

ERA-PAPER

PRINT
VERSION

Tourismus

Eine ethische
Risikoanalyse

HAMBURGER STIFTUNG FÜR
WIRTSCHAFTSETHIK

Impressum

Hamburger Stiftung für Wirtschaftsethik
Dr. Christiane Hellar, Dr. Jesco Kreft, Dr. Miriam Putz

www.stiftung-wirtschaftsethik.de
post@stiftung-wirtschaftsethik.de

Grafische Gestaltung und Illustrationen
JUSTAR graphic design

Bildnachweis
Seite 80: Friedrich Stark/Alamy Stock Photo

Soweit Inhalte Dritter verwendet wurden, haben wir diese, wo immer die Urheber bekannt waren, als solche gekennzeichnet. Rechteinhaber, die ihre Urheberrechte dennoch verletzt sehen, bitten wir, sich mit uns in Verbindung zu setzen.

ISBN 978-3-9819349-1-5

© 2020 Hamburger Stiftung für Wirtschaftsethik

Unternehmensverantwortung lässt sich unserem Verständnis nach nicht denken, ohne den Blick auf die verschiedenen Stufen der Wertschöpfungsketten und deren spezifische ethische Problemfelder zu lenken. In Abhängigkeit von der Komplexität und Globalität der Wertschöpfungsprozesse unterscheiden sich die Möglichkeiten und Grenzen unternehmerischer Verantwortung in den einzelnen Branchen erheblich.

Dabei steht die Frage im Mittelpunkt, welche ökonomischen, politischen und zivilgesellschaftlichen Akteure an den komplexen Wertschöpfungsprozessen beteiligt sind, welche Rolle sie spielen und wie es ihnen gemeinsam möglich ist, die jeweiligen sozial-ethischen Risiken zu minimieren. Diese Risikoperspektive ist allen Analysen der Publikationsreihe era-paper (era = ethical risk assessment) gemein, die gleichsam ein Kernelement der Arbeit der Hamburger Stiftung für Wirtschaftsethik bilden.

Dem liegt die Überzeugung zugrunde, dass sozialetische Fragestellungen für Unternehmen vor allem dann handlungsrelevant sein können, wenn sie in ökonomische Größen übersetzt werden. Die Analyse branchenspezifischer Risikofelder kann somit gerade für Unternehmen mit äußerst komplexen Wertschöpfungsketten als Frühwarnsystem dienen. Das Framework dafür bildet eine angepasste Systematik aus Komponenten der beiden einschlägigen internationalen Standards: dem UN Global Compact und der Global Reporting Initiative (GRI) (siehe die grafische Darstellung des Frameworks im Anhang).

Neben dieser Risikoanalyse und der damit verbundenen Identifikation potenzieller oder bereits bestehender Problemfälle suchen die era-paper nach Lösungen, indem sie die Risiko- durch die Governance-Ebene erweitern; denn nur ein Zusammenspiel unterschiedlicher Akteure und die Kombination unterschiedlicher Maßnahmen kann zur Minderung der sozialetischen Risiken beitragen. Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft sind in der Verantwortung, ihre jeweiligen Handlungs- und Gestaltungsspielräume zu nutzen, um einen Kontext zu schaffen, der nachhaltiges Wirtschaften befördert.

Sicherlich bedarf es dafür einer Übersetzung in die Sprachen der Zielgruppen Politik und Öffentlichkeit, vor allem aber einer vorgelagerten Analyse der branchenspezifischen Governance. Sie dient dem Verständnis der Wirkungszusammenhänge zwischen Regierungsstrukturen und Steuerungsprozessen.

Die era-paper geben die Einschätzung der Autorinnen und Autoren in Hinblick auf die Relevanz ordnungspolitischer, zivilgesellschaftlicher und öffentlicher Akteure wieder und unterliegen einer praktischen Machbarkeitsprüfung. ■

Inhalt

7		Abkürzungsverzeichnis
8		Zusammenfassung
9		Summary
12	1	Einleitung
18	2	Tourismusbranche
19	2.1	Branchenimmanente Ambivalenzen
19	2.1.1	Das ökologische Spannungsfeld
20	2.1.2	Das Spannungsfeld der Wertschöpfungsverteilung
27	2.2	Ökonomische Wertschöpfung
27	2.2.1	Wertschöpfungskette im Tourismus
32	2.2.2	Volkswirtschaftliche Wertschöpfung
33	2.2.3	Horizontale und vertikale Konzentrationsprozesse
34	2.3	Covid-19 und seine Auswirkungen auf die Tourismusbranche
40	3	Analyse der Risikofelder
41	3.1	Arbeits- und Menschenrechte
43	3.2	Ressourcenverbrauch
46	3.3	CO ₂ -Emissionen und Klimabelastung
50	3.4	Overtourism
54	4	Governanceanalyse und Empfehlungen
62		Anhang
74		Literaturverzeichnis
78		Einzelnachweise

Abkürzungsverzeichnis

BIP	Bruttoinlandsprodukt
CORSIA	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation
EU-EHS	Europäisches Emissionshandelssystem
ESG	Environment, Social, Governance (Nachhaltigkeitsbezogene Verantwortungsbereiche von Unternehmen)
GRI	Global Reporting Initiative
GTZ	Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (jetzt GIZ – Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit)
ICAO	International Civil Aviation Organization
ILO	International Labour Organization
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
TSA	Tourism Satellite Account
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
UNDP	United Nations Development Programme
UNWTO	United Nations World Tourism Organization
WTTC	World Travel and Tourism Council

Zusammenfassung

Es sind die zahlreichen Facetten, die die Tourismusbranche auszeichnen und die ihr ein funkelndes Image bescherten. Es sind die Bilder von fernen und fremden Orten und Kulturen, aber auch Bilder von glücklichen, gesunden Menschen und Familien in stimmungsvoller Natur, die die Reiselust und das Fernweh wecken. Reisen ist ein emotionales und kaum mit negativen Schlagzeilen belastetes Produkt – und dennoch gibt es sie, die mediale Berichterstattung über die dunklen Seiten des Tourismus, zu denen unter anderem die Ausbeutung von Natur und Mensch gehört.

Das vorliegende era-paper sieht neben diesen sozial-ethischen und ökologischen Risiken in der touristischen Wertschöpfungskette vor allem das globale Risiko der CO₂-Emissionen als das Kernproblem. Hierin unterscheidet es sich von den zahlreichen Publikationen aus dem Kontext von Nachhaltigkeitsexpertinnen und -experten und Nichtregierungsorganisationen, ebenso in der weniger kritischen Haltung hinsichtlich der Wertschöpfungsverteilung. Die Gewichtung lässt sich unseres Erachtens darin begründen, dass dieses Risiko weite Teile der Branche betrifft und eine Bedrohung für ihre Existenz bedeuten dürfte. Denn so stark die Tourismusindustrie von einem florierenden Flugverkehr profitiert und sogar als dessen Treiber gelten muss, so abhängig ist sie doch von einer intakten Natur, von zuverlässigen Schneeverhältnissen in den Bergen und von vor Überschwemmungen sicheren Stränden. Dieser Zielkonflikt wird zwar in Teilen der Branche wahrgenommen, aber der Impuls für eine Veränderung in Richtung mehr Nachhaltigkeit bleibt vage und unzureichend.

Dies liegt unseres Erachtens vor allem an den kurz- und mittelfristigen ökonomischen Möglichkeiten, die einen Wandel wenig attraktiv machen – gerade vor dem Hintergrund fehlender Alternativen in Hinblick auf die Ferndestinationen. Die Governanceanalyse zeigt, dass ein deutliches ordnungspolitisches Eingreifen notwendig wäre, um ein Umsteuern im Sektor auch gegen den Widerstand der Akteure durchzusetzen. Allerdings fehlen auch hierfür bislang der politische Wille und entsprechende Mehrheiten.

Vor dem Hintergrund der ökonomischen Folgen der derzeit bestehenden Pandemie sehen wir noch viel weniger die Chance auf strukturellen, auch die Geschäftsmodelle umfassenden Wandel. Trotz dieser Skepsis endet das era-paper mit konkreten Empfehlungen, wie ein nachhaltigerer Tourismus möglich sein kann.

Summary

Travel and tourism tends to have a largely positive image – happy, healthy people and families, in stunning landscapes and exotic, far away locations. The tourism industry trades with emotions and wanderlust. Negative headlines are relatively rare but do exist and show the darker side of exploitation of nature and people through tourism.

This era-paper foregrounds these socio-ethical and ecological risks in the tourism value chain, but particularly highlights the global risk of CO₂ emissions as the core problem of this industry. With this focus, this era-paper departs from the numerous publications produced both by sustainability experts and non-governmental organizations, as well as with its less critical position regarding the distribution of added value. We believe that our focus can be explained by the fact that this risk affects large parts of the industry and is likely to pose a threat to its very existence.

As much as the tourism industry benefits from flourishing air traffic and even has to be seen as its driver, it is also dependent on intact nature, reliable snow conditions in the mountains and beaches that are safe from flooding or pollution. This conflict of goals is acknowledged in parts of the industry, but for a response towards a change in the direction of more sustainability remains vague and insufficient.

In our opinion, this is mainly due to the short- and medium-term economic revenue, which makes change less attractive – especially against the background of a lack of alternatives with regard to long-distance destinations. The governance analysis shows that clear regulatory intervention would be necessary in order to implement a transformation of the sector, in particular against strong resistance of the major actors. However, the political will and support are still lacking for this.

Against the background of the economic consequences of the currently existing pandemic, there might be even less opportunities for structural change, including a fundamental change in business models. Despite this skepticism, the era-paper ends with concrete recommendations on how more sustainable tourism can be possible.





1

Einleitung

Aufgrund der Covid-19-Pandemie hat die Tourismusbranche im Jahr 2020 einen dramatischen Einbruch zu verkraften, der für den kontinuierlich wachsenden und gegenüber konjunkturellen Schwankungen erstaunlich widerstandsfähigen Sektor in diesem Ausmaß bislang undenkbar schien. Viele Unternehmen nicht nur aus dem Tourismusbereich selbst, sondern auch aus benachbarten Branchen, gerieten bereits gegen Ende des ersten Quartals in massive ökonomische Schwierigkeiten.

Der mit der Pandemie verbundene wirtschaftliche Einbruch ist so heftig, dass die mittel- und langfristigen ökonomischen Folgen aufgrund der vielen Unbekannten derzeit kaum abzuschätzen sind. Auch die ethisch-sozial-ökologischen Konsequenzen bleiben offen. Prognosen reichen von der Transformation in Richtung größerer Nachhaltigkeit bis hin zu einer schnellen Rückkehr zum business as usual bereits im Frühjahr 2021. Unserer Einschätzung nach gibt es weiterhin zahlreiche Faktoren, die eine gewisse Unsicherheit bergen. Dazu zählen unter anderem die Entwicklung und der flächendeckende Einsatz eines Impfstoffes sowie der Zugang zu und die Verfügbarkeit von schnelleren und preisgünstigeren Testmöglichkeiten.

Ungeachtet der vielen offenen Fragen gibt es unseres Erachtens entgegen der Einschätzung verschiedener Expertinnen und Experten aus dem Bereich jedoch keinen Grund zu der Annahme, dass sich der Sektor grundsätzlich in Richtung Nachhaltigkeit bewegt. Das bestehende Geschäftsmodell wird ökonomisch nicht längerfristig unter Druck geraten, weil die Corona-Krise zwar zu einer hohen Anzahl von Insolvenzen und einer allgemeinen Ausdünnung des Marktes führen, gleichzeitig aber Konzentrationsprozesse beschleunigen wird.

Bereits heute ist sichtbar, dass sich in wertschöpfungsstarken Geschäftsmodellen, die das gesamte Reiseportfolio abdecken, auch die erhöhten Sicherheits- und Hygieneregeln leichter umsetzen lassen. Dort werden die entstehenden Kosten durch eine standardisierte Einführung von Maßnahmen – Online-Check-ins in Hotels, Reinigungszyklen, Hygienekonzepte in der Gastronomie etc. – auf vergleichsweise niedrigem Niveau gehalten. Offensichtlich profitieren in der Krise vor allem die konventionellen All-in-one-Anbieter von staatlichen Finanzierungen. Zwar haben auch diese Akteure mit deutlichen Verlusten zu kämpfen, sie sind aber in der Lage, die Ausfälle von bis zu zwei Hauptsaisons zu verkraften. Damit kommt es offenbar zu einer Zementierung der bestehenden Produktportfolios – ein Umstand, der zusammen mit dem bestehenden Erschließungspotenzial neuer Märkte ein weiterer Grund dafür ist, dass aus der Branche kein nennenswerter Nachhaltigkeitsimpuls entsteht.

Die Analyse der ethischen Risiken legt eine Besonderheit des Tourismussektors offen. Einerseits sind die Akteure mit eher kleinteiligen und überwiegend nur vor Ort in den Des-

tionationen bearbeitbaren Herausforderungen konfrontiert. Andererseits betrifft das Hauptrisiko, der Ausstoß von CO₂-Emissionen, große Bereiche der Branche gleichermaßen. Um bei diesem Problem zu einer Lösung zu kommen, wäre unseres Erachtens ein ordnungspolitisches Eingreifen notwendig, das infolge der Corona-Pandemie jedoch noch einmal unwahrscheinlicher erscheint als zuvor. Denn einem krisengebeutelten Sektor, der die Talfahrt gerade überwunden glaubt, dürfte man kaum Auflagen zumuten wollen, die einen so wichtigen Wirtschaftsmotor zusätzlich unter Druck setzen würden. Die CO₂-Emissionen bleiben damit das Damoklesschwert, das über weiten Teilen der Tourismusbranche schwebt.

Im vorliegenden era-paper wenden wir uns zunächst der Branchenbeschreibung zu (Kapitel 2) und machen darin mit der Ambivalenz der Wertschöpfungsverteilung auf ein weiteres besonderes Merkmal des Sektors aufmerksam. Nach einer Analyse der ethischen Risiken des Tourismus (Kapitel 3) leiten wir im letzten Teil mit Blick auf die Governance der Branche Lösungsmöglichkeiten und Handlungsempfehlungen ab (Kapitel 4). ■





2

Tourismusbranche

Eine Besonderheit der Tourismusbranche liegt darin, dass sie ein Produkt entwickelt und herstellt, das sich aus zahlreichen und sehr unterschiedlichen Dienstleistungen zusammensetzt, die nicht nur mit dem Tourismus, sondern auch mit anderen Branchen direkt verbunden sind. Relevante Schnittmengen gibt es beispielsweise mit dem Luftverkehrssektor und dem Gastronomiegewerbe. Diese hohe Sektorenüberschneidung führt dazu, dass die Zuordnung ethischer Risiken zum Tourismus nicht immer ganz eindeutig ist. Urlaub ist ein stark mit Emotionen aufgeladenes Produkt, das weder Anbieter noch Kunden mit kritischen Darstellungen oder ethischen Missständen in Zusammenhang bringen wollen. Die Tourismusbranche hat ein stabiles positives Image, während die Thematisierung ethischer Risiken einen vergleichsweise geringen Stellenwert einnimmt.

Der Tourismus ist eine ökonomisch stetig wachsende Branche. Daran wird sich langfristig trotz Covid-19-Krise nichts ändern. Zwar zeichnen auch die optimistischen Prognosen das Bild einer sich nur langsam erholenden Branche. Dennoch ist damit zu rechnen, dass der Wunsch der Menschen, auf Reisen zu gehen, bestehen bleibt. Mittelfristig wird es allerdings zu einer Verschiebung bei den Destinationen kommen, weil zum einen die bis 2019 kontinuierlich gewachsene Beliebtheit des Reisemittels Flugzeug sinkt.¹ Zum anderen wird die unter Covid-19 eingetretene Imageverschlechterung von Kreuzfahrten sicherlich über die Krise hinauswirken.

Grundsätzlich wird der Tourismusbranche weltweit eine wichtige Rolle als Treiber für ökonomisches Wachstum und einen Anstieg von Arbeitsplätzen zugeschrieben. So hatte die Branche 2019 mit einem Volumen von 8.900 Milliarden US-Dollar einen Anteil von 10,3 % am globalen Bruttoinlandsprodukt.² Bevor die ökonomische Dimension näher beleuchtet wird, sollen zwei branchenimmanente Dilemmata aufgezeigt werden, die ein Spezifikum des Tourismussektors ausmachen.

2.1 Branchenimmanente Ambivalenzen

2.1.1 Das ökologische Spannungsfeld

Die ideale Reise(-destination) ist frei von überschwemmten Strandabschnitten, unsicheren Schneegrenzen, starken Temperaturanstiegen oder Extremwetterereignissen. Das Produkt Reise wird allerdings durch die vom Klimawandel verursachten Veränderungen wesentlich und unmittelbar mitbestimmt. Offensichtlich ist die Tourismusbranche auf ein intaktes Klima mit weitestgehend erhaltenen natürlichen Ressourcen angewiesen, damit ihr langfristig nicht die notwendige wirtschaftliche Grundlage entzogen wird. Gleichzeitig

trägt der Tourismus selbst insbesondere durch den Flugverkehr entscheidend zu klimatisch kritischen Folgen bei und riskiert durch eine Übernutzung der natürlichen Umwelt vor Ort den Erhalt seiner eigenen Destinationen. Diese Problematik, an den ökologisch negativen Entwicklungen, die zu einem ernsthaften Risiko für das Geschäftsmodell werden, als Verursacher beteiligt zu sein, ist charakteristisch für die Tourismusindustrie. Nun kann argumentiert werden, dass in diesem Befund auch eine Chance liegt – denn Unternehmen sollten ein größeres Interesse als in anderen Branchen an einer nachhaltigen Lösung der (durch sie mitverursachten) Probleme haben. Tatsächlich wird der grundsätzliche Zielkonflikt von Tourismus und ökologischer Nachhaltigkeit in der Tourismusbranche derzeit jedoch nur zurückhaltend und nicht als systemimmanentes Risiko gesehen. Die Governancestrukturen, wie wir sie in Kapitel 4 analysieren, lassen zumindest in Vor-Corona-Zeiten kein Gegensteuern erkennen. Entscheidend wird sein, ob sich die Branche, die bislang vom wirtschaftlichen Erfolg, von einem stetigen Nachfrageanstieg und von einem kontinuierlichen Wachstum bei einer gleichzeitigen Abwesenheit von gesetzlichen, global geltenden Regulierungen und anderen Mechanismen wie zivilgesellschaftlichen Kampagnen o.ä. gekennzeichnet war, strukturell durch einen externen, ökonomisch dramatisch spürbaren Schock ändern wird. Seitens der (lokalen) Politik darf diesbezüglich kein größerer Druck erwartet werden, denn das durch Tourismus generierte Wachstum ist insbesondere mittelfristig und unter Ausblendung der externalisierten Kosten ganz erheblich, was zum zweiten charakteristischen Spannungsfeld, dem Spannungsfeld der Wertschöpfungsverteilung, führt.

2.1.2 Das Spannungsfeld der Wertschöpfungsverteilung

Dem Produkt Reisen wird aufgrund der touristischen Erschließung neuer Destinationen immer auch eine positive Entwicklung und die Chance auf wirtschaftliche Verbesserungen von Regionen zugeschrieben. Neben dem Ausbau der lokalen Infrastruktur wie Straßen, Energie- und Wassernetzen führe der Prozess der Erschließung zu einer stärkeren Anbindung an die internationale Transportinfrastruktur und verbessere den Zugang zu neuen Märkten. Ein weiteres positives Merkmal, das dem Produkt vor allem in außer-europäischen, ökonomisch weniger starken Destinationen im globalen Süden zugeschrieben wird, ist die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und Beschäftigungseffekte insgesamt. Zwar liegt der Verdienst im Tourismussektor in den meisten Ländern unter dem jeweiligen nationalen Durchschnitt, aber in Relation zu vergleichbaren Sektoren mit niedrigem Qualifizierungsniveau ist das Einkommensniveau im Tourismus oftmals höher.³ Dementsprechend wird dem Tourismus ein bedeutender ökonomischer Entwicklungsfaktor zugeschrieben, der einen wesentlichen Anteil an Wertschöpfung in die Reiseländer trägt.

Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass durch die touristische Nutzung einer Region die wirtschaftlichen Strukturen vor Ort stärker nachgefragt werden und somit ein Vorteil für die ansässige Bevölkerung entsteht. Zugleich besteht jedoch das Risiko, dass ein Großteil der Gewinne in die Heimatländer der Reiseanbieter abfließt, statt in den Destinationen zu verbleiben und dort für Reinvestitionen und Konsum zur Verfügung zu stehen.

Dieser Leakage-Effekt ist nicht tourismusspezifisch, aber offenbar vor allem im Massen- und Luxus-Tourismus mit geringer lokaler Wertschöpfung besonders ausgeprägt.

Die Wertschöpfungsverteilung bildet daher den Kern einer grundsätzlichen Kritik am globalen Geschäftsmodell Tourismus. Der Lesart dieser Kritik folgend, würden die touristischen Destinationen nur in geringem Maße profitieren, weil die Gewinne größtenteils abfließen, die infrastrukturelle Entwicklung der Destinationen zuvor überwiegend mit lokalen öffentlichen Mitteln erfolgt sei und – je nach Tourismusform in deutlich unterschiedlichem Maße – die lokale Bevölkerung kaum an der Wertschöpfung partizipiere. Einzelne Autorinnen und Autoren attestieren dem Tourismus in Ländern des globalen Südens in Hinblick auf Entwicklung, Wachstum und Verteilung sogar negative Effekte.⁴ Nicht nur für die Bewertung touristischer Aktivitäten aus einer ethischen Risikoperspektive, sondern auch entwicklungs- und wirtschaftspolitisch sowie nicht zuletzt für die Reisenden sind die Fragen von Leakage- oder Trickle-down-Effekten für die lokale Bevölkerung von großer Bedeutung.

Dementsprechend gibt es eine kontroverse Diskussion um den tourismusindizierten sozioökonomischen Nutzen und den Beitrag zur Armutsreduktion oder zum Wachstum, die trotz einer Reihe von Einzeluntersuchungen jedoch immer noch auf einer empirisch problematischen Basis steht und sich uneinheitlicher Messgrößen bedient.

Aufgrund der Komplexität von touristischen Wertschöpfungsketten und der großen regionalen Unterschiede der Destinationen, der Mischung aus betriebswirtschaftlichen Daten, über die allein die Touranbieter verfügen, und volkswirtschaftlich-statistischen Daten sind verallgemeinerbare Aussagen in dieser Gretchenfrage der Geschäftsmodelle überaus schwierig. Hinzu kommt, dass die Bewertung stark von dem zugrunde liegenden Konzept und Standpunkt abhängig ist. So ist beispielsweise in der Debatte umstritten, ob die Grundeinheit, von der aus Leakage- oder Trickle-down-Effekte berechnet werden, nur das Kapital umfasst, das in der Zieldestination ankommt (Internal Leakage), oder auch jenes, das außerhalb des eigentlichen Urlaubsortes umgesetzt wird (z. B. Einnahmen der Fluggesellschaften, Reiseveranstalter und Reisebüros).

Die zugrunde liegende Perspektive hat erhebliche Konsequenzen für die Gesamtbewertung und weist zudem Parallelen zu anderen wirtschafts- und entwicklungspolitischen Debatten auf. Dementsprechend sehen UNCTAD und UNDP den Abfluss von Einnahmen aus touristischen Reisegebieten generell als problematisch an, die ILO taxiert die Leakage-Verluste in den Destinationen in Entwicklungsländern auf zwischen 40 % und 50 % und für ökonomisch stärkere Länder auf zwischen 19 % und 20 %. Dabei macht es einen erheblichen Unterschied, um welche Art der Unterbringung es sich handelt. Je nach Ausstattung und Kettenzugehörigkeit bewegt sich das Leakage im Bereich zwischen Werten im einstelligen Prozentbereich bis über 50 % bei Fünf-Sterne-Kettenhotels.⁵ Nach dem TSA-Ansatz (Tourism Satellite Account) der UNWTO zur Quantifizierung der touristischen Impacts in einem Land anhand finanzieller und nicht-finanzieller Größen, der nur die Internal Leverages misst, ergeben sich deutlich geringere Werte. Demnach weisen zudem auch volkswirtschaftlich hochentwickelte Länder als touristische Destination Leverages auf.

Unstrittig ist hingegen, dass der Abfluss umso geringer ist, je mehr lokale Angebote genutzt werden und desto stärker auf (pauschale) Angebote großer Tourismusunternehmen verzichtet wird. Zudem legen Untersuchungen nahe, dass die volkswirtschaftliche Dimension des Leakage abnimmt, wenn in der Destination ein höheres Maß an Freihandel und Investitionsoffenheit bei gleichzeitig steigenden Einkommen vorzufinden ist.⁶





Somit ist nicht nur die Frage der Gesamtbewertung strittig, welchen Beitrag Tourismus zu Armutsreduktion, Entwicklung, Wohlstand und Lebensqualität in ärmeren Ländern leistet. Auch hinsichtlich der Ansatzpunkte für Veränderungen teilt sich das Debattenspektrum in die einen, die vor allem die hochintegrierten Geschäftsmodelle der westlichen Reisekonzerne als Ursache ausmachen, und die anderen, die stärker auf die volkswirtschaftlichen Strukturen und Governance-Aspekte vor Ort abheben.

Angesichts des Gretchenfragen-Charakters dieser Aspekte überrascht die dünne Datenlage. Es gibt eine Reihe von untereinander schwer vergleichbaren Leakage-Untersuchungen auf der Ebene einzelner Herbergen oder kleinerer Regionen, einige ökonometrische Analysen und Simulationen. Makroökonomische Gesamtbetrachtungen hingegen, die auch nicht-monetäre Effekte bemessen, finden sich nur vereinzelt. Eine Studie im Auftrag des Bundesverbandes der Deutschen Tourismuswirtschaft aus dem Jahr 2015 versucht, diese Lücke zu füllen. In Anlehnung an die TSA-Methodik, aber unter Verwendung der Modelle und Daten des Economic Impact Research vom World Travel & Tourism Council (WTTC)/Oxford Economics, quantifiziert und bewertet sie ökonomische und gesellschaftliche Effekte des Tourismus.⁷ Die aufwendige Datenanalyse setzt unterschiedliche Indikatoren gesellschaftlicher Effekte von Tourismus in Relation zu touristischem Wachstum und kommt zu dem Ergebnis, dass eine Verdoppelung der Ankünfte internationaler Reisender zu einer Steigerung des Alphabetisierungsgrades um 1,1 %, des Bildungsindex um 0,02 %, der politischen Teilhabe um 0,08 %, des Zugangs zu einer verbesserten Wasserquelle um 1,9 % sowie des Zugangs zu Elektrizität um 0,7 % führt und sich die Ungleichheit in einer u-förmigen Gini-Kurve entwickelt.⁸ Die Effekte sind allesamt positiv, über ihre Ausprägung sind Aussagen nur in Relation zu ihrer erwartbaren Entwicklung möglich.

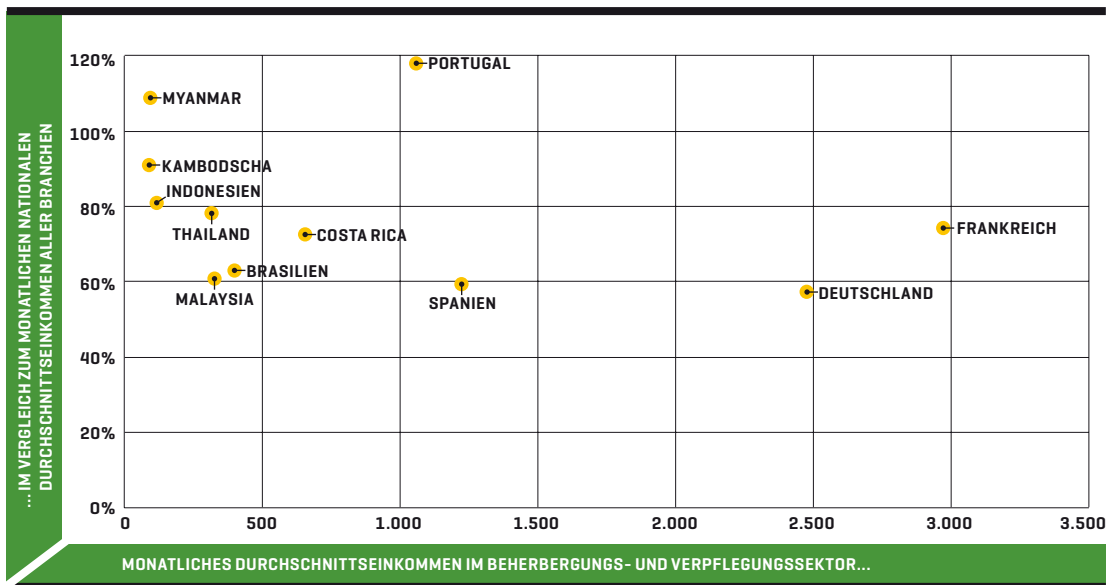
Ebenso fehlen vergleichbare Betrachtungen, welchen Effekt ein auf eine andere Schwerpunktbranche setzendes Entwicklungsmodell gehabt hätte. Die Perspektive der wirtschaftlichen Alternativen für bestimmte Destinationen wird jedoch auch von Studien, die negative Effekte sehen, weitgehend ausgeblendet. Zudem läuft eine Vermischung der (meist nur fiktiven) politischen Auswahlperspektive eines Entwicklungsmodells und der gesellschaftlichen Bewertung Gefahr, die betreffende Branche mit Ansprüchen zu konfrontieren, die sie nicht einlösen kann.

Für die Beschäftigungseffekte ist die personalintensive Tourismuswirtschaft ein wichtiger Faktor, wobei sich auch hier die Frage nach alternativen Opportunitäten stellt. Einfache Tätigkeiten in touristischen Umfeldern bieten Arbeit für Personen mit niedriger Employability und müssten insofern hinsichtlich der Arbeits- und Sozialbedingungen mit Tätigkeiten in Niedriglohnbranchen oder der Landwirtschaft verglichen werden.

In vielen Ländern ist der Tourismus nach der Landwirtschaft der größte Arbeitgeber. In einigen Regionen stehen beide Branchen in Konkurrenz, vor allem um weniger qualifizierte Arbeitskräfte im Niedriglohnbereich, wobei die Tourismusbranche zumeist bessere Einkommensentwicklungen und Arbeitsbedingungen bietet und durch den Vorrang örtlicher Arbeitskräfte gemäß UNWTO-Ethikkodex zusätzlich Personal anzieht. Inwieweit dieser Effekt des Arbeitskräfteabflusses kritische Auswirkungen auf Arbeitsmigration in der Landwirtschaft und die lokale Nahrungsmittelproduktion hat, wird insbesondere in der Mikrokreditszene, die beide Bereiche mit Kapital versorgt, kontrovers diskutiert. Ein Vergleich zwischen tourismusrelevanten Ländern auf Basis von ILO-Daten zeigt, dass

zumindest das Einkommensniveau im Tourismus höher ist als im Landwirtschafts-, Forst- und Fischereisektor – um zwischen 14 % in Malaysia und bis zu über 80 % in Thailand.⁹ In Relation zum monatlichen nationalen Durchschnittseinkommen sinken diese Werte natürlich, weil dann auch Sektoren wie Produktion/Verarbeitung und Administrations-/Verwaltungs-Dienstleistungen einbezogen werden (siehe Abbildung und Anhang 2). Es ist aber bemerkenswert, dass der Tourismus je nach Land größtenteils eine solide Einkommensbasis schafft.

**EINKOMMEN IM BEHERBERGUNGS- UND VERPFLEGUNGSSEKTOR UND VERGLEICH ZUM NATIONALEN DURCHSCHNITTSEINKOMMEN
[IN US-DOLLAR]**



Quelle: ILO, eigene Darstellung.

Zum anderen sind die teils prekären und problematischen Arbeitsbedingungen in dieser Branche hinreichend dokumentiert, wobei das aus Leakage-Perspektive wünschenswerte höhere Maß an lokaler Wertschöpfung in puncto Arbeitsbedingungen und Arbeitsrechte eher größere Risiken mit sich bringen dürfte. Angezweifelt werden kann zumindest, dass es den Beschäftigten in Hotelanlagen grundsätzlich schlechter geht als der Bedienung in kleineren Hotels oder dem kleinen Imbiss.

Eine Reihe von Untersuchungen unterstreicht den armutsmindernden Effekt der Tourismusindustrie,¹⁰ allerdings mit je nach Land recht unterschiedlichen Verteilungseffekten innerhalb der Sozial- und Einkommensstruktur. Trotzdem liegt die Größenordnung der Einkommenseffekte für die ärmere Bevölkerung deutlich über den Effekten vergleichbarer Branchen. Zieht man afrikanische Länder als Beispiel heran und setzt die 2,9 Milliarden Euro, die deutsche Touristen 2012 dort ausgegeben haben, in Relation zu den

deutschen Direktinvestitionen in Höhe von knapp 8 Milliarden Euro, wird die große Bedeutung des Tourismussektors gerade für ärmere Länder deutlich.

Die Studie „Entwicklungsfaktor Tourismus“¹¹ errechnet für fünf ausgewählte Länder Beiträge der Tourismusindustrie zu BIP und Beschäftigung zwischen 9,3 % und 16,6 % (BIP) sowie 8,1 % und 13,3 % (Beschäftigung). Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Tourismus in diesen Ländern ist somit immens, wobei die ähnlichen prozentualen Anteile am BIP bzw. an der Beschäftigung bemerkenswert sind.

Gleichwohl findet sich dieser Effekt nicht in allen Ländern, und bei einigen sozioökonomischen Indikatoren zeigen sich nur sehr schwache Ausprägungen. In „Entwicklungsfaktor Tourismus“ wird zusammenfassend jeweils für die Bereiche Gesellschaft, Staat, Umwelt und Infrastruktur die Richtung (positiver/negativer Zusammenhang) der subsummierten Indikatoren und deren Signifikanz beschrieben. Insbesondere die Signifikanz-Bewertung ist für die Debatte überaus wertvoll und führt zu überraschenden Erkenntnissen. So ist der negative Effekt auf die Arbeitslosenquote von Frauen, die etwa 70 % der Tätigkeiten im Tourismus innehaben, nicht signifikant, der auf die Arbeitslosenquote von Männern hingegen mittelgroß. Ebenso ist der Zusammenhang zwischen Tourismusindustrie und der realen Reduktion der Armutsquote insgesamt nicht signifikant. Gleichzeitig weisen die positiven Zusammenhänge mit dem Alphabetisierungsgrad/dem Bildungsindex und im Bereich Staat mit den Indikatoren politische Teilhabe/politische Partizipation hoch signifikante Zusammenhänge auf.

Die Effekte von Tourismus auf die Gesellschaft, Volkswirtschaft, Mensch und Umwelt einer Region hängen offenkundig stark von der sozioökonomischen Gesellschaftsstruktur, den staatlichen Strukturen und dem Entwicklungsniveau insgesamt ab. Bemerkenswert ist die hohe Signifikanz bei positiven Entwicklungen der Bildungsindikatoren und der politischen Teilhabe, während diese Effekte bei Arbeits- und Armutsindikatoren zwar vorhanden, aber eben nicht oder nur schwach signifikant sind. Vor dem Hintergrund der Einzeleffekte ist die Annahme plausibel, dass Tourismus durchaus einen bedeutenden Beitrag zur Entwicklung der Zielländer leistet, sich dieser Effekt auf der ökonomischen Ebene und der Ebene der Bildungsindikatoren aber vor allem über ein höheres Wirtschaftswachstum insgesamt einstellt. Inwieweit die positiven Effekte auf die politische Teilhabe direkt wirken, etwa durch eine kritische Beobachtung der Touristikkonzerne oder eine importierte Partizipationspraxis, lässt sich mit den vorliegenden Daten nicht beantworten. Überraschend ist dieser Effekt vor dem Hintergrund der gängigen Tourismuskritik allemal.

Für die Frage der sozialen und ökologischen Auswirkungen touristischer Aktivitäten dürfte deshalb die gesellschaftspolitische Struktur in der Destination entscheidender als die konkrete Form des Tourismus sein. Die Erhöhung der lokalen Wertschöpfung hat eben nicht automatisch positive Effekte auf das Leben der im Tourismus Beschäftigten, sondern nur unter bestimmten Voraussetzungen im Arbeitsrecht, im Steuersystem, in der Sozialversicherung etc. Verantwortungsvoller Tourismus muss vor allem einen Beitrag zum Auf- und Ausbau sowie zu einer Stabilisierung dieser Systeme leisten.

2.2 **Ökonomische Wertschöpfung**

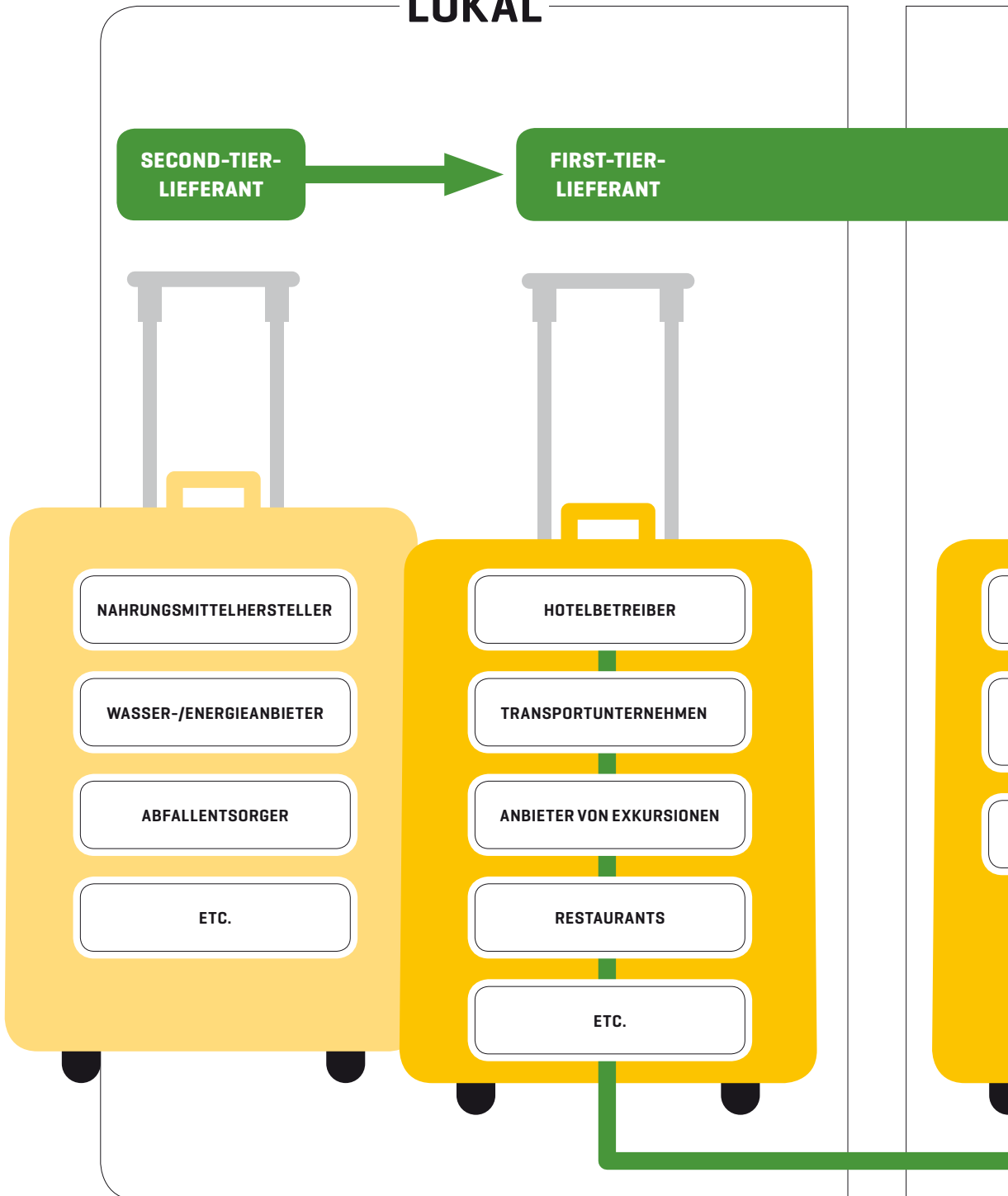
2.2.1 **Wertschöpfungskette im Tourismus**

Reiseveranstalter, Reisevermittler, Beherbergungsbetriebe und Transportunternehmen zählen zu Akteuren im Tourismus, die einen direkten Beitrag zu der Reise als Endprodukt leisten. Eine sehr starke Fragmentierung von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) ist dabei typisch für den Sektor Tourismus. Kennzeichnendes Merkmal der Branche ist das Ungleichgewicht zwischen einer unüberschaubaren Vielzahl an kleinen Unternehmen und einer Handvoll großer Konzerne, die Trends setzen und damit den Reisemarkt stark beeinflussen.¹²

Aufgrund der Branchenbeschaffenheit mit vielen Akteuren und ihrer Reichweite über verschiedene Regionen und Sektoren hinweg ist der Tourismus mit vielen Märkten konfrontiert, auf die er keinen vollständigen Durchgriff hat.

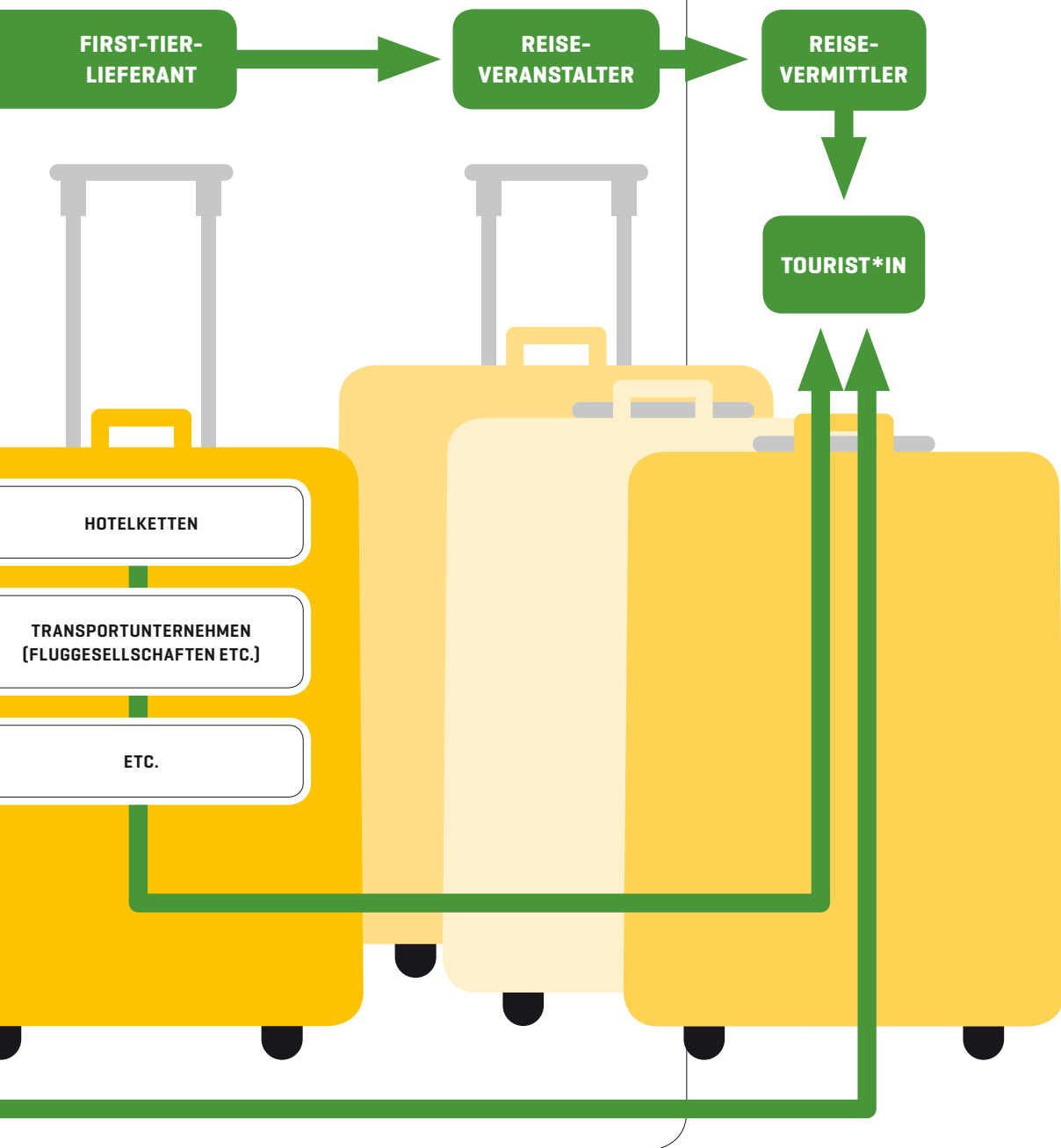
Bei der Betrachtungsweise einer touristischen Wertschöpfungskette, von Individualreisen über All-Inclusive-Angebote und Kreuzfahrten bis hin zum sogenannten sanften Tourismus, stehen die Kundinnen und Kunden mit ihrem Reisewunsch am Anfang. Schrittweise kommen Leistungen und Komponenten wie die Buchung im Reisebüro, ein Flug oder ein Aufenthalt im Hotel dazu.¹³ Entgegen dieser gängigen Betrachtungsweise orientiert sich die hier zugrunde liegende Untersuchung an der Weitergabe von Dienstleistungen und Gütern, bei der Hotels und Restaurants Vorleistungen von Zulieferern zweiter Stufe beziehen, Reiseveranstalter die Produkte zusammenstellen, bis schließlich das finale Reiseangebot am Ende der Wertschöpfungskette für die Kundin oder den Kunden zur Verfügung steht (siehe Abbildung Seite 28-29).

LOKAL



Wertschöpfungskette Tourismus, eigene Darstellung.

INTERNATIONAL







2.2.2 Volkswirtschaftliche Wertschöpfung

Die folgenden volkswirtschaftlichen Betrachtungen legen den Fokus auf die Zeit bis zu Beginn der Corona-Pandemie. Aufgrund des tiefen Einschnitts, der die Tourismusbranche besonders betrifft, werden die wirtschaftlichen Auswirkungen von Covid-19 und mögliche Szenarien in einem gesonderten Kapitel betrachtet (siehe 2.3).

Angesichts der Arbeitsplatzintensität des Tourismussektors ist es sinnvoll, zwischen der direkten, indirekten und induzierten Wertschöpfung zu differenzieren. Akteure wie Reiseveranstalter oder Hotelbetreiber, die unmittelbar im Tourismusgeschäft tätig sind, generieren direkte Wertschöpfung, die laut WTTC im Jahr 2019 mit 8.900 Milliarden US-Dollar 10,3 % des globalen Bruttoinlandsproduktes beitrug.¹⁴

Zum indirekten Beitrag der Tourismusbranche zum globalen BIP zählen die Wertschöpfung bei der Herstellung von Vorleistungen durch Zulieferer (beispielsweise durch Logistik an Flughäfen) sowie Kapitalinvestitionen im direkten Zusammenhang mit Touristikunternehmen und staatliche Zuschüsse für den Tourismussektor (z. B. Förderung von Sehenswürdigkeiten und Touristeninformationen). Einkommen, das im Tourismussektor generiert wurde und für Konsumzwecke wieder ausgegeben wird, macht den induzierten Effekt der touristischen Wertschöpfung aus.¹⁵ Die Berechnung der gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfung der Tourismusbranche wird durch Überschneidungen touristischer Leistungen mit anderen Sektoren erschwert.

Die Entwicklung der internationalen Touristenankünfte ist durch ein beständiges Wachstum gekennzeichnet, das in den letzten Jahren an Geschwindigkeit zugenommen hat. Die Schwelle von einer Milliarde Ankünften wurde 2012 erstmals überschritten und 2019 der bisherige Rekordwert von 1,5 Milliarden internationalen Touristenankünften verzeichnet.¹⁶ Dies entspricht einem Anstieg von 3,8 % im Vergleich zum Vorjahr.¹⁷ Das Jahr 2019 war damit ein weiteres Jahr starken Wachstums, wenngleich dieses im Vergleich zu den erwarteten Raten von 2017 (+7 %) und 2018 (+6 %) etwas weniger stark ausfiel.¹⁸ Nicht nur die Unsicherheit in Zusammenhang mit dem anstehenden Brexit, sondern auch strukturelle Veränderungen innerhalb des Sektors – vor allem die Insolvenz von Thomas Cook und einigen Billigfluglinien – haben zu einer Verlangsamung des Wachstums geführt. Nichtsdestotrotz haben alle Regionen höhere Besucherzahlen zu vermelden. Der Mittlere Osten führt die Statistik mit +8 % an, gefolgt von Asien/Pazifik mit +5 % und Europa und Afrika mit je +4 %. Die Region Amerika mit einem Wachstum von lediglich +2 % ist mittlerweile das Schlusslicht.¹⁹

Durch den internationalen Reiseverkehr wurden weltweit im Jahr 2018 Einnahmen in Höhe von 1.462 Milliarden US-Dollar generiert, während es im Vorjahr 1.352 Milliarden US-Dollar gewesen waren.²⁰

Während der Wirtschafts- und Finanzkrise bewies die Tourismusbranche eine relativ starke Widerstandskraft und verzeichnete einen vergleichsweise geringen Brancheneinbruch. Branchenweite Verluste, die seit Ende 2008 durch geringe Ausgaben für Reisen anfielen, hatte der Reisemarkt bereits im Jahr 2010 überwunden.²¹ Offensichtlich sind Bedürfnis und Möglichkeiten zu reisen auch in ökonomisch schwierigen Zeiten vorhanden. Inwiefern sich dies auf die Covid-19-Krise übertragen lässt, ist insofern fraglich, als dass sich die Situation sowohl in Bezug auf die Dimension des ökonomischen Einbruchs als auch auf die Dimension der Veränderung der Reisetätigkeit grundsätzlich von der im

Jahr 2008/2009 unterscheidet. So wird der ökonomische Effekt durchaus abzufedern sein, die neuen gesundheitlichen und sicherheitsrelevanten Faktoren werden das Reisen jedoch in einem nicht unerheblichen Maße auch langfristig beeinflussen.

Auch speziell für die deutsche Volkswirtschaft ist der Tourismussektor von herausragender und bis Ende 2019 wachsender Bedeutung. Von 97 Milliarden Euro im Jahr 2010 stieg die Bruttowertschöpfung der Branche bis 2015 auf mehr als 105,3 Milliarden Euro, einem Anteil von 3,9 % an der gesamten Bruttowertschöpfung.²² Damit ist die deutsche Tourismuswirtschaft vergleichbar mit dem Einzelhandel (3,3 %) und dem Maschinenbau (3,5 %).²³

Neben dem Anteil am BIP sorgt die Beschäftigungsintensität für das große Gewicht der Tourismusbranche. 2,92 Millionen Personen, das entspricht 6,8 % aller Erwerbstätigen, sind unmittelbar in der Produktion touristisch nachgefragter Güter und Dienstleistungen tätig.²⁴ Zusammen mit den bei inländischen Vorleistungsanbietern entlang der Wertschöpfungskette beschäftigten Erwerbstätigen (indirekter Effekt) sowie unter Berücksichtigung der durch die Verausgabung der gesamten Einkommen zusätzlich induzierten Beschäftigung (induzierter Effekt) kann der Tourismussektor eine Beschäftigung von insgesamt rund 4,17 Millionen Erwerbstätigen für sich beanspruchen (siehe Tabelle).

BRUTTOWERTSCHÖPFUNG UND BESCHÄFTIGUNG DER TOURISMUSWIRTSCHAFT IN DEUTSCHLAND (2015)

TOURISMUS 2015	DIREKTE EFFEKTE		INDIREKTE EFFEKTE	GESAMTE EFFEKTE
	ABSOLUT	PROZENT*		
Bruttowertschöpfung (Mrd. Euro)	105,3	3,9 %	76,1	181,4
Beschäftigung (Erwerbstätige)	2.919.000	6,8 %	1.248.000	4.167.000
DAVON GESCHÄFTSREISEN				
Bruttowertschöpfung (Mrd. Euro)	18,1	0,7 %	14,3	32,5
Beschäftigung (Erwerbstätige)	533.000	1,2 %	228.000	761.000

*Anteil der Tourismuswirtschaft an der deutschen Gesamtwirtschaft. Rundungsbedingte Abweichungen sind möglich. Die Zahl der Erwerbstätigen ist auf 1.000 gerundet. Quelle: DIW Econ, eigene Darstellung.

Die Bedeutung der Tourismusbranche speziell für die deutsche Volkswirtschaft ist in Zeiten der Corona-Krise nochmals greifbarer geworden, da die entscheidenden Produktgruppen – Reisebüros und -Veranstalter, Beherbergungs- und Luftfahrtleistungen sowie weitere Verkehrsleistungen (Schiffs- und Eisenbahnverkehr), aber auch Gaststättenleistungen – in den Fokus geraten sind. Damit verstärkt und beschleunigt die Corona-Krise eine Branchenkonzentration, die jedoch bereits vor einigen Jahren eingesetzt hat.

2.2.3 Horizontale und vertikale Konzentrationsprozesse

Der Gesamtumsatz der deutschen Reiseveranstalter lag im Jahr 2016 bei 31,2 Milliarden Euro und 2019 bei 35,4 Milliarden Euro.²⁵ Die Erhebung von 2019 zeigt, dass im deutschsprachigen Raum vier große Reiseveranstalter dominieren, wenngleich TUI (inklusive TUI Cruises + Hapag-Lloyd Kreuzfahrten) mit einem Umsatz von 7,25 Milliarden Euro und einem Marktanteil von 17,9 % die Rangliste vor den anderen drei – DER

Touristik, Thomas Cook (inklusive Condor Nur-Flug) und FTI – mit großem Abstand anführte. Im Jahr 2019 hatte DER Touristik einen Marktanteil von 8,5 %, Thomas Cook kam auf 8,3 % und FTI auf 7,9 %.²⁶ Während TUI ihren Marktanteil seit 2017 um 0,7 Prozentpunkte vergrößert hat, haben vor allem Thomas Cook und DER Touristik Rückgänge zu verzeichnen (1,6 und 0,5 Prozentpunkte),²⁷ die zumindest bei Thomas Cook offensichtlich nicht tragbar waren und 2019 zur Insolvenz führten. Insofern führt DER Touristik alleine nur noch das Mittelfeld an. Das Unternehmen setzt vor allem in Osteuropa auf Wachstum und gab bereits im September 2019 – etwa zeitgleich zur Insolvenz von Thomas Cook – in einer Pressemitteilung bekannt, dass sein tschechisches Tochterunternehmen Exim Holding die Übernahme des Touristik-Unternehmens Fischer plane.²⁸

Der Marktanteil der sonstigen Reiseveranstalter ist von 2017 bis 2019 um einen Prozentpunkt gefallen, sodass im Jahr 2019 die kleinen und mittleren Anbieter einen Marktanteil von 45,2 % für sich verzeichnen konnten.²⁹ An dieser dualistischen Struktur wird sich auch vor dem Hintergrund von Covid-19 mittelfristig nichts ändern. Aufgrund von zusätzlichen Kosten, die die neuen Sicherheits- und Hygienevorschriften zwangsläufig mit sich bringen werden, gehen wir von einer stärkeren Konzentration innerhalb der Branche aus. In diese Richtung würde eine noch nicht abgeschlossene Übernahme beim Reisekonzern FTI weisen. So liegt dem deutschen Bundeskartellamt eine Anmeldung des ägyptischen Unternehmers und Investors Samih Sawiris vor, die Mehrheit an FTI zu übernehmen.³⁰ Seit 2014 hält Sawiris ein Drittel der Reisegruppe. Besonders interessant ist diese geplante Übernahme vor dem Hintergrund der Wertschöpfungskette, deren gesamte Kontrolle Sawiris durch die Übernahme erlangt.

Diese angebahnten oder bereits vollzogenen Übernahmen sind gerade in Hinblick auf die ökonomische Wertschöpfung spannend, denn hier spielen die Faktoren Kontrolle und Besitz von Hotels in den Destinationen, von Fluglinien und von Reisebüros eine entscheidende Rolle. Von ihnen hängt letztlich auch der sogenannte Leakage-Effekt ab und damit die Frage, inwieweit die Tourismuswirtschaft tatsächlich in den Destinationen zum wirtschaftlichen Motor wird und werden kann.

2.3 Covid-19 und seine Auswirkungen auf die Tourismusbranche

Unter dem Titel „Positive but cautious“³¹ werden im UNWTO-Barometer die Aussichten für das Jahr 2020 präsentiert. Mit Bezug auf die Prognosen des Internationalen Währungsfonds im Oktober 2019, in denen eine Verbesserung der Situation in den Wachstumsmärkten im Zuge eines weltweiten ökonomischen Wachstums von 3,4 % vorausgesagt wird, leitet die UNWTO eine grundsätzlich positive Entwicklung innerhalb der Tourismusbranche ab – trotz aller Unsicherheiten bzgl. beispielsweise eines harten Brexit. Ein Wachstum internationaler Touristenankünfte von 3 % bis 4 % war die Annahme, die man bis vor wenigen Monaten noch getroffen hat. Inzwischen stehen freilich vollkommen andere Zahlen im Raum. Obwohl die Berechnung der ökonomischen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie aktuell durch eine Reihe an Unbekannten erschwert wird, ist unstrittig, dass dies ein externer Schock ist, wie ihn die Branche selbst nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 nicht gesehen hat. Die globale Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009 wird in diesen Tagen als Referenzpunkt zitiert, von dem die Auswirkungen von Covid-19 abgeleitet werden.

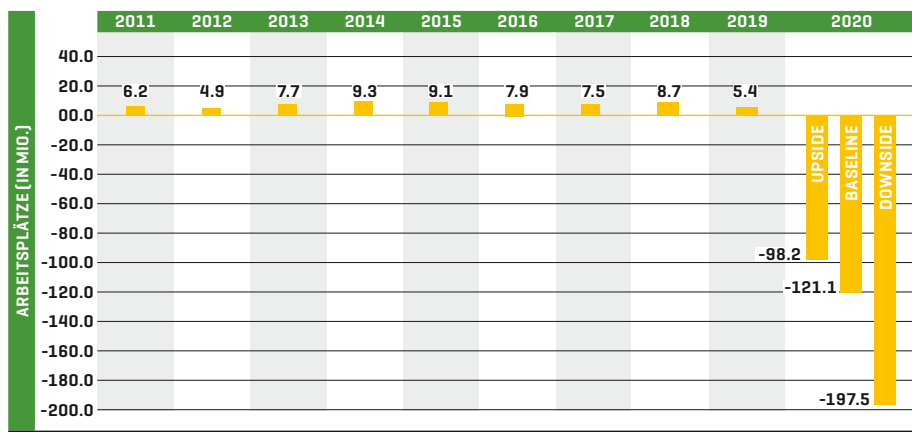
Wie drastisch dieser Einschnitt ist, zeigt eine Research Note des WTTC von Juni 2020 auf, in der drei Szenarien bzgl. einer Erholung des Tourismussektors entworfen werden. Dabei wird im besten Fall von einem Rückgang des Anteils am Bruttoinlandsprodukt um 30 %, im schlechtesten Fall um bis zu 62 % ausgegangen. Ähnlich wird der Arbeitsplatzverlust auf 98,2 Millionen im besten Fall und 197,5 Millionen im Worst-Case-Szenario beziffert, sodass auch hier mit einem 30- bis 60-prozentigen Rückgang im Vergleich zum Vorjahr gerechnet wird.

Nach dem Einbruch zu Beginn der Lockdown-Maßnahmen ist die Wiederaufnahme der Flugreisen ein wichtiger Indikator für das Wiederaufleben der Tourismusbranche. Der WTTC betrachtet deshalb regionale Recovery-Szenarien. Insgesamt geht der WTTC allerdings davon aus, dass ein Best-Case-Szenario nur dann zu einem globalen Umschwung führen kann, wenn die Infektionsrate kontinuierlich abnimmt, ein extensives und beständiges Testverfahren gewährleistet ist und Reisekorridore es ermöglichen, zu einer schnelleren Grenzöffnung zu gelangen. Neben weiteren Maßnahmen nennt der WTTC eine Vermeidung von Quarantänen, eine kontinuierliche sektorale Unterstützung der Regierungen und ein koordiniertes, länderübergreifendes Vorgehen der Akteure aus dem öffentlichen sowie dem privaten Sektor. Im Baseline-Szenario wird ebenfalls eine weitere Abnahme der Infektionsrate angenommen, ebenso Reisekorridore, belastbare Testverfahren und eine kontinuierliche Unterstützung der Regierungen. Im Worst-Case-Szenario kommt es zu einer zweiten Infektionswelle, uneffektiven Test- und Rückverfolgbarkeitsmöglichkeiten sowie infolgedessen 14-tägigen Quarantänevorgaben und Grenzschließungen.

Wie einschneidend die Covid-19-Krise für die Tourismusbranche unabhängig von dem jeweiligen Szenario ist, zeigt nicht zuletzt die Grafik hinsichtlich der Arbeitsplätze, die seit 2011 durch den Tourismussektor geschaffen wurden bzw. den Verlust, der für 2020 prognostiziert wird.

ARBEITSPLÄTZE IN DER TOURISMUSINDUSTRIE:

NEU GESCHAFFENE ARBEITSPLÄTZE IN DEN JAHREN 2011 BIS 2019 UND STELLENABBAU-SZENARIEN 2020

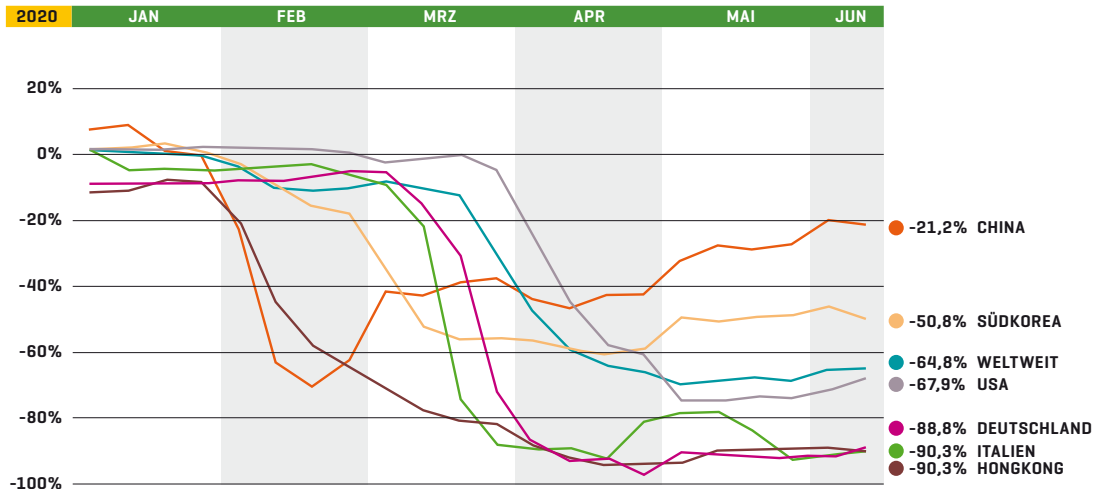


Quelle: World Travel and Tourism Council, eigene Darstellung.

Um ein Worst-Case-Szenario zu verhindern, empfiehlt der WTTC einen Fünf-Punkte-Plan, der sich stark an den Bedingungen orientiert, die für ein Best-Case-Szenario identifiziert wurden. Einige der vom WTTC aufgeführten Forderungen wurden bereits im Mai von der EU in einem Maßnahmenkatalog zur Unterstützung des europäischen Tourismussektors umgesetzt. Dazu gehören Liquiditätsmaßnahmen, flexiblere Haushaltsvorschriften und gelockerte Beihilferegeln ebenso wie eine Lockerung der EU-Vorschriften über Zeiträumen für Starts und Landungen auf Flughäfen, um Leerflüge zu vermeiden.³² Die Tourismusbranche ist mit den 9,5 %, die sie zum gesamten Bruttoinlandsprodukt der EU beiträgt, ein ökonomisch ausgesprochen wichtiger Sektor für Europa. Neben den 22,6 Millionen Menschen, die im Tourismus arbeiten, ist vor allem der große Anteil an kleinen und mittelständischen Unternehmen (90 %) ein relevanter Faktor, der zur gesamtwirtschaftlichen Stabilität beiträgt.

Während sich im europäischen Flugverkehr eine Trendwende abzeichnet, bleibt der Interkontinentalverkehr deutlich hinter dieser Aufwärtstendenz zurück. Mitte Juli verzeichnete Eurocontrol mit knapp 13.000 Flügen pro Tag das höchste Aufkommen seit Verhängung des Lockdowns.³³ Während die Billigfluglinien maßgeblich für den Aufwärtstrend innerhalb Europas verantwortlich sind, ist der Transatlantikverkehr für die großen Fluggesellschaften der entscheidende Markt, auf dem die hohen Gewinnmargen realisiert werden.

WELTWEITER FLUGVERKEHR IN DER KRISE



Veränderungen der Anzahl der Abflüge im Vergleich zur jeweiligen Vorjahreswoche nach Ländern (in %).

Quelle: OAG; Grafik: Statista, eigene Darstellung.

Inwieweit sich die Erholung, die sich in China seit Anfang Mai abzeichnet, auf andere Länder übertragen und vor allem auch in China vor dem Eintreten einer erneuten Corona-Welle fortsetzen lässt, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht prognostiziert werden.

Allerdings bleibt die Entwicklung des Flugverkehrs ein wichtiges Indiz für die gesamte Regeneration des Tourismussektors.

Allein für Deutschland beziffert der Corona-Kompass des dwif die Umsatzausfälle im Tagestourismus für die Monate März bis Mai auf bis zu 20 Milliarden Euro, wobei die geschätzte Regenerationsgeschwindigkeit bei Kurzreisen optimistisch mit „schnell bis mittel“ angesetzt ist. Klassische Geschäftsreisen werden mit „schnell“ ebenfalls sehr positiv eingeschätzt, während längere Reisen mit „mittel“ und die Tourismus- und Kongressindustrie, die sogenannte MICE-Branche (Meetings, Incentives, Conventions, Events), mit „mittel bis langsam“ bewertet werden.³⁴

Das Gastgewerbe bekommt die wirtschaftlichen Folgen von Covid-19 nahezu unbremst zu spüren, wie die Zahlen des Statistischen Bundesamtes zeigen. So stieg der Umsatz im Mai 2020, also nach dem Lockdown, nach Kalender- und Saisonbereinigung real um fast 45 % gegenüber April 2020,³⁵ allerdings bleibt die wirtschaftliche Lage weiterhin kritisch. Der Gastgewerbeumsatz fiel im Mai 2020 real um 64 % und nominal um 63,4 % geringer aus als im Vorjahresmonat. Noch kritischer stellt sich die Situation bei den Hotels und sonstigen Beherbergungsunternehmen dar, deren Umsätze im Vergleich zum Mai 2019 real um 80 % niedriger ausfielen.³⁶

Auf nationaler Ebene hat die Bundesregierung bereits im Mai ein Soforthilfeprogramm aufgelegt, das Kleinstbetrieben und Soloselbstständigen eine Unterstützung zur Existenzsicherung gewähren sollte. Anfang Juni hat sich der Koalitionsausschuss auf ein umfangreiches Konjunktur- und Zukunftspaket mit einem Volumen von 130 Milliarden Euro verständigt, das einen Großteil des sozial- und wirtschaftspolitischen Maßnahmeninventars umfasst: Kurzarbeitergeld, Liquiditäts- und Überbrückungshilfen für Unternehmen, Zuschüsse für Fixkosten, Selbstständige und freiberuflich Tätige, Herabsetzung der Steuervorauszahlungen, Stundung von Steuerforderungen, Aussetzung von Vollstreckungsmaßnahmen.

Trotz der Unterstützungsangebote von Bund und Ländern stehen vor allem kleine und mittelständische Unternehmen vor großen Herausforderungen, die über die finanzielle und organisationale Dimension hinausgehen. Eine Hauptschwierigkeit, von der die Tourismusbranche zwar nicht allein, aber in besonderem Maße betroffen ist, ist die fehlende Planungssicherheit, wie eine McKinsey-Studie zeigt.³⁷ Aufgrund der sich ständig verändernden Rahmenbedingungen, die Covid-19 mit sich bringt, sind Unternehmensentscheidungen ungleich schwieriger zu fällen als zu Vor-Corona-Zeiten. Insofern bedarf es einer engen, zeitnahen Reflexion des Konsumentenverhaltens, um Ableitungen für die Entwicklung des Sektors treffen zu können.

Entscheidend festzuhalten ist, dass es trotz des dramatischen Einbruchs kein Anzeichen für eine dauerhafte Krise im Tourismus gibt und wir von einer ungefähr zweijährigen Regenerationsphase ausgehen – zumindest in Hinblick auf den Gesamtsektor. Klar ist, dass die bereits aufgezeigten Konzentrationsprozesse nochmals im größeren Ausmaß stattfinden werden. Die Hoffnung einiger Nachhaltigkeitsexpertinnen und -experten, dass Corona Auslöser für eine Stärkung der auf ökologisch-soziale Reisen spezialisierten Nischenanbieter ist, wird hier nicht geteilt. ■





3

Analyse der Risikofelder

Die Identifikation der ethischen Risiken im Tourismus erfordert eine besonders genaue Betrachtung und Differenzierung, denn die Risikofelder lassen sich weniger eindeutig bestimmen als in anderen Branchen. Zudem sind sie nicht deckungsgleich mit den Themen, die im Mittelpunkt der medialen Berichterstattung stehen. Hinzu kommt, dass sich einige Probleme – vor allem Governance-Issues, aber auch die Verletzung von (Eigentums-)Rechten der lokalen Bevölkerung – oftmals der Aufmerksamkeit der Debatte entziehen, weil sie zeitlich vor oder während der Entwicklung der jeweiligen Destinationen liegen. Die ethischen Risiken treten überwiegend in den Reiseländern des globalen Südens auf und stehen dort, häufig in Überschneidung mit anderen Wirtschaftszweigen, in einem gesellschaftspolitischen Zusammenhang. In welchem Ausmaß welche ethischen Risiken ausgeprägt sind, hängt von der jeweiligen Destination mit ihrer länderspezifischen Gesetzgebung ab.

Für unsere Untersuchung haben wir unter Berücksichtigung der Bedeutsamkeit für die Branche Schwerpunkte gesetzt, sodass nicht alle auftretenden ethischen Probleme der Tourismusbranche abgebildet sind. Darüber hinaus erfolgt eine Priorisierung aus globaler Relevanzperspektive und deswegen weniger aus dem individuellen Blickwinkel der Betroffenen.

Insgesamt ist das Risikoprofil der Branche durch die Parallelität einer großen Bandbreite kleinteiliger ESG-Risiken in den jeweiligen Destinationen auf der einen Seite und dem globalen Problem der CO₂-Emissionen sowie der Freisetzung anderer klimaschädlicher Emissionen im Flugverkehr auf der anderen Seite gekennzeichnet.

3.1 Arbeits- und Menschenrechte

Die Tourismusbranche schafft in erheblichem Maße Arbeitsplätze, die überwiegend im Dienstleistungssektor angesiedelt sind und gerade auch im Gastgewerbe und in der Hotellerie geringe formale Anforderungen an die Qualifikation der Beschäftigten stellen. In einigen Destinationen sind die gesetzlichen Vorgaben zu Arbeits- und Menschenrechtsbestimmungen unzureichend. Innerhalb der Branche werden daher ersatzweise die ILO-Kernarbeitsnormen herangezogen. Diese Praxis verhindert allerdings nicht, dass die Arbeitsbedingungen im Tourismus verhältnismäßig schlecht sind. In fast allen Ländern gibt es prekäre Beschäftigungsverhältnisse, die je nach Region unterschiedlich ausgeprägt sind.

Weil sie im Zweifel schnell ersetzbar sind und die Nachfrage in der Nebensaison ohnehin sinkt, sind die Beschäftigten einem hohen Arbeitslosigkeitsrisiko ausgesetzt. Die Erwerbsunsicherheit wird durch Aufhebungen von Tarifverträgen oder Substitutionen von

Festangestellten durch Zeitarbeiter verstärkt. Wenn in der Hochsaison durch die steigende touristische Nachfrage der Bedarf an Arbeitskräften wächst, verlangen viele Tätigkeiten ein hohes Maß an Flexibilität. Neben der ohnehin schon branchenüblichen hohen Wochenstundenzahl werden lange und unregelmäßige Einsatzzeiten mit Wochenend- und Nachtarbeit vorausgesetzt. Die daraus resultierenden gesundheitlichen Belastungen werden nur selten durch ein standardisiertes Arbeitssicherheits- und Gesundheitsmanagementsystem erfasst und kontrolliert.

Das Risiko der kritischen Arbeitsbedingungen verdichtet sich im touristischen Wertschöpfungsprozess auf den beiden Stufen der Second-Tier- und First-Tier-Lieferanten. Dort finden sich viele Beschäftigungsverhältnisse im Niedriglohnbereich. Es fehlt ein verbindlicher Kündigungsschutz ebenso wie ausreichende Sozialversicherungssysteme.

Auch wenn das Recht auf Gewerkschaftsfreiheit international weitgehend unstrittig ist und sich in den Verfassungen oder Arbeitsrechten vieler Länder wiederfindet, ist für viele Beschäftigte in der Tourismusbranche der Zusammenschluss nicht ohne Risiko möglich. Selten steht kollektive Interessensvertretung in Gestalt von Betriebsräten und/oder Gewerkschaften zur Verfügung, um gegen problematische, teils rechtswidrige Bedingungen vorzugehen. Dies gilt insbesondere für Saison- und Wanderarbeiter. Sowohl kleine Zuliefererbetriebe als auch große, international agierende Hotelketten und Betreiber von Kreuzfahrtschiffen versuchen immer wieder, gewerkschaftliches Engagement unter Androhung von Entlassungen oder der Verschlechterung von Arbeitsbedingungen zu verhindern.³⁸

In der Tourismusbranche sind ungefähr 55 % der Angestellten weiblich.³⁹ Die Führungspositionen werden hingegen zum Großteil von Männern besetzt. Darüber hinaus fällt die Vergütung von Frauen für dieselbe Arbeit durchschnittlich um 10 % bis 15 % geringer aus.⁴⁰ In der Branche, insbesondere im Gastgewerbe, kommt es zu Diskriminierungen am Arbeitsplatz aufgrund von Herkunft, Religion, Geschlecht oder ethnischer Zugehörigkeit.⁴¹

Das Risiko von Kinderarbeit ist in der Tourismusbranche aufgrund des großen Bedarfs an Dienstleistungen, für die nur geringe Qualifikationen notwendig sind, relativ hoch. Armut ist branchenunabhängig der entscheidende Treiber für Kinderarbeit. Entsprechend sind die schlimmsten Formen von Kinderarbeit in ärmeren Destinationen vergleichsweise stark verbreitet. Laut ILO sind im Tourismus weltweit 13 bis 19 Millionen Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren tätig.⁴² Dabei handelt es sich nicht zwangsläufig um Verletzungen der ILO-Konvention 182 über die schlimmsten Formen von Kinderarbeit. Vielmehr helfen die minderjährigen Arbeitskräfte häufig in der Hochsaison im Service in Hotels und Restaurants oder als Tourguides bei Exkursionsanbietern, um einen Beitrag zu den familiären Einnahmen zu leisten. Weil die Hilfstätigkeiten der Kinder oft im von der eigenen Familie geführten Betrieb ausgeübt werden, ist die Grenzziehung nicht immer eindeutig. Neben den Familienbetrieben bedienen sich bei der Ausführung von einfachen Tätigkeiten auch Kunden oder Lieferanten von großen Hotelketten – etwa Wäschereien und Lebensmittelverkäufer – der Arbeitskraft von Kindern und Jugendlichen.

Die sexuelle Ausbeutung von Kindern ist weltweit verboten. In Form von Zwangsprostitution wird das ILO-Übereinkommen (Nr. 182, Artikel 3b) im Tourismussektor allerdings in höchstem Maße verletzt. Auch hier sind nicht alle Destinationen in gleicher Weise betroffen, wobei bestimmte Regionen mit einem hohen Risiko behaftet sind. Dazu gehören

Südostasien, Osteuropa und die Karibik. Vor allem in Ländern mit einer schwachen Regierungsführung oder einer nur unzureichend wirksamen Rechtsprechung ist das Ausmaß entsprechend hoch.⁴³

3.2 **Ressourcenverbrauch**

Charakteristisch für das Geschäftsmodell der Tourismusbranche generell ist der hohe Verbrauch an natürlichen Ressourcen, insbesondere in den Destinationen vor Ort. Das ethische Risiko eines zu intensiven und damit schädlichen Ressourcenverbrauchs besteht dabei in zweierlei Hinsicht.

Zum einen spielen die Folgen des globalen Klimawandels für den Tourismussektor eine signifikante Rolle. Das Produkt Reise setzt einen Rückgriff auf die natürliche Umwelt und die Nutzung von frei verfügbaren, aber begrenzten Kollektivgütern voraus, die bei Zerstörung durch klimatische Veränderungen das Geschäftsmodell des Tourismus selbst gefährden. So wird der Wintertourismus in niedrigen Gebirgslagen durch Schneeunsicherheit oder eine Verkürzung der Saison eingeschränkt. Oftmals hat der beschriebene Ressourcenverbrauch eine Wertminderung der touristischen Investitionen zur Folge, was in einigen Fällen zu Umsteuerungen mit dem Ziel des langfristigen Erhalts führt. Solche Prozesse sind zumeist durch gemeinsame Interessen der lokalen Politik und der Unternehmen am Erhalt und der Wertsteigerung der Destination gekennzeichnet. Auch wenn einige wenige Reiseziele durch ein wärmeres und trockeneres Klima an touristischem Anreiz gewinnen, besteht durch die Folgen des Klimawandels mittel- bis langfristig für alle beteiligten Akteure im Tourismussektor ein relevantes ökonomisches Risiko. Dieses Risiko ist umso höher, je stärker die Attraktivität einer Destination wirtschaftlich einseitig bedingt ist und damit mehr von natürlichen Landschaften wie Stränden, Korallenriffen oder Bergen abhängig ist als von kulturellen oder historischen Sehenswürdigkeiten.

Zum anderen entsteht das Risiko des intensiven Ressourcenverbrauchs dadurch, dass der Tourismus die Natur in den Destinationen einem hohen Nutzungsdruck aussetzt. Die intensive Benutzung eines Landabschnitts von überdurchschnittlich vielen Touristinnen und Touristen und der damit einhergehende strapazierende und unkontrollierte Ressourcenverbrauch überschreiten die „Carrying Capacity“, also die Tragfähigkeit der Umwelt vor Ort. Beispielsweise haben von Urlauberinnen und Urlaubern überfüllte Strandabschnitte oder die Entnahme von Kies und Sand aus Küstenregionen für den Ausbau der touristischen Infrastruktur notwendigerweise eine relevante Qualitätsabnahme der betroffenen Strände und Küstenabschnitte zur Folge. Weitere Faktoren für die Übernutzung der Ressourcen vor Ort sind ein stetig gehobener Urlaubsstil und steigende Qualitätsansprüche der Gäste an Sport- und Freizeitangebote, Unterkünfte und Gastronomie.

Nicht zu trennen von einer stark wachsenden Inanspruchnahme touristischer Angebote ist das Risiko der steigenden CO₂-Emissionen. Diesbezüglich zeigt sich in der Branche die Bedrohung des eigenen Geschäftsmodells jedoch nur indirekt, deutlich langfristiger und ohne vergleichsweise einfache Eingriffsmöglichkeiten, die gleichzeitig einen Investitionscharakter aufweisen würden. Deswegen müssen CO₂-Emissionen langfristig als das zentrale Risiko der Branche angesehen werden.





3.3 CO₂-Emissionen und Klimabelastung

Mit dem wesentlichen Anteil am Reiseverkehr verursachen die Transportleistungen der Tourismusbranche erhebliche klimaschädliche Emissionen. Wie groß der ökologische Schaden im Einzelfall ist, hängt von der Form und dem Anteil des Transports zu und in den Destinationen ab. Obwohl die Emissionsberechnungen für konkrete Flugstrecken voneinander abweichen, sind die gravierenden Umweltbelastungen des Flugverkehrs unbestritten. Ein Linien-Hin- und Rückflug von Hamburg nach Madrid in der Economy-Klasse setzt beispielsweise durchschnittlich 1.000 kg CO₂ (Hamburg-Bangkok: 4.500 kg CO₂) frei.⁴⁴

Zum Vergleich: Das klimaverträgliche Jahresbudget eines Menschen beträgt 2.700 kg CO₂,⁴⁵ der tatsächliche Jahresdurchschnitt pro Kopf weltweit 4.900 kg und in Deutschland 9.200 kg.⁴⁶ Diese Zahlen verdeutlichen die Auswirkungen von nur einer (Fern-)Reise mit dem Flugzeug. Bisher macht ein verschwindend geringer Anteil der Touristinnen und Touristen von der Möglichkeit der CO₂-Kompensation Gebrauch (siehe Anhang 3).

Vor allem Fernreisen mit dem Flugzeug belasten aufgrund der großen Mengen an ausgestoßenen klimaschädlichen Emissionen in den extremen Höhen die Atmosphäre stark. Dabei ist der Anteil touristischer Flugreisen inzwischen erheblich. Vor allem das Wachstum der oftmals auf touristische Routen spezialisierten Low-Cost-Carrier sowie die fallenden Flugpreise insgesamt haben die Erschließung weiterer Destinationen begünstigt, neues Reiseverhalten und neue Geschäftsmodelle ermöglicht und dadurch das Flugzeug zum zentralen Verkehrsmittel der Branche werden lassen. Zwischen 50 % und 60 % der aus Deutschland startenden Passagiere nutzen ihren Flug für Urlaubsreisen, hinzu kommen weitere 15 % private Kurzreisen.⁴⁷

Neben dem Flugverkehr tragen auch Kreuzfahrten einen verhältnismäßig hohen Ausstoß an klimaschädlichen Emissionen bei (siehe Anhang 4).⁴⁸ Der Großteil der Schiffe wird derzeit noch mit Schweröl als Kraftstoff und ohne Rußfilter betrieben. Der Seeverkehr ist gegenwärtig der einzige Sektor, der keinem Emissionsreduktionsziel der Europäischen Union oder spezifischen Klimaschutzmaßnahmen unterliegt. Allerdings hat die Europäische Kommission im Dezember 2019 ihre Absicht verkündet, Regelungen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen der Seeschifffahrt zu erarbeiten.⁴⁹

Die Schifffahrt steht vor ähnlichen klimapolitischen Herausforderungen wie die Luftfahrt. Nach Berechnungen der International Maritime Organization werden die Emissionen in diesem Sektor bis zum Jahr 2050 um bis zu 250 % steigen, sofern keine Gegenmaßnahmen getroffen werden. Auch wenn touristische Seereisen bisher nur einen ausgesprochen geringen Anteil am maritimen Gesamtaufkommen ausmachen, ist deren starkes Wachstum dennoch ein erhebliches Umwelt- und (angesichts der öffentlichen Wahrnehmung) Reputationsrisiko, dem die Kreuzfahrtindustrie mit einer Reihe von technologischen Innovationen zu begegnen versucht.

Angaben über den Beitrag des Tourismus zu den vom Menschen verursachten Treibhausgasemissionen variieren angesichts der Komplexität entsprechender Berechnungen. Laut UNWTO waren Stand 2016 22 % der gesamten Transportemissionen und 5 % der anthropogenen CO₂-Emissionen auf den Tourismus zurückzuführen.⁵⁰

Noch vor Beginn der Covid-19-Pandemie erstellte Prognosen gehen davon aus, dass trotz Maßnahmen zur Effizienzsteigerung im Transportwesen der Beitrag des Tourismus zum Treibhauseffekt deutlich ansteigen wird, weil der Flugverkehr weiter zunimmt. Schon heute – bis zum Beginn der Corona-Krise – wächst der Sektor der Urlaubsflüge deutlich

stärker als der Gesamtmarkt, sodass Tourismus zum Hauptwachstumstreiber des internationalen Flugverkehrs geworden ist (siehe Anhang 5). Hinzu kommt mittelfristig die verstärkte Nachfrage aus Volkswirtschaften, in denen das Wohlstandswachstum Fernreisen für immer größere Teile der Bevölkerung ermöglicht.

Die Vielzahl an technologischen Entwicklungen zur Effizienzsteigerung; eine erhebliche Reduktion des Energieverbrauchs pro Passagier und Kilometer in den vergangenen drei Jahrzehnten, die deutlich über Einsparungen anderer Bereiche liegt; Hub-Konzepte und Auslastungsoptimierungen; moderate Erhöhungen von Steuern und Abgaben – alle diese Maßnahmen und Effekte verpuffen angesichts des stetig steigenden Gesamtmeilenaufkommens im Flugverkehr. In Hinblick auf die Tourismusindustrie führt die Verfügbarkeit von immer mehr Strecken und günstigen Tickets zu neuen Angeboten und stetem Wachstum. Auf diese Weise verstärkt sich die gegenseitige Abhängigkeit der beiden Branchen. Angesichts dieser für beide Seiten ökonomisch vorteilhaften Situation und der starken kundenseitigen Nachfrage ist nicht davon auszugehen, dass ohne eine Verknappung und/oder Verteuerung des Flugangebotes zumindest aus dem Massenmarkt der Tourismusindustrie heraus Impulse für emissionsärmere Angebote entstehen.

Es darf bezweifelt werden, dass der coronabedingte schockartige Einbruch des Flugverkehrs eine nachhaltige Kehrtwende im Ferntourismus einläuten wird. Einerseits gehen Prognosen zwar davon aus, dass das Luftverkehrsaufkommen aus den Boomjahren vor der Pandemie mittelfristig nicht wieder zu erreichen sein wird, weil bestimmte, vor allem stark spezialisierte Anbieter vom Markt verschwinden. Andererseits ist aber ein massiver Preiskampf der verbleibenden Airlines zu befürchten,⁵¹ der allerdings durch neue gesetzliche Vorgaben in einigen Ländern schwieriger sein dürfte als in anderen.⁵²

Zudem besteht seitens der Tourismusindustrie die existenzielle Notwendigkeit der raschen Wiederaufnahme der Nutzung ihrer bestehenden Infrastruktur in den Fernreisestationen, was gegen die Entwicklung neuer, nachhaltiger Geschäftsmodelle in der Post-Pandemie-Phase spricht. Allein schon die Liquiditätssituation der betroffenen Unternehmen legt eine schnelle Wiederaufnahme der bisherigen Geschäftsmodelle nahe. Es ist derzeit auch nicht plausibel, warum die Corona-Pandemie zu einem strukturell veränderten Reise- und Urlaubsverhalten führen sollte, sobald dieses wieder wie zuvor möglich ist. Insofern liegt die Hoffnung auf eine Reduktion der CO₂-Emissionen im Bereich der technischen Innovation oder politischen Regulierung. Inwieweit diese Situation der Politik Möglichkeiten zur langfristigen Umsteuerung bietet, wird in Kapitel 4 (Governanceanalyse) diskutiert.

Die Luftfahrtindustrie hat bereits 2010 das Ziel eines CO₂-neutralen Wachstums ab dem Jahr 2020 proklamiert.⁵³ Angesichts der damaligen Wachstumsprognosen wäre eine jährliche Emissionsminderung der jeweiligen Flotten in der Größenordnung von 3 % bis 5 % notwendig, um die Emissionen des Jahres 2020 konstant zu halten. In den vergangenen 30 Jahren ist der Durchschnittsverbrauch pro Passagier und Kilometer bereits um 44 % gesunken.⁵⁴ Das ist im Vergleich mit anderen Sektoren durchaus beachtlich, aber pro Jahr dennoch nur eine Reduktion von knapp 1,5 %.⁵⁵ Gegenüber den Flugzeugherstellern ist Energieeffizienz ein wesentliches Nachfragekriterium der Airlines, entfällt doch etwa ein Viertel ihrer Betriebskosten auf das Kerosin. Um das langfristige Ziel der Branche – die Klimaneutralität im Jahr 2050 oder eine deutliche Emissionsreduktion – realisieren

zu können, braucht es somit neue Technologien, die über die Optimierung bestehender Antriebe und der aerodynamischen Effizienz sowie die Verwendung synthetischer Kraftstoffe hinausgehen. Das rein elektrische Fliegen wird dabei ausschließlich auf der Kurzstrecke eine Rolle spielen (und eventuell ein ganz neues Ultrakurzstreckensegment schaffen). Der Wasserstoffwirtschaft wird eine große Bedeutung vor allem im Mittelstreckenbereich zukommen, während für Langstreckenflüge weiterhin Energiespeicher wie künstliches Kerosin benötigt werden. Alle diese Technologien bergen erhebliche Unsicherheiten in ihrer Realisierung, wären bei Erfolg dennoch Jahrzehnte von einer Marktreife entfernt und basieren auf derzeit unsicheren Voraussetzungen in vorgelagerten Technologien (Energiewende, Wasserstoffwirtschaft auf regenerativer Energiebasis).⁵⁶

Angesichts der Vielzahl an Unsicherheiten mag der Optimismus in der Branche hinsichtlich alternativer Technologien und den ambitionierten Klimazielen überraschen. Das hängt sicherlich zum einen mit den beträchtlichen öffentlichen Mitteln für Grundlagenforschung und Unternehmenskooperationen zusammen. Allerdings weist die Luftfahrtindustrie eine lange Historie an diesbezüglichen technischen Initiativen und proklamierten Zielen auf, die auch beachtliche Effizienzsteigerungen bewirkt haben – nur aufgrund des Wachstums keine nominelle CO₂-Reduktion. Kritiker sehen deswegen das primäre Ziel dieser Initiativen in der kommunikativen Suggestion, dass sich das CO₂-Problem technologisch lösen ließe und es keiner Verhaltensänderung oder politischen Maßnahmen bedürfe.⁵⁷

Der Luftverkehr ist bereits seit 2012 Teil des EU-Emissionshandelssystems (EU-EHS), mit dem die in Europa anfallenden CO₂-Emissionen bepreist, begrenzt und reduziert werden sollen.⁵⁸ Allerdings gilt das EU-EHS nur für innereuropäische Flüge und sieht vor, dass die europäische Luftfahrtbranche pro Jahr höchstens noch 95 % der CO₂-Emissionen des europäischen Luftverkehrs aus dem Jahr 2005 verursachen darf. Anfangs erhielten die europäischen Fluggesellschaften 82 % der Emissionsrechte als kostenlose Allocations, inzwischen liegt der Anteil an kostenlosen Emissionszuweisungen bei etwa 50 %.⁵⁹ Da das Gesamt-Emissionsvolumen begrenzt ist, müssen die Fluggesellschaften die für ihr Wachstum benötigten zusätzlichen Emissionsrechte im Zertifikatehandel erwerben. Andere teilnehmende Unternehmen/Branchen verkaufen also ihre CO₂-Einsparungen an die Luftfahrtindustrie. Das (Emissions-)Wachstum des Luftverkehrs führt somit EU-weit nicht zu steigenden Gesamtemissionen, solange andere Bereiche Möglichkeiten einer günstigeren CO₂-Vermeidung haben.

Vor dem Hintergrund der oben dargestellten technologischen und finanziellen Herausforderungen der CO₂-Reduktion in der Fliegerei erscheint der Kauf von Zertifikaten von anderen Branchen mit deutlich besseren Einsparungsmöglichkeiten noch auf längere Sicht ökonomisch attraktiv. Die an technologischen Einsparungskosten orientierte marktgesteuerte Preisfindung des Emissionshandelssystems ist zudem durch einen Zertifikate-Überschuss in Folge der unterlassenen Cap-Anpassung während der Wirtschaftskrise verzerrt. Daraus resultierten phasenweise sehr niedrige CO₂-Preise, von denen kein Impuls für eigene CO₂-Einsparungen ausging. Nach der Tilgung der Überschüsse ab 2018 stabilisierte sich der CO₂-Preis auf einem Niveau, das in etwa auch den Anfangsbepreisungen des deutschen Brennstoffemissionshandelsgesetzes entspricht.

Mit dem EU-Emissionshandelssystem existiert ein funktionsfähiges Klimaschutzsystem, das jedoch in Hinblick auf die Luftfahrtindustrie keine ausreichende Lenkungswirkung entfaltet und im Ergebnis keine Reduzierung der luftfahrtinduzierten Emissionen (wohl aber der Gesamtemissionen) bewirkt. Die Gründe dafür liegen in politischen Entscheidungen für die Rahmenvorgaben des Systems: Das Allocations-Volumen, die (branchenspezifischen) Caps und die Tilgung von Alt-Zertifikaten sind allesamt Hebel, mit denen die EU direkt Einfluss auf den CO₂-Preis nehmen könnte.

Für die Risikobetrachtung der Tourismusindustrie ist darüber hinaus jedoch entscheidend, ob eine Ausweitung des EU-EHS mittelfristig möglich ist. Die massiven Widerstände bei der Einführung des Systems gegen eine alle in Europa fliegenden Airlines betreffende Geltungsbereichweite (Full-Scope) lassen vermuten, dass eine Ausweitung in absehbarer Zeit unrealistisch ist.

Stattdessen startete die Internationale Zivilluftfahrtorganisation der Vereinten Nationen (ICAO) 2018 das globale Kompensationssystem CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), um das zukünftige luftfahrtinduzierte Emissionswachstum durch Ausgleichsprojekte zu kompensieren. CORSIA sieht ab 2021 den Kauf von Minderungszertifikaten vor allem in Schwellenländern in der Größenordnung des eigenen Emissionswachstums vor. Die Teilnahme an diesem System ist bis zum Jahr 2026 freiwillig. Bisher haben 78 Staaten, die zusammen rund drei Viertel der Luftfahrtmissionen ausmachen, zugesagt.⁶⁰ Einerseits wird mit CORSIA erstmals ein globales Klimaschutzinstrument etabliert, das ein emissionsneutrales Wachstum ermöglicht. Andererseits ist die Klimaschutzwirkung bisher auf die Wachstumskompensation begrenzt und leistet keinen Beitrag zur Reduktion der bestehenden Emissionen. Für das langfristige Ziel der vollumfänglichen Klimaneutralität sind Kompensationsprojekte ungeeignet. Zudem lässt die Existenz von CORSIA die Einbeziehung der interkontinentalen Flüge aus der EU in das EU-EHS und den Aufbau weiterer Emissionshandelssysteme politisch zumindest für die nächsten Jahre unmöglich erscheinen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass trotz individueller Kompensation, klimaneutralem Wachstum, technologischen Innovationen und CO₂-Bepreisung durch den Emissionshandel die klimaschädlichen Flugemissionen das wesentliche Risiko der Tourismusbranche darstellen, für das in absehbarer Zeit jedoch keine technologische oder marktwirtschaftliche Lösung in Sicht ist.

Die klimaschädlichen Emissionen der Luftfahrt sind das Hauptrisiko der Tourismusindustrie, die ihrerseits ein wesentlicher Treiber des Flugwachstums und damit des CO₂-Problems ist – denn im Luftverkehr schafft sich das Angebot die Nachfrage und nicht die Nachfrage das Angebot.⁶¹ Das Erreichen der Klimaziele des Pariser Abkommens wird mittelfristig nicht ohne weitere regulative Maßnahmen in diesem Bereich möglich sein. Dabei wird neben CO₂-Bepreisungsinstrumenten und anderen fiskalischen Maßnahmen sicherlich auch eine Regulierung der Angebotsmenge (Verkehrsrechte/Infrastrukturförderung) vollzogen werden müssen. Letzteres darf als das effektivste Instrument einer Emissionsreduktion angesehen werden.

3.4 Overtourism

Mit Overtourism wird das Überschreiten der Kapazitätsgrenzen von Destinationen durch den Besuch von Reisenden bezeichnet. Dieses Phänomen findet sich oftmals (aber nicht ausschließlich) in urbanen Regionen. Der Punkt, an dem ein stark frequentiertes Reiseziel seine Kapazitäten überschreitet, ist in der Regel kein statischer Moment. Ebenso wenig gibt es eine quantitative Definition für dieses Risiko,⁶² das dennoch auch vor, aber insbesondere durch Covid-19 in der Branche ausführlich diskutiert wird.

Overtourism berührt im Kern Verteilungskonflikte um die Nutzung des öffentlichen Raums, die oft erst dann thematisiert werden, wenn sich die Situation verschärft oder die Bevölkerung bereits in hohem Maße negativ betroffen ist. Der Ansturm von Touristinnen und Touristen auf relativ wenige, besonders beliebte Reiseziele hat gravierende ökologische, soziale und wirtschaftliche Auswirkungen. Betroffen sind einerseits die Destination und die Lebensqualität der ansässigen Bevölkerung, andererseits entstehen auch spürbare Einschnitte für die Reisenden selbst. Wird eine touristisch attraktive Destination massenhaft von Gästen aufgesucht, reduziert sich zunächst der Zugang für die lokale Bevölkerung. Diese Form von Verdrängung kann sich auf die Wohnsituation auswirken, wenn aufgrund der Umwandlung von Wohnraum in Touristenunterkünfte die Mieten steigen.

Eine hohe touristische Attraktivität eines Reisespots hat gleichzeitig auch positive Effekte wie die Verbesserung der Einkommens- und Beschäftigungsmöglichkeiten vor Ort sowie den Ausbau und die finanzielle Unterstützung der lokalen Infrastruktur. Fokussiert sich eine stark frequentierte Destination jedoch ausschließlich auf den Tourismus, besteht die Gefahr einer touristischen Monokultur mit gefährlichen Abhängigkeiten und (Verteilungs-)Konflikten.

Bis zum Beginn der Corona-Krise wurden unterschiedliche Konzepte zur Eindämmung der touristischen Massenströme entworfen. So wurden in Analogie zum Hotel, zum Flugzeug oder zu Veranstaltungen Kapazitätsgrenzen beschlossen. Unter hohem Busaufkommen leidende Orte führten Slot-Systeme ein, in denen Busgesellschaften gebührenpflichtig im Voraus Zeitfenster buchen müssen. Ähnliche Einlassbeschränkungen sind in der Altstadt von Dubrovnik, wo sich seither nicht mehr als 4.000 Menschen gleichzeitig aufhalten dürfen, oder auch in Venedig erlassen worden.⁶³

Die Abstandsregeln zum Schutz vor dem Coronavirus hatten in Deutschland zur Folge, dass Kontrollen der Besucherzahlen an den Stränden in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern durchgeführt und Bettenkapazitäten in Hotels beschränkt wurden. Derlei Maßnahmen wären bis dahin undenkbar gewesen. Die Corona-Pandemie hat augenscheinlich zu einem Perspektivwechsel und einer Neubewertung von Overtourism geführt, da das Ausmaß an Besuchern unter Covid-19-Bedingungen jetzt zudem ein gefährliches Risiko darstellt. Die für wesentlich höhere Besucherzahlen ausgelegte Infrastruktur liegt nun zu großen Teilen brach, Beschäftigung und Wertschöpfung vor Ort brechen ein. Die beschriebenen Ideen und Maßnahmen, die einst der Vermeidung von Overtourism galten, drehen sich nun in ihr Gegenteil: Mit dem Hinweis auf Kapazitätsbegrenzungen und einen geregelten, kontrollierten Umgang mit Besucherströmen wird nun um Touristinnen und Touristen geworben, statt sie fernzuhalten.

Tatsächlich könnte die Corona-Krise in Bezug auf Overtourism eine große Chance sein, grundsätzlich neu zu bewerten, welche Art von Tourismus in einer Destination angeboten

werden soll. Bereits formulierte Bedarfe einer neuen touristischen Kultur auf Mallorca oder in Florenz, wo derzeit mit 70 % bis 80 % weniger Touristen und damit ohne hohen Besucherdruck die Sehenswürdigkeiten konzentrierter wahrgenommen werden sollen, sind erste Hinweise in diese Richtung. Vielleicht bietet die teilweise Beibehaltung einer der Corona-Pandemie geschuldeten Verknappung und Reglementierung eine Gelegenheit der Neugestaltung. ■





4

Governanceanalyse und Empfehlungen

Um die Governance im Tourismus aufzuschlüsseln, bedarf es einer Unterscheidung zwischen der Vielzahl unterschiedlicher ökologischer und sozialer Risiken auf der einen sowie – soweit Flugreisen und Kreuzfahrten betroffen sind – dem Großrisiko CO₂-Emissionen auf der anderen Seite.

Aus ESG-Perspektive handelt es sich bei den erstgenannten Problemfeldern eher um kleine bis mittlere, oftmals regionale Risiken. Gemeint ist dabei nicht, dass die Vorfälle für die Betroffenen im Einzelnen nicht sehr schwerwiegend und problematisch sein können. Die Größe des Risikos bezieht sich vielmehr auf die strukturelle Bedeutung innerhalb der Branche sowie die Möglichkeiten der Minimierung dieser Risiken. So lassen sich Verteilungskonflikte aufgrund von Wasserzugängen, verschmutzte Strandabschnitte oder schlechte Arbeitsbedingungen im Gastgewerbe durchaus durch eine (mehr oder minder freiwillige) Einbeziehung der Tourismusbranche erfolgreich lösen. Häufig findet man punktuelle Zusammenschlüsse von Bürgern und Organisationen, die als Betroffene ihre Stimme erheben und sich für pragmatische Lösungen einsetzen. Diese oft recht wirksamen Kooperationen finden wiederum Gehör bei den lokalen politischen Akteuren. Insgesamt ist die Tourismusbranche stärker als andere durch Initiativen, Dialog und Stakeholderbeziehungen gekennzeichnet.

Ebenso branchentypisch ist die hohe Anzahl an Labeln, Siegeln und Zertifikaten in der Kundenkommunikation. Die Übertragung dieser Kommunikationsform auf ökosoziale Aspekte führt leider nicht zu mehr Transparenz oder Vergleichbarkeit der Angebote. Im Gegenteil: Die Label sind sowohl inhaltlich in Hinblick auf die behandelten Themen/Probleme als auch in ihrer Glaubwürdigkeit derart unterschiedlich, dass sie sich nicht zu einer echten Differenzierung des Angebotes eignen. Paradoxe Weise hat diese offensive Label/Siegel-orientierte Kommunikation speziell für Nachhaltigkeitsaspekte eher defensiven Charakter: Es werden Lösungen für Probleme gelabelt, die nicht unbedingt im Mittelpunkt der Risiken stehen, um eine Umleitung der Aufmerksamkeit zu erreichen und den Eindruck einer aktiven und verantwortungsvollen Branche zu stärken, die die Probleme angeht.

Durch diese vor allem im Massenmarkt erkennbare Kommunikationsstrategie mit aussageschwachen und unsystematischen Labeln und Zertifikaten bleibt nicht nur das Potenzial für ESG-sensible Konsumentinnen und Konsumenten ungenutzt, sondern das Problem wird überdies auch in dem Nischenmarkt nachhaltig-fairer Anbieter mit ihren Zertifizierungssystemen negativ wirksam. Vor diesem Hintergrund sind die bedächtigen Bestrebungen einer Dachzertifizierung, die überprüfbare Indikatoren für einen aussagekräftigen Mindeststandard definiert, sicherlich zu begrüßen. Notwendige Voraussetzung für eine nennenswerte positive Wirkung dieser Label wäre jedoch ihre Übernahme durch Anbieter des Massenmarktes, wobei aus unterschiedlichen Gründen – nicht zuletzt auch

ein geringes Interesse der Kundinnen und Kunden – Skepsis angebracht ist. Somit dürfte ohne regulative Vorgaben, durchaus als eigenverantwortliche, aber verbindliche Branchenlösung, zunächst die paradoxe Situation Fortbestand haben, dass trotz der Vielzahl von Labeln, Siegeln und Zertifikaten basale ESG-Merkmale des Produktes im Dunkeln bleiben.

Die Emissionsproblematik als globales Phänomen entzieht sich den oben skizzierten Modi der Problembearbeitung. In die CO₂-Governance ist zudem nicht die Tourismusindustrie, sondern die Luftfahrt eingebunden. Der Tourismus ist in erheblichem Maße Treiber des Luftverkehrswachstums. In den letzten Jahrzehnten ist der Anteil an Flugreisen innerhalb der Angebotspalette der Tourismusindustrie immer weiter gewachsen. Durch Emissionshandel und technologische Fortschritte wird das zukünftige Wachstum zwar CO₂-neutral sein, aber beide Maßnahmen sind auf lange Sicht kostenintensiv. Eine nennenswerte Reduktion der Klimaschädigung durch den Luftverkehr ist nicht absehbar, sodass man entgegen der technologischen Aufbruchseuphorie in der Branche konstatieren muss, dass keine marktwirtschaftliche oder technologische Lösung für das Emissionsproblem in Aussicht steht. Die einzige Möglichkeit einer nennenswerten Emissionsreduktion in absoluten, nicht relativen Zahlen besteht in der Reduktion der Anzahl der Flüge. Damit sind die Emissionen das Damoklesschwert der Tourismusindustrie mit dem Unterschied, dass kein plötzlicher Haarriss, sondern ein langsamer, aber stetiger und unaufhaltsamer Prozess die Existenz bedroht.

Somit ist eine Umsteuerung des eigenen Geschäftsmodells hin zu weniger fluggebundenen Angeboten sowohl aus ökonomischen als auch aus ökologischen Gründen langfristig sinnvoll und erforderlich, müsste aber zur Einhaltung des Zwei-Grad-Ziels unverzüglich eingeleitet werden. Angesichts der noch auf Jahre positiven Ertragssituation des bestehenden Geschäftsmodells erscheint eine so tiefgreifende Veränderung ökonomisch jedoch unattraktiv. Sich in einer Phase aus dem lukrativen Ferntourismus zurückzuziehen, in der international neue Kundengruppen in erheblicher Größe gewonnen werden könnten, wäre gegen das originäre Interesse der Unternehmen und ist damit unrealistisch.

Der Verweis auf einen gegenläufigen Trend mit der vornehmlich aus jungen Menschen bestehenden Fridays-for-Future-Bewegung, die Flugverzicht als individuellen Beitrag zur Lösung des Klimaproblems ansieht und fordert, ist zwar richtig, übersieht aber die globale Größenordnung der reisewilligen und solventen neuen Kundengruppen.

Nichtsdestotrotz müsste eine Änderung der sozialen Normen in Hinblick auf Fliegen in bestimmten Regionen, Milieus oder Generationen durchaus als ökonomisches Risiko angesehen werden. Derzeit ist allerdings anhand der Passagierzahlen vor der Corona-Pandemie nicht absehbar, ob eine mögliche neue Perspektive (flygskam/Flugscham) tatsächlich auch eine Verhaltensänderung bewirkt. Möglich wäre, dass die Normveränderung eine starke Generationenkomponente hat und sich erst mittelfristig auswirken wird. Dem wird oftmals entgegengehalten, dass mit steigendem Alter die Möglichkeiten zu und Anforderungen an Flugreisen zunehmen. Auch in anderen sozialetischen Konsumfragen bestehen Diskrepanzen zwischen der Erkenntnis und dem persönlichen Handeln. Das Risiko einer Verhaltensänderung sollte dennoch nicht unterschätzt werden, da das Fliegen gerade in globaler Hinsicht weiterhin kein alltägliches Massenphänomen ist. Selbst in Deutschland fliegt nur ein Drittel der Bevölkerung regelmäßig, in den USA bestreiten 12 %

der Bevölkerung nahezu 70 % der Flüge. Global fliegen lediglich 4 % in ein anderes Land.⁶⁴ Diese Zahlen machen deutlich, dass nur sehr wenige Menschen für sehr viele Emissionen verantwortlich sind. Trotz Effizienzsteigerung und klimaneutralem Wachstum sind Flugreisen und Kreuzfahrten die mit Abstand CO₂-intensivsten Aktivitäten, die ein einzelner Mensch unternehmen kann.

Da also nur eine relativ kleine Gruppe ihr Verhalten ändern müsste, sehen wir durchaus ein zukünftiges ökonomisches Risiko, zumal zusätzlich mit steigenden Preisen zu rechnen ist. Dennoch dürfte das globale Wachstum diesen möglichen Effekt mehr als kompensieren, sodass aus der Branche heraus kein Wandel in diesem Problemfeld zu erwarten steht. Eine Veränderung von der Branche zu fordern, wäre nicht nur naiv, sondern auch in moralischer Hinsicht fragwürdig, denn Unternehmen müssten dauerhaft gegen ihre eigenen Interessen handeln. Es sollte bei einer Bewertung der Geschäftsmodelle oder des individuellen Verhaltens nicht außer Acht bleiben, dass die ökologisch problematische Situation im Luftfahrtbereich eine Nebenfolge von Politik ist.

Die Verantwortung liegt somit in der ordnungspolitischen Veränderung der Rahmenordnung in Form eines Paradigmenwechsels, denn das heutige Niveau an Routen, Frequenzen und Preisen ist das Ergebnis einer Liberalisierung und Infrastrukturförderung mit dem Ziel günstiger Mobilität per Flugzeug. Da beim Fliegen das Angebot die Nachfrage nach sich zieht, war die Schaffung von Wettbewerb durch Angebotsausweitung für die Verbraucherinnen und Verbraucher ungemein erfolgreich. Eine Ordnungspolitik, die zunächst dem Klimaschutz verpflichtet wäre, könnte sich einfach der gleichen Instrumente bedienen. Die teilweise Rücknahme der Liberalisierung durch Verknappung des Angebotes dürfte der effektivste Weg zur Reduktion der Emissionen durch Reduktion der Flüge sein.

In diesem Kontext müssten die Regeln der Verkehrsrechtverteilung und -vergabe modernisiert und zusätzliche Verkehrsrechte versteigert werden. Eine Möglichkeit wäre es durchaus, Airlines dazu zu verpflichten, jährlich einen Teil ihrer Verkehrsrechte zurückzugeben, sodass wirtschaftlich nicht tragfähige Angebote systematisch aus dem Markt genommen würden.⁶⁵ Diese Verknappung würde die Tourismusbranche stärker als die Airlines treffen, von denen weniger Widerstand zu erwarten ist, wenn Wettbewerb aus dem Markt genommen wird. Für Flugreisen und Kreuzfahrten wären jedoch Preiserhöhungen zu erwarten.

Die regulative Verknappung spielt derzeit in der Diskussion um Flugverkehr und Klimaziele keine große Rolle. Die Debatte ist stärker durch zwei Perspektiven geprägt. Die eine verweist auf das Emissionshandelssystem und technologische Entwicklungen, während die andere ergänzend vor allem auf fiskalische Instrumente setzt. In diesem Zusammenhang wird der Flugverkehrssteuer häufig eine bedeutende Rolle zugeschrieben. Diese Einschätzung teilen wir in dieser Weise nicht. Zwar ist eine Entkoppelung vom Emissionshandelssystem und eine ökologische Zweckbindung denkbar, allerdings sehen wir den entscheidenden Hebel für eine echte Emissionssenkung weniger in fiskalischen Maßnahmen (die wir dennoch befürworten) als in der Ordnungspolitik. Dafür braucht es einen Paradigmenwechsel hin zu einer Flugverkehrspolitik, die sich in erster Linie dem Klimaschutz und dem Zwei-Grad-Ziel verpflichtet.

Der EU-Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030 nutzt für die Erreichung der EU-Emissionsziele des Übereinkommens von Paris in erster Linie das Europäische Emissionshandelssystem, das trotz aller Kritik derzeit das einzig funktionierende Klimaschutzsystem ist. Dabei geht die Systemkritik oftmals ins Leere, denn sie übersieht, dass das Europäische Emissionshandelssystem effektiv und durchaus anpassungsfähig ist; die Probleme liegen eher bei den Steuerungsgrößen beziehungsweise den dahinterliegenden politischen Aushandlungsprozessen. Eine schnellere

Reduktion der Allocations, eine striktere (Branchen-)Kontingentierung der Zertifikate oder die Einführung eines Gewichtungsfaktors aufgrund der höheren Klimaschädlichkeit von Luftfahrtemissionen wären mit den Instrumenten und Mechanismen des EU-EHS möglich, wenn dazu politischer Wille oder Mehrheiten unter den 31 europäischen Mitgliedsländern bestünden.⁵⁶ Doch selbst ohne die Anpassungen ist eine Ausweitung des Emissionshandels auf den globalen Luftverkehr dem CORSIA-System unbedingt vorzuziehen.

Insgesamt bleiben aus ESG-Perspektive damit die CO₂-Emissionen das wesentliche Risiko der Branche. Bei den meisten anderen Problemen besteht berechnete Hoffnung, dass sich dauerhaft Verbesserungen erzielen lassen – entweder durch Multistakeholder-Brancheninitiativen oder durch die Ausweitung anderer Regelungssysteme. Im Vergleich mit anderen Branchen in entsprechenden Regionen und Qualifizierungs- und Lohnbereichen sind die Risiken im Tourismussektor geringer, Sensibilität und Lösungssysteme in höherem Maße verfügbar und die externen Effekte durchaus positiv. Zudem konzentrieren sich die Probleme überwiegend im Ferntourismus.

Hinsichtlich der CO₂-Emissionen ist die Tourismusindustrie abhängig von anderen Branchen (Flugzeug, Maschinenbau, Wasserstoff, Erneuerbare Energien) und Systemen (Emissionshandel, CORSIA, individuelles Offsetting) und verfügt nur über sehr begrenzte Reduktionsmöglichkeiten. Es ist nicht davon auszugehen, dass Emissionshandel und technische Innovation in gegebener Zeit ausreichende Effekte haben werden, sodass die Tourismusindustrie aus ESG-Risiko-Perspektive, aber eben auch in Hinblick auf ihr Geschäftsmodell, dringend das nicht-flugverbundene Angebot ausbauen muss.

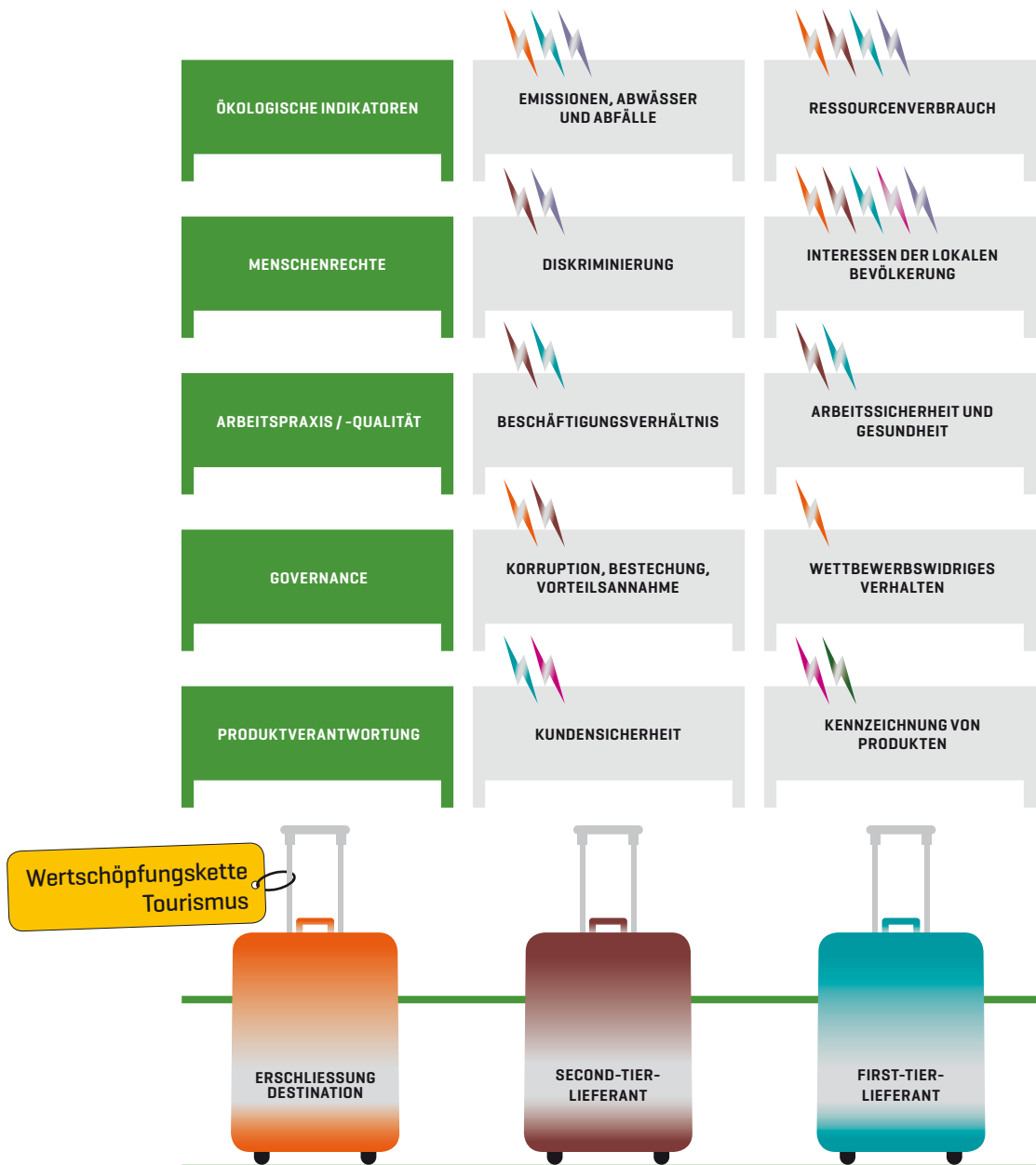
Ob die Post-Pandemie-Zeit für einen derartigen Umbau eher günstig oder eher hinderlich ist, bleibt indes umstritten. Für die gesamte Branche erscheint uns ein coronabedingter Nachhaltigkeitsschub vor dem Hintergrund der Strukturen und Geschäftsmodelle wenig plausibel. Es ist davon auszugehen, dass sich bestehende Geschäftsmodelle durch Konzentrationsprozesse verfestigen, weil die Erhöhung der Kapazitäten an Übernachtungs- und Transporteinheiten pro Unternehmen deren Auslastung fordert und die Entwicklung alternativer Angebote eher hemmt. Die Priorität der Unternehmen wird nach der Krise zwangsläufig erst einmal auf nachholendem Wachstum und Ertrag liegen und dabei auf einen erheblichen Nachholbedarf der Kundinnen und Kunden treffen. In dieser Konstellation braucht es viel Fantasie, um sich vorstellen zu können, woher Impulse für einen strukturellen Wandel kommen sollten. ■

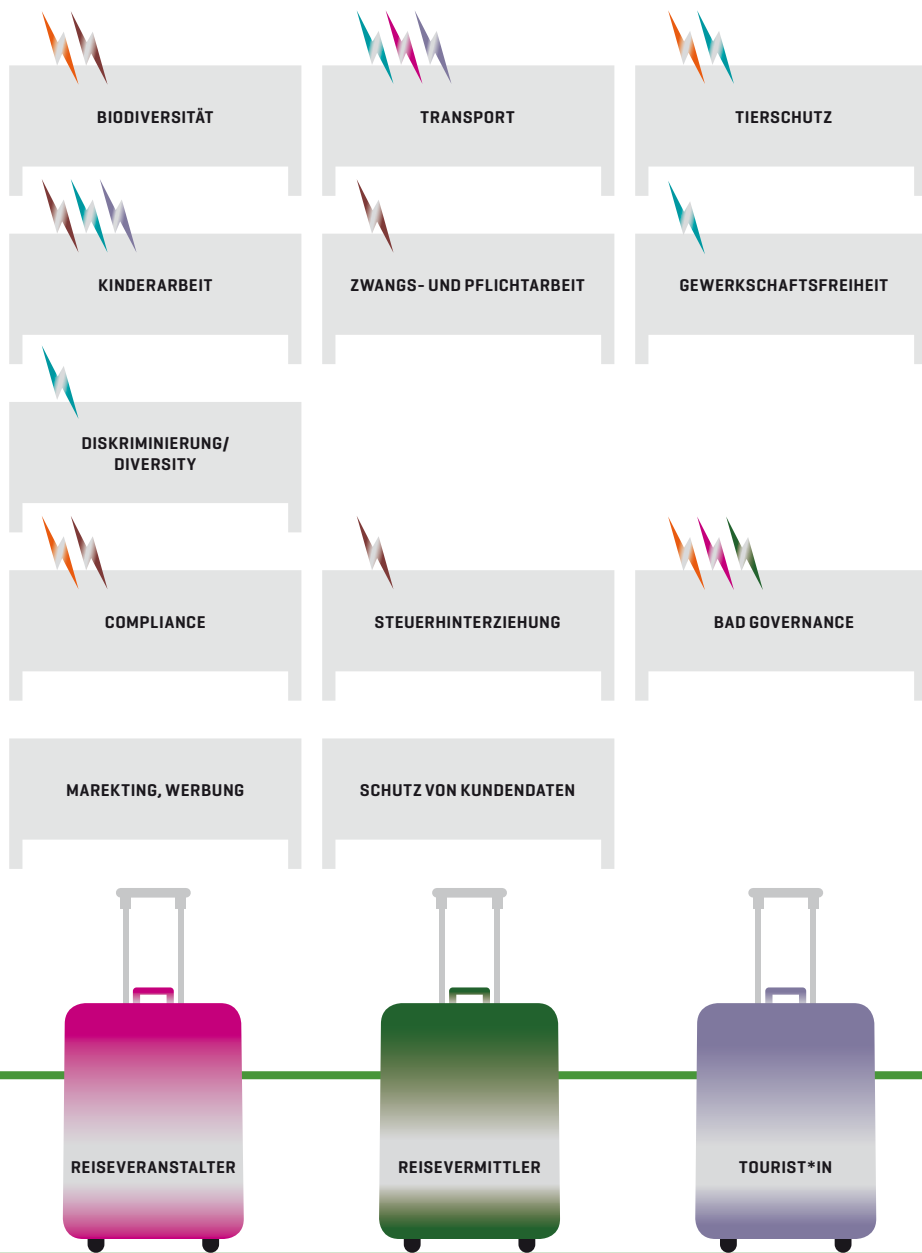




Anhang 1

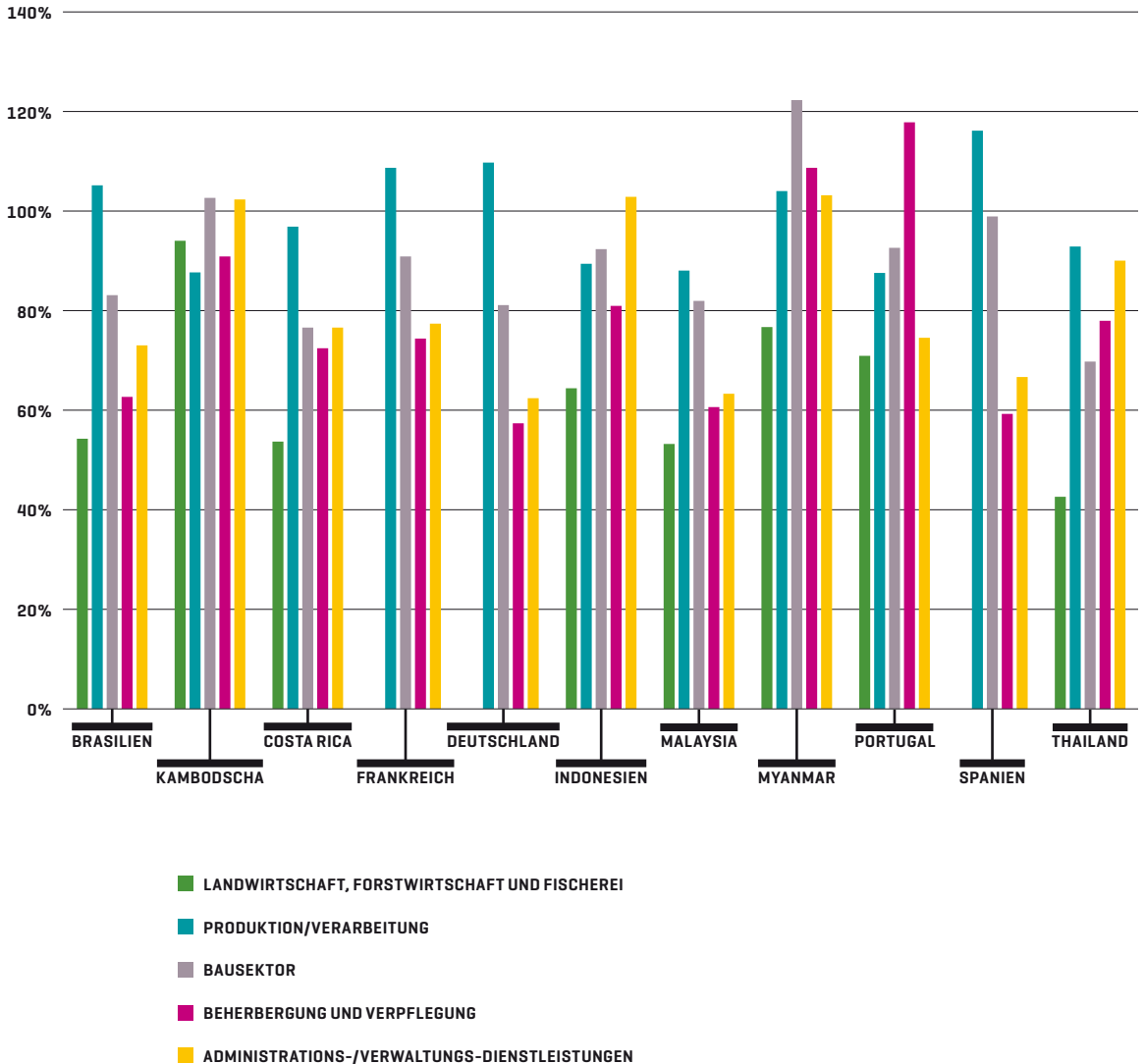
era-paper-Framework mit Risikofeldern der Tourismusbranche





Anhang 2

Einkommensniveau verschiedener Branchen in Relation zum nationalen Durchschnittseinkommen



Quelle: ILOSTAT/ILO, eigene Berechnungen, eigene Darstellung.

Anhang 3

Offsetting

Die Übersicht auf Seite 66/67 zeigt auf Grundlage eigener Recherchen und Berechnungen Flugpreise und CO₂-Kompensationen verschiedener Anbieter im Vergleich. Es wurden Ziele beliebter touristischer Städtereisen ausgewählt, für die in der Regel die Flugtickets separat gebucht werden (keine Pauschalreisen). Bei der Ermittlung der Flugpreise wurde versucht, ein möglichst realistisches Buchungsverhalten mit Vorausbuchungsfristen von wenigen Tagen für Kurzstrecken bis zu zwischen drei und fünf Monaten für Langstrecken zu simulieren. Die Flugpreise für das Jahr 2020 sind aufgrund der Covid-19-Pandemie nur eingeschränkt vergleichbar.

Die ausgewählten Portale für CO₂-Kompensationen bilden den Durchschnitt existierender Anbieter ab (seit Jahren etabliert, verfügbar auf Airline-Portalen, gewerblich, staatlich).

Das UBA hat seinen ursprünglichen Kompensationsrechner für Mobilitätsangebote auf ein umfänglicheres Tool zur Erstellung individueller CO₂-Bilanzen umgestellt. Daher konnten für The Compensators nur Daten aus dem Jahr 2017 berücksichtigt werden.

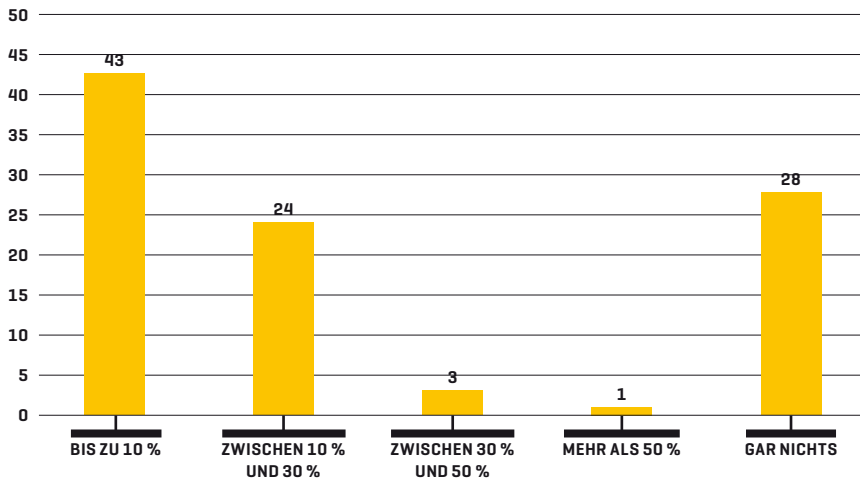
FLUGPREISE UND CO₂-KOMPENSATIONEN VERSCHIEDENER ANBIETER FÜR AUSGEWÄHLTE STRECKEN

Strecke		Hamburg - München HAM - MUC		Hamburg - London HAM - LHR		Hamburg - Madrid HAM - MAD	
Entfernung in km (Hin- und Rückflug)		1.200		1.490		3.600	
Flugpreis in € (Hin- und Rückflug, Economy-Klasse)	2017	180		159		286	
	2020	85		74		140	
Kompensationsaufschlag		in €	t CO ₂	in €	t CO ₂	in €	t CO ₂
Atmosfair	2017	10	0,250	10	0,35	23	0,97
	2020	k. A.	0,280	10	0,35	23	0,97
MyClimate	2017	8	0,329	10	0,37	20	0,72
	2020	8	0,322	9	0,36	18	0,65
Arktik	2017	7	0,479	8	0,56	15	1,00
	2020	10	0,479	8	0,56	15	1,00
The Compensators (UBA)	2017	2	0,320	2	0,43	6	1,04
	2020	k. A.		k. A.		k. A.	
Flugpreis inkl. Kompensationsaufschlag in €							
Atmosfair	2017	190		169		309	
	2020	k. A.		84		163	
MyClimate	2017	188		169		306	
	2020	93		83		158	
Arktik	2017	187		167		301	
	2020	95		82		155	
The Compensators (UBA)	2017	182		161		292	
	2020	k. A.		k. A.		k. A.	
Kompensationsaufschlag im Verhältnis zum Flugpreis in %							
Atmosfair	2017	5,56		6,29		8,04	
	2020	k. A.		13,51		16,43	
MyClimate	2017	4,67		6,47		6,86	
	2020	9,85		12,57		12,63	
Arktik	2017	3,99		5,30		5,26	
	2020	11,99		11,39		10,75	
The Compensators (UBA)	2017	1,03		1,57		2,10	
	2020	k. A.		k. A.		k. A.	

Quelle: Eigene Modellrechnung, eigene Darstellung.

Hamburg - Istanbul HAM - IST		Hamburg - New York HAM - JFK		Hamburg - Shanghai HAM - PVG		Hamburg - Bangkok HAM - BKK		Hamburg - Melbourne HAM - MEL	
4.000		12.300		17.100		17.700		32.400	
170		392		775		590		1300	
144		375		734		560		1141	
in €	t CO ₂	in €	t CO ₂	in €	t CO ₂	in €	t CO ₂	in €	t CO ₂
18	0,78	67	2,88	105	4,56	105	4,50	199	8,62
18	0,78	67	2,88	105	4,56	105	4,50	213	9,20
22	0,80	61	2,30	86	3,20	89	3,30	179	6,70
20	0,72	53	2,00	74	2,80	77	2,90	152	5,70
17	1,11	46	3,00	63	4,18	65	4,30	117	7,80
17	1,11	46	3,00	63	4,18	65	4,30	117	7,80
7	1,18	22	3,72	30	5,24	31	5,41	58	10,03
k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.	
188		459		880		695		1499	
162		442		839		665		1354	
192		453		861		679		1479	
164		428		808		637		1293	
187		438		838		655		1417	
161		421		797		625		1258	
177		414		805		621		1358	
k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.	
10,59		17,09		13,55		17,80		15,31	
12,50		17,87		14,31		18,75		18,67	
12,65		15,50		11,10		15,05		13,80	
13,57		14,14		10,14		13,79		13,29	
9,76		11,64		8,09		11,02		9,03	
11,53		12,16		8,54		11,61		10,28	
4,02		5,49		3,91		5,31		4,47	
k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.	

BEREITSCHAFT ZUM EIGENEN OFFSETTING BEI FLUGREISEN



Online-Umfrage im Jahr 2019 unter 2.047 Nutzerinnen und Nutzern von Urlaubspiraten.de:

"Welchen Aufpreis wärst du bereit, als CO₂-Kompensation für einen Flug zu zahlen?"

Quelle: Statista, eigene Darstellung.

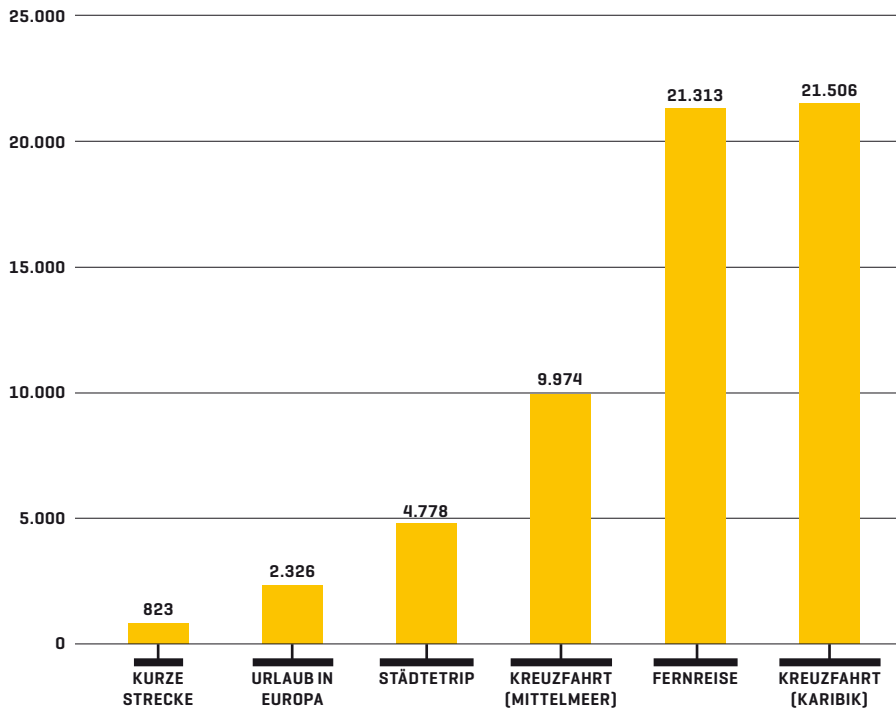
Interessanterweise kommt es bei einer Einpreisung der Klimawirkung der Flüge nur zu einer moderaten Preissteigerung der Tickets zwischen 10 % bei mittleren Distanzen und 15 % bei Langstreckenflügen. Damit liegen die Mehrkosten in der Größenordnung, die rund 70 % der Flugreisenden nach eigenen Angaben zu zahlen bereit wären. Gleichzeitig kompensiert nur ein verschwindend kleiner Teil der Touristinnen und Touristen die eigenen Flugreisen, Schätzungen liegen bei etwa einem Prozent.

Ogleich bei Meinungsforschung zu Nachhaltigkeitsfragen immer ein gewisser Attitude-Behaviour-Gap angenommen werden muss, scheint es in dieser Frage Potenzial zu geben, das durch integrierte Angebote und/oder eine andere Kommunikation der touristischen Angebote realisierbar wäre.

Anhang 4

CO₂-Emissionen im Urlaub

HÖHE DES AUFGKOMMENS VON TREIBHAUSGASEMISSIONEN EINER FAMILIE AUS DEUTSCHLAND
NACH URLAUBSART IN KG CO₂



Quelle: Statista, atmosfair, eigene Berechnungen, eigene Darstellung.

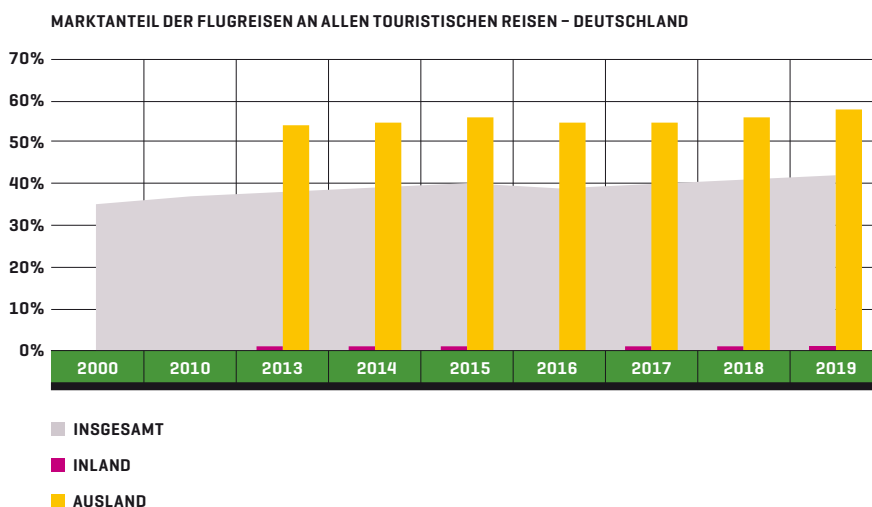
Im Jahr 2019 wurden bei einer siebentägigen Fernreise mit vier Personen durchschnittlich rund 21.300 kg CO₂ freigesetzt. Bei der Berechnung wurde angenommen, dass der Frankfurter Flughafen der Startpunkt und Johannesburg in Südafrika das Reiseziel waren. Außerdem wurden Ausflüge mit einem Mietwagen vor Ort eingeplant. Im Vergleich verursachte eine Inlandsreise mit dem Auto von Köln nach Dagebüll (Schleswig-Holstein) inklusive Fahrrad- und Autoausflügen am Urlaubsort etwa 820 kg CO₂ (siehe Statista 2020a).

Anhang 5

Touristinnen und Touristen als Treiber des Luftverkehrs

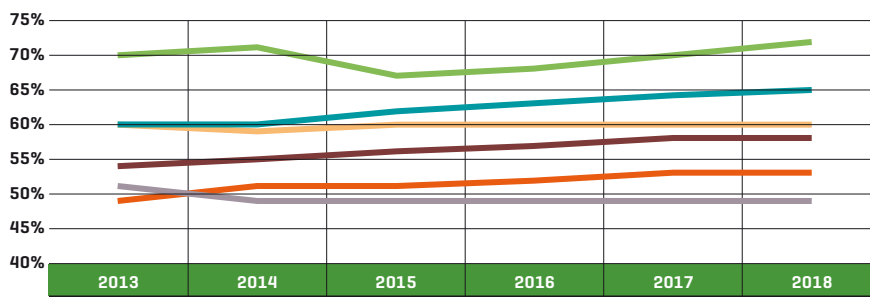
In 2019 traten 42 % der Urlauberinnen und Urlauber aus Deutschland ihre Reise mit dem Flugzeug an. Das waren 20 % mehr als im Jahr 2000. Die Steigerung mag mit rund 1 % pro Jahr gering erscheinen, sie ist aber über die letzten 20 Jahre konstant. Die Zahlen zeigen zudem, dass Inlandsflüge für den Urlaub keine Bedeutung haben. Der moderat steigende relative Anteil fliegender Touristinnen und Touristen wirkt sich aufgrund der gleichzeitig zunehmenden Urlaubs-Reisetätigkeit absolut umso stärker aus. Dementsprechend wächst der touristische Luftverkehr (+0,7 %) konstant stärker als der Luftverkehr insgesamt (+0,4 %). Die aus Deutschland startenden Flüge werden etwa zur Hälfte von Touristinnen und Touristen für eine längere Urlaubsreise und zu rund 15 % von privaten Kurzreisenden besetzt. Nur etwa ein Drittel sind Geschäftsreisen. Auch beim Interkontinentalverkehr entfallen 70 % der Flüge auf Urlaubsreisen.⁶⁷

Gleichwohl sind insbesondere auf den Langstrecken die Businesssticks wesentlich margenstärker, sodass der coronabedingte und offenbar nachhaltige Einbruch in diesem Segment zu einer Teuerung der touristischen Tickets und damit von Fernreisen insgesamt führen dürfte. Angesichts der aktuellen Außerdienststellung von Langstreckenflugzeugen in beträchtlichem Umfang erscheint eine auf Urlaubsreisende setzende Kompensationsstrategie der Airlines unwahrscheinlich. An diesem Punkt dürfte die Corona-Pandemie nachhaltige Konsequenzen für das Angebot und den Preis von Fernreisen haben.



Quelle: Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen und DRV, eigene Darstellung. Für In-/Ausland für die Jahre 2000 und 2010 keine Angaben.

MARKTANTEIL TOURISTISCHE FLUGREISEN AN ALLEN FLUGREISEN



- EUROPA
- ASIEN & PAZIFIK
- AFRIKA
- MITTLERER OSTEN
- AMERIKA
- ANTEIL INSGESAMT

Quelle: UNWTO, eigene Darstellung.





Literaturverzeichnis

A aero.de, Luftfahrtnachrichten (2020): Airlines setzen auf Trendwende im Interkontverkehr, <https://www.aero.de/news-36231/Transatlantikverkehr-kommt-nur-langsam-aus-dem-Tief.html>, zuletzt abgerufen am 01.10.2020.

atmosfair (2018): atmosfair Airline Index 2018, https://www.atmosfair.de/wp-content/uploads/aai2018-deutschfarbe_final_mn.pdf, zuletzt abgerufen am 24.09.2020.

B Bloomberg (2013): Marriott Sued Over Alleged Conspiracy With Workers' Union, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2013-01-14/marriott-sued-over-alleged-conspiracy-with-hotel-workers-union>, zuletzt abgerufen am 01.10.2020.

Brützel, Christoph (2018): Airline-Management ist Event-Management, <https://www.airliners.de/airline-management-event-management-aviation-management/44663>, zuletzt abgerufen am 01.10.2020.

Brützel, Christoph (2019a): Luftverkehr im Spannungsfeld zwischen politischen Interessen und Markt, <https://www.airliners.de/luftverkehr-spannungsfeld-interessen-markt/50398>, zuletzt abgerufen am 01.10.2020.

Brützel, Christoph (2019b): Zur politischen Begrenzung des Klimaschadens durch den Luftverkehr, <https://www.airliners.de/einfluesse-besteuerungs-szenarien-aviation-management/51841>, zuletzt abgerufen am 01.10.2020.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) (2020): Klimaschutz in Zahlen. Fakten, Trends und Impulse deutscher Klimapolitik, Ausgabe 2020.

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) (2017): Wirtschaftsfaktor Tourismus in Deutschland. Kennzahlen einer umsatzstarken Querschnittsbranche.

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) (2019): Klimaschutz report 2019.

Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft (BTW) (2015): Entwicklungsfaktor Tourismus. Der Beitrag des Tourismus zur regionalen Entwicklung und lokalen Wertschöpfung in Entwicklungs- und Schwellenländern.

D Deutscher ReiseVerband (DRV) (2019): Der Deutsche Reisemarkt. Zahlen und Fakten 2019, https://www.driv.de/public/Downloads_2019/Archiv_Reisen_in_Zahlen/20-04-03_DRV_ZahlenFakten_2019.pdf, zuletzt abgerufen am 22.05.2020.

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) (2017): Luftverkehr und Tourismus unter dem Aspekt der Globalisierung.

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) (2018): Luftverkehr – Touristik – Ausblick Sommer 2018.

dwif (2020): Corona-Kompass, <https://www.dwif.de/news-events/corona-kompass.html>, zuletzt abgerufen am 22.07.2020.

E Europäische Kommission (2020): Zuteilung von Luftverkehrszertifikaten, https://ec.europa.eu/clima/policies/ets/allowances/aviation_de, zuletzt abgerufen am 01.10.2020.

Europäisches Parlament (2020a): Covid-19: EU-Unterstützung für die Tourismusbranche, <https://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/society/20200429ST078175/covid-19-eu-unterstuetzung-fur-die-tourismusbranche>, zuletzt abgerufen am 22.07.2020.

Europäisches Parlament (2020b): P9_TA-PROV(2020)0219, Globales Datenerhebungssystem für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0219_DE.pdf, zuletzt abgerufen am 09.10.2020.

G GfK (2011): GfK Travelscope Newsletter März 2011. ITB Spezial Last Minute Newsletter März 2011.

Gössling, Stefan (2019): Wie schlimm ist Fliegen? In: Deutschlandfunk Umweltdebatte. Sendung vom 10.07.2019, https://www.deutschlandfunk.de/umweltdebatte-wie-schlimm-ist-fliegen.2011.de.html?dram:article_id=453425, zuletzt abgerufen am 07.10.2020.

Gössling, Stefan/Humpe, Andreas/Bausch, Thomas (2020): Does 'flight shame' affect social norms? Changing perspectives on the desirability of air travel in Germany. In: Journal of Cleaner Production, Volume 266, <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.122015>, zuletzt abgerufen am 09.10.2020.

H Handelszeitung (2020): FTI-Übernahme: Jetzt spricht Samih Sawiris, <https://www.handelszeitung.ch/unternehmen/fti-ubernaehme-jetzt-spricht-samih-sawiris>, zuletzt abgerufen am 20.08.2020.

I International Civil Aviation Organization (ICAO) (2010): Resolutions Adopted by the Assembly, Assembly – 37th Session, https://www.icao.int/Meetings/AMC/Assembly37/Documents/ProvisionalEdition/a37_res_prov_en.pdf, zuletzt abgerufen am 01.10.2020.

International Labour Organization (ILO) (2010): Developments and challenges in the hospitality and tourism sector. Issues paper for discussion at the Global Dialogue Forum for the Hotels, Catering, Tourism Sector (23–24 November 2010), https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_162202.pdf, zuletzt abgerufen am 01.10.2020.

International Labour Organization (ILO) (2011): Briefing note, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/briefingnote/wcms_162186.pdf, zuletzt abgerufen am 09.10.2020.

IUF – Uniting Food, Farm and Hotel Workers World-Wide (2012): Accor continues to attack basic rights of pro-union workers in Ontario, Canada, <http://cms.iuf.org/?q=node/1460>, zuletzt abgerufen am 01.10.2020.

IUF – Uniting Food, Farm and Hotel Workers World-Wide (2013): Fiji: tourism workers defend their rights, <http://cms.iuf.org/?q=node/2666>, zuletzt abgerufen am 01.10.2020.

K Keating, Byron (2009): Managing ethics in the tourism supply chain: the case of Chinese travel to Australia.

L Lejárreja, Iza/Walkenhorst, Peter (2010): On linkages and leakages: measuring the secondary effects of tourism. Applied Economic Letters, Nr. 17.

M Mbaiwa, Joseph E. (2005): Enclave Tourism and its Socio-economic Impacts in the Okavango Delta, Botswana. In: Tourism Management, Volume 26, Issue 2, 157–172.

McKinsey & Company and World Travel & Tourism Council (2017): Coping with Success – Managing Overcrowding in Tourism Destinations.

McKinsey & Company (2020): Ready for check-in? How the travel industry can cope with COVID-19-triggered shifts in demand patterns.

Mitchell, Jonathan/Ashley, Caroline (2010): Tourism and Poverty Reduction. Pathways to Prosperity, Earthscan, London.

- O OAG (2020):** Coronavirus. How and when will aviation recover from COVID-19?, <https://www.oag.com/coronavirus-airline-schedules-data>, zuletzt abgerufen am 13.10.2020.

Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) (2020): OECD-Tourismustrends und -politik 2020.

- P Peeters, Paul/Gössling, Stefan/Klijs, Jeroen/Milano, Claudio/Novelli, Marina/Dijkmans, Corné/Eijgelaar, Eke/Hartman, Stefan/Heslinga, Jasper/Isaac, Rami/Mitas, Ondrej/Moretti, Simone/Nawijn, Jeroen/Papp, Bernadett/Postma, Albert (2018):** Research for TRAN Committee – Overtourism: impact and possible policy responses, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/629184/IPOL_STU\(2018\)629184_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/629184/IPOL_STU(2018)629184_EN.pdf), zuletzt abgerufen am 09.10.2020.

- S Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung (2019):** Aufbruch zu einer neuen Klimapolitik, Sondergutachten, Ziffer 151.

Statista (2020a): Höhe des Aufkommens von Treibhausgas-Emissionen einer Familie aus Deutschland nach Urlaubsart im Jahr 2019, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1085349/umfrage/hoehe-der-treibhausgas-emissionen-einer-deutschen-familie-nach-urlaubsart/>, zuletzt abgerufen am 11.10.2020.

Statista (2020b): Marktanteile der größten Reiseveranstalter in Deutschland in den Jahren 2017 bis 2019, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/181682/umfrage/reiseveranstalter-nach-marktanteil-am-gesamtumsatz/>, zuletzt abgerufen am 08.10.2020.

Statistisches Bundesamt (2020): Pressemitteilung Nr. 272 vom 20. Juli 2020, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/07/PD20_272_45213.html, zuletzt abgerufen am 22.07.2020.

- T TheCode.Org:** <http://www.thecode.org/about/>, zuletzt abgerufen am 24.09.2020.

The Star (2012): Novotel Mississauga dispute ends in major victory for union, https://www.thestar.com/business/2012/10/14/novotel_mississauga_dispute_ends_in_major_victory_for_union.html, zuletzt abgerufen am 25.08.2020.

- U UK Reuters (2020):** Ryanair sees price war fuelling rapid air travel recovery, <https://uk.reuters.com/article/uk-health-coronavirus-ryanair-market-exc/exclusive-ryanair-sees-price-war-fuelling-rapid-air-travel-recovery-idUKKCN21X27E>, zuletzt abgerufen am 15.09.2020.

United Nations World Tourism Organization (UNWTO) (2018): 'Overtourism'? – Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions, Executive Summary, <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284420070>, zuletzt abgerufen am 24.09.2020.

United Nations World Tourism Organization (UNWTO) (2019): Global Report on Women in Tourism – Second Edition, <https://doi.org/10.18111/9789284420384>, zuletzt abgerufen am 01.10.2020.

United Nations World Tourism Organization (UNWTO) (2020): World Tourism Barometer, Volume 18, Issue 1, January 2020.

- W Wiranatha, Agung Suryawan/Antara, Made/Suryawardani, I Gusti Ayu (2017):** Impact of tourism leakage on the growth of economic sectors, employment and income distribution in Bali, Indonesia. International Journal of Economic Research, Volume 14, Issue 8, 11–27.

Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU)

(2009): Der WBGU-Budgetansatz, https://www.wbgu.de/fileadmin/user_upload/wbgu/publikationen/factsheets/fs3_2009/wbgu_factsheet_3.pdf, zuletzt abgerufen am 01.10.2020.

World Tourism Organization and International Transport Forum (2019): Transport-related CO₂ Emissions of the Tourism Sector – Modelling Results, Madrid, <https://doi.org/10.18111/9789284416660>, zuletzt abgerufen am 01.10.2020.

World Travel and Tourism Council (WTTC) (2015): Travel and Tourism Economic Impact 2015 World.

World Travel and Tourism Council (WTTC)/Oxford Economics (2019): Travel and Tourism Economic Impact Research, <https://wttc.org/en-us/Research/Economic-Impact>, zuletzt abgerufen am 26.04.2019.

World Travel and Tourism Council (WTTC) (2020): Research Note: Travel & Tourism Recovery Scenarios 2020 And Economic Impact From Covid-19.

Einzelnachweise

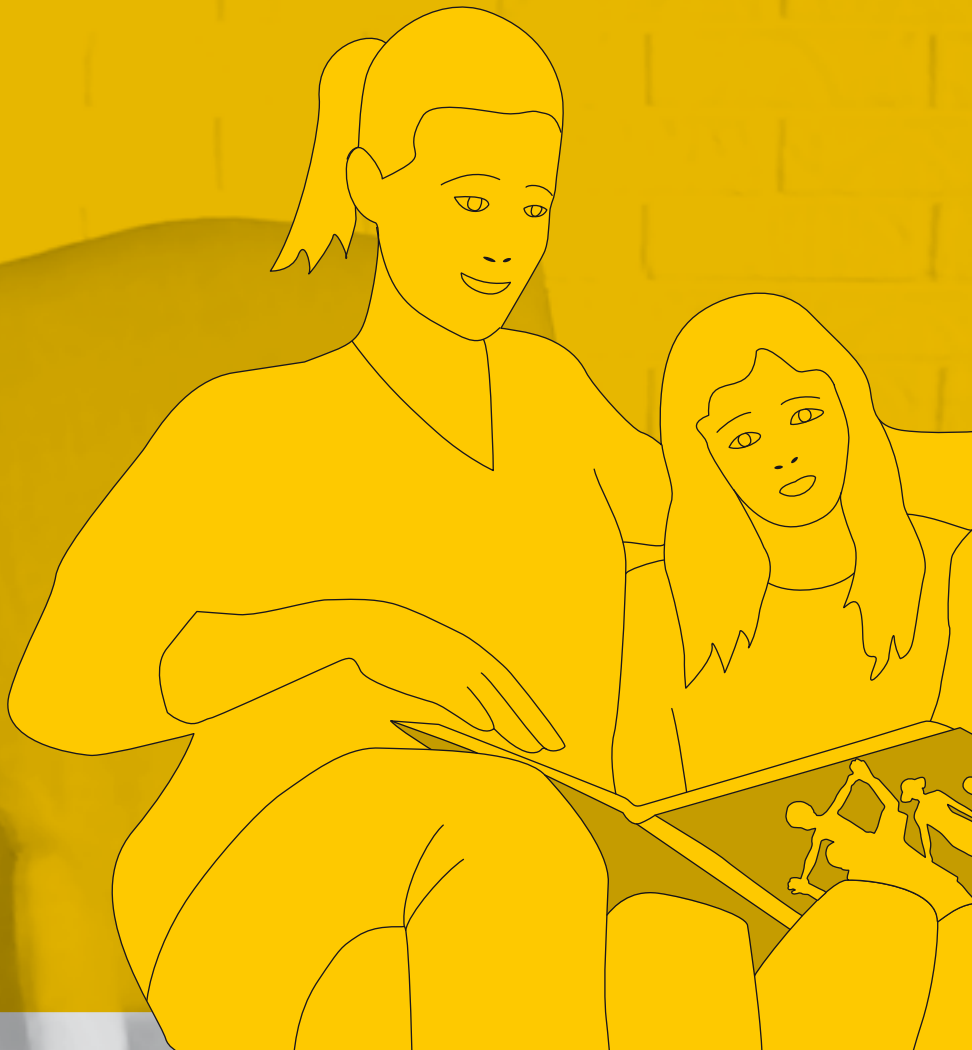
1. DRV 2019.
2. WTTC 2019.
3. Siehe Anhang 2.
4. Mbaiwa 2005, 157-172.
5. Wiranatha/Antara/Suryawardani 2017, 11-27.
6. Lejárraja/Walkenhorst 2010, 417-421.
7. BTW 2015.
8. Eine u-förmige Kurve bedeutet, dass die Gleichheit der Einkommensverteilung erst zu- und dann wieder abnimmt. Dieser Effekt ist für Länder mit hohem Tourismusaufkommen hochsignifikant (BTW 2015, 25ff.).
9. Verglichen wurde das Einkommensniveau verschiedener Sektoren von Brasilien, Costa Rica, Indonesien, Kambodscha, Malaysia, Myanmar, Portugal, Spanien und Thailand sowie von Deutschland und Frankreich. Die von der ILO zugrunde gelegten Sektoren-Kategorien benennen den Tourismus nicht explizit. Dafür werden aber Zahlen für den Bereich „Beherbergung und Verpflegung“ angegeben (<https://ilostat.ilo.org/data/>). Siehe Anhang 2.
10. Mitchell/Ashley 2010, 3.
11. BTW 2015, 151/154.
12. ILO 2010, 8.
13. Keating 2009.
14. WTTC 2019.
15. WTTC 2015, 2.
16. OECD 2020, 3.
17. UNWTO 2020, 2.
18. UNWTO 2020, 3.
19. UNWTO 2020.
20. OECD 2020, 11.
21. GfK 2011, 1.
22. BMWi 2017.
23. BMWi 2017, 8.
24. BMWi 2017, 40.
25. DRV 2019, 13.
26. DRV 2019, 14.
27. Statista 2020b.
28. Die Pressemitteilung ist online unter <https://www.rewe-group.com/de/newsroom/pressemitteilungen/1740-der-touristik-group-plant-die-uebernahme-des-tschechischen-touristik-unternehmens-fischer> abrufbar.
29. Statista 2020b.
30. Handelszeitung 2020.
31. UNWTO 2020, 4.
32. Europäisches Parlament 2020a.
33. aero.de 2020.
34. dwif 2020.
35. Statistisches Bundesamt 2020.
36. Statistisches Bundesamt 2020.
37. McKinsey & Company 2020.
38. IUF 2012, IUF 2013, The Star 2012, Bloomberg 2013.
39. UNWTO 2019, 30.
40. UNWTO 2019, 20.
41. ILO 2010, 16.
42. ILO 2011.
43. Zahlreiche Unternehmen aus der Branche haben den Verhaltenskodex gegen Kindesmissbrauch „The Code“ (kurz für „The Code of Conduct for the Protection of Children from Sexual Exploitation in Travel and Tourism“) unterzeichnet. Im Vordergrund steht dabei nicht die Bekanntmachung von Fällen, sondern ein Appell an Reisende, wachsam zu sein und Verdachtsfälle zu melden (siehe TheCode.Org).
44. Berechnung nach atmosfair. Die Klimawirkung, die durch Kondensstreifen, Schleierwolken, Ozon u. a. in großen Reiseflughöhen entsteht, wird nach dieser Berechnung mit einem RFI-Faktor von 3 berücksichtigt. Das Ergebnis kann aber in Abhängigkeit von der Effizienzklasse variieren. Die Effizienzklassen setzen sich durch eine Bewertung des Flugzeugtyps, der Sitzplatzkapazität, der Passagierauslastung und der Auslastung des Frachtraumes zusammen. Die besten Ergebnisse haben

moderne Flugzeugtypen, die mit der zu bewältigenden Entfernung und dem Passagieraufkommen konform gehen, viele Sitze mit geringer Beinfreiheit zur Verfügung stellen und gut ausgelastet sind (siehe atmosfair 2018).

45. WBGU 2009, 2. Als Voraussetzung für die Einhaltung des Zwei-Grad-Ziels der UN-Klimarahmenkonvention, Artikel 2.
46. BMU 2020, 12.
47. DLR 2017, 6.
48. Hinzu kommt, dass bei Kreuzfahrten die An- und Abreise überwiegend mit dem Flugzeug erfolgt.
49. Europäisches Parlament 2020b.
50. World Tourism Organization and International Transport Forum 2019, 43.
51. UK Reuters 2020.
52. Allerdings nur bis zur Dumpingschwelle. Billigangebote sind auch unabhängig von dem coronabedingten Überangebot ein Indikator für ein Überangebot. Die Airlines unterbieten sich bei Überkapazitäten im Markt und offerieren Tickets zu jedem Preis, der höher ist als die Grenzkosten pro Passagier. Diese Grenzkosten sind nur ein Bruchteil der Vollkosten. Deswegen eilt die Entwicklung des Gesamtangebotes dauerhaft der erwarteten Entwicklung der Gesamtnachfrage vor und die Nachfrage wächst nicht bedarfsorientiert, sondern angebots- und preisinduziert (siehe Brützel 2018, Brützel 2019a und 2019b).
53. ICAO 2010, 57.
54. BDL 2019, 5.
55. Zudem ist die Einsparung von Kerosin nicht mengengleich mit der Reduktion von Klimagasen.
56. Power to Liquid (PtL) ist die synthetische Herstellung von flüssigen Kohlenwasserstoffen aus Wasserstoff und CO oder CO₂ mit Hilfe des Fischer-Tropsch-Verfahrens. Das Verfahren ermöglicht die Speicherung von Primärenergie aus regenerativen Quellen in Form von drop-in-fähigen Kraftstoffen, die mit konventionellen Kraftstoffen gemischt werden können. Notwendige Voraussetzung für einen positiven Klimaeffekt der synthetischen Kraftstoffe (und damit für die politische Forderung einer Quote für synthetische Kraftstoffe) ist der Einsatz regenerativer Energie beim PtL-Verfahren.
57. Gössling 2019.
58. Das EU-weite Gesamtvolumen (Cap) der Emissionen ist begrenzt und sinkt kontinuierlich (ab 2021 um 2,2 % pro Jahr), wodurch sich die Preise pro Emissionszertifikat erhöhen. Die am EU-EHS teilnehmenden Unternehmen erhalten (jährlich sinkende) kostenlose Emissionsrechte (Allocation) und ersteigern nur für den benötigten Rest Emissionszertifikate. Neben der Versteigerung können die teilnehmenden Unternehmen Zertifikate auch untereinander handeln (Trade).
59. Europäische Kommission 2020.
60. Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung 2019, Ziffer 151.
61. Brützel 2019a und 2019b.
62. Peeters et al 2018, 21. Die UNWTO definiert nicht Overtourism, aber Carrying Capacity als "the maximum number of people that may visit a tourist destination at the same time, without causing destruction of the physical, economic and sociocultural environment and an unacceptable decrease in the quality of visitors' satisfaction" (UNWTO 2018, 3).
63. McKinsey & Company and World Travel & Tourism Council 2017, 42.
64. Gössling/Humpe/Bausch 2020.
65. Brützel 2019b.
66. Das EU-EHS umfasst neben den 28 EU-Ländern Island, Liechtenstein und Norwegen.
67. DLR 2018, 7.



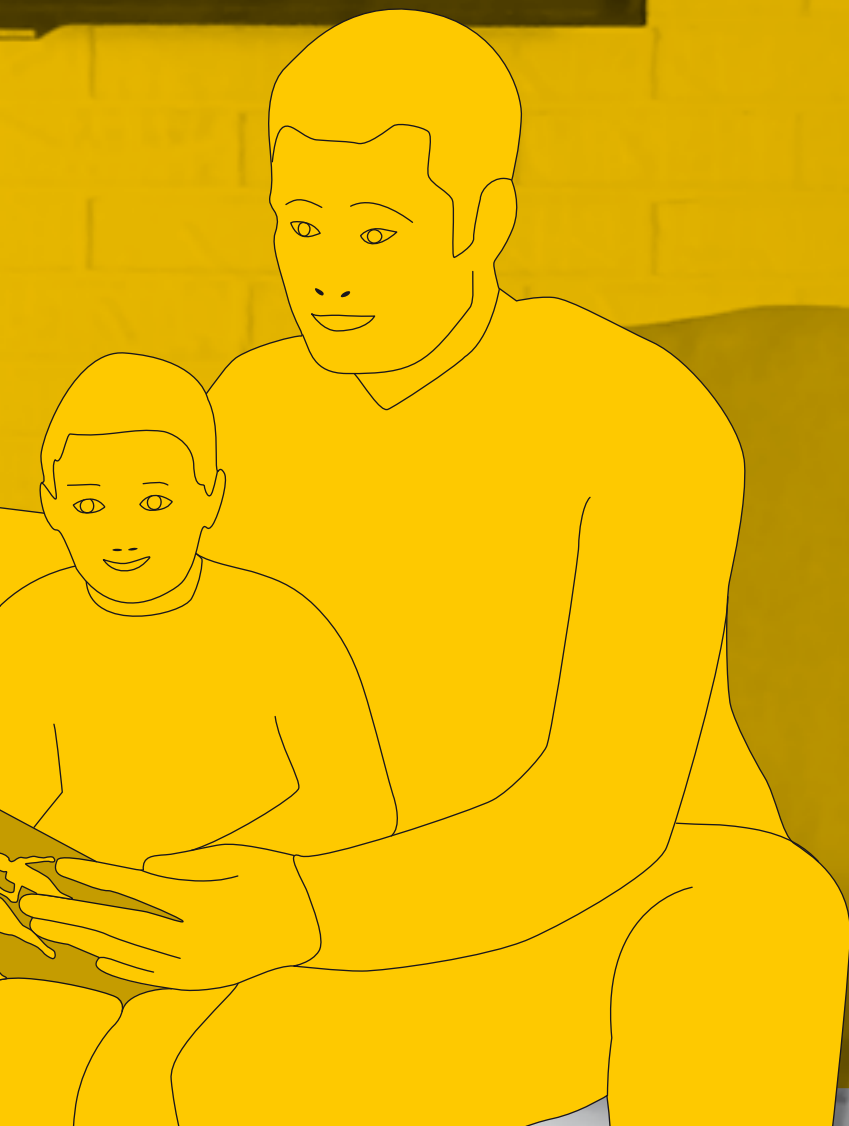
Private companies are trying to take the land of





the Nairobi 'slum' for development

LIVE
NEWS



ISBN 978-3-9819349-1-5