

Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen: Bewusstseins- und Nachfrageentwicklung und ihre Einflussfaktoren

Monitoringbericht auf Basis von Daten der
Reiseanalyse **2023**

Dr. Friedericke Kuhn, Wolfgang Günther, Maike Braun,
Dr. Nadine Yarar, Dr. Dirk Schmücker, Bente Grimm



**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 2023

Dr. Friedericke Kuhn, Wolfgang Günther, Maïke Braun,
Dr. Nadine Yarar, Dr. Dirk Schmücker, Bente Grimm

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



Stand: September 23

Inhaltsverzeichnis

TABELLENVERZEICHNIS	5
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	7
EINORDNUNG UND ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE	8
Datengrundlage und Methodik.....	8
Vorgängerstudien und Ausgangslage	8
Nachfragemonitoring	11
Vertiefungsmodul	13
Fazit und Ausblick	14
1 EINFÜHRUNG	17
1.1 Vorarbeiten und Indikatoren	17
1.2 Datengrundlage: Reiseanalyse	20
2 ERGEBNISSE MONITORING-INDIKATOREN	22
2.1 Entfernungen	22
2.1.1 Erhebungsfrage	22
2.1.2 Ergebnis-Überblick und zeitliche Entwicklung.....	22
2.1.3 Ergebnisse nach weiteren Reisermerkmalen.....	24
2.1.4 Ergebnisse nach Personenmerkmalen	25
2.1.5 Zeitliche Entwicklung nach Verkehrsmittel	27
2.1.6 Zusammenfassung.....	29
2.2 Reisedauer	30
2.2.1 Erhebungsfrage	32
2.2.2 Ergebnis-Überblick und zeitliche Entwicklung.....	32
2.2.3 Ergebnis nach weiteren Reisermerkmalen	36
2.2.4 Ergebnisse nach Personenmerkmalen	38
2.2.5 Distanz pro Tag.....	41
2.2.6 Zusammenfassung.....	41
2.3 CO₂-Kompensation	42
2.3.1 Erhebungsfrage	42
2.3.2 Ergebnis-Überblick und zeitliche Entwicklung.....	43
2.3.3 Ergebnis nach Reisermerkmalen.....	44
2.3.4 Ergebnis nach Personenmerkmalen	46
2.3.5 Eckdaten für Geschäftsreisen	47
2.3.6 Zusammenfassung.....	47
2.4 Umweltzeichen	48
2.4.1 Erhebungsfrage	48
2.4.2 Ergebnis-Überblick und zeitliche Entwicklung.....	48
2.4.3 Ergebnis nach Reisermerkmalen.....	49
2.4.4 Ergebnis nach Personenmerkmalen	51
2.4.5 Eckdaten für Geschäftsreisen	53
2.4.6 Wahrgenommene Bekanntheit ausgewählter Umweltzeichen	53
2.4.7 Zusammenfassung.....	54
2.5 Nachhaltigkeitsrelevanz	56
2.5.1 Erhebungsfrage	56

2.5.2	Ergebnis-Überblick	56
2.5.3	Zeitliche Entwicklung	57
2.5.4	Ergebnis nach Reisemerkmalen.....	58
2.5.5	Ergebnis nach Personenmerkmalen	60
2.5.6	Eckdaten für Geschäftsreisen	61
2.5.7	Zusammenfassung.....	61
2.6	Einstellung zu nachhaltigen Urlaubsreisen	63
2.6.1	Erhebungsfrage	63
2.6.2	Ergebnis-Überblick	63
2.6.3	Ergebnis nach Personenmerkmalen	65
2.6.4	Zeitliche Entwicklung	66
2.6.5	Einstellung und Verhalten	66
2.6.6	Zusammenfassung.....	69
3	ERGEBNISSE VERTIEFUNGSMODUL	70
3.1	Modul „Mobilität“	70
3.1.1	Hintergrund und Ziel	70
3.1.2	Definitionen der Mobilitätskategorien	71
3.1.3	Ergebnisüberblick Gesamtmobilität	72
3.1.4	Ergebnis nach Personenmerkmalen	73
3.1.5	Zusammenhänge zwischen Alltags- und Urlaubsmobilität.....	75
3.1.6	Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen und Verkehrsmittelwahl.....	80
3.1.7	Nutzung des 9-Euro Tickets	82
3.1.8	Einfluss des Dienstwagens auf die Verkehrsmittelwahl bei Urlaubsreisen	84
3.1.9	Zusammenfassung.....	86
4	REFERENZEN	88
5	ANHANG: DURCHSCHNITTLICHE EMISSIONEN VON VERKEHRSMITTELN	92
6	ANHANG: DISTANZBERECHNUNGSMETHODE	93
6.1	Referenzdaten	93
6.1.1	Heimatort	93
6.1.2	Zielort	93
6.2	Distanzberechnung	93
6.2.1	Großkreisdistanz.....	93
6.2.2	Verkehrsmittelkorrektur.....	94
7	ANHANG: ANMERKUNGEN ZUR EMPIRIE	95
7.1	Fehlertoleranztabelle für die RA <i>face-to-face</i>.....	95
7.2	Erhebungsfragen in der Reiseanalyse 2023	96
7.2.1	In der RA <i>online</i>	96
7.2.2	In der RA <i>face-to-face</i>	98
7.2.3	Gruppenzusammenfassungen.....	102

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Indikatoren für Nachhaltige Urlaubsreisen (Überblick)	11
Tabelle 2: Nachhaltigkeitsindikatoren bei Urlaubsreisen	18
Tabelle 3: Datengrundlagen für diesen Bericht (Personen).....	20
Tabelle 4: Datengrundlagen für diesen Bericht (Reisen)	21
Tabelle 5: Entfernungen bei Urlaubsreisen (Anreise), nach Verkehrsmittel 2021-2022	24
Tabelle 6: Entfernungen nach Reisermerkmalen bei Urlaubsreisen	25
Tabelle 7: Entfernungen nach Personenmerkmalen.....	26
Tabelle 8: Reisedauer, nach Unterkunftsart 2021 und 2022	32
Tabelle 9: Aufenthaltsdauer (gesamt) nach weiteren Reisermerkmalen	37
Tabelle 10: durchschnittliche Dauer von Urlaubsreisen nach weiteren Reisermerkmalen	38
Tabelle 11: Aufenthaltsdauer nach Personenmerkmalen	39
Tabelle 12: durchschnittliche Dauer von Urlaubsreisen nach Personenmerkmalen.....	40
Tabelle 13: CO ₂ -Kompensation, Überblick	43
Tabelle 14: CO ₂ -Kompensation, zeitliche Entwicklung.....	44
Tabelle 15: CO ₂ -Kompensation nach Reisermerkmalen.....	45
Tabelle 16: CO ₂ -Kompensation nach Personenmerkmalen	46
Tabelle 17: CO ₂ -Kompensation bei Geschäftsreisen.....	47
Tabelle 18: Umweltzeichen, Überblick.....	49
Tabelle 19: Umweltzeichen, Zeitliche Entwicklung.....	49
Tabelle 20: Umweltzeichen nach Reisermerkmalen	50
Tabelle 21: Umweltzeichen nach Personenmerkmalen.....	52
Tabelle 22: Umweltzeichen bei Geschäftsreisen	53
Tabelle 23: Wahrgenommene Bekanntheit von ausgewählten Umweltzeichen.....	54
Tabelle 24: Nachhaltigkeitsrelevanz, Überblick	57
Tabelle 25: Nachhaltigkeit ausschlaggebend, Zeitliche Entwicklung.....	58
Tabelle 26: Nachhaltigkeitsrelevanz nach Reisermerkmalen	59
Tabelle 27: Nachhaltigkeitsrelevanz nach Personenmerkmalen	60
Tabelle 28: Nachhaltigkeitsrelevanz bei Geschäftsreisen	61
Tabelle 29: Einstellungen zu nachhaltigen Urlaubsreisen.....	64
Tabelle 30: Einstellungen zur Nachhaltigkeit nach Personenmerkmalen.....	65
Tabelle 31: Nachhaltigkeitseinstellung und Reiseverhalten	67
Tabelle 32: Nachhaltigkeitseinstellung und andere Nachhaltigkeitsindikatoren	68
Tabelle 33: Top 10- Reiseziele Urlaubsreisen.....	68
Tabelle 34: Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln allgemein	72
Tabelle 35: Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln nach Personenmerkmalen	74
Tabelle 36: Hauptverkehrsmittel bei Urlaubsreisen 2022 nach Modalitätsgruppen.....	76
Tabelle 37: Vor Ort genutzte Verkehrsmittel bei der Haupturlaubsreise 2022 nach Modalitätsgruppen.....	78
Tabelle 38: Nutzungshäufigkeit des Autos nach Hauptverkehrsmittel bei Urlaubsreisen 2022	79
Tabelle 39: Hauptverkehrsmittel bei Urlaubsreisen 2022 nach Modalitätsgruppen und Einstellung zur ökologischen Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen	81
Tabelle 40: Hauptverkehrsmittel der Geschäftsreisenden im Zeitraum Mai 2022 bis April 2023...	86

Tabelle 41: Durchschnittliche Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr	92
Tabelle 42: Korrekturfaktoren für Verkehrsmittel	94
Tabelle 43: Fehlertoleranztabelle für die RA face-to-face	95

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Reisen und Distanzen, 2022/23	23
Abbildung 2: Distanzen bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, nach Verkehrsmittel, 2002–2022	28
Abbildung 3: Distanzen bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, nach Zielgebiet, 2002–2022.....	29
Abbildung 4: Klimaziel für den durchschnittlichen CO ₂ -Fußabdruck pro Kopf in Deutschland	31
Abbildung 5: Reisen und Reisedauern, 2022/23.....	33
Abbildung 6: Reisedauer (Mio. Reisetage), 2002/2011–2022	34
Abbildung 7: Reisedauer bei Urlaubsreisen nach Unterkunft, 2002/2011–2022.....	35
Abbildung 8: Anzahl Reisen nach Reisedauer, 2002/2011–2022	36
Abbildung 9: Reisedauer und Entfernung	41
Abbildung 10: Positive Einstellung zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen, 2013–2023.....	66
Abbildung 11: Kategorien der Gesamtmobilität nach Zweck und Frequenz	71

Einordnung und Zusammenfassung der Ergebnisse

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse des zweiten Jahres der Studie zur konsumenten-seitigen Bewusstseins- und Nachfrageentwicklung der Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen und ihren Einflussfaktoren im Detail vor. Das Nachfragemonitoring ist für drei Jahre angelegt und beinhaltet im Kern fünf festgelegte Indikatoren, deren Entwicklung über die Jahre beobachtet wird. Darüber hinaus werden in jedem Jahr aktuelle Themen und Perspektiven im Zusammenhang mit Nachhaltigkeit beim Reisen untersucht (Vertiefungsmodule). In diesem Jahr befasst sich das Vertiefungsmodul mit dem Thema „Mobilität und Nachhaltigkeit beim Reisen“.

Datengrundlage und Methodik

Für das Kapitel „Nachfragemonitoring“ betrachten wir fünf Indikatoren für jede Urlaubsreise ab einer Übernachtung.

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)

Als weiterer Indikator wird die Einstellung zu nachhaltigem Reisen in der Bevölkerung insgesamt untersucht.

Die Daten für diese Indikatoren wurden in der Reiseanalyse 2023 und 2024 der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen erhoben: Zu den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer in der RA *face-to-face* (Januar 2023) und zu den Kurzurlaubsreisen in der RA *online* (November 2022 und Mai 2023). Ergänzend werden Eckdaten zu Geschäftsreisen mit Übernachtung aus der RA *Business* 2023 berichtet.

Vorgängerstudien und Ausgangslage

Ergebnisse der Grundlagenstudie

Bereits 2019 wurde eine Grundlagenstudie zur Bewusstseins- und Nachfrageentwicklung durchgeführt (Schmücker et al., 2019), in der ein Indikatorensatz zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen entwickelt und angewandt wurde. Die Ergebnisse verdeutlichten eine wachsende Akzeptanz von nachhaltigem Reisen auf der Nachfrageseite. Die tatsächliche Relevanz der Nachhaltigkeit für konkrete Reiseentscheidungen blieb dabei begrenzt. Trotz des wachsenden gesellschaftlichen Bewusstseins für die Klimakrise und wachsender positiver Einstellung für Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen erreichte die zurückgelegte Kilometerzahl deutscher Reisender im Jahr 2019 erneut einen historischen Höchstwert.

Kompensation von CO₂-Emissionen und Buchung nachhaltig zertifizierter Angebote waren zu diesem Zeitpunkt noch wenig gängige Praktiken. Dennoch zeigte die Akzeptanz von nachhaltigem Reisen insgesamt eine vorsichtig optimistische Entwicklung, besonders bei Reisenden mit positiver Einstellung zur Nachhaltigkeit.

Die Grundlagenstudie aus dem Jahr 2019 legt nahe, dass positive Einstellungen zur Nachhaltigkeit die Bedeutung dieser bei Reiseentscheidungen erhöhen, aber dennoch eine große Lücke zwischen der Einstellung zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen und dem tatsächlichen Reiseverhalten besteht. Diese Ergebnisse bestätigen die in vielen Studien herausgestellte Lücke zwischen Einstellung und Verhalten bei Nachhaltigkeitsaspekten (Ajzen, Fishbein, 1977; Caruana et al., 2016).

Ergebnisse des ersten Monitoringberichts zum Reisejahr 2021

Während der Corona-Pandemie führten strikte Reisebeschränkungen zu signifikanten Auswirkungen auf Parameter des nachhaltigkeitsrelevanten Urlaubskonsums. In den Jahren 2020 und 2021 erlebte die Anzahl der Urlaubsreisen einen massiven Rückgang, bedingt durch die eingeschränkten Möglichkeiten zu reisen. In diesem Zeitraum beschränkten sich die meisten Reisen auf Inlandsziele mit kurzen Anreisedistanzen. Ökologisch betrachtet wirkten sich die Beschränkungen der Pandemie positiv auf das Klima aus. Es wurde weniger gereist, kürzere Distanzen zurückgelegt und somit insgesamt weniger Ressourcen verbraucht und weniger klimaschädliches CO₂ produziert.

Die Ergebnisse des Monitorings 2021 lassen sich in drei Stichpunkten zusammenfassen:

- Die Auswirkungen der Reisebeschränkungen während der Corona-Pandemie auf Parameter des nachhaltigkeitsrelevanten Urlaubskonsums waren deutlich spürbar und haben zu einem starken Rückgang der Verkehrsleistung und Reisedauer geführt
- Erinnerter 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.

Ausgangslage im Jahr 2022

Im Verlauf des Jahres 2022 wurden die Reisebeschränkungen im Zuge der Pandemie für die deutsche Bevölkerung weitestgehend aufgehoben. Die Ein- und Ausreise, auch in ausländische Destinationen, war für die meisten Reiseziele wieder uneingeschränkt und ohne Quarantäneregeln oder verpflichtenden Corona-Test bei der Rückkehr möglich. Dies führte zu einem spürbaren Anstieg der Reisetätigkeit im Jahresverlauf, jedoch noch nicht auf das Niveau von vor der Pandemie.

Gleichzeitig war das Jahr 2022 von weiteren globalen Krisen gezeichnet. Im Februar 2022 besetzten russische Truppen Teile des ukrainischen Staatsgebietes. Diese Zuspitzung zog weltweit geopolitische und wirtschaftliche Auswirkungen nach sich. Das UN-Flüchtlingskommissariat verzeichnete bis Mitte Oktober 7,7 Mio. ukrainische Flüchtlinge in europäischen Ländern. Die Auswirkungen des Angriffskrieges auf die touristische Nachfrage der Deutschen ist als eher gering einzuschätzen, allerdings sorgte der Krieg für globale wirtschaftliche Veränderungen, die auch das Reiseverhalten beeinflussen können.

Im Jahr 2022 nahm die Inflation in Deutschland deutlich zu, mit einem Preisanstieg von 8 % laut Verbraucherpreisindex des Statistischen Bundesamtes. Dieser Anstieg war bereits seit Ende 2020 spürbar und wurde durch gestiegene Energiekosten und Lebensmittelpreise verstärkt. Besonders touristische Leistungen wie Flugreisen und Übernachtungen verteuerten sich noch stärker. Die wirtschaftliche Entwicklung wird voraussichtlich durch diese Preissteigerungen beeinträchtigt, mit einem prognostizierten Rückgang des Bruttoinlandsproduktes um 0,4 % im Jahr 2023. Die Regierung führte Maßnahmen wie eine Energiepauschale, Kraftstoffsubventionen und das 9-Euro-Ticket im öffentlichen Nahverkehr ein, um Entlastung zu bieten und den wirtschaftlichen Einfluss abzumildern.

Neben den politischen und geo-politischen Entwicklungen war das Jahr auch von klimatischen Krisen gezeichnet. Der jährliche Bericht „European State of the Climate“ (Copernicus Climate Change Service, 2023) zeigt besorgniserregende Entwicklungen zur globalen Klimakrise auf und deutet besonders auf extreme Entwicklungen auf dem europäischen Kontinent hin. Europa hat sich in den letzten Jahrzehnten schneller erwärmt als jeder andere Kontinent, wobei die Temperaturen doppelt so schnell wie im weltweiten Durchschnitt gestiegen sind. Im Sommer wurden große Teile des Kontinents von außergewöhnlichen Hitzewellen heimgesucht, und die Höchsttemperaturen in Westeuropa erreichten etwa 10 Grad mehr als die typischen Sommerhöchsttemperaturen. Die europäischen Alpen verzeichneten einen Rekordverlust an Gletschereis, und verheerende Waldbrände sorgten für die zweitgrößte Waldbrandfläche seit Beginn der Aufzeichnungen in Europa (European Forest Fire Information System, 2022).

All diese Entwicklungen sind Rahmenbedingungen für die Befragungsergebnisse zu den oben aufgeführten Indikatoren im Reisejahr 2021, die in diesem Bericht vorgestellt werden.

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	2022/23
Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, Mio.	66,1	64,0	70,7	70,1	55,1	67,1
Kurzurlaubsreisen, Mio.			71,9	83,9	63,8	73,2
Geschäftsreisen mit Übernachtung				78,5	35,0	31,8
Distanz, einfache Strecke, Mrd. km						
bei Urlaubsreisen ab fünf Tage Dauer	93,6	99,4	112,7	121,6	69,0	109,5
<i>davon per Flugzeug</i>	63,2	69,9	82,0	91,6	46,6	83,2
bei Kurzurlaubsreisen			29,0	40,0	26,0	30,2
<i>davon per Flugzeug</i>				10,8	3,7	5,1
Reisetage, Mio.						
bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer	846	801	878	875	673	845
bei Kurzurlaubsreisen	-	-	235	269	205	234
CO₂-Kompensation						
bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer	-	-	-	2%	9%	5%
bei Kurzurlaubsreisen	-	-	-	6%	17%	19%
bei Geschäftsreisen mit Übernachtung				11%	20%	18%
Umweltzeichen						
bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer	-	-	-	6%	13%	11%
bei Kurzurlaubsreisen	-	-	-	8%	22%	22%
bei Geschäftsreisen mit Übernachtung				14%	31%	32%
Nachhaltigkeit war ausschlaggebend						
bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer	-	-	-	4%	5%	4%
bei Kurzurlaubsreisen	-	-	-	8%	15%	16%
bei Geschäftsreisen mit Übernachtung				12%	13%	13%
Nachhaltigkeit war ein Aspekt unter mehreren						
bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer	-	-	-	23%	21%	18%
bei Kurzurlaubsreisen	-	-	-	23%	29%	28%
bei Geschäftsreisen mit Übernachtung				25%	28%	30%
Positive Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen						
Bevölkerung insgesamt	-	-	51%	56%	68%	61%

Reisedistanz und Reisetage

Nachdem das Reisevolumen während der Corona-Pandemie zwischen 2020 und 2021 stark zurück gegangen war, gab es 2022 wieder einen deutlichen Zuwachs an Urlaubsreisen und Kurzurlaubsreisen. Das sorgte 2022 auch für eine deutlich höhere Zahl an Reisetagen und zurückgelegten Urlaubsreisekilometern im Vergleich zu den beiden Vorjahren. Insgesamt liegt das Volumen an Reisen dabei noch leicht unter dem vorpandemischen Niveau.

Bei den längeren Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer wurden 2022 insgesamt 109,5 Mrd. Kilometer für die einfache Strecke zurückgelegt. Das sind über 40 Mrd. Kilometer mehr als im Vorjahr 2021 (69 Mrd. km) und rund 12 Mrd. weniger als 2019 (121,6 Mrd.) vor Beginn der Pandemie. Bei Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer waren es im Zeitraum Mai 2022 bis April 2023 weitere 30,2 Mrd. Kilometer, damit 10 Mrd. weniger als 2018/19 und 4,2 Mrd. mehr als 2021/22.

Die verbrachten Reisetage bei längeren Urlaubsreisen stiegen zwischen 2021 und 2022 um 172 Mio. auf 845 Mio. Tage, bei den Kurzurlaubsreisen stieg die Anzahl der Reisetage zwischen Mai 2022 und 2023 um 29 Mio. auf insgesamt 234 Mio. Reisetage.

Während der Pandemie gingen die zurückgelegten Distanzen stärker zurück als die verbrachten Reisetage, somit fiel der Indikator „Kilometer pro Reisetag“ bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer im Jahr 2021 mit 102 Kilometern pro Tag auf ein Niveau von 2002 zurück. Dieser Wert stieg 2022 wieder auf 130 Kilometer pro Tag und liegt damit noch 10 Kilometer unter dem Wert von 2019.

Nach den Einschnitten durch die Reisebeschränkungen während der Corona-Pandemie ist also eine rasante Entwicklung zurück zum vorpandemischen Niveau zu beobachten: Im Jahr 2022 wurden wieder weitere Distanzen insgesamt und auch pro Reisetag unternommen. Die Anteile der Flugreisen liegen ebenfalls wieder auf einem ähnlichen Wert wie 2019. Unter ökologischen Aspekten ist diese Entwicklung als negativ zu bewerten: Eine grundlegende Veränderung des Urlaubsreiseverhaltens in weiten Teilen der Bevölkerung hin zu nachhaltigeren Urlaubsreisen nach der Pandemie ist bei der Betrachtung dieser Indikatorenwerte nicht zu vermuten.

CO₂-Kompensation und Umweltzeichen bei den Reisen

Der Anteil der Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, für die eine CO₂-Kompensation durchgeführt wurde, lag 2022 bei 5 % und damit 4 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert. Auch der Anteil der Buchung von Angeboten mit Umweltzeichen ging in dem Zeitraum um 2 Prozentpunkte auf 11 % zurück.

Bei den Kurzurlaubsreisen zwischen zwei und vier Tagen Dauer wurden 2022 mit 19 % anteilig etwas mehr CO₂-Kompensationen durchgeführt (2021: 17 %). Der Anteil der nachhaltig zertifizierten Angebote war 2022 mit 22 % auf demselben Niveau wie im Vorjahr.

Bei den Geschäftsreisen ging der Anteil der erfolgten CO₂-Kompensationen um 2 Prozentpunkte auf 18 % zurück, dabei stieg der Anteil der Geschäftsreisen mit Umweltzeichen um einen Prozentpunkt auf 32 %.

Im Vergleich zur ersten Messung im Jahr 2018/19 liegen die Anteile der CO₂-Kompensationen und der Reisen mit Umweltzeichen bei allen Reisesegmenten deutlich höher. Insgesamt zeigt

sich ein leicht schwankendes aber insgesamt stabiles Niveau für die beiden Indikatoren zwischen den Jahren 2021/22 und 2022/23.

Relevanz der Nachhaltigkeit bei der Planung und Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen

Die Relevanz der Nachhaltigkeit bei der Reiseentscheidung stagniert seit 2021. Bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer war die Nachhaltigkeit im Jahr 2022 bei 4 % der Reisen ausschlaggebend und war bei 18 % ein Aspekt unter mehreren. Bei den Kurzurlaubsreisen war die Nachhaltigkeit anteilig deutlich häufiger ausschlaggebend (16 %) und auch häufiger ein relevanter Aspekt (28 %). Diese gilt in ähnlicher Weise auch für Geschäftsreisen mit Übernachtung: Ausschlaggebend (13 %), relevanter Aspekt (30 %).

Der Anteil der Bevölkerung mit einer positiven Einstellung zur Nachhaltigkeit (ökologisch oder sozial) bei Urlaubsreisen lag zu Jahresbeginn 2022 mit 68 % auf einem Höchstwert. Dieser Anteil ging bis Januar 2023 auf 61 % der Bevölkerung zurück.

Vertiefungsmodul

Bei dem Vertiefungsmodul ging es in diesem Jahr um „Mobilität“. Im Mittelpunkt stand dabei die Frage, wie **Alltagsmobilität und Mobilität beim Reisen** zusammenhängen.

Das Auto ist das dominierende Verkehrsmittel im Alltag der deutschen Bevölkerung. Fahrrad und Regionalverkehr spielen in der Alltagsmobilität eine zweitrangige Rolle, und Fernverkehr und Flugzeug werden insgesamt im Alltag eher selten genutzt. Die Verkehrsmittelnutzung im Alltag variiert je nach soziodemografischen Merkmalen und den damit verbundenen Lebensbedingungen und Mobilitätsanforderungen. Hier sind besonders die Wohnortgröße und damit die Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln sowie die Lebensphase und damit die geforderte Pflichtmobilität als Einflussfaktoren hervorzuheben.

Die Ergebnisse des Vergleichs der Modalitätsgruppen im Alltag hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl im Urlaub zeigen, dass Alltagsmobilität und Urlaubsmobilität voneinander abhängig sind. Personen, die im Alltag häufig nachhaltige Verkehrsmittel nutzen, tendieren auch im Urlaub eher zu nachhaltiger Mobilität durch die Nutzung von Bahn oder Bus und neigen seltener zur Auto-Anreise oder Flugreisen. Dieser Zusammenhang zwischen Alltags- und Urlaubsmobilität zeigt sich noch deutlicher, wenn die in der Urlaubsdestination genutzten Verkehrsmittel betrachtet werden.

Eine **Sonderauswertung nahm die Nutzung des 9-Euro-Tickets** beim Reisen in den Fokus. Dabei wurde deutlich, dass dieses günstige Angebot für nachhaltige Mobilitätsalternativen – hier die Regionalbahn – zwischen Juni und August 2022 von über der Hälfte der Inlandsreisenden für touristische Mobilität, für An- und Abreise oder für Mobilität vor Ort genutzt wurde.

Solche Angebote können also über die Reduzierung der Nutzung von Privatfahrzeugen, die Entlastung der Straßeninfrastruktur, die Förderung regionaler Reisen und soziale Inklusion durch günstige Mobilitätskosten eine nachhaltige Entwicklung im Tourismus fördern.

Die **Untersuchung der Nutzung von Dienstwagen für Urlaubsfahrten** zeigte dagegen, dass die Verfügbarkeit von Dienstwagen im Alltag einen negativen Effekt auf die klimafreundliche und nachhaltige Mobilität im Tourismus hat, da Dienstwagen eher dazu genutzt werden, klimafreundliche Alternativen wie die Bahn als Reiseverkehrsmittel zu ersetzen, als klimaschädlichere Flugreisen zu vermeiden.

Beim **Vergleich unterschiedlicher Einflussfaktoren** auf Urlaubsmobilität wurde schließlich deutlich, dass der gewohnte Modal Split bei der Alltagsmobilität zwar einen gewissen Einfluss auf die Urlaubsmobilität hat. Dieser ist nachrangig im Vergleich zum Einfluss der Einstellung zur Nachhaltigkeit auf die Verkehrsmittelwahl bei Urlaubsreisen. Die persönliche Einstellung zur Nachhaltigkeit hat einen erheblich größeren Einfluss auf die Entscheidungsmuster bei der Urlaubsmobilität als das Mobilitätsverhalten im Alltag.

Fazit und Ausblick

Der vorliegende Monitoringbericht zur „Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen“ zeigt, dass das Reiseverhalten der deutschen Bevölkerung nach den Reisebeschränkungen während der Corona-Pandemie im Jahr 2022 schnell wieder zur vorpandemischen Ausprägung zurückgekehrt ist. Das betrifft das Verhältnis von Inlands- zu Auslandsreisen genauso wie die Auswahl der Verkehrsmittel oder den Anteil von Flugreisen.

In der Pandemie waren die Reisenden klimafreundlicher unterwegs: So reisten insgesamt weniger Menschen, die gereisten Distanzen waren insgesamt kürzer und die damit verbundene Verkehrsmittelwahl war dadurch zumeist klimafreundlicher als die für längere Reisedistanzen.

Im **Vorjahresbericht** wurden dazu zwei Hypothesen aufgestellt:

Hypothese 1: Menschen reisen insgesamt nachhaltiger

Hypothese 2: Weniger nachhaltige Reisesegmente sind während Corona ausgefallen

Die Ergebnisse zum Berichtsjahr 2022 stützen die Annahme, dass tatsächlich vor allem weniger nachhaltige Reisesegmente während der Corona-Pandemie weggefallen sind und nun einen starken Wiederanstieg erfahren. Insgesamt hat **keine gravierende Verschiebung hin zu einem grundlegend nachhaltigeren Reiseverhalten in der Gesamtbevölkerung** stattgefunden. Das laufende Forschungsprojekt kann im Rahmen der aktuellen Daten keine signifikanten Anzeichen für eine solche bevölkerungsweite Entwicklung erkennen.

Dabei ist allerdings zu bedenken, dass das Reiseverhalten auch im Jahr 2022 **nicht unter vergleichbaren Bedingungen wie vor der Corona-Pandemie** stattgefunden hat. Die aktuellen

politischen und gesellschaftlichen Umstände des Jahres 2022 (z. B. Ukrainekrieg, Extremwetterereignisse, Inflation, (Energie-)Preisentwicklung, Biodiversitätskrise) können sowohl positive als auch negative Auswirkungen für die Nachhaltigkeit bei Reisen der Deutschen gehabt haben, die sich aber auf Grundlage der vorliegenden Daten nicht differenziert beschreiben lassen.

Außerdem könnte es nach der Pandemie zu Nachholeffekten gekommen sein. Das bedeutet, dass während Corona ausgefallene Reisen vermehrt nachgeholt wurden, so dass sich das Reisevolumen bei Personen mit Nachholbedarf erhöht haben dürfte. Gleichzeitig kann es bei anderen Personen weniger Buchungen gegeben haben, da bestimmte Reisebeschränkungen Anfang 2022 noch in Kraft waren und einige Fernreiseziele erst im Laufe des Jahres oder noch später wieder für Touristen erreichbar waren.

Eine verlässliche Aussage zu Trendveränderungen hinsichtlich des Reisevolumens und der Gesamtverkehrsleistung oder der Präferenzierung nachhaltiger Angebote ist daher unter diesen Umständen schwer zu treffen. Es bleibt abzuwarten, wie sich das Reiseverhalten langfristig entwickelt und wie sich die Einflussfaktoren auf die Nachhaltigkeit von Urlaubsreisen in den kommenden Jahren verändern werden. Die Vielzahl von Faktoren, die das Reiseverhalten beeinflussen, erfordert eine in jedem Fall umfassende Betrachtung. Die Ergebnisse aus dem Nachfragemonitor für Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen werden dazu auch im kommenden Jahr weitere Daten und Erkenntnisse als Beitrag dafür liefern.

Zusammenfassend lässt sich aber gleichwohl festhalten, dass **nach wie vor für die überwiegende Zahl der Deutschen der Wunsch nach Nachhaltigkeit beim Reisen** ungeachtet der vielfältigen aktuellen gesellschaftlichen Herausforderungen weiterhin besteht. Die Zustimmung für die **soziale Nachhaltigkeit** ist dabei unverändert größer als die für ökologische Nachhaltigkeit und nimmt noch zu – ein Aspekt, der im Schatten der Diskussion um touristisch bedingte Emissionen und Klimawandel leicht in den Hintergrund gerät. Hier entspräche mehr Aufmerksamkeit dem berichteten Interesse der Reisenden.

Dass in der Abwägung der vielfältigen Wünsche und Möglichkeiten in der konkreten Reiseentscheidung die Nachhaltigkeit am Ende nur für wenige wirklich entscheidend ist, schmälert nicht das Potenzial, das in dem Wunsch nach Nachhaltigkeit beim Reisen deutlich wird.

Die meisten Reisenden suchen in erster Linie nach einem für sie passenden schönen Urlaubserlebnis und nicht primär nach Möglichkeiten, sich nachhaltig zu verhalten. Sie wählen dabei aus dem für sie sichtbaren und erreichbaren Angebot. Je mehr **unterschiedliche, attraktive und nachhaltige Angebote** zur Verfügung stehen, desto wahrscheinlicher wird es, dass mehr Menschen am Ende auch nachhaltig reisen – dies gilt zunächst einmal unabhängig davon, wie wichtig ihnen die Nachhaltigkeit beim Reisen ist.

Für Klima, Umwelt und Menschen in den Zielregionen ist letztlich nicht entscheidend, aus welchem Grund nachhaltig gereist worden ist. Es bleibt also in jedem Fall wichtig, Angebote in den Destinationen und bei den Reiseveranstaltern zu fördern und auszubauen, die sowohl nachhaltiger als auch überzeugend attraktiv sind.

Eine Transformation im Tourismus zu mehr Nachhaltigkeit muss und darf nicht auf mehr Nachfrage nach Nachhaltigkeit warten. Sie ist unabhängig davon nötig, um die Branche zukunftsfähig zu machen und hat in vielen Destinationen und bei vielen Anbietern mit mehr oder weniger großen Schritten erfreulicherweise auch schon begonnen.

Für die große Zahl derjenigen, die explizit gern nachhaltig reisen wollen, ist es zudem wichtig, dass sie nachhaltigere von weniger nachhaltigen Angeboten unterscheiden können, um sich entsprechend entscheiden zu können. Dafür braucht es **Transparenz** zu den Eigenschaften der Angebote in Bezug auf Nachhaltigkeit in der Kommunikation. Vertrauenswürdige und vergleichbare Kennzeichnungen können dabei eine **Orientierungshilfe** geben – besonders, wenn sie auch bei vielen Reisesuchenden gut bekannt sind. Hier gibt es nach den Berichtsergebnissen noch Spielraum für Optimierungen: Die abgefragten touristische Label sind bisher nur relativ wenigen Reisenden ein Begriff.

Mit Blick auf den Klimawandel spielt bei der Nachhaltigkeit von Reisen insbesondere die Mobilität eine herausragende Rolle. Dazu liefert das diesjährige Vertiefungsmodul Einblicke in die **Zusammenhänge zwischen Alltagsmobilität und Freizeitmobilität**. Es zeigt sich, dass wer im Alltag häufig nachhaltige Verkehrsmittel wie den Regionalverkehr oder das Rad nutzt, auch im Urlaub klimafreundlicher unterwegs ist.

Noch mehr Einfluss auf die Urlaubsmobilität hat aber die **Einstellung zur Nachhaltigkeit** beim Reisen. Wer gern nachhaltig reisen möchte, entscheidet sich eher für umweltverträglichere Verkehrsmittel für die An- und Abreise und am Urlaubsort. Damit bleibt es wichtig, das **Bewusstsein für die Bedeutung der Nachhaltigkeit beim Reisen weiter zu stärken** und somit die Nachfrage nach entsprechenden Produkten zu fördern.

Als ein Baustein der Transformation zu mehr Nachhaltigkeit im Tourismus wird es bei der Mobilität darauf ankommen, die **CO₂-Emissionen in der Urlaubsmobilität** auf nahe Null zu drücken. Dies kann einerseits durch kürzere und weniger gereiste Strecken und andererseits durch weniger CO₂ pro Personenkilometer erreicht werden. Auch wenn das Reiseverhalten der Deutschen in 2022 in fast allen Bereichen an die Reisejahre vor Corona anknüpft, blieb die gereiste Gesamtstrecke noch unter dem Wert von 2019. Die Deutschen sind also in dieser Hinsicht 2022 nachhaltiger gereist. Das weitere Monitoring dieses Indikators wird zeigen, ob die Reisedistanzen längerfristig doch noch weiter steigen, auf einem niedrigeren Niveau bleiben oder sogar wieder sinken. Letzteres ist erforderlich, wenn es gelingen soll, die national und international vereinbarten CO₂-Reduktionsziele (Bundes-Klimaschutzgesetz, Übereinkommen von Paris) auch im Tourismus einzuhalten – jedenfalls so lange, wie es nicht möglich ist, die motorisierte Mobilität überwiegend auf Grundlage erneuerbarer Energien zu erreichen.

1 Einführung

1.1 Vorarbeiten und Indikatoren

Der vorliegende Bericht legt Daten zu fünf Indikatoren für die konsumentenseitige Bewusstseins- und Nachfrageentwicklung der Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen und ihre Einflussfaktoren vor. Diese Indikatoren wurden in einer Grundlagenstudie zur Bewusstseins- und Nachfrageentwicklung zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen (Schmücker et al., 2019) hergeleitet und erstmalig für das Reisejahr 2018/19 untersucht. Weitere Vergleichsdaten wurden in einem ersten Monitoringbericht (Schmücker et al., 2023) für das Reisejahr 2021/22 erhoben und ausgewertet.

Die Indikatoren zielen dabei auf zwei grundsätzlich verschiedene Aspekte der Nachfrageseite ab: Kennwerte zu faktischem Verhalten zur Beschreibung der Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen auf der einen Seite, und Kennzahlen für subjektive Einstellungen auf der anderen.

Indikatoren für faktisches Verhalten zielen darauf ab, tatsächliche Handlungen und Entscheidungen von Reisenden zu messen. Sie erfassen Informationen über das Verhalten der Menschen während ihrer Reisen, wie die Wahl der Destination und damit die Entfernung zum Reiseziel, das Vorhandensein von Umweltzeichen bei gebuchten Angeboten und die Durchführung einer CO₂-Kompensation (Tabelle 2, Indikatoren 1-4). Diese Indikatoren geben Aufschluss darüber, wie die Reisenden sich in der Praxis für nachhaltige Reiseoptionen entscheiden und liefern objektive Kennzahlen zur Nachhaltigkeit von Urlaubsreisen.

Indikatoren für Einstellungen und Meinungen erfassen subjektive Aspekte, die die Einstellungen, Meinungen und Präferenzen der Reisenden widerspiegeln. Sie geben Einblick in die bewusste Haltung der Menschen gegenüber nachhaltigen Reisepraktiken, wie die Wichtigkeit von Nachhaltigkeit bei der Auswahl einer Reise (Tabelle 2, Indikator 5). Diese Indikatoren spiegeln die persönlichen Ansichten der Reisenden wider und sind nicht objektiv messbar.

Der Indikatorensatz wurde gezielt für ein Monitoring der Nachfrage- und Bewusstseinsentwicklung für nachhaltige Urlaubsreisen entwickelt (Schmücker et al., 2019). Er liefert aussagekräftige Kennziffern (Key Performance Indicators), die eine Einschätzung der Nachfrage nach nachhaltigem Tourismus ermöglichen. Die Indikatoren erfassen sowohl objektive Verhaltensweisen als auch subjektive Einstellungen, was eine ganzheitliche Bewertung ermöglicht. Sie berücksichtigen die Mobilität als wesentliches Element der Nachhaltigkeitswirkung, aber auch andere relevante Aspekte der Nachhaltigkeit im Tourismus.

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

Zudem sind die Indikatoren praktisch anwendbar, da sie aus den Daten der Reiseanalyse jedes Jahr anhand einer vergleichbaren Datengrundlage neu erhoben werden und somit verglichen werden können. Als stabile Datenquelle gewährleistet die Reiseanalyse Zuverlässigkeit, Kontinuität und Vergleichbarkeit, die für ein Monitoring unabdingbar sind. Für einige der Indikatoren liefert die Reiseanalyse bereits lange Zeitreihendaten für rückblickende Betrachtungen.

So können zeitnahe Erkenntnisse über die Entwicklung der Nachfrage nach nachhaltigen Reisen gewonnen werden, da die Indikatoren bereits verfügbar sind und ein kontinuierliches Monitoring ermöglichen.

Der Indikatorensatz hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die Indikatoren beschränken sich auf wesentliche Aspekte und decken nicht alle Facetten von Nachhaltigkeit ab und beschreiben nicht alle Reisen oder alle Teile von Reisen gleichermaßen.

Dabei sind Messfehler und systematische Verzerrungen aufgrund von Panel-Effekten, systematischen Ausfällen bei der Stichprobenziehung, Erinnerungslücken oder auch sozialer Erwünschtheit natürlich nicht auszuschließen (Bogner & Landrock, 2015; Buckley, 2019; Juvan & Dolnicar, 2016).

Die gewählten Indikatoren sind für ein kontinuierliches Monitoring also zweckdienlich geeignet. Sie decken wesentliche Aspekte der Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen ab, um bei Betrachtung von zeitlichen Veränderungen eine Bewertung zur Entwicklung der Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen zu ermöglichen.

1.2 Datengrundlage: Reiseanalyse

Die Daten für die hier dargestellten Indikatoren wurden mithilfe der Reiseanalyse der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR) e.V. erfasst. Die Reiseanalyse erhebt Daten über das Reiseverhalten und die urlaubsbezogenen Wünsche und Vorlieben der deutschsprachigen Wohnbevölkerung ab 14 Jahren anhand von repräsentativen Stichproben.

Seit 1971 wird die Reiseanalyse jährlich durchgeführt und kann somit auf lange Zeitreihendaten zurückgreifen, um Trends und Entwicklungen langfristig nachzuvollziehen. Zusätzlich zu den etwa 8.000 persönlichen Interviews der RA *face-to-face* im Januar werden 5.000 Interviews in zwei Wellen im Mai und November im Rahmen einer Online-Befragung (RA *online*) durchgeführt.

Das Hauptziel der FUR ist es, durch die Reiseanalyse aktuelle und fundierte Informationen über das Reiseverhalten der Bevölkerung zu sammeln und zu analysieren. Die erhobenen Daten dienen dazu, Trends und Entwicklungen im Reiseverhalten zu identifizieren, die Nachfrage nach bestimmten Reisearten und Urlaubszielen zu untersuchen und Erkenntnisse für die Tourismusbranche und politische Entscheidungsträger zu liefern.

Das NIT betreut die Reiseanalyse seit den frühen 1990er Jahren sowohl wissenschaftlich als auch operativ. 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 berichteten Indikatoren wurden die Daten zu den Urlaubsreisen ab einer Dauer von fünf Tagen in der RA *face-to-face* im Januar 2023 und zu Kurzurlaubsreisen in der RA *online* (November 2022 und Mai 2023) erhoben (Tabelle 3). Die RA *face-to-face* umfasst eine Gesamtheit von 70,6 Mio. Personen ab 14 Jahren, während die RA *online* eine Gesamtheit von 62,8 Mio. Personen im Alter von 14 bis 75 Jahren beschreibt.

Tabelle 3: Datengrundlagen für diesen Bericht (Personen)

Erhebungswelle	Erhebungszeitraum	Stichprobe	Grundgesamtheit
RA 2023 <i>face-to-face</i>	Januar 2023	7.259 persönliche Interviews	70,6 Mio. deutschsprachige Personen ab 14 Jahren in Privathaushalten in Deutschland
RA <i>online</i> 11/22	November 2022	2.528 Online-Interviews	62,8 Mio. deutschsprachige Personen von 14 bis 75 Jahren in Privathaushalten in Deutschland
RA <i>online</i> 05/23	Mai 2023	2.575 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 67,1 Mio. Urlaubsreisen und 64,8 Mio. Kurzurlaubsreisen für das Reisejahr 2022 (Tabelle 4).

In wenigen Fällen wird für die Kurzurlaubsreisen nicht der Zeitraum Mai bis April des Folgejahres angewendet (z. B. für die „Kurzreisen **2022/23**“ den Zeitraum Mai 2022 bis April 2023), sondern den Zeitraum November des Vorjahres bis Oktober des Berichtsjahres (z. B. für die „Kurzreisen **2022**“ den Zeitraum November 2021 bis Oktober 2022). 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 2023 <i>face-to-face</i>	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer	Jan bis Dez 2022	6.897	67,1 Mio.
RA <i>online</i> 11/22	1. -3. Kurzurlaubsreise von zwei bis vier Tagen Dauer	Mai bis Okt 2022	1.266	31,6 Mio.
RA <i>online</i> 05/23	1. -3. Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer	Nov 2022 bis Apr 2023	1.360	33,2 Mio.

Quelle: Eigene Darstellung

Für einige Indikatoren gibt es aktuelle Korrespondenzwerte für Geschäftsreisen aus der RA *Business*. 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.

2 Ergebnisse Monitoring-Indikatoren

Die folgenden sechs Kapitel stellen die Ergebnisse zu den sechs Monitoring-Indikatoren nacheinander vor. Zuerst wird auf die Verkehrsleistung in Mrd. Kilometern und die Aufenthaltsdauer in Mio. Tagen eingegangen. Für diese Werte liegen sowohl aktuelle Daten aus dem Januar 2023 als auch Zeitreihendaten vor.

Anschließend werden die neuen Ergebnisse zu den erstmals 2018/19 erhobenen Verhaltensdaten zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen und Kurzurlaubsreisen dargestellt. Dabei werden die Nachhaltigkeitsrelevanz (auf einer fünfstufigen Zustimmungsskala), die CO₂-Kompensation und die Nachhaltigkeitskennzeichnung (jeweils ja, nein, weiß nicht) betrachtet.

Zum Schluss werden die Ergebnisse zum relativ "weichen" Maß der Einstellung in der Gesellschaft vorgestellt. Dieses bezieht sich nicht speziell auf bestimmte Reisen, sondern auf die Einstellung der Personen zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen. Eine begrenzte Zeitreihe steht hier zur Verfügung.

2.1 Entfernungen

Es besteht weitgehend Einigkeit über die bedeutende Rolle des Transports bezüglich der Umweltauswirkung von Urlaubsreisen, insbesondere die Auswirkungen des Flugverkehrs. Der Transport von Personen und Gepäck bei der An- und Abreise macht bei den meisten Reisen den größten Anteil an ausgestoßenen Treibhausgasen aus (BMWK, 2017; Gössling et al., 2018). Angesichts dessen hat die Analyse der gereisten Entfernungen bei Urlaubsreisen mit der Betrachtung der Hauptverkehrsmittel und die Entwicklung im Zeitverlauf besondere Bedeutung für die Diskussion zur Nachfrageentwicklung im nachhaltigen Tourismus.

2.1.1 Erhebungsfrage

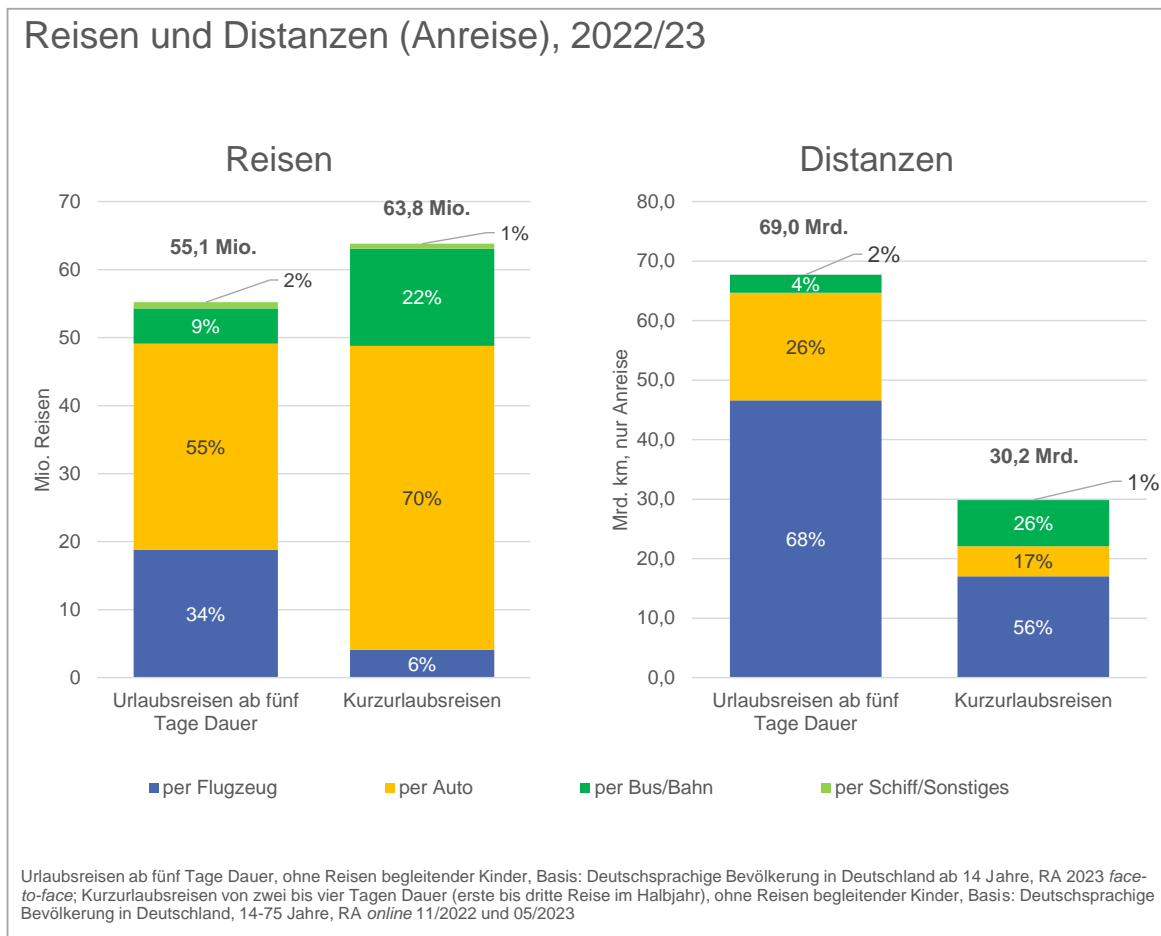
Für diesen Indikator wurde keine spezielle Erhebungsfrage gestellt. Die Distanzen wurden aus der Angabe des Reiseziels anhand von Kartenvorlagen bzw. Listen und des Wohnortes der Befragten ermittelt. Der genaue Rechenweg ist im Anhang (Abschnitt 6) dargestellt. Die im Folgenden dargestellten Entfernungen stellen die Anreisedistanzen in Personenkilometern dar. Distanzen für die Rückreise, vor Ort zurückgelegte Entfernungen und Reisen begleitender Kinder bis 13 Jahre sind in diesen Auswertungen nicht mit einbezogen.

2.1.2 Ergebnis-Überblick und zeitliche Entwicklung

Bei den 67,1 Mio. Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer wurden 2022 insgesamt 109,5 Mrd. Kilometer zurückgelegt. Im Durchschnitt betrug die Distanz für die Anreise je Urlaubsreise also 1623 km, rund 380 Kilometer mehr als im Jahr zuvor. Insgesamt wurden 2022 damit 40,5 Mrd. Kilometer mehr für die Anreise zurückgelegt als noch 2021.

Bei den 73,2 Mio. Kurzurlaubsreisen fielen 2022 insgesamt 30,2 Mrd. Personenkilometer an, das sind durchschnittlich 413 Kilometer (2021: 408 Kilometer). Damit sind die Entfernungen bei Kurzreisen durchschnittlich deutlich kürzer als bei den längeren Urlaubsreisen. Verglichen mit dem Vorjahr wurden 2022 insgesamt 9,4 Mio. Kurzurlaubsreisen mehr unternommen und dabei 4,2 Mrd. Kilometer mehr gereist. Kurzreisen machten 2022 einen Anteil von 52 % aller Reisen und 22 % der geleisteten Personenkilometer aus. Bus und Bahn machten sowohl 2021 als auch 2022 insgesamt 4 % der gereisten Distanzen bei Urlaubsreisen aus.

Abbildung 1: Reisen und Distanzen, 2022/23



Nach wie vor ist das Flugzeug bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer das Verkehrsmittel, mit dem die meisten Personenkilometer zurückgelegt werden (76 % der Verkehrsleistung bei 42 % aller Reisen). Bei den Kurzurlaubsreisen werden die meisten Personenkilometer mit dem Auto zurückgelegt (56 % der Verkehrsleistung bei 66 % der Reisen). Hinsichtlich der Verkehrsleistung hat das Flugzeug bei den Kurzreisen anteilig dazugewonnen: 2021 wurden 14 % der gereisten Kilometer per Flugzeug zurückgelegt, 2022 waren es 17 %. Bus und vor allem Bahn spielten bei Kurzurlaubsreisen wie auch im Vorjahr eine deutlich wichtigere Rolle als bei den

längeren Urlaubsreisen. Sie wurden 2022 bei rund einem Viertel aller Kurzreisen als Hauptverkehrsmittel gewählt und machten dabei 26 % der gereisten Personenkilometer bei Kurzreisen aus.

Tabelle 5: Entfernungen bei Urlaubsreisen (Anreise), nach Verkehrsmittel 2021-2022

Entfernungen in Mrd. km, nur Anreise	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez				Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage) Mai – Apr			
	Mio. Reisen		Anreisedistanz, Mrd. km		Mio. Reisen		Anreisedistanz, Mrd. km	
	2021	2022	2021	2022	21/22	22/23	21/22	22/23
Basis 2021:	55,1 Mio. Reisen				63,8 Mio. Reisen			
Basis 2022:	67,1 Mio. Reisen				73,2 Mio. Reisen			
Alle Reisen	55,1	67,1	69,0	109,5	63,8	73,2	26,0	30,2
davon								
per Flugzeug	18,8	28,1	46,6	83,2	4,1	6,0	3,7	5,1
per Auto	30,3	30,9	18,1	19,9	44,7	48,0	16,0	17,0
per Bus/Bahn	5,2	6,5	3,0	3,9	14,3	18,4	6,1	7,8
Darin: Per Bus	2,1	2,8	1,3	2,0	-	-	-	-
Darin: Per Bahn	3,1	3,7	1,6	1,9	-	-	-	-
per Schiff/Sonstiges	0,9	1,6	1,3	2,7	0,7	0,8	0,2	0,3

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 und RA 2023 *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; 5/2022; 11/2022 und 05/2023 *online*

2.1.3 Ergebnisse nach weiteren Reisermerkmalen

Der Anteil der Inlandsreisen, der sich während der Corona Pandemie und den damit verbundenen Reisebeschränkungen in den Jahren 2020 und 2021 deutlich erhöht hatte, ist im Jahr 2022 wieder auf ein ähnliches Niveau wie vor der Pandemie gefallen. Bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer machten die Inlandsreisen im Jahr 2022 etwa 27 % der Reisen aus (2021: 37 %) und produzierten dabei 6 % der geleisteten Personenkilometer (2021: 12 %). Bei den Kurzurlaubsreisen ist der Anteil der Inlandsreisen für gewöhnlich höher: 2022 führten 78 % der Kurzreisen ins Inland (2021: 82 %) und machten dabei 59 % der Reisedistanzen für Kurzurlaubsreisen aus (2021: 64 %).

10 % der Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, die 2022 ins Ausland führten, waren Fernreisen. Im Vorjahr lag dieser Anteil noch bei 5 %. Damit wurden 2022 etwa 38 % der gereisten Distanzen durch Fernreisen produziert (2021: 26 %). Im Jahr 2022 wurden also rund 23,5 Mrd. Kilometer mehr für Fernreisen geleistet wurden als im Vorjahr, die Zahl der Fernreisen selbst hat sich um 2,8 Mio. erhöht.

Da bei Auslandsreisen und Fernreisen häufiger Pauschal- und Bausteinreisen gebucht werden, spiegeln sich die Werte bezüglich der Reiseziele in den Werten zur Reiseorganisation wider: 2022 fielen deutlich mehr Personenkilometer bei pauschal organisierten Urlaubsreisen an als im Jahr zuvor.

Tabelle 6: Entfernungen nach Reisermerkmalen bei Urlaubsreisen

Entfernungen in Mrd. km, nur Anreise	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez				Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage) Mai – Apr			
	Mio. Reisen		Anreisedistanz, Mrd. km		Mio. Reisen		Anreisedistanz, Mrd. km	
Basis 2021:	55,1 Mio. Reisen				63,8 Mio. Reisen			
Basis 2022:	67,1 Mio. Reisen				73,2 Mio. Reisen			
	2021	2022	2021	2022	21/22	22/23	21/22	22/23
Alle Reisen	55,1	67,1	69,0	109,5	63,8	73,2	26,0	30,2
Reiseziel								
Deutschland	20,2	17,8	8,1	7,1	51,7	57,2	16,6	17,9
Ausland	34,9	49,28	60,9	102,5	12,1	16,1	9,4	12,4
Darin: Mittelmeerraum	19,5	26,8	33,9	48,8	-	-	-	-
Darin: Restl. Europa	13,5	17,8	11,3	14,6	-	-	-	-
Darin: Fernreisen	1,9	4,7	15,7	39,2	-	-	-	-
Unterkunft								
Hotellerie	27,4	28,1	43,6	73,6	39,0	46,5	16,4	19,8
Selbstverpflegung	22,3	30,9	20,3	27,5	20,4	21,6	8,1	8,6
Camping	4,2	6,5	2,7	4,0	3,7	4,1	1,2	1,3
Schiff, Sonstiges	1,2	1,6	2,4	4,6	0,8	1,1	0,3	0,5
Darin: Kreuzfahrtschiff	0,5	1,1	k.A.	2,8	-	-	-	-
Darin: Sonstiges	0,7	0,8	k.A.	1,7	-	-	-	-
Organisation								
Pauschal/Baustein	21,3	29,0	41,2	69,8	17,4	21,3	8,0	9,8
Individuell	26,4	30,4	22,3	33,5	37,0	49,1	15,0	20,1
Nicht vorgebucht	7,5	7,7	5,5	6,3	9,3	7,9	2,9	2,6

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 und RA 2023 *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; 5/2022; 11/2022 und 05/2023 *online*

2.1.4 Ergebnisse nach Personenmerkmalen

Die zurückgelegten Reisedistanzen unterscheiden sich zwischen den Personengruppen deutlich. In allen soziodemographischen Gruppen sind die Anzahl der Reisen und die dabei zurückgelegten Entfernungen von 2021 auf 2022 gestiegen. Besonders deutlich sind die Zuwächse bei

der Altersgruppe zwischen 30 und 59 Jahren, bei Personen mit einem Haushaltsnettoeinkommen über 4.000 €, bei Personen aus westlichen Bundesländern und bei Haushalten ohne Jugendliche bis 13/14 Jahre.

Tabelle 7: Entfernungen nach Personenmerkmalen

Entfernungen in Mrd. km, nur Anreise	Bevölkerung	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez				Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage) Mai – Apr			
		Mio. Reisen		Anreisedistanz, Mrd. km		Mio. Reisen		Anreisedistanz, Mrd. km	
Basis 2021:		55,1 Mio. Reisen				63,8 Mio. Reisen			
Basis 2022:		67,1 Mio. Reisen				73,2 Mio. Reisen			
	Mio. Personen	Mio. Reisen	Anreisedistanz, Mrd. km	Mio. Reisen	Anreisedistanz, Mrd. km	Mio. Reisen	Anreisedistanz, Mrd. km	Mio. Reisen	Anreisedistanz, Mrd. km
	2022	2021	2022	2021	2022	21/22	22/23	21/22	22/23
Volumen	70,6	55,1	67,1	69,0	109,5	63,8	73,2	26,0	30,2
Geschlecht									
Männlich	34,8	28,0	32,9	36,3	56,1	32,7	40,1	k.A.	16,8
Weiblich	35,9	27,1	34,2	32,6	53,5	31,0	33,1	k.A.	13,4
Altersgruppen									
14-29 Jahre	14,0	10,8	13,3	15,5	24,0	16,1	20,6	7,0	9,1
30-59 Jahre	33,6	28,5	34,0	38,6	61,2	36,2	40,6	14,7	16,6
60 Jahre und älter	23,0	15,8	19,8	14,8	24,4	11,5	12,0	4,2	4,5
Haushaltsnettoeinkommen									
Bis EUR 2.499	26,3	16,3	18,3	17,2	23,0	15,5	16,4	6,0	6,4
EUR 2.500-3.999	26,1	21,4	26,1	26,3	40,8	23,9	24,6	9,5	9,9
EUR 4.000 und mehr	18,2	17,4	22,7	25,5	45,8	24,4	32,2	10,5	13,9
Wohnort									
West, ≥ 50.000 Einwohner	22,8	17,5	21,1	24,5	38,9	20,3	23,4	9,2	10,5
West, < 50.000 Einwohner	34,0	25,4	32,0	30,3	49,0	30,1	32,9	11,7	13,2
Ost, ≥ 50.000 Einwohner	6,1	5,5	6,6	6,9	10,5	6,8	8,9	3,0	3,5
Ost, < 50.000 Einwohner	7,1	6,8	7,4	7,2	11,3	6,7	8,0	2,1	3,0
Haushalts-Struktur									
Kind(er) bis 13/14. J. im Haush.	13,4	11,0	12,9	12,7	17,8	15,4	22,2	6,4	9,1
Keine Kinder bis 13/14 J. im Haush.	57,2	44,1	54,2	56,3	91,8	48,4	51,1	19,6	21,1

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 und 2023 *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; 5/2022; 11/2022 und 5/2023 *online*. Einkommensklassen in der RA *online* sind um EUR 1 verschoben.

Betrachtet man die Anteile von bestimmten Gruppen an der Gesamtbevölkerung und vergleicht diesen mit dem Anteil der zurückgelegten Distanzen insgesamt, zeigt sich besonders bei den Altersgruppen, der Wohnorts- und der Haushaltsstruktur ein Ungleichgewicht. Personen zwischen 30 und 59 Jahren machen 2022 rund 48 % der Bevölkerung aus, führten dabei

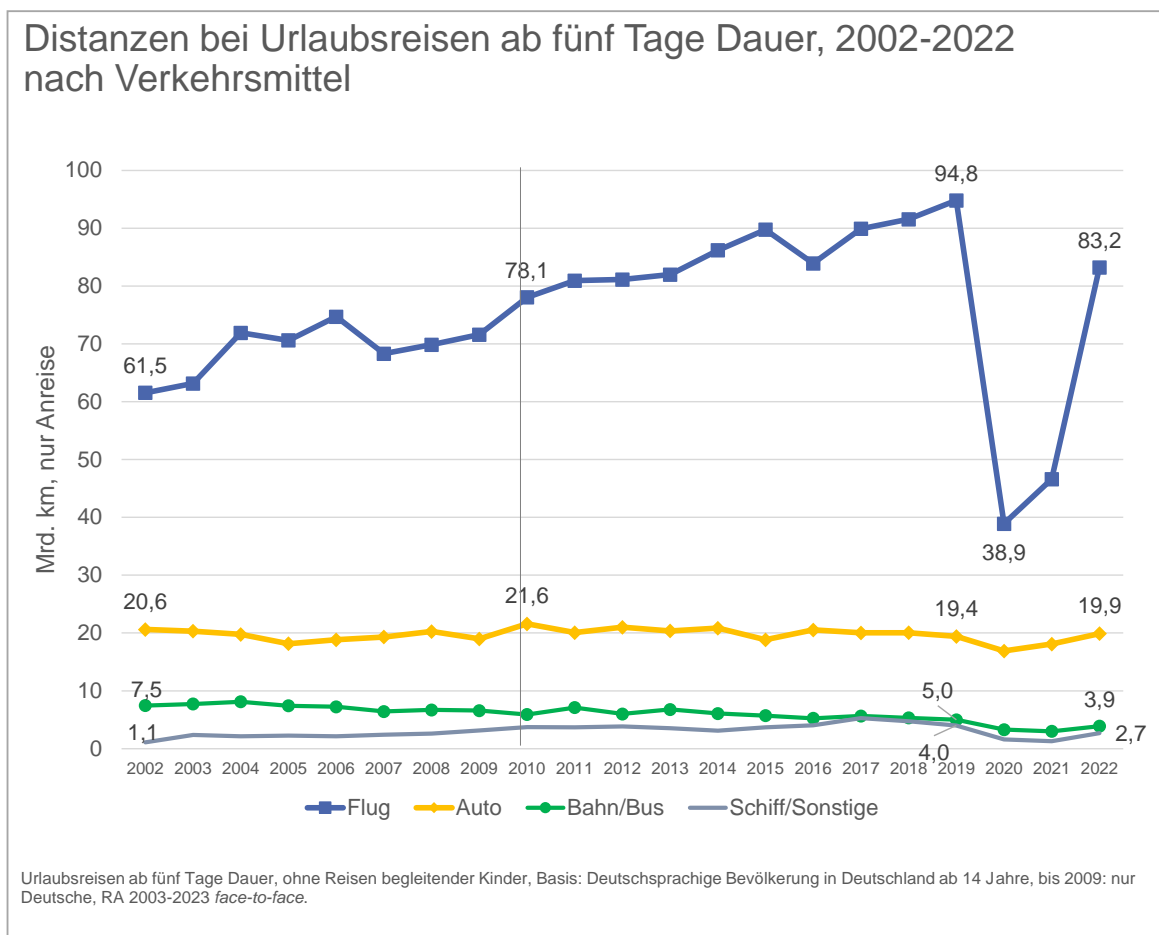
55 % aller Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer durch und produzierten 56 % aller dabei gereisten Personenkilometer. Auch Personen aus Haushalten mit einem Einkommen über 4.000 €, Personen aus Orten mit über 50.000 Einwohnern aus den westlichen Bundesländern und Personen die ohne Kinder/Jugendliche im Haushalt leben, sind anteilig für überdurchschnittlich viele Reisen und mehr Personenkilometer verantwortlich.

2.1.5 Zeitliche Entwicklung nach Verkehrsmittel

Im Folgenden wird die zeitliche Entwicklung der Distanzen nach Verkehrsmitteln und nach Zielgebieten bei den längeren Urlaubsreisen betrachtet. Ordnet man die verschiedenen Verkehrsmittel aufsteigend nach den Emissionen von Treibhausgasen je Personenkilometer, ergibt sich folgende Reihenfolge: Bus und Bahn erreichen die geringsten Emissionen, gefolgt vom PKW und das Flugzeug bildet das Schlusslicht mit den höchsten Emissionen je Personenkilometer. Detaillierte Erläuterungen zu den Emissionen der verschiedenen Verkehrsmittel finden sich in Anhang 5.

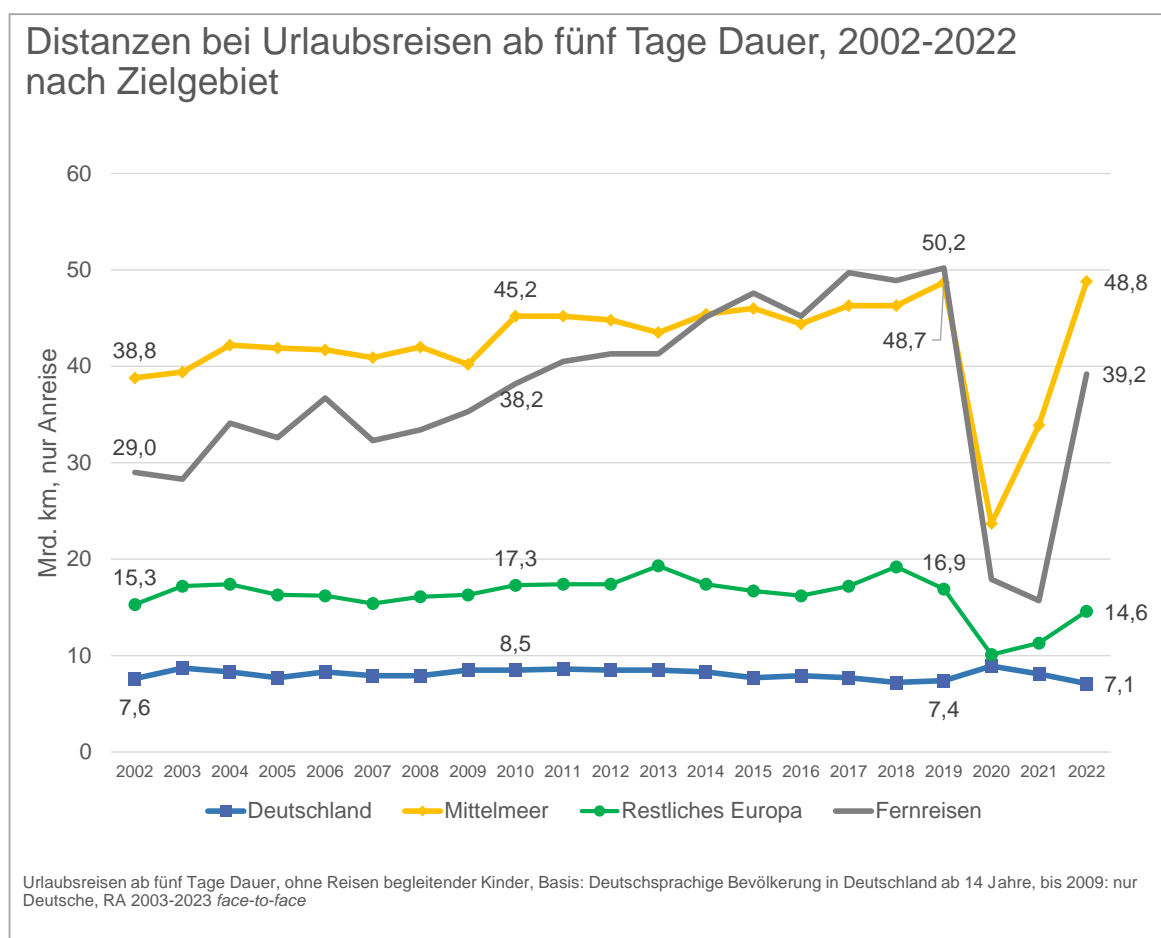
2022 fielen 78 % der Gesamtverkehrsleistung von allen Reisen bei den längeren Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer an (2021: 73 %). Zwischen 2002 und 2019 ist die gesamte Verkehrsleistung von 90,7 Mrd. Kilometern auf 123,2 Mrd. Kilometer gestiegen und damit insgesamt um 36 % angewachsen. Diese Entwicklung wurde 2020 durch die Corona-bedingten Einschränkungen zwar abrupt gebremst, allerdings ist nach dem Ende der Reisebeschränkungen eine rasante Rückentwicklung zu beobachten. 2022 wurden insgesamt 13,5 Mrd. Kilometer weniger gereist als 2019, also noch knapp 11 % weniger.

Im *Modal Split*, der die Verteilung der zurückgelegten Personenkilometer auf verschiedene Verkehrsmittel beschreibt, zeigt sich, dass der Zuwachs an geleisteten Personenkilometern bei längeren Urlaubsreisen bis 2019 hauptsächlich auf die Zunahme an Flugreisen zurückzuführen war. Auch nach Ende der Corona-bedingten Reiseeinschränkungen ist der deutliche Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr hauptsächlich den Flugreisen zuzuschreiben: 2022 wurden mehr als 83 Mrd. Kilometer für Urlaubsreisen mit dem Flugzeug zurückgelegt. Sie liegen damit ungefähr auf dem Niveau von 2016. Der Wert von 2019 wird nicht erreicht.

Abbildung 2: Distanzen bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, nach Verkehrsmittel, 2002–2022

Damit machten Flugreisen bei Reisen ab fünf Tagen Dauer 76 % der Gesamtdistanzen aus. Mit dem Auto (inkl. Wohnwagen oder Wohnmobil) wurden insgesamt fast 20 Mrd. Kilometer zurückgelegt, also rund 18 % der Gesamtverkehrsleistung. Vergleichsweise klimafreundliche Verkehrsmittel wie Bus und Bahn machten mit 4 %, also etwas weniger als 4 Mrd. Kilometern nur einen kleinen Anteil der Personenkilometer aus. Auch die durchschnittlich gereisten Kilometer mit Bahn und Bus haben sich zwischen 2019 und 2022 verringert. Das lässt darauf schließen, dass für längere Strecken seltener Bus und Bahn gewählt werden als zuvor.

Die Betrachtung nach Zielgebieten zeigt, dass bis 2019 besonders die Zunahme an Fernreisen und den damit geleisteten Personenkilometern von Bedeutung war. Hier war auch der Rückgang durch die Beschränkungen während der Pandemie am drastischsten. Seit 2020 wurden in jedem Jahr mehr Personenkilometer für Mittelmeerdestinationen als für Fernreisen zurückgelegt, dieser Trend setzte sich auch 2022 fort. Die Mittelmeerreisen erreichen in 2022 bereits das Niveau von 2019, während die Fernreisen noch 11 Prozentpunkte unter dem 2019er Wert liegen.

Abbildung 3: Distanzen bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, nach Zielgebiet, 2002-2022

2.1.6 Zusammenfassung

Nach den deutlichen Rückgängen während der Corona-Pandemie haben sich Reisevolumen und damit auch Verkehrsleistung für Urlaubs- und Kurzurlaubsreisen im Jahr 2022 wieder rapide in Richtung der Werte vor der Pandemie entwickelt, liegen aber noch leicht unter dem Vorkrisenniveau. Auch bei der Verkehrsmittelwahl haben sich die vor der Pandemie gewohnten Verhältnisse eingestellt: Das Flugzeug ist weiterhin für den größten Anteil der geleisteten Kilometer verantwortlich und hat im Vergleich zum Vorjahr den stärksten Zuwachs erfahren.

Während der Reisebeschränkungen entwickelte sich die Verkehrsleistung durch kürzere Distanzen und dadurch die Wahl von vergleichsweise klimafreundlichen Verkehrsmitteln stark in eine ökologisch nachhaltigere Richtung und es wurde häufig die Vermutung angestellt, es könne eine Trendwende im Reiseverhalten stattgefunden haben (Plaikner und Kammerer, 2022). Diese Vermutung wird durch die hier vorgestellten Ergebnisse nicht eindeutig bestätigt.

Dennoch: Die leichte Verschiebung der Reiseziele von Fernreisen hin zu Mittelmeerdestinationen könnte auf sich verändernde Präferenzen und eine mögliche Hinwendung zu nähergelegenen Zielen hinweisen. Langfristig würde sich eine solche Entwicklung positiv für die Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen auswirken, wenn mit kürzeren Distanzen auch geringere Treibhausgasemissionen emittiert werden.

2.2 Reisedauer

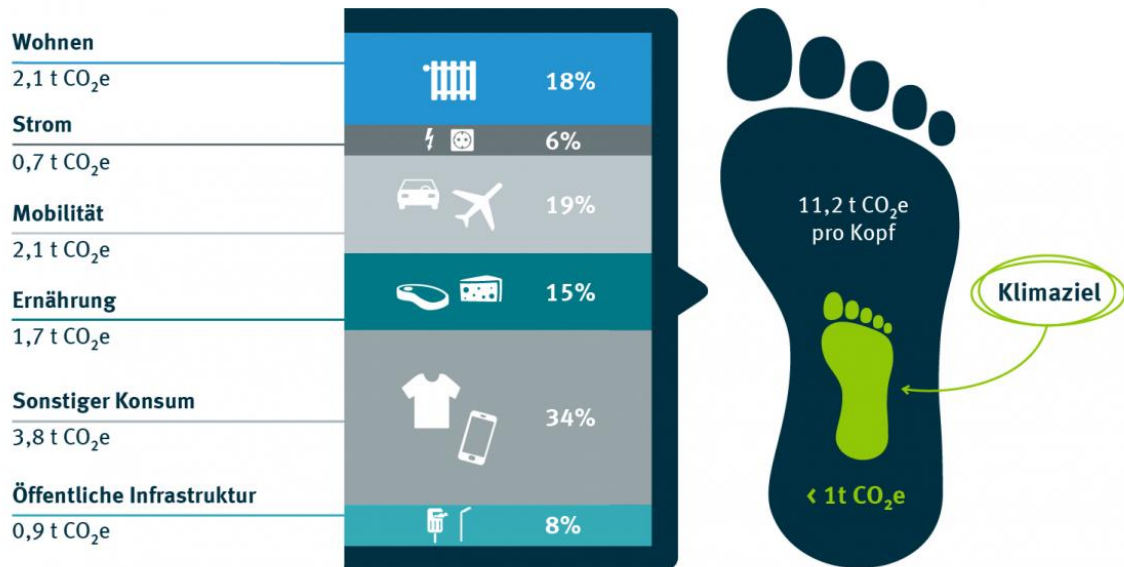
Eine längere Reisedauer kann sowohl positive als auch negative Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen haben. Einerseits bedeutet eine längere Aufenthaltsdauer auch den Verbrauch von mehr Ressourcen in der Unterkunft und in der Destination. Dabei hängt der Verbrauch von Ressourcen vom Maß an Komfort ab, also beispielsweise von den genutzten Flächen und touristischen Einrichtungen, sowie von der spezifischen Nutzung von Energie vor Ort. Generell muss die Ressourcennutzung im Urlaub dem Verbrauch im Alltag gegenübergestellt werden, denn auch zu Hause werden natürlich Ressourcen genutzt. Ein Aufenthalt außerhalb der eigenen Wohnung könnte sowohl zu einer erhöhten Nutzung von Ressourcen führen (wenn ein höheres Maß an Komfort gewählt wird im Vergleich zur Wohnung, oder wenn ein ineffizienterer Energiemix verwendet wird), als auch zu einer geringeren Nutzung von Ressourcen (wenn zu Hause eine höhere Ressourcennutzung stattfinden würde als unterwegs).

Auf der anderen Seite kann eine längere Aufenthaltsdauer je Reise auch ökonomisch nachhaltiger sein, da eine längere Reisedauer zu mehr positiven sozialen und wirtschaftlichen Effekten im Zielgebiet führen kann. Eine längere Reisedauer kann beispielsweise dazu beitragen, dass pro Gast eine höhere Wertschöpfung erzielt wird, da längere Aufenthalte mehr Gelegenheiten für Ausgaben bieten (Aguiló et al., 2017; Barros & Machado, 2010). Des Weiteren kann eine längere Aufenthaltsdauer pro Reise zu einer optimierten Nutzung von Ressourcen für An- und Abreise führen, da weniger häufige Reisen weniger Transportaufwand bedeuten würden (Gössling et al., 2018).

Das Umweltbundesamt gibt als Klimaziel ein Jahres-CO₂e-Budget pro Person in Deutschland an, das unter 1t CO₂e liegt (Abbildung 4). Wer innerhalb dieses Budgets bleiben möchte, kann mehr Urlaubstage genießen, wenn er länger am Zielort bleibt und so weniger An- und Abreiseemissionen pro Urlaubstag realisiert.

Abbildung 4: Klimaziel für den durchschnittlichen CO₂-Fußabdruck pro Kopf in Deutschland

Durchschnittlicher CO₂-Fußabdruck pro Kopf in Deutschland



CO₂e: Die Effekte von unterschiedlichen Treibhausgasen (z.B. Methan) werden zu CO₂-Äquivalenten umgerechnet und in die Berechnung einbezogen.

© 2023 Dieses Werk ist unter einer Creative Commons Lizenz vom Typ Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International zugänglich.

Quelle: Umweltbundesamt CO₂-Rechner (Stand 2020)
© Kompetenzzentrum Nachhaltiger Konsum

Insgesamt betrachtet bedeutet also eine längere Aufenthaltsdauer bei einer reduzierten Anzahl von Reisen eine umweltfreundlichere Option im Vergleich zu vielen kürzeren und häufigeren Reisen.

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 und zeitliche Entwicklung

Im Jahr 2022 erholte sich der Reisemarkt nach den Einbrüchen durch die Corona-Pandemie. Im Vergleich zum Vorjahr wurden wieder deutlich mehr Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer unternommen (67,1 Mio.) und dadurch auch insgesamt mehr Reisetage verbracht. Die Reisedauer hat sich von 672,8 Mio. Tage auf 845,0 Mio. Tage erhöht. Die Urlaubsreisen waren im Durchschnitt fast einen halben Tag länger: Im Schnitt dauerten sie rund 12,2 Tage im Jahr 2021, im Jahr 2022 waren es 12,6 Tage.

Tabelle 8: Reisedauer, nach Unterkunftsart 2021 und 2022

	Urlaubsreisen				Kurzurlaubsreisen			
	Anzahl Reisen, Mio.		Reisedauer, Mio. Tage		Anzahl Reisen, Mio.		Reisedauer, Mio. Tage	
	2021	2022	2021	2022	21/22	22/23	21/22	22/23
Alle Reisen	55,1	67,1	672,8	845,0	63,8	73,2	204,8	234,2
davon								
Hotellerie	27,4	36,0	311,0	420,4	39,0	46,5	124,4	146,6
Selbstverpflegung	22,3	25,2	288,8	333,1	20,4	21,6	66,5	71,28
Camping	4,2	4,1	55,8	63,7	3,7	4,1	11,6	13,12
Schiff/Sonstiges	1,2	1,8	17,2	27,9	0,8	1,1	2,3	3,3

Aufenthaltstage beinhalten den An- und Abreisetag. Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 und 2023 *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, RA 11/2021; 5/2022; 11/2022 und 5/2023 *online*.

Auch bei den Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer ist im vergangenen Jahr ein Anstieg im Volumen und somit auch in der Reisedauer insgesamt zu beobachten. 2021 wurden bei 63,8 Mio. Reisen insgesamt 204,8 Mio. Urlaubstage verbracht, 2022 waren es bei 73,2 Mio. Kurzreisen insgesamt 234,2 Mio. Tage. Das bedeutet bei den Urlaubsreisen ein Plus von 15 % und bei der Reisedauer ein Plus von 14 %. Die Kurzreisen waren 2022 ähnlich lang wie 2021: Im Mittel betrug die Reisedauer 2022, wie auch im Vorjahr 3,2 Tage. Die Kurzurlaubsreisen machen etwa 53 % aller Reisen aus, auf diese entfallen jedoch nur 22 % der Reisetage.

Abbildung 5: Reisen und Reisedauern, 2022/23

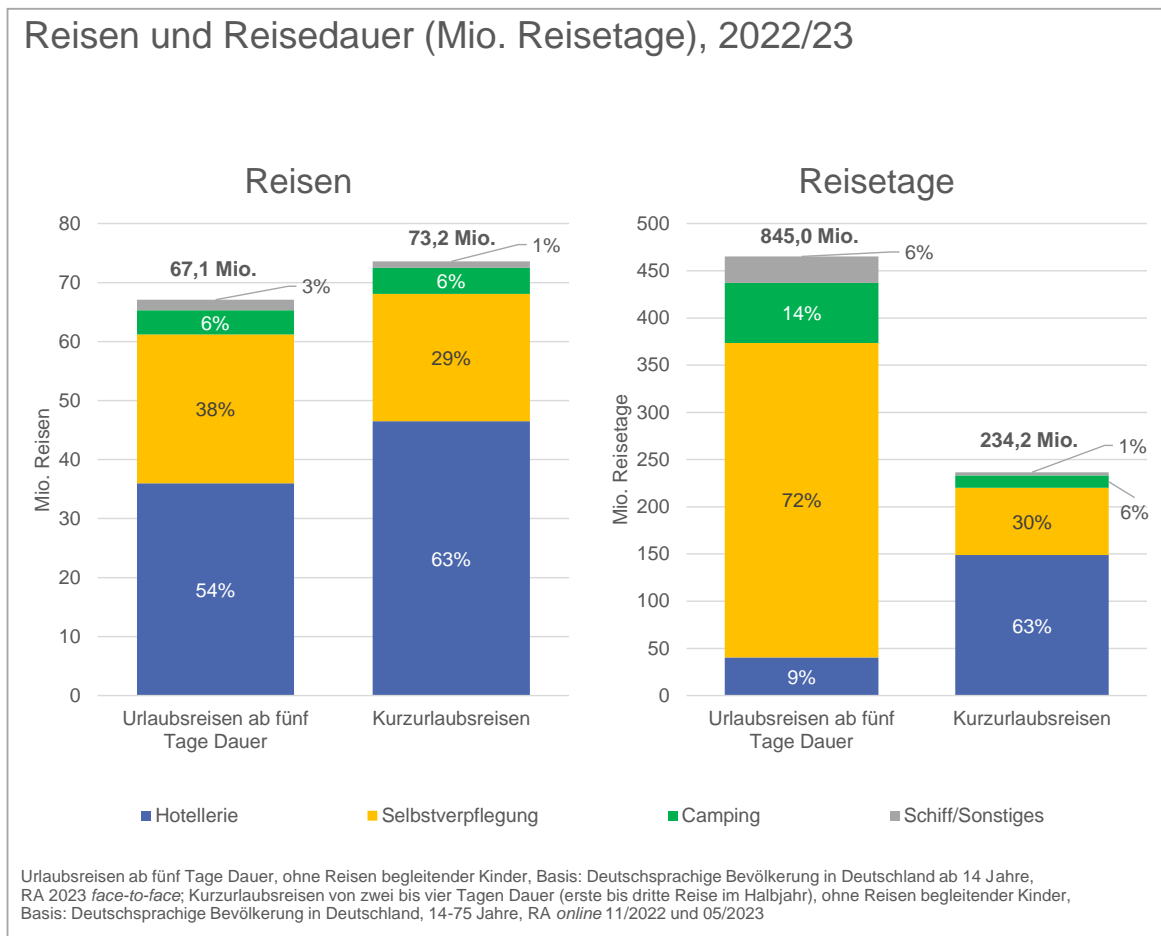
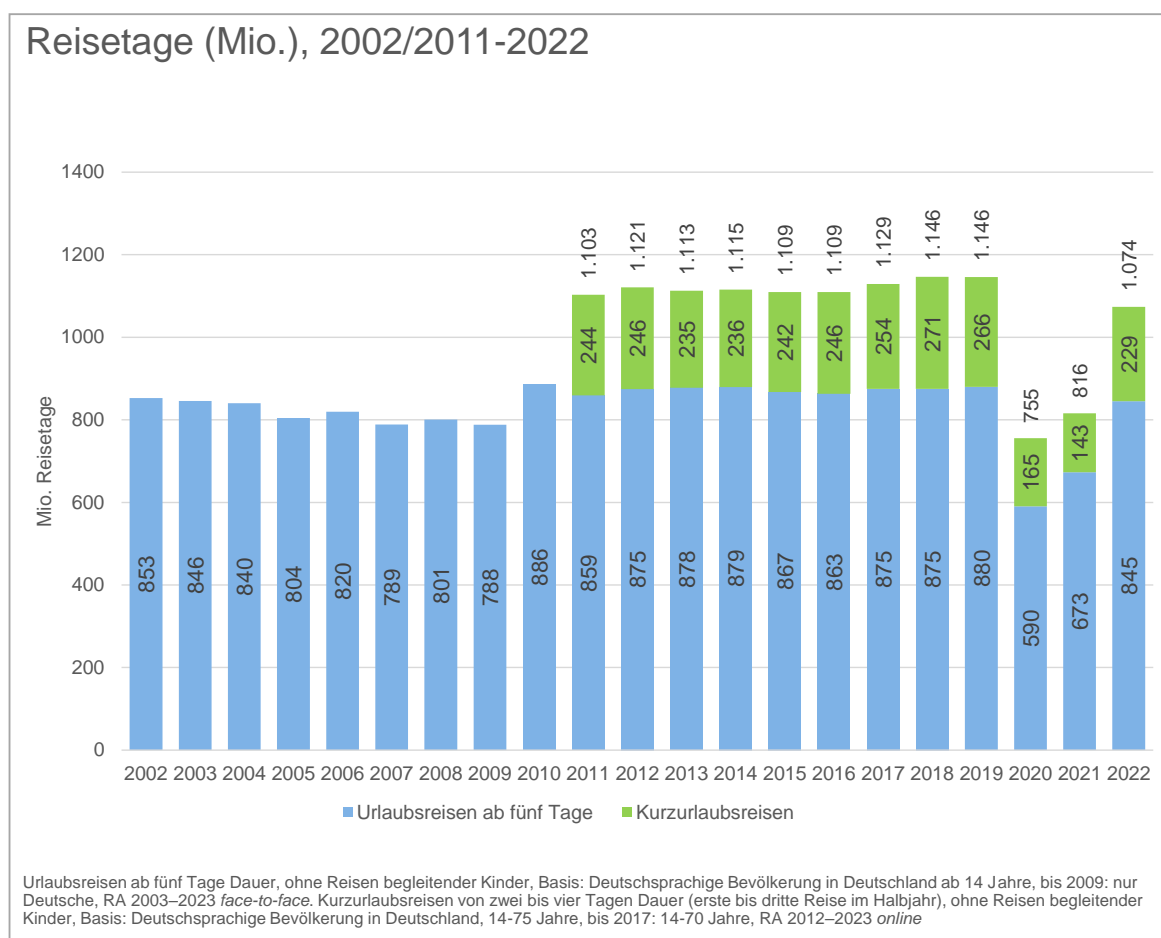
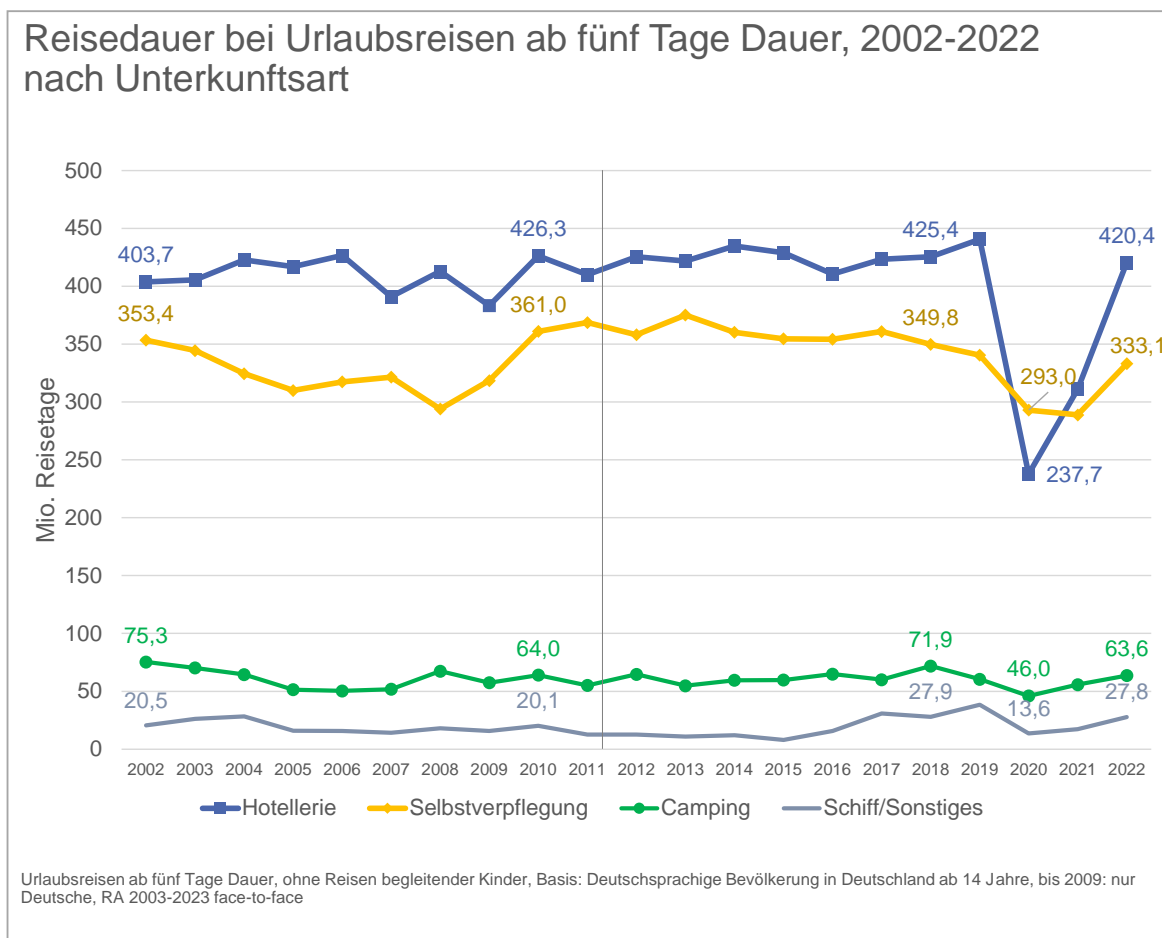


Abbildung 6 zeigt die Reisetage bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer und bei Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer im Zeitverlauf und stellt eindrücklich den Einbruch der Reisetage während der Corona-Pandemie dar. 2022 wurden insgesamt 1.074 Mio. Reisetage verbracht, das sind 258 Mio. Tage mehr als im Vorjahr und entspricht einem Zuwachs von 32 %.

Abbildung 6: Reisedauer (Mio. Reisetage), 2002/2011-2022

Hinweis: Die hier für das Jahr 2022 dargestellten Reisetage bei Kurzurlaubsreisen beziehen sich auf den Zeitraum Nov. 2021 bis Oktober 2022. Das erklärt die Abweichung zu den übrigen Auswertungen in diesem Kapitel, die sich auf den Zeitraum Mai 2022 bis April 2023 beziehen.

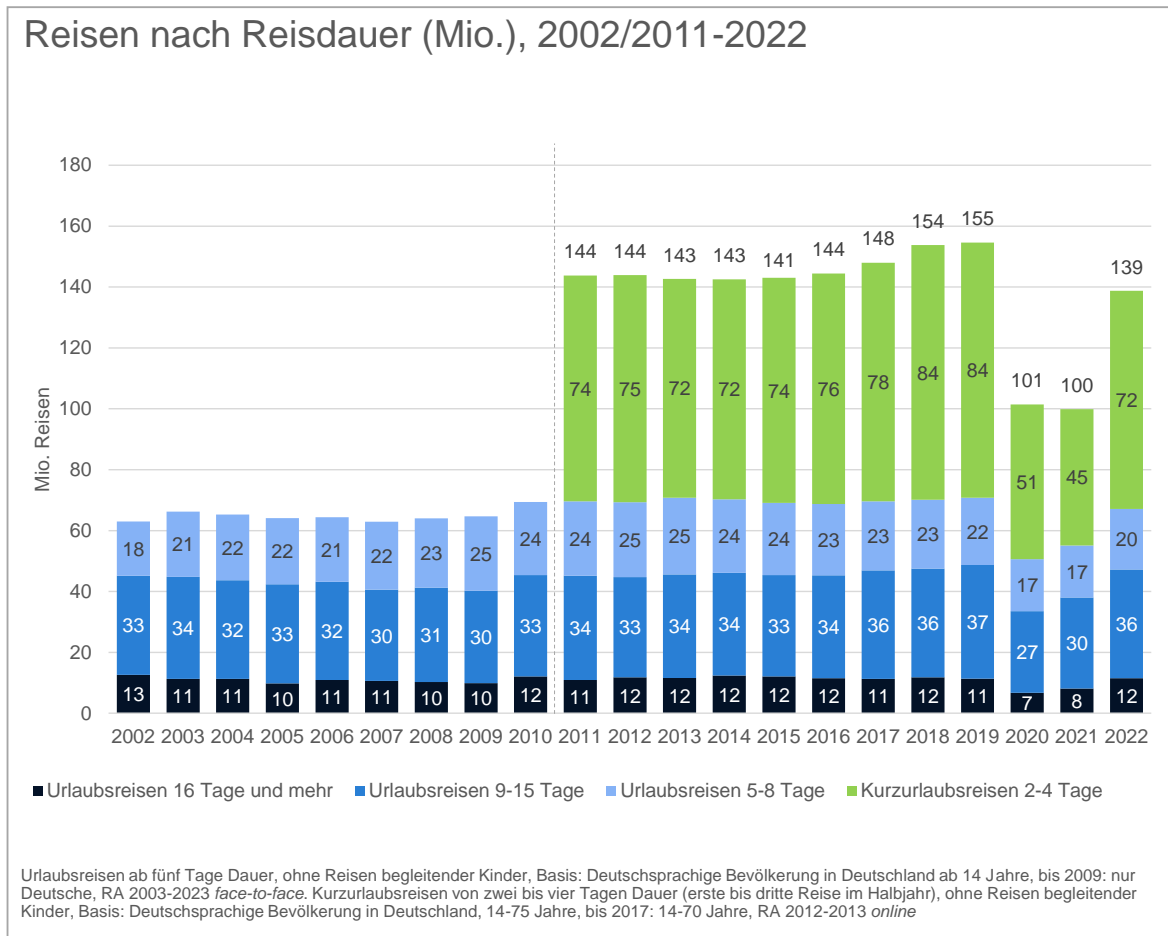
Die Verteilung der Reisedauer nach Unterkunftsart hatte sich zwischen 2002 und 2019 auf einem stabilen Niveau eingependelt (Abbildung 7). Mit den Corona-bedingten Reisebeschränkungen sind vor allem die in der Hotellerie verbrachten Reisetage stark zurückgegangen, und auch in Unterkünften mit Selbstverpflegung war ein Rückgang zu verzeichnen. Camping sowie Schiff/Sonstiges hatten während der Pandemie vergleichsweise leichte Einbußen. Im vergangenen Jahr stiegen die Zahlen der während Urlaubsreisen verbrachten Tage in der Hotellerie und in der Selbstverpflegung wieder fast auf das Vorkrisenniveau an.

Abbildung 7: Reisedauer bei Urlaubsreisen nach Unterkunft, 2002/2011-2022

Hinsichtlich der Länge der Reisen war bis 2019 ein eindeutiger Trend hin zu kürzeren Reisen zu beobachten. Das verdeutlicht sich an dem Zuwachs an Reisetagen bei Kurzurlaubsreisen, die zwischen 2011 und 2019 um 14 % anstiegen, während die längeren Reisen kaum einen Zuwachs verzeichneten.

Nach den Einbrüchen während der Pandemie haben sich die längeren Urlaubsreisen ab 16 Tagen Dauer im Jahr 2022 wieder auf ein Vorkrisenniveau erholt, kürzere Reisen liegen noch darunter. Gerade die Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer haben 2022 erst 86 % des Niveaus von 2019 erreicht.

Aus ökologischer Betrachtung ist diese Entwicklung für die Nachhaltigkeit positiv zu bewerten, da bei längeren Reisen der relative Beitrag von An- und Abreise zur Gesamtwirkung pro Reisetag geringer ist, und viele kurze Reisen bei vergleichbarer Destinations- und Verkehrsmittelwahl insgesamt umweltschädlicher sind als wenige lange Reisen.

Abbildung 8: Anzahl Reisen nach Reisedauer, 2002/2011-2022

Hinweis: Die hier für das Jahr 2022 dargestellten Reisetage bei Kurzurlaubsreisen beziehen sich auf den Zeitraum Nov. 2021 bis Oktober 2022. Das erklärt die Abweichung zu den übrigen Auswertungen in diesem Kapitel, die sich auf den Zeitraum Mai 2022 bis April 2023 beziehen.

2.2.3 Ergebnis nach weiteren Reisermerkmalen

Auslandsreisen dominierten im Jahr 2022 wieder mit 663,3 Mio. Reisetagen. Hier wird der generelle deutliche Anstieg der Reisetage insgesamt im Vergleich zum Vorjahr besonders deutlich. Der Höchste Anteil (55 %) fällt wie schon 2021 auf Reisen in den Mittelmeerraum.

Innerhalb Deutschlands wurden 2022 bei Urlaubs- und Kurzurlaubsreisen insgesamt 359,1 Mio. Reisetage verbracht und damit 12 Mio. Tage weniger als im Vorjahr. Dabei verteilten sich die Reisetage im Inland ungefähr zu gleichen Teilen auf Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer (51 %) und Kurzurlaubsreisen (49 %), im Vorjahr waren es noch rund 65 % Urlaubsreisen zu 35 % Kurzurlaubsreisen.

Tabelle 9: Aufenthaltsdauer (gesamt) nach weiteren Reisermerkmalen

Aufenthaltsdauer, Mio. Tage	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez				Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage) Mai – Apr			
	Mio. Reisen		Mio. Tage		Mio. Reisen		Mio. Tage	
	2021	2022	2021	2022	21/22	22/23	21/22	22/23
Basis 2021:	55,1 Mio. Reisen				63,8 Mio. Reisen			
Basis 2022:	67,1 Mio. Reisen				73,2 Mio. Reisen			
Alle Reisen	55,1	67,1	672,8	845,0	63,8	73,2	204,8	234,4
Reiseziel								
Deutschland	20,2	17,8	207,2	181,8	51,7	57,2	163,9	177,3
Ausland	34,9	49,28	465,6	663,3	12,1	16,1	40,9	54,7
Darin: Mittelmeer- raum	19,5	26,8	266,1	364,6	-	-	-	-
Darin: Restl. Europa	13,5	17,8	164,8	209,5	-	-	-	-
Darin: Fernreisen	1,9	4,7	34,6	89,1	-	-	-	-
Verkehrsmittel								
Flugzeug	18,8	28,1	257,5	389,2	4,1	6,0	14,0	21,0
Auto	30,3	30,9	352,0	369,6	44,7	48,0	143,5	153,6
Bahn/Bus	5,2	6,5	53,2	68,0	14,3	18,4	45,4	57,0
Schiff, Sonstiges	0,9	1,6	10,1	18,3	0,7	0,8	1,9	2,6
Organisation								
Pauschal/Baustein	21,3	29,0	252,9	355,6	17,4	21,3	53,8	66,0
Individuell	26,4	30,4	317,9	380,8	37,0	49,1	121,4	157,1
Nicht vorgebucht	7,5	7,7	102,0	108,4	9,3	7,9	29,7	25,3

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 und 2023 *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; 5/2022; 11/2022 und 5/2023 *online*.

Die durchschnittliche Dauer von Urlaubsreisen hat sich zwischen 2021 und 2022 um rund einen halben Tag auf rund 12,6 Tage verlängert. Dabei sind Urlaubsreisen innerhalb Deutschlands etwas kürzer gewesen als im Vorjahr (2021: 10,3 Tage; 2022: 10,2 Tage), Fernreisen hingegen waren mit einer durchschnittlichen Dauer von 19 Tagen rund 0,8 Tage länger als im Vorjahr. Fernreisen haben regelmäßig die längste durchschnittliche Dauer.

Tabelle 10: durchschnittliche Dauer von Urlaubsreisen nach weiteren Reisemerkmalen

Aufenthaltsdauer, Mio. Tage	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez			
	Mio. Reisen		Durchschnitt in Tagen	
Basis 2021:	55,1 Mio. Reisen			
Basis 2022:	67,1 Mio. Reisen			
	2021	2022	2021	2022
Alle Reisen	55,1	67,1	12,2	12,6
Reiseziel				
Deutschland	20,2	17,8	10,3	10,2
Ausland	34,9	49,28	13,3	13,5
Darin: Mittelmeerraum	19,5	26,8	13,6	13,6
Darin: Restl. Europa	13,5	17,8	12,2	11,8
Darin: Fernreisen	1,9	4,7	18,2	19,0
Verkehrsmittel				
Flugzeug	18,8	28,1	13,7	13,9
Auto	30,3	30,9	11,6	12,0
Bahn/Bus	5,2	6,5	10,2	10,5
Schiff, Sonstiges	0,9	1,6	11,2	11,4
Organisation				
Pauschal/Baustein	21,3	29,0	11,9	12,3
Individuell	26,4	30,4	12,0	12,5
Nicht vorgebucht	7,5	7,7	13,6	14,1

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 und 2023 *face-to-face*

2.2.4 Ergebnisse nach Personenmerkmalen

Die Ergebnisse zur Reisedauer nach Personenmerkmalen zeigen eine ähnliche Struktur wie die Betrachtung der Reiseentfernungen. Die Personengruppen, die anteilig die meisten Urlaubstage verbringen, sind Personen aus den höheren Einkommensklassen ab 4.000 € Haushaltsnettoeinkommen, die Altersgruppe zwischen 30 und 59 Jahren, und Personen aus westlichen Bundesländern (Tabelle 11).

Tabelle 11: Aufenthaltsdauer nach Personenmerkmalen

	Bevölkerung	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez				Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage) Mai – Apr			
Basis 2021:		55,1 Mio. Reisen				63,8 Mio. Reisen			
Basis 2022:		67,1 Mio. Reisen				73,2 Mio. Reisen			
	Mio. Personen	Mio. Reisen		Mio. Tage		Mio. Reisen		Mio. Tage	
	2022	2021	2022	2021	2022	21/22	22/23	21/22	22/23
Volumen	70,6	55,1	67,1	672,8	845,0	63,8	73,2	204,8	243,2
Geschlecht									
Männlich	34,8	28,0	32,9	352,9	427,1	32,7	40,1	104,8	128,3
Weiblich	35,9	27,1	34,2	322,4	417,7	31,0	33,1	99,7	105,9
Altersgruppen									
14-29 Jahre	14,0	10,8	13,3	131,2	167,7	16,1	20,6	25,3	63,9
30-59 Jahre	33,6	28,5	34,0	350,1	438,4	36,2	40,6	57,6	129,9
60 Jahre und älter	23,0	15,8	19,7	191,5	239,0	11,5	12,0	20,6	39,6
Haushaltsnettoeinkommen									
Bis EUR 2.499	26,3	16,3	18,3	191,5	218,5	15,5	16,4	25,1	50,7
EUR 2.500-3.999	26,1	21,4	26,1	260,1	332,1	23,9	24,6	38,6	81,3
EUR 4.000 und mehr	18,2	17,4	22,7	221,2	294,6	24,4	32,2	39,1	102,8
Wohnort									
West, ≥ 50.000 Einwohner	22,8	17,5	21,1	232,2	284,8	20,3	23,4	32,3	74,9
West, < 50.000 Einwohner	34,0	25,4	32,0	295,0	390,5	30,1	32,9	48,5	105,3
Ost, ≥ 50.000 Einwohner	6,1	5,5	6,6	71,4	86,2	6,8	8,9	11,1	26,7
Ost, < 50.000 Einwohner	7,1	6,8	7,4	74,3	83,5	6,7	8,0	10,8	27,2
Haushalts-Struktur									
Kind(er) bis 13/14. J. im Haush.	13,4	11,0	12,9	139,6	166,3	15,4	22,2	24,0	71,0
Keine Kinder bis 13/14 J. im Haush.	57,2	44,1	54,2	533,2	678,8	48,4	51,1	78,9	163,5

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 und 2023 *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, RA 11/2021; 5/2022; 11/2022 und 5/2023 *online*. Einkommensklassen in der RA *online* sind um EUR 1 verschoben.

Tabelle 12: durchschnittliche Dauer von Urlaubsreisen nach Personenmerkmalen

	Bevölkerung	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez			
Basis 2021:		55,1 Mio. Reisen			
Basis 2022:		67,1 Mio. Reisen			
	Mio. Personen	Mio. Reisen		Durchschnitt in Tagen	
	2022	2021	2022	2021	2022
Volumen	70,6	55,1	67,1	12,2	12,6
Geschlecht					
Männlich	34,8	28,0	32,9	12,6	13,0
Weiblich	35,9	27,1	34,2	11,9	12,2
Altersgruppen					
14-29 Jahre	14,0	10,8	13,3	12,1	12,6
30-59 Jahre	33,6	28,5	34,0	12,3	12,9
60 Jahre und älter	23,0	15,8	19,7	12,1	12,1
Haushaltsnettoeinkommen					
Bis EUR 2.499	26,3	16,3	18,3	11,7	11,9
EUR 2.500-3.999	26,1	21,4	26,1	12,2	12,7
EUR 4.000 und mehr	18,2	17,4	22,7	12,7	13,0
Wohnort					
West, ≥ 50.000 Einwohner	22,8	17,5	21,1	13,3	13,5
West, < 50.000 Einwohner	34,0	25,4	32,0	11,6	12,2
Ost, ≥ 50.000 Einwohner	6,1	5,5	6,6	13,0	13,1
Ost, < 50.000 Einwohner	7,1	6,8	7,4	10,9	11,3
Haushalts-Struktur					
Kind(er) bis 13/14. J. im Haush.	13,4	11,0	12,9	12,7	12,9
Keine Kinder bis 13/14 J. im Haush.	57,2	44,1	54,2	12,1	12,5

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 und 2023 *face-to-face*.

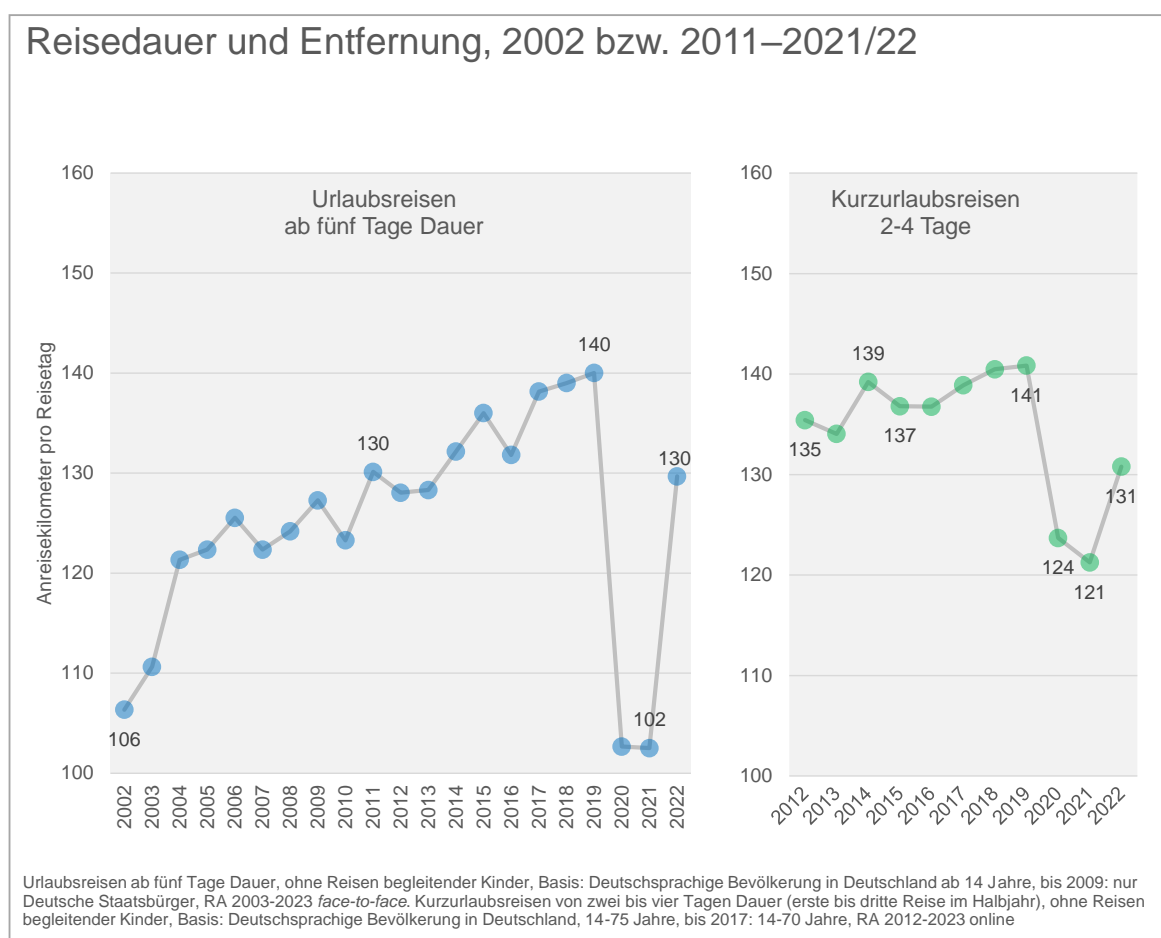
Auch bei den Personenmerkmalen ist eine Verlängerung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer bei Urlaubsreisen zu erkennen. Am längsten dauerten die Reisen von Personen aus urbanen Wohnorten in westlichen Bundesländern mit 13,5 Tagen, am kürzesten sind die Urlaubsreisen von Personen aus der Altersgruppe 60+ mit 12,1 Tagen im Schnitt. Urlaubsreisen von Frauen waren in den beiden vergangenen Jahren fast einen Tag kürzer als die von Männern. Besondere Anstiege bei der durchschnittlichen Reisedauer zwischen 2021 und 2022 zeigen sich bei den 14–29-jährigen, bei 30-59-jährigen, bei Personen mit mittlerem Haushaltsnettoeinkommen und bei Personen aus ländlichen Gegenden in westlichen Bundesländern.

2.2.5 Distanz pro Tag

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

Die vergleichsweise geringere Zahl der Anreisekilometer pro Reisetag in den Jahren 2020 und 2021, die hauptsächlich auf die Reisebeschränkungen während der Pandemie zurückzuführen war, hat sich im Jahr 2022 wieder deutlich erhöht, liegt aber noch unter dem Niveau von 2019. Für eine Urlaubsreise ab fünf Tagen Dauer wurden 2022 durchschnittlich 130 Kilometer pro verbrachtem Urlaubstag für eine Strecke zurückgelegt, bei den Kurzurlaubsreisen zwischen zwei und vier Tagen Dauer waren es 131 Kilometer pro Tag.

Abbildung 9: Reisedauer und Entfernung



2.2.6 Zusammenfassung

Die Erholung des Reisemarkts 2022 ist mit einem Anstieg der Reisedauer einhergegangen, insbesondere bei längeren Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer. Während Kurzurlaubsreisen zwar nach wie vor eine bedeutende Rolle spielen, haben sich die Zahl der Kurzreisen und der verbrachten Reisetage nicht so deutlich auf das Vorkrisenniveau erholt wie bei längeren Reisen.

Die Analyse der Reisedauer bei Urlaubsreisen zeigt also eine tendenzielle Entwicklung in Richtung längere Aufenthalte und weniger Kurzurlaube. Wenige längere Reisen können bei gleicher Destinations- und Verkehrsmittelwahl umweltfreundlicher sein als viele kurze Reisen. Diese Verschiebung trägt aus ökologischer Sicht zur Nachhaltigkeit bei, da längere Reisen einen geringeren relativen Beitrag von An- und Abreise zur Gesamtwirkung aufweisen.

Diese Entwicklung ist jedoch nur eine erste Tendenz, die sich aus dem Vorjahresvergleich ergibt, und lässt nicht auf eine langfristige Trendwende in Richtung längere Reisedauern schließen. Weitere Jahre des Monitorings können darüber Aufschluss geben, ob sich diese Tendenz zu längeren Reisen fortsetzt.

2.3 CO₂-Kompensation

CO₂-Kompensation bei Urlaubsreisen bezieht sich auf den Ausgleich der durch die Reise verursachten Kohlendioxidemissionen. Die CO₂-Kompensation ist ein Ansatz, um diese Emissionen auszugleichen, indem man entweder Projekte unterstützt, die CO₂ aus der Atmosphäre entfernen oder die Emissionen anderweitig reduzieren. Die Idee hinter der CO₂-Kompensation ist es, die negativen Auswirkungen der eigenen Reisetätigkeit auf die Umwelt auszugleichen, indem man in Projekte investiert, die den Kohlenstoffausstoß reduzieren oder CO₂ aus der Atmosphäre entfernen.

Für die Messung der CO₂-Kompensation wird 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. Bei den Antworten handelt es sich um eine Erinnerung der Befragten, die möglicherweise durch Erinnerungslücken oder soziale Erwünschtheit beeinflusst sein kann.

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 und zeitliche Entwicklung

Bei den Urlaubsreisen sind der Anteil und die absolute Zahl der CO₂-Kompensationen 2022 im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Bei 5 % der Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer (bzw. 3,4 Mio. Reisen) wurde 2022 nach Aussage der Reisenden eine CO₂-Kompensation durchgeführt (Tabelle 13). Im Vorjahr waren es noch 9 % (bzw. 4,7 Mio. Reisen). Für 81 % der Urlaubsreisen wurde explizit angegeben, dass keine Kompensation durchgeführt wurde. Das sind 13 % mehr als im Jahr zuvor. Bei den Urlaubsreisen ging der Anteil, bei denen Unsicherheit über die CO₂-Kompensation bestand, deutlich zurück.

Tabelle 13: CO₂-Kompensation, Überblick

	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez		Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage) Mai – Apr	
	2021	2022	2021/22	2022/23
Basis	55,1 Mio. Reisen	67,1 Mio. Reisen	63,8 Mio. Reisen	73,2 Mio. Reisen
1 - ja	9%	5%	17 %	19 %
2 - nein	68%	81%	72 %	71 %
3 – weiß nicht	23%	12%	11 %	10 %
Keine Angabe	1%	2%	k.A.	k.A.

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 und 2023 *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; 5/2022; 11/2022 und 5/2023 *online*.

Bei den Kurzurlaubsreisen ist der Anteil mit CO₂-Kompensation prozentuell von 17 auf 19 % etwas gestiegen, sodass im Jahr 2022 bei 13,5 Mio. Kurzurlaubsreisen eine CO₂-Kompensation

unternommen wurde. Im Vergleich zu den letzten Messungen für die Jahre 2019 und 2021 sind die berichteten Anteilswerte für CO₂-Kompensationen bei den Kurzurlaubsreisen weiter gestiegen (Tabelle 14). Die Zahlen der Kurzurlaubsreisen insgesamt sind zwar noch nicht wieder auf dem Niveau von 2019 (83,9 Mio.), sind aber im Vergleich zu 2021 (63,8 Mio.) wieder deutlich gestiegen und erreichten Volumen von 73,2 Mio. Kurzurlaubsreisen. Dadurch ergibt sich eine Zunahme der Kurzreisen mit CO₂-Kompensation von 10,8 Mio. auf 13,5 Mio. Reisen.

Tabelle 14: CO₂-Kompensation, zeitliche Entwicklung

	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer			Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage)		
	Jan – Dez 2018	Jan – Dez 2021	Jan – Dez 2022	Mai 2018 – Apr 2019	Mai 2021 – Apr 2022	Mai 2022 – Apr 2023
Reisen insgesamt, Mio.	70,1	55,1	67,1	83,9	63,8	73,2
CO ₂ -Kompensation ja, in %	2	9	5	6	17	19
Reisen mit CO ₂ -Kompensation, Mio.	1,4	5,0	3,4	5,0	10,8	13,5

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2019, 2022 und 2023 *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 5/2019; 11/2019; 11/2021; 5/2022; 11/2022 und 5/2023 *online*.

2.3.3 Ergebnis nach Reisermerkmalen

Betrachtet man die Anteile der Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer mit CO₂-Kompensation, sind die Werte bei allen Reisermerkmalen im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen und liegen zwischen 4-9 % je nach Reiseziel, Hauptverkehrsmittel oder Unterkunft. Der höchste Anteil von 9 % lag 2022 bei den Fernreisen, die 2021 noch einen Ausreißer nach unten mit einem Anteil von 5 % darstellten. Auch das Gesamtvolumen der CO₂-kompensierten Urlaubsreisen zeigt bei fast allen Merkmalen einen Rückgang, abgesehen von den Fernreisen: Hier wurde bei 300 000 Urlaubsreisen mehr als im Vorjahr eine Kompensation unternommen.

Bei den Kurzurlaubsreisen liegt der Anteil der Nutzung von CO₂-Kompensationsmöglichkeiten bei Inlandsreisen 2022, anders als im Vorjahr, auf einem etwas höheren Niveau (2021: 17 %; 2022: 19 %) als bei Auslandsreisen (2021: 20 %; 2022: 17 %). Die anteilig überdurchschnittliche Kompensation bei Flugreisen im Vorjahr (37 %) erfuhr 2022 einen deutlichen Rückgang (24 %). Der Anteil bei Pauschalreisen/Bausteinreisen lag 2022 wie im Vorjahr mit 46 % deutlich höher als bei individuell organisierten Reisen, die aber anteilig ein steigendes Niveau aufweisen (2021: 7 %; 2022: 12 %).

Das Volumen der CO₂-kompensierten Kurzreisen ist zwischen 2021 und 2022 gestiegen. Bei den Kurzreisen im Inland stieg die Zahl um 2,1 Mio., im Ausland um 300.000. Der Zuwachs an Kurzreisen, die individuell gebucht wurden, bei Kurzreisen mit dem PKW und der Unterkunftsart Hotellerie wurde 2022 bei mehr Kurzreisen eine CO₂-Kompensation getätigt als 2021.

Tabelle 15: CO₂-Kompensation nach Reisermerkmalen

CO ₂ -Kompensation: Ja, Anteil in %	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez				Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage) Mai – Apr			
	Mio. Reisen gesamt		Anteil kompensiert		Mio. Reisen gesamt		Anteil % kompensiert	
Basis 2021:	55,1 Mio. Reisen				63,8 Mio. Reisen			
Basis 2022:	67,1 Mio. Reisen				73,2 Mio. Reisen			
	2021	2022	2021	2022	21/22	22/23	21/22	22/23
Reiseziel								
Deutschland	20,2	17,8	9	6	51,7	57,2	17	19
Ausland	34,9	49,3	8	5	12,1	16,1	20	17
Darin: Mittelmeerraum	19,5	26,8	8	4	-	-	-	-
Darin: Restl. Europa	13,5	17,8	9	5	-	-	-	-
Darin: Fernreisen	1,9	4,7	5	9	-	-	-	-
Verkehrsmittel								
Flugzeug	18,8	28,1	9	5	4,1	6,0	37	24
Auto	30,3	30,9	8	5	44,7	48,0	15	19
Bahn/Bus	5,2	6,5	11	8	14,3	18,4	19	17
Schiff, Sonstiges	0,9	1,6	8	7	0,7	0,8	16	10
Unterkunft								
Hotellerie	27,4	36,0	9	5	39,0	46,5	21	22
Selbstverpflegung	22,3	25,2	8	5	20,4	21,6	11	12
Camping	4,2	4,1	7	5	3,7	4,1	19	16
Schiff, Sonstiges	1,2	1,8	5	5	0,8	1,1	21	12
Darin: Kreuzfahrtschiff	0,5	1,1	k.A.	4	-	-	-	-
Darin: Sonstiges	0,7	0,8	k.A.	7	-	-	-	-
Organisation								
Pauschal/Baustein	21,3	29,0	10	6	17,4	21,3	46	46
Individuell	26,4	30,4	8	5	37,0	49,1	7	12
Nicht vorgebucht	7,5	7,7	5	4	9,3	7,9	2	3

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 und 2023 *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; 5/2022; 11/2022 und 5/2023 *online*. Prozentangaben sind Zeilenprozent und beziehen sich auf die Basis in der Spalte links daneben.

2.3.4 Ergebnis nach Personenmerkmalen

Bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer bewegt sich der CO₂-Kompensationsanteil auf einem Niveau von 3-9 % unabhängig von der betrachteten Personengruppe (Tabelle 16). Damit liegt der Anteil in jeder Gruppe teilweise deutlich unter den Werten vom Vorjahr. Der höchste Anteil ist bei den männlichen Reisenden (9 %) zu finden. Bei den Kurzurlaubsreisen liegt die Nutzung von CO₂-Kompensationsmöglichkeiten in den meisten Personengruppen auf einem ähnlichen Niveau wie im Jahr 2021.

Tabelle 16: CO₂-Kompensation nach Personenmerkmalen

CO ₂ -Kompensation: Ja, Anteil in %	Bevölkerung	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez				Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage) Mai – Apr			
Basis 2021:	70,6 Mio. Personen	55,1 Mio. Reisen				63,8 Mio. Reisen			
Basis 2022:		67,1 Mio. Reisen				73,2 Mio. Reisen			
	Mio. Personen	Mio. Reisen gesamt		Anteil % kompensiert		Mio. Reisen gesamt		Anteil % kompensiert	
	2022	2021	2022	2021	2022	21/22	22/23	21/22	22/23
Volumen	70,6	55,1	67,1	69,0	109,5	63,8	73,2	26,0	30,2
Geschlecht									
Männlich	34,8	28,0	32,9	9	9	32,7	40,1	22	22
Weiblich	35,9	27,1	34,2	5	5	31,0	33,1	13	14
Altersgruppen									
14-29 Jahre	14,0	10,8	13,3	8	3	16,1	20,6	32	31
30-59 Jahre	33,6	28,5	34,0	9	6	36,2	40,6	16	17
60 Jahre und älter	23,0	15,8	19,7	8	5	11,5	12,0	3	4
Haushaltsnettoeinkommen									
Bis EUR 2.499	26,3	16,3	18,3	9	5	15,5	16,4	14	14
EUR 2.500-3.999	26,1	21,4	26,1	9	5	23,9	24,6	16	16
EUR 4.000 und mehr	18,2	17,4	22,7	7	6	24,4	32,2	21	23
Wohnort									
West, ≥ 50.000 Einwohner	22,8	17,5	21,1	11	5	20,3	23,4	20	20
West, < 50.000 Einwohner	34,0	25,4	32,0	7	5	30,1	32,9	15	14
Ost, ≥ 50.000 Einwohner	6,1	5,5	6,6	8	7	6,8	8,9	24	40
Ost, < 50.000 Einwohner	7,1	6,8	7,4	8	4	6,7	8,0	14	7
Haushalts-Struktur									
Kind(er) bis 13/14. J. im Haush.	13,4	11,0	12,9	9	5	15,4	22,2	33	33
Keine Kinder bis 13/14 J. im Haush.	57,2	44,1	54,2	8	5	48,4	51,1	12	12

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 und 2023 *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; 5/2022; 11/2022 und 5/2023 *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.

2.3.5 Eckdaten für Geschäftsreisen

Der Anteil der Geschäftsreisen, für die eine CO₂-Kompensation aktiv bejaht wurde, lag 2022 bei 18 % (Tabelle 17), also deutlich höher als bei Urlaubsreisen und auf ähnlichem Niveau wie bei den Kurzurlaubsreisen. Im Vergleich zum Vorjahr wurde insgesamt geringfügig weniger CO₂-Kompensation (-2 Prozentpunkte) berichtet.

Tabelle 17: CO₂-Kompensation bei Geschäftsreisen

CO ₂ -Kompensation	Geschäftsreisen mit Übernachtung Mai 2018 – April 2019	Geschäftsreisen mit Übernachtung Mai 2021 – April 2022	Geschäftsreisen mit Übernachtung Mai 2022 – April 2023
Basis	78,5 Mio. Reisen	35,0 Mio. Reisen	31,8 Mio. Reisen
Ja	11%	20%	18%
Nein	72%	62%	63%
Weiß nicht	18%	19%	19%

Geschäftsreisen mit mindestens einer Übernachtung, Basis: Übernachtungsgeschäftsreisende in Deutschland 18-75 Jahre, RA *Business* 2023

2.3.6 Zusammenfassung

Die bewusste Nutzung von CO₂-Kompensationsmöglichkeiten bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer hat zwischen 2021 und 2022 sowohl anteilig als auch absolut abgenommen. Gründe für diese Entwicklung lassen sich auf Grundlage der Befragungsergebnisse leider nicht ableiten. Im Vergleich zur ersten Messung in der Grundlagenstudie (Schmücker et al., 2019) ist die Nutzung der CO₂-Kompensationsmöglichkeiten trotz der Rückgänge auch 2022 aber immer noch deutlich höher als in 2018/2019. Ob die aktuell gemessenen Rückgänge eine Trendwende ankündigen, lässt sich nach diesem Befund noch nicht sagen. Dazu ist ein weiteres Monitoring des Indikators nötig.

Bei Kurzurlaubsreisen waren die Werte zur Nutzung von CO₂-Kompensationsmöglichkeiten 2022 hingegen anteilig und absolut höher als noch im Vorjahr. Dies entspricht den Beobachtungen aus der Vergangenheit: Seit 2018/19 werden bei Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage) regelmäßig 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). Wie bei der Frage nach der CO₂-Kompensation handelt es sich bei der Antwort um eine Erinnerung der Befragten, die in einigen Fällen verzerrt oder durch soziale Erwünschtheit beeinflusst sein kann. Dennoch ist die erinnerte Aussage zum Vorhandensein von Umweltzeichen ein valider Indikator, da sie Einblicke in die subjektive Wahrnehmung und das Bewusstsein der Befragten bezüglich nachhaltiger Praktiken bietet und somit wichtige qualitative Informationen für die Analyse und Interpretation der Daten bereitstellt.

Erhebungsfrage Umweltzeichen

RA face-to-face: 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!]

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 und zeitliche Entwicklung

Im Jahr 2022 wurden bei 11 % der Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer und bei 22 % der Kurzurlaubsreisen Angebote mit Umweltkennzeichnung gebucht (Tabelle 18).

Tabelle 18: Umweltzeichen, Überblick

	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez		Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage) Mai - April	
	2021	2022	2021/22	2022/23
Basis	55,1 Mio. Reisen	67,1 Mio. Reisen	63,8 Mio. Reisen	73,2 Mio. Reisen
1 - ja	13%	11%	22 %	22%
2 - nein	56%	64%	52 %	52%
3 – weiß nicht	30%	24%	26 %	26%
Keine Angabe	1%	2%	k.A.	k.A.

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2023 *face-to-face*; Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer (erste bis dritte Reise), ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland, 14-75 Jahre, RA 11/2022 und 5/2023 *online*.

Sowohl der Anteil als auch absolute Zahl der Urlaubs- und Kurzurlaubsreisen mit Umweltzeichen sind seit der ersten Messung 2018/2019 sehr deutlich angestiegen. Zwischen 2021/22 und 2022/23 bleiben sie in etwa auf dem erreichten Niveau. Bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer ist der Anteil der mit Umweltkennzeichnung gebuchten Angebote von 13 % im Jahr 2021 auf 11 % in 2022 zurückgegangen, in absoluten Zahlen ist das Volumen dabei um rund 300.000 Urlaubsreisen mit gebuchter Zertifizierung angestiegen. Bei den Kurzurlaubsreisen blieb der prozentuale Anteil zwischen 2021/2022 und 2022/2023 gleich, in absoluten Zahlen stieg das Volumen der Kurzurlaubsreisen mit Umweltkennzeichnung in diesem Zeitraum um 2,2 Mio. gebuchte Angebote an.

Tabelle 19: Umweltzeichen, Zeitliche Entwicklung

	Urlaubsreisen ab fünf Tage Dauer			Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage)		
	Jan – Dez 2018	Jan – Dez 2021	Jan – Dez 2022	Mai 2018 – Apr 2019	Mai 2021 – Apr 2022	Mai 2022 – Apr 2023
Reisen insgesamt, Mio.	70,1	55,1	67,1	83,9	63,8	73,2
Umweltzeichen ja, in % Reisen mit Umweltzeichen, Mio.	6 4,3	13 7,1	11 7,4	8 6,7	22 14,0	22 16,2

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2019, 2022 und 2023 *face-to-face*; Kurzurlaubsreisen von zwei bis vier Tagen Dauer (erste bis dritte Reise), ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland, 14-75 Jahre, RA 11/2018; 5/2019; 11/2021; 5/2022; 11/2022 und 5/2023 *online*.

2.4.3 Ergebnis nach Reismerkmalen

Bezüglich der Nutzung von Umweltzeichen zeigen sich bei den Reismerkmalen bei längeren Urlaubsreisen größere Unterschiede als bei den Kurzurlaubsreisen, sowohl unter den einzelnen Merkmalsgruppen als auch beim Vergleich der Ergebnisse zum Vorjahr (Tabelle 20). Einen

vergleichsweise hohen und in der Entwicklung seit 2021 konstanten Wert von Umweltzeichen für Reiseziele von längeren Urlaubsreisen weisen die Inlandsreisen mit 15 % auf. Die niedrigsten Anteile gab es 2022 bei Reisen in den Mittelmeerraum und den Fernreisen (jeweils 8 %). Bei den Verkehrsmitteln liegt die Spanne zwischen 8 % bei Flugreisen und 18 % bei Reisen mit dem Schiff. Bei Kurzurlaubsreisen ist ein besonders hoher Anteil bei Pauschal-/Bausteinreisen (52 %) zu finden. Auffällig ist, dass der Anteil der Buchung nachhaltig zertifizierter Angebote bei Flugreisen von 37 % in 2021 deutlich auf 23 % in 2022 gesunken ist. In absoluten Zahlen bedeutet das einen Rückgang um 100.000 Kurzreisen mit Zertifizierung von 1,5 Mio. im Jahr 2021 auf 1,4 Mio. in 2022.

Tabelle 20: Umweltzeichen nach Reisermerkmalen

Umweltzeichen bzw. Nachhaltigkeitskennzeichnung: Ja, Anteil in %	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez				Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage) Mai - April			
	Mio. Reisen gesamt		Anteil % mit Zertifikat		Mio. Reisen ge- samt		Anteil % mit Zertifikat	
	2021	2022	2021	2022	21/22	22/23	21/22	22/23
Basis 2021:	55,1 Mio. Reisen				63,8 Mio. Reisen			
Basis 2022:	67,1 Mio. Reisen				73,2 Mio. Reisen			
Reiseziel								
Deutschland	20,2	17,8	15	15	51,7	57,2	22	22
Ausland	34,9	49,3	12	10	12,1	16,1	22	22
Darin: Mittelmeerraum	19,5	26,8	10	8	-	-	-	-
Darin: Restl. Europa	13,5	17,8	15	12	-	-	-	-
Darin: Fernreisen	1,9	4,7	7	8	-	-	-	-
Verkehrsmittel								
Flugzeug	18,8	28,1	9	8	4,1	6,0	37	23
Auto	30,3	30,9	14	13	44,7	48,0	20	22
Bahn/Bus	5,2	6,5	18	13	14,3	18,4	23	22
Schiff, Sonstiges	0,9	1,6	16	18	0,7	0,8	21	23
Unterkunft								
Hotellerie	27,4	36,0	14	12	39	46,5	26	25
Selbstverpflegung	22,3	25,2	12	9	20,4	21,6	13	16
Camping	4,2	4,1	14	16	3,7	4,1	28	26
Schiff, Sonstiges	1,2	1,8	8	16	0,8	1,1	14	14
Darin: Kreuzfahrtschiff	0,5	1,1	k.A.	18	-	-	-	-
Darin: Sonstiges	0,7	0,8	k.A.	13	-	-	-	-
Organisation								
Pauschal/Baustein	21,3	29,0	13	12	17,4	21,3	51	52
Individuell	26,4	30,4	15	12	37,0	49,1	13	15
Nicht vorgebucht	7,5	7,7	5	5	9,3	7,9	2	5

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 und 2023 *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; 5/2022; 11/2022 und 5/2023 *online*. Prozentangaben sind Zeilenprozent und beziehen sich auf die Basis in der Spalte links daneben.

2.4.4 Ergebnis nach Personenmerkmalen

Auch hinsichtlich der Personenmerkmale sind bei den Kurzurlaubsreisen größere Unterschiede zur erinnerten Nutzung von Umweltzeichen zu erkennen als bei den längeren Urlaubsreisen. Bei längeren Urlaubsreisen liegen die Werte für das Jahr 2022 zwischen 7 und 17 %, bei den kurzen Reisen zwischen 7 und 44 %. Im Vergleich zum Vorjahr sind die Werte in den meisten Gruppen recht ähnlich.

Bei den Kurzurlaubsreisen zeigen sich deutliche Unterschiede in allen betrachteten Merkmalen: Männer geben häufiger an, bei einer der Kurzreisen mit Umweltzeichen gebucht zu haben (26 %) als Frauen (18 %). Zudem ist die erinnerte Nutzung bei jüngeren Menschen deutlich höher als bei älteren Menschen. Personen mit höherem Haushaltsnettoeinkommen, mit Kindern oder Jugendlichen bis 13/14 Jahre im Haushalt und aus urbanen Wohnorten über 50.000 Einwohner weisen erhöhte Werte zur Buchung von Reisen mit Umweltzeichen auf.

Tabelle 21: Umweltzeichen nach Personenmerkmalen

Umweltzeichen bzw. Nachhaltigkeitskennzeichnung: Ja, Anteil in %	Bevölkerung	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez				Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage) Mai - April			
		Mio. Reisen gesamt		Anteil % mit Zertifikat		Mio. Reisen gesamt		Anteil % Mit Zertifikat	
	Mio. Personen	2021	2022	2021	2022	21/22	22/23	21/22	22/23
Basis 2021:	70,6 Mio. Personen	55,1 Mio. Reisen				63,8 Mio. Reisen			
Basis 2022:		67,1 Mio. Reisen				73,2 Mio. Reisen			
Geschlecht									
Männlich	34,8	28,0	32,9	12	10	32,7	40,1	26	26
Weiblich	35,9	27,1	34,2	14	12	31,0	33,1	16	18
Altersgruppen									
14-29 Jahre	14,0	10,8	13,3	11	7	16,1	20,6	36	35
30-59 Jahre	33,6	28,5	34,0	13	12	36,2	40,6	20	20
60 Jahre und älter	23,0	15,8	19,7	13	12	11,5	12,0	6	7
Haushaltsnettoeinkommen									
Bis EUR 2.499	26,3	16,3	18,3	13	11	15,5	16,4	15	18
EUR 2.500-3.999	26,1	21,4	26,1	13	10	23,9	24,6	20	18
EUR 4.000 und mehr	18,2	17,4	22,7	12	13	24,4	32,2	24	28
Wohnort									
West, ≥ 50.000 Einwohner	22,8	17,5	21,1	13	7	20,3	23,4	25	23
West, < 50.000 Einwohner	34,0	25,4	32,0	13	12	30,1	32,9	19	18
Ost, ≥ 50.000 Einwohner	6,1	5,5	6,6	12	9	6,8	8,9	24	44
Ost, < 50.000 Einwohner	7,1	6,8	7,4	15	17	6,7	8,0	20	13
Haushalts-Struktur									
Kind(er) bis 13/14. J. im Haush.	13,4	11,0	12,9	15	14	15,4	22,2	37	37
Keine Kinder bis 13/14 J. im Haush.	57,2	44,1	54,2	12	10	48,4	51,1	17	16

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 und 2023 *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; 5/2022; 11/2022 und 5/2023 *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.

2.4.5 Eckdaten für Geschäftsreisen

Der Anteil der Geschäftsreisen, bei denen ein Angebot mit Umweltzeichen oder Nachhaltigkeitslabel genutzt wurde, lag 2022 bei 32 % (Tabelle 22), also deutlich höher als bei Urlaubsreisen und Kurzurlaubsreisen. Nach dem starken Anstieg der Kennzeichnungsnutzung von der RA *Business* 2019 auf 2022 ist die Nutzung im letzten Jahr noch um einen Prozentpunkt gestiegen.

Bei der Differenzierung nach Unterkunft und Tagungsanbieter finden wir 22 % der Reisen mit nachhaltig zertifizierten Unterkünften und 15 % mit nachhaltig zertifizierten Tagungsanbietern. Auch hier stieg die Buchung von Angeboten mit Umweltzeichen jeweils nur um 0,5 bis ein Prozentpunkt im Vergleich zum Vorjahr.

Tabelle 22: Umweltzeichen bei Geschäftsreisen

Umweltzeichen bzw. Nachhaltigkeitskennzeichnung	Geschäftsreisen mit Übernachtung Mai 2018 – April 2019	Geschäftsreisen mit Übernachtung Mai 2021 – April 2022	Geschäftsreisen mit Übernachtung Mai 2022 – April 2023
Basis	78,5 Mio. Reisen	35,0 Mio. Reisen	31,8 Mio. Reisen
Ja	14%	31%	32%
Nein	58%	39%	41%
Weiß nicht	28%	29%	27%

Geschäftsreisen mit mindestens einer Übernachtung, Basis: Übernachtungsgeschäftsreisende in Deutschland 18-75 Jahre, RA *Business* 2023

2.4.6 Wahrgenommene Bekanntheit ausgewählter Umweltzeichen

Die wahrgenommene Bekanntheit von bereits bestehenden Umweltzeichen gibt Aufschluss über das Bewusstseinsniveau unter Verbraucher:innen. Sie ist ein Indikator dafür, ob bestimmte Zertifizierungen wahrgenommen werden und gibt einen Eindruck in die selbstberichtete Kenntnis von bestehenden Umweltzeichen.

In der RA *online* 05/2023 wurde dazu zusätzlich eine Frage zur wahrgenommenen Bekanntheit von bestimmten Ökolabels gestellt. In der Abfrage wurden die Kennzeichnungen visuell dargestellt und zusätzlich namentlich genannt.

Erhebungsfrage Umweltzeichen

RA *online*: „Nun geht es um die Kennzeichnung von nachhaltigen Reiseangeboten. Welche der folgenden Siegel für nachhaltige Reiseangebote kennen Sie, wenn auch nur dem Namen nach?“ (Mehrfachauswahl)

- | | |
|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| 1. TourCert | 11. EcoLabelLux |
| 2. Green Key | 12. Earth Check |
| 3. Green Pearls | 13. Nordic Swan |
| 4. Nachhaltige Hotels bei Bio-hotels | 14. Biosphere Hotel Certification |
| 5. Travelife | 15. Österreichisches Umweltzeichen für Tourismus und Freizeitwirtschaft |
| 6. Viabono | 16. EU-Ecolabel |
| 7. DEHOGA Umweltcheck | 17. Blauer Engel |
| 8. Green Sign | |
| 9. Green Globe Certification | |
| 10. Certified green hotel | |

Alle abgefragten Umweltzeichen, bis auf den „blauen Engel“ sind tourismusspezifische Kennzeichnungen. Der Blaue Engel dient hierbei als Referenz für ein lange bestehendes und allgemein bekanntes Umweltzeichen ohne spezifischen Bezug zu Urlaubsprodukten oder -Angeboten.

79 % der Befragten geben an, mindestens eines von allen abgefragten Umweltzeichen zu kennen, von den abgefragten Umweltzeichen mit Tourismusbezug kennen 47 % der Befragten mindestens eines (Tabelle 23). Der Blaue Engel wird hier als das bekannteste Zeichen angegeben: 68 % der deutschsprachigen Wohnbevölkerung zwischen 14 und 75 Jahren (42,8 Mio. Personen) geben an, den Blauen Engel zu kennen. Mit weitem Abstand folgen das EU-Ecolabel, Green Sign, Green Globe Certification, Nachhaltige Hotels bei Biohotels und der DEHOGA Umweltcheck mit Werten zwischen 17 % und 23 %. Das Umweltzeichen mit der höchsten berichteten wahrgenommenen Bekanntheit mit Tourismusbezug ist also knapp einem Viertel der deutschsprachigen Bevölkerung zwischen 14 und 75 Jahren bekannt. Außerdem fällt auf: Wer mindestens eine Kennzeichnung mit Tourismusbezug kennt, kennt eher auch weitere Umweltzeichen. Insgesamt sind viele der abgefragten Kennzeichnungen nur einem kleinen Teil der Bevölkerung bekannt.

Tabelle 23: Wahrgenommene Bekanntheit von ausgewählten Umweltzeichen

Basis	Bevölkerung		Personen, die min. 1 Kennzeichnung mit Urlaubsbezug kennen	
	%	Mio.	%	Mio.
	62,8 Mio.		29,6 Mio.	
Blauer Engel	68	42,8	77	22,8
EU-Ecolabel	23	14,6	49	14,6
Green Sign	18	11,1	38	11,1
Green Globe Certification	18	11,0	37	11,0
Nachhaltige Hotels bei Biohotels	17	10,7	36	10,7
DEHOGA Umweltcheck	17	10,5	35	10,5
Certified green hotel	15	9,7	31	9,3
Green Pearls	15	9,2	30	8,9
Travelife	14	8,6	29	8,6
Biosphere Hotel Certification	13	7,9	27	7,9
Green Key	11	7,2	24	7,2
Österreichisches Umweltzeichen für Tourismus und Freizeitwirtschaft	11	6,8	23	6,8
Viabono	10	6,3	21	6,3
Nordic Swan	10	6,3	21	6,3
Earth Check	10	6,1	20	6,1
EcoLabelLux	9	5,9	20	5,9
TourCert	8	5,3	18	5,3

Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland, 14-75 Jahre, RA 5/2023 online. Angaben in Mio. ergeben sich durch Hochrechnungsfaktor

2.4.7 Zusammenfassung

Die Analyse der erinnerten Buchung von Urlaubsangeboten mit Umweltzeichen weist auf eine fortschreitende Sensibilisierung für nachhaltig zertifizierte Reisen hin. Während die Anteile von Urlaubs- und Kurzurlaubsreisen mit Umweltzeichen seit der ersten Messung 2018/19 signifikant gestiegen sind, lassen die jüngsten Ergebnisse auf eine Stabilisierung mit teils minimalen Zuwächsen schließen. Generell ist die wahrgenommene Nutzung von Umwelt- und Nachhaltigkeitskennzeichnungen bei Kurzurlaubsreisen deutlich höher als bei längeren Reisen. Am höchsten sind die berichteten Werte bei den Geschäftsreisen.

Bei dem schwankenden Reiseaufkommen der letzten Jahre ist es besonders wichtig, prozentuale Anteile und Gesamtvolumen differenziert zu betrachten. Bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer ist der prozentuale Anteil der gebuchten Urlaubsangebote mit Umweltkennzeichnung von 13 % im Jahr 2021 auf 11 % im Jahr 2022 leicht gesunken, dabei stieg das Volumen aber um rund 300.000. Bei Kurzurlaubsreisen hingegen blieb der prozentuale Anteil zwischen den genannten Jahren stabil, während das Volumen um 2,2 Mio. gebuchte Angebote zunahm.

Die Differenzierung nach verschiedenen Merkmalen zeigt, dass längere Urlaubsreisen im Inland sowie Pauschal-/Bausteinreisen einen vergleichsweise hohen Anteil an Buchungen von Angeboten mit Umweltzeichen aufweisen. Hingegen sind die Unterschiede bei Kurzurlaubsreisen in Bezug auf Geschlecht, Altersgruppen, Einkommensklassen und Wohnorte deutlich markanter.

Insgesamt weist die erinnerte Nutzung von Umweltzeichen auf eine langsam wachsende Bedeutung solcher Kennzeichnungen für nachhaltiges Reisen hin. Dennoch ist die bewusste Nutzung von Umweltzeichen trotz jahrelanger politischer Bemühungen um umweltbezogene Zertifizierungssysteme und der Vielzahl vorhandener Kennzeichnungen im Tourismus nach wie relativ gering. Dies spiegelt einerseits die - bisher begrenzte - Anzahl zertifizierter Angebote am Markt und andererseits die Aufmerksamkeit für solche Kennzeichnungen bei den Reisenden wider. Ansatzpunkte für eine Steigerung der Indikatorwerte liegen damit in der Ausweitung entsprechender Angebote und in der Kommunikation zur Verbesserung ihrer Sichtbarkeit und Erkennbarkeit. Das hier noch Spielraum für Optimierungen besteht, unterstreichen auch die geringen Bekanntheitswerte für vorhandene Kennzeichnungen.

2.5 Nachhaltigkeitsrelevanz

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. Die Frage ist seit 2019 unverändert (zur Herleitung und Begründung siehe Schmücker et al., 2019, S. 49 f.). Die Erhebung der Nachhaltigkeitsrelevanz untersucht die subjektive Einschätzung von Befragten, welche Rolle Überlegungen zur Nachhaltigkeit bei der Reiseentscheidung und Urlaubsgestaltung haben. Es geht dabei also um eine retrospektive Bewertung des eigenen Entscheidungsmusters und nicht um ein objektiv messbares Merkmal einer Reise. Diese berichtete Relevanz ist ein valider Indikator, um einen Einblick in die individuelle Gewichtung von Nachhaltigkeitsaspekten bei der Entscheidungsfindung und der Gestaltung von Urlaubsreisen zu erhalten.

2.5.1 Erhebungsfrage

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 4 % der Urlaubsreisen wurde angegeben, dass Nachhaltigkeitsüberlegungen bei der Auswahl zwischen sonst gleichwertigen Angeboten den Ausschlag gegeben haben. Damit ist der Anteil im Vergleich zum Vorjahr um einen Prozentpunkt leicht gesunken. Bei den Kurzurlaubsreisen stieg dieser Anteil hingegen um einen Prozentpunkt. Der Prozentanteil der Urlaubsreisen und Kurzurlaubsreisen, bei denen Nachhaltigkeit neben anderen Dingen ein Aspekt der Reiseplanung war, ist zurückgegangen (2021: 21 % bzw. 29 % und 2022: 18 % bzw. 28 %). Zudem wurde geantwortet, dass die Nachhaltigkeit bei 64 % aller Urlaubsreisen ab fünf

Tagen Dauer keine Bedeutung gespielt hat – dieser Wert liegt um 10 Prozentpunkte höher als im Vorjahr. Dafür sank der Anteil derjenigen, die sich generell nicht für nachhaltiges Reisen interessieren um 7 Prozentpunkte von 20 % auf 13 %.

Tabelle 24: Nachhaltigkeitsrelevanz, Überblick

	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez		Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage)			
			Mai 2021 –Okt 2021	Nov 2021 – Apr 2022	Mai 2021- Apr 2022	Mai 2022- Apr 2023
Basis	55,1 Mio. Reisen	67,1 Mio. Reisen	32,9 Mio. Reisen	30,9 Mio. Reisen	63,8 Mio. Reisen	73,2 Mio. Reisen
	2021	2022				
1 -Nachhaltigkeit hat den Ausschlag gegeben bei der Entscheidung zwischen sonst gleichwertigen Angeboten.	5%	4%	10%	20%	15%	16%
2 - Nachhaltigkeit war – neben anderen Dingen – ein Aspekt bei der Gestaltung der Reise.	21%	18%	29%	30%	29%	28%
3 - Nachhaltigkeit hatte bei dieser Reise keine Bedeutung.	54%	64%	52%	40%	46%	45%
4 - Nachhaltiges Reisen interessiert mich generell nicht.	20%	13%	9%	11%	10%	11%
Keine Angabe	1%	2%	-	-	-	-

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 und 2023 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; 5/2022; 11/2022 und 5/2023 online.

2.5.3 Zeitliche Entwicklung

Die Anteilswerte für Urlaubsreisen ab fünf Tage Dauer, bei denen Nachhaltigkeit den entscheidenden Ausschlag gegeben hat, sind relativ stabil auf einem Anteil von 4-5 % aller Urlaubsreisen. 2022 wurden 2,4 Mio. Urlaubsreisen unternommen, bei denen Nachhaltigkeitsaspekte in der Auswahl eine entscheidende Bedeutung hatte, also 300.000 Urlaubsreisen weniger als im Vorjahr.

Bei den Kurzurlaubsreisen zeigt sich in demselben Zeitraum ein deutlicher Anstieg der Relevanz von Nachhaltigkeitsaspekten bei der Reiseentscheidung. In den Jahren 2018/19 waren es noch 8 % der Kurzreisen, bei der die Nachhaltigkeit ausschlaggebend war, 2022 waren es 16 % der Kurzreisen. Das entspricht einem Volumen von 11,5 Mio. Kurzreisen mit harter Relevanz der Nachhaltigkeit.

Tabelle 25: Nachhaltigkeit ausschlaggebend, Zeitliche Entwicklung

	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer			Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage)		
	Jan – Dez 2018	Jan – Dez 2021	Jan – Dez 2022	Mai 2018 – Apr 2019	Mai 2021 – Apr 2022	Mai 2022 – Apr 2023
Reisen insgesamt, Mio.	70,1	55,1	67,1	83,9	63,8	73,2
Nachhaltigkeit ausschlaggebend, in %	4	5	4	8	15	16
Reisen mit „Nachhaltigkeit ausschlaggebend“, Mio.	2,8	2,7	2,4	6,7	9,4	11,5

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 und 2023 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; 5/2022; 11/2022 und 5/2023 online.

2.5.4 Ergebnis nach Reisermerkmalen

Bei der „harten“ Relevanz der Nachhaltigkeit bei den Reiseentscheidungen im Jahr 2022 sind in Bezug auf das Reiseziel gewisse Unterschiede zu erkennen. Bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer liegt der Wert mit 6 % bei Inlandsreisen höher als bei den Auslandsreisen mit 3 %. Beide Werte sind im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken. Auch bei allen Verkehrsmitteln und Unterkunftsarten sind die anteiligen Werte zur harten Nachhaltigkeitsrelevanz bei Urlaubsreisen zwischen 2021 und 2022 gesunken. Die höchsten Anteile weisen Urlaubsreisen mit Bahn und Bus (6 %) und beim Camping (5 %) auf.

Bei den Kurzurlaubsreisen zeigt sich keine eindeutige Entwicklungstendenz je nach verschiedenen Reisermerkmalen. Das Verhältnis zwischen Inlands- und Auslandsreisen mit harter Relevanz der Nachhaltigkeit bei der Entscheidung kehrte sich im Jahr 2022 um: Anteilig sowie in absoluten Zahlen wurden im Inland mehr Kurzurlaubsreisen gebucht, bei denen die Nachhaltigkeit das ausschlaggebende Argument bei der Entscheidung zwischen gleichwertigen Angeboten war. Auffällig ist hier der Rückgang bei den Flugreisen von 24 % (bzw. rund 1 Mio. Kurzreisen) im Jahr 2021 auf 13 % (bzw. 0,8 Mio.) im Folgejahr. Der Höchstwert der harten Relevanz der Nachhaltigkeit hinsichtlich der Organisation bei Kurzreisen liegt nach wie vor bei den Pauschal-/Bausteinreisen mit 38 %.

Tabelle 26: Nachhaltigkeitsrelevanz nach Reisermerkmalen

„Nachhaltigkeit hat den Ausschlag gegeben bei der Entscheidung zwischen sonst gleichwertigen Angeboten“, Anteil in %	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez				Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage) Mai – Apr			
	Basis 2021: Basis 2022:				Basis 2021: Basis 2022:			
	Mio. Reisen gesamt		Anteil % entscheidend		Mio. Reisen gesamt		Anteil % entscheidend	
	2021	2022	2021	2022	21/22	22/23	21/22	22/23
Reiseziel								
Deutschland	20,2	17,8	7	6	51,7	57,2	14	16
Ausland	34,9	49,3	4	3	12,1	16,1	16	13
Darin: Mittelmeerraum	19,5	26,8	4	3	-	-	-	-
Darin: Restliches Europa	13,5	17,8	5	3	-	-	-	-
Darin: Fernreisen	1,9	4,7	2	3	-	-	-	-
Verkehrsmittel								
Flugzeug	18,8	28,1	3	2	4,1	6,0	24	13
Auto	30,3	30,9	5	4	44,7	48,0	13	17
Bahn/Bus	5,2	6,5	10	6	14,3	18,4	16	14
Schiff, Sonstiges	0,9	1,6	7	3	0,7	0,8	k.A.	10
Unterkunft								
Hotellerie	27,4	36,0	5	4	39	46,5	17	18
Selbstverpflegung	22,3	25,2	5	3	20,4	21,6	8	11
Camping	4,2	4,1	4	5	3,7	4,1	22	18
Schiff, Sonstiges	1,2	1,8	2	3	0,8	1,1	13	9
Darin: Kreuzfahrtschiff	0,5	1,1	k.A.	3	-	-	-	-
Darin: Sonstiges	0,7	0,8	k.A.	4	-	-	-	-
Organisation								
Pauschal/Baustein	21,3	29,0	6	4	17,4	21,3	39	38
Individuell	26,4	30,4	4	4	37,0	49,1	6	9
Nicht vorgebucht	7,5	7,7	5	4	9,3	7,9	5	5

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 und 2023 *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; 5/2022; 11/2022 und 5/2023 *online*. Prozentangaben sind Zeilenprozent und beziehen sich auf die Basis in der Spalte links daneben.

2.5.5 Ergebnis nach Personenmerkmalen

Überdurchschnittliche „harte“ Relevanzraten (Nachhaltigkeit hat den Ausschlag gegeben) findet man, wie schon im Vorjahr, bei Kurzurlaubsreisen der 14- bis 29-jährigen (25 %) sowie in Haushalten mit Kindern (26 %). Bei den längeren Urlaubsreisen fallen, wie schon 2018/19 und auch 2021, die Reisen aus östlichen Wohnorten mit weniger als 50.000 Einwohnern positiv auf (10 %).

Tabelle 27: Nachhaltigkeitsrelevanz nach Personenmerkmalen

„Nachhaltigkeit hat den Ausschlag gegeben bei der Entscheidung zwischen sonst gleichwertigen Angeboten“, Anteil in %	Bevölkerung	Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer Jan – Dez				Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage) Mai - Apr			
Basis 2021:	70,6 Mio. Personen	55,1 Mio. Reisen				63,8 Mio. Reisen			
Basis 2022:		67,1 Mio. Reisen				73,2 Mio. Reisen			
	Mio. Personen	Mio. Reisen gesamt		Anteil % entscheidend		Mio. Reisen gesamt		Anteil % entscheidend	
	2022	2021	2022	2021	2022	21/22	22/23	21/22	22/23
Geschlecht									
Männlich	34,8	28,0	32,9	5	3	32,7	40,1	18	17
Weiblich	35,9	27,1	34,2	5	4	31,0	33,1	11	14
Altersgruppen									
14-29 Jahre	14,0	10,8	13,3	5	3	16,1	20,6	27	25
30-59 Jahre	33,6	28,5	34,0	5	3	36,2	40,6	12	15
60 Jahre und älter	23,0	15,8	19,7	5	4	11,5	12,0	6	3
Haushaltsnettoeinkommen									
Bis EUR 2.499	26,3	16,3	18,3	6	4	15,5	16,4	13	13
EUR 2.500-3.999	26,1	21,4	26,1	5	3	23,9	24,6	15	13
EUR 4.000 und mehr	18,2	17,4	22,7	4	3	24,4	32,2	15	19
Wohnort									
West, ≥ 50.000 Einwohner	22,8	17,5	21,1	3	2	20,3	23,4	16	16
West, < 50.000 Einwohner	34,0	25,4	32,0	5	3	30,1	32,9	14	11
Ost, ≥ 50.000 Einwohner	6,1	5,5	6,6	6	4	6,8	8,9	19	37
Ost, < 50.000 Einwohner	7,1	6,8	7,4	9	10	6,7	8,0	10	12
Haushalts-Struktur									
Kind(er) bis 13/14. J. im Haush.	13,4	11,0	12,9	5	4	15,4	22,2	25	26
Keine Kinder bis 13/14 J. im Haush.	57,2	44,1	54,2	5	3	48,4	51,1	12	11

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 und 2023 *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; 5/2022; 11/2022 und 5/2023 *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.

2.5.6 Eckdaten für Geschäftsreisen

Der Anteil der Geschäftsreisen, bei denen eine entscheidende Bedeutung von Nachhaltigkeitsaspekten berichtet wird, war 2022 mit 13 % zwar nach wie vor größer als bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer (4 %), aber geringer als bei Kurzurlaubsreisen (16 %). Der Anteil der zweiten Antwortkategorie liegt mit 30 % ebenfalls höher als bei den Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer und etwa auf dem gleichen Niveau wie bei den Kurzurlaubsreisen (Tabelle 28). In den letzten Jahren ist die Relevanz von Nachhaltigkeit als Entscheidungskriterium für Geschäftsreisen leicht gestiegen.

Tabelle 28: Nachhaltigkeitsrelevanz bei Geschäftsreisen

Nachhaltigkeitsrelevanz bei Geschäftsreisen	Geschäftsreisen mit Übernachtung Mai 2018 – April 2019	Geschäftsreisen mit Übernachtung Mai 2021 – April 2022	Geschäftsreisen mit Übernachtung Mai 2022 – April 2023
Basis	78,5 Mio. Reisen	35,0 Mio. Reisen	31,8 Mio. Reisen
1 - Nachhaltigkeit hat den Ausschlag gegeben bei der Entscheidung zwischen sonst gleichwertigen Angeboten.	12%	13%	13%
2 - Nachhaltigkeit war – neben anderen Dingen – ein Aspekt bei der Gestaltung der Reise.	25%	28%	30%
3 - Nachhaltigkeit hatte bei dieser Reise keine Bedeutung.	41%	36%	34%
4 - Nachhaltiges Reisen interessiert mich generell nicht.	17%	18%	17%
Keine Angabe	6%	5%	7%

Geschäftsreisen mit mindestens einer Übernachtung, Basis: Übernachtungsgeschäftsreisende in Deutschland 18-75 Jahre, RA Business 2023

2.5.7 Zusammenfassung

Insgesamt zeigt sich ein relativ stabiles Bild bei der "harten" Relevanz von Nachhaltigkeitsaspekten bei Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, wobei lediglich bei 4 % der Reisen diese als entscheidender Faktor bei der Wahl zwischen gleichwertigen Angeboten angegeben werden. Dieser Prozentsatz hat im Vergleich zum Vorjahr leicht abgenommen. Andersherum ist dafür bei Kurzurlaubsreisen die Bedeutung von Nachhaltigkeitsaspekten als entscheidendes Kriterium um einen Prozentpunkt gestiegen.

Die Daten verdeutlichen, dass Nachhaltigkeitsüberlegungen weiter in unterschiedlichem Maße in die Reiseplanung einfließen. Für die meisten Reisenden sind sie aber nach wie vor nur ein Faktor unter vielen oder sogar bedeutungslos für die Reiseentscheidung. Dies zeigt sich in dem Anteil der Reisenden, bei denen Nachhaltigkeit neben anderen Faktoren berücksichtigt wird.

Bei der hohen Relevanz der Nachhaltigkeit bei Reisen ab fünf Tagen Dauer fallen Unterschiede je nach Reiseregion auf. Hier ist die Bedeutung bei Inlandsreisen höher als bei Auslandsreisen. Das könnte darauf hinweisen, dass eine hohe Relevanz der Nachhaltigkeit bei der Reiseentscheidung eher dazu führt, dass Inlandsziele bereist werden.

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, von denen wir in diesem Bericht zwei ausgewählte darstellen. Die Frage richtet sich auf Urlaubsreisen im Allgemeinen (nicht auf eine spezielle Reise, z. B. die Haupturlaubsreise). Die vollständige Item-Batterie ist in Anhang 7 dargestellt. 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 abstufen.

1. Mein Urlaub soll möglichst ökologisch verträglich, ressourcenschonend und umweltfreundlich sein.
2. Mein Urlaub soll möglichst sozial verträglich sein (d. h. faire Arbeitsbedingungen fürs Personal und Respektieren der einheimischen Bevölkerung).

2.6.2 Ergebnis-Überblick

Die Einstellungen zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen werden detailliert anhand der fünffach gestuften Erhebungsfrage („trifft voll und ganz zu“ bis „trifft ganz und gar nicht zu“) zur Einstellung zu Urlaubsreisen analysiert (Tabelle 29).

Tabelle 29: Einstellungen zu nachhaltigen Urlaubsreisen

	Ökologische Dimension: „Mein Urlaub soll möglichst ökologisch verträglich, ressourcenschonend und umweltfreundlich sein.“			Soziale Dimension: „Mein Urlaub soll möglichst sozial-ver- träglich sein (d.h. faire Arbeitsbedingungen fürs Perso- nal und Respektieren der einheimischen Bevölkerung).“		
	Jan. 2019	Jan. 2022	Jan. 2023	Jan. 2019	Jan. 2022	Jan. 2023
1 trifft voll und ganz zu	15	17	15	21	29	25
2	27	30	28	30	35	31
3	40	35	38	35	27	30
4	11	12	14	7	7	9
5 trifft ganz und gar nicht zu	7	5	6	5	3	5
keine Angabe	1	0	1	1	0	0
TOP 2	42	47	43	51	64	56
LOW 2	17	17	19	13	9	14
	Ökologische oder soziale Dimension			Ökologische und soziale Dimension		
	Jan. 2019	Jan. 2022	Jan. 2023	Jan. 2019	Jan. 2022	Jan. 2023
TOP 2	56*	68*	61*	37	43	37
LOW 3	62	57	62	43**	32**	39**

Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, 2021: 70,5 Mio., n=6.814; 2022: 70,6 Mio., n=7.259, Angaben in Prozent; RA 2022 und 2023 *face-to-face*; *Diese Gruppen werden im Weiteren bezeichnet als Personen mit (TOP 2) **bzw. ohne (LOW 3) positive/r Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen. Rundungsbedingt addieren sich die Werte nicht immer zu 100 %.

Im Januar 2023 lag die Zustimmung für die TOP 2-Werte (Skalenwerte 1 = „trifft voll und ganz zu“ und 2 = „trifft zu“) bei 43 % für die positive Einstellung zu ökologischer Nachhaltigkeit und bei 56 % für die Einstellung zu sozialer Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen. Damit sind beide Top 2-Werte im Vergleich zum Vorjahr gesunken, bei der ökologischen Dimension um 4 Prozentpunkte und bei der sozialen um 8 Prozentpunkte. Die soziale Dimension der Nachhaltigkeit findet seit Beginn der Erhebungen mehr Zustimmung in der Bevölkerung im Vergleich zur ökologischen Dimension. Insgesamt liegen die Werte zur positiven Einstellung zur Nachhaltigkeit auf einem sehr ähnlichen Niveau von der Messung aus dem Januar 2019.

Kombiniert man die beiden Aspekte der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit, so ergibt sich ein *Nettowert* bezogen auf die TOP 2-Zustimmungswerte (Skalenwert 1 oder 2) bzw. LOW 3-Werte (Skalenwerte 3, 4 oder 5). Personen, die bei der ökologischen oder der sozialen Dimension der Nachhaltigkeit einen der TOP 2-Werte aufweisen, werden im Weiteren bezeichnet als „Personen mit positiver Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen“. Respektive werden Personen, die gegenüber keinem der beiden Aspekte, weder zur ökologischen noch zur sozialen Nachhaltigkeit, eine positive Einstellung haben, weiter als Personen ohne positive Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen bezeichnet.

Der Anteil der Personen in der Bevölkerung mit positiver Einstellung zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen ist zwischen Januar 2022 und Januar 2023 um 7 Prozentpunkte auf 61 % gesunken, der Anteil der Personen ohne positive Einstellung liegt im Januar 2023 dementsprechend bei 39 %. Betrachtet man nur diejenigen Personen, die eine Urlaubsreise im Vorjahr unternommen haben, liegt der Anteil der Personen mit positiver Einstellung zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen im Januar 2023 zwei Prozentpunkte höher als in der Gesamtbevölkerung, bei 63 % (Jan. 2022: 69 %).

Der Überblick der Ergebnisse zeigt, dass der Anteil der Personen mit positiver Einstellung zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen im vergangenen Jahr zwar etwas gesunken ist, dennoch zeigt der Wert mit 61 % deutlich, dass Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen einem Großteil der Bevölkerung wichtig ist und einen damit einen hohen Stellenwert in der Gesellschaft hat.

2.6.3 Ergebnis nach Personenmerkmalen

Zunächst ist auffällig, dass die Werte von allen Personenmerkmalen im Vergleich zum Vorjahr (teilweise deutlich) gesunken sind. Der Anteil von Personen *mit* positiver Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen nimmt mit dem Alter zwar immer noch leicht zu, von 53 % in der jüngsten Altersgruppe auf 66 % in der ältesten, aber vor allem die Jungen verzeichneten einen vergleichsweise starken Rückgang von 65 % auf 53 %. Die Nachhaltigkeitseinstellungen je nach Einkommen, Herkunft und Kinder im Haushalt zeigen keine systematischen Unterschiede.

Tabelle 30: Einstellungen zur Nachhaltigkeit nach Personenmerkmalen

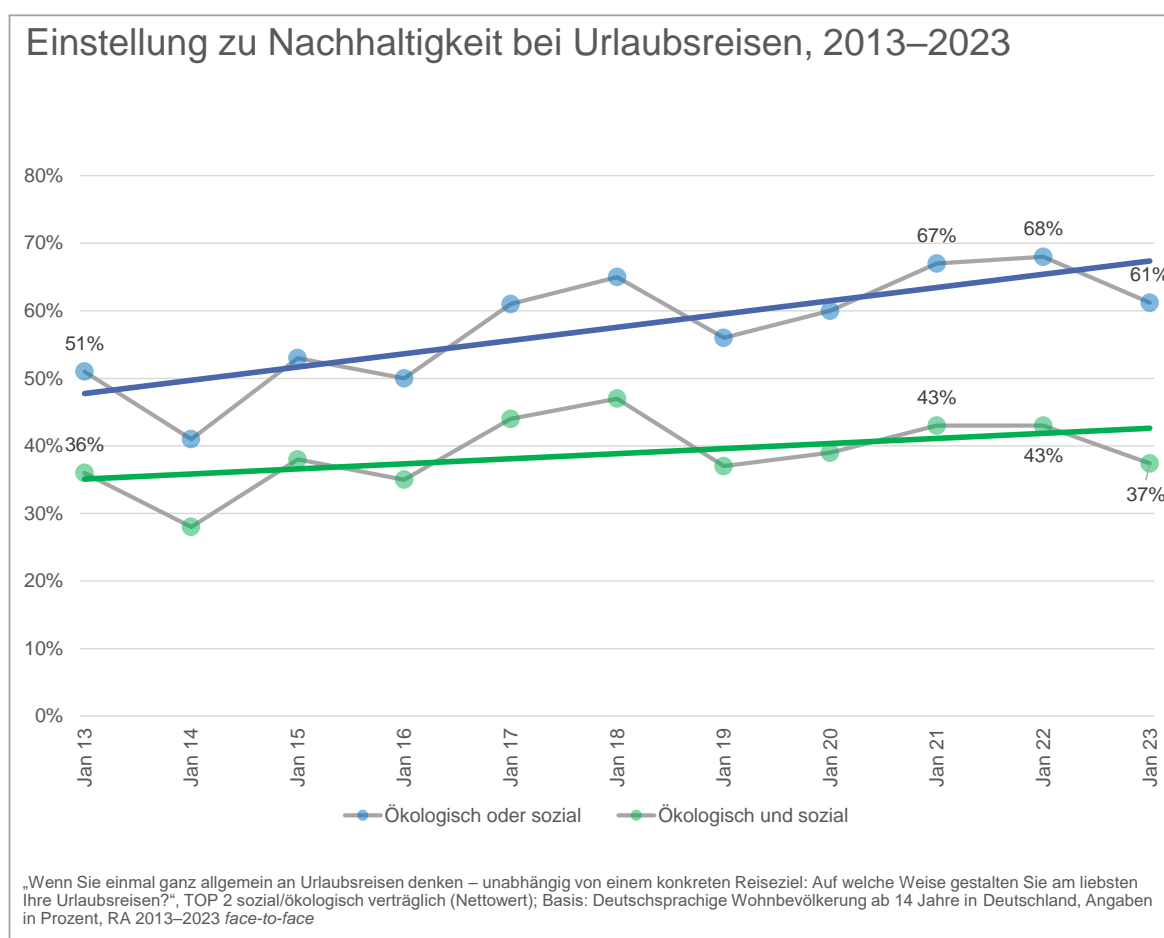
Anteil in %	Personen <u>mit</u> positiver Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen	
	2021	2022
Alle Befragten	68	61
Altersgruppen		
14-29 Jahre	65	53
30-59 Jahre	68	61
60 Jahre und älter	71	66
Haushaltsnettoeinkommen		
Bis EUR 2.499	66	60
EUR 2.500-3.999	69	62
EUR 4.000 und mehr	71	63
Wohnort		
West, ≥ 50.000 Einwohner	67	61
West, < 50.000 Einwohner	70	60
Ost, ≥ 50.000 Einwohner	67	66
Ost, < 50.000 Einwohner	68	64
Haushalts-Struktur		
Kind(er) bis 13/14. J. im Haush.	66	60
Keine Kinder bis 13/14 J. im Haush.	69	62

Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, 2021: 70,5 Mio., n=6.814; 2022: 70,6 Mio., n=7.259, Angaben in Prozent; RA 2022 und 2023 *face-to-face*

2.6.4 Zeitliche Entwicklung

Sowohl bei den positiven Zustimmungswerten für ökologische **oder** soziale Aspekte bei Urlaubsreisen als auch bei den Zustimmungswerten für ökologische **und** soziale Nachhaltigkeit lässt sich trotz der Rückgänge in der aktuellen Befragung nach wie vor eine kontinuierliche Zunahme der Einstellung in der Bevölkerung über die Jahre hinweg beobachten (Abbildung 10). Dabei schwanken die Werte in der Entwicklung um den linearen Trend. Der Rückgang bei der positiven Einstellung zwischen 2021 und 2022 bewegt sich in einem erwartbaren Bereich nahe an der Trendlinie. Er stellt also keine Trendwende in der grundsätzlich positiven Entwicklung dar.

Abbildung 10: Positive Einstellung zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen, 2013–2023



2.6.5 Einstellung und Verhalten

Der folgende Absatz beschäftigt sich mit der Frage, ob eine positive Einstellung zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen auch zu einer nachhaltigen Reisegestaltung führt. Tabelle 31 zeigt keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Einstellungsgruppen hinsichtlich der Reisein-

tensität oder der Anzahl der Urlaubsreisen. Ob man überhaupt eine oder mehrere Urlaubsreisen unternimmt, hängt also vermutlich nicht von der Einstellung zur Nachhaltigkeit ab. Die Anteilswerte der Reisen und der Aufenthaltstage der jeweiligen Einstellungsgruppen entsprechen ungefähr deren Anteilen in der Bevölkerung.

Tabelle 31: Nachhaltigkeitseinstellung und Reiseverhalten

	Bevölkerung ab 14 Jahren insgesamt		Personen mit positiver Einstellung zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen		Personen ohne positive Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Basis	n=6.814	n=7.259	n=4.656	n=4.440	n=2.158	n=2.819
Mio. Personen	70,5	70,6	48,2	43,2	22,3	27,4
in %	100	100	68	61	32	39
Mio. Urlaubsreisende	47,8	53,1	33,0	33,4	14,8	19,7
in %	100	100	69	63	31	37
Mio. Urlaubsreisen	55,1	67,1	37,6	42,0	17,5	25,0
in %	100	100	68	63	32	37
Mio. Aufenthaltstage	672,8	845,1	466,2	535,5	206,6	309,5
in %	100	100	69	63	31	37
Ø Dauer der HUR* in Tagen	12,7	13,5	12,9	13,3	12,3	13,2
Mrd. km Anreise	69,0	109,5	45,0	65,7	24,0	44,0
in %	100	100	65	60	35	40
davon per Flugzeug	46,6	83,2	29,6	49,0	17,1	34,2
in %	100	100	64	75	71	78
Ø Distanz der HUR* in km	1330	1766	1260	1696	1484	1887

Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren und deren Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, *Hur = Haupturlaubsreise (wichtigste Reise des Jahres), RA 2022 und 2023 *face-to-face*

Die Angaben zur Urlaubsgestaltung selbst unterscheiden sich zwischen den Gruppen deutlicher als die Angaben zur Reiseintensität. Personen mit positiver Einstellung zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen haben Nachhaltigkeitsaspekte deutlich häufiger in die Reiseentscheidung mit einbezogen (31 %) als Personen ohne positive Einstellung (13 %). Sie haben häufiger Reisen mit CO₂-Kompensation (6 % zu 3 %) oder mit Umweltzeichen (15 % zu 5 %) gebucht (Tabelle 32).

Die beliebtesten Reiseziele der Deutschen sind generell relativ stabil im zeitlichen Verlauf, wobei die Corona-Pandemie für eine vorrübergehende deutliche Verschiebung hin zu Inlandsreisen sorgte. Diese Stabilität ist auch bei der Betrachtung nach den Einstellungsgruppen zu erkennen: Die TOP 10- Reiseländer umfassen in beiden Gruppen regelmäßig die gleichen Länder.

Tabelle 32: Nachhaltigkeitseinstellung und andere Nachhaltigkeitsindikatoren

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	67,1 Mio. Reisen n=6.897	37,6 Mio. Reisen n=3.630	42,0 Mio. Reisen n=4.323	17,5 Mio. Reisen n=1.693
	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Nachhaltigkeitsrelevanz Top 1: Hat den Ausschlag gegeben	5	4	5	4	4	2
Nachhaltigkeitsrelevanz Top 2: Ausschlag gegeben oder war ein Aspekt von mehreren	26	21	31	27	15	11
CO ₂ -Kompensation: Ja	9	5	10	6	5	3
Umweltzeichen bzw. Nachhaltigkeitskennzeichnung: Ja	13	11	16	15	6	5

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, ohne Reisen begleitender Kinder, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2022 und 2023 *face-to-face*

Personen mit positiver Einstellung sind 2022 noch etwas häufiger im Inland verreist sind (28%) als Personen ohne diese Einstellung (23%), die es wieder vermehrt ins Ausland gezogen hat. Bei Personen ohne positive Einstellung liegt die Türkei 2022 auf dem dritten Platz der beliebtesten Reiseziele, eine Destination mit weiterer Anreisedistanz als Italien, das bei Personen mit positiver Einstellung auf dem dritten Platz liegt.

Tabelle 33: 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 40,2 Mio. Reisen	2021 37,6 Mio. Reisen	2022: 42,0 Mio. Reisen	2018 29,9 Mio. Reisen	2021 17,5 Mio. Reisen	2022: 25,0 Mio. Reisen
Deutschland (28%)	Deutschland (37%)	Deutschland (28%)	Deutschland (25%)	Deutschland (36%)	Deutschland (23%)
Spanien (13%)	Spanien (11%)	Spanien (12%)	Spanien (14%)	Spanien (12%)	Spanien (15%)
Italien (8%)	Italien (8%)	Italien (8%)	Italien (9%)	Italien (8%)	Türkei (9%)
Österreich	Türkei	Türkei	Türkei	Türkei	Italien
Türkei	Kroatien	Österreich	Österreich	Kroatien	Österreich
Griechenland	Österreich	Kroatien	Griechenland	Griechenland	Griechenland
Frankreich	Griechenland	Griechenland	Kroatien	Frankreich	Polen
Niederlande	Frankreich	Frankreich	Frankreich	Österreich	Kroatien
Kroatien	Polen	Niederlande	Polen	Niederlande	Frankreich
Polen	Niederlande	Polen	Niederlande	Polen	Niederlande

Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer, Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2019, 2022 und 2023 *face-to-face*

2.6.6 Zusammenfassung

Die Analyse der Daten zeigt, dass sowohl die positive Einstellung zur ökologischen als auch zur sozialen Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen im Januar 2023 im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken ist. Nach wie vor findet die soziale Nachhaltigkeit eine höhere Zustimmung in der Bevölkerung als die ökologische Nachhaltigkeit. Dieses Verhältnis ist schon seit Beginn der Erhebungen der Einstellungen kontinuierlich zu beobachten.

Der Anteil der Personen mit einer positiven Einstellung sank um 7 Prozentpunkte auf 61 %, während der Anteil der Personen ohne positive Einstellung entsprechend auf 39 % stieg.

Trotz des Rückgangs in der positiven Einstellung hat die Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen weiterhin einen hohen Stellenwert in der Gesellschaft. Es zeigt sich dabei weiterhin im Mittel eine kontinuierliche Zunahme der positiven Einstellung über die letzten 10 Jahre hinweg

Die Ergebnisse zeigen ferner, dass Personen mit einer positiven Einstellung zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen tendenziell auch nachhaltigere Reisegewohnheiten aufweisen. Diese Gruppe berücksichtigt Nachhaltigkeitsaspekte vermehrt bei der Reiseplanung und wählt häufiger Reisen mit CO₂-Kompensationsmöglichkeiten oder Umweltzeichen.

Insgesamt verdeutlichen die analysierten Daten, dass die Einstellung zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen in der Bevölkerung trotz eines leichten Rückgangs weiterhin überwiegend positiv ist und einen relevanten Einfluss auf das Reiseverhalten hat. Ähnliche Ergebnisse zeigt auch die aktuelle Umweltbewusstseinsstudie (UBA, 2022), nach der die Themen Umwelt- und Klimaschutz weiterhin für die Menschen wichtig sind, auch wenn sie mit anderen gesellschaftlichen Herausforderungen konkurrieren.

3 Ergebnisse Vertiefungsmodul

3.1 Modul „Mobilität“

3.1.1 Hintergrund und Ziel

Mobilität im Tourismus ist ein zentrales Thema für die Entwicklung von Nachhaltigkeit im Tourismus. Dies gilt sowohl mit Blick auf die mit dem Verkehr verbundenen Klimagasemissionen als auch in Bezug auf die Störfunktion von Verkehr in Natur und Siedlungsräumen (z. B. durch Lärm und Abgase) und die Raumannsprüche von Verkehrswegen und Fahrzeugen. Mobilität für Freizeit (inklusive Tourismus) machte 2017 rund 28 % des Verkehrsaufkommens und 34 % der Verkehrsleistung der deutschen Bevölkerung aus (BMDV, 2018) und macht damit einen bedeutenden Anteil der Mobilität der Bevölkerung insgesamt aus. Differenzierteres Wissen über Hintergründe und Zusammenhänge in der Verkehrsmittelwahl von Reisenden kann bei der Identifikation geeigneter Maßnahmen für mehr Nachhaltigkeit beim Reisen helfen.

Mobilität wurde als Vertiefungsthema des Jahres 2023 ausgewählt, um insbesondere:

- Urlaubsmobilität detailliert zu erfassen (hauptsächliches Verkehrsmittel zur An- und Abreise sowie zusätzliche Verkehrsmittel für die An- und Abreise, Mobilität vor Ort)
- Zusammenhänge von Alltagsmobilität und Urlaubsmobilität genauer zu untersuchen
- Spezifische aktuelle Fragestellungen empirisch zu beleuchten
 - Nutzung des Neun-Euro-Tickets bei Urlaubs- und Kurzurlaubsreisen
 - Dienstwagenprivileg

In der Reiseanalyse 2023 *face-to-face* wurde dazu eine zusätzliche Frage zur Gesamtmobilität gestellt, um die Häufigkeit der Nutzung von bestimmten Verkehrsmitteln insgesamt, also unabhängig von Urlaubsreisen, zu erheben.

Erhebungsfrage zur Gesamtmobilität

RA *face-to-face*: Wie oft nutzen Sie in der Regel die folgenden Verkehrsmittel? Bitte denken Sie dabei an alle Fahrten, also Fahrten zur Schule oder zur Arbeit, zu alltäglichen Geschäften, bei Besuchen, aber auch Dienstreisen, Urlaubsreisen und andere private Reisen.

Bitte geben Sie an, wie häufig Sie in der Regel folgende Verkehrsmittel benutzen:

Verkehrsmittel

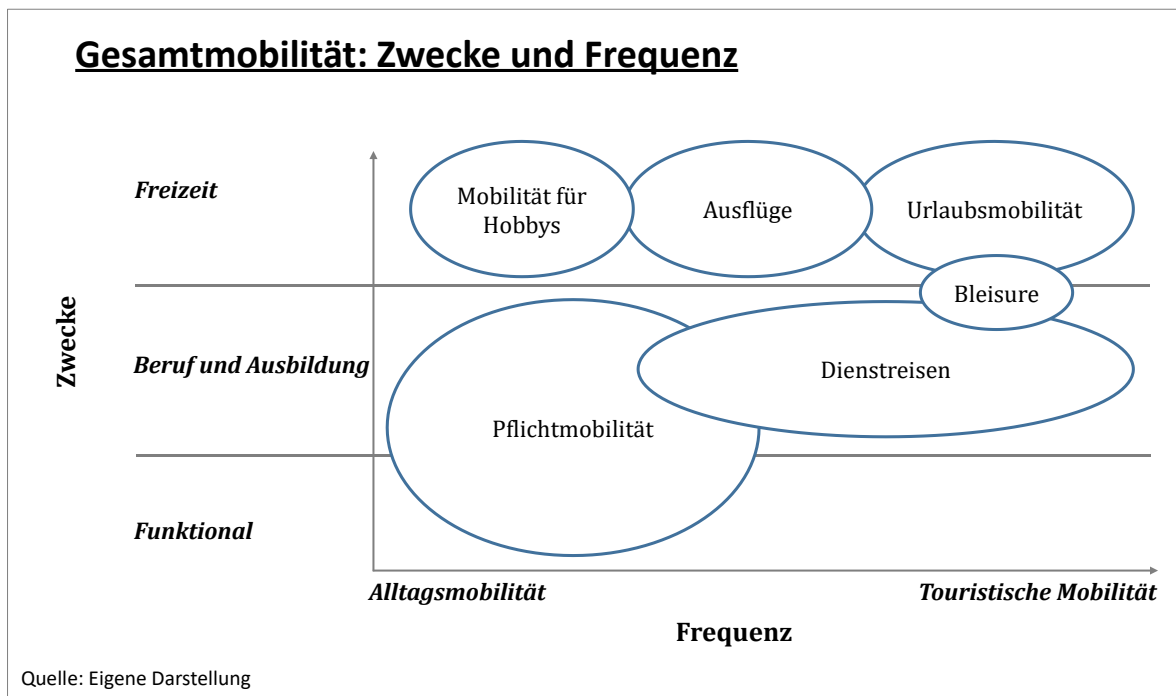
- | | |
|----------------------------------------|------------------------------------|
| - Auto | - Bus oder die Bahn im Fernverkehr |
| - Fahrrad | - Flugzeug |
| - Bus oder die Bahn im Regionalverkehr | |

Antwortoptionen

1. täglich bzw. fast täglich
2. an 1-3 Tagen pro Woche
3. an 1-3 Tagen pro Monat
4. an 5-10 Tagen pro Jahr
5. seltener als 5 Tage im Jahr
6. nie bzw. fast nie

3.1.2 Definitionen der Mobilitätskategorien

Abbildung 11 stellt die in diesem Bericht beschriebenen Kategorien der Gesamtmobilität nach verschiedenen Wegezwecken und nach Frequenz, also Nutzungshäufigkeit, dar. Die Wegezwecke zur Mobilität teilen sich in die drei Bereiche Funktionales, Freizeit, Beruf und Ausbildung auf. Die Frequenz stellt sich auf einem Spektrum zwischen häufiger, regelmäßiger und gewohnter Alltagsmobilität gegenüber der seltenen, unregelmäßigen und ungewohnten touristischen Mobilität dar (Eurostat, 2014).

Abbildung 11: Kategorien der Gesamtmobilität nach Zweck und Frequenz

Die funktionale Mobilität (für Einkäufe, private Erledigungen, Bringen oder Holen von Personen) sowie Mobilität für Beruf und Ausbildung (zum Erreichen der Arbeitsstätte/Schule) mit hoher Frequenz im Alltag lassen sich unter der Kategorie Pflichtmobilität zusammenfassen (BMDV, 2018). Vergleichsweise häufige Mobilität zu Freizeitzielen (für Spaziergänge, Hobbys, oder gewohnte Ausflüge) gehört hinsichtlich der Frequenz zur Alltagsmobilität, grenzt sich dabei hinsichtlich des Wegezweckes von der Pflichtmobilität ab.

Touristische Mobilität findet sowohl für Freizeit Zwecke (für ungewohnte Ausflüge und Urlaubsreisen) als auch für den Zweck von Beruf und Ausbildung (bei Dienstreisen und Bleisure¹) statt. Die konkreten Wegezwecke für die Urlaubsmobilität betreffen dabei die Anreise zum Urlaubsort, die Rückreise zum eigenen Wohnort und auch die Mobilität vor Ort (Ausflüge und andere Freizeitaktivitäten, Restaurant-/Cafébesuche, Einkauf von Lebensmitteln usw.).

Die Antwortmöglichkeiten bei der Erhebungsfrage zur Gesamtmobilität in der RA 2023 *face-to-face* wurde nach der Frequenz der Mobilität skaliert. Die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel gibt Aufschluss, welche Verkehrsmittel für die regelmäßige und gewohnte Alltagsmobilität und für die unregelmäßige oder ungewöhnliche touristische Mobilität gewählt werden. In den folgenden Auswertungen wird Alltagsmobilität als "mindestens wöchentlich" (Code 1-2) definiert, die touristische Mobilität durch Antwortmöglichkeiten zur selteneren Nutzung (Code 3-6).

3.1.3 Ergebnisüberblick Gesamtmobilität

Tabelle 34 zeigt die Nutzungshäufigkeit der abgefragten Verkehrsmittel insgesamt, also wie häufig die Verkehrsmittel in der Regel für Fahrten zur Schule, zur Arbeit, zu alltäglichen Geschäften, für Besuche, Geschäfts-/Dienst- oder Urlaubsreisen genutzt werden.

Tabelle 34: Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln allgemein

	Auto		Fahrrad		Bus/Bahn im Regionalverkehr		Bus/Bahn im Fernverkehr		Flugzeug	
	%	Mio.	%	Mio.	%	Mio.	%	Mio.	%	Mio.
täglich bzw. fast täglich	57	40,0	9	6,5	10	7,0	0	0,2	<1	-
An 1-3 Tagen die Woche	24	17,2	16	11,1	9	6,1	1	0,4	<1	0,1
An 1-3 Tagen pro Monat	8	5,4	18	12,6	9	6,3	2	1,6	<1	0,2
An 5-10 Tagen pro Jahr	2	1,5	10	7,3	10	6,8	7	5,1	4	2,9
Seltener als 5 Tage im Jahr	2	1,4	11	7,7	23	16,5	35	24,5	41	28,7
nie bzw. fast nie	7	4,9	36	25,1	39	27,6	55	38,6	55	38,5

Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2023 *face-to-face*

Das Auto wird von den abgefragten Verkehrsmitteln insgesamt am häufigsten genutzt. 57 % der Befragten, hochgerechnet 40 Mio. Personen, nutzen das Auto täglich oder fast täglich. Insgesamt 81 %, (57,2 Mio. Menschen), nutzen das Auto mindestens einmal in der Woche. Nur

¹ "Bleisure" ist ein Begriff, der aus den Wörtern "Business" (Geschäft) und "Leisure" (Freizeit) zusammengesetzt ist. Er beschreibt die Praxis, geschäftliche Reisen mit Freizeitaktivitäten zu kombinieren. In anderen Worten geht es darum, bei einer Dienstreise auch Zeit für persönliche Vergnügungen und Erholung einzuplanen.

sporadisch, an höchstens zehn Tagen im Jahr, wird das Auto von 11 % genutzt, und 7 % geben an, das Auto nie oder fast nie zu nutzen. Das entspricht knapp 5 Millionen Personen.

Das Fahrrad wird im Schnitt zwar deutlich seltener genutzt als das Auto, ist aber für einen bedeutenden Teil der Bevölkerung ein wichtiges Verkehrsmittel. Ein Viertel nutzt das Fahrrad mindestens einmal in der Woche für alltägliche Fahrten. Der Anteil der Personen, die das Rad an höchstens zehn Tagen im Jahr nutzen, überwiegt mit 57 % (40,1 Mio. Personen).

Den Regionalverkehr nutzen 19 % (13,1 Mio. Personen) mindestens einmal die Woche, davon 7 Millionen täglich bzw. fast täglich. Der überwiegende Großteil der Menschen (72 % bzw. 50,9 Mio.) fährt nur an wenigen Tagen im Jahr mit dem regionalen öffentlichen Personennahverkehr.

Strecken im Fernverkehr werden vergleichsweise selten unternommen. 3 % der Befragten, rund 2,2 Millionen Menschen, nutzen mindestens einmal im Monat einen Bus oder die Bahn auf der Fernstrecke. 42 % nutzen den Fernverkehr nur selten, die übrigen 55 % bzw. 38,6 Mio. nutzen Bus oder Bahn so gut wie nie für weite Strecken.

Mit dem Flugzeug sind rund 300.000 Menschen mindestens einmal im Monat unterwegs. 2,9 Mio. Personen fliegen an fünf bis zehn Tagen im Jahr, 28,7 Millionen seltener als fünf Tage im Jahr, und 38,5 Mio. Personen nutzen das Flugzeug nie oder fast nie. Der Anteil der Personen, die das Flugzeug so gut wie nie nutzen, liegt mit 55 % auf demselben Wert wie beim Fernverkehr.

Der Überblick der Ergebnisse der Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel zeigt ein erwartungsgemäßes Bild. Das Auto ist das Hauptverkehrsmittel der deutschen Bevölkerung und bringt die meisten Menschen regelmäßig von A nach B. Auch das Fahrrad wird von vielen häufig genutzt, wobei die Nutzung hier nicht nur die notwendige Pflichtmobilität zur Arbeit oder zu Geschäften, sondern auch Freizeitsport beinhaltet. Der Regionalverkehr ist für einen kleineren Anteil der Bevölkerung ein alltägliches Verkehrsmittel. Der Fernverkehr und das Flugzeug werden von einer Minderheit der Bevölkerung und von dieser nur an wenigen Tagen im Jahr genutzt.

3.1.4 Ergebnis nach Personenmerkmalen

Die Häufigkeit der Nutzung von Verkehrsmitteln unterscheidet sich stark je nach soziodemographischen Hintergründen (Tabelle 35). Zum einen hat das Alter einen Einfluss darauf, welche und wie viele Verkehrsmittel für die Alltagsmobilität genutzt werden. Für die Auswertung nach Personenmerkmalen wurde eine andere Einteilung der Altersgruppen ausgewählt als zuvor in diesem Bericht, da man in Deutschland ab 17 Jahren mit dem Führerschein beginnen kann und dadurch die Nutzungsmöglichkeiten von Verkehrsmitteln beeinflusst sind. Zusätzlich wird bei Minderjährigen die Entscheidung zur Verkehrsmittelwahl häufiger von den Eltern getroffen, sodass die Verkehrsmittelwahl einer anderen Qualität entspricht.

Tabelle 35: Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln nach Personenmerkmalen

	Bev.	Altersgruppen			Haushaltsnettoeinkommen (in EUR)			pol. Wohnortgröße (Einwohnerzahl)			Haushaltsstruktur: Kinder bis 13 J. im Haushalt	
		14- 16	17- 59	60 und älter	Bis 2.499	2.500- 3.999	4.000+	bis 4.999	5.000 - 99.999	100.000 +	ja	nein
Basis (in Mio.)	70,6	1,7	45,9	23,0	26,3	26,1	18,2	9,76	38,34	22,49	13,4	57,2
Auto												
(fast) täglich	57	6	68	38	38	66	71	64	60	49	72	53
1-3 Tage/Woche	24	54	17	36	28	24	21	24	26	22	19	26
1-3 Tage/Monat	8	13	6	11	13	5	4	6	6	11	4	9
5-10 Tage/Jahr	2	2	2	3	4	1	1	1	1	4	1	2
seltener als 5 Tage/Jahr	2	1	2	3	5	1	<1	1	1	4	1	2
(fast) nie	7	23	5	10	14	4	2	4	6	10	4	8
Fahrrad												
(fast) täglich	9	40	9	7	11	8	9	8	10	9	8	10
1-3 Tage/Woche	16	27	16	14	13	15	21	12	18	13	14	16
1-3 Tage/Monat	18	16	20	13	13	18	24	17	18	19	23	17
5-10 Tage/Jahr	10	8	13	5	6	13	13	10	10	11	16	9
seltener als 5 Tage/Jahr	11	5	12	9	9	13	11	13	10	12	13	11
(fast) nie	36	7	29	52	47	33	23	40	34	36	26	38
Bus/Bahn im Regionalverkehr												
(fast) täglich	10	56	11	4	11	9	10	5	7	18	9	10
1-3 Tage/Woche	9	11	7	11	13	6	7	4	6	14	6	9
1-3 Tage/Monat	9	10	8	11	13	6	8	7	8	11	7	9
5-10 Tage/Jahr	10	5	9	11	9	10	11	6	11	9	10	10
seltener als 5 Tage/Jahr	23	8	24	24	21	25	24	25	26	19	23	24
(fast) nie	39	10	41	38	34	44	40	53	42	28	46	38
Bus/Bahn im Fernverkehr												
(fast) täglich	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	1	<1	<1	<1	<1
1-3 Tage/Woche	1	<1	1	1	1	<1	1	1	<1	1	<1	1
1-3 Tage/Monat	2	5	3	1	2	2	4	2	2	4	2	2
5-10 Tage/Jahr	7	9	7	7	8	5	9	7	6	9	5	8
seltener als 5 Tage/Jahr	35	36	34	37	38	31	37	27	36	36	30	36
(fast) nie	55	51	55	54	51	62	50	63	55	50	62	53
Flugzeug												
(fast) täglich	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1
1-3 Tage/Woche	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1
1-3 Tage/Monat	<1	<1	<1	<1	<1	<1	1	<1	<1	<1	<1	<1
an 5-10 Tage/Jahr	4	<1	5	3	3	3	7	6	4	4	3	4
seltener als 5 Tage/Jahr	41	47	47	28	28	46	51	32	38	49	41	41
(fast) nie	55	53	48	68	68	51	41	61	58	47	56	54

Basis: Deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2023 *face-to-face*
Angaben in Prozent.

Jüngere Menschen zwischen 14 und 16 Jahren nutzen das Fahrrad und den Regionalverkehr deutlich häufiger als ältere Menschen. Das Auto wird vergleichsweise selten täglich genutzt, dennoch von insgesamt 60 % mindestens wöchentlich (als Mitfahrende). Personen zwischen 17 und 59 nutzen das Auto am allerhäufigsten, 68 % geben an, es täglich bzw. fast täglich zu nutzen. Diese Gruppe zeigt die insgesamt vielfältigste Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln, also die höchste Multimodalität. Von älteren Personen ab 60 Jahren werden insgesamt am wenigsten Verkehrsmittel zur Alltagsmobilität genutzt.

Vor allem in ländlichen Regionen ist die Verkehrsmittelnutzung für alltägliche Wegezwecke hauptsächlich auf das Auto beschränkt. 88 % der Personen aus Wohnorten mit unter 5.000 Einwohnern nutzen das Auto wöchentlich, das Fahrrad wird von 20 % wöchentlich genutzt und der Regionalverkehr nur von 9 %. Im Gegensatz dazu ist bei Personen aus Großstädten im Alltag eine höhere Multimodalität zu beobachten. In Städten mit mehr als 100 000 Einwohnern wird das Auto von 71 %, das Fahrrad von 22 % und der Regionalverkehr von 32 % wöchentlich genutzt. Die Wohnortgröße (und damit in der Regel auch die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln) hat also einen erheblichen Einfluss auf die Alltagsmobilität von Personen.

Ein zusätzlicher Vergleich des Mobilitätsverhaltens nach Geschlechtern zeigt deutliche Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung. Männer nutzen das Auto häufiger mindestens einmal in der Woche (84 %) als Frauen (78 %). Seltener als Frauen nutzen Männer das Fahrrad und Bus oder Bahn im Regionalverkehr. 26 % der Frauen fahren wöchentlich mit dem Fahrrad und 22 % nutzen wöchentlich den öffentlichen Regionalverkehr, bei Männern sind es 24 % die wöchentlich das Rad und 15 % die wöchentlich den Regionalverkehr nutzen. Den geschlechtsspezifischen Unterschieden bei der Verkehrsmittelnutzung liegen vermutlich andere Merkmale (wie Berufstätigkeit) zugrunde, die mit der geforderten Pflichtmobilität zusammenhängen.

Die Ergebnisse zeigen insgesamt, dass der Modal Split, also die Verkehrsmittelwahl bei der Alltagsmobilität, besonders stark von der Lebensphase und der damit verbundenen Pflichtmobilität sowie von der Wohnortstruktur der Menschen und damit der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln abhängt.

3.1.5 Zusammenhänge zwischen Alltags- und Urlaubsmobilität

Für die Analyse von Zusammenhängen zwischen Alltags- und Urlaubsmobilität wurden verschiedene Modalitätsgruppen betrachtet. Modalitätsgruppen sind Gruppen von Personen, die sich nach der Art und Anzahl der häufig genutzten Verkehrsmittel definieren. Dafür wurden zum einen Gruppen gebildet, bei denen sich die tägliche Nutzung auf ein Verkehrsmittel beschränkt. „Monomodal Auto-Nutzende“ sind hierbei beispielsweise Personen, die nur mit dem Auto täglich bzw. fast täglich unterwegs sind, aber keines der anderen Verkehrsmittel so häufig nutzen. Das gleiche Prinzip wurde auch für „monomodal Fahrrad-Nutzende“ und „monomodal Bus-/Bahn-Nutzende“ (Regionalverkehr) angewandt. Insgesamt 70 % der Bevölkerung ab 14 Jahren lassen sich einer dieser drei Gruppen zuordnen. Zum anderen werden multimodale Per-

sonen betrachtet, die sich durch eine mindestens wöchentliche Nutzung jedes der Verkehrsmittel Auto, Fahrrad oder Bus/Bahn (Regionalverkehr) definieren. Diese Gruppe macht rund 3 % der Gesamtbevölkerung ab 14 Jahren aus.

Durch die Auswahl dieser Extremgruppen können Unterschiede oder Zusammenhänge zwischen Alltagsmobilität und touristischer Mobilität besser sichtbar gemacht werden (Kerlinger, 1974). Es zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den Modalitätsgruppen hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl für An- und Abreise bei Urlaubsreisen.

Im Jahr 2022 haben 48 % aller Personen, die mindestens eine Urlaubsreise ab fünf Tagen Dauer gemacht haben, bei mindestens einer dieser Urlaubsreisen das Auto als Hauptverkehrsmittel genutzt (Tabelle 36). Weitere 6 % waren mit der Bahn unterwegs und 5 % sind bei mindestens einer Urlaubsreise mit dem Bus gereist.

Auch bei den monomodal Auto-Nutzenden teilen sich die Urlaubsreisen zu fast gleichen Anteilen auf das Auto (50 %) und das Flugzeug (51 %) auf. Beide Anteile liegen leicht über den Werten für alle Urlaubsreisenden. Deutlich seltener im Vergleich zu allen Urlaubsreisenden fährt diese Personengruppe mit Bahn oder Bus in den Urlaub.

Tabelle 36: Hauptverkehrsmittel bei Urlaubsreisen 2022 nach Modalitätsgruppen

	Alltagsmobilität									
	Alle Urlaubsreisenden		Monomodal Auto-Nutzende		Monomodal Fahrrad-Nutzende		Monomodal Bus-/Bahn-Nutzende (Regionalverkehr)		Multimodale Verkehrsmittel-Nutzende	
Basis	53,1 Mio.		32,7 Mio.		3,5 Mio.		4,1 Mio.		1,0 Mio.	
	%	Mio.	%	Mio.	%	Mio.	%	Mio.	%	Mio.
Auto	48	25,5	50	16,3	50	1,8	29	1,2	59	1,0
Darin: Wohnmobil/Kleinbus	3	1,4	3	0,8	4	0,1	1	0,1	1	<0,1
Darin: PKW mit Wohnwagen	2	1,0	2	0,6	3	0,1	1	0	1	<0,1
Flugzeug	47	24,7	51	16,6	35	1,2	53	2,2	45	0,8
Bahn	6	3,1	2	0,7	9	0,3	17	0,7	9	0,1
Bus	5	2,6	2	0,8	10	0,4	7	0,3	2	<0,1
Schiff	2	1,1	2	0,6	2	0,1	2	0,1	4	<0,1
Sonstiges	1	0,3	1	0,2	2	0,1	-	-	-	-

Basis: Urlaubsreisende 2022 der deutschsprachigen Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2023 *face-to-face*
Werte addieren sich nicht zu 100%, da Personen mehrere Urlaubsreisen im Jahr unternommen haben.

Monomodal Fahrrad-Nutzende fliegen deutlich seltener in den Urlaub (35 %) als die monomodalen Nutzer anderer Verkehrsmittel. Sie sind ähnlich häufig wie der Durchschnitt aller Urlaubsreisenden mit dem Auto im Urlaub (50 %), und etwas häufiger mit Bahn (9 %) und Bus (10 %) unterwegs. Im Vergleich zu den anderen Gruppen sind die Fahrrad-Nutzenden am häufigsten mit dem Bus in den Urlaub gefahren.

Personen, die hauptsächlich mit Bus oder Bahn im Alltag mobil sind, nutzen die Bahn zu 17 % bei einer ihrer Urlaubsreisen zur An- und Abreise und damit deutlich häufiger als andere Personengruppen. Auch den Bus nutzen sie etwas häufiger (7 %) verglichen mit allen Reisenden.

Multimodale Personen, also jene, die mindestens wöchentlich sowohl mit dem Auto als auch mit Fahrrad und mit Bus/Bahn in Regionalverkehr unterwegs sind, fahren deutlich häufiger mit dem Auto in den Urlaub (59 %) im Vergleich zu allen Urlaubsreisenden und etwas häufiger mit der Bahn (9 %) oder mit dem Schiff (4 %).

Aus diesen Ergebnissen lässt sich ein Zwischenzusammenfassung ziehen: Die Unterschiede zwischen den Modalitätsgruppen hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl für An- und Abreise bei Urlaubsreisen lassen einen leichten Zusammenhang zwischen der Alltagsmobilität und der Urlaubsmobilität erkennen: Wer im Alltag häufig nachhaltige Verkehrsmittel wie den Regionalverkehr nutzt, wählt auch im Urlaub eher nachhaltigerer Mobilitätsformen wie Bahn und Bus sowohl für An- und Abreise als auch am Urlaubsort und seltener das Auto. Wer im Alltag sogar häufig CO₂-sparend mit dem Fahrrad unterwegs ist, nimmt zudem seltener das Flugzeug, um das Urlaubsziel zu erreichen und nutzt dafür stattdessen ebenfalls häufiger Bahn oder Bus.

Noch enger zeigt sich der Zusammenhang zwischen Alltags- und Urlaubsmobilität bei der Betrachtung der in der Urlaubsdestination genutzten Verkehrsmittel bei der Haupturlaubsreise je nach den verschiedenen Modalitätsgruppen im Alltag (Tabelle 37). In der Reiseanalyse 2023 wurde dazu eine zusätzliche Frage zur Mobilität in der Urlaubsdestination gestellt.

Erhebungsfrage zu vor Ort genutzten Verkehrsmitteln:

RA 2023 *face-to-face*: Kommen wir noch einmal auf Ihre Haupturlaubsreise nach [...] zurück. Sie hatten ja gesagt, dass Sie hauptsächlich mit [...] angereist sind. Welche dieser Fortbewegungsmittel haben Sie vor Ort genutzt? (Mehrfachnennungen möglich)

- | | |
|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| 1. Flugzeug | 8. Regionalbahn, S-Bahn, Straßenbahn, U-Bahn o.ä. |
| 2. Eigener PKW (inkl. Wohnmobil) | 9. Linienbus (regional oder innerörtlich) |
| 3. Mietwagen (inkl. CarSharing) | 10. Fernlinienbus |
| 4. Motorrad | 11. Reisebus (kein Linienbus) |
| 5. Fahrrad | 12. Shuttle-Service, Transferbus (z. B. vom/zum Bahnhof, Flughafen) |
| 6. E-Bike/Pedelec | |
| 7. Bahn-Fernverkehr | |

- | | |
|---------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| 13. Taxi | 19. Anderes nicht-motorisiertes Fortbewegungsmittel |
| 14. E-Scooter | 20. Anderes motorisiertes Fortbewegungsmittel |
| 15. Fähre | 21. Keines davon |
| 16. Ausflugsschiff | |
| 17. Seilbahn, Bergbahn | |
| 18. Die eigenen Füße (weiter als bis zum Auto oder zur Haltestelle) | |

Tabelle 37: Vor Ort genutzte Verkehrsmittel bei der Haupturlaubsreise 2022 nach Modalitätsgruppen

	Alltagsmobilität									
	Alle Urlaubsreisenden		Monomodal Auto-Nutzende		Monomodal Fahrrad-Nutzende		Monomodal Bus-/Bahn-Nutzende (Regionalverkehr)		Multimodale Verkehrsmittel-Nutzende	
Basis	53,1 Mio.		32,7 Mio.		3,5 Mio.		4,1 Mio.		1,0 Mio.	
	%	Mio.	%	Mio.	%	Mio.	%	Mio.	%	Mio.
Bei der HUR vor Ort genutzt (Mfn.)										
Die eigenen Füße	70	37,4	71	23,1	60	2,1	78	3,2	69	1,2
Eigener PKW (inkl. Wohnmobil)	36	18,8	37	12,2	31	1,1	21	0,9	43	0,7
Taxi	23	12,1	25	8,1	11	0,4	26	1,1	18	0,3
Linienbus (regional/innerörtlich)	16	8,4	13	4,1	16	0,6	28	1,2	30	0,5
Ausflugsschiff	16	8,3	16	5,2	9	0,3	15	0,6	18	0,3
Fahrrad	14	7,2	12	3,8	30	1,1	18	0,8	20	0,3
Mietwagen	14	7,2	16	5,2	10	0,4	12	0,5	16	0,3
Reisebus	9	4,9	9	2,8	4	0,1	9	0,4	3	0,1
Shuttle-Service, Transferbus	8	4,4	9	2,9	7	0,2	7	0,3	6	0,1
Regionalbahn	7	3,7	5	1,6	11	0,4	14	0,6	13	0,2
Nichts davon/keine Angabe	4	2,1	3	1,1	5	0,2	5	0,2	4	<0,1
Durchschnittliche Anzahl	2,5		2,4		2,3		2,7		2,8	

Basis: Urlaubsreisende 2022 der deutschsprachigen Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2023 *face-to-face*
Dargestellt ist die Top 10-Auswahl, Ranking nach „alle Urlaubsreisenden“

Die meisten Reisenden geben an, bei der Haupturlaubsreise 2022 zu Fuß unterwegs gewesen zu sein (70 %). Darauf folgt mit großem Abstand das Automobil, genauer der eigene PKW (36 %) und das Taxi (23 %). Linienbusse und Ausflugsschiffe wurden jeweils bei 16 % der Haupturlaubsreisen 2022 genutzt, Fahrrad und Mietwagen bei jeweils 14 %.

Bei der Haupturlaubsreise 2022 haben monomodale Autonutzende in der Urlaubsdestination verschiedene Angebote zur Nutzung von PKWs etwas häufiger genutzt als der Durchschnitt der Reisenden. Sie waren um jeweils zwei Prozentpunkte häufiger mit dem eigenen PKW (37

%), dem Taxi (25 %) oder dem Mietwagen (16 %) vor Ort mobil. Dabei haben sie insgesamt seltener den öffentlichen Nahverkehr wie Busse oder Regionalbahnen genutzt.

Die monomodal Fahrradnutzenden gingen im Urlaub 2022 vor Ort weniger zu Fuß im Vergleich zu allen Urlaubsreisenden. Stattdessen waren sie doppelt so häufig mit dem Fahrrad unterwegs (30 %). Sie waren auch deutlich seltener individual motorisiert und haben weniger häufig den eigenen PKW (31 %), das Taxi (11 %) oder Mietwagen (10 %) genutzt.

Bei den monomodal Bus-/Bahn-Nutzenden war die Nutzung des eigenen PKWs seltener als bei allen Urlaubsreisenden (21 %). So wie im Alltag waren sie auch im Urlaub 2022 deutlich häufiger mit dem öffentlichen Nahverkehr unterwegs als der Durchschnitt.

Die im Alltag Multimodalen zeichnen sich auch bei ihren Urlaubsreisen durch eine vielfältige Nutzung von Verkehrsmitteln aus. Bei ihrer Haupturlaubsreise im Jahr 2022 nutzten sie mit einem Durchschnitt von 2,8 die meisten verschiedenen Verkehrsmittel im Gruppenvergleich.

Bei dieser Betrachtung zeigt sich recht eindeutig, dass Personen dazu tendieren, das Muster ihrer Verkehrsmittelnutzung im Alltag auch auf die Verkehrsmittelwahl vor Ort im Urlaub anzuwenden.

In der Umkehr wäre auch denkbar, dass bestimmte Aspekte des Reiseverhaltens auch einen Einfluss auf den Modal Split im Alltag haben. Dazu wurde genauer untersucht, ob Personen mit Vorliebe für Camping-Urlaube, die sich für ihre Urlaubsreisen ein Wohnmobil oder einen Kleinbus kaufen, diesen auch im Alltag für Wege zur Arbeit oder zum Einkaufen nutzen, oder generell eher eine Vorliebe für motorisierten Individualverkehr haben. Die Auswertung zur Nutzungshäufigkeit des Autos je nach Hauptverkehrsmittel bei Reisen zeigt hierbei keine eindeutigen Zusammenhänge zwischen den Merkmalen.

Tabelle 38: Nutzungshäufigkeit des Autos nach Hauptverkehrsmittel bei Urlaubsreisen 2022

Urlaubsreisende	Alle		...mit PKW		...mit PKW mit Wohnwagen		...mit Wohnmo- bil/ Kleinbus	
	%	Mio.	%	Mio.	%	Mio.	%	Mio.
Basis	53,1 Mio.		23,3 Mio.		1,0 Mio.		1,4 Mio.	
Nutzungshäufigkeit Auto*								
täglich bzw. fast täglich	64	33,7	67	15,6	67	0,7	62	0,9
an 1-3 Tagen pro Woche	23	12,2	26	6,1	27	0,3	27	0,4
an 1-3 Tagen pro Monat	6	3,1	4	1,0	5	0,1	5	0,1
an 5-10 Tagen pro Jahr	1	0,8	<1	0,1	<1	<0,1	3	<0,1
seltener als 5 Tage im Jahr	1	0,7	<1	0,1	<1	<0,1	<1	<0,1
nie bzw. fast nie	5	2,5	2	0,5	2	<0,1	3	<0,1

Basis: Urlaubsreisende 2022 der deutschsprachigen Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2023 *face-to-face*

Die Ergebnisse der Auswertungen lassen also den begründeten Schluss ziehen, dass es einen Zusammenhang zwischen der Alltagsmobilität und der touristischen Mobilität gibt, sowohl bezüglich der Mobilität in der Destination als auch bei der Hauptverkehrsmittelwahl für An- und Abreise.

3.1.6 Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen und Verkehrsmittelwahl

Die Wahl von Verkehrsmitteln im Alltag und bei Urlaubsreisen ist durch viele Faktoren bestimmt, wie die Verfügbarkeit (beispielsweise im ÖPNV), die Kosten und finanziellen Möglichkeiten von Personen, Praktikabilität, Gewohnheit, soziales Umfeld, und vieles mehr (BMDV, 2018). Die Einstellung zur Nachhaltigkeit ist dabei ein Faktor, der Einfluss bei der Entscheidung für Verkehrsmittel im Alltag und bei Urlaubsreisen haben kann, aber vermutlich ist der Stellenwert nachrangig zu anderen Kriterien bewertet wie Verfügbarkeit und Preis (Schmücker et al., 2018).

Gleichwohl ist es bei der Urlaubsmobilität aus verschiedenen Gründen wahrscheinlicher, dass die persönliche Einstellung zur Nachhaltigkeit beim Reisen einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl hat, als bei der Pflichtmobilität im Alltag. Zum einen wird touristische Mobilität in erster Linie freiwillig betrieben und findet im Vergleich zur Alltagsmobilität relativ selten statt. Die Alltagsmobilität ist im Gegensatz dazu meistens Pflichtmobilität und wird täglich von den Menschen gefordert. Im Gegensatz zur Pflichtmobilität sind Urlaubsreisen ein Lifestyle-Produkt (Kuhn et al., 2021), bei dem die Auswahl der Destination und des Verkehrsmittels stärker von persönlichen Einstellungen und persönlicher Identität abhängt (Pappas, 2014) als die alltägliche Verkehrsmittelwahl. Zudem haben Reisende hinsichtlich ihrer Urlaubsmobilität deutlich mehr Auswahlmöglichkeiten und Zeit für überlegte Entscheidungen. Als Reisende können Menschen ihren Urlaubsort, und damit auch die Reisedistanz und das dazu erforderliche Verkehrsmittel freier wählen, als sie es im Alltag können. Im Gegensatz dazu sind die Möglichkeiten bei der Wahl des Arbeitsortes begrenzter, daher müssen Menschen oft das praktischste oder kostengünstigste Verkehrsmittel für ihre täglichen Wege nutzen.

Einen Einblick in den Zusammenhang von Alltagsmobilität und Urlaubsmobilität gibt der Vergleich von Personen mit und ohne positive Einstellung zur Nachhaltigkeit innerhalb von Modalitätsgruppen im Alltag hinsichtlich der Hauptverkehrsmittel bei Urlaubsreisen. Die Gruppe der monomodal Fahrrad- oder monomodal Bus-/Bahn-Nutzenden im Regionalverkehr (Tabelle 39) beschreibt Personen, die im Alltag eher Verkehrsmittel mit geringen Klimagasemissionen wählen. Diese Gruppe wurde zusammengefasst, um eine valide Fallzahl zur Auswertung in den differenzierten Einstellungsgruppen zu erhalten.

Tabelle 39: Hauptverkehrsmittel bei Urlaubsreisen 2022 nach Modalitätsgruppen und Einstellung zur ökologischen Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen

	Alltagsmobilität											
	Alle Urlaubsreisenden				Monomodal Auto-Nutzende				Monomodal Fahrrad- oder monomodal Bus-/Bahn-Nutzende (Regionalverkehr)			
	mit positiver Einstellung zur NH		ohne positive Einstellung zur NH		mit positiver Einstellung zur NH		ohne positive Einstellung zur NH		mit positiver Einstellung zur NH		ohne positive Einstellung zur NH	
Basis	22,9 Mio.		10,2 Mio.		12,5 Mio.		7,3 Mio.		5,0 Mio.		1,4 Mio.	
	%	Mio.	%	Mio.	%	Mio.	%	Mio.	%	Mio.	%	Mio.
Auto	53	12,2	35	3,6	59	7,3	34	2,5	44	2,2	28	0,4
Darin: Wohnmobil/Kleinbus	3	0,8	2	0,2	3	0,4	1	0,1	4	0,2	3	0,0
Darin: PKW mit Wohnwagen	3	0,6	1	0,1	3	0,4	1	0,1	2	0,1	2	0,0
Flugzeug	39	8,9	64	6,5	41	5,1	69	5,0	38	1,9	62	0,9
Bahn	8	1,7	3	0,3	3	0,3	1	0,1	17	0,8	9	0,1
Bus	6	1,3	3	0,3	4	0,4	1	0,1	5	0,2	10	0,1
Schiff	2	0,5	2	0,2	2	0,3	2	0,1	2	0,1	-	-
Sonstiges	<1	0,1	1	0,1	<1	<0,1	<1	<0,1	2	0,1	-	-

Basis: Urlaubsreisende 2022 der deutschsprachigen Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren, RA 2023 *face-to-face*
Werte addieren sich nicht zu 100%, da Personen mehrere Urlaubsreisen im Jahr unternommen haben.

Der Vergleich der Verkehrsmittelwahl bei allen Urlaubsreisenden mit und ohne positive Einstellung zur Nachhaltigkeit zeigt deutliche Unterschiede zwischen den Gruppen (Tabelle 39). 53% der Urlaubsreisenden mit positiver Einstellung sind bei einer ihrer Reisen 2022 mit dem Auto angereist, 39 % mit dem Flugzeug, und insgesamt 14 % der Reisen mit Bus oder Bahn. Im Vergleich dazu sind Urlaubsreisende ohne positive Einstellung zur Nachhaltigkeit um 25 Prozentpunkte häufiger mit dem Flugzeug, um 18 Prozentpunkte seltener mit dem Auto, und um 8 Prozentpunkte seltener mit Bus oder Bahn verreist. Die Wahl von klimafreundlichen Verkehrsmitteln wie Bus und Bahn, oder von vergleichsweise kurzen Reisedistanzen die mit dem Auto zurückgelegt werden können, ist in der Gruppe der positiv eingestellten Reisenden also deutlich häufiger zu beobachten als bei Personen ohne positive Einstellung zur Nachhaltigkeit.

Die Betrachtung der Hauptverkehrsmittel bei Urlaubsreisen innerhalb der Modalitätsgruppen nach Nachhaltigkeitseinstellung zeigt zusätzlich die Unterschiede zwischen den Einstellungsgruppen bei gleicher Alltagsmobilität. Im Vergleich zu allen Urlaubsreisenden mit positiver Einstellung zur Nachhaltigkeit haben monomodal Auto-Nutzende mit derselben Einstellung sich etwas häufiger für das Flugzeug (41 %) und etwas seltener für klimafreundliche Alternativen wie Bus und Bahn (insgesamt 7 %) als Hauptverkehrsmittel für eine der Urlaubsreisen

2022 entschieden. Positiv eingestellte monomodal Fahrrad- oder Bus-/Bahn-Nutzende sind nur leicht seltener als alle Reisenden mit dem Flugzeug verreist (38 %), aber deutlich häufiger mit Bus oder Bahn (insgesamt 22 %).

Die Ergebnisse dieses Vergleichs zeigen, dass der Modal Split bei der Alltagsmobilität einen Effekt auf die Urlaubsmobilität hat, dieser ist allerdings nachrangig zu dem Einfluss der Einstellung zur Nachhaltigkeit auf die Verkehrsmittelwahl bei Urlaubsreisen. Häufige Bahnnutzung oder Fahrradnutzung im Alltag erhöhen die Wahrscheinlichkeit leicht, dass Personen auch klimafreundliche Verkehrsmittel für ihre Urlaubsreisen wählen, sich für kürzere Reisedistanzen oder gegen eine klimagasintensive Anreise per Flugzeug entscheiden. Der Einfluss der Einstellung zur Nachhaltigkeit auf solche Entscheidungsmuster ist erheblich höher als der Einfluss des Mobilitätsverhaltens im Alltag.

3.1.7 Nutzung des 9-Euro Tickets

Der folgende Abschnitt liefert Ergebnisse zur Nutzung des 9-Euro-Tickets bei Urlaubsreisen und Kurzurlaubsreisen im Sommer 2022 mit Ziel in Deutschland. Das 9-Euro-Ticket war ein zeitlich begrenztes Sonderangebot, mit dem im Juni, Juli und August 2022 – also in der Haupturlaubszeit - deutschlandweit Busse und Bahnen im Nah- und Regionalverkehr genutzt werden konnten. Pro Kalendermonat und Person kostete es 9 Euro. Insgesamt wurden rund 52 Millionen 9-Euro-Tickets verkauft (VDV, 2022). Das Ticket wurde hauptsächlich eingeführt, um die Bürger bei steigenden Energiepreisen finanziell zu entlasten, und gleichzeitig durch den günstigen Preis einen Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV zu geben, um klimafreundliche Mobilität in Deutschland zu fördern.

Im Rahmen einer Zusatzerhebung der RA 2023, für die vom 2.-12. September 2022 insgesamt 2.000 Personen online ad hoc befragt wurden, wurde allen Personen, die im Zeitraum Juni bis August 2022 mindestens eine Urlaubs- oder Kurzurlaubsreise im Inland gemacht haben, die folgende Frage zur Nutzung des Tickets gestellt.

Erhebungsfrage zum 9-Euro-Ticket

Haben Sie das 9-Euro-Ticket im Rahmen von Urlaubs- oder Kurzurlaubsreisen im Inland genutzt? (Mehrfachnennungen möglich)

Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage)

- 22. Ja, für die An-/Abreise
- 23. Ja, für Fahrten in der Urlaubsregion
- 24. Nein

Urlaubsreisen (5 Tage +)

- 1. Ja, für die An-/Abreise
- 2. Ja, für Fahrten in der Urlaubsregion
- 3. Nein

Die Auswertung der Daten liefert hochgerechnet folgende Erkenntnisse: 15,8 Millionen Urlaubs- und Kurzurlaubsreisende im Alter von 18 bis 75 Jahren haben im Sommer 2022 das 9-Euro-Ticket für die An-/Abreise oder für Fahrten in der Urlaubsregion genutzt. Das sind 55 %

der 29,1 Mio. in Deutschland lebenden Personen dieser Altersgruppe, die im Juni, Juli oder August Urlaubs- oder Kurzurlaubsreisen im Inland unternommen haben.

53 % der 18- bis 75-Jährigen, die im Sommer 2022 eine Inlands-Urlaubsreise mit fünf oder mehr Tagen Dauer gemacht haben, haben dabei das 9-Euro-Ticket genutzt. 38 % dieser 8,8 Millionen Urlaubsreisenden setzten das Ticket im Juni, Juli oder August 2022 bei der An-/Abreise ein, 24 % für Fahrten in der Urlaubsregion.

57 % der 18- bis 75-Jährigen, die im Sommer 2022 Kurzurlaubsreisen mit zwei bis vier Tagen Dauer im Inland gemacht haben, nutzten dabei das 9-Euro-Ticket. 34 % dieser 8,3 Millionen Personen geben an, das Ticket im Juni, Juli oder August für die An- und Abreise genutzt zu haben, 35 % für Fahrten in der Urlaubsregion. Überdurchschnittlich hohe Nutzungsraten haben jüngere Altersgruppen und Personen, die in Städten mit mehr als 500.000 Einwohnern leben.

Die Befragungsergebnisse zeigen, dass das 9-Euro-Ticket von einem beachtlichen Teil der Bevölkerung auch für Urlaubs- und Kurzurlaubsreisen genutzt wurde. Ob das Angebot die Verkehrsmittelwahl im Urlaub in Richtung öffentliche Verkehrsmittel verschoben hat und ohne das Ticket anders gereist worden wäre, lässt sich auf Grundlage der Erhebung nicht eindeutig sagen, da es keine Vergleichszahlen zu diesem Sonderfall gibt.

3.1.8 Einfluss des Dienstwagens auf die Verkehrsmittelwahl bei Urlaubsreisen

Im Rahmen der Urlaubsmobilität stellt sich immer wieder die Frage, ob und inwieweit ein vorhandener Dienstwagen die Verkehrsmittelwahl auch für private Urlaubs- oder Kurzurlaubsreisen beeinflusst. Dazu wurden im Rahmen der RA *Business* 2023 Geschäftsreisende mit einem dauerhaft zur Verfügung stehenden Dienstwagen nach der Nutzung des Dienstwagens bei Urlaubsreisen und Kurzurlaubsreisen gefragt.

Erhebungsfrage zur privaten Dienstwagennutzung

RA Business 2023: *An alle Übernachtungsgeschäftsreisenden, die auf ihren Geschäftsreisen entweder als Hauptverkehrsmittel oder als zusätzliches Verkehrsmittel einen privaten Dienstwagen, der dauerhaft zur Verfügung steht, genutzt haben:* Sie haben zuvor gesagt, dass Sie auf Ihren Geschäftsreisen einen eigenen Dienstwagen genutzt haben. Jetzt geht es um die private Nutzung dieses Dienstwagens auf Urlaubsreisen. Welche der folgenden Aussagen trifft auf Sie zu? (Mehrfachnennungen möglich)

1. Ich nutze meinen Dienstwagen auch auf Urlaubsreisen und Kurzurlaubsreisen.
2. Hätte ich den Dienstwagen nicht, würde ich stattdessen eher mit dem Zug in den Urlaub reisen.
3. Hätte ich den Dienstwagen nicht, würde ich stattdessen eher mit dem Flugzeug in den Urlaub reisen.
4. Hätte ich den Dienstwagen nicht, würde ich stattdessen eher mit dem privaten PKW in den Urlaub reisen.
5. Ich nutze meinen Dienstwagen generell nicht für Urlaubsreisen und Kurzurlaubsreisen.

Insgesamt haben 2,2 Millionen Geschäftsreisende dauerhaft einen Dienstwagen zur Verfügung. Davon gaben 17 % an, den Dienstwagen generell nicht auf privaten Reisen zu nutzen. Die verbleibenden 83 %, dies entspricht 1,8 Millionen Personen, nutzen in irgendeiner Form den Dienstwagen auf privaten Urlaubs- und Kurzurlaubsreisen. Davon geben 34 % an, dass sie ohne den Dienstwagen mit dem Zug in den Urlaub reisen würden, 19 % würden stattdessen das Flugzeug und 18 % den eigenen PKW nehmen. Hier wird deutlich, dass der Dienstwagen am ehesten mit der Bahn konkurriert und eine geringere Dienstwagenverfügbarkeit zu mehr Zugreisen führen könnte.

Da in der RA Business kein Urlaubsreiseverhalten erfasst wird, können hier keine direkten Zusammenhänge mit der Verkehrsmittelnutzung im Urlaub nachgewiesen werden. Allerdings lässt sich ein Blick auf die Verkehrsmittelwahl bei den Geschäftsreisen werfen. Auch hier zeigt sich, dass das Vorhandensein eines dauerhaften Dienstwagens vor allem zulasten der Bahnnutzung geht (Tabelle 40). Diejenigen mit dauerhaft vorhandenen Dienstwagen nutzen mit 12 % deutlich seltener die Bahn auf Geschäftsreisen als durchschnittliche Geschäftsreisende (34 %) und dementsprechend häufiger einen PKW, dabei vor allem den Dienstwagen. Beim Flugzeug zeigen sich geringere Unterschiede (18 % vs. 22 %).

Tabelle 40: Hauptverkehrsmittel der Geschäftsreisenden im Zeitraum Mai 2022 bis April 2023

Basis	Alle Geschäftsreisenden		Private Dienstwagen-Nutzende	
	%	Mio.	%	Mio.
	12,2 Mio.		1,8 Mio.	
Auto	62	7,6	95	1,7
<i>darin eigener PKW</i>	32	3,9	23	0,4
<i>darin Dienstwagen</i>	29	3,5	86	1,5
<i>darin Mietwagen/Carsharing</i>	9	1,1	11	0,2
Flugzeug	22	2,7	18	0,3
Bahn	34	4,2	12	0,2
Sonstiges	2	0,2	1	-

Übernachtungsgeschäftsreisende, Basis: Übernachtungsgeschäftsreisende in Deutschland 18-75 Jahre, RA Business 2023

Die Ergebnisse zeigen, dass die Mehrheit derjenigen, die dauerhaft einen Dienstwagen zur Verfügung haben, diesen auch privat als Verkehrsmittel für Urlaubs- und Kurzurlaubsreisen nutzen. Mehr als ein Drittel dieser Nutzenden gibt an, damit am ehesten eine Bahnreise – und damit eine klimafreundlichere Alternative – zu ersetzen. Ein ähnliches Verhaltensmuster zeigt sich auch in der erfassten Verkehrsmittelnutzung auf Geschäftsreisen.

3.1.9 Zusammenfassung

Bei dem Vertiefungsmodul ging es in diesem Jahr „Mobilität“. Im Mittelpunkt stand dabei die Frage, wie **Alltagsmobilität und Mobilität beim Reisen** zusammenhängen.

Das Auto ist das dominierende Verkehrsmittel im Alltag der deutschen Bevölkerung. Fahrrad und Regionalverkehr spielen in der Alltagsmobilität eine zweitrangige Rolle, und Fernverkehr und Flugzeug werden insgesamt im Alltag eher selten genutzt. Die Verkehrsmittelnutzung im Alltag variiert je nach soziodemografischen Merkmalen und den damit verbundenen Lebensbedingungen und Mobilitätsanforderungen. Hier sind besonders die Wohnortgröße und damit die Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln sowie die Lebensphase und damit die geforderte Pflichtmobilität als Einflussfaktoren hervorzuheben.

Die Ergebnisse des Vergleichs der Modalitätsgruppen im Alltag hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl im Urlaub zeigen, dass Alltagsmobilität und Urlaubsmobilität nicht unabhängig voneinander sind. Personen, die im Alltag häufig nachhaltige Verkehrsmittel nutzen, tendieren auch im Urlaub eher zu nachhaltiger Mobilität durch die Nutzung von Bahn oder Bus und neigen seltener zur Auto-Anreise oder Flugreisen. Dieser Zusammenhang zwischen Alltags- und Urlaubsmobilität zeigt sich noch deutlicher, wenn die in der Urlaubsdestination genutzten Verkehrsmittel betrachtet werden.

Eine **Sonderauswertung nahm die Nutzung des 9-Euro-Tickets** beim Reisen in den Fokus. Dabei wurde deutlich, dass dieses günstige Angebot für nachhaltige Mobilitätsalternativen – hier die Regionalbahn – zwischen Juli und August 2022 von über der Hälfte der Inlandsreisenden für touristische Mobilität, für An- und Abreise oder für Mobilität vor Ort genutzt wurde. Solche Angebote können also über die Reduzierung der Nutzung von Privatfahrzeugen, die Entlastung der Infrastruktur, die Förderung regionaler Reisen und soziale Inklusion durch günstige Mobilitätskosten eine nachhaltige Entwicklung im Tourismus fördern.

Die **Untersuchung der Nutzung von Dienstwagen für Urlaubsfahrten** zeigte dagegen, dass die Verfügbarkeit von Dienstwagen im Alltag hat einen eher negativen Effekt auf die klimafreundliche und nachhaltige Mobilität im Tourismus, da Dienstwagen eher dazu genutzt werden, klimafreundliche Alternativen wie die Bahn als Reiseverkehrsmittel zu ersetzen, als klimaschädlichere Flugreisen zu vermeiden.

Beim **Vergleich unterschiedlicher Einflussfaktoren** auf Urlaubsmobilität wurde schließlich deutlich, dass der gewohnte Modal Split bei der Alltagsmobilität zwar einen gewissen Einfluss auf die Urlaubsmobilität hat, dieser im Vergleich zum Einfluss der Einstellung zur Nachhaltigkeit auf die Verkehrsmittelwahl bei Urlaubsreisen nachrangig ist. Die persönliche Einstellung zur Nachhaltigkeit hat einen erheblich größeren Einfluss auf die Entscheidungsmuster bei der Urlaubsmobilität als das Mobilitätsverhalten im Alltag.

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>
- Ajzen, I. & Fishbein, M. (1977). *Attitude-behavior relations: A theoretical analysis and review of empirical research*. *Psychological Bulletin* 85(5) (S. 888–918). <https://doi.org/10.1037/0033-2909.84.5.888>
- 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>
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz & Umweltbundesamt (2023). *Umweltbewusstsein in Deutschland 2022 - Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage*.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018). *Mobilität in Deutschland - MiD Ergebnisbericht*.
- Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2017): *Tourismuspolitischer Bericht der Bundesregierung*.
- Caruana, R., Carrington, M. J. & Chatzidakis, A. (2016). “Beyond the Attitude-Behaviour Gap: Novel Perspectives in Consumer Ethics”: Introduction to the Thematic Symposium. *Journal of Business Ethics* 136(2) (S. 215-218). <https://doi.org/10.1007/s10551-014-2444-9>
- 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>
- Copernicus Climate Change Service (2023). *European State of the Climate 2022 - Summary*. <https://doi.org/10.24381/gvaf-h066>
- Dickhut, H., Strasdas, W., Georg, M. & Düding, J. S. (2023). *Messung der Nachhaltigkeit des Tourismus in Deutschland*. Umweltbundesamt.

- Deutscher Bundestag (2022). Antrag der Abgeordneten Bernd Riexinger, Thomas Lutze, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, Christian Görke, Susanne Hennig-Wellsow, Jan Korte, Ina Latendorf, Caren Lay, Ralph Lenkert, Christian Leye, Pascal Meiser, Cornelia Möhring, Sören Pellmann, Victor Perli, Dr. Sahra Wagenknecht, Janine Wissler und der Fraktion DIE LINKE. *Antrag auf Neun-Euro-Ticket verlängern - Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs beschleunigen* (Bundestag-Drucksache 20/1733). 10. Mai 2022, Berlin.
- European Commission & TNS Political & Social. (2021). *Attitudes of Europeans towards tourism*. Publications Office. <https://data.europa.eu/doi/10.2873/035869>
- European Forest Fire Information System (EFFIS). Welcome to EFFIS. <https://effis.jrc.ec.europa.eu/>
- Eurostat (2014). *Methodological manual for tourism statistics. Version 3.1*.
- 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.
- 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/10.13140/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>
- Kerlinger, F. K. (1973). *Foundations of behavioral research* (2. Aufl.) New York.

- 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>
- 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.
- Kuhn, F., Kock, F. & Lohmann, M. (2021). *Personal prestige through travel? – Developing and testing the Personal Prestige Inventory in a tourism context*. *Consumer Behavior in Tourism and Hospitality*, 18(3), <https://doi.org/10.1108/CBTH-03-2022-0073>
- Pappas, N. (2014) *The effect of distance, expenditure and culture on the expression of social status through tourism*. *Tourism Planning and Development* 11(4): 387–404. DOI: 10.1080/21568316.2014.883425
- 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>
- Plaikner, A. & Kammerer, N. (2022). *Die Transformation des Tourismus durch COVID-19*. In: Pechlaner, H., Zacher, D., Störmann, E. (Herausgeber) *Resilienz als Strategie in Region, Destination und Unternehmen*. *Entrepreneurial Management und Standortentwicklung*. Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-658-37296-5_12
- 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
- Schmücker, D., Yazar, N., Sonntag, D. & Günther, W. (2023). *Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen: Bewusstseins- und Nachfrageentwicklung und ihre Einflussfaktoren - Monitoringbericht auf Basis von Daten der Reiseanalyse 2022*.
- 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

VDV Die Verkehrsunternehmen (2022). *Bilanz zum 9-Euro-Ticket*. <https://www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket.aspx>

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: Durchschnittliche Emissionen von Verkehrsmitteln

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 41).

Diese Emissionswerte lassen sich nicht unmittelbar auf den Urlaubsreiseverkehr übertragen. Beispielsweise liegt die durchschnittliche Anzahl der Reisenden bei PKW-Urlaubsreisen ab fünf Tagen Dauer bei 3,3 Personen, was die angenommene durchschnittliche Auslastung von 1,4 Personen pro PKW des Umweltbundesamts übertrifft. Im Fall der Berechnung von Treibhausgasemissionen für den Flugverkehr spielen Faktoren wie die Anzahl der Starts und die Flughöhe eine Rolle – bei Urlaubsreisen können diese aufgrund von unterschiedlichen Reisetypen und -zielen variieren.

Tabelle 41: 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

6 Anhang: Distanzberechnungsmethode

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

6.1 Referenzdaten

6.1.1 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.

6.1.2 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).

6.2 Distanzberechnung

6.2.1 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

6.2.2 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 42 dargestellten Korrekturfaktoren ermittelt.

Tabelle 42: 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

7 Anhang: Anmerkungen zur Empirie

7.1 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%.

Tabelle 43: Fehlertoleranztabelle für die RA *face-to-face*

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.

7.2 Erhebungsfragen in der Reiseanalyse 2023

7.2.1 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

Frage 4

Nun geht es um die Kennzeichnung von nachhaltigen Reiseangeboten. Welche der folgenden Siegel für nachhaltige Reiseangebote kennen Sie, wenn auch nur dem Namen nach? (Mehrfachauswahl)

1. TourCert
2. Green Key
3. Green Pearls
4. Nachhaltige Hotels bei Bio-hotels
5. Travelife
6. Viabono
7. DEHOGA Umweltcheck
8. Green Sign
9. Green Globe Certification
10. Certified green hotel
11. EcoLabelLux
12. Earth Check
13. Nordic Swan
14. Biosphere Hotel Certificati-on
15. Österreichisches Umwelt-zeichen für Tourismus und Freizeitwirtschaft
16. EU-Ecolabel
17. Blauer Engel

7.2.2 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?

[Intervieweranweisung: 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?

[Intervieweranweisung: 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)?

[Intervieweranweisung: 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).
- 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.
- 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.
- Ich möchte unbedingt in 2023 reisen, sofern es irgendwie geht. Dazu bin ich notfalls auch bereit, in Länder und Regionen zu reisen, die sonst nicht meine erste Wahl wären.
- Ich würde gerne gelegentlich von einem anderen Ort als am Arbeitsplatz oder von zu Hause arbeiten und dies mit einer Urlaubsreise verbinden.

Erhebungsfrage zur Gesamtmobilität

Wie oft nutzen Sie in der Regel die folgenden Verkehrsmittel? Bitte denken Sie dabei an alle Fahrten, also Fahrten zur Schule oder zur Arbeit, zu alltäglichen Geschäften, bei Besuchen, aber auch Dienstreisen, Urlaubsreisen und andere private Reisen.

Bitte geben Sie an, wie häufig Sie in der Regel folgende Verkehrsmittel benutzen:

Verkehrsmittel

- Auto
- Fahrrad
- Bus oder die Bahn im Regionalverkehr
- Bus oder die Bahn im Fernverkehr
- Flugzeug

Antwortoptionen

1. täglich bzw. fast täglich
2. an 1-3 Tagen pro Woche
3. an 1-3 Tagen pro Monat
4. an 5-10 Tagen pro Jahr
5. seltener als 5 Tage im Jahr
6. nie bzw. fast nie

Erhebungsfrage zu vor Ort genutzten Verkehrsmitteln:

Kommen wir noch einmal auf Ihre Haupturlaubsreise nach [...] zurück. Sie hatten ja gesagt, dass Sie hauptsächlich mit [...] angereist sind. Welche dieser Fortbewegungsmittel haben Sie vor Ort genutzt? (Mehrfachnennungen möglich)

Antwortoptionen

1. Flugzeug
2. Eigener PKW (inkl. Wohnmobil)
3. Mietwagen (inkl. CarSharing)
4. Motorrad
5. Fahrrad
6. E-Bike/Pedelec
7. Bahn-Fernverkehr
8. Regionalbahn, S-Bahn, Straßenbahn, U-Bahn o.ä.
9. Linienbus (regional oder innerörtlich)
10. Fernlinienbus
11. Reisebus (kein Linienbus)
12. Shuttle-Service, Transferbus (z. B. vom/zum Bahnhof, Flughafen)
13. Taxi

14. E-Scooter
15. Fähre
16. Ausflugsschiff
17. Seilbahn, Bergbahn
18. Die eigenen Füße (weiter als bis zum Auto oder zur Haltestelle)
19. Anderes nicht-motorisiertes Fortbewegungsmittel
20. Anderes motorisiertes Fortbewegungsmittel
21. Keines davon

7.2.3 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, Wohn- mobil/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, Jugendher- berge/Hostel	Hotel/Motel, Gasthof, Pension, Ju- gendherberge/Hostel, Ferien- park/Center Parc
Selbstverpflegung	Ferienwohnung-gemietet, Ferien- wohnung-Eigentum, Ferienhaus-ge- mietet, Ferienhaus-Eigentum, Privat- zimmer, Verwandte/Bekannte	Privatzimmer, Ferienwohnung/-haus (gemietet), Ferienwohnung/-haus: Ei- gentum bzw. von Verwandten/Be- kannten zur Verfügung gestellt, Ver- wandte/Bekannte
Camping	Camping im Zelt, Wohnwagen, Wohnmobil	Camping (Zelt), Camping (Wohn- wagen/Wohnmobil)
Schiff, Sonstiges	Kreuzfahrtschiff auf See, Flusskreuz- fahrtschiff, Sonstiges	Kreuzfahrtschiff (inkl. Flusskreuz- fahrtschiff), Sonstiges
Organisation		
Pauschal/Baustein	Pauschalreise, Baustein-Modulreise	Pauschalreise, Baustein-/Modulreise
Individuell	NICHT Nichts vorher gebucht UND NICHT Pauschalreise UND NICHT Bau- stein-/Modulreise UND NICHT keine Angabe	NICHT Nichts vorher gebucht UND NICHT Pauschalreise UND NICHT Bau- stein-/Modulreise
Nicht vorgebucht	Nichts vorher gebucht	Nichts vorher gebucht