteil %	Mio. Reisen	Anteil %
Reiseziel					
	Deutschland	20,2	7	51,7	14
	Ausland	34,9	4	12,1	16
	Darin: Mittelmeerraum	19,5	4		
	Darin: Restliches Europa	13,5	5		
	Darin: Fernreisen	1,9	2		
Verkehrsmittel					
	Flugzeug	18,8	3	4,1	24
	Auto	30,3	5	44,7	13
	Bahn/Bus	5,2	10	14,3	16
	Schiff, Sonstiges	0,9	7	0,7	k.A.
Unterkunft					
	Hotellerie	27,4	5	39	17
	Selbstverpflegung	22,3	5	20,4	8
	Camping	4,2	4	3,7	22
	Schiff, Sonstiges	1,2	2	0,8	13
	Darin: Kreuzfahrtschiff	0,5	k.A.		
	Darin: Sonstiges	0,7	k.A.		
Organisation					
	Pauschal/Baustein	21,3	6	17,4	39
	Individuell	26,4	4	37,0	6
	Nicht vorgebucht	7,5	5	9,3	5

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 *face-to-face*; Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer (erste bis dritte Reise im Halbjahr), ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland, 14-75 Jahre, RA *online* 11/2021 und 5/2022. Prozentangaben sind Zeilenprozent und beziehen sich auf die Basis in der Spalte links daneben.

Große Unterschiede zwischen den Reisezielen

Bei den Reisezielen finden wir große Unterschiede hinsichtlich der Nachhaltigkeitsrelevanz. So finden wir einerseits Ziele, bei denen ein stark überdurchschnittlicher Anteil von Reisenden eine hohe oder sehr hohe Nachhaltigkeitsrelevanz (Top 2) äußert. Beispiele sind Österreich (29% der Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer), Mecklenburg-Vorpommern (37%) oder Reiseziele in Skandinavien (41%).

Am anderen Ende der Skala finden wir Länder wie die Türkei (13%) oder auch den gesamten Mittelmeerraum (17%)

Deutschland liegt mit insgesamt 35% etwas über dem Durchschnitt.

2.5.5 Ergebnis nach Personenmerkmalen

Überdurchschnittliche „harte“ Relevanzraten (Nachhaltigkeit hat den Ausschlag gegeben) findet man bei Kurzurlaubsreisen der 14- bis 29-Jährigen (27%) sowie in Haushalten mit Kindern (25 %). Bei den längeren Urlaubsreisen fallen, wie schon 2018/19, die Reisen aus östlichen Wohnorten mit weniger als 50.000 Einwohnern positiv auf (9%).

Tabelle 26: Nachhaltigkeitsrelevanz nach Personenmerkmalen

„Nachhaltigkeit hat den Ausschlag gegeben bei der Entscheidung zwischen sonst gleichwertigen Angeboten“, Anteil in %	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez 2021		Kurzurlaubsreisen Mai 2021 – Apr 2022	
Basis	55,1 Mio. Reisen		63,8 Mio. Reisen	
	Mio. Reisen	Anteil %	Mio. Reisen	Anteil %
Altersgruppen				
14-29 Jahre	10,8	5	16,1	27
30-59 Jahre	28,5	5	36,2	12
60 Jahre und älter	15,8	5	11,5	6
Haushaltsnettoeinkommen				
Bis EUR 2.499	16,3	6	15,5	13
EUR 2.500-3.999	21,4	5	23,9	15
EUR 4.000 und mehr	17,4	4	24,4	15
Wohnort				
West, ≥ 50.000 Einwohner	17,5	3	20,3	16
West, < 50.000 Einwohner	25,4	5	30,1	14
Ost, ≥ 50.000 Einwohner	5,5	6	6,8	19
Ost, < 50.000 Einwohner	6,8	9	6,7	10
Haushalts-Struktur				
Kind(er) bis 13/14. J. im Haush.	11,0	5	15,4	25
Keine Kinder bis 13/14 J. im Haush.	44,1	5	48,4	12

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 *face-to-face*; Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer (erste bis dritte Reise im Halbjahr), ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland, 14-75 Jahre, RA *online* 11/2021 und 5/2022. Einkommensklassen in der RA *online* sind um EUR 1 verschoben. Prozentangaben sind Zeilenprozent und beziehen sich auf die Basis in der Spalte links daneben.

2.5.6 Eckdaten für Geschäftsreisen

Aus der aktuellen Welle der RA *Business* (Datenerhebung im Mai und Juli 2022) liegen Vergleichsdaten für die Geschäftsreisen in Deutschland vor.

Danach ist der Anteil der Geschäftsreisen, bei denen einen entscheidende Bedeutung von Nachhaltigkeitsaspekten berichtet wird, mit 13% zwar nach wie vor größer als bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer (5%), aber geringer als bei Kurzurlaubsreisen (15%). Der Anteil der zweiten Antwortkategorie liegt mit 28% ebenfalls höher als bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer und etwa auf dem gleichen Niveau wie bei den Kurzurlaubsreisen (Tabelle 27).

Tabelle 27: Nachhaltigkeitsrelevanz bei Geschäftsreisen

Nachhaltigkeitsrelevanz bei Geschäftsreisen	Geschäftsreisen mit Übernachtung Mai 2018 – April 2019	Geschäftsreisen mit Übernachtung Mai 2021 – April 2022
Basis	78,5 Mio. Reisen	35,0 Mio. Reisen
1 - Nachhaltigkeit hat den Ausschlag gegeben bei der Entscheidung zwischen sonst gleichwertigen Angeboten.	12%	13%
2 - Nachhaltigkeit war – neben anderen Dingen – ein Aspekt bei der Gestaltung der Reise.	25%	28%
3 - Nachhaltigkeit hatte bei dieser Reise keine Bedeutung.	41%	36%
4 - Nachhaltiges Reisen interessiert mich generell nicht.	17%	18%
Keine Angabe	6%	5%

Geschäftsreisen mit mindestens einer Übernachtung, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland 14-75 Jahre, RA *Business* 2022

Zwischen den Geschäftsreisearten gibt es kaum Unterschiede, allerdings wird für Incentivereisen mit 20% ein höherer Anteil von Nachhaltigkeit als ausschlaggebendem Kriterium berichtet. Bei Reisen mit Bus und Bahn wird häufiger berichtet, dass Nachhaltigkeit den Ausschlag gegeben hat (16%) oder mitentscheidend war (34%) und weniger häufig, dass bei dieser Reise Nachhaltigkeit keine Rolle spielte (30%).

2.5.7 Fazit

Der Anteil der „harten“ Nachhaltigkeitsrelevanz (Nachhaltigkeit hat den Ausschlag gegeben) ist mit 15% der Kurzurlaubsreisen und 5% der längeren Urlaubsreisen inzwischen unter dem Niveau der Nutzungsraten von Umweltzeichen und CO₂-Kompensation.

Bezieht man die etwas „weichere“ Relevanzstufe (Nachhaltigkeit war ein Aspekt neben anderen) mit ein, so kommen noch einmal 21% der Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer und sogar 29% der Kurzurlaubsreisen hinzu.

2.6 Einstellung zu nachhaltigen Urlaubsreisen

Einstellungen beschreiben, wie jemand (z. B. ein Tourist) etwas (z. B. Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen) beurteilt. „Einstellungen regeln die Bereitschaft, auf den Gegenstand der Einstellung mit Zu oder Abwendung zu reagieren“ (Felser, 2007, S. 317).

Einstellungen sind also per se subjektiv und nicht objektivierbar. Während es grundsätzlich möglich ist, in Befragungen erhobene Verhaltensmerkmale zu überprüfen (war die Person tatsächlich im Urlaub?), gelingt dies bei Einstellungsfragen nicht. Wir beschreiben die Einstellungen hier auf Basis von *Personen*, nicht, wie bei den anderen fünf Indikatoren, auf Basis von *Reisen*.

2.6.1 Erhebungsfrage

Die Einstellungsfrage in der RA *face-to-face* umfasst mehrere Aspekte (2022 insgesamt 13 Items), von denen wir in diesem Bericht nur zwei ausgewählt darstellen. Die Frage richtet sich auf Urlaubsreisen im Allgemeinen (nicht auf eine spezielle Reise, z. B. die Haupturlaubsreise).

Die Antwortmöglichkeiten sind in einer fünfstufigen pseudonumerischen Skala mit verbalisierten Endpunkten abgebildet.

Erhebungsfrage Einstellungen

Wenn Sie einmal ganz allgemein an Urlaubsreisen denken – unabhängig von einem konkreten Reiseziel: Auf welche Weise gestalten Sie am liebsten Ihre Urlaubsreisen? Auf dieser Liste stehen einige Aussagen und Meinungen zur Gestaltung von Urlaubsreisen.

Bitte sagen Sie mir, inwieweit die folgenden Aussagen auf Sie persönlich zutreffen. Dabei bedeutet die „1“=„trifft voll und ganz zu“ und die „5“=„trifft ganz und gar nicht zu“.

Mit den Werten dazwischen können Sie Ihre Meinung abstimmen.

1. Mein Urlaub soll so preiswert wie möglich sein.
2. In meinem Urlaub habe ich es am liebsten richtig luxuriös, das darf dann auch Geld kosten.
3. In meinem Urlaub möchte ich gute Qualität zu einem fairen Preis.
4. Mein Urlaub soll möglichst ökologisch verträglich, ressourcenschonend und umweltfreundlich sein.
5. Mein Urlaub soll möglichst sozial verträglich sein (d. h. faire Arbeitsbedingungen fürs Personal und Respektieren der einheimischen Bevölkerung).
6. Ich organisiere meinen Urlaub am liebsten ganz auf eigene Faust (abgesehen vom Kauf der Fahrkarten und der Reservierung meiner Unterkunft), um unabhängig zu sein und meinen Urlaub möglichst individuell gestalten zu können.
7. Ich buche am liebsten eine (mehr oder weniger) organisierte Reise, wo Anreise und Unterkunft organisiert sind und in einem Paket zu einem festen Preis angeboten werden.
8. Angesichts der Corona-Pandemie und der gegen sie ergriffenen Maßnahmen habe ich keine Lust, mich mit Reiseplänen zu beschäftigen.

9. Angesichts der Corona-Pandemie und der gegen sie ergriffenen Maßnahmen verspüre ich einen großen Freiheitsdrang und freue mich, bei Urlaubsreisen im Jahr 2022 endlich wieder rauszukommen.
10. Ich möchte unbedingt in 2022 reisen, sofern es irgendwie geht. Dazu bin ich notfalls auch bereit, in Länder und Regionen zu reisen, die sonst nicht meine erste Wahl wären.
11. Gerade in diesen unsicheren Zeiten lasse ich mich bei der Vorbereitung meiner Urlaubsreise gerne von einem Reisebüro beraten.
12. Gerade in diesen unsicheren Zeiten mache ich meine Urlaubsreise am liebsten mit einem Reiseveranstalter.
13. Reisebüros und Reiseveranstalter kümmern sich gut um Ihre Kunden, wenn auf einer Reise mal was schief geht.

2.6.2 Ergebnis-Überblick

Die Einstellungen zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen lassen sich anhand des fünffach gestuften Erhebungsinventars und der zwei relevanten Items detailliert analysieren.

Die Tabelle 28 stellt zunächst die Ergebnisse für alle fünf Stufen und beide Items dar. Wie schon in der Vergangenheit, findet die soziale Komponente von Nachhaltigkeit etwas mehr Zustimmung als die ökologische Komponente. Die TOP 2-Werte (Skalenwerte 1 und 2) betragen 51% und 42%.

Tabelle 28: Einstellungen zu nachhaltigen Urlaubsreisen

	Mein Urlaub soll möglichst ökologisch verträglich, ressourcenschonend und umweltfreundlich sein.	Mein Urlaub soll möglichst sozial-verträglich sein (d.h. faire Arbeitsbedingungen fürs Personal und Respektieren der einheimischen Bevölkerung).
1 trifft voll und ganz zu	17%	29%
2	30%	35%
3	35%	27%
4	12%	7%
5 trifft ganz und gar nicht zu	5%	3%
keine Angabe	0%	0%
TOP 2	47%	64%

Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, 70,5 Mio., n=6.814, Angaben in Prozent; RA 2022 face-to-face

Kombiniert man die beiden Aspekte, soziale und ökologische Nachhaltigkeit, so ergibt sich ein *Nettowert* von 68%, bezogen auf die TOP 2: 68% der Bevölkerung äußern gegenüber ökologischen *oder* sozialen Aspekten positive Zustimmung (Skalenwert 1 oder 2). Diese Gruppe bezeichnen wir im Weiteren als Personen *mit* positiver Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen.

43% der Bevölkerung äußern gegenüber beiden Aspekten, ökologische *und* soziale Nachhaltigkeit, eine positive Einstellung. 32% äußern gegenüber keinem der beiden Aspekte, *weder*

zur ökologischen *noch* zur sozialen Nachhaltigkeit, eine positive Einstellung. Diese letzte Gruppe bezeichnen wir im Weiteren als Personen *ohne* positive Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen.

Lassen wir diejenigen, die in den vergangenen zwölf Monaten keine Urlaubsreise gemacht haben, außer Betracht, so erhöht sich der Anteil derjenigen *mit* positiver Einstellung nur leicht von 68% (Bevölkerung ab 14 Jahre) auf 69% (Urlaubs- oder Kurzurlaubsreise in den letzten zwölf Monaten gemacht).

2.6.3 Ergebnis nach Personenmerkmalen

Der Anteil von Personen *mit* positiver Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen nimmt mit dem Alter leicht zu, von 65% in der jüngsten Altersgruppe auf 71% in der ältesten. Einkommen, Herkunft und Kinder im Haushalt haben kaum einen Einfluss auf die Nachhaltigkeitseinstellung bei Urlaubsreisen.

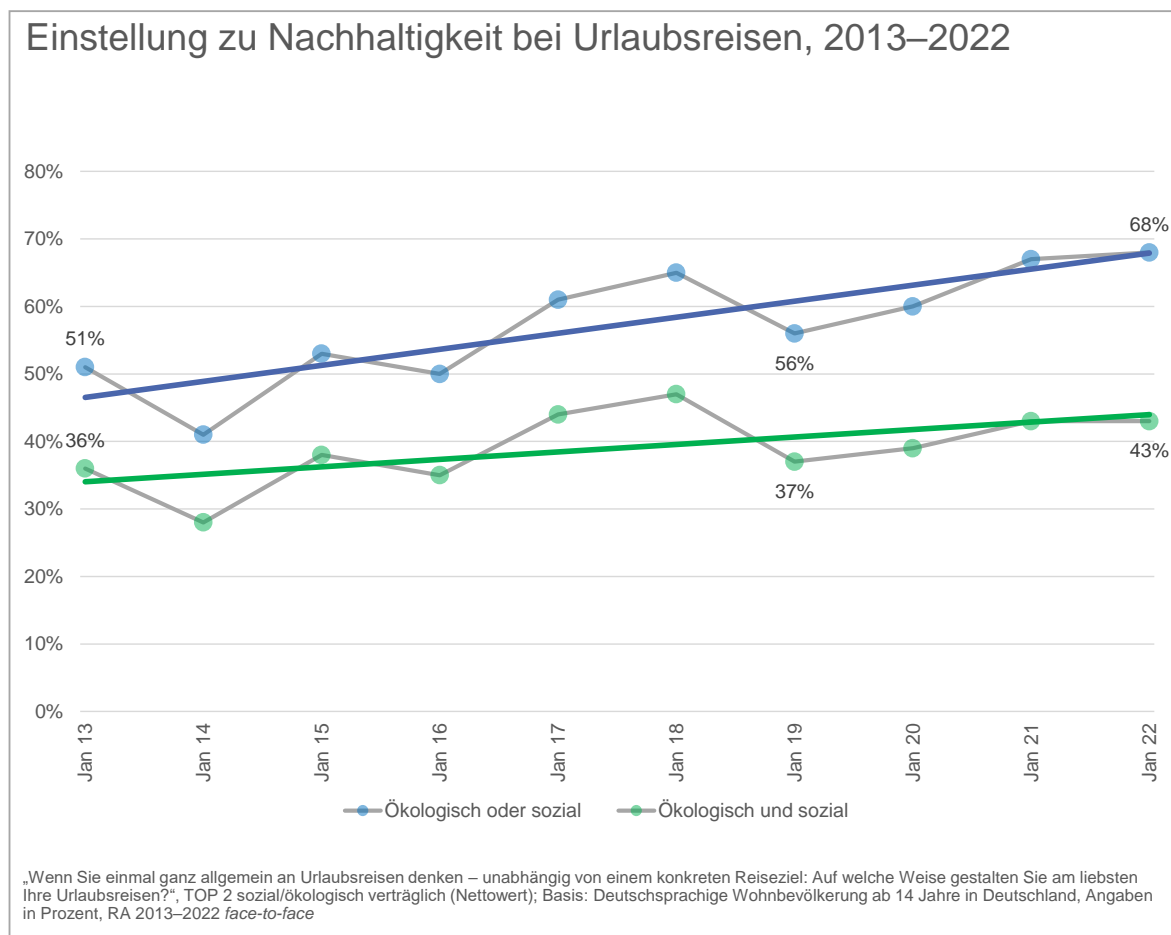
Tabelle 29: Einstellungen zur Nachhaltigkeit nach Personenmerkmalen

Anteil in %	Personen <u>mit</u> positiver Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen
Alle Befragten	68
Altersgruppen	
14-29 Jahre	65
30-59 Jahre	68
60 Jahre und älter	71
Haushaltsnettoeinkommen	
Bis EUR 2.499	66
EUR 2.500-3.999	69
EUR 4.000 und mehr	71
Wohnort	
West, ≥ 50.000 Einwohner	67
West, < 50.000 Einwohner	70
Ost, ≥ 50.000 Einwohner	67
Ost, < 50.000 Einwohner	68
Haushalts-Struktur	
Kind(er) bis 13/14. J. im Haush.	66
Keine Kinder bis 13/14 J. im Haush.	69

Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, 70,5 Mio. Personen, n=6.814, RA 2022 *face-to-face*

2.6.4 Zeitliche Entwicklung

Egal, ob man auf die positiven Zustimmungswerte für ökologische *oder* soziale Aspekten bei der Urlaubsreise oder auf die positiven Zustimmungswerte für ökologische *und* soziale Nachhaltigkeit schaut, erkennen wir eine leichte, aber kontinuierliche Zunahme im Zeitverlauf (Abbildung 10). In beiden Fällen schwanken die Werte um den linearen Trend.

Abbildung 10: Positive Einstellung zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen, 2013–2022

2.6.5 Einstellung und Verhalten

Die Frage, ob eine positive Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen zu einer nachhaltigeren Reisegestaltung führt, lässt sich mit den vorliegenden Daten beantworten.

Wir betrachten dazu Personen *mit* positiver Einstellung zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen (48,2 Mio., 68% der Bevölkerung). Das sind Personen, die entweder bei der sozialen oder ökologischen Dimension einen der TOP 2-Werte angegeben haben. Die Gegengruppe sind dann die 22,3 Mio. Personen, für die das nicht zutrifft.

Tabelle 30 zeigt, dass die Personengruppen sich weder im Hinblick auf die Reiseintensität (Urlaubsreise gemacht), die Zahl der Urlaubsreisen oder die Zahl der Aufenthaltstage nennenswert unterscheiden: Stets entfallen 56-57% auf die Personengruppe mit positiver Einstellung. Im Fall von Urlaubsreisen führt eine positive Nachhaltigkeits-Einstellung also nicht zu weniger Konsum (aber auch nicht zu mehr Konsum). Bei der Anreisedistanz hingegen sehen wir, anders als noch 2018/19, etwas geringere Anteil der nachhaltig eingestellten Personen, sowohl insgesamt (65 %) als auch per Flugzeug (64 %).

Tabelle 30: Nachhaltigkeitseinstellung und Reiseverhalten

	Bevölkerung ab 14 Jahren insgesamt	Personen <u>mit positiver</u> Einstellung zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen	Personen <u>ohne positive</u> Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen
Basis	n=6.814	n=4.656	n=2.158
Mio. Personen	70,5	48,2	22,3
in %	100	68	32
Mio. Urlaubsreisende	47,8	33,0	14,8
in %	100	69	66
Mio. Urlaubsreisen	55,1	37,6	17,5
in %	100	68	32
Mio. Aufenthaltstage	672,8	466,2	206,6
in %	100	69	31
Mrd. km Anreise	69,0	45,0	24,0
in %	100	65	35
davon per Flugzeug	46,6	29,6	17,1
in %	100	64	37

Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren und deren Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, RA 2022 *face-to-face*

Die Art der Reisegestaltung unterscheidet sich aber durchaus zwischen den beiden Gruppen. Die Gruppe mit positiver Nachhaltigkeitseinstellung berichtet, wie schon 2018/19, häufiger über durchgeführte CO₂-Kompensation, über die Auswahl von Reiseprodukten mit Umweltzeichen und über eine höhere Nachhaltigkeitsrelevanz bei ihren Urlaubsreisen (Tabelle 31).

Tabelle 31: Nachhaltigkeitseinstellung und Reiseindikatoren

Anteil in %	Alle Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez 2021	Von Personen <u>mit positiver</u> Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen	Von Personen <u>ohne positive</u> Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen
Basis	55,1 Mio. Reisen n=5.323	37,6 Mio. Reisen n=3.630	17,5 Mio. Reisen n=1.693
Nachhaltigkeitsrelevanz Top 1: Hat den Ausschlag gegeben	5	5	4
Nachhaltigkeitsrelevanz Top 2: Ausschlag gegeben oder war ein Aspekt von mehreren	26	31	15
CO ₂ -Kompensation: Ja	9	10	5
Umweltzeichen bzw. Nachhaltigkeitskennzeichnung: Ja	13	16	6

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 *face-to-face*

Im Hinblick auf die gewählten Reiseziele unterscheiden sich die beiden Zielgruppen aber nur wenig. Die TOP 10- Reiseländer umfassen in beiden Zielgruppen die gleichen Länder und sind in den ersten drei Positionen gleich, bei den Reisen der Personen mit positiver Einstellung zur Nachhaltigkeit sind aber die Türkei und Kroatien seit 2018 im Ranking aufgestiegen (Tabelle 32). Zugleich hat sich der Inlandsanteil in beiden Gruppen um rund zehn Prozentpunkte erhöht, in der Gruppe derjenigen ohne positive Nachhaltigkeitseinstellung mit +11 Prozentpunkten sogar noch etwas deutlicher als in der Gruppe mit positiver Nachhaltigkeitseinstellung (+9 Prozentpunkte).

Tabelle 32: Top 10- Reiseziele Urlaubsreisen

Urlaubsreisen von Personen <u>mit positiver</u> Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen		Urlaubsreisen von Personen <u>ohne positive</u> Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen	
2018	2021	2018	2021
40,2 Mio. Reisen	37,6 Mio. Reisen	29,9 Mio. Reisen	17,5 Mio. Reisen
Deutschland (28%)	Deutschland (37%)	Deutschland (25%)	Deutschland (36%)
Spanien (13%)	Spanien (11%)	Spanien (14%)	Spanien (12%)
Italien (8%)	Italien (8%)	Italien (9%)	Italien (8%)
Österreich	Türkei	Türkei	Türkei
Türkei	Kroatien	Österreich	Kroatien
Griechenland	Österreich	Griechenland	Griechenland
Frankreich	Griechenland	Kroatien	Frankreich
Niederlande	Frankreich	Frankreich	Österreich
Kroatien	Polen	Polen	Niederlande
Polen	Niederlande	Niederlande	Polen

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2019 und 2022 *face-to-face*

2.6.6 Fazit

Die positive Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen kann inzwischen bei mehr zwei Dritteln der Bevölkerung konstatiert werden: 68% der Bevölkerung finden ökologische oder soziale Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen wichtig, wobei der soziale Aspekt etwas mehr Zustimmung erfährt als der Umweltaspekt. Bei älteren Personen mit höherem Einkommen ist die Zustimmung etwas höher als im Durchschnitt der Bevölkerung. In den letzten Jahren ist die positive Einstellung im Trend leicht gewachsen, ein Bruch durch die Corona-Pandemie ist nicht zu erkennen.

Personen mit positiver Nachhaltigkeitseinstellung reisen weder mehr noch weniger als Personen ohne diese positive Einstellung. Sie produzieren pro Person weder mehr noch weniger Urlaubsreisen oder Aufenthaltstage und nur in geringem Umfang weniger Reisekilometer.

Allerdings haben sie eine höhere Tendenz, Nachhaltigkeitsüberlegungen bei der konkreten Reise als relevant einzustufen, sie kompensieren häufiger und nutzen häufiger Angebote mit Ökolabel – oder zumindest erinnern sie sich besser daran.

Wenn man also nachhaltigere Reiseangebote im Markt fördern will, dann erhöht eine positive Einstellung die Chance, dass solche Angebote zukünftig auch tatsächlich genutzt werden. Diese Entwicklung zeichnete sich bereits 2018/19 ab. Allerdings hat die Corona-Pandemie die Verhältnisse im Urlaubsreisemarkt derart durcheinandergebracht, dass es verfrüht wäre, in den jetzt vorliegenden Zahlen einen Beleg für diese Wirkkette zu sehen.

3 Ergebnisse Vertiefungsmodule

3.1 Modul „Crowding und Information“

3.1.1 Hintergrund und Ziel

Das Modul „Crowding und Information“ wurde als eines der Schwerpunktthemen des Jahres 2022 ausgewählt, weil Fragen der Crowdingwahrnehmung und -wirkung vor dem Hintergrund einer Diskussion um Überfüllungssituationen im Tourismus („Overtourism“) seit Jahren eine Rolle in der Tourismusforschung und -praxis spielen (Neuts & Nijkamp, 2012; Reif, 2019; Seraphin, 2019; Shelby et al., 1989; Zehrer & Raich, 2016). Während der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie wurde das Phänomen, jedenfalls an bestimmten Orten und zu bestimmten Zeiten, noch verstärkt (Grunenberg et al., 2022). In der Folge wurde verstärkt über Maßnahmen des Besuchermanagements und der Besucherlenkung diskutiert.

Vor diesem Hintergrund wurden Sonderfragen in der Reiseanalyse face-to-face 2022 und in der RA online 5/2022 eingeschaltet, um empirische Daten zur Wahrnehmung von Crowding *während der Urlaubsreise* zu erhalten. Dazu wurde erhoben, ob und in welchen Situationen die Urlauberinnen und Urlauber das Gefühl hatten, es sei zu voll. In einem zweiten Block wurde untersucht, ob und wie sich Urlauberinnen und Urlauber darüber informiert haben, ob und wann es in bestimmten Situationen „zu voll“ sein könnte.

3.1.2 Wahrnehmung von Crowding während der Urlaubsreise

Von den 47,8 Mio. Urlaubsreisenden des Jahres 2021 berichtete 43%, dass sie während des Urlaubs zeitweise das Gefühl hatten, es sei „zu voll“. 56% antworteten mit „Nein“, knapp 1% machte keine Angabe.

Wir finden einen leichten negativen Altersgradienten (Tabelle 33), vor allem aber starke Unterschiede je nach Reiseziel der Haupturlaubsreise: So berichten Personen, die ihre Haupturlaubsreise in das Ausland unternommen haben, häufiger von Crowding-Erlebnissen als Inlandsreisende, Flugreisende häufiger als Autoreisende.

Tabelle 33: Crowding bei der Urlaubsreise wahrgenommen (Personenmerkmale)

Anteil in %	Crowding bei der Urlaubsreise wahrgenommen
Alle Befragten	43
Altersgruppen	
14-29 Jahre	48
30-59 Jahre	44
60 Jahre und älter	38
Haushaltsnettoeinkommen	
Bis EUR 2.499	43
EUR 2.500-3.999	46
EUR 4.000 und mehr	40
Wohnort	
West, ≥ 50.000 Einwohner	44
West, < 50.000 Einwohner	41
Ost, ≥ 50.000 Einwohner	52
Ost, < 50.000 Einwohner	44
Haushalts-Struktur	
Kind(er) bis 13/14. J. im Haush.	42
Keine Kinder bis 13/14 J. im Haush.	44
Reiseziel der Haupturlaubsreise 2021	
In Deutschland	39
Ins Ausland	45
Darin: Mittelmeer	50
Darin: Fernreiseziele	47
Darin: Alpen	39
Darin: Skandinavien (inkl. Dänemark)	19
Verkehrsmittel der Haupturlaubsreise 2021	
Flugzeug	54
Auto	36
Bahn/Bus	44

Basis: Urlaubsreisende in der deutschsprachigen Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, 47,8 Mio. Personen, n=4.617, RA 2022 *face-to-face*

Hinweis: Zu beachten ist, dass sich auch die Angaben zum Reiseziel und Verkehrsmittel weiterhin auf die Person beziehen, nicht notwendigerweise auf die konkrete Reise (Personen, die mehrere Urlaubs- oder Kurzurlaubsreisen unternommen haben, können durchaus eine „zu volle“ Situation bei einer anderen als der Haupturlaubsreise erlebt haben). Gleichwohl geben die Daten eine realistische Tendenz an, denn 87% der Urlaubsreisenden 2021 haben nur eine Urlaubsreise ab fünf Tagen Dauer unternommen.

3.1.3 Situative Crowdingwahrnehmung

Unter den 15 abgefragten Situationen nimmt die An- und Abreise den Spitzenplatz ein: 16% der Urlaubsreisenden berichten, dort Situationen als „zu voll“ erlebt zu haben. An zweiter Stelle steht das Einkaufen vor Ort, knapp gefolgt von „in Innenstädten“ und „beim Essengehen vor Ort“.

Alle anderen abgefragten Situationen werden von weniger als zehn Prozent der Urlaubsreisenden berichtet. Angesichts der insgesamt geringen Inzidenzen sind auch nur wenige Unterschiede zwischen den Destinationen (wiederum bezogen auf die Haupturlaubsreise) zu finden. So berichten 14% der Mittelmeerbesucher von „zu vollen“ Stränden oder Badeseen, 11% der Fernreisenden von „zu vollen“ Sehenswürdigkeiten, 8% der Alpenurlauber von „zu vollen“ Parkplätzen und 5% der Alpenurlauber von „zu vollen“ Naturattraktionen.

Tabelle 34: Crowding bei der Urlaubsreise wahrgenommen

Urlaubsreisende, in %	Al- le	Reiseziel der Haupturlaubsreise 2021					
		Deutsch- land	Aus- land	Mittelmeer- raum	Fernrei- sen	Al- pen	Skandinavi- en inkl. Dänemark
Ja, bei der An- und Abreise (z. B. im Flughafen, Bahnhof oder auf der Autobahn)	16	7	21	29	24	4	3
Ja, beim Einkaufen vor Ort	13	14	12	13	8	12	7
Ja, in Innenstädten	11	10	12	12	7	10	5
Ja, beim Essengehen vor Ort	11	11	11	12	9	11	2
Ja, am Strand oder am Badensee	9	8	10	14	6	2	3
Ja, beim Besuch von Sehenswürdigkeiten	8	7	8	8	11	7	3
Ja, auf Parkplätzen	4	7	3	2	2	8	1
Ja, in öffentlichen Verkehrsmitteln vor Ort	4	5	4	3	7	4	4
Ja, in der Unterkunft/auf dem Campingplatz	2	3	2	3	3	1	0
Ja, beim Erleben von Natur und Naturattraktionen	2	4	2	1	3	5	1
Ja, bei organisierten Ausflügen (z. B. im Ausflugsbus)	2	1	3	3	4	1	1
Ja, in Museen oder Ausstellungen	2	2	1	1	5	0	0
Ja, beim Radfahren	1	2	1	1	1	1	0
Ja, beim Wandern	1	2	1	0	0	3	0
Ja, beim Skilau-	0	0	1	0	2	3	1

fen/Snowboarden							
Nein, nichts davon	56	60	54	49	53	60	82
Keine Angabe	1	1	1	1	0	1	0

Basis: Urlaubsreisende in der deutschsprachigen Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, 47,8 Mio. Personen, n=4.617, RA 2022 *face-to-face*

3.1.4 Crowdingwahrnehmung bei der An- und Abreise

Die An- und Abreise ist die Situation während der Urlaubsreisen der Befragten, die am häufigsten als „zu voll“ wahrgenommen wurden.

Diese Wahrnehmung tritt bei den Befragten, die bei der Haupturlaubsreise 2021 das Flugzeug benutzt haben, mit 33% der Befragten deutlich häufiger auf als im Durchschnitt. Auch Bahnreisende (17%) berichten häufiger über „zu volle“ Situationen als Auto- oder Busreisende (5% bzw. 4%).

Flug- und Bahnreisende berichten aber auch etwas häufiger über „zu volle“ Innenstädte, Bahnreisende zudem über „zu volle“ öffentliche Verkehrsmittel vor Ort, Autoreisende hingegen etwas häufiger über „zu volle“ Parkplätze.

Tabelle 35: Crowding bei der Urlaubsreise wahrgenommen (Personenmerkmale)

Urlaubsreisende, in %	Alle	Hauptverkehrsmittel der Haupturlaubsreise 2021			
		Flugzeug	Auto	Bahn	Bus
Ja, bei der An- und Abreise (z. B. im Flughafen, Bahnhof oder auf der Autobahn)	16	33	5	17	4
Ja, auf Parkplätzen	4	1	7	2	2
Ja, bei organisierten Ausflügen (z. B. im Ausflugsbus)	2	4	1	3	7
Ja, in öffentlichen Verkehrsmitteln vor Ort	4	3	3	13	4
Nein, nichts davon	56	46	63	50	64

Basis: Urlaubsreisende in der deutschsprachigen Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, 47,8 Mio. Personen, n=4.617, RA 2022 *face-to-face*

3.1.5 Crowdingwahrnehmung bei ausgewählten Reisearten

Bei einzelnen Reisearten treten Crowdingwahrnehmungen überdurchschnittlich oft auf. So berichten 24% der Befragten, die ihre Haupturlaubsreise 2021 (auch) als „Partyurlaub“ bezeichnen, von „zu vollen“ Stränden oder Badeseen. Städtereisende berichten zu 32% über „zu volle“ Innenstädte und zu 20% über „zu volle“ Sehenswürdigkeiten. Aktivurlauber hingegen berichten nicht über „zu volle“ Situationen, weder beim Wandern noch beim Radfahren; lediglich beim Skilaufen oder Snowboarden steigt der Anteil leicht auf 2% an.

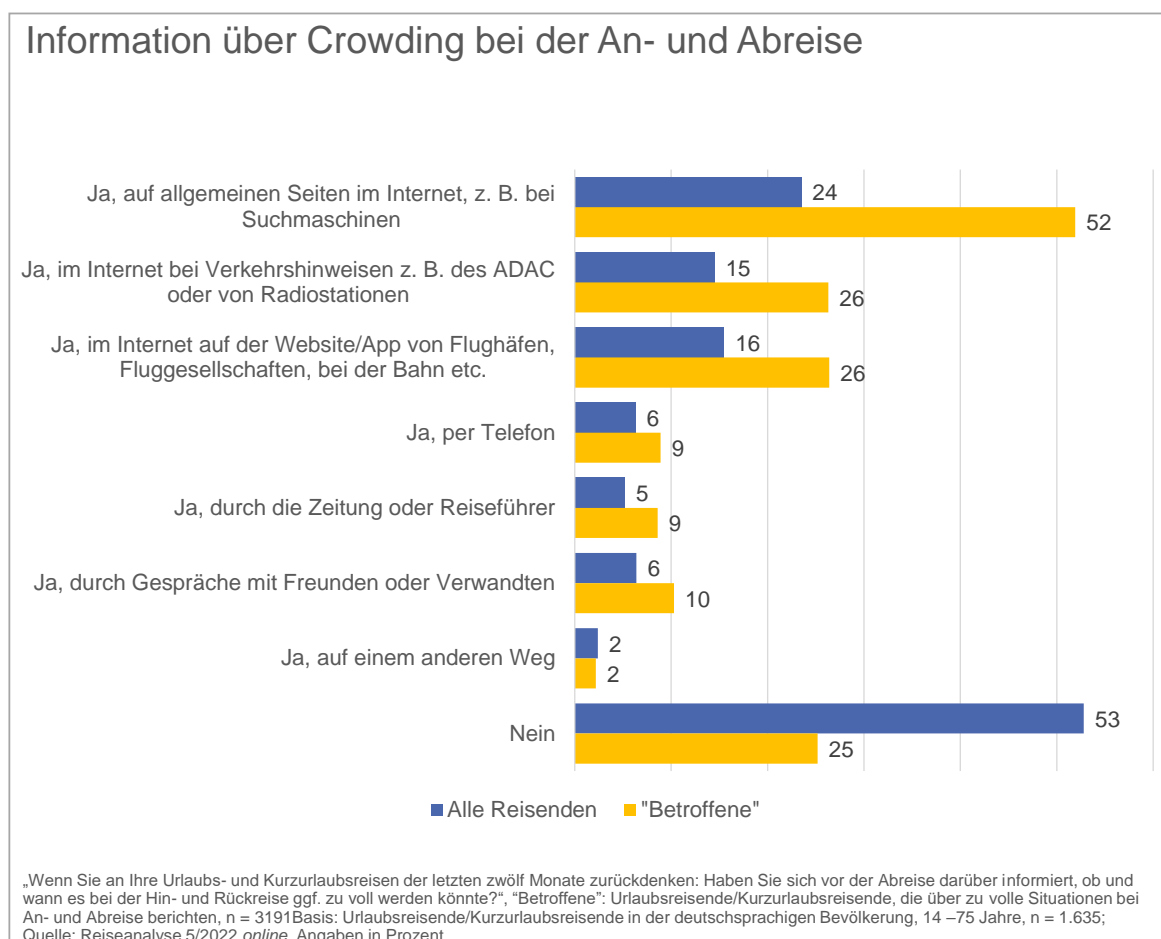
3.1.6 Informationen über Crowding

Für die am häufigsten als „zu voll“ wahrgenommenen Situationen wurde in der RA Online im Mai 2022 erhoben, ob und wenn ja wie sich die Befragten über die zu erwartende Situation informiert haben.

3.1.6.1 An- und Abreise

Mehr als die Hälfte (52%) derjenigen, die die An- und Abreise als „zu voll“ wahrgenommen haben, hatten sich vor der Abreise über die Verkehrssituation auf allgemeinen Seiten im Internet informiert. Unter den Flugreisenden in dieser Gruppe steigt der Anteil auf 58%. Personen. Jeweils gut ein Viertel (26%) haben Internetinformationen über Verkehrshinweise oder bei Flughäfen, Fluggesellschaften oder bei der Bahn eingeholt.

Abbildung 11: Information über Crowding



3.1.6.2 Weitere Situationen

In den weiteren Situationen, für die Informationsquellen erhoben wurden, dominieren die Online-Informationen, an erster Stelle stehen Suchmaschinen bzw. allgemeine Seiten im Internet. Das gilt sowohl für die Urlaubs- und Kurzurlaubsreisenden insgesamt (Tabelle 36) als auch – und in verstärktem Maße – bei den „Betroffenen“, also Urlaubern, die darüber berichten, dass sie eine solche Situation als „zu voll“ erlebt haben (Tabelle 37). In der letzten Gruppe der „Betroffenen“ sind die Informationsraten in der Regel etwas höher als in der Gesamtgruppe (Ausnahme: beim Essengehen vor Ort). In der Gruppe der „Betroffenen“ fällt auf, dass bei den Outdooraktivitäten (Strand und See, Wandern und Radfahren) der Anteil derjenigen, die sich nicht informiert haben, deutlich geringer ist als in den anderen untersuchten Situationen.

Tabelle 36: Informationsquellen zum Crowding (alle Urlaubs-/Kurzurlaubsreisenden)

Urlaubsreisende/Kurzurlaubsreisende	Einkaufen vor Ort	Besucher der Innenstadt	Essengehen vor Ort	Am Strand oder Badesee	Beim Wandern oder Radfahren
Ja, auf allgemeinen Seiten im Internet, z. B. bei Suchmaschinen	16	16	16	16	16
Ja, im Internet bei auf der Website/App des Ortes/Reiseziels (Essengehen: Restaurants)	12	12	14	13	11
Ja, im Internet auf Bewertungs- und Empfehlungsplattformen	13	13	12	12	11
Ja, im Radio oder Fernsehen	8	8	n.e.	n.e.	n.e.
Ja, per Telefon	n.e.	n.e.	8	n.e.	n.e.
Ja, im Internet auf Websites/Apps für Tourenplanung	n.e.	n.e.	n.e.	n.e.	7
Ja, durch die Zeitung oder Reiseführer	6	6	7	8	6
Ja, durch Gespräche mit Freunden oder Verwandten	7	7	8	9	6
Ja, auf einem anderen Weg	4	4	4	5	4
Nein, habe mich nicht informiert	52	52	52	47	47
Situation nicht erlebt	9	9	5	14	16

Basis: Urlaubsreisende/Kurzurlaubsreisende in der deutschsprachigen Bevölkerung, 14 –75 Jahre, n = 1.635; Quelle: Reiseanalyse 5/2022 online, Angaben in Prozent

Tabelle 37: Informationsquellen zum Crowding (alle Urlaubs-/Kurzurlaubsreisenden)

„Betroffene“ Urlaubsreisen- de/Kurzurlaubsreisende	Einkaufen vor Ort	Besucher der Innen- stadt	Essenge- hen vor Ort	Am Strand oder Bade- see	Beim Wandern oder Rad- fahren
Ja, auf allgemeinen Seiten im Internet, z. B. bei Suchmaschinen	19	19	12	28	36
Ja, im Internet bei auf der Websi- te/App des Ortes/Reiseziels (Essenge- hen: Restaurants)	14	14	13	25	29
Ja, im Internet auf Bewertungs- und Empfehlungsplattformen	23	23	8	25	31
Ja, im Radio oder Fernsehen	9	9	n.e.	n.e.	n.e.
Ja, per Telefon	n.e.	n.e.	6	n.e.	n.e.
Ja, im Internet auf Websites/Apps für Tourenplanung	n.e.	n.e.	n.e.	n.e.	21
Ja, durch die Zeitung oder Reiseführer	14	14	3	17	24
Ja, durch Gespräche mit Freunden oder Verwandten	12	12	13	18	22
Ja, auf einem anderen Weg	7	7	7	10	8
Nein, habe mich nicht informiert	46	46	64	26	16
Situation nicht erlebt	2	2	1	3	6

Basis: „Betroffene“: Urlaubsreisende/Kurzurlaubsreisende, die über zu volle Situationen in der jeweiligen Situation berichten, Basis: Urlaubsreisende/Kurzurlaubsreisende in der deutschsprachigen Bevölkerung, 14 –75 Jahre; Quelle: Reiseanalyse 5/2022 online, Angaben in Prozent

3.1.7 Fazit

Während des Urlaubs werden von fast der Hälfte der Urlauber (44%) einzelne Situationen als „zu voll“ erlebt - im Ausland häufiger als in Deutschland. An der Spitze dieser als „zu voll“ erlebten Situationen steht die An- und Abreise, und hier dominiert die An- und Abreise per Flugzeug. Angesichts der im Sommer 2022 aufgetretenen Überfüllungen an deutschen Flughäfen insbesondere in den Sommerferien kann dies aber ein besonderer Effekt des „Nachholjahres“ 2022 sein. Das gilt in ähnlicher Form für die Bahn, wo das von Juni bis August geltende „9-Euro-Ticket“ im ÖPNV einen besonderen Effekt haben könnte.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass vor allem solche Situation als „zu voll“ erlebt werden, die für größere Menschenmengen vorgesehen sind: Verkehr, Innenstädte, Restaurants sind hier zu nennen. Natur- und Outdooraktivitäten sind demgegenüber deutlich weniger im Fokus, obwohl etwa beim Skifahren bei Benutzung von Skiliften und anderen Aufstiegshilfen in der Regel ebenfalls große Menschenmengen auf kleinem Raum bewegt werden.

Für die Gruppe der „Betroffenen“, also derjenigen, die bestimmte Situationen als „zu voll“ erlebt haben ist der Anteil derjenigen, die sich vorher nicht informiert haben, relativ hoch. Dieser Anteil ist aber bei den Outdooraktivitäten geringer als beim Besuch von Innenstädten oder Restaurants.

Die genutzten Informationswege sind zahlreich und heterogen, aber Online-Informationen dominieren die Informationssuche deutlich. Vor allem allgemeine Webseiten und Suchmaschinen werden in allen untersuchten Situationen am häufigsten herangezogen.

3.2 Modul „Geschäftsreisen“

3.2.1 Hintergrund und Ziele

Geschäftsreisen tragen erheblich zum touristischen Volumen bei, bieten allerdings deutlich bessere Regulierungsmechanismen als klassische Urlaubsreisen, weshalb hier ein weiteres Schwerpunktthema des Jahres 2022 liegt. Wie bereits gezeigt wurde, hat die Nutzungsrate von CO₂-Kompensationen und Umweltkennzeichen bei Geschäftsreisen in den letzten Jahren deutlich zugenommen und liegt zudem höher als bei Urlaubsreisen. Dies ist einerseits das Resultat des zunehmenden Drucks auf die Unternehmen ihr Handeln nachhaltiger zu gestalten und ist andererseits der Erkenntnis geschuldet, dass ein nachhaltigeres Verhalten einen strategischen Vorteil darstellen kann (Ji et al., 2022; Pedersen & Gwozdz, 2014). Nichtsdestotrotz sind viele Unternehmensleitungen nach wie vor der Ansicht, dass die Auswirkungen der Geschäftsreisen ihrer Mitarbeitenden nicht in ihrer Verantwortung liegt (Cohen et al., 2018).

Aus diesen Gründen liefert die RA Business in diesem Jahr vertiefende empirische Daten, ob die Unternehmen ihren Beschäftigten Richtlinien zur nachhaltigen Gestaltung ihrer Geschäftsreisen vorgeben und welche Maßnahmen dies konkret sind. Ergänzend wird erfasst, welche Maßnahmen Geschäftsreisende selbst ergreifen.

3.2.2 Vorgabe von Nachhaltigkeitsrichtlinien in den Unternehmen

Von den 12,5 Mio. Geschäftsreisenden des Jahres 2021 gaben 30% an, dass es in ihrem Unternehmen Richtlinien zur nachhaltigen Gestaltung der Geschäftsreisen gibt, 54% bekommen keine Vorgaben und 16% gaben an, es nicht zu wissen.

Das Vorhandensein von Richtlinien variiert deutlich abhängig von der Unternehmensgröße (Tabelle 38). So geben nur 9% der Kleinstunternehmen (mit bis zu neun Beschäftigten) ihren Mitarbeitern Richtlinien vor, während es bei den kleinen bis mittelständischen Unternehmen (bis 250 Beschäftigte) schon zwischen 25% und 32% sind. Dieser Anteil steigt weiter an bis zu Großunternehmen mit bis zu 1.499 Beschäftigten, bei denen 45% Richtlinien für eine nachhaltige Reisegestaltung vorgeben. Bei Unternehmen mit mehr als 1.500 Beschäftigten sinkt dieser Anteil dann wieder auf 30%.

Einige Unterschiede sind auch abhängig von den betrachteten Branchen der Unternehmen zu sehen. Besonders positiv fallen hier die Finanz- und Immobilienbranche, IT- und Elektrotechnikbranche, sowie Unternehmen, die im sozialen Bereich aktiv sind, auf. In diesen Branchen geben jeweils etwa 40% der Unternehmen Nachhaltigkeitsrichtlinien vor. Deutlich unter dem Durchschnitt liegt der Anteil im Bereich Handel, öffentliche Verwaltung sowie der Gesundheits- und Pharmabranche, wo nur etwa 20% der Unternehmen Richtlinien für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vorgeben.

Tabelle 38: Richtlinien für Nachhaltigkeit im Unternehmen

Anteil in %	Richtlinien für Nachhaltigkeit im Unternehmen vorhanden
Alle Befragten	30
Unternehmensgröße	
Bis 9 Beschäftigte	9

10 bis 49 Beschäftigte	25
50 bis 249 Beschäftigte	32
250 bis 499 Beschäftigte	37
500 bis 1.499 Beschäftigte	45
Mehr als 1.500 Beschäftigte	30
Branche, zusammengefasst	
Öffentliche Verwaltung	25
Handel	20
Automobil- und Maschinenbau	29
Logistik	30
Forschung	30
Tourismus	30
Verarbeitung im weitesten Sinne	29
Marketing und E-Commerce	27
Finanzen und Immobilien	36
Gesundheit und Pharma	21
Soziales	35
IT und Elektrotechnik	41
Der Rest	28

Übernachtungsgeschäftsreisende; 12,5 Mio. Personen, n=2.093; Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland 14-75 Jahre, RA Business 2022

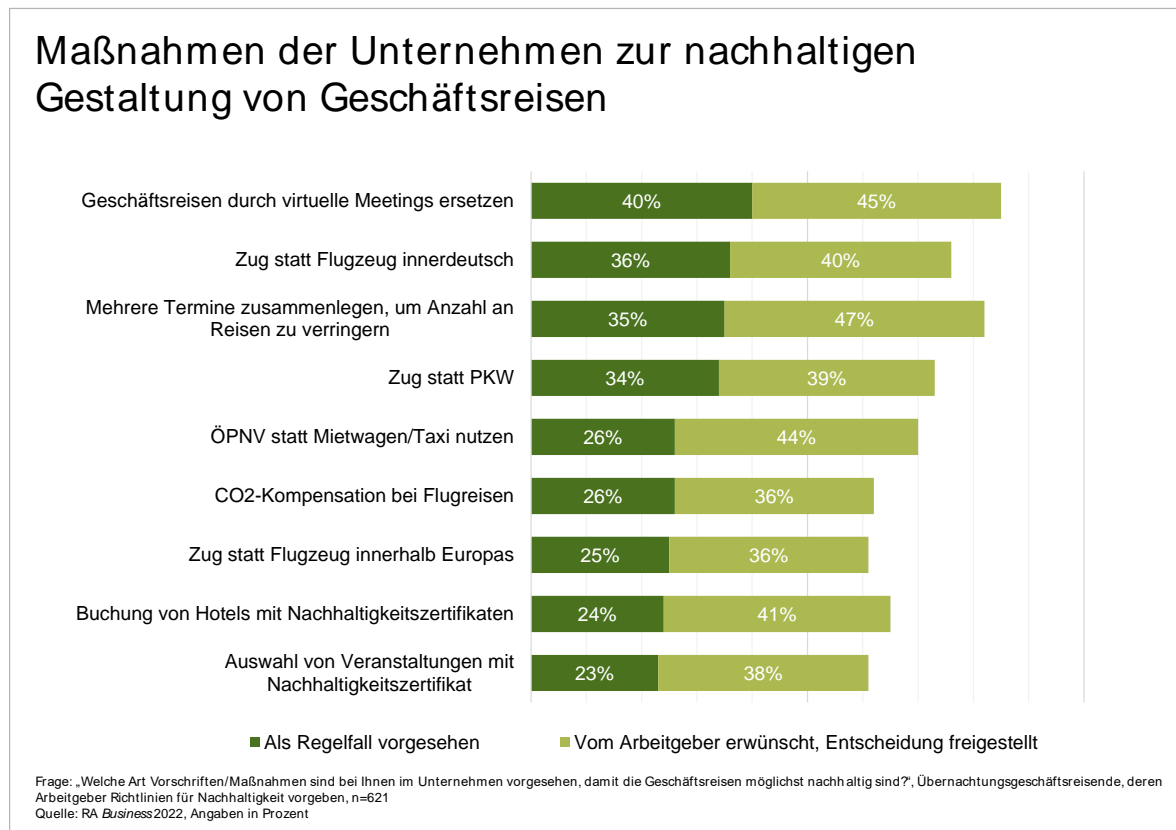
3.2.3 Vorgegebene Nachhaltigkeitsmaßnahmen der Unternehmen

Bei den Übernachtungsgeschäftsreisenden, deren Unternehmen Richtlinien für eine nachhaltige Gestaltung von Geschäftsreisen vorgaben, wurde erhoben, welche Maßnahmen dies sind und wie streng die Vorgaben seitens des Arbeitgebers sind. Dabei erfolgte eine Unterscheidung zwischen „als Regelfall vorgesehen“, „vom Arbeitgeber erwünscht, Entscheidung ist mir freigestellt“, „vom Arbeitgeber nicht vorgegeben“ und „weiß nicht“. Abbildung 12 stellt nur die vorgesehenen und erwünschten Antwortkategorien dar.

Die meistgenannten Maßnahmen zielen auf eine Reduktion des Reisevolumens. So sind die Bevorzugung virtueller Meetings und das Zusammenlegen mehrerer Termine um die Reiseanzahl zu verringern, die Maßnahmen, die von fast jedem zweiten Arbeitgeber empfohlen werden und von 40 bzw. 35% der Arbeitgeber als Regelfall vorgesehen sind. Die zweihäufigsten Maßnahmen streben die Bevorzugung von nachhaltigeren Verkehrsmitteln an, wie der Ersatz von Flugzeug oder PKW durch Zug bzw. durch die Nutzung vom ÖPNV.

Die CO₂-Kompensation bei Flügen und die Nutzung von Hotels oder Veranstaltungen mit Nachhaltigkeitszertifikaten regeln jeweils nur etwa ein Viertel der Unternehmen mit Maßnahmenvorgaben.

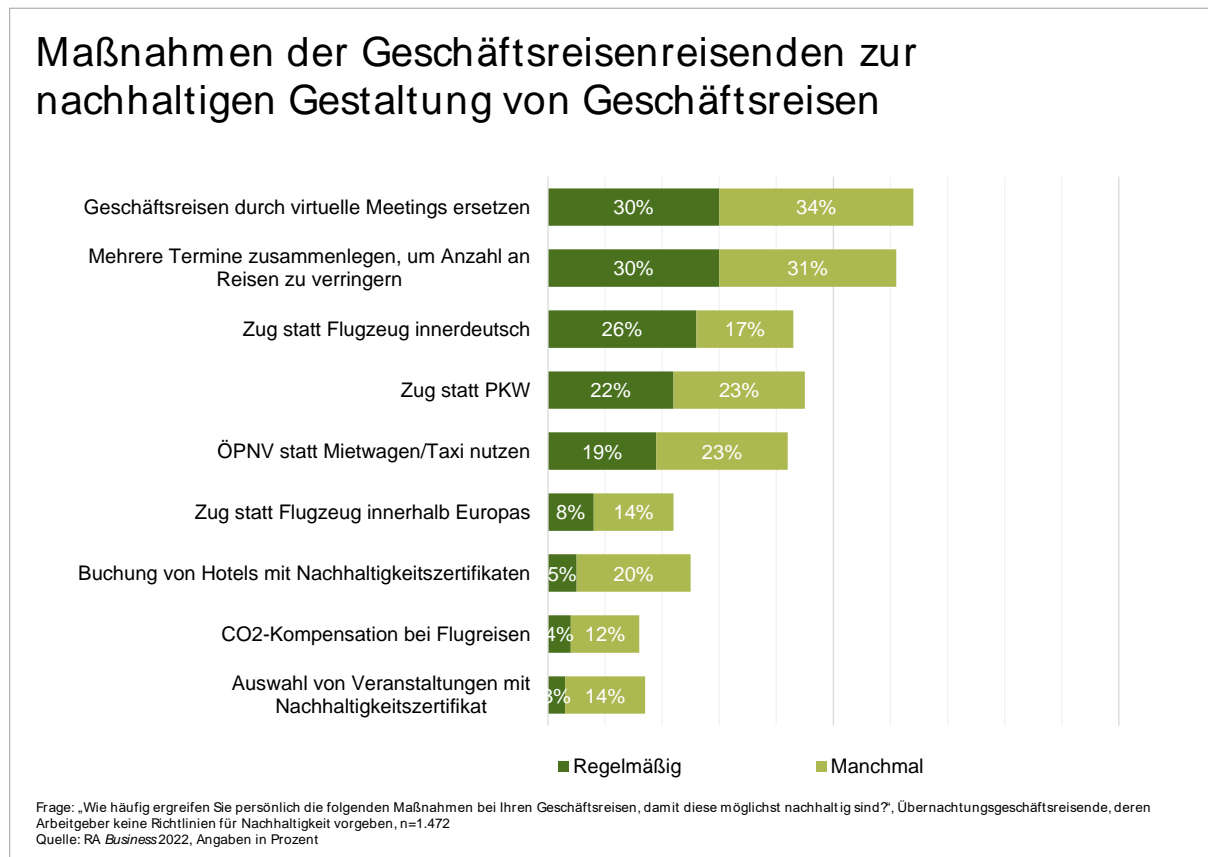
Insgesamt zeigt sich eine deutliche Diskrepanz zwischen den geregelten Vorgaben und den empfohlenen Maßnahmen, wobei bei Letzteren die finale Entscheidung beim Geschäftsreisenden selbst liegt. Somit geben die Unternehmen die Verantwortung für die finale Entscheidung gern wieder an die Geschäftsreisenden ab.

Abbildung 12: Maßnahmen der Unternehmen zur nachhaltigen Gestaltung von Geschäftsreisen

3.2.4 Persönliche Nachhaltigkeitsmaßnahmen der Geschäftsreisenden

Bei den Übernachtungsgeschäftsreisenden ohne Nachhaltigkeitsrichtlinien von Unternehmensseite wurde erhoben, inwieweit sie persönlich bestimmte Maßnahmen auf ihren Geschäftsreisen nutzen, um diese möglichst nachhaltig zu gestalten. Dabei wurde unterschieden zwischen „regelmäßig“, „manchmal“, „selten“, „nie“ und „für mich nicht relevant“.

Abbildung 13 zeigt die regelmäßigen und manchmal genutzten Maßnahmen der Geschäftsreisenden. Auch hier steht die Reduktion des Reisevolumens durch die Nutzung virtueller Meetings oder dem Zusammenlegen mehrerer Termine an erster Stelle. 30% der Geschäftsreisenden versuchen dies regelmäßig umzusetzen. Die Nutzung alternativer Verkehrsmittel findet sich an dritter bis sechster Stelle der Maßnahmen. Hier sind es jeweils weniger als 50% der Geschäftsreisenden, die manchmal oder regelmäßig auf das nachhaltigere Verkehrsmittel umsteigen. Besonders selten passiert dies bei Reisen innerhalb Europas, dabei wird das Flugzeug nur von etwa jedem Fünften manchmal oder regelmäßig durch den Zug ersetzt. Zertifikate und CO₂-Kompensation spielen bei den Maßnahmen unter den Geschäftsreisenden eine deutlich kleinere Rolle als bei den Unternehmensvorgaben.

Abbildung 13: Maßnahmen der Geschäftsreisenden zur nachhaltigen Gestaltung von Geschäftsreisen

3.2.5 Verantwortung für Nachhaltigkeit bei Geschäftsreisen

Die Hauptverantwortung für eine nachhaltige Gestaltung von Geschäftsreisen sehen die Geschäftsreisenden überwiegend beim Arbeitgeber (36%) oder bei sich selbst (27%), nur wenige sehen den Staat (12%) oder die Reisebranche (12%) in der Verantwortung (Tabelle 39).

Mit zunehmender Unternehmensgröße sehen die Geschäftsreisenden jedoch vermehrt den Arbeitgeber in der Verantwortung. So geben 16% der Geschäftsreisenden aus Kleinstunternehmen (mit bis zu neun Beschäftigten) den Arbeitgeber als hauptverantwortlich an, während 43% der Geschäftsreisenden aus sehr großen Unternehmen mit mehr als 1.500 Beschäftigten den Arbeitgeber in der Verantwortung sehen.

Tabelle 39: Verantwortung für Nachhaltigkeit bei Geschäftsreisen (nach Unternehmensgröße)

Geschäftsreisende, Anteil in %	Alle	Anzahl der Beschäftigten			
		Bis 9	10-249	250 bis 1.499	Mehr als 1.500
Die Geschäftsreisenden, die ihr Verhalten anpassen müssen.	27	33	26	28	23
Die Arbeitgeber, die entsprechende Regelungen vorgeben müssten.	36	16	35	41	43
Der Staat, der einen entsprechenden Ordnungsrahmen mit Gesetzen oder sonstigen Vorgaben erlassen müsste.	12	8	14	12	10
Die Reisebranche, die ausreichend nachhaltige Produkte anbieten müsste.	12	18	13	10	11
Niemand	9	14	9	6	8
Weiß nicht	6	11	4	4	6

Übernachtungsgeschäftsreisende; 12,5 Mio. Personen, n=2.093; Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland 14-75 Jahre, RA Business 2022

3.2.6 Fazit

Knapp ein Drittel der Unternehmen (30%) gibt ihren Beschäftigten Richtlinien zur nachhaltigen Reisegestaltung vor. Der Anteil an Unternehmen mit Richtlinien steigt zudem mit zunehmender Beschäftigtenzahl und ist teilweise branchenabhängig. Die Richtlinien zielen insbesondere auf die Reduktion des Reisevolumens sowie auf die Wahl eines nachhaltigeren Transportmittels. Die meisten Unternehmen entscheiden sich hier eher für „weiche“ Vorgaben in Form von Empfehlungen, der Anteil an „harten“ und somit fest geregelten Vorgaben ist deutlich kleiner.

Bei den persönlichen Maßnahmen der Geschäftsreisenden zeigen sich ähnliche Prioritäten, allerdings spielt hier die Reduktion des Reisevolumens eine größere Rolle und CO₂-Kompensation oder Nutzung von Umweltkennzeichen eine geringere Rolle als bei den Unternehmensvorgaben.

Die Geschäftsreisenden sehen die Hauptverantwortung für eine nachhaltige Reisegestaltung zumeist beim Arbeitgeber und an zweiter Stelle bei sich selbst, nur wenige sehen den Staat oder die Reisebranche in der Verantwortung. Auch hier sehen die Geschäftsreisenden den Arbeitgeber mit zunehmender Unternehmensgröße vermehrt in der Verantwortung feste Vorgaben zu machen. Diese Ansicht entspricht dem zunehmenden Anteil an Vorgaben mit zunehmender Unternehmensgröße.

Insgesamt zeigt sich, dass die Arbeitgeber, selbst wenn Richtlinien zur nachhaltigen Reisegestaltung vorgegeben sind, nach wie vor häufig die Verantwortung abgeben. Da der größere Teil der Vorgaben eher als Empfehlung und weniger als Regel zu sehen ist, liegt die finale Ausgestaltung der Reisen dann doch bei den Geschäftsreisenden.

4 Referenzen

- Aguiló, E., Rosselló, J., & Vila, M. (2017). Length of stay and daily tourist expenditure: A joint analysis. *Tourism Management Perspectives*, 21(Jan 2017), 10–17. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2016.10.008>
- Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen. (2022, Dezember 1). *Aktuelle Verkehrszahlen (ADV Monatsstatistik 10/2022)*. <https://www.adv.aero/aktuelle-verkehrszahlen/>
- Balaš, M., Strasdas, W., Neumann, F., Mattes, A., Polanía Giese, J. C., Renner, A., Weber, A., Kohl, K., Pinnow, D., Zeiner, M., Rein, H., & Heck, S. (2021). *Messung der Nachhaltigkeit des Tourismus in Deutschland—Entwicklung eines Tourismus-Nachhaltigkeits-Satellitenkontos* (Zwischenbericht TEXTE 61/2021; S. 176). Umweltbundesamt.
- Barros, C. P., & Machado, L. P. (2010). The length of stay in tourism. *Annals of Tourism Research*, 37(3), 692–706. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2009.12.005>
- Bogner, K., & Landrock, U. (2015). *Antworttendenzen in standardisierten Umfragen (SDM Survey Guidelines)*. https://doi.org/10.15465/sdm-sg_016
- Brözel, C., & Freitag, L. (2022). *Erkenntnisgewinn zum Online-Buchungsverhalten nachhaltiger Angebote durch Untersuchung von Kriterienpriorisierung, der Wirksamkeit von Priming/Nudging sowie des Nachhaltigkeitsverständnisses aus Kundenperspektive—Mittels quantitativer und qualitativer Panelbefragung (Teil 1)* (ESKINAT Teilbericht; S. 22). HNEE, FB Nachhaltige Wirtschaft.
- Buckley, R. (2019). Measuring Sustainability of Individual Tourist Behavior. *Journal of Travel Research*, 58(4), 709–710. <https://doi.org/10.1177/0047287518765694>
- Cohen, S. A., Hanna, P., & Gössling, S. (2018). The dark side of business travel: A media comments analysis. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 61, 406–419. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.01.004>
- Eschwege, A. von, & Heidrich-Riske, H. (2009). Entwicklung eines Algorithmus zur Berechnung der im deutschen Luftraum zurückgelegten Flugkilometer in der Luftverkehrsstatistik. In *Methoden-Verfahren-Entwicklungen: Nachrichten aus dem Statistischen Bundesamt, Ausgabe 2/2009* (S. 11–18). Stat. Bundesamt.
- European Commission & TNS Political & Social. (2021). *Attitudes of Europeans towards tourism*. Publications Office. <https://data.europa.eu/doi/10.2873/035869>
- Felser, G. (2007). *Werbe- und Konsumentenpsychologie* (3. Aufl.). Springer.
- Frick, R., Belart, B., Schmied, M., Grimm, B., & Schmücker, D. (2014). *Langstreckenmobilität—Aktuelle Trends und Perspektiven*.
- García-Palomares, J. C., Guti, J., & Mínguez, C. (2015). *Identification of tourist hot spots based on social networks: A comparative analysis of European metropolises using photo-sharing services and GIS*. 63, 408–417. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2015.08.002>
- Gössling, S., Lohmann, M., Grimm, B., & Scott, D. (2017). Leisure travel distribution patterns of Germans: Insights for climate policy. *Case Studies on Transport Policy*, 5(4), 596–603. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2017.10.001>
- Gössling, S., Scott, D., & Hall, C. M. (2018). Global trends in length of stay: Implications for destination management and climate change. *Journal of Sustainable Tourism*, 26(12), 2087–2101. <https://doi.org/10.1080/09669582.2018.1529771>
- Grunenberg, S., Bauer, A., & Hilpert, M. (2022). Low Touch Tourism: Ziele, Instrumente und Handlungsfelder des CCC-Konzeptes. *Zeitschrift Für Tourismuswissenschaft*, 14(2), 184–198. <https://doi.org/10.1515/tw-2022-0004>

- Günther, W., Grimm, B., Koch, A., Lohmann, M., & Schmücker, D. (2014). *Nachfrage für Nachhaltigen Tourismus*. <https://doi.org/0.13140/RG.2.2.21079.78246>
- Günther, W., & Lohmann, M. (2008). *Klimaschutz und Reiseverhalten*.
- Höpken, W. (2022). *Analyse der Akzeptanz unterschiedlicher Darstellungsformen nachhaltiger Angebote in touristischen Online-Plattformen (A/B-Test)* (S. 28) [ESKINAT Teilbericht]. FH Ravensburg-Weingarten. https://forschung.rwu.de/sites/forschung/files/2022-04/Analyse_der_Akzeptanz_%20nachhaltiger_Angebote.pdf
- Ji, Y. G., Tao, W., & Rim, H. (2022). Theoretical Insights of CSR Research in Communication from 1980 to 2018: A Bibliometric Network Analysis. *Journal of Business Ethics*, 177(2), 327–349. <https://doi.org/10.1007/s10551-021-04748-w>
- Juvan, E., & Dolnicar, S. (2016). Measuring environmentally sustainable tourist behaviour. *Annals of Tourism Research*, 59, 30–44. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2016.03.006>
- Kreilkamp, E. (2020). *Zur Bedeutung der Forschung im Tourismus: Keynote im Rahmen der Eröffnung des Deutschen Instituts für Tourismusforschung (DITF)*.
- Kreilkamp, E., Krampitz, J., & Maas-Deipenbrock, R. M. (2017). *Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen: Wunsch und Wirklichkeit Green Travel Transformation—Endkundenbefragung 2017*.
- Kuhn, F. (2017). *Visual attention towards sustainability information on touristic online booking channels: Examining the relationship between cognitive dispositions and eye movements*. Wageningen University.
- Neuts, B., & Nijkamp, P. (2012). Tourist Crowding Perception and Acceptability in Cities. *Annals of Tourism Research*, 39(4), 2133–2153. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2012.07.016>
- Pedersen, E. R. G., & Gwozdz, W. (2014). From Resistance to Opportunity-Seeking: Strategic Responses to Institutional Pressures for Corporate Social Responsibility in the Nordic Fashion Industry. *Journal of Business Ethics*, 119(2), 245–264. <https://doi.org/10.1007/s10551-013-1630-5>
- Reif, J. (2019). Touristische Aktionsräume und die Wahrnehmung von Crowding: Das Beispiel Tages-tourismus in Hamburg. *Zeitschrift für Tourismuswissenschaft*, 11(2), 257–287. <https://doi.org/10.1515/tw-2019-0015>
- Schmücker, D., Günther, W., Kuhn, F., Weiß, B., & Horster, E. (2018). *Finden von Nachhaltigkeitsinformationen bei Urlaubsreisen (FINDUS)—Finding Sustainability Information for Holiday Travel* (BfN-Skript). BfN Bundesamt für Naturschutz. <https://doi.org/10.19217/skr505>
- Schmücker, D., Sonntag, U., & Günther, W. (2019). *Nachhaltige Urlaubsreisen: Bewusstseins- und Nachfrageentwicklung: Grundlagenstudie auf Basis von Daten der Reiseanalyse 2019* (FKZ UM18165020; S. 81). BMU. https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Forschungsdatenbank/fkz_um18_16_502_nachhaltigkeit_reiseanalyse_2019_bf.pdf
- Schulz, A., Kuhnimhof, T., Nobis, C., Chlond, B., Magdolen, M., Bergk, F., Kämper, C., Knörr, W., Kräck, J., Jödden, C., Sauer, A., Führer, M., & Frick, R. (2020). *Klimawirksame Emissionen des deutschen Reiseverkehrs* (Umweltbundesamt, Hrsg.; Nummer 141/2020). https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-07-20_texte_141-2020_emissionen-reiseverkehr_0.pdf
- Seraphin, H. (2019). Overtourism: Excesses, Discontents and Measures in Travel and Tourism. *Journal of Tourism Futures*, 5(3), 295–296. <https://doi.org/10.1108/JTF-09-2019-088>
- Shelby, B., Vaske, J. J., & Heberlein, T. A. (1989). Comparative analysis of crowding in multiple locations: Results from fifteen years of research. *Leisure Sciences*, 11(4), 269–291. <https://doi.org/10.1080/01490408909512227>

- Statistisches Bundesamt. (o. J.). *Statistik über die touristische Nachfrage—Reiseverhalten*. Abgerufen 19. Oktober 2022, von <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Gastgewerbe-Tourismus/tourismus-reiseverhalten.html>
- Statistisches Bundesamt. (2021). *Aktuelle Daten zur Tourismuswirtschaft: Wirtschaftliche Bedeutung und Nachhaltigkeit* (S. 113). Statistisches Bundesamt.
https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Volkswirtschaftliche-Gesamtrechnungen-Inlandsprodukt/Publikationen/Downloads-Input-Output-Rechnung/aktuelle-daten-tourismuswirtschaft.pdf?__blob=publicationFile
- Zehrer, A., & Raich, F. (2016). The Impact of Perceived Crowding on Customer Satisfaction. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 29, 88–98. <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2016.06.007>

5 Anhang: Distanzberechnungsmethode

Die Distanzberechnung mit den Daten der Reiseanalyse (vgl. Abschnitt 2.1) folgt einer eigenen Methodik, die im Folgenden erläutert wird.

5.1 Referenzdaten

5.1.1 Heimatort

Verwendet wurden die bevölkerungsgewichteten Schwerpunkte der deutschen Bundesländer. Die Schwerpunktberechnung erfolgt nach einem vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) empfohlenen Verfahren und wurde bereits in anderen Projekten angewendet. Dazu werden die Koordinaten der Gemeindemittelpunkte mit der Bevölkerungszahl gewichtet und dann das gewogene arithmetische Mittel für das Bundesland bestimmt.

5.1.2 Zielort

Für die Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer (Quelle: RA *face-to-face*) wurde für jedes in der RA-Landkarte codierte Zielgebiet eine Geokoordinate festgelegt. Der dreiteilige RA-Landkartensatz enthält 69 Zielgebiete in Deutschland, 50 Ziele in Europa und 33 Ziele außerhalb Europas, insgesamt also 152 Zielgebiete. Bei der Festlegung der Koordinaten wurden bekannte oder naheliegende touristische Angebots- und Nachfrageverteilungen (z. B. Küstenlinien in nordafrikanischen Ländern) berücksichtigt.

Für die Kurzurlaubsreisen (Quelle: RA *online*) wurde ebenfalls für jedes Ziel eine Geokoordinate nach dem gleichen Verfahren festgelegt. Die Kurzreiseziele sind entweder als Stadt (19 in Deutschland, 17 in europäischen Ländern) oder als (Bundes-)Land kodiert (16 deutsche Bundesländer und 16 europäische Länder). Für die Zielgebiets-Kategorie „Sonstiges Land im Ausland“ wurden verkehrsmittelscharfe langjährige Durchschnittswerte aus der RA *face-to-face* für alle sonstigen Länder für Reisedauern von fünf bis acht Tagen ermittelt (Flug: 2.700 km, Auto: 1.100 km, Bahn/Bus: 1.300 km, Schiff, Sonstiges: 2.400 km).

5.2 Distanzberechnung

5.2.1 Großkreisdistanz

Die Großkreisdistanzberechnung benutzt die Koordinaten als Radiant. Jede der vier Koordinaten einer Heimat-Ziel-Beziehung muss daher zunächst in Radianten umgerechnet werden.

$$K(rad) = \frac{K(Dez) \cdot \pi}{180}$$

$K(rad)$ =Koordinate als Radiant

$K(Dez)$ =Koordinate in Dezimalwerten, N und O positiv, W und S negativ

Anschließend wird die Großkreisdistanz in Kilometern berechnet.

$$D = r \cdot \arccos(\sin(LAT_H) \cdot \sin(LAT_Z) + \cos(LAT_H) \cdot \cos(LAT_Z) \cdot \cos(LON_Z - LON_H))$$

D=Distanz (Großkreis)

r=Erdradius, hier 6.378 Kilometer

H=Heimatkoordinate, Z=Zielkoordinate

5.2.2 Verkehrsmittelkorrektur

Da die erdgebundenen Verkehrsmittel nicht der kürzesten Großkreisdistanz folgen können, sind Korrekturen erforderlich. Diese wurden seit 2011 in verschiedenen Projekten erarbeitet und zuletzt 2019 anhand von 171 innerdeutschen städtischen Entfernungsmatrizen validiert.

Daraus wurden die in Tabelle 40 dargestellten Korrekturfaktoren ermittelt.

Tabelle 40: Korrekturfaktoren für Verkehrsmittel

Großkreisdistanz	Transportmittel Flugzeug	alle anderen Transportmittel
bis 300 Kilometer	1,0	1,5
301 bis 500 Kilometer	1,0	1,3
501 bis 1.100 Kilometer	1,0	1,2
mehr als 1.100 Kilometer	1,0	1,0

6 Anhang: Anmerkungen zur Empirie

6.1 Fehlertoleranztabelle für die RA face-to-face

Lesebeispiel: Eine Stichprobe vom Umfang **n=8.000** liefert einen Anteil von **75,0%** Urlaubsreisenden. Aus der Tabelle entnimmt man die Fehlergrenzen **± 1,1 Prozentpunkte**. Mit einer Sicherheit von 90% liegt dann der wahre Anteil in der Grundgesamtheit bei 75,0% ± 1,1 Prozentpunkte, d. h. zwischen 73,9% und 76,1%.

n	p									
	5% 95%	10% 90%	15% 85%	20% 80%	25% 75%	30% 70%	35% 65%	40% 60%	45% 55%	50%
100	(5,0)	(7,0)	8,3	9,3	10,1	10,7	11,1	11,4	11,6	11,6
200	3,6	4,9	5,9	6,6	7,1	7,5	7,8	8,1	8,2	8,2
300	2,9	4,0	4,8	5,4	5,8	6,2	6,4	6,6	6,7	6,7
400	2,5	3,5	4,2	4,7	5,0	5,3	5,5	5,7	5,8	5,8
500	2,3	3,1	3,7	4,2	4,5	4,8	5,0	5,1	5,2	5,2
600	2,1	2,9	3,4	3,8	4,1	4,4	4,5	4,7	4,7	4,7
700	1,9	2,6	3,1	3,5	3,8	4,0	4,2	4,3	4,4	4,4
800	1,8	2,5	2,9	3,3	3,6	3,8	3,9	4,0	4,1	4,1
900	1,7	2,3	2,8	3,1	3,4	3,6	3,7	3,8	3,9	3,9
1.000	1,6	2,2	2,6	2,9	3,2	3,4	3,5	3,6	3,7	3,7
1.100	1,5	2,1	2,5	2,8	3,0	3,2	3,3	3,4	3,5	3,5
1.200	1,5	2,0	2,4	2,7	2,9	3,1	3,2	3,3	3,3	3,4
1.300	1,4	1,9	2,3	2,6	2,8	3,0	3,1	3,2	3,2	3,2
1.400	1,4	1,9	2,2	2,5	2,7	2,8	3,0	3,0	3,1	3,1
1.500	1,3	1,8	2,1	2,4	2,6	2,8	2,9	2,9	3,0	3,0
1.600	1,3	1,7	2,1	2,3	2,5	2,7	2,8	2,8	2,9	2,9
1.700	1,2	1,7	2,0	2,3	2,4	2,6	2,7	2,8	2,8	2,8
1.800	1,2	1,6	2,0	2,2	2,4	2,5	2,6	2,7	2,7	2,7
1.900	1,2	1,6	1,9	2,1	2,3	2,4	2,5	2,6	2,7	2,7
2.000	1,1	1,6	1,9	2,1	2,3	2,4	2,5	2,5	2,6	2,6
2.500	1,0	1,4	1,7	1,9	2,0	2,1	2,2	2,3	2,3	2,3
3.000	0,9	1,3	1,5	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,1	2,1
4.000	0,8	1,1	1,3	1,5	1,6	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8
6.000	0,7	0,9	1,1	1,2	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5
8.000	0,6	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,2	1,3	1,3	1,3
10.000	0,5	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2
15.000	0,4	0,6	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
20.000	0,4	0,5	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8

Fehlergrenzen:

$$P = p \pm t \times \sqrt{\frac{2 \times p \times (100 - p)}{n}}$$

P=Anteil des Merkmals in der Grundgesamtheit (in %)

p=Stichprobenanteil des Merkmals (in %)

n=Stichprobenumfang

t=Sicherheitsgrad (1,64 für Sicherheitsniveau 90%)

Ein „Designfaktor“ von 2 ist berücksichtigt, eine Korrektur des Auswahlgesetzes ist wegen der sehr großen Grundgesamtheit nicht berücksichtigt.

6.2 Erhebungsfragen in der Reiseanalyse 2022

6.2.1 In der RA *online*

Erhebung für die erste, zweite und dritte Kurzurlaubsreise der vergangenen sechs Monate.

Frage 1

Nun geht es speziell um Nachhaltigkeit bei Kurzurlaubsreisen, d. h. wie ökologisch verträglich, ressourcenschonend, umweltfreundlich und sozial verträglich der Urlaub gestaltet war.

Wenn Sie einmal an diese Kurzurlaubsreise nach [Ziel] im [Monat] zurückdenken: Welche der folgenden Aussagen trifft zu?

Bitte wählen Sie die zutreffende Antwort aus.

1. Nachhaltigkeit hat den Ausschlag gegeben bei der Entscheidung zwischen sonst gleichwertigen Angeboten
2. Nachhaltigkeit war – neben anderen Dingen – ein Aspekt bei der Gestaltung der Reise
3. Nachhaltigkeit hatte bei dieser Reise keine Bedeutung
4. Nachhaltiges Reisen interessiert mich generell nicht

Frage 2

Hatten die Unterkunft oder der Reiseveranstalter bei dieser Kurzurlaubsreise nach [Ziel] im [Monat] ein besonderes Umweltzeichen (Ökolabel, etc.) oder eine besondere Nachhaltigkeitskennzeichnung?

1. Ja
2. Nein
3. Weiß nicht

Frage 3

Haben Sie bei dieser Kurzurlaubsreise nach [Ziel] im [Monat] eine CO₂-Kompensation für An- und Abreise oder Aufenthalt getätigt (z. B. bei Atmosfair, MyClimate)?

1. Ja
2. Nein
3. Weiß nicht

6.2.2 In der RA *face-to-face*

Erhebung für jede Urlaubsreise ab fünf Tagen Dauer im Rahmen des Jahresschemas.

Frage 50

Nun geht es noch einmal speziell um Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen, d. h. wie ökologisch verträglich, ressourcenschonend, umweltfreundlich und sozial verträglich der Urlaub gestaltet war.

Wenn Sie einmal an diese Urlaubsreise zurückdenken: Welche der folgenden Aussagen trifft auf Sie zu?

[Interviewerweisung: Liste 50 vorlegen! Nur EINE Nennung möglich!]

1. Nachhaltigkeit hat den Ausschlag gegeben bei der Entscheidung zwischen sonst gleichwertigen Angeboten.
2. Nachhaltigkeit war – neben anderen Dingen – ein Aspekt bei der Gestaltung der Reise.
3. Nachhaltigkeit hatte bei dieser Reise keine Bedeutung.
4. Nachhaltiges Reisen interessiert mich generell nicht.

Frage 5P

Hatten die Unterkunft oder der Reiseveranstalter bei dieser Urlaubsreise ein besonderes Umweltzeichen (Ökolabel, etc.) oder eine besondere Nachhaltigkeitskennzeichnung?

[Interviewerweisung: Antwortvorgaben vorlesen! Nur EINE Nennung möglich!]

1. Ja
2. Nein
3. Weiß nicht

Frage 5R

Haben Sie bei dieser Urlaubsreise eine CO₂-Kompensation für An- und Abreise oder Aufenthalt getätigt (z. B. bei Atmosfair, MyClimate)?

[Interviewerweisung: Antwortvorgaben vorlesen! Nur EINE Nennung möglich!]

1. Ja
2. Nein
3. Weiß nicht

Frage 14

Wenn Sie einmal ganz allgemein an Urlaubsreisen denken – unabhängig von einem konkreten Reiseziel: Auf welche Weise gestalten Sie am liebsten Ihre Urlaubsreisen? Auf dieser Liste stehen einige Aussagen und Meinungen zur Gestaltung von Urlaubsreisen.

Bitte sagen Sie mir, inwieweit die folgenden Aussagen auf Sie persönlich zutreffen. Dabei bedeutet die „1“=„trifft voll und ganz zu“ und die „5“=„trifft ganz und gar nicht zu“.

Mit den Werten dazwischen können Sie Ihre Meinung abstimmen.

- Mein Urlaub soll so preiswert wie möglich sein.
- In meinem Urlaub habe ich es am liebsten richtig luxuriös, das darf dann auch Geld kosten.
- In meinem Urlaub möchte ich gute Qualität zu einem fairen Preis.
- Mein Urlaub soll möglichst ökologisch verträglich, ressourcenschonend und umweltfreundlich sein.
- Mein Urlaub soll möglichst sozial verträglich sein (d. h. faire Arbeitsbedingungen fürs Personal und Respektieren der einheimischen Bevölkerung).
- Gutes regionales Essen und Trinken sind für mich wichtig bei der Entscheidung für ein Reiseziel.
- Ich mache meinen Urlaub gerne in ursprünglichen Dörfern.

6.2.3 Gruppenzusammenfassungen

	Statement/Antwortoption in der RA <i>face-to-face</i>	Statement/Antwortoption in der RA <i>online</i>
Ziele		
Deutschland	<i>nach Landkarte</i>	Deutsche Städte oder Deutschland
Ausland	<i>nach Landkarte</i>	(Außer- Europäische Städte, (Außer-) Europäisches Land
Verkehrsmittel		
Flugzeug	Flugzeug	Flugzeug
Auto	Pkw, Pkw mit Wohnwagen, Wohnmobil/Kleinbus	Pkw, Pkw mit Wohnwagen/Caravan, Wohnmobil/Motorcaravan/Kleinbus
Bahn/Bus	Bahn, Bus	Reisebus, Fernlinienbus/Linienbus, Bahn
Schiff, Sonstiges	Schiff, Sonstiges	Schiff, Sonstiges
Unterkunft		
Hotellerie	Hotel, Gasthof, Pension, Jugendherberge/Hostel	Hotel/Motel, Gasthof, Pension, Jugendherberge/Hostel, Ferienpark/Center Parc
Selbstverpflegung	Ferienwohnung-gemietet, Ferienwohnung-Eigentum, Ferienhaus-gemietet, Ferienhaus-Eigentum, Privatzimmer, Verwandte/Bekannte	Privatzimmer, Ferienwohnung/-haus (gemietet), Ferienwohnung/-haus: Eigentum bzw. von Verwandten/Bekannten zur Verfügung gestellt, Verwandte/Bekannte
Camping	Camping im Zelt, Wohnwagen, Wohnmobil	Camping (Zelt), Camping (Wohnwagen/Wohnmobil)
Schiff, Sonstiges	Kreuzfahrtschiff auf See, Flusskreuzfahrtschiff, Sonstiges	Kreuzfahrtschiff (inkl. Flusskreuzfahrtschiff), Sonstiges
Organisation		
Pauschal/Baustein	Pauschalreise, Baustein-Modulreise	Pauschalreise, Baustein-/Modulreise
Individuell	NICHT Nichts vorher gebucht UND NICHT Pauschalreise UND NICHT Baustein-/Modulreise UND NICHT keine Angabe	NICHT Nichts vorher gebucht UND NICHT Pauschalreise UND NICHT Baustein-/Modulreise
Nicht vorgebucht	Nichts vorher gebucht	Nichts vorher gebucht