

TEXTE

232/2020

# Erfassung von Auswirkungen des deutschen Outbound- Tourismus auf die Nachhaltigkeit in bereisten Ländern

Themenpapier im Rahmen des Projektes  
„Weiterentwicklung nachhaltiger Tourismus: Ermittlung  
des Anteils des nachhaltigen Tourismus an der  
Wertschöpfung in Deutschland und Stärkung der  
Kooperation mit und zwischen wichtigen Akteuren“

von:

Martin Balaš, Prof. Dr. Wolfgang Strasdas  
Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde, Zentrum für Nachhaltigen Tourismus,  
Eberswalde

Herausgeber:  
Umweltbundesamt



TEXTE 232/2020

Ressortforschungsplan des Bundesministeriums für  
Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Forschungskennzahl 3717 16 104

0 FB000062/ZW,3,1

## **Erfassung von Auswirkungen des deutschen Outbound-Tourismus auf die Nachhaltigkeit in bereisten Ländern**

Themenpapier im Rahmen des Projektes  
„Weiterentwicklung nachhaltiger Tourismus: Ermittlung  
des Anteils des nachhaltigen Tourismus an der  
Wertschöpfung in Deutschland und Stärkung der  
Kooperation mit und zwischen wichtigen Akteuren“

von

Martin Balaš, Prof. Dr. Wolfgang Strasdas  
Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde,  
Zentrum für Nachhaltigen Tourismus, Eberswalde

Im Auftrag des Umweltbundesamtes

## Impressum

### Herausgeber

Umweltbundesamt  
Wörlitzer Platz 1  
06844 Dessau-Roßlau  
Tel: +49 340-2103-0  
Fax: +49 340-2103-2285  
[buergerservice@uba.de](mailto:buergerservice@uba.de)  
Internet: [www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de)

[f/umweltbundesamt.de](https://www.facebook.com/umweltbundesamt.de)

[t/umweltbundesamt](https://twitter.com/umweltbundesamt)

### Durchführung der Studie:

Zentrum für nachhaltigen Tourismus  
Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde  
Schicklerstr. 5  
16225 Eberswalde

### Abschlussdatum:

September 2020

### Redaktion:

Fachgebiet I 1.2 Internationale Nachhaltigkeitsstrategien, Politik- und Wissenstransfer  
Fachbegleitung: Ulrike Wachotsch

Publikationen als pdf:

<http://www.umweltbundesamt.de/publikationen>

ISSN 1862-4804

Dessau-Roßlau, Dezember 2020

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

**Kurzbeschreibung: Erfassung von Auswirkungen des deutschen Outbound-Tourismus auf die Nachhaltigkeit in bereisten Ländern**

Bisherige Nachhaltigkeitsbewertungen im Tourismus nehmen vor allem den Incoming-Tourismus in den Blick, sei es aus destinationsspezifischer Sicht oder einer produktionsbasierten Perspektive. Die in der Nachhaltigkeitsdebatte weit verbreitete Anschauungsweise des „Verursacherprinzips“ wird hierbei nicht berücksichtigt. Weder in den Konzepten der UNWTO noch in anderen bisherigen nationalen Indikatorensystemen für nachhaltigen Tourismus wird eine solche verursacherseitige Betrachtung vorgenommen. Es wird somit nicht erfasst, welche ökologischen, sozioökonomischen und soziokulturellen Wirkungen durch den tourismusbedingten Konsum von Inländern im Ausland erzeugt werden.

Keine der in diesem Papier betrachteten Studien ermöglichen eine Gesamtbeurteilung von Nachhaltigkeitswirkungen des deutschen Ausreiseverkehrs. Entweder erfolgt ein Fokus auf bestimmte Ländergruppen oder es werden einzelne Nachhaltigkeitsaspekte, insbesondere ökologische Faktoren, analysiert. Es wird offensichtlich, dass vor allem der soziale Bereich der Nachhaltigkeit nur ungenügend, wenn überhaupt in bisherige Analysen aufgenommen wird.

Darüber hinaus zeigt sich, dass verschiedene methodische Ansätze angewendet werden, die einen Vergleich von Daten unterschiedlicher Studien nicht ermöglichen bzw. auch die Zusammenführung verschiedener Nachhaltigkeitsaspekte aus den jeweiligen Studien nicht zulassen. Es gibt bislang keine standardisierte Methodik zur Erfassung von datengestützten Nachhaltigkeitswirkungen des Tourismus.

Es wird daher empfohlen, die Betrachtung des Ausreiseverkehrs in zukünftigen Studien und Analysen mit zu berücksichtigen. Weiterer Forschungsbedarf zu Methoden der Datengenerierung ist hierbei dringend gegeben.

## Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	7
Tabellenverzeichnis .....	7
Abkürzungsverzeichnis.....	8
1 Einleitung.....	9
2 Theoretische Einordnung von Tourismusausswirkungen hinsichtlich einer nachhaltigen Entwicklung .....	10
2.1 Vielfalt von Bewertungssystemen für nachhaltige Tourismusedwicklung.....	10
3 Ansätze zur Bewertung von Tourismusausswirkungen des Outbound-Tourismus .....	13
3.1 Volumen und Ausgabenstruktur des deutschen Reisemarktes.....	13
3.2 Bewertungsmethoden und -ansätze für Nachhaltigkeitswirkungen des deutschen Outbound-Tourismus.....	16
3.2.1 Beitrag des deutschen Outbound-Tourismus zur regionalen Entwicklung und lokalen Wertschöpfung in aufstrebenden Ländern.....	16
3.2.2 Beitrag des deutschen Outbound-Tourismus zum weltweiten tourismusbedingten Emissionsausstoß.....	21
3.2.3 Klimawirksame Emissionen der deutschen Reisemobilität .....	23
3.2.4 Betriebsspezifische Tourismusedwirkungen auf bereiste Regionen .....	25
3.2.4.1 Total Impact Measurement and Management Ansatz für TUI in Zypern.....	25
3.3 Kernaspekte von tourismusbezogenen Auswirkungen des Outbound-Tourismus .....	27
4 Zusammenfassung und Ausblick .....	30
5 Quellenverzeichnis .....	32

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Wirkungen und Systemgrenzen bei Nachhaltigkeitsbewertungen im Tourismus.....	12
Abbildung 2:	Touristischer Konsum der deutschen Inländer im Ausland nach dem Tourismus-Satellitenkonto .....	13
Abbildung 3:	Deutsches Reisequellmarktvolumen der Inländer nach dem GfK-Mobilitätsmonitor .....	15

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einteilung von Bewertungssystemen für Nachhaltigkeit im Tourismus .....	10
Tabelle 2:	Bezugspunkte der betrachteten Studien zu den Nachhaltigkeitsdimensionen .....	27
Tabelle 3:	Kernaussagen der betrachteten Studien.....	30

## Abkürzungsverzeichnis

<b>BIP</b>	Bruttoinlandsprodukt
<b>BTW</b>	Bundesverband der deutschen Tourismuswirtschaft
<b>FUR</b>	Forschungsgemeinschaft für Urlaub und Reisen
<b>GfK</b>	Gesellschaft für Konsumforschung
<b>PwC</b>	Price Waterhouse Coopers
<b>TSA</b>	Tourismus-Satellitenkonto
<b>TSSA</b>	Tourismus-Nachhaltigkeits-Satellitenkonto
<b>UGR</b>	Umweltökonomische Gesamtrechnungen
<b>UNWTO</b>	United Nations World Tourism Organization
<b>WTTC</b>	World Travel and Tourism Council

## 1 Einleitung

Die Deutschen reisten bislang mehr denn je ins Ausland. Daraus ergibt sich eine besondere Verantwortung, denn die Reiseströme aus Deutschland tragen zu Veränderungen im Reiseland bei. In den meisten Fällen können diese Auswirkungen positiv und negativ sein. Der Ausreisetourismus schafft Arbeitsplätze und generiert Einkommen, die auf die Verringerung der Armut abzielen. Darüber hinaus kann er unter geeigneten Rahmenbedingungen einen Beitrag zum Naturschutz leisten. Neben der lokalen Wertschöpfung ist der Outbound-Tourismus auch für die deutsche Wirtschaft von großer Bedeutung. Die stetig steigende Zahl der Auslandsreisen führt aber auch zu Problemen und Risiken, wie z.B. lokale Abhängigkeiten vom Tourismus, steigende CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Flüge und Kreuzfahrten, Nutzungsdruck auf Natur und Landschaft, Überlastungserscheinungen durch sehr hohe Gästezahlen oder auch zu menschenrechtlichen Verstößen.

Eine umfassende Nachhaltigkeitsanalyse der Auswirkungen explizit durch Auslandsreisen eines Landes – also aus der Perspektive eines Quellmarktes – gibt es bislang nicht. Kennzahlen richten sich zumeist nach der produktionsbasierten Sichtweise sämtlicher vor Ort stattfindenden touristischen Aktivitäten (Inlandsprinzip) oder der in einem Gebiet ansässigen Personen (Inländerprinzip). Dies führt dazu, dass Auswirkungen von touristischen Aktivitäten zwar destinationsfokussiert sind, jedoch die entstehenden Wirkungen nicht bestimmten Quellmärkten zugeordnet werden. So ist es auch nicht möglich, Nachhaltigkeitswirkungen der Gesamtwirtschaft Tourismus zu erfassen, die durch die Kombination von In- und Auslandsreisen von Deutschen entstehen.

Dieses Papier fokussiert sich auf den aktuellen Forschungsstand zur Erfassung von Auswirkungen des deutschen Outbound-Tourismus auf die Nachhaltigkeit in bereisten Ländern und evaluiert, welche Bewertungsansätze bereits existieren bzw. welche inhaltlichen sowie methodischen Schlussfolgerungen aus vorhandenen Analysen gezogen werden können.

## 2 Theoretische Einordnung von Tourismusauswirkungen hinsichtlich einer nachhaltigen Entwicklung

### 2.1 Vielfalt von Bewertungssystemen für nachhaltige Tourismusedwicklung

Die Entwicklung von Indikatoren ist sowohl für die Forschung als auch für die Praxis einer nachhaltigen Tourismusedwicklung von grundlegender Bedeutung. Ohne Indikatoren und anderen Bewertungsinstrumenten wird Nachhaltigkeit im Tourismus ein willkürliches Konzept, da Auswirkungen nicht erfasst werden und nicht festgestellt werden kann, ob umgesetzte Maßnahmen zielführend sind oder nicht (siehe McCool et al. 2008, Hunter 1997, Wheeler 1993). Die Anwendung von Kennzahlen zur Bewertung von Erfolgen und Misserfolgen ist daher in der Literatur ausführlich diskutiert worden (z.B. Niavis et al. 2019, UNWTO 2004, UNWTO 2017). Auch die Komplexität der Messung von Nachhaltigkeit im Tourismus wurde vielfach beschrieben (zusammenfassend bei Torres-Delgado und Saarinen 2014, Asmelash und Kumar 2019) Nachhaltigkeit als normatives und gesellschaftlich offenes Konzept ermöglicht eine Anwendung verschiedener Ansätze, wenn es um ihre Operationalisierung durch Pläne, Managementpraktiken und Projekte zu verschiedenen Arten von Tourismus und auf verschiedenen räumlichen Ebenen geht (Balas und Strasdas 2019, Moscardo und Murphy 2014). Dies führt letztlich auch dazu, dass sehr unterschiedliche Bewertungs- und Messsysteme verwendet werden.

Niavis et al. (2019) teilen die verschiedenen Initiativen zur Bewertung der Nachhaltigkeit im Tourismus anhand von vier Strukturmerkmalen ein: die Zielgruppe für die Indikatorenverwendung, die inhaltliche Kriterienauswahl, die räumliche Betrachtungsebene und der Kennzahlenoutput. Es zeigt sich, dass die Mehrheit der Nachhaltigkeits-Messsysteme insbesondere für tourismuspolitische Belange bestimmt ist und vor allem die lokale oder nationale Ebene der bereisten Räume betrachtet werden (ebd.). Dabei werden zumeist keine konkreten Datenbezugsquellen bereitgestellt, sondern insbesondere reine Empfehlungen zur Verwendung spezifischer Indikatoren abgegeben.

**Tabelle 1: Einteilung von Bewertungssystemen für Nachhaltigkeit im Tourismus**

Zielgruppen	Art der Kriterien	Räumliche Betrachtungsebene	Kennzahlenoutput
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tourismuspolitik</li> <li>▪ Destinationen</li> <li>▪ Tourismuswirtschaft</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dimensionen der Nachhaltigkeit</li> <li>▪ Kriterien innerhalb spezifischer Nachhaltigkeitskomplexe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Destinationsperspektive: lokal, regional, national, international</li> <li>▪ Unternehmensperspektive</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Indikatorenempfehlung</li> <li>▪ Datenbezugsquellen</li> </ul>

Eigene Darstellung, angelehnt an Niavis et al. 2019

In der Literatur wird zumeist auf ein großes Defizit von Indikatorensystemen bzgl. ihrer konkreten Wirkungsmessung hingewiesen (vgl. Asmelash und Kumar 2019 oder Torres-Delgado und Saarinen, 2014). Ko (2005) beschreibt dies so: „Wenn die nachhaltige Entwicklung eines der wichtigsten Ziele der Tourismusindustrie von heute ist, dann muss die Branche in der Lage sein, ihre Leistungen und Auswirkungen zu messen.“ Es wird angeführt, dass Indikatorensysteme in der Lage sein sollten, die untersuchten Bereiche realitätsnah zu beschreiben und zudem

ermöglicht werden sollte, Schlussfolgerungen für die tatsächliche Situation aus verschiedenen Blickwinkeln treffen zu können. Dies wird bis dato in verschiedenen Publikationen bezweifelt (z.B. Cernat und Gourdon 2012 oder Asmelash und Kumar 2019). So gibt es zwar eine Vielzahl an Systemen, die jedoch selten angewendet oder gar auf deren Zielerfüllung evaluiert wurden (ebd.). Insgesamt kann durch fehlende Zielbezüge die Sinnhaftigkeit von Indikatorensystemen angezweifelt werden, da keine Bewertung tatsächlicher Wirkungen vorgenommen werden kann (Moscardo und Murphy, 2014 und Ko, 2005).

In den letzten Jahren wurden auf globaler und europäischer Ebene verschiedene Vorhaben initiiert, die eine Harmonisierung und Konkretisierung von Bewertungsansätzen anstreben (Giulietti 2016 und European Commission 2016). Mit der derzeitigen Initiative der Welttourismusorganisation „Measuring the Sustainability of Tourism“ sollen erstmals kennzahlenbasierte Nachhaltigkeitsbewertungen auf nationaler Ebene ermöglicht werden, indem der Ansatz von gesamtrechnerischen Statistiken auf den Tourismus übertragen wird (UNWTO, 2017b). Das Forschungsvorhaben „Weiterentwicklung des nachhaltigen Tourismus in Deutschland“ hat mit dem Tourismus-Nachhaltigkeits-Satellitensystem TSSA für den bundesdeutschen Raum ein Konzept zur Anwendung des UNWTO-Ansatzes entwickelt. Einige Institutionen (z.B. INRouTe 2017) und Forschungsarbeiten (z.B. Epler Wood, Milstein, Ahamed-Broadhurst 2019) beschäftigen sich mit ähnlichen Modellen auf regionaler Ebene, wobei diese sich aktuell noch vorrangig auf konzeptioneller Ebene befinden. Es fällt auf, dass die bislang durchgeführten Studien vor allem den Incoming-Tourismus in den Blick nehmen, sei es aus destinationsspezifischer Sicht oder einer produktionsbasierten Perspektive, in der nach Sektoren aufgeteilte Tourismusunternehmen als Betrachtungsrahmen gelten. Dies kann insofern problematisch sein, da tourismusbezogene Auswirkungen nicht nur in bereisten Destinationen anfallen, sondern bspw. bei Mobilitätsdienstleistungen auch während der An- und Abreise. In gesamtrechnerischen Ansätzen wie dem Tourismus-Satellitenkonto werden diese Wirkungen dem Standort der einzelnen Wirtschaftsbereiche zugeordnet und nicht dem Ort der touristischen Nachfrage. Die in der Nachhaltigkeitsdebatte weit verbreitete Anschauungsweise des „Verursacherprinzips“ wird hierbei nicht berücksichtigt. Denn sie rechnet die entstandenen Nachhaltigkeitswirkungen nicht den entsprechenden Produktionsbereichen, sondern den Verbrauchern zu, die die Güter letztendlich konsumieren und die Dienstleistungen in Anspruch nehmen. Einem breiteren Ansatz im Rahmen des Verursacherprinzips folgend wäre es notwendig, nicht nur die Wirkungen zu erfassen, die von Touristen auf Inlandsreisen oder in einem bereisten Land verursacht werden (Inbound), sondern auch sämtliche Wirkungen einzubeziehen, die Touristen auf Auslandsreisen verursachen (Outbound). Aus dieser Sicht heraus wären für ein umfassendes Bild auch die Auswirkungen des Reiseverhaltens von Touristen eines Quellmarktes speziell im Ausland zu betrachten.

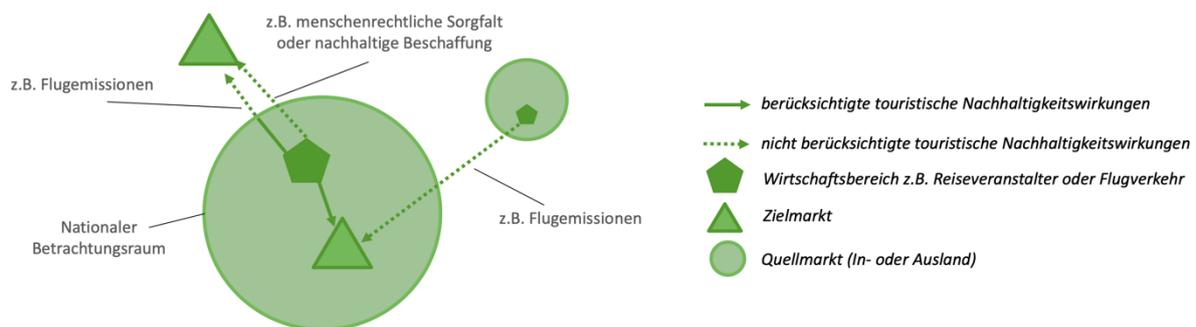
Wie im projekteigenen Themenpapier von Neumann und Helms (2020) bereits beschrieben, kann bspw. eine Nichterfassung von verbrauchsseitigen touristischen Flugemissionen sehr wahrscheinlich zu einer großen Unterschätzung der auf den touristischen Konsum von Flugverkehrsleistungen zurückzuführenden Emissionen führen. Dies liegt vor allem auch daran, dass der Anteil ausländischer Fluggesellschaften am Luftverkehr in und von Deutschland seit 2012 kontinuierlich angestiegen ist und im Jahr 2017 bereits bei 45 % lag (BDF 2018); dieser Teil jedoch aus der produktionsbasierten Sichtweise nicht einbezogen ist.

Die verursacherseitige Betrachtung ist nicht nur für ökologische Kennzahlen relevant. Vielmehr sind auch soziokulturelle und sozioökonomische Wirkungen stark von Entscheidungen und Aktivitäten gebietsfremder Tourismusunternehmen und auch der jeweiligen Nachfrage abhängig. Vor allem im Reiseveranstalterbereich werden menschenrechtliche Sorgfaltspflichten, regionale Wertschöpfungsquoten oder eine nachhaltige Beschaffung oft von Unternehmen

beeinflusst, die ihren Sitz in Quellmärkten haben. Weder in den Konzepten der UNWTO noch in anderen bisherigen nationalen Indikatorensystemen für nachhaltigen Tourismus wird eine solche verursacherseitige Betrachtung vorgenommen. Es wird somit nicht erfasst, welche ökologischen, sozioökonomischen und soziokulturellen Wirkungen durch den tourismusbedingten Konsum von Inländern im Ausland erzeugt werden.

Eine Ausnahme bildet die ökonomische Gesamtbewertung des deutschen Outbound-Tourismus. Diese wird im Tourismus-Satellitenkonto durch die TSA-Tabelle 3 erfasst, in der Ausgaben von Touristen mit Wohnsitz in Deutschland erfasst werden, die ins Ausland reisen. Darüber hinaus erhebt die Gesellschaft für Konsumforschung in ihrem GfK-MobilitätsMonitor<sup>1</sup> ebenso Informationen über die deutschen Reiseausgaben für Urlaubs- und Privatreisen und unterteilt diese nach Zielmärkten. Die Forschungsgemeinschaft für Urlaub und Reisen (FUR) erhebt zudem jährliche Daten zum Urlaubsverhalten der Deutschen im In- und Ausland. Da diese Daten jedoch nicht beschäftigungs- bzw. wertschöpfungsrelevant für Deutschland sind, werden sie in weiterführenden Wirkungsanalysen oftmals nicht weiter berücksichtigt und sind vor allem für Bewertungen des deutschen Touristikmarktes relevant.

**Abbildung 1: Wirkungen und Systemgrenzen bei Nachhaltigkeitsbewertungen im Tourismus**



Quelle: Eigene Darstellung

Für die von Nachhaltigkeitsbewertungen hauptsächlich angesprochene Zielgruppe der Tourismuspolitik können Nachhaltigkeitsanalysen aus der Perspektive des Outbound-Tourismus durchaus relevant sein, da sie die Bedeutung der Tourismuswirtschaft in ihrer Gesamtheit darstellen können und zudem Relationen von Wirkungen zwischen Ein- und Ausreiseverkehr herstellen.

<sup>1</sup> Weitere Informationen zum GfK-MobilitätsMonitor unter: <https://www.gfk.com/de/branchen/tourismus-und-mobilitaet/>

### 3 Ansätze zur Bewertung von Tourismusauswirkungen des Outbound-Tourismus

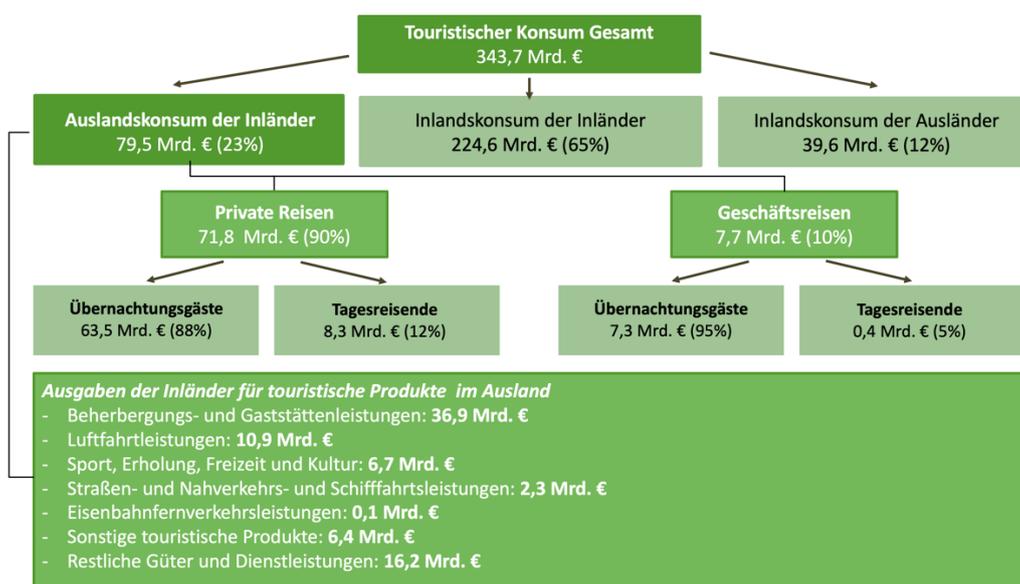
#### 3.1 Volumen und Ausgabenstruktur des deutschen Reisemarktes

Die deutsche Tourismuswirtschaft ist insgesamt ein relevanter Faktor für die Wirtschaftsleistung Deutschlands. Der touristische Gesamtkonsum für alle Reisen im In- und Ausland belief sich im Jahr 2015 auf 343,7 Milliarden Euro; der für die deutsche Tourismuswirtschaft relevante Inlandskonsum wurde hierbei mit 287,2 Milliarden Euro beziffert. 78,2 Prozent hiervon entfielen auf Reiseausgaben der inländischen Gäste und 13,8 Prozent bzw. 39,6 Milliarden Euro auf ausländische Gäste (BMW i 2017).

Die Tourismuswirtschaft nahm damit einen Anteil von 3,9 Prozent an der gesamten Bruttowertschöpfung der deutschen Volkswirtschaft ein. Sie ist zudem eine beschäftigungsintensive Branche. Mit 2,92 Millionen Personen waren 6,8 Prozent aller Erwerbstätigen unmittelbar mit der Produktion touristisch nachgefragter Güter und Dienstleistungen beschäftigt. Die Tourismuswirtschaft leistete damit einen größeren Anteil zur gesamten Wirtschaftsleistung als der Maschinenbau oder der Einzelhandel. Ihre Beschäftigungswirkung lag über derjenigen der des Maschinenbaus und der Automobilwirtschaft (ebd.).

Laut dem Tourismus-Satellitenkonto aus 2017 gaben die Deutschen im Jahr 2015 insgesamt 79,5 Milliarden Euro für Reisen im Ausland aus. Der touristische Auslandskonsum der Inländer war somit doppelt so hoch wie der touristische Inlandskonsum der Ausländer. Private Reisen machten hierbei einen Anteil von 90 Prozent aller ausländischen Ausgaben aus. Über die Hälfte aller Ausgaben, insgesamt 36,9 Milliarden Euro, werden für Beherbergungs- und Gaststättenleistungen getätigt, gefolgt von restlichen Dienstleistungen (13,65 Milliarden Euro) und Luftfahrtleistungen (10,85 Milliarden Euro). Der Bahnfernverkehr macht hingegen mit 0,1 Milliarden Euro lediglich einen Anteil von 0,13 Prozent sämtlicher touristischen Auslandsausgaben aus.

**Abbildung 2: Touristischer Konsum der deutschen Inländer im Ausland nach dem Tourismus-Satellitenkonto**



Quelle: eigene Darstellung, nach BMW i 2017

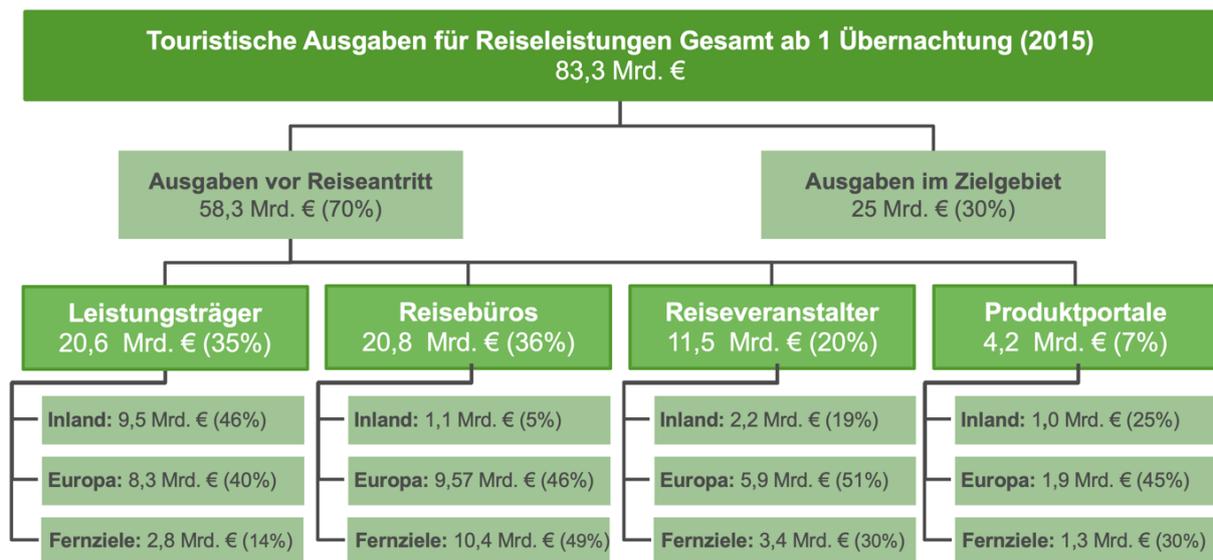
Die Daten des GfK-MobilitätsMonitor ermöglichen differenziertere Darstellungen des deutschen privaten Reiseverkehrs nach Buchungskanälen und Zielmärkten. Aufgrund der unterschiedlichen methodischen Herangehensweise unterscheiden sich die Ergebnisse jedoch von den Daten des Tourismus-Satellitenkontos<sup>2</sup>; so sind beispielsweise nur Übernachtungsreisen und private Reisen erfasst. Laut Dörnberg, Freyer und Sülberg (2017) weisen die Daten jedoch eine allgemeine Stimmigkeit mit dem Tourismus-Satellitenkonto auf. Insgesamt wird für 2015 ein Reisequellmarktvolumen von 83,3 Milliarden Euro für Urlaubs- und Privatreisen mit mindestens einer Übernachtung ausgewiesen. 70 Prozent der Ausgaben entfällt auf Reiseleistungen, die vorab in Deutschland als Quellmarkt gebucht wurden; 8 Prozent der Gesamtausgaben wurden für direkte Reiseleistungen vor Ort im Zielgebiet ausgegeben und die restlichen 22 Prozent der Ausgaben erfolgten während der Reise für sonstige Waren und Dienstleistungen wie Reiseproviant, Eintritte, Souvenirs oder Betriebskosten des eigenen PKWs.

Ein Viertel (14 Milliarden Euro) sämtlicher im Voraus gebuchten touristischen Ausgaben der Deutschen waren in 2015 laut GfK-MobilitätsMonitor für Tourismusaktivitäten in Deutschland bestimmt. Der wesentliche Teil – 44,7 Milliarden Euro – wurde für Tourismusleistungen im Ausland ausgegeben, insbesondere in Europa (26,2 Milliarden Euro), gefolgt von Fernzielen (11,1 Milliarden Euro) und dem außereuropäischen Ausland (6,4 Milliarden Euro). Dabei gibt es wesentliche Unterschiede nach Buchungskanälen. Touristische Leistungsträger in Deutschland, insbesondere Unterkünftebetriebe, wurden eher direkt gebucht (9,5 Milliarden Euro). Auf Fernziele oder den außereuropäischen Mittelmeerraum entfielen lediglich 14 Prozent bzw. 2,9 Milliarden Euro aller Buchungen bei Leistungsträgern. Touristische Ausgaben in Reisebüros wurden zum überwiegenden Großteil für Reiseleistungen im Ausland getätigt (19,8 Milliarden Euro). Nur 5 Prozent bzw. 1,1 Milliarden Euro aller touristischen Buchungen in Reisebüros waren für deutsche Reiseleistungen bestimmt. Bei Reiseveranstaltern sah es im Jahr 2015 ähnlich aus. Während 81 Prozent aller touristischen Ausgaben (9,3 Milliarden Euro) für ausländische Reisetätigkeiten bestimmt waren, entfielen für den deutschen Markt nur 2,2 Milliarden Euro.

---

<sup>2</sup> Der GfK MobilitätsMonitor basiert auf einer monatlichen Befragung von 20.000 Haushalten mit knapp 45.000 Haushaltsmitgliedern. Das Tourismus-Satellitenkonto basiert im Wesentlichen aus Daten der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen und weiteren statistischen Datenquellen. Insofern haben die beiden Erhebungen unterschiedliche Datenbezugsquellen.

**Abbildung 3: Deutsches Reisequellmarktvolumen der Inländer nach dem GfK-Mobilitätsmonitor**



Quelle: eigene Darstellung

In der jährlichen Reiseanalyse der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR) werden die Anzahl und die Zielmärkte der Kurzurlaubsreisen (zwei bis vier Tage) sowie der Haupturlaubsreisen (ab fünf Tagen Dauer) der deutschen Bevölkerung ermittelt. Im Jahr 2015<sup>3</sup> führten demnach knapp drei Viertel aller Haupturlaubsreisen der Deutschen (49,1 Millionen) ins Ausland. Der größte Anteil entfiel auf Mittelmeerländer mit 37 Prozent aller Urlaubsreisen. Fernreisen verzeichneten im Vergleich zu 2012 ein hohes Nachfragewachstum (von 5,0 auf 5,6 Millionen).

Bei den Kurzurlaubsreisen war Deutschland das beliebteste Reiseziel; in etwa drei Viertel der 73,9 Millionen Kurzurlaube wurde Deutschland bereist und 18,8 Millionen Kurzreisen führten ins Ausland. Dabei wurden vor allem Nahmärkte bereist: Mehr als ein Drittel aller Kurzreisen ins Ausland hatten die Nachbarländer Österreich, Niederlande oder Frankreich zum Ziel. Ausländische Städte waren dabei mit 7,0 Kurzurlaube besonders beliebt.

#### Exkurs: Auswirkungen der Corona-Krise auf deutsche Reiseausgaben – Stand Juni 2020

Durch Grenzschließungen und Einschränkungen von Urlaubs- und Privatreisen im In- und Ausland wurden touristische Akteure mit erheblichen Umsatzeinbußen konfrontiert. Insbesondere der Auslandsreiseverkehr wird vermutlich im gesamten Geschäftsjahr 2020 von Reisebeschränkungen betroffen sein. Laut aktuellen Prognosen ist dies vor allem für die deutsche Touristik existenzbedrohlich, denn Reisebüros und Reiseveranstalter erwirtschaften ihre Umsätze fast ausschließlich aus dem Auslandsreiseverkehr. Laut dem Deutschen Reiseverband (DRV) wurden allein bis Anfang Juni 10,8 Mrd. Euro Umsatzausfälle für Reisebüros und Reiseveranstalter prognostiziert. Dies entspricht in etwa einem Drittel aller Reiseausgaben der Deutschen für ausländische Tourismusaktivitäten. Vor allem Reisebüros sind in ihrer Existenz bedroht, da sie so gut wie keine deutschen Tourismusleistungen verkaufen. Trotz Geschäftsöffnungen wird somit weiterhin mit erheblichen Umsatzeinbußen gerechnet. Laut einer Umfrage des DRV gaben bereits

<sup>3</sup> Es wurde bei den Ergebnissen auf eine Einheitlichkeit der Referenzjahre geachtet. Für die Reiseanalyse liegen jedoch bereits aus den Jahren 2019 Daten vor.

Mitte April zwei Drittel der 500 befragten Reisebüros an, dass sie sich unmittelbar vor ihrer Insolvenz befinden.

Der Deutschlandtourismus hingegen leidet nicht so stark von den weltweiten Reisewarnungen. Zwar wurden für März und April Umsatzeinbußen in Höhe von 24 Milliarden Euro prognostiziert (dwif 2020), insbesondere durch Einbrüche im Tagestourismus (Anteil von über 60 Prozent). Jedoch konnten diese Rückgänge in der Sommersaison zumindest teilweise durch eine gesteigerte Nachfrage nach Inlandsreisen abgefedert werden. Verschärfte Distanzregelungen und Einschränkungen bei verfügbaren Kapazitäten führten jedoch im Sommer zu Drucksituationen bei Sehenswürdigkeiten und dem Gastgewerbe. Der in aktuellen Vorhersagen bestehende Wunsch vieler Reisender nach Natur- und Aktivurlaub führte in der Sommersaison bereits zu erhöhten Nutzungskonflikten in naturnahen Räumen und Schutzgebieten. Entsprechende Besucher/innen-Management-programme werden daher zunehmend gefordert, um negative Folgen für Natur und Umwelt und das Image von Reiseregionen zu vermeiden.

Laut dem Kompetenzzentrum Tourismus ist mit einer Erholung des Auslandsreiseverkehrs erst bis Ende 2021 zu rechnen. So wird in einem realistischen Szenario erwartet, dass sich das gebuchte Umsatzvolumen in der Phase der Vitalisierung auf 40 Prozent des Vorjahresvolumens belaufen wird. Im besten Fall werde die internationale Vitalisierung im ersten Quartal 2021 stattfinden. Im pessimistischen Szenario rechnet das Kompetenzzentrum mit einer Vitalisierung für den internationalen Tourismus erst bis Mitte 2022. Damit korrigierte das Kompetenzzentrum den Zeitraum der Vitalisierung um fast ein Jahr nach hinten, im Vergleich zur zweiten durchgeführten Prognose im Juni 2020.

"Realistisch betrachtet" hält das Zentrum aktuell eine Normalisierung des Binnentourismus zum zweiten Quartal 2021 für möglich. Ganz anders international: Dort wird dies realistisch betrachtet erst ab 2023 erwartet. Umsätze auf dem Niveau des Basisjahres 2019 werden im internationalen Tourismus sogar erst nach 2023 realistisch erwartet (Quelle: Kompetenzzentrum Tourismus 2020: Recovery-Check#3).

## **3.2 Bewertungsmethoden und -ansätze für Nachhaltigkeitswirkungen des deutschen Outbound-Tourismus**

Die ökonomische Bewertung touristischer Aktivitäten ist relativ gut erfasst, auch wenn es bislang keine spezifischen Analysen zu den ökonomischen Wirkungen im Ausland z.B. im Rahmen des Tourismus-Satellitenkontos gibt.

Aus Nachhaltigkeitsgesichtspunkten sind jedoch auch sozioökonomische, ökologische und soziale Faktoren des Outbound-Tourismus relevant, um eine ganzheitliche Einschätzung touristischer Nachhaltigkeitswirkungen geben zu können. Im Folgenden werden Studien vorgestellt, die Ansätze von touristischen Wirkungsanalysen aus verschiedenen Blickwinkeln erproben. Dabei wurde versucht, Arbeiten mit deutschlandbezogenen Wirkungen zu finden.

### **3.2.1 Beitrag des deutschen Outbound-Tourismus zur regionalen Entwicklung und lokalen Wertschöpfung in aufstrebenden Ländern**

Im Auftrag des Bundesverbands der deutschen Tourismuswirtschaft (BTW) hat das Institut der deutschen Wirtschaft Köln im Jahr 2015 eine Studie erstellt (IDW 2015), die den Beitrag von touristischen Ausgaben deutscher Reisenden in sogenannten Entwicklungs- und Schwellenländern ermitteln sollte. Schwerpunkt war hierbei der ökonomische Beitrag von

Touristen aus Deutschland durch ihre Ausgaben in bereisten Ländern des globalen Südens. Darüber hinaus wurden auch ökologische und soziokulturelle Auswirkungen betrachtet.

### **Allgemeiner Hintergrund der Studie**

In der Studie wurde darauf hingewiesen, dass die touristische Entwicklung in bereisten Ländern ein Prozess ist, dessen Auswirkungen von verschiedenen Einflüssen abhängen, die sich von Land zu Land unterschiedlich darstellen (IDW 2015, S. 13). So ist ein positiver Einfluss des Tourismus in den jeweiligen Destinationen möglich, wenn die politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedingungen und Entwicklungen eines Landes ein positives Umfeld und positive Rahmenbedingungen liefern und wenn die touristische Entwicklung eines Landes den Erkenntnissen einer nachhaltigen Tourismusentwicklung unter Berücksichtigung ökonomischer, ökologischer und sozialverträglicher Erkenntnisse folgt. Dies ist nicht nur Aufgabe der Tourismusplanung in den einzelnen Ländern, sondern gleichermaßen der ausländischen Tourismusindustrie.

Generell stellt die Studie verschiedene mögliche Wirkungen des Tourismus in Entwicklungs- und Schwellenländern zusammen, die sich auf die drei klassischen Nachhaltigkeitsdimensionen Ökologie, Ökonomie und Soziales beziehen.

Die Vielfalt der in der Studie erwähnten Aspekte stellt die bestehende systemische Komplexität von touristischen Wirkungen dar, die sich durch eine scharfe dimensionale Einteilung nur sehr schwer erfassen lässt. Daher wird auch die Notwendigkeit eines „Good Governance“ bzw. verantwortungsvollen Staatswesens hervorgehoben, welches eine entsprechende Gestaltung der touristischen Entwicklung lenkt. So wird das Fazit gezogen, dass die Realisierung positiver Effekte aus dem Tourismus immer nur dann gelingen kann, wenn private Unternehmen, staatliche Stellen und die lokale Bevölkerung gemeinsam an der Tourismusentwicklung arbeiten.

### **Zielsetzung der Studie**

Zentrales Ziel der Studie war es zu erfassen, welche ökonomischen und gesellschaftlichen Auswirkungen von Touristen und Touristinnen aus Deutschland auf Entwicklungs- und Schwellenländer hat. Hier wurde als Schwerpunkt der ökonomische Beitrag erfasst und vor allem direkte, indirekte und induzierte Effekte analysiert. Anschließend wurden weitere ökologische und soziokulturelle Wirkungen anhand von Schwerpunktländern betrachtet.

### **Methodik der Studie**

Die Ergebnisse basieren auf verschiedenen Datenquellen. Zu nennen sind hier die Daten zu den tourismusbezogenen Ausgabestrukturen aus der Eurostat-Tourismusstatistik, Sonderauswertungen der Zahlungsbilanzdaten der Bundesbank zu den Reiseverkehrausgaben und den Ausgaben für grenzüberschreitende Personenbeförderung sowie Sonderauswertungen des GfK-Mobilitätsmonitors zum Ausgabenverhalten deutscher Urlaubsreisenden. Zudem ist das deutsche Tourismus-Satellitenkonto aus 2012 einbezogen worden. Die Effekte in den Entwicklungs- und Schwellenländern, die von den deutschen Tourismusausgaben ausgehen, basieren auf Berechnungen des Economic Impact Research des World Travel and Tourism Council (WTTC) und Oxford Economics. Die Auswahl von Schwerpunktländern basiert auf Abstimmungen eines BTW-Arbeitskreises.

Die Berechnungen erfolgten anhand eines dreistufigen Verfahrens (vgl. IDW 2015, S.44f.):

- Darstellung des direkten und indirekten Beitrags von Tourismusausgaben in Entwicklungs- und Schwellenländern auf Basis der Veröffentlichungen von WTTC und Oxford Economics

- ▶ Ermittlung des Anteils der deutschen Tourismusausgaben an den gesamten ausländischen Tourismusausgaben in Entwicklungs- und Schwellenländern auf Basis von Daten aus der Tourismusstatistik von Eurostat, der Zahlungsbilanz der Bundesbank und dem GfK-Mobilitätsmonitor
- ▶ Verknüpfung der berechneten Daten, um Anteile Deutschlands am gesamten Effekt nach Ländergruppen sowie für ausgewählte Länder darstellen zu können; Abschätzung der indirekten und induzierten Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte mittels der WTTC-Daten

Aufgrund einer sehr diversen Datenlage wurden verschiedene Ansätze der Datengenerierung für die betrachteten Ländergruppen (also alle analysierten Entwicklungs- und Schwellenländer) und den Schwerpunktländern verfolgt. Für die Berechnungen nach Ländergruppen war es möglich, auf die Tourismusstatistik von Eurostat sowie auf Daten der Zahlungsbilanz als Leitstatistiken zurückzugreifen. Für Daten auf der einzelnen Länderebene wurden die Tourismusausgaben auf Basis von Befragungsdaten des GfK-Mobilitätsmonitors mithilfe verschiedener Korrekturschritte angenähert. Da zum Teil auch einzelne Schwerpunktländer im Detail betrachtet wurden, mussten hierfür unterschiedliche Rechenschritte verwendet werden (Top-Down-Prinzip für Ländergruppen und Bottom-Up-Prinzip für Schwerpunktländer). Vor allem für die Ermittlung der Daten für einzelne Schwerpunktländer waren verschiedene Annahmen notwendig, die eine gewisse Unschärfe in der Datenlage zur Folge haben kann.

Insgesamt mussten somit verschiedene rechnerische Ansätze gewählt und zum Teil kombiniert werden, um zu einem Ergebnis zu kommen. Mit steigendem Detaillierungsgrad von Indikatoren ist daher auch von einer größeren Datenunsicherheit auszugehen.

Für die Bewertung von gesellschaftlichen und ökologischen Effekten des Tourismus in den betrachteten Ländern wurden vor allem Regressionsanalysen für bestimmte Zahlenreihen angewendet, die statistische Zusammenhänge darstellen. Die Daten sind auf dem Niveau von Ländern und Jahren verfügbar, tiefer gegliederte Ebenen nach Raum und Zeit wurden nicht durchgeführt. Dieses Verfahren ermöglicht die Darstellung von unmittelbaren und mittelbaren Effekten des Tourismus. Es werden jedoch immer nur bestimmte Faktoren berücksichtigt und somit keine systemischen Zusammenhänge dargestellt. Zudem wird der Tourismus gesamt anhand von konkreten Parametern dargestellt, in diesem Fall anhand von internationalen touristischen Ankünften. Weitere relevante Parameter, die für bestimmte Kontexte relevant sein könnten, spielen keine weitere Rolle in der Ergebnisdarstellung. Insofern verringert sich die Aussagekraft der Ergebnisse aufgrund des großen Interpretationsspielraums bei deren Deutung.

### **Zentrale Ergebnisse zu ökonomischen Wirkungen**

Im Jahr 2012 wurden laut der Welttourismusorganisation über 82 Millionen Ankünfte aus Deutschland weltweit verbucht. Davon entfielen rund 71 Millionen auf die entwickelten Länder und davon allein knapp 33 Millionen Ankünfte auf die beliebten Reiseländer Spanien, Italien und Österreich. Etwa elf Millionen Ankünfte waren in Entwicklungs- und Schwellenländern zu verzeichnen.

Laut IDW (2015, S.71f.) lagen die Ausgaben deutscher Touristen und Touristinnen im Ausland bei insgesamt 72,5 Milliarden Euro. Davon entfielen ein Fünftel, also 13,5 Milliarden Euro für Reisen in Entwicklungs- und Schwellenländer. Deutsche Tourismusausgaben machten angesichts des hohen Binnentourismusanteils in den jeweiligen Ländern 1,2 Prozent aller Tourismusausgaben in Entwicklungs- und Schwellenländern aus. In Asien/Ozeanien sind es 0,5 Prozent und in Mittel- und Südamerika/Karibik 0,6 Prozent.

Die Tourismuswirtschaft in den betrachteten Ländern erwirtschaftete aus den deutschen Ausgaben nach Abzug der Vorleistungseinkäufe einen direkten Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) der Entwicklungs- und Schwellenländer in Höhe von knapp sieben Milliarden Euro. Werden direkte, indirekte und induzierte Effekte zusammengefasst, steigt der Gesamtbeitrag zum Bruttoinlandsprodukt auf 19 Milliarden Euro. Im Vergleich zu Deutschland: hierzulande erzeugt der touristische Konsum eine direkte Bruttowertschöpfung von 105,3 Milliarden Euro und Gesamteffekte von 181,4 Milliarden Euro. Der Großteil davon kommt von inländischen Konsumausgaben, die einen Anteil von 78 Prozent vom touristischen Gesamtkonsum ausmachen.

Die Studie (IDW 2015, S.70) ermittelt im Durchschnitt für eine Reise aus Deutschland in ein Entwicklungs- oder Schwellenland Ausgaben von etwa 1.200 Euro pro Person. Nach Abzug von Einkäufen vonseiten der Touristikunternehmen entsteht ein Beitrag von etwa 50 Prozent zum BIP. Das heißt, die Hälfte der touristischen Ausgaben kommt auch den wirtschaftlichen Aktivitäten im Land zugute, die andere Hälfte fließt entweder zum Quellmarkt zurück oder in andere Regionen. In Afrika ist dieser Anteil mit 59 Prozent etwas höher und in Asien/Ozeanien mit 45 Prozent wiederum etwas niedriger.

Deutsche touristische Ausgaben in Entwicklungs- und Schwellenländer führten rein rechnerisch zu einer Beschäftigung von 738.000 direkt im Tourismus tätigen Personen (vgl. IDW 2015, S.71). Werden alle indirekten und induzierten Effekte einbezogen, führten die touristischen Konsumausgaben aus Deutschland rechnerisch zu einer Beschäftigung von 1,8 Millionen Personen. Leider lassen sich diese Zahlen nicht in Relation mit Beschäftigtenzahlen in anderen Ländergruppen setzen, da in der Studie dazu keine veröffentlichten Daten vorliegen. Daher wieder der Vergleich zu Deutschland: Hier erzeugen die nachgefragten Güter und Dienstleistungen des Tourismus eine direkte Beschäftigung von 2,92 Millionen Personen und Gesamteffekte von 4,93 Millionen Beschäftigten.

Im Durchschnitt schaffte laut dem IDW (2015, S.72) jeder deutsche Tourist direkt 0,07 sowie indirekt/induziert 0,10 Arbeitsplätze in Entwicklungs- und Schwellenländern. Das bedeutet, in etwa 15 deutsche Touristen und Touristinnen erforderlich sind, um eine Person direkt im Tourismus zu beschäftigen. Werden alle Effekte hinzugenommen, erzeugen in etwa sechs Touristen und Touristinnen aus Deutschland rein rechnerisch eine beschäftigte Person in Entwicklungs- und Schwellenländern.

### **Zentrale Ergebnisse zu gesellschaftlichen Wirkungen**

Die Studie beschäftigt sich neben rein ökonomischen Wirkungen auch mit Zusammenhängen zwischen touristischen Aktivitäten und gesellschaftlichen Veränderungsprozessen (vgl. IDW 2015, S. 88ff.). Hierbei wurden statistische Verfahren angewendet, die Zusammenhänge hinsichtlich ihrer Zeit, Form und ihrer Stärke erfassen können. Es wurden insgesamt 13 Bereiche näher analysiert, die in die vier Gruppen Bürger und Bürgerinnen, Staat, Umwelt und Infrastruktur sortiert wurden. Die Ergebnisse sind als statistische Einheiten zu verstehen, die keine Verbindungen mit anderen Bereichen ermöglichen und stets die Kennzahl der touristischen Ankünfte als Ausgangsmaß nehmen. Dies bedeutet, dass ermittelte Zusammenhänge natürlich auch durch ergänzende Merkmale beeinflusst werden können und dass sie keine Kausalitäten unabhängig dieser Kennziffer von touristischen Ankünften wiedergeben können. Daher wird hier im Gegensatz zur Studie auch nicht von „Tourismus“ gesprochen, da dieser Begriff eine Gesamtheit touristischer Eigenschaften impliziert. Folgende zentrale Ergebnisse wurden ermittelt:

Zwischen touristischen Ankünften und der Alphabetisierung besteht ein geringer, aber statistisch signifikanter Zusammenhang (IDW 2015, S.88): Der Alphabetisierungsgrad steigt um

durchschnittlich ca. 1,1 Prozentpunkte, wenn sich die Anzahl der internationalen touristischen Ankünfte verdoppelt.

Auch der Bildungsindex der Vereinten Nationen steigt statistisch, wenn sich die Anzahl der Touristenankünfte erhöht (IDW 2015, S.93).

Wenn die Touristenankünfte zunehmen, sinkt die Armutsquote. Der Effekt ist allerdings nicht statistisch signifikant, er hat Unsicherheiten, die keine Aussagen über die Stichprobe hinaus ermöglichen (IDW 2015, S.97f.).

**Zwischen der Ungleichheit der Einkommen (Gini-Koeffizient) und den touristischen Ankünften besteht ein u-förmiger Zusammenhang (IDW 2015, S.101f.): Zunächst sinkt die Ungleichheit, dann steigt sie wieder mit weiter zunehmenden internationalen Ankünften. Dieser Zusammenhang ist jedoch für verschiedene Länder unterschiedlich und stark kontextabhängig.**

Wenn sich die Anzahl der touristischen Ankünfte verdoppelt, sinkt die Arbeitslosenquote im Durchschnitt um ca. 0,4 Prozentpunkte (IDW 2015, S.106). Dieser Effekt ist jedoch mit großen statistischen Unsicherheiten verbunden.

Bei der Biodiversität ist ein leichter u-förmiger Zusammenhang zu beobachten (IDW 2015, S.128); es wurde der Kompositindikator „GEF Benefits Index for Biodiversity“ verwendet, der ein eher schwaches Vergleichsmaß darstellt: Bei einer Steigerung der Touristenankünfte sinkt die biologische Vielfalt zunächst, ab einem gewissen Punkt von zunehmenden touristischen Ankünften steigt sie wieder. Interpretationen hierzu konnten nicht vertieft gegeben werden.

Die Siedlungsabfälle pro Kopf steigen um durchschnittlich 17,5 kg, wenn sich die Anzahl der Touristenankünfte verdoppelt (IDW 2015, S.132). Dieser Effekt ist allerdings statistisch nicht signifikant, also mit großen Unsicherheiten verbunden.

Es besteht ein klarer Zusammenhang zwischen touristischen Ankünften und dem Wasserzugang der Bevölkerung (IDW 2015, S.136f.): Wenn sich die Anzahl der Ankünfte verdoppelt, steigt der Zugang zu sauberem Trinkwasser um durchschnittlich ca. 1,9 Prozentpunkte. Dieser Zusammenhang gilt jedoch nicht für entwickelte Länder; hier besteht eher ein negativer Zusammenhang.

Der Zugang zu Elektrizität steigt signifikant mit der Anzahl der touristischen Ankünfte in Entwicklungs- und Schwellenländern.

## **Fazit**

Die Studie ermöglicht erstmals einen fokussierten Blick auf touristische Wirkungen deutscher Reisender für Entwicklungs- und Schwellenländer. Die ökonomischen Effekte wurden detailliert erfasst und verdeutlichen die Bedeutung touristischer Aktivitäten für die Wirtschaft der bereisten Länder. Aber der ausschließliche Fokus auf Länder des globalen Südens erschwert eine Vergleichbarkeit mit anderen Regionen der Welt und lässt auch keine Schlüsse hinsichtlich der gesamten wirtschaftlichen Wirkungen von deutschen Touristen und Touristinnen im In- und Ausland zu. Eine umfassende Studie solcher ökonomischen Wirkungen für den gesamten Ausreiseverkehr wäre daher wünschenswert. Die Methodik hierfür ist durch diese Studie bereits erprobt und könnte auch für sämtliche Ländergruppen verwendet werden. Beispielsweise wäre dies auch als Ergänzung zum deutschen Tourismus-Satellitenkonto denkbar, welches die Gesamteffekte von Inländern im Ausland durch die TSA-Tabelle 3 erfasst.

Die Ermittlung von gesellschaftlichen Effekten des Tourismus ist insgesamt sehr schwierig. Die Studie hat hier einen Versuch unternommen, anhand von vergleichsweise einfachen statistischen Methoden erste Erkenntnisse von möglichen Zusammenhängen zwischen einer

touristischen Frequentierung und gesellschaftlichen Prozessen herzustellen. Es wurde aber auch deutlich, dass einzelne statistische Verfahren bei Weitem nicht die Komplexität des touristischen Systems wiedergeben können. Die Umsetzung eines „positiv“ wirkenden Tourismus wird vor allem durch die politische Situation und soziale Struktur des jeweiligen Landes bestimmt sowie durch unterschiedliche nationale und internationale Interessensgruppen beeinflusst. Insofern sind Auswirkungen des Tourismus stets im Kontext von wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Gegebenheiten und nur im jeweiligen Länderkontext im Detail beurteilbar (vgl. IDW 2015, S.150). Häufig sind andere Einflussfaktoren wichtiger als der Tourismus. Die untersuchten gesellschaftlichen Effekte sind daher kaum aussagekräftig und sollten mit großer Vorsicht hinsichtlich einer Interpretation verwendet werden.

### **3.2.2 Beitrag des deutschen Outbound-Tourismus zum weltweiten tourismusbedingten Emissionsausstoß**

Die Berechnung der Emissionen, die durch deutsche Inlandsreisen verursacht werden, ist in einem separaten projektbezogenen Themenpapier methodisch diskutiert und testweise ermittelt worden. Die Erfassung der direkten und indirekten touristischen Emissionen im Ausland ist aufgrund der schlechten Datenlage ungleich schwieriger und konnte daher auch im Rahmen dieses Projekt nicht durchgeführt werden.

In der Studie „The carbon footprint of global tourism“ von Lenzen et al. (2018) wurde der Versuch unternommen, die tourismusbezogenen Emissionsflüsse von insgesamt 160 Ländern auch aus der Perspektive der Quellmärkte zu erfassen.

#### **Allgemeiner Hintergrund der Studie**

Bisherige Schätzungen der globalen CO<sub>2</sub>-Emissionen von Tourismusaktivitäten ergeben Werte von 1,17 Gigatonnen CO<sub>2</sub> für 2005 (UNWTO 2005, Peeters und Dubois 2010) und 1,12 Gigatonnen für 2010 (Gössling und Peeters 2015), was in etwa 2,5-3 Prozent des gesamten globalen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ausmacht. Diese Analysen betrachten jedoch nur direkte auf Tourismus zurückzuführende Emissionen in einzelnen Wirtschaftsbereichen und erfassen insofern keine vor- und nachgelagerten Aktivitäten, die für touristische Leistungen erbracht werden. Die Erzeugung von Lebensmitteln, der Bau und Erhalt von touristischen Infrastrukturen oder der Einzelhandel stellen weitere relevante Leistungen dar, die für den Tourismuskonsum insgesamt von großer Bedeutung sind und daher laut den Autoren auf Grundlage einer Lebenszyklusperspektive in Emissionsberechnungen ebenso berücksichtigt werden sollten.

#### **Zielsetzung der Studie**

Die Studie hat das Ziel, nationale CO<sub>2</sub>-Fußabdrücke zu ermitteln, die aus gesamten touristischen Wertschöpfungsketten entstehen. Der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck stellt in dieser Studie somit die Summe aus direkten und indirekten Emissionen dar, die bei Inlandsreisen und Auslandsreisen verschiedener Nationen entstehen. Neben CO<sub>2</sub> wurden weitere relevante Emissionen berücksichtigt, Zeitreihen von 2009 bis 2013 erstellt, Einflussfaktoren für entstehende Emissionen bestimmt, und besonders CO<sub>2</sub>-intensive Wertschöpfungsketten näher analysiert. Darüber hinaus wurden Vergleiche zwischen dem Inlands- und dem Inländerprinzip als mögliche Bilanzierungsansätze durchgeführt.

#### **Methodik der Studie**

Für die Analyse wurden insgesamt 160 länderspezifische Tourismus-Satellitenkontos weltweit analysiert und mittels einer globalen multi-regionalen Input-Output Datenbank sowie anhand von statistischen Berechnungen (Leontief's Standard Modell) Emissionsberechnungen nach der Nationalität von Touristen und Touristinnen vorgenommen. Damit einheitliche Datenbezüge

hinsichtlich verschiedener Touristenkategorien und Zeitreihen vorhanden sind, wurden fehlende Informationen um Daten des WTTC und der UNWTO ergänzt.

Die Zuordnung des internationalen Luftverkehrs erfolgte analog zur Methodik des Tourismus-Satellitenkontos; es wurden also die Emissionen eines Luftfahrtunternehmens dem jeweiligen Land zugeordnet, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat bzw. dem die touristischen Ausgaben zugeordnet werden. Darüber hinaus wurden aufgrund von Informationslücken keine klimawirksamen Effekte in der Luft berücksichtigt (der sogenannte Radiation Forcing Index).

Anhand der Methodik wurden vor allem drei Indikatoren ermittelt: der globale und nationale Emissionsausstoß des Tourismus, nationale tourismusbedingte Emissionsintensitäten und die Projektion des touristischen Emissionsausstoßes im Jahr 2025.

### **Zentrale Ergebnisse**

Für das Jahr 2013 wurden insgesamt 2,9 Gigatonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente als direkte Emissionen und weitere 1-2 Gigatonnen CO<sub>2e</sub> durch indirekte Faktoren ausgewiesen. Dies ist ein deutlicher Unterschied zu bisherigen wissenschaftlichen Untersuchungen, die zuletzt 1,12 Gigatonnen CO<sub>2</sub> als tourismusbedingten Emissionsausstoß für das Jahr 2010 ermittelten (Gössling und Peeters 2015). Damit leistet der Tourismus nach der Methodik dieser Studie einen Beitrag von 8 Prozent aller globalen menschengemachten CO<sub>2e</sub>-Emissionen.

Deutsche tourismusbezogene Emissionen landen hierbei nach dem Inländerprinzip auf Platz drei der emissionsintensivsten Nationen mit insgesamt 305 Megatonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente. Werden die Emissionen nach dem Inlandskonzept ausgewiesen, welches sämtliche Emissionen der jeweiligen Destination zuordnet, so ist die Höhe der deutschen tourismusbezogenen Emissionen sogar auf Platz zwei aller betrachteten Länder pro Tourist bzw. Touristin. Demnach wurden durch den Tourismus in Deutschland im Jahr 2013 durchschnittlich 4 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente ausgestoßen. Die Mehrheit dieser Emissionen stammt hierbei aus dem Inlandsverkehr, also von deutschen Reisenden im Inland mit etwa 80 Prozent aller Emissionen; nur ein geringer Teil der tourismusbezogenen Emissionen in Deutschland wird durch den internationalen Tourismus generiert.

Betrachtet man den internationalen Reiseverkehr im Detail, gilt der von Deutschland ausgehende Tourismus ins Ausland als viertgrößter Netto-Verursacher für tourismusbezogene Treibhausgasemissionen weltweit. Der deutsche Outbound Tourismus verursacht somit deutlich mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen als der Inbound-Tourismus. Dies gilt übrigens auch relativ pro Tourist bzw. Touristin: auch hier sind deutsche Reisende sogenannte „Netto-Touristen und Touristinnen“ (auf Platz 5 weltweit) und verursachen somit relativ im Ausland deutlich mehr Emissionen, als ausländische Touristen und Touristinnen dies in Deutschland tun. Das kann verschiedene Ursachen haben: Zum einen kann dies ein Zeichen von Energieeffizienz im eigenen Reiseland verglichen mit den ausländischen Reisezielen sein; zum anderen kann dies jedoch auch ein Indiz für besonders emissionsintensive Auslandsreisen der Deutschen sein.

Die Autoren kommen zudem zum Schluss, dass treibhausgasintensive Reisen ein Hocheinkommensphänomen sind. So entstanden über die Hälfte der globalen Emissionen des Tourismus durch Reisen zwischen Ländern mit hohem Einkommen über 25.000 Dollar pro Person; es erfolgte somit insbesondere eine Verteilung der Emissionen zwischen Hocheinkommensländern. Dies liegt insbesondere an der Verteilung von konsumierten Tourismusleistungen; Hocheinkommensländer wie Deutschland konsumieren vor allem einen hohen Anteil an emissionsintensiven Transportleistungen (vor allem Flugreisen), Konsumprodukten (Shopping) und gastgewerblichen Leistungen, wohingegen die

tourismusbedingten Emissionen in Niedrigeinkommensländern vor allem aus unverarbeiteten Lebensmitteln, Landverkehr und zu einem niedrigen Teil dem Gastgewerbe stammen.

Im Zeitverlauf vom 2009 bis 2013 konnte eine durchschnittliche jährliche Verringerung der tourismusbedingten Kohlenstoffintensität von minus 2,7 Prozent verzeichnet werden. Diese wurde jedoch durch einen jährlichen Anstieg der tourismusbezogenen Ausgaben von 7 Prozent überkompensiert, sodass der CO<sub>2e</sub>-Fußabdruck des globalen Tourismus zwischen 2009 und 2013 jährlich um 3,3 Prozent bzw. 14 Prozent gesamt in diesem Zeitraum angestiegen ist. Insofern wurde die erreichte relative Ressourcenentkopplung durch enorme Wachstumsraten des gesamten globalen Reiseverkehrs zunichte gemacht. Der Tourismus erreicht hierbei sogar größere wachstumsbedingte Emissionssteigerungen als das globale verarbeitende Gewerbe, Baugewerbe oder auch das gesamte Dienstleistungsgewerbe. Ein Ende des weiteren Wachstums ist laut den Autoren und Autorinnen der Studie nicht absehbar. Auch aktuell - während der Coronavirus-Krise - wird in ersten Publikationen (z.B. Gössling, Scott und Hall 2020) zu einem dringenden Überdenken des Volumenwachstums aufgerufen, wenn Tourismus als krisenresistentere Branche aufgestellt werden soll.

Auch umweltökonomisch ist Tourismus relativ gesehen eine der emissionsintensivsten Branchen weltweit. So erzeugt der globale Tourismus im Schnitt ein Kilogramm CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro ausgegebenen Dollar, was über dem weltweiten Durchschnitt von 0,75 Kilogramm CO<sub>2e</sub> pro Dollar Endnachfrage liegt.

Für die Studie wurden auch relative Änderungen der Emissionsintensität bei veränderter Konsumnachfrage berechnet. Dabei kamen die Autoren und Autorinnen zu dem Ergebnis, dass Tourismus durchaus als Luxusgut bezeichnet werden kann, dessen Konsum weitgehend von der wohlhabenden Schicht der Weltbevölkerung in Anspruch genommen wird, wobei bei steigenden Einkommen die Treibhausgasemissionen überproportional zunehmen.

Projektionen für 2025 ergaben, dass sich der globale CO<sub>2e</sub>-Fußabdruck des Tourismus bei großen technologischen Fortschritten bei 5 Gigatonnen CO<sub>2e</sub> einpendeln könnte, bei einem Business-as-usual Szenario jedoch bis auf 6,5 Gigatonnen CO<sub>2e</sub> ansteigen könnte.

Die Studie fasst zusammen, dass mit steigendem Wohlstand der Tourismus ein kohlenstoffintensiver Konsumbereich wurde. Die weltweite Nachfrage nach Tourismus übersteigt die Rate der Dekarbonisierung von Tourismusaktivitäten und beschleunigt dadurch den globalen Kohlenstoffausstoß weiter. Bisherige Bestrebungen eines nachhaltigeren Tourismus und technologischer Fortschritte haben bislang kaum messbare Wirkungen hinsichtlich eines klimafreundlichen Tourismus gezeigt.

### **Fazit**

Diese vielbeachtete Publikation „The carbon footprint of global tourism“ von Lenzen et al. (2018) gibt zahlreiche Aufschlüsse über die Klimawirkung durch globale touristische Aktivitäten über die gesamte touristische Wertschöpfungskette. Anhand umweltökonomischer Daten konnten nicht nur reine Emissionszahlen ermittelt werden, sondern diese auch ins Verhältnis zur wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus gesetzt werden. Es wurde deutlich, dass ökonomisches Wachstum mit übermäßig steigenden Emissionsmengen einhergeht und dass dies vor allem für einkommensstarke Länder gilt. Deutschland trägt hier einen erheblichen Teil zur Klimawirkung bei, sowohl im Inlands- als auch im Auslandsreiseverkehr.

### 3.2.3 Klimawirksame Emissionen der deutschen Reisemobilität

#### Hintergrund und Zielsetzung der Studie

Die Quantifizierung der aus dem deutschen Reiseverkehrsaufkommen resultierenden klimawirksamen Emissionen war bislang auf Basis vorhandener Statistiken und Erhebungen aus den Bereichen Verkehr und Tourismus nicht umfassend möglich. Das Umweltbundesamt beauftragte aus diesem Grund eine Studie zur Erfassung von klimawirksamen Emissionen des deutschen Reiseverkehrs, durchgeführt vom Institut für Verkehrsforschung (DLR), dem Institut für Verkehrswesen (KIT), dem Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (ifeu), Kantar TNS und INFRAS.

#### Methodik der Studie

Um konsistente Daten zur Bestimmung der touristischen Reisemobilität erhalten zu können, wurden verschiedene Schrittfolgen durchgeführt.

Als Hauptdatenquelle diente die deutschlandweite Befragung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) für das Jahr 2017, die anhand eines Fusionsmodells mit weiteren Daten kombiniert wurde. Zudem wurde eine auf den Reiseverkehr der Inländer abzielende Befragung durchgeführt. Für die Bestimmung von Emissionen verschiedener Verkehrsmittel wurden Berechnungen der in Deutschland erprobten Emissionsberechnungsmodelle HBEFA, TREMOD und VHEMOD verwendet.

Im Luftverkehr wurden neben den reinen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte erfasst, die durch die Verbrennung in großen Höhen entstehen. Diese wurden durch einen Faktor von 2,4 abgebildet, der auf die Emissionen ab einer Flughöhe von 9.000 m angewendet wird. Des Weiteren wurden die unterschiedlichen Auslastungsgrade im Flugverkehr im Inland und internationalen Verkehr berücksichtigt.

#### Zentrale Ergebnisse

Insgesamt werden in der Studie 107 Megatonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente der Reisemobilität zugerechnet.

Der Auslandsreiseverkehr der Deutschen wird durch den Luftverkehr dominiert, der auch für 25 Prozent der mobilitätsbedingten Inländeremissionen verantwortlich ist. Bezogen auf die Reisemobilität verursacht er sogar 48 Prozent aller Emissionen.

Bei den Emissionsmengen des internationalen Reiseverkehrs sticht der Luftverkehr ins Auge, der durch moderne Technologien und eine hohe Auslastung vergleichsweise energieeffizient ist, jedoch durch die Verbrennung in großer Höhe eine hohe Wirksamkeit von Treibhausgasen besitzt.

Emissionen der Schifffahrt fallen ebenso insbesondere im Ausland an. Dort haben sie mit 9 Prozent beziehungsweise 5 Megatonnen CO<sub>2e</sub> einen durchaus relevanten Anteil.

Eine beispielhafte Darstellung von drei unterschiedlichen 7-Tages Schiffsreisen in der Studie verdeutlicht den hohen Emissionsausstoß von Hochseekreuzfahrtschiffen. Durch die hohe Kilometerleistung dieser Schiffe entsteht gegenüber Flusskreuzfahrtschiffen eine Verdreifachung und gegenüber Hausbooten sogar eine Verachtachung der Emissionen, obwohl Hausboote höhere Emissionswerte pro Personenkilometer aufweisen. Es wird deutlich, dass die Reiseentfernung einen erheblichen Einfluss auf die Gesamtemissionen bei Schiffsreisen hat. Werden typische An- und Abreisen per Flug zum jeweiligen Schiff hinzugerechnet, ist die schlechte Treibhausgasbilanz einer Hochseekreuzfahrt noch verschärfter.

Zudem wurden die Emissionen einer 7-tägigen Badereise in verschiedenen Destinationen beispielhaft berechnet (polnische Ostsee, Italienische Adria, Türkische Riviera), mit dem Ergebnis, dass die Verkehrsmittelwahl bei der Emissionshöhe klassischer Urlaubsreisen im Ausland entscheidend ist. Die Bahn hat stets die besten Emissionswerte, selbst bei einer berechneten höheren Entfernung gegenüber einer Flugreise und dem Wohnmobil. Vor-Ort Emissionen spielen quasi für die Reihenfolge keine Rolle mehr – die Anreise dominiert die Gesamtemissionen.

#### **Fazit**

Trotz der methodischen Komplexität geben die Ergebnisse relevante Aspekte wieder, vor allem bzgl. der Abgrenzung zwischen touristischer und nichttouristischer Mobilität, der Emissionen des motorisierten Individualverkehrs im Tourismus sowie der Gesamtemissionen der touristischen Ausreisemobilität. Für den Ausreiseverkehr ist das Flugzeug als Verkehrsmittel der zentrale Emittent mit über 80 Prozent aller Emissionen der Reisemobilität. Der öffentliche Verkehr spielt hingegen hinsichtlich der Höhe von Emissionen fast keine Rolle sowohl für den Inlands- als auch den Ausreiseverkehr.

### **3.2.4 Betriebsspezifische Tourismuswirkungen auf bereiste Regionen**

Die zuvor beschriebenen Studien betrachten touristische Auswirkungen ausgehend vom Deutschlandtourismus gesamt. Andere Ansätze haben versucht, betriebsspezifische Wirkungen der unternehmerischen Aktivitäten auf Zielländer zu analysieren. Diese Perspektive bietet den Vorteil, konkrete Verantwortlichkeiten abzubilden sowie die Auswirkungen touristischer Aktivitäten auf den Zielort zu fokussieren. Die erste umfassende Studie dieser Art wird im Folgenden kurz vorgestellt.

#### **3.2.4.1 Total Impact Measurement and Management Ansatz für TUI in Zypern**

Im Auftrag der TUI und The Travel Foundation führte die Beratungsgesellschaft Price Waterhouse Coopers (PwC) eine Analyse über die Auswirkungen der touristischen Aktivitäten von TUI in Zypern durch. Hierfür wurde der eigens entwickelte Ansatz des Total Impact Measurement and Management angewendet.

#### **Methodik der Studie**

Der PwC-eigene Ansatz der Analysen stützt sich weitgehend auf eine Input-Output Modellierung betrieblicher Daten für touristische Ausgaben in der jeweiligen Destination. Um Daten zu erhalten, wurden Befragungen in acht TUI-geführten Hotels in Zypern durchgeführt. Es wurden hierbei insbesondere Finanzdaten, Energie- und Treibstoffdaten sowie Beschaffungsdaten abgefragt. Darüber hinaus wurden Mitarbeitendenbefragungen in den Hotels sowie Interviews mit Behörden und Gemeinden durchgeführt. Als weitere Datenquellen wurden Informationen der Flughafen-Abwickler und einer Gästebefragung in Zypern im Jahr 2014 hinzugenommen.

Anhand der Daten wurden verschiedene Emissionsfaktoren und weitere Wirkungsfaktoren berechnet, die nicht öffentlich verfügbar sind. Die Daten wurden in monetäre Werte als eine Art Gewinn-/Verlustrechnung überführt und indirekte, indirekte und induzierte Wirkungen unterteilt. Indirekte Wirkungen werden durch die Lieferkette erzeugt; induzierte Wirkungen entstehen durch Konsumausgaben der Mitarbeitenden des Unternehmens.

Die Methodik orientiert sich laut der Studie an international anerkannten Rahmenwerken und Definitionen. Eine konkrete Darstellung der Rechenwege und genutzten Daten erfolgten jedoch nicht.

Die betrachteten Indikatoren wurden eingeteilt in ökonomische Daten wie Löhne und Gehälter und Profit und gesondert in Steuereinnahmen, in ökologische Faktoren wie Klimawandel-, Gesundheits-, Biodiversitäts-, Schadstoffwirkung und Abfallentsorgung und in soziale Faktoren wie Humankapital, Lebensgrundlagen, öffentliche Infrastruktur und deren Leistungen sowie Kulturerbe.

### Zentrale Ergebnisse

Insgesamt erzeugte TUI gesamte ökonomische Wirkungen für Zypern in Höhe von 32,3 Millionen Euro, was in etwa 59 Euro pro Gästeübernachtung entspricht. Die auswärtigen Ausgaben von Gästen haben hierbei einen größeren wirtschaftlichen Einfluss als die Ausgaben der Hotels. Lediglich 37 Prozent der von den Hotels gekauften Lebensmittel und Getränke wurden in Zypern hergestellt. Im Vergleich stammen 71 Prozent der allgemeinen Einkäufe im Agrarsektor von zypriotischen Lieferanten. Es zeigt sich, dass TUI-Hotels anteilig deutlich weniger Lebensmittel und Getränke von zypriotischen Produzenten beziehen als dies durchschnittlich zypriotische Unternehmen im Gastgewerbe tun. Die Gesamtsteuereinnahmen betragen 13,7 Millionen Euro - das entspricht 25 Euro pro Person und Nacht. Die größten direkten Steuerauswirkungen haben dabei die Produktionssteuern. Der Großteil davon entfällt auf Abfluggebühren, die von jeder Person gezahlt werden, der Zypern verlässt. Dies entspricht 1,4 Millionen Euro der direkten Produktionssteuereffekte von 2,5 Millionen Euro. Die direkten Steuerauswirkungen machen 33 Prozent der gesamten Steuerauswirkungen aus, während die direkten wirtschaftlichen Auswirkungen 43 Prozent der gesamten wirtschaftlichen Auswirkungen ausmachen. Dies zeigt, dass die Aktivitäten des TUI-Konzerns in Zypern eher wirtschaftliche als steuerliche Auswirkungen haben. Dies liegt zum Teil daran, dass die touristische Lieferkette relativ gering bezahlte Arbeitnehmer\*innen beschäftigt, die im Vergleich zu anderen Wirtschaftszweigen einen geringeren Anteil ihres Gehalts an Steuern zahlen.

In der Studie wurden auch Umweltauswirkungen durch die untersuchten TUI-Hotels ermittelt und anhand des PwC-eigenen Modells in monetäre Werte quantifiziert, die als Umweltkosten gelten (PwC 2015). Die gesamten Umweltkosten der analysierten TUI-Hotels betragen 2,3 Millionen Euro, was rein rechnerisch 4 Euro pro Gästeübernachtung entspricht. Die monetären Auswirkungen von Treibhausgasemissionen belaufen sich auf insgesamt 1,4 Millionen Euro (oder 2,50 Euro pro Gästenacht), wovon 40 Prozent auf die indirekten und induzierten Auswirkungen zurückzuführen sind. Die direkten Emissionen durch den touristischen Luftverkehr nach und von Zypern verursachen zusätzliche Umweltkosten von 1,9 Millionen Euro, die aufgrund der verschiedenen Scope-Zuteilungen nicht in die Rechnung einbezogen wurden. Bei Einbeziehung in den Geltungsbereich würden sich die gesamten Umweltkosten auf 4,2 Millionen Euro erhöhen. Davon entfallen über 80 Prozent auf Flugemissionen. Hotels erzeugten im Durchschnitt 1,8 Kilogramm Abfall pro Kunde und Nacht, was über dem durchschnittlichen zypriotischen Einwohner liegt (1,4 Kilogramm Abfall pro Tag). Die Hotels haben 25 Prozent ihres Abfalls recycelt, was etwas mehr ist als der zypriotische Durchschnitt von 20 Prozent im Jahr 2010. Hotels, die einen höheren Anteil ihrer Abfälle recyceln, haben geringere Umweltauswirkungen. Weitere 25 Kilogramm Abfall werden pro Gästenacht in den Lieferketten des Hotels und anderer Dienstleistungen, die die Kunden in Zypern nutzen, produziert. Die Umweltkosten der Wassernutzung im Jahr 2013 sind mit 6.000 Euro vergleichsweise gering. Im Durchschnitt verbrauchten die acht Hotels 2013 rund 340 Liter Wasser pro Kundennacht. Das ist mehr als zypriotische Einwohner durchschnittlich verbrauchen (264 Liter pro Tag). Die mit Luftemissionen und Wasserverschmutzung verbundenen Auswirkungen sind relativ gering. Insgesamt beliefen sich die Gesamtkosten der untersuchten TUI-Hotels für die Umwelt durch Luftemissionen und Wasserverschmutzung auf 88.000 Euro.

Der bedeutendste ermittelte soziale Nutzen durch die touristischen Aktivitäten der TUI-Hotels ist die Bereitstellung von Berufserfahrung; dies wurde mit einem Wert von 3,4 Millionen Euro beziffert. Die größten sozialen Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Lebensunterhalt der Beschäftigten sind die vermiedenen staatlichen Leistungszahlungen mit einem angegebenen monetären Wert von 2,1 Millionen Euro. Das Wohlbefinden der Mitarbeitenden wurde mit einem Wert von 760.000 Euro angegeben. Zudem wurde ein "existenzsichernder Lohn" in Zypern auf der Grundlage des bestehenden zypriotischen Mindestlohns geschätzt und bei den Mitarbeitenden abgefragt. Etwa 10 Prozent der etwa 600 befragten Beschäftigten gaben an, dass ihr Verdienst unter dem geschätzten existenzsichernden Lohn liegt.

Steuerliche Kosten für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen für Touristen und Touristinnen des TUI-Konzerns betragen rund 0,20 Euro pro Gästenacht. Die sozialen Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Kulturerbe waren am geringsten: Die Auswirkungen der Aktivitäten des TUI-Konzerns auf das Kulturerbe sowohl in Bezug auf die Sozialkosten als auch auf die Sozialleistungen sind im Vergleich zu den anderen untersuchten sozialen Auswirkungen gering. Die niedrigen Kosten- und Nutzenwerte spiegeln die geringe Anzahl von Kunden des TUI-Konzerns wider, die die betreffenden Weltkulturerbestätten sowohl unabhängig als auch im Rahmen von organisierten Touren besuchen.

**Fazit**

Die Studie erfasst erstmalig monetarisierte Auswirkungen touristischer Aktivitäten eines Reiseveranstalters in einem Zielgebiet. Es wurde ermittelt, dass die ökonomischen Effekte sehr groß sind. Es wurde auch deutlich, dass nur ein geringer Anteil der gastronomischen Leistungen der Hotels durch nationale Lieferanten gedeckt wird. Außerdem erzeugen touristische Ausgaben vor Ort einen höheren ökonomischen Wert als die getätigten Ausgaben durch Hotelleistungen. Laut der Studie sind die ermittelten ökologischen Kosten der touristischen Aktivitäten im Vergleich mit dem ökonomischen Nutzen eher gering. Hierbei wurden jedoch die Treibhausgasemissionen durch Flugleistungen nicht einbezogen. Weitere relevante Umweltfaktoren waren Abfall und Stromverbrauch. Soziale Nutzen werden insbesondere durch Lohnzahlungen und Weiterbildungen erzeugt. Soziokulturelle Nutzen entstehen hingegen durch die touristischen Aktivitäten kaum.

Die Autoren empfehlen eine verbesserte Datenerfassung touristischer Betriebe sowie vonseiten der zuständigen Destinationsmanagementorganisationen. Zudem wird eine verstärkte sektorübergreifende Betrachtung empfohlen, um Wirkungsketten besser bewerten zu können.

**3.3 Kernaspekte von tourismusbezogenen Auswirkungen des Outbound-Tourismus**

Die zuvor dargestellten Studien beschäftigen sich mit unterschiedlichen Aspekten von Wirkungen des deutschen Outbound-Tourismus. Folgend werden diese Studien in Bezug zu den Nachhaltigkeitsdimensionen gesetzt und die Abdeckung des Analysebereichs bewertet.

**Tabelle 2: Bezugspunkte der betrachteten Studien zu den Nachhaltigkeitsdimensionen**

Studie	Dimension	Analysierte Bereiche	Bewertung der Abdeckung
	Ökologie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Biodiversitäts-Benefit-Index</li> <li>▪ Siedlungsabfälle</li> </ul>	

Studie	Dimension	Analysierte Bereiche	Bewertung der Abdeckung
Entwicklungsfaktor Tourismus, IDW 2015	Ökonomie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tourismusausgaben</li> <li>▪ Ökonomischer Beitrag des Deutschland-Tourismus am BIP und der Beschäftigung</li> <li>▪ Beitrag deutscher Tourismusausgaben zum Bruttoinlandsprodukt</li> <li>▪ Beitrag deutscher Tourismusausgaben zur Beschäftigung</li> <li>▪ Vor-Ort Ausgaben von Touristen</li> </ul>	Schwellen- und Entwicklungsländer
	Soziales	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Touristische Entwicklung und Alphabetisierungsquote</li> <li>▪ Bildungsindex</li> <li>▪ Armutsquote</li> <li>▪ Ungleichheit (Gini-Index)</li> <li>▪ Arbeitslosenquote</li> <li>▪ politische Stabilität</li> <li>▪ politische Teilhabe</li> <li>▪ politische Partizipation</li> <li>▪ Zugang zu verbesserten Wasserquellen</li> <li>▪ Anteil befestigter Straßen</li> <li>▪ Anzahl der Internetnutzer</li> <li>▪ Zugang zu Elektrizität</li> </ul>	
The carbon footprint of global tourism, Lenzen et al. (2018)	Ökologie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Globaler Emissionsausstoß des Tourismus</li> <li>▪ Emissionsintensitäten</li> <li>▪ Projektion des Emissionsausstoßes in 2025</li> </ul>	global
	Ökonomie	-	
	Soziales	-	
Klimawirksame Emissionen des deutschen Reiseverkehrs, DLR et al. (2020)	Ökologie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reiseintensität, Verkehrsmittelnutzung, Besetzungsgrad nach Fahrzeugtyp, Zusatzausrüstungen und Gepäcktransport, Verkehrsleistung: In- und Ausländer, nach Verkehrsmitteln</li> <li>▪ Endenergieverbrauch nach MIV, ÖV, Flugzeug, Schiff; unterteilt nach Reisemobilität und Nichtreisemobilität</li> <li>▪ THG-Emissionen nach MIV, ÖV, Flugzeug, Schiff; unterteilt nach Reisemobilität und Nichtreisemobilität</li> </ul>	Gesamtreiseverkehr
	Ökonomie	-	
	Soziales	-	
	Soziales	-	
Measuring Tourism's Impact. A Pilot Study in Cyprus, Travel Foundation (2015)	Ökologie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Klimawandelwirkungen durch THG-Ausstoß</li> <li>▪ Gesundheitswirkungen durch Luftverschmutzung</li> </ul>	Betriebspezifisch in einem Zielland

Studie	Dimension	Analysierte Bereiche	Bewertung der Abdeckung
	Ökonomie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Auswirkungen durch Ökosystemdegradierung und verringerte Biodiversität</li> <li>▪ Gesundheitswirkungen und Eutrophierung im Zusammenhang mit der Freisetzung von Schadstoffen in Gewässer</li> <li>▪ Klimawirkung durch Abfallentsorgung in Deponien</li> <li>▪ Löhne &amp; Gehälter</li> <li>▪ Profit (inkl. Investitionen und immaterielle Vermögenswerte)</li> <li>▪ Einnahmen durch Unternehmenssteuern, Produktions- und Verbrauchssteuern, Immobiliensteuern, personenbezogene Steuereinnahmen</li> </ul>	
	Soziales	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Humankapital: Wert der potenziellen Verbesserung von Wissen, Fähigkeiten und Kompetenzen von Einzelpersonen in Zypern durch die Bereitstellung von Praktika, u.a. in Hotels</li> <li>▪ Lebensgrundlagen: gemiedene Sozialleistungen durch Beschäftigung, Wohlbefinden der Mitarbeitenden, Differenz zwischen existenzsicherndem Lohn und gezahltem Lohn, Wertschöpfungsverlust durch ausländische Beschäftigte</li> <li>▪ Öffentliche Infrastruktur und Leistungen: Standreinigung, ÖV, Abfall- und Abwasserentsorgung und öffentliche Ausgaben für den Tourismus, die allen zugute kommen</li> <li>▪ Kulturerbe: Kostendifferenz zwischen touristischen Mehrkosten von Stätten und Eintrittsgebühren</li> </ul>	

Quelle: eigene Darstellung

Keine der betrachteten Studien ermöglicht eine Gesamtbeurteilung von Nachhaltigkeitswirkungen des deutschen Ausreiseverkehrs. Entweder erfolgt ein Fokus auf bestimmte Ländergruppen oder es werden einzelne Nachhaltigkeitsaspekte, insbesondere ökologische Faktoren, betrachtet. Es wird sehr deutlich, dass vor allem der soziale Bereich der Nachhaltigkeit nur ungenügend, wenn überhaupt, in bisherige Analysen aufgenommen wird. Die mangelnde Betrachtung sozialer Faktoren bei tourismusspezifischen Nachhaltigkeitskriterien und Zertifizierungen wurde bereits in anderen Studien festgestellt (z.B. VERBRAUCHER-INITIATIVE 2018) und kann mit dieser Kurzanalyse wiederum bestätigt werden.

Darüber hinaus zeigt sich, dass verschiedene methodische Ansätze angewendet werden, die einen Vergleich von Daten unterschiedlicher Studien nicht ermöglichen bzw. auch die Zusammenführung verschiedener Nachhaltigkeitsaspekte aus den jeweiligen Studien nicht

zulassen. Es gibt bislang keine standardisierte Methodik zur Erfassung von datengestützten Nachhaltigkeitswirkungen des Tourismus. Die UNWTO arbeitet derzeit an einem globalen statistischen Rahmenwerk für Nachhaltigkeitsdaten des Tourismus (MST – Measuring the Sustainability of Tourism), das sich jedoch auf ökologische sowie ökonomische Kennzahlen konzentriert und bestimmte Umweltfragen wie Biodiversität und Tourismus außen vor lässt. Zudem werden keine quellmarktspezifischen Daten erfasst.

## 4 Zusammenfassung und Ausblick

Das Verursacherprinzip des Nachhaltigkeitsleitbildes wird in aktuellen Nachhaltigkeitsbewertungen des Tourismus kaum berücksichtigt. Dies führt einerseits zur Nicht-Berücksichtigung bestimmter touristischer Wirkungen, die aufgrund nachfragebezogener Aktivitäten entstehen. Andererseits kann dies zur Unterschätzung von einigen Bereichen wie dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß durch touristische Mobilität führen.

Bislang durchgeführte Studien konzentrieren sich zumeist auf einzelne Nachhaltigkeitsfelder oder fokussieren bestimmte Zielmärkte. Ein Gesamtbild über Nachhaltigkeitswirkungen durch den deutschen Reisemarkt existiert nicht. Die Betrachtung des Outbound-Tourismus sollte daher in zukünftigen Studien und Analysen berücksichtigt werden. Hierbei besteht weiterer Forschungsbedarf zu Methoden der Datengenerierung.

Dennoch geben die hier betrachteten Studien interessante und relevante Ergebnisse wieder, die durchaus Diskussionsanreize geben. Folgend sind die zentralen Kernaussagen der Studien zusammengefasst:

**Tabelle 3: Kernaussagen der betrachteten Studien**

Studie	Kernergebnisse
Entwicklungsfaktor Tourismus, IDW 2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Etwa ein Fünftel aller Ausgaben durch deutsche Auslandsreisen entfällt auf Entwicklungs- und Schwellenländer</li> <li>▪ Deutsche Auslandsreisen machen 1,2 Prozent aller Tourismusausgaben in Entwicklungs- und Schwellenländern aus</li> <li>▪ (Deutsche) Auslandsreisende erzeugen eine durchaus hohe Beschäftigungswirkung in Entwicklungs- und Schwellenländern</li> <li>▪ In etwa die Hälfte sämtlicher touristischen Ausgaben bleiben vor Ort in den Regionen</li> <li>▪ Es gibt leichte, wenn auch nicht sehr aussagestarke positive Zusammenhänge zwischen Touristenankünften und gesellschaftlichen Veränderungsprozessen</li> </ul>
The carbon footprint of global tourism, Lenzen et al. (2018)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Treibhausgasemissionen durch touristischen Konsum sind in etwa doppelt bis dreifach so hoch wie bislang angegeben, wenn tourismusbedingte Leistungsketten einbezogen werden</li> <li>▪ Deutsche tourismusbezogene Emissionen sind im weltweiten Ländervergleich sehr hoch</li> <li>▪ Ein Großteil der Emissionen entsteht jedoch durch den Inlandsverkehr</li> <li>▪ Dennoch gilt Deutschland als einer der größten Netto-Verursacher für international entstehende Treibhausgasemissionen des Tourismus</li> <li>▪ Zudem verursachen deutsche Reisende relativ im Ausland mehr Emissionen, als ausländische Touristen dies in Deutschland tun (Netto-Touristen)</li> <li>▪ Treibhausgasintensive Reisen sind ein Hocheinkommensphänomen: es erfolgt insbesondere eine Verteilung der Emissionen zwischen Hocheinkommensländern</li> <li>▪ Eine zwischen 2009 und 2013 erreichte relative Ressourcenentkopplung wurde durch enorme Wachstumsraten des gesamten globalen Reiseverkehrs zunichte gemacht</li> <li>▪ Umweltökonomisch ist Tourismus relativ gesehen eine der emissionsintensivsten Branchen weltweit</li> <li>▪ Bisherige Bestrebungen eines nachhaltigeren Tourismus und technologischer Fortschritte haben bislang kaum messbare Wirkungen hinsichtlich eines klimafreundlichen Tourismus gezeigt</li> </ul>

Studie	Kernergebnisse
Klimawirksame Emissionen des deutschen Reiseverkehrs, DLR et al. (2020)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Emissionen der Reisemobilität der Inländer entsprechen ungefähr denen der Nichtreisemobilität, jedoch werden 51 % der Emissionen des Reiseverkehrs im Ausland emittiert und tauchen somit in deutschen Bilanzierungen nicht auf</li> <li>▪ Auslandsreiseverkehr der Deutschen wird durch den Luftverkehr mit einem Anteil von 84 Prozent dominiert</li> <li>▪ Schifffahrt bei Auslandsreisen hat im Vergleich zu Inlandsreisen mit 9 Prozent einen durchaus relevanten Anteil an den THG-Emissionen</li> </ul>
Measuring Tourism's Impact. A Pilot Study in Cyprus, Travel Foundation (2015)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ TUI-Reisende in Zypern bewirken in etwa 59 Euro pro Gästeübernachtung an ökonomischen Wirkungen</li> <li>▪ Nur ca. ein Drittel aller gekauften Lebensmittel und Getränke in den TUI-Hotels in Zypern stammen von nationalen Produzenten</li> <li>▪ Aus den Touristenankünften werden vor allem produktionsbasierte Steuereinnahmen generiert, die vor allem aus Abfluggebühren erzeugt werden</li> <li>▪ Die Umweltkosten durch TUI-Kunden in Zypern betragen in etwa 4 Euro pro Gästeübernachtung</li> <li>▪ Das Kulturerbe profitiert kaum von den touristischen Aktivitäten von TUI in Zypern</li> </ul>

Quelle: eigene Darstellung

Insbesondere angesichts der derzeitigen Coronavirus-Krise werden Nachfrageveränderungen im internationalen Tourismus zu veränderten Wirkungen für Auslandszielmärkte führen. Die hohe Beschäftigungswirkung des Auslands-Tourismus in Entwicklungs- und Schwellenländern wird für viele Auslandszielmärkte zu herausfordernden Situationen führen. Andererseits ergeben sich hier dargestellte Nachhaltigkeitswirkungen als (unbeabsichtigte) „Nebeneffekte“ der Corona-Krise. So ist z.B. die Forderung nach einem Emissionsrückgang im Flugverkehr nun durch die stark eingebrochenen Flugbewegungen auch tatsächlich eingetreten. Es ist auch von einer verzögerten Erholung im Flugverkehr auszugehen und damit zu rechnen, dass Emissionen aus dem Flugverkehr für die nächsten Jahre reduziert bleiben. Es ist davon auszugehen, dass die Sensibilität für das Thema Overtourism mit der Krise zunimmt und für einige Destinationen sich zu einem größeren Wettbewerbsnachteil entwickelt. Und zwar aus epidemiologischen Gründen, da große Menschenansammlungen weiterhin vermieden werden sollen und Auflagen diesbezüglich abzusehen sind.

Nachhaltigkeitsanalysen aus der Perspektive des Outbound-Tourismus tragen somit zum Gesamtbild der Debatte rund um Zukunftsperspektiven des Tourismus bei und helfen bei der Einschätzung von langfristig prognostizierten aber auch disruptiven Entwicklungen wie sie aktuell zu beobachten sind.

## 5 Quellenverzeichnis

- Asmelash, A. G.; Kumar, S. (2019): Assessing progress of tourism sustainability: Developing and validating sustainability indicators. *Tourism Management* 71, S. 67–83
- Balas, M.; Strasdas, W. (2019): Nachhaltigkeit im Tourismus: Entwicklungen, Ansätze und Begriffsklärung. UBA-Im Auftrag des Umweltbundesamtes. Texte 25/2019. Dessau-Roßlau. Download unter: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-03-12\\_texte\\_22-2019\\_nachhaltigkeit-tourismus.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-03-12_texte_22-2019_nachhaltigkeit-tourismus.pdf)
- Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (BDF) (2019): Entwicklung Luftverkehr Deutschland. Download unter [http://www.bdf.aero/files/2315/4150/0114/70.\\_MarktanteileDeutschland.pdf](http://www.bdf.aero/files/2315/4150/0114/70._MarktanteileDeutschland.pdf)
- Cernat, L.; Gourdon, J. (2012): Paths to success: Benchmarking cross-country sustainable tourism. *Tourism Management*, 33(5), S. 1044–1056
- DIW Econ (2017): Wirtschaftsfaktor Tourismus in Deutschland. Im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie. Download unter [https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Tourismus/wirtschaftsfaktor-tourismus-in-deutschland-lang.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=18](https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Tourismus/wirtschaftsfaktor-tourismus-in-deutschland-lang.pdf?__blob=publicationFile&v=18)
- Dörnberg, A.; Freyer, W.; Sülberg, W. (2018): Reiseveranstalter- und Reisevertriebsmanagement. Funktionen-Strukturen-Prozesse. 2. Auflage. De Gruyter Oldenbourg Verlag. Berlin
- Dwif-Consulting GmbH (2020): Dwif-Corona-Kompass. <https://www.dwif.de/news-events/corona-kompass.html>, Stand: 25.07.2020
- Epler Wood, M.; Fotiadou, S.; Jarrar, Z.; Daouda, M. (2018): Tourism and Environmental Health in a Changing Climate. In *Voices of Ghana*.
- Epler Wood, M.; Milstein, M.; Ahamed-Broadhurst, K. (2019): Destinations at Risk: The Invisible Burden of Tourism. <https://www.thetravelfoundation.org.uk/invisible-burden/>, Stand: 25.07.2020
- European Commission (2016): The European Tourism Indicator System.
- Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (2017): Reiseanalyse 2017. Kiel.
- Gesellschaft für Konsumforschung (2017): GfK-MobilitätsMonitor. <https://www.gfk.com/de/branchen/tourismus-und-mobilitaet/>, Stand: 25.07.2020
- Giulietti, S. (2016): An EEA reporting mechanism on tourism and environment. Download unter: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwii65qV69TsAhXBDGMBHUU5DF8QFjABegQIBBAC&url=http%3A%2F%2Fec.europa.eu%2FDocsRoom%2Fdocuments%2F15349%2Fattachments%2F31%2Ftranslations%2Fen%2Frenditions%2Fnative&usg=AOvVaw2cUiv78EHZ9zKldtGCQdXQ>
- Gössling, S.; Peeters, P. (2015): Assessing tourism’s global environmental impact 1900–2050. *Journal for Sustainable Tourism*. 23, S. 639–659
- Gössling, S.; Scott, D.; Hall, M. (2020): Pandemics, tourism and global change: a rapid assessment of COVID-19, *Journal of Sustainable Tourism* 9, (1), S. 1-20
- Hogapage (2020): Zu wenig Hotelbetten in Deutschland! <https://www.hogapage.de/nachrichten/wirtschaft/tourismus/zu-wenig-hotelbetten-in-deutschland/>, Stand: 25.07.2020
- Hunter, C. (1997): Sustainable tourism as an adaptive paradigm. *Annals of Tourism Research*, 24 (4), S. 850–867.

INRouTe (2017): Tourism, territory and sustainability at subnational levels: fostering credibility for its measurement and supporting key stakeholders. Download unter: [http://www.inroutenetwork.org/wp-content/uploads/2017/01/ANNEXES\\_INRouTe\\_doc2016.pdf](http://www.inroutenetwork.org/wp-content/uploads/2017/01/ANNEXES_INRouTe_doc2016.pdf)

Institut der deutschen Wirtschaft Köln Consult GmbH (IDW) (2015): Entwicklungsfaktor Tourismus. Köln. Im Auftrag des Bundesverbandes der Deutschen Tourismuswirtschaft (Hrsg.). Download unter: [www.iwconsult.de](http://www.iwconsult.de)

Institut für Verkehrsforschung (DLR); Institut für Verkehrswesen (KIT); Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH (ifeu); Kantar TNS (2020): Klimawirksame Emissionen des deutschen Reiseverkehrs. Im Auftrag des Umweltbundesamtes. Dessau-Roßlau. Texte 141 /20. Download unter: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-07-20\\_texte\\_141-2020\\_emissionen-reiseverkehr\\_0.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-07-20_texte_141-2020_emissionen-reiseverkehr_0.pdf)

Kompetenzzentrum Tourismus des Bundes (2020): Recovery-Check#3. <https://www.kompetenzzentrum-tourismus.de/wissen/insights/388-recovery-check-3-die-vitalisierung-des-tourismus-hat-begonnen>, Stand: 25.07.2020

Ko, T. G. (2005): Development of a tourism sustainability assessment procedure: A conceptual approach. *Tourism Management*, 26 (3), S. 431–445

Lenzen, M.; Sun, Y. Y.; Faturay, F.; Ting, Y. P.; Geschke, A.; & Malik, A. (2018): The carbon footprint of global tourism. *Nature Climate Change*, 8 (6), S. 522–528

McCool, S.; Moisey, R. (2008): *Tourism, Recreation and Sustainability: Linking Culture and the Environment*. 2. Auflage. CABI Publishing. Wallingford/Campbridge

Moscardo, G.; & Murphy, L. (2014): There Is No Such Thing as Sustainable Tourism: Re-Conceptualizing Tourism as a Tool for Sustainability. *Sustainability* 6 (5), S. 2538-2561

Neumann, F.; Helms, L. (2020): Treibhausgas- Emissionen im Deutschland-Tourismus. Im Auftrag des Umweltbundesamtes. UBA-Texte 149/2020. Dessau-Roßlau. Download unter: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte\\_149-2020\\_treibhausgas-emissionen\\_im\\_deutschland-tourismus.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_149-2020_treibhausgas-emissionen_im_deutschland-tourismus.pdf)

Niavis, S.; Papatheochari, T.; Psycharis, Y.; Rodriguez, J.; Font, X.; Codina, A. M. (2019): Conceptualising tourism sustainability and operationalising its assessment: Evidence from a Mediterranean Community of projects. *Sustainability (Switzerland)* 11 (15).

Peeters, P.; Dubois, G. (2010): Tourism travel under climate change mitigation constraints. *Journal of Transport Geography* 18 (3), S. 447-457

Price Waterhouse Coopers; the Travel Foundation (2015): *Measuring Tourism’s Impact a Pilot Study in Cyprus*. Download unter: <https://www.pwc.co.uk/assets/pdf/measuring-tourisms-impact-pilot-study-cyprus-methodology.pdf>

Torres-Delgado, A.; Saarinen, J. (2014): Using indicators to assess sustainable tourism development: a review. *Tourism Geographies*, 16 (1), S. 31–47

UN World Tourism Organization (2004): *Indicators of Sustainable Development for Tourism Destinations*. In *Tourism’s potential as a sustainable development strategy*. Proceedings from the 2004 WTO tourism policy forum at the George Washington University, Washington, DC, USA, 18-20 October 2004. Download unter: [http://www.tourism.org/content/projects/Indicators for Tourism Development.pdf](http://www.tourism.org/content/projects/Indicators%20for%20Tourism%20Development.pdf)

UN World Tourism Organization, UN Environmental Programme, World Meteorological Organization (2008): *Climate Change and Tourism—Responding to Global Challenges* Download unter: <http://sdt.unwto.org/sites/all/files/docpdf/climate2008.pdf>

UN World Tourism Organization (2017a): Tourism and the Sustainable Development Goals – Journey to 2030. Download unter: <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284419340>

UN World Tourism Organization (2017b): Measuring the Sustainability of Tourism. <https://www.unwto.org/standards/measuring-sustainability-tourism>, Stand: 25.07.2020

VerbraucherInitiative; Zentrum für nachhaltige Entwicklung (2017): Anforderungen an Unternehmenszertifizierungen für nachhaltigen Tourismus in Deutschland. Download unter: [http://www.zenat-tourismus.de/images/pdf/Ergebnisbericht\\_Nachhaltiger-Tourismus.pdf](http://www.zenat-tourismus.de/images/pdf/Ergebnisbericht_Nachhaltiger-Tourismus.pdf)

Wheeller, B. (1993): Sustaining the ego. *Journal of Sustainable Tourism*, 1 (2), S. 121–129.

Yougov / Lichtblick (2020): Umfrage zum Stimmungsbild in Corona-Zeiten: Klares Bekenntnis zu Klima- und Umweltschutz. <https://www.presseportal.de/pm/22265/4592093>, Stand: 08.06.2020