



Name Autor/Autorin: Stefanie Pfandl, M.A.

(Email²:.....)

Titel und ggf. Untertitel der Arbeit: Die Bedeutung der ökologischen Nachhaltigkeit beim Reisen: Eine Analyse der Generationen X, Y und Z

Name Betreuer/Betreuerin: Dr. Birgit Bosio

Name Ausbildungseinrichtung: MCI Management Center Innsbruck

Kontakt Daten Ausbildungseinrichtung/Institut (E-Mail-Adresse): Stefanie Haselwanter, MA
(stefanie.haselwanter@mci.edu oder tourism@mci.edu)

SDG-Kategorie³:

- SDG 1: **Armut** in all ihren Formen und überall beenden
- SDG 2: Den **Hunger** beenden, **Ernährungssicherheit** und eine bessere **Ernährung** erreichen und eine nachhaltige **Landwirtschaft** fördern
- SDG 3: Ein **gesundes Leben** für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern
- SDG 4: Inklusive, gleichberechtigte und hochwertige **Bildung** gewährleisten und Möglichkeiten **lebenslangen Lernens** für alle fördern
- SDG 5: **Geschlechtergerechtigkeit** erreichen und alle Frauen und Mädchen zur Selbstbestimmung befähigen
- SDG 6: Verfügbarkeit und nachhaltige Bewirtschaftung von **Wasser und Sanitärversorgung für alle** gewährleisten
- SDG 7: Zugang zu bezahlbarer, verlässlicher, nachhaltiger und moderner **Energie** für alle sichern
- SDG 8: Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges **Wirtschaftswachstum**, produktive **Vollbeschäftigung** und **menschenwürdige Arbeit** für alle fördern
- SDG 9: Eine widerstandsfähige **Infrastruktur** aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige **Industrialisierung** fördern und Innovationen unterstützen
- SDG 10: **Ungleichheit** in und zwischen Ländern **verringern**
- SDG 11: **Städte und Siedlungen** inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten
- SDG 12: Nachhaltige **Konsum- und Produktionsmuster** sicherstellen
- SDG 13: Umgehend Maßnahmen zur **Bekämpfung des Klimawandels** und seiner Auswirkungen ergreifen
- SDG 14: **Ozeane, Meere und Meeresressourcen** im Sinne nachhaltiger Entwicklung erhalten und nachhaltig nutzen
- SDG 15: **Landökosysteme** schützen, wiederherstellen und ihre nachhaltige Nutzung fördern, **Wälder** nachhaltig bewirtschaften, **Wüstenbildung bekämpfen**, **Bodendegradation beenden und umkehren** und dem Verlust der **biologischen Vielfalt** ein Ende setzen
- SDG 16: **Friedliche und inklusive Gesellschaften** für eine nachhaltige Entwicklung fördern, allen Menschen **Zugang zur Justiz** ermöglichen und leistungsfähige, rechenschaftspflichtige und inklusive **Institutionen** auf allen Ebenen aufbauen
- SDG 17: **Umsetzungsmittel stärken** und die Globale Partnerschaft für nachhaltige Entwicklung mit neuem Leben erfüllen

Haupt-SDG der Arbeit: SDG 12

3-5 **Keywords**⁴: Ökologische Nachhaltigkeit im Tourismus; Ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten; Einflussfaktoren; Generationen X, Y und Z

² Die Angabe ist optional und soll Interessentinnen und Interessenten dazu dienen, mit dem Autor/der Autorin in Kontakt zu treten.

³ Welchen der 17 SDGs kann diese Arbeit zugeordnet werden? Es sind alle Ziele anzugeben, zu denen die Forschungsarbeit einen wesentlichen Bezug herstellt sowie jenes Haupt-SDG, das von der Arbeit am meisten betroffen ist.

⁴ Zentrale Begriffe zur inhaltlichen Erfassung der wesentlichen behandelten Aspekte.

Die Bedeutung der ökologischen Nachhaltigkeit beim Reisen: Eine Analyse der Generationen X, Y und Z

MASTERARBEIT

Zur Erlangung des akademischen
Grades Master of Arts (MA)

Fachhochschul-Studiengang:

„Entrepreneurship & Tourism“

Schwerpunkt „Marketing Management and Tourism“

MCI | Die Unternehmerische Hochschule®

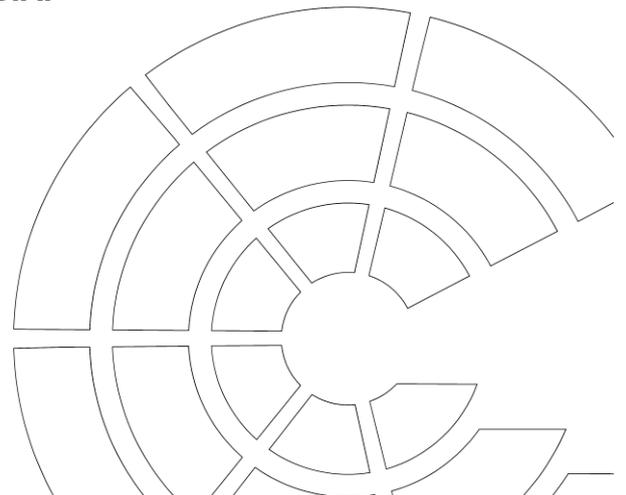
Betreuerin:

Dr. Birgit Bosio

Verfasserin:

Stefanie Pfandl, B.A.

15. Juli 2022



Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre hiermit an Eides statt, dass ich die vorliegende Masterarbeit selbständig angefertigt habe. Die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken sind als solche kenntlich gemacht.

Die Arbeit wurde bisher weder in gleicher noch in ähnlicher Form einer anderen Prüfungsbehörde vorgelegt und auch noch nicht veröffentlicht.

Innsbruck, 15. Juli 2022

Ort, Datum

Unterschrift

Inhaltsverzeichnis

Eidesstattliche Erklärung	I
Abbildungsverzeichnis.....	IV
Tabellenverzeichnis.....	V
Abkürzungsverzeichnis	VI
1 Einleitung	1
1.1 Ausgangslage	1
1.2 Problemstellung	3
1.3 Forschungsfragen	7
1.4 Forschungsziele und Abgrenzung	7
1.5 Aufbau der Arbeit	8
2 Forschungsüberblick	9
2.1 Erläuterung des Begriffs Nachhaltigkeit.....	9
2.2 Ökologischer Fußabdruck	10
2.3 Ökologische Nachhaltigkeit und umweltfreundliche Maßnahmen	12
2.4 Ökologische Nachhaltigkeit im Tourismus.....	14
2.5 Comprehensive Action Determination Model.....	17
2.5.1 Grundlegende Theoretische Modelle und das CADM.....	18
2.5.2 Intentional Processes	21
2.5.3 Normative Processes	22
2.5.4 Habitual Processes	23
2.5.5 Situational Influences	24
2.6 Charakteristika der Generationen X, Y und Z	24
2.7 Angewendetes Forschungsmodell	29
2.8 Hypothesen.....	31
3 Methodologie.....	33
3.1 Methodenwahl und Methodenkritik.....	33

3.2	Forschungsdesign.....	35
3.2.1	Fragebogen.....	35
3.2.2	Angewendete Tools	37
3.2.3	Stichprobe.....	38
3.2.4	Pretests.....	38
3.2.5	Erhebung der Daten.....	41
3.3	Auswertung und Analyse der Daten	41
3.3.1	Deskriptive Statistiken – nach soziodemographischen Merkmalen....	42
3.3.2	Deskriptive Statistiken – nach Fragen zum Reiseverhalten	43
3.3.3	Deskriptive Statistiken – nach theoriebasierten Items	44
3.3.4	Reliabilitätsanalyse	46
3.3.5	Hauptkomponentenanalyse.....	48
3.3.6	Deskriptive Statistiken – nach Variablen und Altersgruppen.....	50
3.3.7	Prüfung der aufgestellten Hypothesen	53
3.4	Zusammenfassung der Ergebnisse.....	58
4	Diskussion.....	61
4.1	Gegenüberstellung der Forschungsergebnisse und Implikationen	61
4.2	Implikationen und Handlungsempfehlungen für die Praxis	63
5	Schlussfolgerung.....	66
5.1	Zusammenfassung und Fazit	66
5.2	Kritische Reflexion und Limitationen.....	67
5.3	Ausblick für die zukünftige Forschung	67
	Literaturverzeichnis	69
	Anhang.....	A1

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Comprehensive Action Determination Model	21
Abbildung 2 Angewendetes Forschungsmodell	30

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Gegenüberstellung der Generationen	28
Tabelle 2	Hypothesen.....	32
Tabelle 3	Deskriptive Statistik – Altersgruppen	42
Tabelle 4	Transportmittel bei Reisen.....	44
Tabelle 5	Zusammenfassung der Reliabilitätsanalyse	47
Tabelle 6	KMO- und Bartlett-Test	49
Tabelle 7	Deskriptive Statistiken nach Variablen und Altersgruppen.....	52
Tabelle 8	Zusammenfassung der Ergebnisse der ELR	54
Tabelle 9	Zusammenfassung der Ergebnisse der MLR	55
Tabelle 10	Ergebnisse der Post-Hoc-Tests.....	57
Tabelle 11	Zusammenfassung der Ergebnisse der ELR	58
Tabelle 12	Ergebnisse der H1.1 bis H1.9.....	59
Tabelle 13	Ergebnis der H2	60
Tabelle 14	Ergebnisse der H3.1 bis H3.6.....	60

Abkürzungsverzeichnis

AB	Absichten
BDF	Bewusstsein der Folgen
BIP	Bruttoinlandsprodukt
CADM	Comprehensive Action Determination Model
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
ELR	Einfache lineare Regressionsanalyse
EV	Einfaktorielle Varianzanalyse
FF	Forschungsfrage(n)
ITB	Ipsative Theory of Behavior
KDG	Konzept der Gewohnheit
KMO	Kaiser-Meyer-Olkin
MLR	Multiple lineare Regressionsanalyse
NAM	Norm Activation Model
NEP	New Ecological Paradigm
ÖE	Ökologische Einstellungen
ÖNG	Ökologisch nachhaltige Gewohnheiten
ÖNR	Ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten
OSB	Objektive situationsbedingte Beschränkungen
ÖW	Ökologisches Wissen
PN	Persönliche Normen
SN	Soziale Normen
TPB	Theory of Planned Behavior
UC	Umgekehrte Codierung
VIF	Varianzinflationsfaktor
WCED	World Commission on Environment and Development
WV	Wahrgenommene Verhaltenskontrolle
ZDV	Zuschreibung der Verantwortung

1 Einleitung

Zu Beginn wird im ersten Kapitel der vorliegenden Masterarbeit die Ausgangslage und Problemstellung der Thematik aufgezeigt. Davon abgeleitet folgen die für diese Arbeit definierten Forschungsfragen sowie Forschungsziele. Den Abschluss dieses Kapitels bildet eine Beschreibung des Aufbaus der Arbeit.

1.1 Ausgangslage

Mit einem relativen Anteil von 10,4% und einem absoluten Anteil von 9,2 Billionen USD am weltweiten Bruttoinlandsprodukt (BIP) zählt der Tourismus im Jahr 2019 zu einem der stärksten Sektoren. Durch den Tourismus konnten in jenem Jahr 10,6% und somit 334 Millionen der weltweiten Arbeitsplätze geschaffen werden. Darüber hinaus betrugen die Ausgaben der internationalen Besucherinnen/Besucher 1,7 Billionen USD (WTTC, 2021). Ergänzend dazu liegt der Tourismus hinter Brennstoffen und Chemikalien an dritter Stelle der größten Exportarten im Jahr 2019 (UNWTO, 2021a). Der Tourismus trägt auch zu der Entwicklung der am wenigsten entwickelten Länder (Hrubcova et al., 2016) sowie Entwicklungs- und Schwellenländer bei (A. Khan et al., 2020). Während in fortgeschrittenen Volkswirtschaften das direkte BIP des Tourismus je nach Ausprägung bei etwa 2% bis über 10% liegen kann, liegt bei vielen kleinen Inselstaaten und Entwicklungsländern der Anteil des BIP sogar bei über 20%. Das direkte BIP durch den Tourismus kann mithilfe des Tourismus-Satellitenkontos erfasst werden und beinhaltet derzeit 75 Länder (UNWTO, 2021b).

Neben den direkten Effekten können dem Tourismus auch indirekte wirtschaftliche Effekte zugerechnet werden. Als indirekte Effekte werden jene bezeichnet, die der Bedarf im Tourismus bei weiteren volkswirtschaftlichen Gebieten auslöst (Berg, 2014). Darüber hinaus wird das direkte oder indirekte durch den Tourismus generierte Einkommen erneut ausgegeben und erzeugt somit weiteres Einkommen. Dies führt zu einem Multiplikatoreffekt und einer induzierten Wertschöpfung (Smeral, 2010). Zudem können Einnahmen aus dem Tourismus indirekt auch dazu führen, dass Infrastruktur errichtet und bewahrt, sowie eine Angebotsvielfalt geschaffen werden, die nicht nur von Touristinnen/Touristen, sondern auch von den Bewohnerinnen/Bewohnern genutzt werden können. Dazu gehören unter anderem Möglichkeiten, die den öffentlichen Verkehr, kulturelle sowie gastronomische Einrichtungen betreffen (Postma & Schmuecker, 2017). Der Tourismus gehört weltweit nicht nur zu den führenden Wirtschaftssektoren, sondern auch zu jenen mit dem rasantesten Wachstum

(UNWTO, 2021a). Die internationalen Tourismusankünfte von den übernachtenden Gästen betragen im Jahr 2019 1,5 Milliarden. Innerhalb der Jahre 2009 und 2019 konnten die Ankünfte jedes Jahr durchschnittlich um 5% gesteigert werden, was aggregiert bis zu 63% bedeutet (UNWTO, 2021b).

Erkenntnisse zeigen jedoch, dass durch Bewohnerinnen/Bewohner auch negative wirtschaftliche Effekte aufgrund des Tourismus wahrgenommen werden können, wie beispielsweise steigende Lebensmittel- und Dienstleistungspreise sowie Lebenshaltungskosten. Negativ wahrgenommene Auswirkungen von den Bewohnerinnen/Bewohnern haben wiederum Einfluss auf die Zustimmung zur Tourismusentwicklung (Hammad et al., 2017). Darüber hinaus ist es wichtig, weitere wirtschaftliche negative Effekte des Tourismus zu berücksichtigen. Dabei sollten beispielsweise Tourismuseinnahmen den Ärmeren gegenüber gerechter verteilt werden. Zudem sollte von der örtlichen Bevölkerung eine bedeutungsvolle Mitwirkung ausgeführt werden (Hrubcova et al., 2016). Ergänzend dazu sollten Leakages vermieden (Hrubcova et al., 2016; Mathew & Sreejesh, 2017) und die Einnahmen weitestgehend in der örtlichen Wirtschaft verbleiben (Mathew & Sreejesh, 2017).

Ist eine Tourismusentwicklung auf Wachstum ausgerichtet, nimmt damit auch die Gefahr eines Overtourism zu (Agyeiwaah, 2020). Overtourism kann sich nicht nur negativ auf die Umwelt (Atzori, 2020; Insch, 2020) sondern auch auf die Lebensqualität der Bewohnerinnen/Bewohner auswirken (Atzori, 2020; Insch, 2020; Mihalic & Kuščer, 2022). Das von Butler (1980) entwickelte Konzept des Tourism Area Life Cycle stellt eine der am anerkanntesten Ansätze zur Entwicklung touristischer Destinationen dar (Albaladejo et al., 2020). Butler (1980) bezeichnet in seinem Modell den Höchststand an Besucherinnen/Besuchern in einem Gebiet als Stagnationsphase. Dieser Zustand wird hierbei wie folgt beschrieben: „Capacity levels for many variables will have been reached or exceeded, with attendant environmental, social, and economic problems“ (R. W. Butler, 1980, S. 8). Angesichts der negativen Folgen des Tourismus ist es somit notwendig, die Tragfähigkeit des Tourismus zu beachten (Jianpu Li et al., 2021).

Die Dynamik des weltweiten Tourismus hat außerdem dazu geführt, dass sich immer mehr Forscherinnen/Forscher, staatliche Einrichtungen sowie internationale Institutionen mit den Auswirkungen des Tourismus auf die Umwelt beschäftigen, wie beispielsweise dem Klimawandel (S. Wang et al., 2017). Kohlenstoffdioxidemissionen gelten als Hauptursache der globalen Erwärmung sowie des Klimawandels (Koçak et

al., 2020). Kohlenstoffdioxid (CO₂) entsteht beispielsweise durch hohen Energieverbrauch (Nosheen et al., 2021). Die Angabe von Kohlenstoffdioxidemissionen kann mit der Bezeichnung Gigatonnen Kohlenstoffdioxid bzw. GtCO₂ erfolgen (Ollila, 2019). Bei Stoffen, die nicht zu CO₂-Emissionen führen, wird häufig eine Umrechnung zu CO₂-Äquivalenten angewendet. Damit wird jene Menge CO₂ definiert, die dem Antrieb auf das Klima des jeweiligen Stoffes gleicht (Lintunen & Rautiainen, 2021). Unter CO₂e-Emissionen können CO₂-Äquivalent-Emissionen verstanden werden. Aufgrund eines enormen Anstiegs von 3,9 auf 4,5GtCO₂e des weltweiten Tourismus-Kohlenstoff-Fußabdrucks innerhalb der Jahre 2009 und 2013, wird der Anteil des Tourismus der gesamten Treibhausgase auf 8% geschätzt (Lenzen et al., 2018). Nach Lenzen et al. (2018) kommt im Jahr 2013 der größte Anteil des weltweiten Tourismus-Kohlenstoff-Fußabdrucks mit ca. 49% dem Transport zu. Der nächstgrößere Anteil ist jener der Waren mit 12%. Dem Bereich Speisen und Getränke kommen rund 10% zu. Der Anteil der Landwirtschaft und Dienstleistungen beträgt jeweils ca. 8% und der Anteil der Unterkunft ca. 6%. Jeweils rund 3% des Anteils kommen dem Baugewerbe sowie dem Bergbau zu und rund 1% kommt einem unbestimmten Bereich im Gastgewerbe zu (Lenzen et al., 2018). Diesbezüglich wäre interessant, wie sich besagte Werte und Anteile aus aktueller Sicht verhalten.

Angesichts der wachsenden Umweltzerstörung und der einhergehenden Sorge darüber, steigt auch die Relevanz der Forschung zur ökologischen Nachhaltigkeit. Der ökologische Fußabdruck stellt hierbei ein häufig verwendetes Instrument dar (L. Zhang et al., 2017). Auch jeder Mensch verursacht einen ökologischen Fußabdruck. Dieser ist von dem Energieverbrauch, den Mobilitätsgewohnheiten, dem Konsumverhalten, der Reisehäufigkeit etc. abhängig (Wackernagel & Beyers, 2019). Erkenntnisse zeigen, dass den größten Anteil des ökologischen Fußabdrucks im Tourismus, der Verkehr verursacht (W. Lin et al., 2018). Einen großen Anteil des ökologischen und Kohlenstoff-Fußabdrucks in der Hotellerie können beispielsweise die Handhabung des festen Abfalls des Betriebes, der Bau des Gebäudes sowie der Energieverbrauch des Betriebes ausmachen (Filimonau et al., 2021).

1.2 Problemstellung

Zusammengefasst trägt der Tourismus zwar zum wirtschaftlichen Wohlstand bei, jedoch führt Tourismuswachstum auch unter anderem zu erhöhtem Energieverbrauch und Verkehr, was sich wiederum auf die Umwelt auswirkt (Nathaniel et al., 2021). Mit dem Tourismus gehen somit neben dem positiven Beitrag zum Wirtschaftswachstum

auch negative Effekte auf die Umwelt sowie den Klimawandel einher (Muhammad et al., 2021). Demgegenüber hat die Forschung hinsichtlich der Zusammenhänge zwischen nachhaltigem Tourismus und Klimawandel (Farid et al., 2016) und den umweltfreundlichen Aktivitäten im Bereich der Gastgewerbe-Forschung an Relevanz gewonnen (Gao et al., 2016). Der nachhaltige Tourismus hat sich zu einem gängigen Ausdruck entwickelt (R. Butler, 2018). Des Weiteren gehört die Nachhaltigkeit in der Hotellerie zu den am häufigsten thematisierten Entwicklungen (Y. H. Kim et al., 2019). Denn auch die Hotelbetriebe erzeugen im Zuge der Bereitstellung von Dienstleistungen viel CO₂ (Jiachen Li et al., 2021).

Ergänzend dazu zeigt sich, dass grüne Maßnahmen im Tourismus und dem Beherbergungsgewerbe an Interesse gewonnen haben (J. Ahn & Kwon, 2020). Schließlich kann eine Möglichkeit, um Nachhaltigkeit zu verfolgen, die Einführung grüner Maßnahmen in Betrieben sein (Shanti & Joshi, 2022). Die Attraktivität grüner Hotels steigt (Torres-Moraga et al., 2021; Yadav et al., 2019) und immer mehr Hotelbetriebe setzen unter anderem aufgrund der Umweltprobleme grüne Maßnahmen um (Balaji et al., 2019). Demgegenüber tragen grüne Maßnahmen nicht nur zur Verringerung der Umweltbelastung bei, sondern sollen auch eine Reaktion auf die zunehmenden Umweltbedenken der Verbraucherinnen/Verbraucher sein (Merli et al., 2019). Darüber hinaus gibt es verschiedene Möglichkeiten, wie Touristinnen/Touristen einen Beitrag dazu leisten können, um die negativen Umweltauswirkungen des Tourismus zu reduzieren. Beispielsweise können sie seltener Reisen unternehmen und jene bevorzugen, die dichter an ihrer Heimat liegen. Zudem sollten sie umweltschädliche Transportmittel umgehen, sowie auf Tourismusanbieter zurückgreifen, die ökologisch nachhaltig zertifiziert sind. Ergänzend dazu sollten keine nachteiligen Tätigkeiten am Urlaubsort ausgeübt werden (Juvan & Dolnicar, 2017).

Demgegenüber versuchen grüne Beherbergungsbetriebe zwar durch ihre Umweltmanagementmaßnahmen das umweltfreundliche Verhalten der Gäste zu fördern. Eine Änderung des Verhaltens der Touristinnen/Touristen gestaltet sich jedoch als herausfordernd, da mehrere Einflussfaktoren zur Mitwirkung der Touristinnen/Touristen beitragen (A. Kim et al., 2021). Es zeigt sich, dass die Gesellschaft durch Aufklärungsmaßnahmen über den Klimawandel sensibilisiert wurde, jedoch von vielen nach wie vor eine Lebensweise geführt wird, die große Mengen an Treibhausgasen verursacht (Gifford & Chen, 2017). Der Anteil der tourismusbezogenen inländischen und internationalen Ankünfte, die per Flugzeug getätigt wurden, betrug im Jahr 2005 17%.

Verglichen dazu, belief sich der Anteil des Luftverkehrs im Jahr 2016 bereits auf 31%. Demgegenüber betrug zu dieser Zeit dessen Anteil 50% an den CO₂-Emissionen des Transports (UNWTO & ITF, 2019). Aktuelle Zahlen des internationalen Tourismus zeigen, dass den Flugreisen mit 59% der größte Anteil der genutzten Transportmittel des Einreiseverkehrs zukommen. Der Anteil des Transports über Land beträgt 35%, über Wasser 5% und per Zug 1% (UNWTO, 2021a). Es liegt somit auch an den Touristinnen/Touristen, die Folgen des Klimawandels auf den Tourismus zu berücksichtigen (Farid et al., 2016). Es ist notwendig, dass sie zur Minderung der negativen Auswirkungen des weltweiten Tourismus auf die Umwelt, ein umweltfreundlicheres Verhalten ausüben (Juvan & Dolnicar, 2017). Ergänzend dazu ist wichtig, über den Entscheidungsprozess der Menschen hinsichtlich umweltbezogenem Verhalten Kenntnis zu haben, damit weltweite Umweltherausforderungen bewältigt werden können (Klößner, 2013).

Erkenntnisse zeigen, dass sich vorhandenes Bewusstsein nicht in dementsprechenden Einstellungen und Verhalten widerspiegelt (Hares et al., 2010). In verschiedenen Studien wurde bereits eine Lücke zwischen dem Bewusstsein/der Einstellung und dem Verhalten beim Reisen (Antimova et al., 2012), zwischen der Absicht und dem ethischen Konsumverhalten (Carrington et al., 2010; Hassan et al., 2016), zwischen grünem Fortbewegungsbewusstsein und grünem Fortbewegungsverhalten (R. Yang et al., 2020) und zwischen umweltfreundlichem Bewusstsein und Verhalten von Touristinnen/Touristen untersucht (Z. Ahmad et al., 2021). Eine Studie hat zudem das Verhalten von Umweltaktivistinnen/Umweltaktivisten in Bezug auf den Urlaub bzw. generell auf den Tourismus analysiert und eine Lücke zwischen ihrer Einstellung und ihrem Verhalten entdeckt (Juvan & Dolnicar, 2014).

Darüber hinaus existieren Untersuchungen, die sich mit Konsumentinnen/Konsumenten und deren nachhaltigem (ökologisch, kulturell, sozial und ökonomisch) Reiseverhalten (Kastenholz et al., 2018) sowie grünem Verhalten hinsichtlich der Fortbewegung beschäftigen (R. Yang et al., 2020). Außerdem wurde das für den Urlaub gewählte Transportmittel von Personen mit dem Ausmaß ihres Umweltengagements verglichen (Hergesell, 2017). Zudem wurde das Interesse zu grünen Unterkunftsmöglichkeiten (Švec et al., 2021), grünen Hotels (Agag & Colmekcioglu, 2020; J. Ahn & Kwon, 2020; Balaji et al., 2019; Y. Jiang & Gao, 2019; Nimri, Patiar, & Jin, 2020; Rahman & Reynolds, 2019; Tang & Lam, 2017; Teng et al., 2018; Torres-Moraga et al., 2021; Yadav et al., 2019) bzw. grünen Hotels/Restaurants erforscht (Gao et al.,

2016). Ergänzend dazu wurden die umweltfreundlichen Verhaltensabsichten von Gästen beim Hotelaufenthalt untersucht (Han et al., 2020). Falk & Hagsten (2019) haben die Urlaubswahl europäischer Touristinnen/Touristen in Bezug auf umweltfreundliche Maßnahmen und Zertifikate bei der Unterkunft und der Destination, sowie die Erreichbarkeit der Destination mithilfe umweltfreundlicher Transportmittel (basierend auf Reisen im Jahr 2015) analysiert. Weitere Studien beziehen sich hinsichtlich des Themas Reisen auch auf die Generationen X und Y (F. X. Yang & Lau, 2015), die Generation Y (Millennials) (Choudhary & Gangotia, 2017; Ketter, 2021) und die Generation Z (Robinson & Schänzel, 2019). Szromek et al. (2019) haben sich in ihrer Studie zum Thema Overtourism mit Personen aus den Generationen X, Y und Z beschäftigt.

Zudem weisen Kastenholz et al. (2018) in ihrer Studie in Bezug auf Transportmittel auf folgendes hin: „[...] travel to the destination and within the wider region raise additional concerns, particularly ecological issues associated with the transportation mode used” (S. 141). Kastenholz et al. (2018) kommen hinsichtlich zukünftiger Forschung daher zu jenem Entschluss: „These are particularly constrained in rural areas due to generally poor public transportation options available. This important issue should also be addressed in future studies” (S. 141). Balaji et al. (2019) erwähnen hinsichtlich Limitationen und zukünftiger Forschung beispielsweise jene Empfehlung: „[...] this study focuses on the hotel guest’s perception and behavioral intentions toward green hotels. Future research can observe the effects of environmentally friendly practices in other contexts such as green tourism to increase generalizability” (S. 3301). Ergänzend dazu führen Falk & Hagsten (2019) in ihrer Studie bezüglich unterschiedlicher umweltfreundlicher Maßnahmen bezogen auf den Urlaub (z.B. Transportmittel, Destination, Unterkunft, Zertifikate) am Beispiel europäischer Touristinnen/Touristen unter anderem folgende Punkte an: „There are several ideas for future work. For instance, separate estimates can be provided for each country [...] or age categories” (S. 1040).

Abgeleitet von der erörterten Problemstellung, der bereits bestehenden Forschung und Empfehlungen hinsichtlich zukünftiger Forschung, resultieren somit verschiedene Forschungslücken: Es ist notwendig, generell mögliche Einflussfaktoren auf ein ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten der Generationen X, Y und Z zu erforschen, um zukünftig dementsprechend angepasst darauf reagieren zu können. Zudem besteht Interesse darin, Generationen hinsichtlich der ökologischen Nachhaltigkeit auf

mögliche Unterschiede zu untersuchen, um auch hier dementsprechend handeln zu können. Zum einen bedarf es der Erforschung möglicher Unterschiede der Generationen X, Y und Z bezüglich eines ökologisch nachhaltigen Reiseverhaltens. Zum anderen bedarf es der Erforschung möglicher Unterschiede der Generationen X, Y und Z in Hinblick auf ihr Bewusstsein/ihre Einstellung gegenüber der ökologischen Nachhaltigkeit und einem ökologisch nachhaltigen Reiseverhalten. Es ist ebenso erforderlich, beim Reiseverhalten unterschiedliche Teil-Bereiche (z.B. Transportmittel, Unterkunft etc.) zu berücksichtigen. Die folgende Arbeit wird somit die genannten Forschungslücken aufgreifen und im Zuge einer empirischen Studie, welche auf der Stichprobe der österreichischen Bevölkerung basiert, erforschen.

1.3 Forschungsfragen

Die für diese Masterarbeit definierten Forschungsfragen (FF) lauten wie folgt:

FF1: Durch welche Faktoren kann ein ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten generell beeinflusst werden?

FF2: Inwiefern unterscheiden sich die Generationen X, Y und Z in ihrem Reiseverhalten in Bezug auf die ökologische Nachhaltigkeit?

FF3: Welche Unterschiede gibt es zwischen dem Bewusstsein/der Einstellung in Bezug auf die ökologische Nachhaltigkeit und einem ökologisch nachhaltigen Reiseverhalten bei den Generationen X, Y und Z?

1.4 Forschungsziele und Abgrenzung

Mit der vorliegenden Arbeit gehen unterschiedliche Ziele einher. Ein Ziel ist, die genannten Forschungsfragen zu beantworten. Weitere Ziele basieren darauf, aus den Erkenntnissen Handlungsempfehlungen für ein ökologisch nachhaltigeres Reiseverhalten ableiten zu können. Diese Handlungsempfehlungen sollten zum einen unterstützend dazu beitragen, die Diskrepanz zwischen der Bedeutung der ökologischen Nachhaltigkeit und dem tatsächlichen Verhalten zu lösen. Zum anderen sollten damit auch die negativen Auswirkungen des Tourismus minimiert werden, um den bedeutenden Wirtschaftsfaktor weiterhin erhalten zu können. Zusätzlich zu den genannten Zielen ist es notwendig, die Arbeit abzugrenzen und etwaige Nicht-Ziele festzulegen.

Neben der Klimakrise besteht aktuell auch Handlungsbedarf und Priorität bei der Covid-19 Pandemie (Aktar et al., 2021). Der weltweite Tourismus stürzte mit dem

Ausbruch der Covid-19 Pandemie im Jahr 2020 in eine enorme Krise (X. Liu et al., 2021), die nicht nur zu einer Gesundheitskrise (X. Liu et al., 2022) sondern auch zu einer weltweiten Wirtschaftskrise geführt hat. Im Laufe der Pandemie hat sich aber auch der Energieverbrauch verändert. Dies hat global zu einer Verringerung von CO₂-Emissionen geführt (Aktar et al., 2021). Somit hat auch die Pandemie die Notwendigkeit von Nachhaltigkeit im Tourismus (Harchandani & Shome, 2021; Sharma et al., 2021) bzw. einer nachhaltigen Entwicklung im Tourismus gezeigt (X. Liu et al., 2022). Jedoch besteht kein Zweifel, dass einige Menschen wieder ihren ursprünglichen Urlaubsgewohnheiten nachkommen möchten (R. Butler, 2020). Diese Arbeit berücksichtigt daher, dass die Covid-19 Pandemie für den Tourismussektor eine Problematik darstellt. Es ist jedoch kein Ziel dieser Arbeit, den Fokus auf diese Thematik zu legen. Wie sich aus den Erkenntnissen schließen lässt, stellen Umweltthemen Herausforderungen dar, die bereits davor diskutiert wurden. Daher liegt der Fokus auf der daraus resultierenden und notwendigen ökologischen Nachhaltigkeit.

1.5 Aufbau der Arbeit

Im Kapitel 2 der vorliegenden Arbeit wird ein Forschungsüberblick gegeben. Dort wird der Begriff Nachhaltigkeit abgegrenzt, die Thematik der ökologischen Nachhaltigkeit erläutert sowie zum Tourismus übergeleitet. Anschließend folgt ein detaillierter Überblick über das theoretische Konzept. Zudem werden die Generationen X, Y und Z gegenübergestellt. Abgeleitet von den gewonnenen Erkenntnissen, werden das angewendete Forschungsmodell und die damit verbundenen Hypothesen präsentiert. Ein wesentlicher Teil dieser Arbeit stellt die Methodologie im Kapitel 3 dar. In diesem Kapitel werden die Methodenwahl und Vorgehensweise der Studie beschrieben, die Erkenntnisse aus den unterschiedlichen Analysen erläutert und die Ergebnisse der Hypothesen zusammengefasst. Im Anschluss folgt mit dem Kapitel 4 ein weiterer essenzieller Teil dieser Arbeit. Dieses Kapitel inkludiert die Gegenüberstellung der Forschungsergebnisse und Implikationen sowie die abgeleiteten Implikationen und Handlungsempfehlungen für die Praxis. Das letzte Kapitel 5 schließt mit einer Zusammenfassung und einem Fazit, einer kritischen Reflexion und den Limitationen der Arbeit sowie einem Ausblick für die zukünftige Forschung ab.

2 Forschungsüberblick

Dieses Kapitel inkludiert einen Überblick über den Stand der Forschung beginnend mit Erläuterungen von Begriffen, die eine Basis für die vorliegende Arbeit bilden. Anschließend werden der ökologische Fußabdruck sowie die ökologische Nachhaltigkeit und umweltfreundliche Maßnahmen aufgegriffen. Darauf folgt das Unterkapitel Ökologische Nachhaltigkeit im Tourismus, welches unter anderem eine Lücke zwischen Bewusstsein/Einstellung und Verhalten behandelt.

2.1 Erläuterung des Begriffs Nachhaltigkeit

In der Literatur mangelt es an einheitlichen Definitionen für den Begriff Nachhaltigkeit, was eine Herausforderung in der Umsetzung darstellt (Moore et al., 2017). Zudem gehen mit dem Thema Nachhaltigkeit unzählige Interpretationsmöglichkeiten (Purvis et al., 2019; Whyte & Lamberton, 2020) und situationsbedingte Auslegungen einher (Purvis et al., 2019). Dies kann zu einer Schwächung der Bedeutung des Begriffs und zu Unklarheiten führen (Whyte & Lamberton, 2020). Als Erschaffer des Begriffs Nachhaltigkeit gilt Hans Carl von Carlowitz durch sein Werk ‚Sylvicultura oeconomica‘. Darin hat er im Jahr 1713 seine Erfahrungen mit Holz präsentiert. Carlowitz geht hierbei zum ersten Mal auf das Nachhaltigkeitsdreieck ein, das einen rücksichtsvollen Umgang mit der Natur (Ökologie), die Einteilung von Ressourcen (Ökonomie) und die Gerechtigkeit innerhalb der Gesellschaft (Soziales) inkludiert. Dies beinhaltet auch, für zukünftige Generationen vorzusorgen. Demnach sollte nach Carlowitz der Verbrauch von Holz nicht größer sein als das Wachstum von neuen Ressourcen. Es sollte ein Gleichgewicht bestehen (Grober, 2013). Auch in der heutigen Forschung gehen mit dem Ansatz der Nachhaltigkeit die Komponenten Ökologie, Soziales und Ökonomie einher (Abdullahi et al., 2021; Daniela-Abigail et al., 2022; Lazar & Chithra, 2021; Sangwan et al., 2021; Zhong et al., 2021). Unterschiedliche Studien betrachten auch die sozio-kulturelle Nachhaltigkeit (Gustavsson, 2018; H. Liu & Li, 2021; Qtaishat et al., 2020).

Um Strategien für die weltweiten Herausforderungen zu erstellen und damit einen Wandel zu erreichen, wurde von der World Commission on Environment and Development (WCED), unter der Leitung von Gro Harlem Brundtland, im Jahr 1987 erstmals der Bericht für eine nachhaltige Entwicklung veröffentlicht. Nach der Definition der WCED ist eine nachhaltige Entwicklung jene, die gegenwärtige Bedürfnisse befriedigt und dabei zukünftige Generationen nicht darin beschränkt, ebenfalls ihre

Bedürfnisse befriedigen zu können (WCED, 1990). Nachhaltigkeit und nachhaltige Entwicklung werden zwar oftmals sinngleich genutzt (Kropp, 2019; Ruggerio, 2021), die Termini unterscheiden sich aber darin, dass Nachhaltigkeit als das gewünschte Resultat betrachtet werden kann, während wiederum die nachhaltige Entwicklung der für dieses Resultat notwendige Wandel ist (Kropp, 2019).

Ergänzend dazu kommen mit dem Ziel der Verringerung von negativen Umweltauswirkungen grüne Maßnahmen zum Einsatz (S.-H. Kim et al., 2017). Von grünen Verbraucherinnen/Verbrauchern werden Erzeugnisse erworben bzw. konsumiert, die als grün, umweltfreundlich oder nachhaltig gelten (Rahman & Reynolds, 2019). In Studien wird mit dem Begriff ‚grün‘ somit assoziiert, dass etwas als umweltfreundlich gilt (Rahman et al., 2012; Rahman & Reynolds, 2019). Dies wird auch in dieser Arbeit so gehandhabt. Hinsichtlich des Begriffs Nachhaltigkeit können somit verschiedene Aspekte betrachtet und inkludiert werden. Deshalb ist es wichtig zu verdeutlichen, dass diese Arbeit den Fokus lediglich auf die ökologische Nachhaltigkeit legt sowie damit einhergehende grüne/umweltfreundliche Aspekte. Hierbei ist jedoch auch wichtig zu hinterfragen, wie der Verbrauch natürlicher Ressourcen gemessen werden kann.

2.2 Ökologischer Fußabdruck

Die Nutzung natürlicher Ressourcen kann mithilfe des ökologischen Fußabdrucks gemessen werden (Wackernagel & Beyers, 2019). Die Methode des ökologischen Fußabdrucks wurde von Mathis Wackernagel und William Rees Anfang der 1990er Jahre im Zuge Wackernagels Doktorarbeit entwickelt (Global Footprint Network, o. J.-c). Der ökologische Fußabdruck wird ursprünglich als jene produktive Wasser- und Landfläche definiert, die notwendig ist, um die verbrauchten Mittel herzustellen sowie den produzierten Abfall zu verarbeiten, der durch eine spezifische Einwohnerschaft entsteht (Rees & Wackernagel, 1996). Mithilfe der Bilanzierung des ökologischen Fußabdrucks wird somit die Nachfrage der Menschheit nach biologischen Ressourcen mit der Fähigkeit der Erde, dieser Nachfrage nachzukommen, verglichen. Es sollte daher keine Überbeanspruchung erfolgen (D. Lin et al., 2015). Bei der Berechnung des ökologischen Fußabdrucks werden sechs unterschiedliche Bereiche berücksichtigt (Wackernagel & Beyers, 2019). Dazu zählen: „[...] cropland, grazing land, forest products, fishing grounds, built-up land, as well as carbon Footprint [...]“ (Wackernagel & Beyers, 2019, S. 122). Das Konzept des ökologischen Fußabdrucks wurde bereits in unterschiedlichen Studien und Zusammenhängen angewendet (M. Ahmad & Wu, 2022; Lee et al., 2022; Lee & Chen, 2021; Yilanci et al., 2019).

Demgegenüber zeigt sich, dass mehr Fische gefischt, mehr Bäume gefällt und mehr Kohlendioxid produziert wird, als dass es das Ökosystem ausgleichen kann. Es findet somit ein Überkonsum statt, was sich unter anderem in der klimatischen Herausforderung widerspiegelt (Wackernagel & Beyers, 2019). Im Sinne der Bilanzierung des ökologischen Fußabdrucks sollte aber der Verbrauch von Ressourcen und die Erzeugung von Abfällen nicht schneller erfolgen, als dass sie vom Ökosystem bewältigt werden können (D. Lin et al., 2015). Erkenntnisse zeigen hingegen, dass Anfang der 1970er Jahre die Biokapazität der Erde durch den Fußabdruck der weltweiten Bevölkerung überstiegen wurde. Im Hinblick auf eine jährliche Betrachtung beschreibt der Erdüberlastungstag jenen Tag eines Kalenderjahres, an dem der Verbrauch der Erde durch die weltweite Bevölkerung und die Möglichkeit des Ökosystems, den Verbrauch in diesem Jahr zu erneuern, dem gleichen Stand entsprechen (Wackernagel & Beyers, 2019). Im Jahr 2022 liegt der Erdüberlastungstag am 28. Juli (Earth Overshoot Day, o. J.-a). Es gibt auch einen Überlastungstag von Ländern (Country Overshoot Day), der jenes Datum bezeichnet, an dem der Erdüberlastungstag sein würde, wenn alle Menschen so leben würden, wie jene in dem dementsprechenden Land. Im Jahr 2022 fällt der Überlastungstag von Österreich auf den 06. April. Am frühesten ist dieser Tag in Qatar (10. Februar) und am spätesten in Jamaica (20. Dezember). In den USA fällt dieser auf den 13. März (Earth Overshoot Day, o. J.-b).

Wie bereits erwähnt, hat auch jeder Mensch einen persönlichen ökologischen Fußabdruck, welcher errechnet werden kann (Wackernagel & Beyers, 2019). Hierfür kann beispielsweise die Webseite www.footprintcalculator.org genutzt werden (Global Footprint Network, o. J.-b). Mithilfe dieses Rechners erfährt eine Person, wie viele globale Hektar sie/er durch den spezifischen Lebensstil und das Konsumverhalten benötigt. Zudem wird berechnet, wie viele Erden benötigt werden würden und wann der Erdüberlastungstag sein würde, würde jeder Mensch den gleichen Lebensstil wie die besagte Person haben (Wackernagel & Beyers, 2019). Darüber hinaus hat die Organisation Global Footprint Network seit der Gründung die Fußabdrücke von Ländern für alle Jahre berechnet, zu denen Daten verfügbar waren (Global Footprint Network, o. J.-c). Einige Daten zum ökologischen Fußabdruck und der Biokapazität werden außerdem unter data.footprintnetwork.org bereitgestellt (Global Footprint Network, o. J.-a).

2.3 Ökologische Nachhaltigkeit und umweltfreundliche Maßnahmen

Es hat sich bereits auf unterschiedliche Wege gezeigt, dass die Natur nicht endlos ist (Wackernagel & Beyers, 2019). Die Erde erwärmt sich aufgrund steigender Treibhausgase, extreme Wetterlagen werden häufiger und heftige Wirbelstürme, Hitzewellen und Waldbrände treten auf (Woodward, 2019). Der Klimawandel gehört nun zu den größten Bedrohungen der Menschheit (Moshood et al., 2021). Weltweit werden jährlich ca. 50 Milliarden Tonnen Treibhausgase erzeugt. Der größte Anteil kommt mit 73,2% der Energie zu. Dieser Anteil inkludiert auch unter anderem Teilbereiche wie den Energieverbrauch in der Industrie (24,2%), die Energienutzung in Gebäuden (17,5%) sowie den Transport (16,2%). Darüber hinaus werden im Bereich Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Landnutzung 18,4% der Treibhausgase verursacht, sowie durch direkte industrielle Prozesse 5,2% und durch Abfall 3,2% (Ritchie, 2020). Demgegenüber hat jedoch die ökologische Nachhaltigkeit in den letzten Jahren zunehmend an Beachtung gewonnen (I. Khan et al., 2022).

Unter der ökologischen Nachhaltigkeit kann eine Balance zwischen der Bedürfnisbefriedigung jetziger und zukünftiger Generationen und dem Ökosystem verstanden werden. Es soll somit in der Art und Weise eine Bedürfnisbefriedigung stattfinden, die die Regeneration des Ökosystems oder die ökologische Vielfalt nicht beeinträchtigt (Morelli, 2011). Im Fokus der weltweiten Bemühungen für eine bessere ökologische Nachhaltigkeit stehen, den Energieverbrauch zu senken sowie Technologien zu entwickeln, die eine grünere Stromerzeugung ermöglichen (Teh et al., 2021). Erkenntnisse zeigen, dass sich nicht-erneuerbare Energien negativ auf die Umwelt auswirken und der Einsatz von erneuerbaren Energien wiederum die negativen Auswirkungen auf die Umwelt reduzieren. Dies bezieht sich sowohl auf den ökologischen als auch auf den Kohlenstoff-Fußabdruck (Ulucak et al., 2020). Der Einsatz von erneuerbaren Energien ist somit ein Weg, um den CO₂-Ausstoß zu senken (Eyuboglu & Uzar, 2020; Nosheen et al., 2021) und schädliche Auswirkungen auf die Umwelt zu vermeiden (Nosheen et al., 2021; Pata, 2021). Eine Alternative zu fossilen Energieträgern, und aufgrund der Erneuerbarkeit und Leistungsfähigkeit deutlich überlegen, ist die Bioenergie (Rather et al., 2022). Weitere Beispiele inkludieren außerdem Wasserkraft sowie Sonnen- und Windenergie (Eyuboglu & Uzar, 2020).

Da es zudem das Ziel ist, die durchschnittliche globale Erwärmung unter der Grenze von 2°C zu halten, sind drastische Verringerungen der Emissionen notwendig. Somit ist beispielsweise die Luftfahrtindustrie die Verpflichtung eingegangen, die

Kohlenstoffemissionen zu senken (Becken & Mackey, 2017). Darüber hinaus steigen mit der Luftverschmutzung in Großstädten die Herausforderungen (Shah et al., 2021). Um den städtischen Verkehr zu entlasten sowie die Luftverschmutzung zu verringern, besteht im öffentlichen Verkehr hoher Bedarf an grünem Transport (Zheng et al., 2020). Daher stellt das Thema Nachhaltigkeit auch innerhalb des Verkehrssystems einen entscheidenden Aspekt dar. In weiterer Folge sollte auch ein Ausbau des Verkehrssystems im Sinne der weltweiten Nachhaltigkeit (d.h. grüner/nachhaltiger Verkehr) stattfinden (Shah et al., 2021). Grüne Fortbewegung trägt dazu bei, dass der Verbrauch von Energie und Emissionen vermindert werden kann (R. Yang et al., 2020).

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs hat die gesellschaftliche Besorgnis hinsichtlich des Klimawandels und der Bewahrung der Umwelt dazu geführt, dass der ökologischen Nachhaltigkeit mehr Aufmerksamkeit geschenkt wird. Die Umstellung zu grüneren Verkehrsbetrieben kommt nicht nur der Umwelt zugute, sondern es kann sich auch positiv auf das Image der Unternehmen auswirken. Außerdem kann die Zufriedenheit sowie die Loyalität der Konsumentinnen/Konsumenten gegenüber des öffentlichen Verkehrs positiv beeinflusst werden (Vicente et al., 2020). Des Weiteren sollten Anbieter der öffentlichen Verkehrsmittel mithilfe dementsprechender Kommunikationsmaßnahmen den Konsumentinnen/Konsumenten vermitteln, umweltfreundliche öffentliche Verkehrsmittel, anstatt Autos zu nutzen. Es sollte vermittelt werden, dass diese Entscheidung einen positiven Einfluss auf die Umwelt und Gesellschaft hat (Kumar et al., 2020).

Demgegenüber haben die Umweltauswirkungen der Lebensmittel derzeit bereits ein Maß erreicht, welches nicht zukunftsfähig ist (Lucas et al., 2021). Während versucht wird, dem Nahrungsmittelbedarf der wachsenden Bevölkerung nachzukommen, fallen auch im Überfluss Abfälle an (Koul et al., 2022). Zudem werden chemische Düngemittel eingesetzt, die dem Ökosystem schaden (Babu et al., 2022). Die enormen Mengen an Abfall werden derzeit verbrannt oder im Boden vergraben. Dies verschmutzt wiederum nicht nur die Luft und das Wasser, sondern trägt auch zur globalen Erwärmung bei (Koul et al., 2022). Verbrannte oder auf der Deponie entsorgte Lebensmittel stellen somit einen linearen Prozess dar, der nicht nur längerfristig die Lebensmittelversorgung, sondern auch die ökologische Nachhaltigkeit gefährdet (Y. Wang et al., 2021). Zur Erreichung eines nachhaltigen Niveaus, liegt es an Konsumentinnen/Konsumenten ihre Ernährung anzupassen und die

Lebensmittelverschwendung zu verringern (Lucas et al., 2021). Als eine wirkungsvolle Methode, um Lebensmittelverluste und -abfälle zu reduzieren und wiederzuverwerten, wurde das Modell der Kreislaufwirtschaft empfohlen (Y. Wang et al., 2021). Somit kann beispielsweise die Biomasse auch für nachhaltige Zwecke wie Biokraftstoffe und Bioenergie weiter genutzt werden (Koul et al., 2022). Darüber hinaus sollten Lebensmittelproduzenten den Einsatz von Umweltnachhaltigkeitssiegeln mit einer wirkungsvollen Informationspolitik unterstützen, um Konsumentinnen/Konsumenten dafür zu sensibilisieren (Aprile & Punzo, 2022).

2.4 Ökologische Nachhaltigkeit im Tourismus

Der Tourismus wird zwar zukünftig tiefgreifend vom Klimawandel beeinflusst werden (Scott et al., 2019). Jedoch zählen zu den bedeutendsten thematisierten Herausforderungen sowohl die Verwundbarkeit als auch die Wechselwirkung des Tourismus und Klimawandels (Koçak et al., 2020). So wird beispielsweise die Tourismusmobilität nicht nur vom Klimawandel beeinflusst, sondern sie ist auch bezüglich des Einflusses des Tourismus auf den Klimawandel essenziell (Gühnemann et al., 2021). Daher kommt hinsichtlich der Nachhaltigkeit im Tourismus vor allem dem Thema Transport eine enorme Relevanz zu (Scuttari & Isetti, 2019). Es wird geschätzt, dass zwischen 2016 und 2030 die CO₂-Emissionen, die durch den Transport entstehen, beim internationalen Tourismus um 45% und beim inländischen Tourismus um 21% steigen werden. Von den CO₂-Emissionen des Transports kam dem Luftverkehr im Jahr 2016 ein Anteil von 50% zu (UNWTO & ITF, 2019).

Jedoch fällt auch hinsichtlich der genutzten Transportmittel beim Einreiseverkehr der größte Anteil auf die Flugreisen (59%) (UNWTO, 2021a). Somit setzt die Luftfahrt auf verschiedene Maßnahmen, die neben dem Wandel in der Technologie und einer möglichen Reduktion der Nachfrage auch einen Emissionsausgleich inkludieren (Becken & Mackey, 2017). Hierbei kann von Kundinnen/Kunden auf freiwilliger Basis ein Emissionsausgleich für das Fliegen bezahlt werden (Becken & Mackey, 2017; Berger et al., 2022; Eslaminassab & Ehmer, 2021). Allerdings wird diese Option nur von wenigen Flugreisenden genutzt (Eslaminassab & Ehmer, 2021). Dem ist außerdem hinzuzufügen, dass ein Emissionsausgleich nicht die CO₂-Konzentration in der Atmosphäre verringert. Daher stellt dies nicht die bestmögliche Alternative dar (Becken & Mackey, 2017).

Der zweitgrößte Anteil der genutzten Transportmittel des Einreiseverkehrs liegt mit

35% beim Transport auf der Straße (UNWTO, 2021a). Nachhaltige Transportmittel können unter anderem durch Technologieentwicklungen im Fahrzeugbereich (z.B. E-Mobilität, verbesserte Energieeffizienz herkömmlicher Fahrzeuge) unterstützt werden. Weitere Möglichkeiten können Sharing-Modelle oder die Nutzung von Online-Buchungsdiensten sein. Um im Tourismus eine Verringerung der durch den Verkehr erzeugten Treibhausgasemissionen zu erreichen, genügt es aber nicht, lediglich auf die genannten Möglichkeiten zu setzen. Die Nutzung des Flugverkehrs und privaten Straßenverkehrsmitteln sollte zukünftig gemieden und dafür Schienentransport und öffentliche Verkehrsmittel bevorzugt werden. Hierfür bedarf es unter anderem sowohl schnelle als auch direkte Verbindungen (Gühnemann et al., 2021). Als weitere Alternative zu umweltschädlichen Transportmitteln sollte ein fahrradfreundlicher Tourismus unterstützt werden (Nosheen et al., 2021). Darüber hinaus sollte die Konzentration auf der Attraktivierung von Reisezielen liegen, die näher an der Heimatdestination liegen, anstatt weitentfernter Reiseziele, sowie längere Aufenthalte gefördert werden (Gühnemann et al., 2021).

Das Hotelgewerbe gilt als ein Verursacher von negativen Effekten auf die Umwelt, wie beispielsweise in Form von Verschmutzung, Gewässerverschmutzung und Zerstörung von Lebensräumen (Hameed et al., 2021). Zudem wird in der Tourismusindustrie ein erheblicher Energieverbrauch verursacht (Navratil et al., 2019). Demgegenüber sind in den vergangenen Jahrzehnten die Umweltsorgen und das Bewusstsein der Konsumentinnen/Konsumenten gestiegen und auch ihre Umweltfreundlichkeit nimmt zu. Daraus resultierend entsteht ihr Wunsch nach umweltfreundlichen Produkten (Hameed et al., 2021). Das Bewusstsein der Konsumentinnen/Konsumenten gegenüber dem Umweltschutz und der Energieeinsparung hat auch Hotelbetriebe dazu gebracht, eine grüne Betriebsführung umzusetzen (C.-T. Ting et al., 2019). Es zeigt sich, dass eine positive Einstellung gegenüber einer verantwortungsvollen Nutzung von Energie, sowohl von den Touristinnen/Touristen als auch von den Führungskräften von Hotels besteht (Navratil et al., 2019). Demnach wurden innerhalb der letzten Jahre von einigen Hotelbetrieben grüne Maßnahmen zur Gewinnung umweltbewusster Gäste sowie Optimierung der wirtschaftlichen Lage umgesetzt (Acampora et al., 2022).

Für grüne Hotels gibt es unterschiedliche Definitionen (Verma & Chandra, 2016). Ein grünes Hotel als solches zu beschreiben, ist demnach von Komplexität geprägt und unterschiedliche Nachhaltigkeitskomponenten gehen damit einher (Verma &

Chandra, 2018). Darüber hinaus können grüne Hotels auch als umweltfreundliche Hotels bezeichnet werden (Verma & Chandra, 2016). Wie bereits erwähnt, wird auch in anderen Studien mit dem Begriff grün assoziiert, dass etwas als umweltfreundlich gilt (Rahman et al., 2012; Rahman & Reynolds, 2019). Somit zeigt sich hier eine einheitliche Auffassung.

Der Nachfrage der umweltfreundlichen Konsumentinnen/Konsumenten nachkommend, bemühen sich Unternehmen demnach um die Umsetzung grüner Maßnahmen sowie um das Angebot von umweltfreundlichen Produkten und Dienstleistungen (Hameed et al., 2021). Umweltfreundliche Maßnahmen in Hotels können beispielsweise die Nutzung erneuerbarer Energien, das Einsparen von Wasser sowie das Wiederverwerten und Trennen von Müll inkludieren. Zudem kann den Gästen ein umweltfreundliches Angebot, das unter anderem Bio-Lebensmittel sowie eine umweltfreundliche Ausstattung inkludieren kann, bereitgestellt werden. Ergänzend dazu sollten Gäste dazu motiviert werden, ebenfalls bei Umweltschutzmaßnahmen mitzuwirken (W. Jiang et al., 2021). Demgegenüber wird zwar grünen Maßnahmen und deren Authentizität viel Aufmerksamkeit geschenkt, dennoch geht damit auch die wachsende Sorge einher, ob es sich um Greenwashing handelt bzw. um Behauptungen guter Umweltpolitik, denen es an Grundlage fehlt (Gupta et al., 2019). Um den Einsatz von CO₂-armen und umweltfreundlichen Methoden in Bezug auf Verkehr und Unterkünfte zu fördern, könnten Möglichkeiten zur Prävention beispielsweise staatliche Regelungen in Bezug auf Steuern, Anreize und Beratung sein. Zudem sollte ein hoher Verbrauch natürlicher Ressourcen verhindert werden (Eyuboglu & Uzar, 2020).

Außerdem sollten Touristinnen/Touristen die Folgen des Klimawandels auf den Tourismus berücksichtigen (Farid et al., 2016). Um negative Effekte des Tourismus auf die Umwelt mindern zu können, ist es wichtig, dass Touristinnen/Touristen ein umweltfreundlicheres Verhalten ausüben (Juvan & Dolnicar, 2017). Deren ökologisch nachhaltiges Verhalten kann wie folgt definiert werden: „Environmentally sustainable tourist behaviour is tourist behaviour which does not negatively impact the natural environment (or may even benefit the environment) both globally and at the destination” (Juvan & Dolnicar, 2016, S. 31). Demgegenüber wurde im Tourismus die Thematik einer Lücke zwischen dem Bewusstsein/der Einstellung und dem Verhalten (Antimova et al., 2012) bzw. der Einstellung und dem Verhalten (Juvan & Dolnicar, 2014) oder dem Bewusstsein und Verhalten analysiert (Z. Ahmad et al., 2021). Für die Erforschung des Unterschieds zwischen Bewusstsein/Einstellung und Verhalten

können unterschiedliche Theorien, beispielsweise auf Basis der individuellen, zwischenmenschlichen oder gemeinschaftlichen Ebene, angewendet werden (Antimova et al., 2012).

Ansätze auf individueller Ebene stellen eine wichtige Basis zur Erklärung der Haltung gegenüber Umweltschutz sowie einer Verhaltensänderung einzelner Personen dar. Hier wird der Schwerpunkt auf das Bewusstsein, die Werte und Normen von Personen sowie auf deren Verantwortungsgefühl und die wahrgenommene Verhaltenskontrolle gelegt. Zudem können Theorien auf individueller Ebene am ehesten die Lücke zwischen dem Bewusstsein/der Einstellung und dem Verhalten erläutern (Antimova et al., 2012). Darüber hinaus hat sich herausgestellt, dass auch bei Personen, die sich zuhause aktiv für den Umweltschutz einsetzen, in Bezug auf den Urlaub bzw. generell auf den Tourismus eine Lücke zwischen ihrer Einstellung und ihrem Verhalten erkennbar ist (Juvan & Dolnicar, 2014).

Studien zeigen zudem, dass unterschiedliche Barrieren ein umweltfreundlicheres Verhalten verhindern können (Baker et al., 2014; Graves & Roelich, 2021; Kollmuss & Agyeman, 2002). Eine Lücke zwischen dem Bewusstsein/der Einstellung und dem Verhalten kann somit auf verschiedene Faktoren zurückgeführt werden, die umweltfreundliches Verhalten verhindern. Demzufolge ist zum einen wichtig, mehr Erkenntnisse darüber zu erlangen, wie auf individuelle Verhaltensweisen eingewirkt werden kann, und zum anderen, wie diese in weiterer Folge auch auf zwischenmenschliche sowie gemeinschaftliche Ebene übertragen werden können (Antimova et al., 2012). In der Praxis zeigt sich jedoch, dass sich eine Änderung des Verhaltens von Touristinnen/Touristen zu einem umweltfreundlicheren als herausfordernd gestalten kann, eben weil deren Beteiligung von unterschiedlichen Einflussfaktoren abhängt (A. Kim et al., 2021).

2.5 Comprehensive Action Determination Model

Ein von Klöckner & Blöbaum (2010) eingeführtes Modell, welches ökologisches Verhalten untersucht, ist das Comprehensive Action Determination Model (CADM). Bei diesem Modell wird aus Ansätzen unterschiedlicher Theorien ein umfassendes Modell gebildet, um verschiedene Einflussfaktoren auf ein umweltfreundliches Verhalten berücksichtigen zu können (Klöckner & Blöbaum, 2010). Damit auch im Zuge der Studie dieser Arbeit unterschiedliche mögliche Einflussfaktoren auf ein ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten berücksichtigt werden können, wird der Ansatz des

CADM jedoch in einer angepassten und erweiterten Form angewendet. In den folgenden Unterkapiteln werden die auf dem CADM basierenden Theorien erläutert und anschließend das CADM sowie die unterschiedlichen Komponenten dieses Modells aufgegriffen.

2.5.1 Grundlegende Theoretische Modelle und das CADM

Eine Theorie, die sich beispielsweise mit den Einflussfaktoren auf das Verhalten beschäftigt, ist die Theory of Planned Behavior (TPB) (Ajzen, 1991). Es ist ein maßgebendes und häufig zitiertes Modell in Bezug auf die Vorhersage des menschlichen Verhaltens (Ajzen, 2011). Diese Theorie geht davon aus, dass die Absicht der Ausführung eines Verhaltens, durch die Einstellung gegenüber einem Verhalten, subjektive Normen sowie die wahrgenommene Verhaltenskontrolle bestimmt wird (Ajzen, 1991). Laut der TPB wird von den Absichten aus direkt ein Verhalten beeinflusst (Klößner & Blöbaum, 2010). Je stärker die Absicht ist, ein Verhalten auszuführen, umso wahrscheinlicher ist auch das Eintreffen. Dies setzt aber voraus, dass ein Individuum nach eigenem Willen entscheidet, ein Verhalten auszuüben oder nicht auszuüben. Auch motivationsunabhängige Faktoren, wie beispielsweise die notwendigen Ressourcen und Gelegenheiten, sind von Bedeutung (Ajzen, 1991). Darüber hinaus ist nach der TPB die wahrgenommene Verhaltenskontrolle ebenfalls wesentlich bei der Umsetzung eines Verhaltens (Ajzen, 1991; Klößner & Blöbaum, 2010). Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle stellt dar, wie ein Individuum die Umsetzung eines Verhaltens in Bezug auf den Schwierigkeitsgrad beurteilt (Ajzen, 1991). Somit übt die Absicht gemeinsam mit der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle einen wesentlichen Einfluss auf das Verhalten aus (Ajzen, 1991).

Der Ansatz des TPB wurde bereits in Bezug auf die Erläuterung von umweltfreundlichem Verhalten (Goh & Jie, 2019; Han et al., 2010; Olya et al., 2019) bzw. ethischem Konsum (Djafarova & Foots, 2022) angewendet. Zudem wurden erweiterte Formen des TPB in verschiedenen Studien (Agag & Colmekcioglu, 2020; Fu, 2021; Han & Kim, 2010; Jalilvand & Samiei, 2012; J. Wang, Wang, Wang, et al., 2018; Yadav & Pathak, 2016) verwendet. Darüber hinaus wurde in Studien auch das klassische TPB Modell mit einer erweiterten angewendeten Version des TPB verglichen und diese haben zu der Erkenntnis geführt, dass mit der erweiterten Version eine bessere Aussagekraft als mit der klassischen Version einhergeht (Nimri, Patiar, Kensbock, et al., 2020; Tao et al., 2021). Es zeigt sich, dass das klassische TPB Modell keine ausreichende Erklärung für ein nachhaltiges Verhalten von Konsumentinnen/Konsumenten

liefert. Unterschiedliche Faktoren, die bei der Erläuterung der Lücke zwischen Einstellung und Verhalten beitragen könnten, bleiben außer Acht (Denton et al., 2020). Zwar berücksichtigt das TPB Modell die Absichten, es mangelt jedoch an der Berücksichtigung von sowohl objektiven situationsbedingten Beschränkungen/Erleichterungen und Gewohnheiten als auch persönlichen Normen (Klößner & Blöbaum, 2010).

Nach dem Ansatz der Norm-Aktivierung nach Schwartz (1977) wird angenommen, dass selbstloses Verhalten von der Tatsache unterstützt wird, sich moralisch dafür verantwortlich zu fühlen, nach den persönlichen Normen zu handeln. Dazu bedarf es jedoch der Aktivierung dieser Normen (Schwartz, 1977). Persönliche Normen müssen nach dem Norm Activation Model (NAM) somit erst aktiviert werden, um Einfluss auf ein Verhalten haben zu können. Die Voraussetzungen dafür können zusammengefasst werden im Vorhandensein von dem Bewusstsein der Notwendigkeit, dem Bewusstsein der Folgen, der Zuschreibung der Verantwortung und der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle (Klößner, 2013). Ein Verhalten kann also, nach dem Ansatz des NAM, direkt durch persönliche Normen bestimmt werden (Klößner & Blöbaum, 2010). Des Weiteren wurde hinsichtlich des Themas Umweltfreundlichkeit der Ansatz des NAM in erweiterten Formen und verschiedenen Studien (Han, 2014; Onwezen et al., 2013; Rosenthal & Ho, 2020; Rosenthal & Yu, 2022; Savari et al., 2021; Song et al., 2019) genutzt. Ergänzend dazu haben Forscherinnen/Forscher beispielsweise sowohl die TPB als auch das NAM (Q.-C. Li & Wu, 2019) oder eine Kombination aus der TPB und dem NAM (Esfandiar et al., 2021; J. J. Kim & Hwang, 2020) verwendet. Denn das NAM beinhaltet zwar persönliche Normen, es mangelt jedoch an der Berücksichtigung gewohnheitsmäßiger, beabsichtigter und situationsbedingter Faktoren sowie den Einstellungen (Klößner & Blöbaum, 2010).

Demgegenüber stellt das Konzept der Gewohnheit (KDG), trotz seiner bereits langen Beständigkeit in den Werken zur Psychologie, eine stets präsente Forschungsthematik dar (Orbell & Verplanken, 2015). Zum KDG wird unter anderem die Automatik, situationsbedingte Beständigkeit sowie die Funktionalität der Gewohnheiten gezählt (Verplanken & Aarts, 1999). Ansätze, die Gewohnheiten einbeziehen, gehen von einem Ausgleich zwischen den Gewohnheiten und Absichten als Vorhersagefaktoren des Verhaltens aus (Klößner & Blöbaum, 2010). Offenbar geht mit Gewohnheiten auch eine gewohnheitsmäßige Denkweise einher. Personen widmen dabei neuartigen Kenntnissen und Vorgehensweisen weniger Bewusstsein und das gewohnte Verhalten wird fortgeführt (Verplanken & Aarts, 1999). Gewohnheiten führen somit mit

der Zeit zu einer Stabilität in Bezug auf das Verhalten, welche in weiterer Folge den Einfluss anderer Faktoren verringert (Friedrichsmeier et al., 2013). Es existiert eine Vielzahl an möglichen Gewohnheiten. Das Verhalten kann hierbei in seiner Komplexität stark variieren und von einfachen Vorgängen zu einem Verhalten übergehen, das sich im Verlauf des Lebens bildet (Verplanken & Aarts, 1999). Darüber hinaus unterscheidet sich das KDG von Normen und Einstellungen dahingehend, dass eine Trennung zwischen Verhalten und Absicht und weiterer interner sowie externer Faktoren stattfindet (Friedrichsmeier et al., 2013). Es mangelt bei dem KDG jedoch an genügender Berücksichtigung von situationsbedingten Beschränkungen/Erleichterungen und normativen Faktoren (Klößner & Blöbaum, 2010).

Die Ipsative Theory of Behavior (ITB) (Frey, 1988) ist eine Theorie, welche bei der Analyse von Beschränkungen/Quellen eines ökologischen Verhaltens angewendet werden kann (Tanner, 1999). Diese Theorie geht davon aus, dass es eine objektive Menge an Möglichkeiten gibt, die auf objektiven situationsbedingten Beschränkungen/Optionen basiert und eine ipsative Menge an Möglichkeiten, welche die Optionen, die ein Individuum für ein Verhalten in Betracht zieht, darstellt (Klößner & Blöbaum, 2010). Zudem kann eine Verhinderung spezifischer Handlungsoptionen auf folgenden Weisen stattfinden: Bei ipsativen Beschränkungen wird die Stimulierung, bei subjektiven Beschränkungen die Bevorzugung, und bei objektiven Beschränkungen die Ausübung spezifischer Handlungsoptionen verhindert (Tanner, 1999).

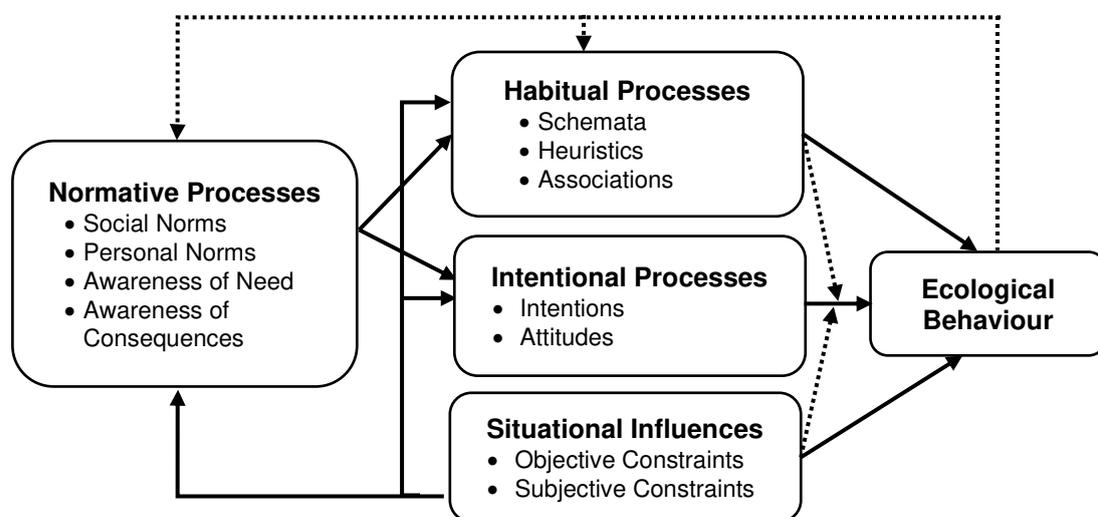
Ipsative Beschränkungen setzen voraus, dass eine Handlung für das Bewusstsein eines Individuums kognitiv erreichbar ist, also ein Individuum daran denkt, es zu tun. Wiederum können subjektive Beschränkungen die Vorstellung darüber inkludieren, was beispielsweise machbar, wünschenswert und gestattet ist oder auch dem jeweiligen Gegenteil entspricht. Demgegenüber können Gründe für objektive Beschränkungen beispielsweise mangelnde Chancen, körperliche oder finanzielle Hindernisse oder rechtliche/politische Einrichtungen sein (Gaspar, 2013). Außerdem werden Möglichkeiten bewertet, was auch dazu führen kann, dass sie aus der ipsativen Möglichkeitsmenge ausgeschlossen werden (Tanner, 1999). Die ITB beinhaltet zwar sowohl subjektive als auch objektive Situationsmerkmale bezüglich einer Verhaltensprognose, lässt jedoch Abläufe in Bezug auf Absichten, Normen sowie Gewohnheiten außer Acht (Klößner & Blöbaum, 2010).

Das CADM nach Klößner & Blöbaum (2010), welches in Abbildung 1 veranschaulicht wird, basiert auf den Ansätzen der TPB, des NAM sowie dem KDG und der ITB.

Mithilfe dieses Modells werden sowohl beabsichtigte, normative als auch gewohnheitsmäßige und situationsbedingte Faktoren in deren Einfluss auf ein umweltfreundliches Verhalten untersucht (Klößner & Blöbaum, 2010). Dieser Ansatz soll ein umfassendes Modell darstellen, das die Schwächen der anderen Modelle vermeidet und in Bezug auf die Gegebenheiten vielseitig anwendbar ist (Klößner, 2013; Klößner & Blöbaum, 2010). Das CADM geht davon aus, dass das Verhalten von Individuen direkt von beabsichtigten, situationsbedingten sowie gewohnheitsmäßigen Einflussfaktoren bestimmt wird. Da sich soziale und persönliche Normen eher als allgemeiner hinsichtlich Zeit und Situation gestalten, wird angenommen, dass sie weiter entfernt vom Verhalten positioniert sind als die Absichten. Darüber hinaus beeinflussen sich diese Faktoren im Verlauf gegenseitig (Klößner & Blöbaum, 2010). Der Ansatz des CADM wurde außerdem bereits in verschiedenen Studien in Bezug auf umweltfreundlicheres Verhalten (Balundé et al., 2020; Fang et al., 2021; Joanes et al., 2020; Truskauskaitė-Kunevičienė et al., 2021) angewendet.

Abbildung 1

Comprehensive Action Determination Model



Anmerkung. Adaptiert aus „A Comprehensive Action Determination Model: Toward a broader understanding of ecological behaviour using the example of travel mode choice,“ von C. A. Klößner und A. Blöbaum, 2010, *Journal of Environmental Psychology*, 30(4), S. 576. Copyright 2010 bei Elsevier Ltd.

2.5.2 Intentional Processes

Einstellungen, die wahrgenommene Verhaltenskontrolle sowie persönliche und soziale Normen bilden die Quelle für die Absichten bei einer Entscheidung. Wiederum kann das Verhalten direkt von den Absichten sowie der wahrgenommenen

Verhaltenskontrolle und den Gewohnheiten bestimmt werden (Klößner, 2013). Erkenntnisse einer Studie von Klößner & Blöbaum (2010) bezüglich der Transportmittelwahl zeigen, dass die bedeutendsten Einflussfaktoren auf die Absichten die wahrgenommene Verhaltenskontrolle und der Zugang zu einem Auto sind. Auch persönliche und soziale Normen, sowie zu einem geringen Anteil auch das Bewusstsein der Folgen, haben einen Einfluss. Einstellungen wurden als Einflussfaktor auf die Absichten nicht berücksichtigt, was allerdings auch als ein Mangel in der Forschungsarbeit betrachtet werden kann (Klößner & Blöbaum, 2010). Erkenntnisse haben gezeigt, dass das Wissen zu den Auswirkungen des Besitzes bzw. der Nutzung eines Autos sowie eine ökologische Weltanschauung die Einstellungen signifikant beeinflussen (Nayum & Klößner, 2014). Zudem wurde in Studien ein signifikanter Zusammenhang zwischen ökologischem Wissen und Einstellungen (Yadav & Pathak, 2016) bzw. ökologischen Einstellungen entdeckt (Faize & Akhtar, 2020; P. Liu et al., 2020).

Im Zusammenhang mit langfristigen Zielen kann den Absichten eine wichtige Bedeutung zukommen (Joanes et al., 2020). Studien, die sich auf ein umweltfreundlicheres Verhalten beziehen, bestätigen, dass unter anderem die Absicht einen Faktor darstellt, der Einfluss auf das Verhalten hat (Klößner & Oppedal, 2011; Nayum & Klößner, 2014). Demgegenüber wurde im Zuge einer weiteren Studie ein sehr geringer Zusammenhang zwischen der Absicht und dem Verhalten entdeckt. Zudem bestand zwischen Absichten und bisherigem Verhalten kein signifikanter Zusammenhang, was eine Lücke zwischen Absicht und Verhalten darstellt. Es zeigt sich somit, dass obwohl Personen eine Verhaltensänderung beabsichtigen, sie nicht immer notwendigerweise danach handeln. Dies kann beispielsweise durch Hindernisse in der Durchführung bedingt sein (Joanes et al., 2020). Unterschiedliche Studien bestätigen, dass durch Barrieren die Absichten für ein umweltfreundlicheres Verhalten beeinflusst werden (Gifford & Chen, 2017; Gkargkavouzi et al., 2019).

2.5.3 Normative Processes

Im CADM von Klößner & Blöbaum (2010) werden den normativen Prozessen soziale und persönliche Normen, das Bewusstsein für die Notwendigkeit und das Bewusstsein für die Folgen zugeordnet (Klößner & Blöbaum, 2010). Die bereits erwähnten Voraussetzungen für die Aktivierung persönlicher Normen können zusammengefasst werden im Vorhandensein von dem Bewusstsein der Notwendigkeit, dem Bewusstsein der Folgen, der Zuschreibung der Verantwortung und der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle. Zudem zeigen Erkenntnisse, dass auch eine ökologische

Weltanschauung zur Voraussage persönlicher Normen beitragen kann (Klößner, 2013). Darüber hinaus haben normative Vorgänge auch Einfluss auf Gewohnheiten, was auf ihre zeitlich betrachtete Konstanz zurückgeführt werden kann. Soziale und persönliche Normen haben laut dem CADM somit nicht wie beim NAM einen direkten Einfluss auf das Verhalten, sondern werden indirekt durch beabsichtigte und gewohnheitsmäßige Vorgänge übermittelt (Klößner & Blöbaum, 2010). Demgegenüber wird selbstloses Verhalten von der Tatsache unterstützt, sich moralisch dafür verantwortlich zu fühlen, nach den persönlichen Normen zu handeln (Schwartz, 1977). Bei einem Normbruch befürchten Individuen das Eintreffen von negativen Gefühlen, die unter anderem Bedauern oder Schuld inkludieren können (Chen, 2013). Zudem tragen persönliche und soziale Normen neben den Einstellungen und der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle zur Voraussage von Absichten bei (Klößner, 2013).

2.5.4 Habitual Processes

Es kann grundsätzlich nach zwei Dimensionen hinsichtlich des Ausmaßes einer Habitualisierung unterschieden werden. Einerseits können dies die Merkmale eines Verhaltens (d.h. Häufigkeit und Konstanz) und andererseits die Merkmale einer Person sein. Zweiteres bedeutet, dass das Habitualisierungsmaß einer Person mit dem einer anderen Person am Beispiel derselben Lage verglichen wird (Klößner, 2013). Darüber hinaus geht bei der Entscheidung von Handlungen, die sich täglich wiederholen (z.B. Transportmittelwahl), ein äußerst hoher möglicher Einfluss von Gewohnheiten einher (Klößner & Matthies, 2004). Somit basieren viele der alltäglichen Handlungen auf Gewohnheiten (Linder et al., 2022). Wiederum können schlechte Gewohnheiten verhindern, sich beispielsweise gesünder zu ernähren oder Sport zu treiben (Klößner & Matthies, 2004). Zudem können Gewohnheiten eine wesentliche Hürde für Verhaltensänderungen darstellen (Linder et al., 2022). Eine Studie kam unter anderem zu der Erkenntnis, dass die Gewohnheit das größte psychologische Hindernis in Bezug auf eine Verhaltensänderung darstellt (Graves & Roelich, 2021). Obwohl Gewohnheiten einen Grund darstellen könnten, dass kein umweltfreundliches Verhalten gelebt wird, bleiben sie dennoch bei einigen Theorien und anderen Zusammenhängen hinsichtlich eines nachhaltigen Verhaltens unberücksichtigt (Linder et al., 2022). Weitere Erkenntnisse zeigen, dass bei stark ausgeprägten Gewohnheiten beispielsweise die Transportmittelwahl nach dem entsprechenden Muster getroffen wird. Sind Gewohnheiten weniger stark ausgeprägt, so kann die Entscheidung bewusster und auf Normen gestützt ausfallen (Klößner & Matthies, 2004).

2.5.5 Situational Influences

Nach dem CADM von Klöckner & Blöbaum (2010) können situationsbedingte Einflüsse in subjektive und objektive situationsbedingte Beschränkungen eingeteilt werden. In ihrer Studie hinsichtlich eines ökologischen Verhaltens und der Transportmittelwahl haben sie den Zugang zu einem Auto als objektive situationsbedingte Beschränkung/Erleichterung und die wahrgenommene Verhaltenskontrolle als subjektive situationsbedingte Beschränkung eingeteilt (Klöckner & Blöbaum, 2010). Darüber hinaus trägt die wahrgenommene Verhaltenskontrolle zusammen mit den Einstellungen sowie persönlichen und sozialen Normen zur Voraussage von Absichten bei. Durch die wahrgenommene Verhaltenskontrolle wird dargestellt, inwieweit es Individuen möglich ist, ein spezifisches Verhalten auszuüben (Klöckner, 2013). Wiederum wird durch objektive Beschränkungen ein spezifisches Verhalten gehemmt (Tanner, 1999). Darüber hinaus hat die Studie von Klöckner & Blöbaum (2010) ergeben, dass subjektive und objektive situationsbedingte Beschränkungen, für die meisten Abweichungen bei der Transportmittelwahl beim CADM verantwortlich sind. Aber auch Absichten und Gewohnheiten weisen einen enormen Einfluss auf (Klöckner & Blöbaum, 2010).

2.6 Charakteristika der Generationen X, Y und Z

Ein Ziel dieser Arbeit ist es, mögliche Einflussfaktoren auf ein ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten zu analysieren. Um herauszufinden, welche Unterschiede bzw. Gemeinsamkeiten hierbei im Hinblick auf verschiedene Generationen erkennbar sind, basiert die Stichprobe der Studie dieser Arbeit auf Personen aus den Generationen X, Y und Z. In diesem Unterkapitel werden daher die für die Arbeit angewendete Aufteilung der Generationen nach Jahreszahlen definiert sowie literaturbasierende Charakteristika der Generationen X, Y und Z genannt.

In verschiedenen Studien (Bravo et al., 2020; Herrando et al., 2019; Koksal, 2019; Mahmoud et al., 2021; Rita et al., 2021; Thach et al., 2021; White et al., 2021) wurden die Generationen X, Y und Z in deren Jahreszahlen unterschiedlich unterteilt. In Studien von Yawson und Yamoah (2020, 2021) wurden die drei Generationen nach folgender Aufteilung gegliedert: Generation X (1965 bis 1979), Generation Y (1980 bis 1995) und Generation Z (1996 bis 2003). Die Aufteilung der Generationen wie in den Studien von Yawson und Yamoah (2020, 2021) stellt die gewählte Version für die vorliegende Arbeit dar. Diese Entscheidung kann mit unterschiedlichen Gründen

untermauert werden. In manchen der bereits erwähnten Studien (Rita et al., 2021; Thach et al., 2021; White et al., 2021) wurde jene Aufteilung der Generation Z gewählt, die kein spezifisches Jahr definiert, in dem die Generation Z endet. Dies wird im Gegensatz dazu, in den Studien von Yawson & Yamoah (2020, 2021) genau definiert. Darüber hinaus beinhaltet die genannte Aufteilung der Generation Z von bestimmten Autorinnen/Autoren (Mahmoud et al., 2021) nicht nur Erwachsene. Demgegenüber wird von gewissen Autorinnen/Autoren (Bravo et al., 2020; Herrando et al., 2019; Koksall, 2019) zwar eine Aufteilung gewählt, die nur Erwachsene der Generation Z beinhalten würde, jedoch ist diese Aufteilung nach jetzigem Zeitpunkt nicht mehr aktuell, da junge Erwachsene der Generation Z ausgeschlossen werden würden. Aufgrund dessen ist die Aufteilung von Yawson & Yamoah (2020, 2021), unter der Berücksichtigung des aktuellen Jahres 2022, die gewünschte Aufteilung dieser Arbeit.

Jeder Mensch ist als Individuum einmalig. Jedoch wurden in der Forschung auch Unterschiede innerhalb von Generationen entdeckt, welche beispielsweise mit unterschiedlichen Erfahrungen und Bildungsumfeld aufgewachsen sind und durch demographische und kulturelle Ereignisse geprägt wurden (H. Ahmad & Ibrahim, 2015). Generationen werden daher mit Bezeichnungen benannt, um Individuen nach generationsspezifischen Erfahrungen sowie Merkmalen unterscheiden zu können. Zudem kann es eine Unterstützung für Forscherinnen/Forscher sowie Geschäftsleute darstellen, Erkenntnisse über das Verhalten von Verbraucherinnen/Verbrauchern zu erhalten und Prognosen erstellen zu können (H. Ting et al., 2018). In Studien wird eine Generationsgruppe auch als Kohorte bezeichnet (H. Ahmad & Ibrahim, 2015; Alkire (née Nasr) et al., 2020; Bento et al., 2018; Cesarina Mason et al., 2022; Gray et al., 2019; Herrando et al., 2019; Kruger & Viljoen, 2022; Ruiz-Equihua et al., 2022; Shin et al., 2022; Thach et al., 2021; Thangavel et al., 2021; B. Zhang et al., 2022). Darüber hinaus wird von unterschiedlichen generationsbedingten Kriterien angenommen, dass sie Einfluss auf die Sorgen der Menschen hinsichtlich der Gesundheit der Umwelt sowie auf ihre Bereitschaft, Schritte für eine dementsprechende Verbesserung zu setzen, haben. Dazu werden beispielsweise das Alter und die Generationskohorte sowie die politische und die wertebezogene Einstellung gezählt (Gray et al., 2019).

Beginnend mit der Generation X, zeigt sich, dass diese Generation mit der Anwendung von Technologie und sozialen Medien vertraut ist (Bento et al., 2018). Technologie wird von ihnen stark für die Informationssuche genutzt. Forscherinnen/Forscher

vermuten außerdem, dass die Generationskohorte Einfluss auf das Technologieverhalten hat (Calvo-Porrall & Pesqueira-Sanchez, 2020). Beispielsweise hat eine Studie gezeigt, dass Online-Bewertungen bei der Generation X einen stärkeren Effekt auf deren Einstellungen und Buchungsverhalten haben, als bei der Generation Y (Ruiz-Equihua et al., 2022). Im Vergleich zu älteren Generationen zeigen die Generationen X und Y zudem eine positivere Einstellung zu Online-Buchungen bei Hotels, als ältere Generationen (Confente & Vigolo, 2018). Hinsichtlich arbeitsbezogener Eigenschaften ist der Generation X die Sicherheit des Arbeitsplatzes äußerst wichtig und zudem wichtiger als der Generation Y, die vermutlich davon ausgeht, bei Bedarf leichter wieder eine vergleichbare Arbeitsstelle zu bekommen. Wiederum sind der Generation X Aufstiegschancen im Job wesentlich weniger wichtig als der Generation Y. Eine Work-Life-Balance ist beiden Generationen sehr wichtig (Pasko et al., 2021). Ergebnisse zeigen, dass Personen der Generation X, aber auch der Generation Y, Tätigkeiten wie der Verwertung und Wiederverwendung von Erzeugnissen nachkommen. Zudem versuchen sie den Hausmüll zu verringern und achten auf ihre Umweltauswirkungen. Ergänzend dazu sind Personen der Generation X stärker über den Klimawandel besorgt (Papadopoulou et al., 2022).

Anders als die Generation X, nutzt die Generation Y Technologien vor allem für das Vergnügen und die Unterhaltung (Calvo-Porrall & Pesqueira-Sanchez, 2020). Die Generation Y stellt nicht nur eine bedeutende Wirtschaftskraft dar, sondern hat auch Einfluss auf neue Trends im Konsum (Y. Ahn et al., 2020). Zudem reisen sie von allen Generationen am meisten (Ketter, 2021). Darüber hinaus sind sie bekannt als Digital Natives (Bento et al., 2018) und gelten als technikaffin (Calvo-Porrall & Pesqueira-Sanchez, 2020). Hinsichtlich des Tourismus verwenden sie für ihre Informationssammlung sowie die Kaufentscheidung das Internet, aber verbinden es auch mit herkömmlichen Kommunikationsmitteln (z.B. Telefon, Magazine). Neben mobilen Geräten nutzen sie vor allem PCs. Zwar verlassen sie sich sehr auf die Informationen, die sie online finden, dennoch wird die Kaufentscheidung stärker von persönlicher Kommunikation (z.B. Freunde, Familie) beeinflusst (Monaco, 2018). Die Generation Y hat das Ansehen, umweltbewusster als die Generation der Baby Boomer und die Generation X zu sein (Huh & Chang, 2017). Zudem deuten Untersuchungen darauf hin, dass sie nachhaltigere Transportgewohnheiten als die Generationen davor haben, da sie beispielsweise nachhaltige Transportmittel stärker nutzen (Delbosc & Nakanishi, 2017). Zudem haben sie den Ruf, sich mehr Sorgen um die Umwelt zu machen, als die Generationen davor (J. Wang, Wang, Xue, et al., 2018). Die Generation Y

zeichnet sich vor allem durch ein starkes Interesse an ethischem Konsum aus (Luger et al., 2022). Jedoch spiegeln sich die Einstellungen und Absichten der Generation Y meistens nicht in umweltfreundlichem Verhalten wider (Cesarina Mason et al., 2022).

Ebenso wie die Generation Y gilt auch die Generation Z als technikaffin (Mahmoud et al., 2021). Des Weiteren kamen Forscherinnen/Forscher zu dem Ergebnis, dass die Generation Z noch mehr Begeisterung für Online-Shopping zeigt, als die Generation Y (Thangavel et al., 2021). In Bezug auf den Tourismus, wird das Internet von ihnen nahezu ausschließlich für die Sammlung von Informationen genutzt, die sie für die Kaufentscheidung und Reservierung benötigen. Sie erkundigen sich bei ihren Online-Kontakten und Kontakten aus sozialen Netzwerken und teilen zudem ihre eigenen Erfahrungen auf sozialen Netzwerken. Sie verwenden fast nur mobile Geräte wie Smartphones und Tablets (Monaco, 2018). Darüber hinaus hat die Generation Z den Ruf, sich mehr Sorgen um die Umwelt zu machen, als die Generationen davor (W. Wang et al., 2022). Demgegenüber zeigen Ergebnisse einer Studie, dass die Einstellung bzw. Wahrnehmung für Nachhaltigkeit bei den jüngeren Generationen (Generationen Y und Z) höher ist als bei den älteren Generationen. Jedoch weisen die jüngeren Generationen in Bezug auf ein umweltfreundliches Verhalten kein nachhaltigeres auf, als die älteren Generationen (Yamane & Kaneko, 2021). Allerdings zeigt eine andere Studie, dass Personen der Generation Z sowohl häufig als auch bereitwillig ein ökologisches Verhalten ausüben (Jaciow & Wolny, 2021). In der Tabelle 1 werden die in diesem Kapitel besprochenen Erkenntnisse zu den Generationen X, Y und Z zusammengefasst und gegenübergestellt. Des Weiteren wird aus den Erkenntnissen in Bezug auf die ökologische Nachhaltigkeit ein Fazit gezogen.

Tabelle 1

Gegenüberstellung der Generationen

Generation X	Generation Y	Generation Z
<ul style="list-style-type: none"> • Kommen der Verwertung und Wiederverwendung von Erzeugnissen nach (Papadopoulou et al., 2022) • Versuchen den Hausmüll zu verringern (Papadopoulou et al., 2022) • Achten auf ihre Umweltauswirkungen (Papadopoulou et al., 2022) • Sind über den Klimawandel besorgt (Papadopoulou et al., 2022) 	<ul style="list-style-type: none"> • Haben das Ansehen, umweltbewusster als die Baby Boomer und Generation X zu sein (Huh & Chang, 2017); haben den Ruf, sich mehr Sorgen um die Umwelt zu machen, als die Generationen davor (J. Wang, Wang, Xue, et al., 2018); Einstellung und Wahrnehmung für Nachhaltigkeit bei den jüngeren Generationen (Y und Z) höher als bei den älteren Generationen (Yamane & Kaneko, 2021) • Nutzen nachhaltige Transportmittel stärker als Generationen davor (Delbosc & Nakanishi, 2017); haben starkes Interesse an ethischem Konsum (Luger et al., 2022) • Jedoch spiegeln sich deren Einstellungen und Absichten meistens nicht in umweltfreundlichem Verhalten wider (Cesarina Mason et al., 2022) 	<ul style="list-style-type: none"> • Haben den Ruf, sich mehr Sorgen um die Umwelt zu machen, als die Generationen davor (W. Wang et al., 2022) • Einstellung bzw. Wahrnehmung für Nachhaltigkeit bei den jüngeren Generationen (Y und Z) höher als bei den älteren Generationen (Yamane & Kaneko, 2021) • Studie zeigt: Jüngere Generationen weisen in Bezug auf ein umweltfreundliches Verhalten kein nachhaltigeres auf, als die älteren Generationen (Yamane & Kaneko, 2021) • Andere Studie zeigt: Generation Z übt sowohl häufig als auch bereitwillig ein ökologisches Verhalten aus (Jaciow & Wolny, 2021)
<p>FAZIT:</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Umweltfreundlichkeit scheint für die Generationen X, Y und Z grundsätzlich wichtig zu sein. ⇒ Das Bewusstsein bzw. die Einstellung gegenüber Umwelthemen scheint bei jüngeren Generationen stärker zu sein. <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Jedoch ist unklar, ob dies auch (stets) in einem dementsprechenden Verhalten resultiert. ⇒ Die Forschung scheint sich zudem in den Erkenntnissen nicht einig zu sein. ⇒ In Bezug zur Umwelt und den Generationen scheint es außerdem Forschungsbedarf zu geben. ⇒ Demgegenüber scheint zu den Generationen Y und Z mehr geforscht worden zu sein als zur Generation X. 		

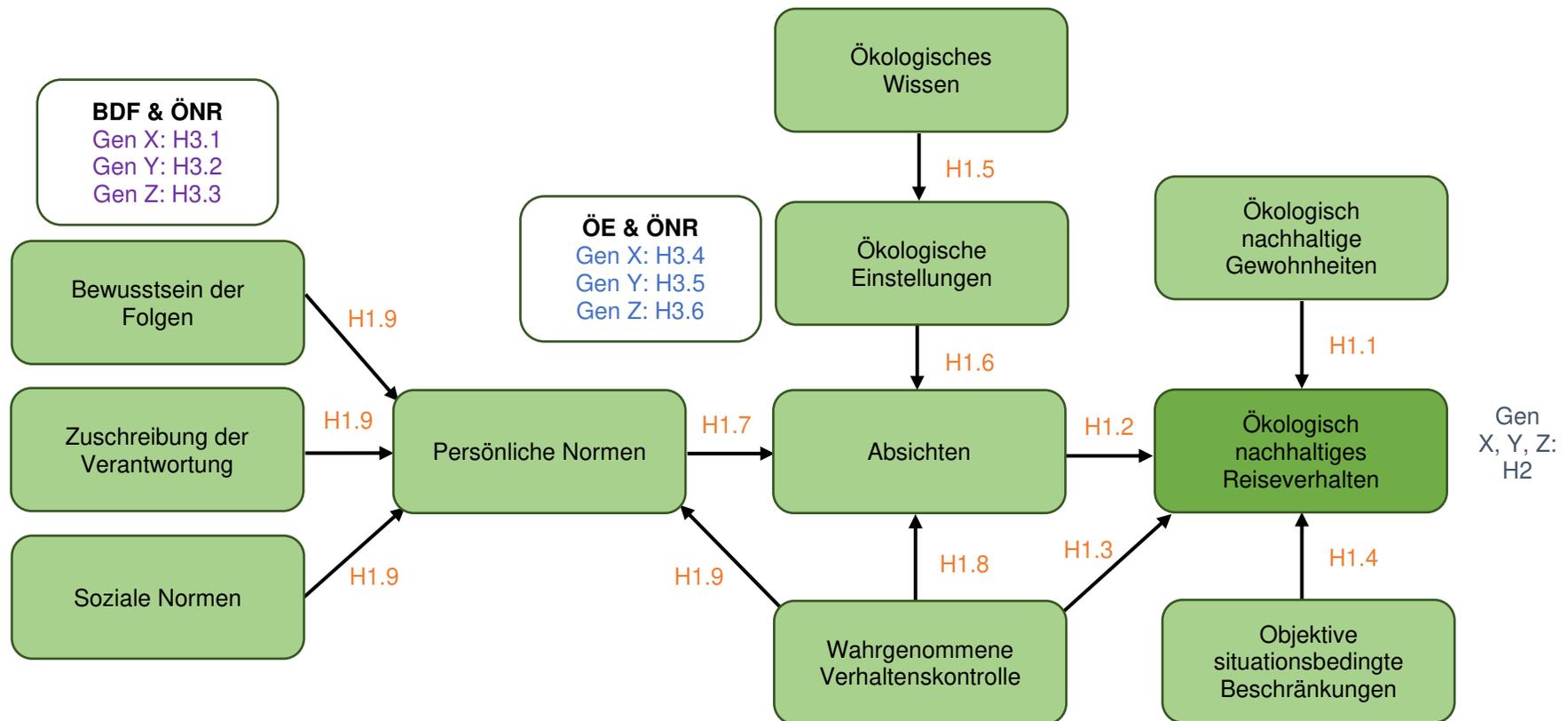
2.7 Angewendetes Forschungsmodell

Wie bereits erwähnt, ist es wichtig, über den Entscheidungsprozess der Menschen hinsichtlich umweltbezogenem Verhalten Kenntnis zu haben, damit weltweite Herausforderungen bewältigt werden können (Klößner, 2013). Bezugnehmend auf ein ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten wurde daher ein Forschungsmodell (siehe Abbildung 2) erstellt, das sich an den Ansatz des CADM anlehnt, ihn jedoch anpasst und durch zusätzliche Variablen erweitert. Unterschiedliche Studien haben im Zusammenhang mit einem umweltfreundlicheren Verhalten auch den Einfluss der ökologischen Weltanschauung (Klößner, 2013; Nayum & Klößner, 2014) oder des ökologischen Wissens (P. Liu et al., 2020) analysiert. Es wird somit auch in dieser Studie zusätzlich der Einfluss der Variablen ökologisches Wissen und ökologische Weltanschauung geprüft. Allerdings werden hierbei Items der New Ecological Paradigm (NEP) Skala (Dunlap et al., 2000) wie in der Studie von So et al. (2021) unter ökologische Einstellungen zusammengefasst. Somit wird innerhalb dieser Studie mit einer ökologischen Weltanschauung eine ökologische Einstellung assoziiert.

In der Studie von Klößner (2013) gelten neben den sozialen Normen und der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle auch Variablen wie die Zuschreibung der Verantwortung und Bewusstsein der Folgen als Einflussfaktoren auf die persönlichen Normen. Auch in dieser Studie werden die genannten Variablen berücksichtigt. Bei dem CADM nach Klößner & Blöbaum (2010) beziehen sich die Autoren auf ein ökologisches Verhalten. Die vorliegende Studie bezieht sich hierbei explizit auf ein ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten. An dieser Stelle ist außerdem wichtig zu erwähnen, dass innerhalb dieser Studie lediglich jene Verbindungen und Hypothesen geprüft werden, welche in Abbildung 2 veranschaulicht werden. Demnach wären auch noch weitere Verbindungen zwischen den Variablen möglich.

Abbildung 2

Angewandetes Forschungsmodell



Anmerkung. Gen = Generation; BDF = Bewusstsein der Folgen; ÖNR = Ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten; ÖE = Ökologische Einstellungen.

2.8 Hypothesen

Dieses Unterkapitel beschäftigt sich mit den Hypothesen, die in der vorliegenden Arbeit geprüft werden und welche in Tabelle 2 aufgelistet sind. Eine Kombination der Hypothesen mit dem angewendeten Modell wurde in Abbildung 2 veranschaulicht.

FF1: Durch welche Faktoren kann ein ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten generell beeinflusst werden?

Wie bereits im Kapitel 1.4 erwähnt wurde, ist ein wesentliches Ziel dieser Arbeit, aus den Erkenntnissen Handlungsempfehlungen abzuleiten, die wiederum unterstützend dazu beitragen, eine mögliche Diskrepanz zwischen der Bedeutung der ökologischen Nachhaltigkeit und dem Verhalten zu lösen. Die Erkenntnisse dieser Studien basieren in weiterer Folge zwar auf der Stichprobe von Personen der Generationen X, Y und Z, jedoch wird bei H1.1 bis H1.9 bewusst nicht nach den einzelnen Generationen unterschieden. Diese Hypothesen wurden aufgestellt, um herauszufinden, ob spezifische Variablen einen signifikanten Einfluss auf andere spezifische Variablen haben.

FF2: Inwiefern unterscheiden sich die Generationen X, Y und Z in ihrem Reiseverhalten in Bezug auf die ökologische Nachhaltigkeit?

Ergebnisse zeigen einerseits, dass Personen der Generationen X und Y umweltfreundlichen Tätigkeiten nachkommen (Papadopoulou et al., 2022), andere Erkenntnisse zeigen jedoch, dass sich Einstellungen und Absichten der Generation Y meistens nicht in umweltfreundlichem Verhalten widerspiegeln (Cesarina Mason et al., 2022). Zudem weisen jüngere Generationen in Bezug auf ein umweltfreundliches Verhalten kein nachhaltigeres auf, als die älteren Generationen (Yamane & Kaneko, 2021). Demgegenüber hat eine Studie ergeben, dass Personen der Generation Z sowohl häufig als auch bereitwillig ein ökologisches Verhalten ausüben (Jaciow & Wolny, 2021). H2 wurde daher aufgestellt, um zu prüfen, ob sich die Generationen X, Y und Z in Bezug auf ein ÖNR signifikant voneinander unterscheiden.

FF3: Welche Unterschiede gibt es zwischen dem Bewusstsein/der Einstellung in Bezug auf die ökologische Nachhaltigkeit und einem ökologisch nachhaltigen Reiseverhalten bei den Generationen X, Y und Z?

Im Tourismus wurde bereits über eine Lücke zwischen dem Bewusstsein/der Einstellung und dem Verhalten (Antimova et al., 2012), bzw. der Einstellung und dem Verhalten (Juvan & Dolnicar, 2014) oder dem Bewusstsein und dem Verhalten diskutiert

(Z. Ahmad et al., 2021). Bezugnehmend auf der Berücksichtigung verschiedener Generationen und den Erkenntnissen aus Tabelle 1 ist unklar, inwiefern sich das BDF und die ÖE bei den Generationen X, Y und Z in einem ÖNR widerspiegeln. Daher wurden H3.1 bis H3.6 aufgestellt, die bei den Generationen X, Y und Z keinen signifikanten Einfluss von dem BDF und den ÖE auf ein ÖNR vermuten.

Tabelle 2

Hypothesen

Hypothesen, ohne Unterscheidung nach Generationen	
H1.1	Ökologisch nachhaltige Gewohnheiten haben einen Einfluss auf ein ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten.
H1.2	Absichten haben einen Einfluss auf ein ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten.
H1.3	Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle hat einen Einfluss auf ein ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten.
H1.4	Objektive situationsbedingte Beschränkungen haben einen Einfluss auf ein ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten.
H1.5	Ökologisches Wissen hat einen Einfluss auf die ökologischen Einstellungen.
H1.6	Ökologische Einstellungen haben einen Einfluss auf Absichten.
H1.7	Persönliche Normen haben einen Einfluss auf Absichten.
H1.8	Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle hat einen Einfluss auf Absichten.
H1.9	Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle, das Bewusstsein der Folgen, die Zuschreibung der Verantwortung und soziale Normen haben einen Einfluss auf persönliche Normen.
Hypothesen, mit Unterscheidung nach Generationen	
H2	Es bestehen bei den Generationen X, Y und Z Unterschiede in der Ausübung eines ökologisch nachhaltigen Reiseverhaltens.
H3.1	Bei der Generation X hat das Bewusstsein der Folgen keinen Einfluss auf ein ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten.
H3.2	Bei der Generation Y hat das Bewusstsein der Folgen keinen Einfluss auf ein ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten.
H3.3	Bei der Generation Z hat das Bewusstsein der Folgen keinen Einfluss auf ein ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten.
H3.4	Bei der Generation X haben die ökologischen Einstellungen keinen Einfluss auf ein ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten.
H3.5	Bei der Generation Y haben die ökologischen Einstellungen keinen Einfluss auf ein ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten.
H3.6	Bei der Generation Z haben die ökologischen Einstellungen keinen Einfluss auf ein ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten.

3 Methodologie

Das Kapitel Methodologie stellt die empirische Forschung dar, die im Zuge dieser Arbeit ausgeführt wird. Dieses Kapitel beginnt mit der Methodenwahl und Methodenkritik, welches somit in die Methodologie dieser Arbeit einleitet. Daraufhin werden beim Forschungsdesign verschiedene wichtige Punkte zum Aufbau und zur Vorgehensweise dieser Methode beschrieben. Im Anschluss folgt der wesentliche Teil dieses Kapitels, nämlich die Auswertung und Analyse der Daten, die im Zuge dessen gesammelt wurden.

3.1 Methodenwahl und Methodenkritik

Für die empirische Studie dieser Arbeit wurde eine quantitative Methode in Form einer Online-Umfrage gewählt, um möglichst viele Probandinnen/Probanden zu erreichen, deren Angaben miteinander zu vergleichen, die Hypothesen zu prüfen und daraus Schlüsse zu ziehen. In dem folgenden Unterkapitel wird die Methodenwahl begründet sowie einer kritischen Betrachtung unterzogen.

Die Primärforschung inkludiert sowohl quantitative als auch qualitative Methoden (Walsh et al., 2020). Bei der qualitativen Forschung werden Daten über eine kleine Anzahl an Personen generiert. Daher können Ergebnisse der qualitativen Forschung meistens nicht für eine gesamte Bevölkerung als geltend betrachtet werden, jedoch sind die Erkenntnisse nützlich, um eine Thematik zu erforschen (Nykiel, 2007). Die qualitative Forschung gilt daher als explorativ, da unerforschte Strukturen ermittelt werden. Hierbei können beispielweise Hypothesen erstellt werden, welche in weiterer Folge im Zuge der quantitativen Forschung getestet werden (Walsh et al., 2020). Bei der quantitativen Forschung werden Daten nicht nur über eine große Anzahl an Probandinnen/Probanden generiert, sondern – im Gegensatz zur qualitativen Forschung – in weiterer Folge auch mithilfe statistischer Methoden analysiert. Zudem wird von der quantitativen Forschung angestrebt, Fakten zu generieren sowie Prognosen zu erstellen. Es ist außerdem – aus Sicht des Marketings – eine wertvolle Methode, um messbare Daten zu sammeln (Nykiel, 2007). Darüber hinaus werden mithilfe von quantitativen Methoden statistisch signifikante Beziehungen untersucht, die somit keiner bloßen Zufälligkeit entsprechen (Walsh et al., 2020).

Laut Evans & Mathur (2005) gibt es unterschiedliche Stärken und Schwächen von Online-Umfragen. Diese Stärken und Schwächen wurden von den Autoren einige Jahre später auf ihre Aktualität geprüft (Evans & Mathur, 2018). Zu den wichtigsten

Stärken von Online-Umfragen zählen unter anderem, dass eine globale Reichweite möglich ist, und Komfort für die Teilnehmerinnen/Teilnehmer gegeben ist, da sie die Umfrage zu einer beliebigen Zeit ausfüllen können. Zudem verkörpern sie eine Flexibilität, nachdem Online-Umfragen in unterschiedlichen Varianten ausgeführt werden können. Weitere Stärken inkludieren, dass sie von technologischen Innovationen geprägt sind, eine leichte Dateneingabe und -analyse möglich ist, sowie geringe Verwaltungskosten notwendig sind (Evans & Mathur, 2005, 2018). Die Kosten für Befragungen in schriftlicher Form – sowohl in Papierform als auch über den Computer – fallen grundsätzlich günstiger aus, als bei persönlich-mündlichen oder telefonischen (Häder, 2019). Walsh et al. (2020) argumentieren ebenfalls, dass Online-Umfragen kostengünstig sowohl in der Fertigstellung als auch in der Durchführung (d.h. variable Kosten pro Teilnehmerin/Teilnehmer) sind. Darüber hinaus sind Online-Umfragen in Bezug auf den einfachen Datenexport auch den schriftlich gefertigten Fragebögen überlegen, da bei letztgenannten die händische Dateneingabe fehlerhaft sein kann (Walsh et al., 2020).

Evans & Mathur (2018) betonen außerdem, dass die Flexibilität aufgrund der technologischen Entwicklung enorm gestiegen ist. Auch Schnelligkeit und Aktualität können zu den Stärken von Online-Umfragen gezählt werden, da eine zeitsparende Durchführung möglich ist (Evans & Mathur, 2005). Schnelligkeit und Aktualität können aber auch insofern als Stärke betrachtet werden, dass Forscherinnen/Forscher mögliche Teilnehmerinnen/Teilnehmer aufgrund der enormen Anzahl an Menschen, die über Mobiltelefone Zugriff auf das Internet haben, nahezu immer und überall erreichen können (Evans & Mathur, 2018). Zudem wird auch als Stärke betrachtet, dass es einfach ist, eine große Stichprobe zu erhalten (Evans & Mathur, 2005). In ihrem aktuellen Journalartikel betonen Evans & Mathur (2018), dass diesbezüglich die geringe Rücklaufquote zwar auch eine wesentliche Thematik ist, die Kosten jedoch nur einem Bruchteil von herkömmlichen Umfragen (z.B. Mails, Telefon) entsprechen. Online-Umfragen gelten außerdem als die gängigste Methode für Erhebungen (Walsh et al., 2020).

Zu den wesentlichen Schwächen von Online-Umfragen zählen unter anderem, dass sie als Junk-Mail wahrgenommen werden könnten oder die Rücklaufquote niedrig ist (Evans & Mathur, 2005, 2018). Walsh et al. (2020) nennen hier ebenfalls die Möglichkeit einer niedrigen Antwortquote. Bedenken bestehen außerdem hinsichtlich der Verzerrung der Internetpopulation, der Auswahl und Durchführung der Stichprobe, der

fehlenden Erfahrung/Kenntnisse im Online-Bereich von einigen der Befragten, sowie möglicher technischer Unterschiede (Evans & Mathur, 2018). Als eine zusätzliche Schwäche gilt, dass die Anweisungen zur Beantwortung unklar sind (Evans & Mathur, 2005). Dementsprechend kann hier argumentiert werden, dass lediglich ein niedriger Einfluss der Interviewerin/des Interviewers möglich ist und auch ein in Relation mittleres Risiko bezüglich Missverständnissen besteht (Walsh et al., 2020). Evans & Mathur (2018) merken in ihrem aktuellen Journalartikel an, dass unklare Anweisungen zur Beantwortung zwar früher eine Beeinträchtigung dargestellt haben und auch heute noch bei schlecht konzipierten Fragebögen eine Hürde darstellen können, jedoch inzwischen reichlich zur Gestaltung von Online-Fragebögen geforscht wurde.

3.2 Forschungsdesign

In dem folgenden Unterkapitel werden zu Beginn der Aufbau des Fragebogens sowie das Tool für die Erstellung der Online-Umfrage dargelegt. Darauf folgen die Erklärung und Berechnung der für diese Studie verwendeten Stichprobe. Abschluss dieses Unterkapitels bildet die Erläuterung und Dokumentation des Pretests, welcher umgesetzt wurde, um eine problemlose Durchführung der Online-Umfrage zu ermöglichen.

3.2.1 Fragebogen

Aufbauend auf dem angewandten Forschungsmodell und den Hypothesen wurde eine Tabelle zur Operationalisierung erstellt. Hierbei wurden den elf Variablen jeweils mehrere Items zugeordnet. Die verwendeten Items basieren auf Studien unterschiedlicher Autorinnen/Autoren (Dunlap et al., 2000; Gärling et al., 2003; Gkargkavouzi et al., 2019; Gleim et al., 2013; Han et al., 2010, 2015; Horng et al., 2013; Juvan & Dolnicar, 2016; W. G. Kim et al., 2020; Laroche et al., 2001; Nayum & Klöckner, 2014; Onwezen et al., 2013; Ru et al., 2018; So et al., 2021; Steg et al., 2005; Straughan & Roberts, 1999; Teng et al., 2018; Zheng et al., 2020). Für die Variablen Zuschreibung der Verantwortung (ZDV) und soziale Normen (SN) wurden jeweils drei Items gewählt. Für die Variablen persönliche Normen (PN), ökologisches Wissen (ÖW), Absichten (AB), ökologisch nachhaltige Gewohnheiten (ÖNG), objektive situationsbedingte Beschränkungen (OSB) und wahrgenommene Verhaltenskontrolle (WV) wurden jeweils vier Items gewählt. Den Variablen Bewusstsein der Folgen (BDF) und ökologische Einstellungen (ÖE) wurden jeweils fünf Items und der Variablen ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten (ÖNR) sechs Items zugeordnet. Die vollständige Tabelle zur Operationalisierung ist im Anhang zu finden. Wie in der Tabelle zur

Operationalisierung erkennbar ist, wurde hierbei von einigen der angeführten Autorinnen/Autoren eine Likert-Skala verwendet.

In den Sozialwissenschaften gilt die Likert-Skala als eine der am öftesten genutzten psychometrischen Skalen. Meistens basiert deren Messniveau auf einer Intervallskala, selten auch auf einer Ordinalskala. Häufig wird hierbei eine Zusammenstellung aus der Aussage und einer fünfstufigen Beurteilungs-Skala genutzt. Die Skala stellt dar, zu welchem Grad der Aussage zugestimmt wird. Der Wert der Likert-Skala lässt sich entweder aus dem Gesamtbetrag der jeweiligen Bewertungen oder dem Mittelwert schließen (Döring & Bortz, 2016). Hinsichtlich des Skalenniveaus von empirischen Daten gibt es daher unterschiedliche metrische (z.B. Intervallskala, Ratioskala) und nicht-metrische Skalen (z.B. Nominalskala, Ordinalskala). Unter den Skalenniveaus stellt die Nominalskala die simpelste Form dar, bei der die Zahlen nur der Zuordnung zu den Merkmalen dienen (z.B. Geschlecht). Eine Ordinalskala ermöglicht eine Reihung nach Rängen. Bei Intervallskalen sind die Abstände der Daten gleich und verschiedene Berechnungen sind möglich. Die Ratioskala/Verhältnisskala verfügt – anders als die Intervallskala – über einen Nullpunkt (Backhaus et al., 2021).

Für die Studie dieser Arbeit wurde ebenfalls eine Likert-Skala bei den Variablen BDF, ZDV, SN, PN, ÖW, ÖE, AB, ÖNG, OSB, WV und ÖNR verwendet. Durch diese Skalierung werden Probandinnen/Probanden bezüglich des Ausmaßes ihrer Zustimmung zu einer Aussage anhand einer fünfstufigen Likert-Skala von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (= stimme voll und ganz zu) befragt. Wie in Backhaus et al. (2021) beschrieben, ist entscheidend, dass bei einer Ratingskala die Spanne innerhalb der Zahlen als gleich wahrgenommen wird, um diese als intervallskaliert auffassen zu können. Backhaus et al. (2021) argumentieren außerdem, dass die Daten ansonsten nach einer Ordinalskala beurteilt werden müssten. Da bei der gewählten Skalierung die Abstände als gleich beurteilt werden und es keinen Nullpunkt gibt, kann sie hier als eine metrische Skalierung in Form einer Intervallskala aufgefasst werden. Auch für die Frage hinsichtlich der Einschätzung als umweltfreundlich reisende Person wurde dasselbe Skalenniveau gewählt. Für die Fragen, in welchem österreichischen Bundesland der Hauptwohnsitz der Person liegt, welches Transportmittel hauptsächlich bei Reisen gewählt wird, welchem Geschlecht sich die Person zuordnet und was am ehesten auf den Hauptwohnsitz der Person zutrifft, wurde ein nominales Skalenniveau gewählt. Das gilt auch für die Frage bezüglich der Altersgruppe. Dies lässt sich damit begründen, dass innerhalb dieser Studie die Abstände zwischen den

Altersgruppen nicht gleich sind, sie nicht nach besser/schlechter gereiht werden können und mit den Zahlen nicht gerechnet werden kann, da sie bereits nach fixen Jahreszahlen eingeteilt sind.

Dem ist hinzuzufügen, dass diese Einteilung bewusst gewählt wurde, da das Ziel ist, die Personen und in weiterer Folge auch deren Antworten, lediglich der jeweiligen Altersgruppe zuzuordnen und auf Unterschiede untersuchen zu können. So hätten beispielsweise auch die Begriffe Generation X, Generation Y oder Generation Z als Antwortmöglichkeiten gewählt werden können. Da hierbei jedoch nicht davon ausgegangen werden kann, dass jeder Person diese Begriffe bekannt sind und es hierbei keine klare Einteilung gibt, wurden die besagten Jahreszahlen verwendet. Die gesamte Liste der Fragen/Aussagen sowie deren Beschreibung zu dem angewendeten Skalenniveau und der Codierung, sind im Anhang zu finden.

3.2.2 Angewendete Tools

Für die Online-Umfrage wurde die Website Unipark (ein Programm von Tivian) bzw. dessen Umfragesoftware EFS Survey verwendet (Unipark, o. J.). Ein Zugang zu diesem Tool wurde durch das Management Center Innsbruck gewährt. Der Fragebogen, welcher in dieser Studie erstellt und verwendet wurde, begann mit einer Willkommenseite, zu der Personen über den Link gelangten. Hierbei erhielten Teilnehmerinnen/Teilnehmer die wichtigsten Informationen zu der Umfrage. Darüber hinaus war es für die Teilnahme an der Umfrage notwendig, dass sie den dort angeführten Bedingungen zustimmten. Stimmt die Person dieser Erklärung zu, folgte die Umfrage, welche mit einer wesentlichen soziodemographischen Frage begann. Bereits auf der Willkommenseite wurden die Voraussetzungen für die Teilnahme an der Umfrage genannt. Um jedoch sicherzugehen, dass lediglich Personen der österreichischen Bevölkerung diese Umfrage ausfüllten, wurde mithilfe des Fragebogen-Tools eine Filter-Funktion integriert.

Diese Filter-Funktion ermöglichte es, dass Personen ohne Hauptwohnsitz in Österreich, direkt zu einer Endseite der Umfrage gelangten, da sie nicht der Zielgruppe entsprechen. Alle anderen Personen mit der Auswahl eines österreichischen Bundeslandes erhielten die nächste Frage. Zudem erhielten die Zielgruppe und Nicht-Zielgruppe jeweils eine andere Endseite. Ergänzend dazu mussten von den Teilnehmerinnen/Teilnehmern jede Frage/Aussage beantwortet werden, um den Fragebogen fortführen zu können. Diese Einstellung wurde deshalb gewählt, um sicherzugehen,

dass bei sämtlichen vollständig beendeten Umfragen, alle notwendigen Antworten vorliegen würden. Der detaillierte Aufbau des Fragebogens ist im Anhang ersichtlich. Für die Auswertung der gesammelten Daten wurde in weiterer Folge das Programm IBM SPSS Statistics 27 genutzt. Detaillierte Informationen dazu folgen im Kapitel 3.3.

3.2.3 Stichprobe

Zielgruppe dieser Studie sind Personen, die zwischen den Jahren 1965 und 2003 geboren wurden und der österreichischen Bevölkerung angehören (d.h. ihren Hauptwohnsitz in Österreich haben). Die Stichprobe wurde mithilfe der statistischen Daten von Statistik Austria (2022) und dem Online-Stichprobenrechner von SurveyMonkey auf der Website <https://www.surveymonkey.de/mp/sample-size-calculator/> berechnet. Die Stichprobengröße wurde wie in der Studie von Szromek et al. (2019), welche ebenfalls Probandinnen/Probanden der Generationen X, Y und Z inkludierte, mit einem Konfidenzintervall von 95% und einer Fehlerspanne von 5% berechnet. Wie im Anhang ersichtlich ist, beträgt die Grundgesamtheit für diese Stichprobenberechnung 4 709 372. Die Stichprobengröße der vorliegenden Studie beläuft sich somit auf 385. Diese Art der Berechnung wurde für diese Studie als angemessen betrachtet, da im Zuge der Forschungsfragen und gewählten Hypothesen zwar der Fokus auf den Generationen liegt (H2 und H3.1. bis H3.6), jedoch im Zuge der Untersuchung von generell möglichen Einflussfaktoren auf ein ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten (H1.1 bis H1.9) nicht explizit innerhalb der Generationen unterschieden wird. Im Anhang sind sowohl der absolute und relative Anteil der jeweiligen Generationen als auch die absoluten und relativen Anteile unter Berücksichtigung der gesamten österreichischen Bevölkerung angeführt. Weitere Informationen zur Berechnung der Grundgesamtheit sind im Anhang nachzulesen.

3.2.4 Pretests

Voruntersuchungen haben unter anderem zum Ziel, die Deutlichkeit der Fragenformulierung und Struktur des Fragebogens zu analysieren, sowie etwaige Herausforderungen beim Ausfüllen zu eruieren (Häder, 2019). Auch im Zuge dieser Studie wurde der Online-Fragebogen vor der tatsächlichen Feldphase/Datenerhebung Pretests unterzogen, um den Probandinnen/Probanden eine einwandfreie Durchführung zu ermöglichen. Die Pretests dieser Studie können in zwei Pretest-Phasen unterteilt werden.

1. Pretest-Phase

In der 1. Pretest-Phase wurde der Link zum Fragebogen an einige Personen, die der Zielgruppe entsprachen, gesendet. Wie bereits erwähnt, wurde mithilfe des Fragebogen-Tools auch ein Filter erstellt, der Personen, die nicht zu der Zielgruppe gehören, direkt zum Ende des Fragebogens führte. Daher wurde der Fragebogen zum Testen der Filter-Funktion auch an Personen gesendet, die nicht der Zielgruppe entsprachen. Die Test-Personen wurden um das Ausfüllen des Fragebogens sowie ein anschließendes Feedback gebeten. Während aller Pretest-Phasen war die Kommentarfunktion der Umfragesoftware eingeschaltet, sodass Probandinnen/Probanden auch die Möglichkeit hatten, Kommentare direkt dort zu hinterlassen. Der Pretest unter der Nicht-Zielgruppe ergab, dass die Filter-Funktion einwandfrei funktionierte. Im Zuge des Pretests der Zielgruppe stellte sich heraus, dass der Fragebogen grundsätzlich bereits sehr verständlich aufgebaut war und den Testerinnen/Testern zusprach, jedoch Anpassungen notwendig sein würden.

Beispielsweise wurde beim Einführungstext zur Umfrage eine kurze Information ergänzt, um welche Themen es in der Umfrage geht. Zudem war es für ein besseres Verständnis notwendig, bei einem Item einer Variablen (BDF) Beispiele für fossile Brennstoffe zu ergänzen. Des Weiteren wurde bei einem Item einer anderen Variablen (AB) ein Wort angepasst, da die vorherige Formulierung von Testerinnen/Testern als zu stark und somit in der Ausführung als nicht umsetzbar interpretiert wurde. Bei einem Item einer weiteren Variablen (SN) wurde ein Wort angepasst, da laut der Rückmeldung die vorherige Formulierung nicht klar genug war. Hierbei wurde jedoch darauf geachtet, dass keine zu großen Anpassungen bei den Items getätigt werden, um diese nicht zu sehr zu verändern. Bereits vor dem Pretest war bei notwendigen Fragen eine kurze Begriffserläuterung vorhanden. Die Begriffserläuterungen waren jedoch zu wenig sichtbar. Deshalb wurden diese angepasst, sodass sie ihren Zweck erfüllen und nicht überlesen werden konnten. Außerdem wurde die Auswahl an Transportmitteln (z.B. Auto, Flugzeug, Zug etc.) durch weitere Möglichkeiten (z.B. Fahrrad, Wohnwagen/Kleinbus etc.) erweitert, damit die Probandinnen/Probanden möglichst breite und für sie passende Auswahloptionen haben würden. Nach den Anpassungen wurde der Fragebogen erneut an Personen der Zielgruppe gesendet, um die geänderten Maßnahmen zu überprüfen.

2. Pretest-Phase

Anschließend wurden weitere kleine aber als notwendig betrachtete Anpassungen getätigt, die hier als 2. Pretest-Phase zusammengefasst werden. Um für eine bessere Übersicht zu sorgen, wurden unter anderem mehrere Items, bei denen dieselbe Skalierung verwendet wurde, direkt untereinander aufgelistet. Zudem wurden für eine bessere Aussagekraft und Einheitlichkeit zwei Skalierungen zu einer fünfstufigen Likert-Skala angepasst. Die Einstiegsfrage zu der Wahl des Transportmittels wurde durch eine Mehrfachauswahl erweitert, falls unterschiedliche Transportmittel zutreffen würden. Darüber hinaus wurde das voreingestellte Logo des Umfrage-Tools entfernt, um bei Probandinnen/Probanden nicht für Verwirrung zu sorgen. Zudem wurde der Link bei der jeweiligen Endseite der Umfrage ergänzt, sodass es Teilnehmerinnen/Teilnehmern auf einfache Weise möglich sein würde, den Link kopieren und mit weiteren Personen teilen zu können. Es wurde außerdem sichergestellt, dass nicht nur jede Frage eine Pflichtfrage ist, sondern dass auch jedes Item ausgefüllt werden muss. Unvollständig ausgefüllte Fragebogen sollten damit umgangen werden, um eine Vergleichbarkeit aller Antworten zu ermöglichen.

Aufgrund der Tatsache, dass neue Anpassungen getätigt wurden, wurde wieder ein Pretest durchgeführt. Die Pretest-Phase ergab, dass die Testpersonen keine weiteren Anmerkungen mehr hatten. Sowohl der gesamte Aufbau der Umfrage als auch die Fragen wurden als gut empfunden. Danach wurden noch finale Korrektur- und Verbesserungsmaßnahmen vorgenommen. Zum einen wurde bei einer Variablen (PN) ein Item durch ein anderes ersetzt. Um sicherzugehen, dass Probandinnen/Probanden keinem Schema nachgehen, sondern sämtliche Fragen nacheinander durchgehen, wurde bei zwei Variablen (BDF, ÖE) jeweils ein Item ergänzt und bei einer weiteren Variablen (ÖNG) ein Item ersetzt. Diese Items würden in weiterer Folge bei der Auswertung einer umgekehrten Codierung (UC) unterzogen werden. Abschließend wurde noch eine kleine Anpassung beim Willkommenstext getätigt. Auch nach diesen Änderungen wurde ein letzter Pretest vollzogen. Nach den Pretests und somit vor der tatsächlichen Feldphase und Datenerhebung wurde die Umfrage (d.h. inklusive den durch die Test-Phasen gesammelten Daten) zurückgesetzt.

Die verschiedenen Pretest-Phasen ermöglichten der Autorin nicht nur eine gute Basis für die tatsächliche Feldphase, sondern gaben auch genügend Raum, um unterschiedliche Aspekte betrachten und vorab alle notwendigen Änderungen tätigen zu können, die sich im Laufe der Pretests als notwendig ergaben. Die Berücksichtigung

von unterschiedlichen Personen aus allen drei Generationen erwies sich als sehr hilfreich, da damit verschiedene Perspektiven und Ausgangslagen berücksichtigt werden konnten. Darüber hinaus gestaltete sich der gesamte Pretest als ein unerlässliches Instrument, welches für die Autorin dieser Arbeit nach dem positiven Feedback der Testerinnen/Testern eine gute Ausgangslage hinsichtlich der Verständlichkeit, des Aufbaus und der Durchführbarkeit des Fragebogens darstellte.

3.2.5 Erhebung der Daten

Die tatsächliche Feldphase/Datenerhebung wurde vom 01. April 2022 bis zum 23. Mai 2022 durchgeführt. Die Umfrage wurde auf verschiedenen Wegen und Plattformen geteilt, um eine möglichst große Reichweite gewährleisten und alle drei Generationen ansprechen zu können. Unter anderem wurden dafür Social Media Plattformen (z.B. LinkedIn, Facebook, Instagram, WhatsApp) genutzt. Zudem wurde auf Facebook nach geeigneten Facebook-Gruppen recherchiert, um die Umfragen auch hier teilen zu können. Bei einer Facebook-Gruppe wurde genehmigt, dass die Umfrage in der Gruppe geteilt werden dürfte. Darüber hinaus wurden verschiedene Organisationen (z.B. Unternehmen, Vereine) von jedem österreichischen Bundesland, sowohl mit als auch ohne direkten touristischen Bezug, kontaktiert. Dies sollte ermöglichen, dass eine Breite und unterschiedliche Masse an Menschen erreicht wird.

3.3 Auswertung und Analyse der Daten

Für die Auswertung und Analyse der Daten wurde das Programm IBM SPSS Statistics 27 genutzt. Bevor die gesammelten Daten verschiedenen Analysen und Tests unterzogen werden konnten, mussten zuerst notwendige Schritte vollzogen werden. Dies inkludierte unter anderem die Bereinigung der Rohdaten. Die Umfrage wurde insgesamt von 495 Personen beendet. Diese Anzahl inkludierte jedoch auch jene Personen, die angegeben hatten, ihren Hauptwohnsitz nicht in Österreich zu haben ($n = 17$). Da diese Antwortmöglichkeit lediglich den Zweck hatte, diese Daten im Zuge der Datenauswertung einfach entfernen zu können, wurden sowohl diese Daten als auch die Antwortmöglichkeit im Zuge der Bereinigung der Daten entfernt. Die tatsächliche Anzahl an vollständig beendeten Umfragen belief sich damit auf 478. In den folgenden Kapiteln werden die Ergebnisse der empirischen Studie besprochen. An dieser Stelle wird angemerkt, dass die Analysen nur vereinzelt tabellarisch direkt im Text angeführt werden. Sämtliche Analysen sind demnach dem Anhang bzw. dem digitalen Anhang dieser Arbeit zu entnehmen.

3.3.1 Deskriptive Statistiken – nach soziodemographischen Merkmalen

Die Umfrage wurde in Summe von 478 Personen vollständig beendet. Dies übersteigt die berechnete Stichprobengröße von 385. Daraus lässt sich schließen, dass insgesamt eine repräsentative Stichprobe erreicht werden konnte. Hierbei ist jedoch wichtig anzumerken, dass sich dies lediglich auf die verwendete Grundgesamtheit und somit jene Personen der österreichischen Bevölkerung bezieht, die zwischen 1965 und 2003 geboren wurden. Eine Repräsentativität bezieht sich daher in diesem Kontext nicht automatisch auf einzelne Bundesländer oder einzelne Altersgruppen, wie in weiterer Folge deutlich wird. Die Aufteilung nach Bundesländern zeigt, dass von jedem österreichischen Bundesland Personen an der Umfrage teilgenommen haben. Am meisten Teilnehmerinnen/Teilnehmer konnten von der Steiermark (215) und Tirol (110) generiert werden. Dahinter folgen die Bundesländer Salzburg (57), Kärnten (27), Oberösterreich (20), Wien (18), Vorarlberg (15), Niederösterreich (10) und Burgenland (6). Wie in Tabelle 3 erkennbar ist, haben insgesamt 147 Personen von der Generation Z, 205 Personen von der Generation Y, und 126 Personen von der Generation X an der Umfrage teilgenommen. Die unterschiedlichen Anteile der Generationen bzw. der vergleichsweise hohe Anteil der Generation Y sind demnach zu berücksichtigen.

Tabelle 3

Deskriptive Statistik – Altersgruppen

Zu welcher Altersgruppe gehören Sie?					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	1996 - 2003	147	30,8	30,8	30,8
	1980 - 1995	205	42,9	42,9	73,6
	1965 - 1979	126	26,4	26,4	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Bezüglich des Geschlechts der Teilnehmerinnen/Teilnehmer zeigen die Ergebnisse, dass sich von den insgesamt 478 Personen 320 Personen dem weiblichen Geschlecht und 156 Personen dem männlichen Geschlecht zuordnen. 2 Personen haben divers gewählt. Insgesamt 362 Personen haben angegeben, ihren Hauptwohnsitz in einem ländlichen Gebiet zu haben und 116 Personen in einem städtischen Gebiet.

3.3.2 Deskriptive Statistiken – nach Fragen zum Reiseverhalten

Bei der Frage, inwiefern sich die Probandinnen/Probanden als eine umweltfreundlich reisende Person bezeichnen würden, haben 19 Personen auf einer Skala von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (= stimme voll und ganz zu) der Aussage überhaupt nicht zugestimmt. 100 Personen haben die Auswahlmöglichkeit 2 gewählt. Der Großteil der Personen (n = 227) hat die Auswahlmöglichkeit 3 gewählt. Dies ist auch beim Modus (3) erkennbar und spiegelt sich auch im Mittelwert (3,06) sowie dem Median (3,00) wider. Die Auswahlmöglichkeit 4 wurde von 97 Personen gewählt und 35 Personen haben dieser Aussage voll und ganz zugestimmt. Werden die kumulierten Prozentwerte betrachtet, so ist auch hier erkennbar, dass der Großteil der Personen die Werte zwischen 1 und 3 gewählt hat, da dies bereits 72,4% der Werte entspricht. Ein Vergleich der Mittelwerte nach Generationen zeigt, dass sich unter den Befragten, Personen der Generation X (3,34) als die am umweltfreundlichsten Reisenden einschätzen, gefolgt von der Generation Y (3,05) und der Generation Z (2,83).

Hinsichtlich der Frage, welches/welche Transportmittel hauptsächlich bei Reisen genutzt werden, bestand für die Teilnehmerinnen/Teilnehmer die Möglichkeit mehrere Transportmittel auszuwählen, falls dies für diejenige Person zutreffend war. Dafür wurde für die Auswertung ein Mehrfachantwortset gebildet und auch hier eine deskriptive Statistik erstellt. Da bei dieser Frage eine Mehrfachauswahl möglich war, beläuft sich die gesamte Anzahl auf 1000 Antworten. Wie in der Tabelle 4 ersichtlich ist, ist das Auto mit großem Abstand das am häufigsten genutzte Transportmittel der Befragten. An zweiter und dritter Stelle befinden sich der Zug und das Flugzeug. Außerdem wurde das Fahrrad öfter genannt, als die motorbetriebenen Möglichkeiten Wohnwagen/Kleinbus, Motorrad/Kleinkraftrad und das Schiff.

Tabelle 4*Transportmittel bei Reisen*

Welches/Welche Transportmittel nutzen Sie hauptsächlich bei Ihren Reisen?				
		Antworten		Prozent der Fälle
		N	Prozent	
Transportmittel bei Reisen ^a	Auto	423	42,3%	88,5%
	Zug	198	19,8%	41,4%
	Flugzeug	193	19,3%	40,4%
	Bus	78	7,8%	16,3%
	Schiff	11	1,1%	2,3%
	Motorrad/Kleinkrafttrad	19	1,9%	4,0%
	Fahrrad	50	5,0%	10,5%
	Wohnwagen/Kleinbus	28	2,8%	5,9%
Gesamt		1000	100,0%	209,2%
a. Dichotomie-Gruppe tabellarisch dargestellt bei Wert 1.				

Interessant sind hierbei auch die Ergebnisse der nach den Altersgruppen aufgeteilten deskriptiven Statistik. Die Befragten der Generation Z haben in 86,4% der Fälle das Auto, in 49,0% der Fälle den Zug und in 46,3% der Fälle das Flugzeug gewählt. Bei der Generation Y fiel die Wahl in 87,3% der Fälle auf das Auto, in 45,4% der Fälle auf das Flugzeug und in 41,0% der Fälle auf den Zug. Wiederum haben Personen der Generation X in 92,9% der Fälle das Auto, in 33,3% der Fälle den Zug und in 25,4% der Fälle das Flugzeug genommen. Die weiteren Transportmittel verzeichnen bei allen Generationen nur einen vergleichsweise geringen Anteil.

3.3.3 Deskriptive Statistiken – nach theoriebasierten Items

Bei den theoriebasierten Items konnten die Teilnehmerinnen/Teilnehmer auf die Aussagen erneut zwischen den Antwortmöglichkeiten 1 (= stimme überhaupt nicht zu) und 5 (= stimme voll und ganz zu) wählen. Wesentliche Erkenntnisse der deskriptiven Statistiken werden folgend erläutert. Die Ergebnisse der Items von der Variablen BDF legen dar, dass insgesamt hohe Werte verzeichnet werden können. Dies spiegelt sich auch bei den Kennzahlen Mittelwert, Median und Modus wider. Eine Ausnahme stellt hier lediglich BDF_5 (Es ist nicht sicher, ob die globale Erwärmung ein echtes Problem ist) dar, da dieses Item aus strategischen Gründen negativ formuliert wurde und in weiterer Folge einer UC unterzogen wird. Bezüglich der Ergebnisse der Items zu der Variablen ZDV zeigt sich, dass die Probandinnen/Probandinnen insgesamt eher

zur Mitte tendieren und sich daher nicht vollkommen mitverantwortlich für die genannten Problematiken sehen. Werden die Ergebnisse der Items der Variablen PN mit den Werten der Variablen SN verglichen, so zeigt sich, dass die Werte der PN insgesamt höher ausfallen als jene der SN.

Die Werte der Items der Variablen ÖW legen dar, dass diese ebenfalls hoch ausfallen. An dieser Stelle ist jedoch kritisch anzumerken, dass sich diese Items – wie auch die anderen Items – auf die persönliche Einschätzung der Probandinnen/Probanden beziehen. Demnach wird hierbei nicht überprüft, ob und inwieweit die Probandinnen/Probanden tatsächlich über das besagte Wissen verfügen. Interessant ist, dass bei diesen Items der Wert 1 stets sehr gering ausfällt, jedoch am höchsten bei ÖW_1 (Ich habe Kenntnisse über die globale Erwärmung (wie z.B. den Treibhauseffekt)) ist. Die Werte 1 und 2 betragen kumuliert 9,4% (n = 45). Daraus lässt sich schließen, dass der Großteil der Probandinnen/Probanden zwar Kenntnisse über die globale Erwärmung hat, dies bei manchen jedoch nicht bis eher nicht zuzutreffen scheint. Auch die Ergebnisse der Items der Variablen ÖE zeigen, dass die Probandinnen/Probanden insgesamt hohe Werte bei den ÖE verzeichnen.

Bei den Werten der Items von der Variablen AB ist besonders auffallend, dass 69 Personen angegeben haben, AB_3 (Ich habe vor, auf Reisen in einem grünen Hotel zu übernachten) überhaupt nicht zuzustimmen. Die kumulierten Prozente der Werte 1 und 2 liegen bereits bei 39,5%. Bei AB_4 (Ich möchte gerne auf eine grüne Art und Weise reisen) betragen die Werte 1 und 2 kumuliert 20,9%. An dieser Stelle ist zu betonen, dass es sich hier lediglich um die Absichten handelt und noch nicht um das Verhalten. Aus den Ergebnissen der Variablen WV lässt sich schließen, dass bei den Items, wo es um die Ressourcen und Möglichkeiten der Befragten geht, die Werte der WV eher mittel ausfallen (Median und Modus jeweils 3). Bei den Items, welche überprüfen, ob die Entscheidung für ein spezifisches Verhalten ihnen obliegt, fallen die Werte eher hoch aus (Median jeweils 4; Modus jeweils 5). Die Werte der Items von der Variablen ÖNG fallen insgesamt mittel bis hoch aus. Bei dem negativ formulierten Item ÖNG_2 (Ich kaufe häufig Einwegprodukte (z.B. Messer, Gabeln und Löffel aus Plastik oder Styroporbecher) zeigt sich, dass der Anteil des Wertes 1 auffallend hoch liegt, da hier 350 Personen (73,2%) der Aussage überhaupt nicht zustimmen. Die Werte 1 und 2 betragen kumuliert sogar 90,4%.

Hinsichtlich der Variablen OSB ist wichtig zu erwähnen, dass hohe Werte der Items negativ behaftet sind, da hohe Werte in diesem Zusammenhang das Vorhandensein

von OSB bedeuten würde. Interessant ist zudem, dass bei dem Item OSB_2 (Man braucht Zeit, um sich umweltfreundlich zu verhalten) die höchsten Werte von 4 und 5 verzeichnet werden, da diese summiert bereits 47,5% betragen. Die zweithöchsten Werte bei 4 und 5 sind bei OSB_1 (Es ist teuer, sich ein umweltfreundliches Verhalten anzueignen) mit summiert 41,7%, gefolgt von OSB_3 (Der erforderliche Aufwand erschwert das Engagement für umweltfreundliches Verhalten) mit summiert 38,9% und OSB_4 (Begrenzter Zugang und Verfügbarkeit von Einrichtungen schränken meine Bemühungen ein) mit summiert 38,5%. Aus dieser deskriptiven Statistik kann zwar nicht automatisch geschlossen werden, dass hohe Werte bei einem Item dazu führen, dass ein dementsprechendes Verhalten ausgeführt oder nicht ausgeführt wird. Es liefert jedoch interessante Erkenntnisse darüber, welche Items von den Befragten als die möglichen Barrieren für ein umweltfreundliches Verhalten eingestuft werden. Ob ein Einfluss von OSB auf ÖNR vorliegt, wird jedoch im Zuge der Hypothesen getestet. Bei den Items der Variable ÖNR ist besonders auffallend, dass die Werte im Vergleich zu den anderen Items sehr niedrig ausfallen. Es zeigt sich, dass die Werte 1 und 2 bei den Items sehr häufig gewählt wurden. Dies spiegelt sich erneut bei den Mittelwerten wider, welche bei allen Items um den Wert 2 liegen.

3.3.4 Reliabilitätsanalyse

Bevor die aufgestellten Hypothesen getestet werden können, müssen die Variablen auf Reliabilität (d.h. die Variablen reflektieren das jeweilige Konstrukt) und Homogenität (d.h. die Variablen inkludieren vorwiegend lediglich je einen Faktor/eine Komponente) analysiert werden (Wittenberg et al., 2014). Somit wird dies im Zuge einer Reliabilitätsanalyse und Hauptkomponentenanalyse getestet, ehe zu den unterschiedlichen Analysen übergegangen werden kann, die zur Prüfung der Hypothesen dienen. Nach Raithel (2008) kann mithilfe einer Reliabilitätsanalyse die Eignung des Aufbaus von Items und deren Nutzen kontrolliert werden. Auch im Zuge dieser Studie wurden die Items der jeweiligen Skalen einer Reliabilitätsanalyse mithilfe des Modells Alpha unterzogen. Hierfür wurden die umcodierten Items verwendet. Peterson (1994) argumentiert, dass sobald mehr als drei Items innerhalb einer Skala sind, eine Steigerung der Items-Anzahl nicht automatisch zu einer Steigerung der Alpha-Werte führt. Dies bedeutet, dass die Reliabilität einer Skala durch die Steigerung der Items lediglich unter gewissen Voraussetzungen größer wird, welche von der Homogenität der jeweiligen Item-Varianzen abhängt (Peterson, 1994). Dies zeigt sich ebenfalls innerhalb dieser Studie, nachdem Skalen mit mehr Items (z.B. BDF, ÖE) auch manchmal

niedrigere Cronbachs Alpha-Werte erreicht haben als Skalen mit weniger Items (z.B. ZDV). Die Cronbachs Alpha-Werte der vorliegenden Studie werden in der Tabelle 5 dargestellt.

Tabelle 5

Zusammenfassung der Reliabilitätsanalyse

Skala/ Variable	Items	Anzahl der Items	Cronbachs Alpha
BDF	BDF_1, BDF_2, BDF_3, BDF_4, BDF_5uc	5	0,703
ZDV	ZDV_1, ZDV_2, ZDV_3	3	0,906
SN	SN_1, SN_2, SN_3	3	0,791
PN	PN_1, PN_2, PN_3, PN_4	4	0,877
ÖW	ÖW_1, ÖW_2, ÖW_3, ÖW_4	4	0,807
ÖE	ÖE_1, ÖE_2, ÖE_3uc, ÖE_4, ÖE_5	5	0,725
AB	AB_1, AB_2, AB_3, AB_4	4	0,757
WV	WV_1, WV_2, WV_3, WV_4	4	0,716
ÖNG	ÖNG_1, ÖNG_3, ÖNG_4	3	0,581
OSB	OSB_1, OSB_2, OSB_3, OSB_4	4	0,756
ÖNR	ÖNR_1, ÖNR_2, ÖNR_3, ÖNR_4, ÖNR_5, ÖNR_6	6	0,857

Wie in der Tabelle 5 außerdem erkennbar ist, weisen – bis auf eine Ausnahme – alle Skalen Alpha-Werte über 0,7 auf. Der Alpha-Wert der Skala ZDV entspricht sogar einem Wert von über 0,9. Eine Reliabilität von $\geq 0,9$ ist laut Wittenberg et al. (2014) als hoch einzustufen. Bei der Skala ÖNG betrug der Alpha-Wert der ersten Analyse 0,532. Nachdem sich herausgestellt hat, dass sich der Wert auf 0,581 verbessern würde, wenn ÖNG_2uc entfernt werden würde, wurde die Analyse ohne dieses Item wiederholt. Mit nun drei Items und einem Alpha-Wert von 0,581 hat sich der Wert dieser Skala zwar verbessert, liegt jedoch immer noch unter den Werten der anderen Skalen. Die zweite Analyse hat allerdings auch ergeben, dass eine weitere Entfernung von Items keine Verbesserung, sondern eine Verschlechterung bringen würde, weshalb davon abgesehen wurde. Zudem ist nach Wittenberg et al. (2014) ein Cronbachs Alpha-Wert von $\geq 0,50$ als ausreichend zu interpretieren. Demnach wird dies auch in dieser Studie so gehandhabt. Bei der Hauptkomponentenanalyse und anderen folgenden Analysen und Tests wird das Item ÖNG_2uc nicht weiter inkludiert.

Nachdem die Alpha-Werte bei den anderen Skalen bereits vergleichsweise hoch lagen und das Löschen von Items eine Verschlechterung oder in Einzelfällen lediglich eine geringe Verbesserung der Alpha-Werte bedeutet hätte, wurden keine Items entfernt.

3.3.5 Hauptkomponentenanalyse

Extraktionsverfahren lassen sich nach einer Hauptkomponentenanalyse und einer Faktorenanalyse unterscheiden. Eine Hauptkomponentenanalyse geht der Frage nach, wie die Variablen einer Hauptkomponente zu einem Überbegriff vereint werden können. Eine Faktorenanalyse geht wiederum der Frage nach, wie der Auslöser definiert werden kann, von dem die Korrelation der Variablen ausgeht (Backhaus et al., 2018). Innerhalb der vorliegenden Studie wurden die für den Fragebogen verwendeten theoriegestützten Items/Variablen den Variablen/Überbegriffen BDF, ZDV, SN, PN, ÖW, ÖE, AB, WV, ÖNG, OSB und ÖNR zugeordnet, um die jeweiligen Items/Variablen repräsentieren zu können. Demnach wurde als Basis für die weitere Vorgehensweise eine Hauptkomponentenanalyse gewählt und ausgeführt.

Im Zuge dessen wurden auch unterschiedliche Tests durchgeführt, um zu überprüfen, ob die Daten anwendbar für die Analyse sind (Backhaus et al., 2021). Beispielsweise kann mithilfe einer Korrelationsanalyse die Verbindung zweier Variablen zueinander geprüft werden. Die Korrelationskoeffizienten können jeweils von -1 bis 1 reichen. Während Ergebnisse nahe ± 1 einen idealen linearen Zusammenhang von zwei Variablen repräsentieren, stellen Ergebnisse nahe 0 keinen linearen Zusammenhang dar (Schendera, 2014). Nach Backhaus et al. (2021) können beispielsweise Werte von $\leq 0,3$ als schwache Korrelation und Werte von $\geq 0,7$ als starke Korrelation beurteilt werden. Die Einschätzung ist allerdings kontextbezogen und deshalb können beispielsweise in den Sozialwissenschaften, aufgrund unterschiedlicher Einflussfaktoren, niedrige Ergebnisse auch eine starke Korrelation bedeuten (Backhaus et al., 2021). Backhaus et al. (2018) argumentieren außerdem, dass sich die Anwendbarkeit einer Korrelationsmatrix mit der Inversen einer Korrelationsmatrix überprüfen lässt. Die Voraussetzung an die Korrelationsmatrix ist hierbei, dass sich die Werte um die diagonal angegebenen Werte näher an dem Wert 0 befinden. Eine Angabe der Grenzen von Häufigkeit und Stärke in Hinblick auf Abweichungen von dem Wert 0 ist jedoch nicht bekannt (Backhaus et al., 2018). Aus der Inversen Korrelationsmatrix wurde geschlossen, dass unter den besagten Voraussetzungen die Korrelationsmatrix für die Hauptkomponentenanalyse als geeignet betrachtet wird. Die Ergebnisse der

Korrelationsmatrix der Daten hat ergeben, dass die Korrelationen zwischen den einzelnen Items/Variablen sehr unterschiedlich stark ausfallen, weshalb die Betrachtung weiterer Analysen notwendig sein würde.

Darüber hinaus hat – wie in Tabelle 6 erkennbar ist – der Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) Test einen Wert von 0,906 ergeben. Child (2006) argumentiert, dass dieser Wert um oder höher als 0,5 liegen sollte. Die erreichten Werte liegen somit weit über dem notwendigen Wert. Der Bartlett-Test auf Sphärizität weist eine Signifikanz von 0,000 auf. Backhaus et al. (2018) erwähnen diesbezüglich, dass wenn die Ergebnisse den Wert der Wahrscheinlichkeit eines Irrtums von 0,05 überschreiten, würde davon ausgegangen werden, dass die Variablen unkorreliert sind (Backhaus et al., 2018). Somit wurde aus dem KMO- und Bartlett-Test ebenfalls geschlossen, dass die Korrelationsmatrix anwendbar für die Hauptkomponentenanalyse ist.

Tabelle 6

KMO- und Bartlett-Test

KMO- und Bartlett-Test		
Maß der Stichprobeneignung nach Kaiser-Meyer-Olkin.		,906
Bartlett-Test auf Sphärizität	Ungefähres Chi-Quadrat	10119,464
	df	990
	Signifikanz nach Bartlett	,000

Die Werte bei der Anti-Image-Korrelation der Anti-Image-Matrizen sollten wie bei den KMO-Werten bei 0,5 oder höher liegen (Child, 2006). Diese sind bei der SPSS-Tabelle auf der Diagonalen mit einem ^a gekennzeichnet. Auch hier befinden sich alle diagonalen Werte über dem notwendigen Wert. Hinsichtlich der Kommunalitäten weist Child (2006) darauf hin, dass äußerst niedrige Kommunalitäten (> 0,2) kritisch betrachtet und zutreffende Variablen möglicherweise entfernt werden sollten. Die Ergebnisse der Kommunalitäten zeigen, dass alle Variablen diesen Wert übersteigen. Wie in Backhaus et al. (2018) beschrieben, sollten nach dem Kaiser-Kriterium lediglich jene Faktoren extrahiert werden, dessen Eigenwerte höher als der Wert 1 sind. Wie die Ergebnisse zeigen, trifft das in dieser Studie auf 11 Komponenten zu. Dies stimmt somit mit den bereits im Zuge der Erstellung der Tabelle zur Operationalisierung definierten 11 Variablen überein. Zudem kann von den besagten 11 Komponenten 65,17% der gesamten Varianz erklärt werden.

Die Ergebnisse der rotierten Komponentenmatrix zeigen, dass die Items/Variablen, die in der Tabelle zur Operationalisierung jeweils zusammen einer übergeordneten Variable zugeordnet wurden, überwiegend die höchsten Werte bei einer gemeinsamen Komponente haben. Daher unterstützt dies die gewählte Einteilung für diese Studie. Es gibt jedoch wenige Items, bei denen dies nicht der Fall ist und welche somit einer jeweiligen Betrachtung unterzogen wurden. Das Item, welches als BDF_4 codiert wurde, hat bei jener Komponente die höchsten Werte, bei der die meisten Items der Variable ÖE ebenfalls die höchsten Werte haben. Wiederum verzeichnen ÖE_2 und ÖE_3 bei jener Komponente die höchsten Werte, bei der auch die Items der Variable BDF (außer BDF_4) die höchsten Werte verzeichnen. Das könnte möglicherweise mit der grundsätzlichen Ähnlichkeit der Konstrukte erklärt werden. Dem ist jedoch hinzuzufügen, dass die Items der Variable ÖE Items der NEP Skala (Dunlap et al., 2000) sind, die wie in der Studie von So et al. (2021) unter ökologische Einstellungen zusammengefasst wurden.

Des Weiteren wurden bei dem Item, welches als AB_2 codiert wurde, ebenfalls höhere Werte bei zwei anderen Komponenten generiert als bei jener Komponente, bei der andere Items der übergeordneten Variable AB die höchsten Werte generieren. Dies sind Komponenten, bei denen jeweils Items der Variablen PN und ÖNG die höchsten Werte verzeichnen. Eine ähnliche Situation ist bei den Items erkennbar, die als WV_1 und ÖNR_6 codiert wurden, da diese bei der Komponente die höchsten Werte haben, bei der auch die Items der Variablen AB die höchsten Werte haben (mit Ausnahme von AB_2). Nach kritischer Betrachtung und Berücksichtigung des theoretischen Hintergrundes als auch des Kontexts, wurde bei allen Fällen entschieden, die betroffenen Items weder zu löschen noch anderen Variablen zuzuordnen. Unter Berücksichtigung sämtlicher Tests und deren Ergebnissen, konnten somit in weiterer Folge die 45 Items den jeweiligen übergeordneten Variablen zugeordnet werden, um mit diesen die weiteren Analysen und Tests durchzuführen.

3.3.6 Deskriptive Statistiken – nach Variablen und Altersgruppen

Nachdem die Items nun zu Variablen zusammengefasst werden konnten, wurden erneut deskriptive Statistiken erstellt. Hierbei wurden die Variablen nach Altersgruppen aufgeteilt, um die Werte der unterschiedlichen Altersgruppen vergleichen zu können. Die Gegenüberstellung der Generationen wird in Tabelle 7 veranschaulicht. Hier ist besonders interessant, dass die Generation X fast bei sämtlichen Variablen die höchsten Mittelwerte verzeichnet. Ausnahmen bilden lediglich die Variablen BDF und

OSB, wobei die Unterschiede bei BDF nur äußerst gering sind. Zudem ist bei OSB wichtig zu erwähnen, dass hohe Werte negativ behaftet sind. Es ist außerdem ersichtlich, dass alle drei Generationen sehr hohe Werte bei den Variablen BDF, ÖW und ÖE verzeichnen, da alle Werte um 4 liegen und sich zudem nur gering unterscheiden. Die Generationen X und Y weisen auch bei PN Werte um 4 auf. Lediglich die Generation X weist bei ÖNG ebenfalls Werte um 4 auf.

Die niedrigsten Werte liegen bei allen drei Generationen bei ÖNR (Werte um 2). Wobei hier die Generation X die höchsten Werte (Wert knapp unter 3) verzeichnet, gefolgt von den Generationen Y und Z. Auch bei den AB zeigt sich diese Reihenfolge. Zudem weisen die Generationen hier ebenfalls vergleichsweise geringe Werte auf (jeweils Werte um 3). Diese Erkenntnisse spiegeln sich außerdem in ihrer eigenen Einschätzung zur umweltfreundlich reisenden Person wider, welche in Kapitel 3.3.2 besprochen wurde. Generell ist erkennbar, dass die Generation Z beim Großteil der Variablen die niedrigsten Werte verzeichnet, außer bei BDF, ZDV und OSB, wobei hohe Werte bei OSB negativ behaftet sind. Bei BDF und OSB weist die Generation Z die höchsten Werte auf. Wiederum weist die Generation X bei OSB die geringsten Werte auf. Die größten Unterschiede zwischen den Mittelwerten der Generationen sind zwischen der Generation X und Generation Z bei den Variablen ÖNR und ÖNG erkennbar. Es ist außerdem auffallend, dass bei jeder der drei Generationen die Werte bei ÖNG wesentlich höher ausfallen als bei ÖNR.

Tabelle 7*Deskriptive Statistiken nach Variablen und Altersgruppen*

Deskriptive Statistiken: 1965 - 1979				Deskriptive Statistiken: 1980 - 1995				Deskriptive Statistiken: 1996 - 2003			
	N	Mittelwert	Std.-Abweichung		N	Mittelwert	Std.-Abweichung		N	Mittelwert	Std.-Abweichung
BDF	126	4,1698	,67365	BDF	205	4,1395	,72589	BDF	147	4,2367	,64405
ZDV	126	3,2196	,96255	ZDV	205	3,1756	1,09939	ZDV	147	3,2018	1,01926
SN	126	3,5370	,77169	SN	205	3,3496	,81900	SN	147	3,1769	,94789
PN	126	4,3234	,70148	PN	205	4,0256	,80684	PN	147	3,8503	,80594
ÖW	126	4,2718	,56659	ÖW	205	4,2610	,68568	ÖW	147	4,1599	,86054
ÖE	126	4,2444	,62065	ÖE	205	4,0839	,68053	ÖE	147	4,0136	,65612
AB	126	3,4583	,78533	AB	205	3,3829	,78494	AB	147	3,2007	,78275
WV	126	3,3948	,89014	WV	205	3,2841	,81765	WV	147	3,1905	,90770
ÖNG	126	4,1746	,73117	ÖNG	205	3,8715	,80459	ÖNG	147	3,5828	,91316
OSB	126	3,0317	,95655	OSB	205	3,2183	,92863	OSB	147	3,2823	,82256
ÖNR	126	2,9709	,98163	ÖNR	205	2,4805	,94376	ÖNR	147	2,3107	,96960
Gültige Werte (listenweise)	126			Gültige Werte (listenweise)	205			Gültige Werte (listenweise)	147		

3.3.7 Prüfung der aufgestellten Hypothesen

In dem folgenden Unterkapitel werden die aufgestellten Hypothesen durch unterschiedliche Analysen und Tests geprüft. Dafür wurden aus den Items die jeweils zugeordneten Skalen gebildet (z.B. PN_1, PN_2, PN_3, PN_4 wurden zusammengefasst zu PN). Konkret wurden über SPSS die Items/Variablen einer jeweils neuen Zielvariable zugeordnet, die sich aus dem Mittelwert der jeweiligen Items/Variablen bildet, um in weiterer Folge die Analysen mit diesen Variablen durchzuführen.

3.3.7.1 Prüfung der Hypothesen H1.1 bis H1.9

Zur Prüfung der Hypothesen H1.1 bis H1.9 wurde jeweils eine Regressionsanalyse durchgeführt. Konkret wurde für H1.1 bis H1.8 jeweils eine einfache lineare Regressionsanalyse (ELR) und für H1.9 eine multiple lineare Regressionsanalyse (MLR) durchgeführt. Eine Regressionsanalyse wird verwendet, um sowohl die Variablen auf eine gegenseitige Verbindung zu überprüfen, als auch die Wirkung der unabhängigen Variable auf eine abhängige Variable zu analysieren (Backhaus et al., 2021; Schendera, 2014). Während bei der ELR geprüft wird, inwiefern eine unabhängige Variable eine abhängige Variable beeinflusst, wird bei der MLR geprüft, inwiefern mehrere unabhängige Variablen eine abhängige Variable beeinflussen (Schendera, 2014). Sowohl für die ELR als auch für die MLR gelten gewisse Bedingungen, die erfüllt und geprüft werden müssen, wie etwa die Normalverteilung und Linearität (Wentura & Pospeschill, 2015). Diese Bedingungen wurden bei den ELR mithilfe von Histogrammen und Streudiagrammen überprüft und als akzeptabel beurteilt.

Die Signifikanz, die in SPSS mit der Abkürzung Sig. gekennzeichnet ist, kann auch als p-Wert bezeichnet werden (Backhaus et al., 2018). Dies wird auch in dieser Arbeit so gehandhabt. Die F-Tests der für H1.1 bis H1.8 durchgeführten ELR haben ergeben, dass die Modelle signifikant sind (jeweils $p < 0,001$). Die Ergebnisse der Überprüfung der Regressionskoeffizienten zeigen, dass die T-Werte der jeweiligen Variablen ebenfalls signifikant sind (jeweils $p < 0,001$). Die folgende Tabelle 8 veranschaulicht einen Überblick über die Ergebnisse der ELR. Wie von Schendera (2014) beschrieben, sagt der Wert des R-Quadrat aus, wie viel von der Varianz der abhängigen Variable mithilfe dieses Modells erklärt werden kann (Werte von 0 bis 1). Mit dem standardisierten Koeffizienten (Beta-Wert) lässt sich der Einfluss der unabhängigen Variable auf die abhängige Variable ausdrücken (Backhaus et al., 2018). Hier ist außerdem wichtig zu erwähnen, dass die Regressionskonstante (Eckstein, 2010)

bzw. das Signifikanzniveau von der Regressionskonstante bei der Beschreibung im Normalfall nicht von Relevanz ist (Blasius & Thiessen, 2021). Wie in der Tabelle 8 außerdem ersichtlich ist, liegt lediglich bei OSB ein negativer Einfluss vor. Aus den Ergebnissen lässt sich wiederum schlussfolgern, dass die Hypothesen H1.1. bis H1.8 angenommen werden können.

Tabelle 8

Zusammenfassung der Ergebnisse der ELR

UV	AV	Korr. R ²	F-Test		Beta	T-Test	
ÖNG	ÖNR	0,147	F = 83,425	p < 0,001	0,386	T = 9,134	p < 0,001
AB	ÖNR	0,331	F = 237,336	p < 0,001	0,577	T = 15,406	p < 0,001
WV	ÖNR	0,061	F = 32,098	p < 0,001	0,251	T = 5,665	p < 0,001
OSB	ÖNR	0,052	F = 27,073	p < 0,001	-0,232	T = -5,203	p < 0,001
ÖW	ÖE	0,133	F = 74,332	p < 0,001	0,368	T = 8,622	p < 0,001
ÖE	AB	0,220	F = 135,709	p < 0,001	0,471	T = 11,649	p < 0,001
PN	AB	0,408	F = 329,173	p < 0,001	0,639	T = 18,143	p < 0,001
WV	AB	0,119	F = 65,572	p < 0,001	0,348	T = 8,098	p < 0,001

Anmerkung. UV = unabhängige Variable; AV = abhängige Variable; Korr. = korrigiertes

Im Zuge der Durchführung der MLR wurde diese auf Kollinearität untersucht. Hierbei wurde geprüft, ob ≥ 2 unabhängige Variablen stark miteinander korrelieren, was sich in diesem Fall wiederum negativ auf die Auswertung auswirken könnte. Eine Kollinearität kann vorliegen, wenn der Varianzinflationsfaktor (VIF)-Wert über 10 liegt (Yan & Su, 2009). Des Weiteren kann mithilfe des Durbin-Watson-Tests eine Autokorrelation geprüft werden (Backhaus et al., 2021). Dies wird durchgeführt, um die Daten bzw. Zufallsfehler auf Unabhängigkeit zu testen (Yan & Su, 2009). Wenn die Werte entweder um 0 oder 4 liegen, kann eine Autokorrelation vermutet werden. Liegen die Werte wiederum um 2, so wird keine Autokorrelation vermutet (Backhaus et al., 2021). Die VIF-Werte der Kollinearitätsstatistik zeigen folgende Ergebnisse: WV (VIF = 1,050), BDF (VIF = 1,474), ZDV (VIF = 1,336), SN (VIF = 1,219). Die Durbin-Watson-Statistik ergab einen Wert von 1,899. Aus diesen Ergebnissen wird daher geschlossen, dass die besagten Bedingungen erfüllt werden. Im Zuge der Prüfung von H1.9 wurden erneut die Normalverteilung und Linearität geprüft und ebenfalls als akzeptabel beurteilt.

Die Prüfung der Hypothese H1.9 der MLR zeigt folgende Erkenntnisse: Der F-Test

hat ergeben, dass das Model signifikant ist ($p < 0,001$). Aus den Ergebnissen der Regressionskoeffizienten geht hervor, dass der T-Wert von WV ($p = 0,013$), BDF ($p < 0,001$) und SN ($p < 0,001$) ebenfalls jeweils signifikant ist. Allerdings zeigen die Ergebnisse, dass der T-Wert von ZDV ($p = 0,108$) nicht signifikant ist. Demnach lässt sich schlussfolgern, dass H1.9 teilweise angenommen/verworfen wird. In der Tabelle 9 wird ein Überblick über die Ergebnisse der MLR geschaffen.

Tabelle 9

Zusammenfassung der Ergebnisse der MLR

UV	AV	Korr. R ²	F-Test		Beta	T-Test	
WV	PN	0,414	F = 85,300	p < 0,001	0,089	T = 2,491	p = 0,013
BDF					0,293	T = 6,892	p < 0,001
ZDV					0,065	T = 1,613	p = 0,108
SN					0,413	T = 10,684	p < 0,001

Anmerkung. UV = unabhängige Variable; AV = abhängige Variable; Korr. = korrigiertes

3.3.7.2 Prüfung der Hypothese H2

Im Zuge der Prüfung der Hypothese H2 wurde eine einfaktorielle Varianzanalyse (EV) durchgeführt. Eine Varianzanalyse ermöglicht es, verschiedene Mittelwerte einander gegenüberzustellen. Dabei werden bei der Gegenüberstellung mögliche Unterschiede auf Signifikanz getestet. Hierbei legt der F-Test dar, ob sich zumindest eine Gruppe signifikant voneinander unterscheidet (Janssen & Laatz, 2017). Um jedoch herauszufinden, welche Mittelwerte sich signifikant voneinander unterscheiden, bieten sich Post-Hoc-Tests an (Backhaus et al., 2021). Bei den Post-Hoc-Tests empfiehlt Field (2013) bei einer Varianzgleichheit aber leicht voneinander abweichenden Stichprobengrößen, das Verfahren nach Gabriel anzuwenden. Bei stark voneinander abweichenden Stichprobengrößen sollte hingegen das Verfahren GT2 nach Hochberg verwendet werden (Field, 2013). Eine Varianzgleichheit kann mithilfe des Levene-Tests analysiert werden. Dabei sollten die Ergebnisse nicht signifikant sein (Backhaus et al., 2018). Die Ergebnisse des Levene-Tests der vorliegenden Studie haben ergeben, dass keine Signifikanz vorliegt. Wie sich bereits im Kapitel 3.3.1 gezeigt hat, unterscheiden sich die Stichprobengrößen der Generation X und Z nur gering. Der jeweilige Unterschied zur Stichprobengröße der Generation Y fällt jedoch höher aus. Deshalb wurden hinsichtlich des Post-Hoc-Tests sowohl das Verfahren nach Gabriel als auch GT2 nach Hochberg verwendet.

Der F-Test hat ergeben, dass das Modell signifikant ist ($p < 0,001$). Darüber hinaus zeigen die Post-Hoc-Tests in der Tabelle 10 folgende Erkenntnisse: Die Altersgruppe 1965 – 1979 (Generation X) unterscheidet sich hinsichtlich einem ÖNR signifikant von der Altersgruppe 1980 – 1995 (Generation Y), sowohl nach Gabriel ($p < 0,001$) als auch nach Hochberg ($p < 0,001$). Die Altersgruppe 1965 – 1979 (Generation X) unterscheidet sich hinsichtlich einem ÖNR auch signifikant von der Altersgruppe 1996 – 2003 (Generation Z), sowohl nach Gabriel ($p < 0,001$) als auch nach Hochberg ($p < 0,001$). Jedoch unterscheidet sich die Altersgruppe 1980 – 1995 (Generation Y) hinsichtlich einem ÖNR nicht signifikant von der Altersgruppe 1996 – 2003 (Generation Z), sowohl nach Gabriel ($p = 0,275$) als auch nach Hochberg ($p = 0,278$). Aus diesen Erkenntnissen lässt sich schlussfolgern, dass H2 teilweise angenommen/verworfen wird. Interessant ist hierbei auch ein Vergleich mit den Erkenntnissen aus der deskriptiven Statistik. Die Mittelwerte zu der Variable ÖNR betragen bei der Generation X 2,97, bei der Generation Y 2,48 und bei der Generation Z 2,31. Somit ist auch hier erkennbar, dass der Unterschied der Mittelwerte von der Generation Y zu der Generation Z geringer ist, als die jeweiligen Unterschiede der Mittelwerte der Generation Y und Generation Z verglichen zur Generation X. Außerdem verzeichnen den Ergebnissen zufolge die Generation X die höchsten Werte bei der Variable ÖNR und die Generation Z die niedrigsten.

Tabelle 10*Ergebnisse der Post-Hoc-Tests*

Mehrere Vergleiche							
Abhängige Variable: ÖNR							
	(I) Zu welcher Altersgruppe gehören Sie?	(J) Zu welcher Altersgruppe gehören Sie?	Mittelwertdifferenz (I-J)	Std.-Fehler	Sig.	95% Konfidenzintervall	
						Untergrenze	Obergrenze
Gabriel	1996 - 2003	1980 - 1995	-,1698	,10395	,275	-,4180	,0784
		1965 - 1979	-,6602*	,11677	,000	-,9398	-,3807
	1980 - 1995	1996 - 2003	,1698	,10395	,275	-,0784	,4180
		1965 - 1979	-,4904*	,10888	,000	-,7494	-,2314
	1965 - 1979	1996 - 2003	,6602*	,11677	,000	,3807	,9398
		1980 - 1995	,4904*	,10888	,000	,2314	,7494
Hochberg	1996 - 2003	1980 - 1995	-,1698	,10395	,278	-,4189	,0792
		1965 - 1979	-,6602*	,11677	,000	-,9400	-,3805
	1980 - 1995	1996 - 2003	,1698	,10395	,278	-,0792	,4189
		1965 - 1979	-,4904*	,10888	,000	-,7513	-,2296
	1965 - 1979	1996 - 2003	,6602*	,11677	,000	,3805	,9400
		1980 - 1995	,4904*	,10888	,000	,2296	,7513
Grundlage: beobachtete Mittelwerte.							
Der Fehlerterm ist Mittel der Quadrate(Fehler) = ,925.							
*. Die Mittelwertdifferenz ist in Stufe ,05 signifikant.							

3.3.7.3 Prüfung der Hypothesen H3.1 bis H3.6

Um die Hypothesen H3.1 bis H3.6 zu überprüfen, wurde erneut eine ELR durchgeführt. Hierbei wurden davor über SPSS die Altersgruppen aufgeteilt, um die Ergebnisse der ELR je Altersgruppe zu erhalten. Die Ergebnisse der Analysen werden in der Tabelle 11 veranschaulicht und zusammengefasst. Bei der ELR von H3.1. und H3.2 fallen sowohl der jeweilige F-Test (jeweils $p < 0,001$) als auch der jeweilige T-Test (jeweils $p < 0,001$) signifikant aus. Demnach ist das jeweilige Modell signifikant und es besteht jeweils ein signifikanter Einfluss. Bei H3.3 fallen jedoch der F-Test ($p = 0,081$) und der T-Test ($p = 0,081$) nicht signifikant aus. Somit sind das Modell und der Einfluss nicht signifikant. Aus diesem Grund müssen H3.1 und H3.2 verworfen werden, die keinen Einfluss vermutet haben, und H3.3 kann angenommen werden. Zudem haben die ELR ergeben, dass die jeweiligen F-Tests von H3.4 ($p < 0,001$), H3.5 ($p < 0,001$) und H3.6 ($p = 0,037$) und auch die jeweiligen T-Tests von H3.4 ($p < 0,001$), H3.5 ($p < 0,001$) und H3.6 ($p = 0,037$) jeweils signifikant sind. Aus diesem Grund müssen H3.4, H3.5 und H3.6 verworfen werden, die keinen Einfluss vermutet haben.

Tabelle 11

Zusammenfassung der Ergebnisse der ELR

Gen	UV	AV	Korr. R ²	F-Test		Beta	T-Test	
Gen X	BDF	ÖNR	0,102	F = 15,169	$p < 0,001$	0,330	T = 3,895	$p < 0,001$
Gen Y	BDF	ÖNR	0,086	F = 20,216	$p < 0,001$	0,301	T = 4,496	$p < 0,001$
Gen Z	BDF	ÖNR	0,014	F = 3,083	$p = 0,081$	0,144	T = 1,756	$p = 0,081$
Gen X	ÖE	ÖNR	0,114	F = 17,126	$p < 0,001$	0,348	T = 4,138	$p < 0,001$
Gen Y	ÖE	ÖNR	0,085	F = 19,923	$p < 0,001$	0,299	T = 4,464	$p < 0,001$
Gen Z	ÖE	ÖNR	0,023	F = 4,441	$p = 0,037$	0,172	T = 2,107	$p = 0,037$

Anmerkung. Gen = Generation; UV = unabhängige Variable; AV = abhängige Variable; Korr. = korrigiertes

3.4 Zusammenfassung der Ergebnisse

Im Zuge dieser Studie konnte empirisch nachgewiesen werden, dass ÖNG, AB, WV und OSB einen signifikanten Einfluss auf ein ÖNR haben. Zudem hat ÖW einen signifikanten Einfluss auf ÖE; ÖE, PN und WV haben einen signifikanten Einfluss auf die AB; und die WV, BDF und SN haben einen signifikanten Einfluss auf PN. Dies

bedeutet wiederum, dass diese Variablen indirekt über die anderen Variablen auch ein ÖNR beeinflussen können. Mit diesen Erkenntnissen konnte somit die FF1 beantwortet werden. Darüber hinaus haben AB den größten Einfluss auf ein ÖNR (Beta = 0,577), gefolgt von den ÖNG (Beta = 0,386), der WV (Beta = 0,251) und den OSB (Beta = -0,232). Wiederum verzeichnen die PN den größten Einfluss auf die AB (Beta = 0,639). Ergänzend dazu haben SN den größten Einfluss auf PN (Beta = 0,413). Die WV hat sowohl den geringsten signifikanten Einfluss auf die AB (Beta = 0,348) als auch auf die PN (Beta = 0,089). Die Ergebnisse der H1.1 bis H1.9 werden in Tabelle 12 zusammengefasst.

Tabelle 12

Ergebnisse der H1.1 bis H1.9

Hypothesen, die einen signifikanten Einfluss vermutet haben				
H	UV	AV	Analyse	Ergebnis
H1.1	ÖNG	ÖNR	ELR	Angenommen
H1.2	AB	ÖNR		Angenommen
H1.3	WV	ÖNR		Angenommen
H1.4	OSB	ÖNR		Angenommen
H1.5	ÖW	ÖE		Angenommen
H1.6	ÖE	AB		Angenommen
H1.7	PN	AB		Angenommen
H1.8	WV	AB		Angenommen
H1.9	WV, BDF, ZDV, SN	PN	MLR	Teilweise angenom- men/verworfen

Anmerkung. H = Hypothese; UV = Unabhängige Variable; AV = Abhängige Variable

Wie die Ergebnisse gezeigt haben, unterscheidet sich die Generation X hinsichtlich einem ÖNR signifikant von der Generation Y und von der Generation Z. Jedoch unterscheidet sich die Generation Y hinsichtlich einem ÖNR nicht signifikant von der Generation Z. Mit diesen Erkenntnissen konnte auch die FF2 beantwortet werden. In der Tabelle 13 wird das Ergebnis der H2 zusammengefasst.

Tabelle 13*Ergebnis der H2*

Hypothese, die einen signifikanten Unterschied vermutet hat				
H	UV	AV	Analyse	Ergebnis
H2	AG	ÖNR	EV	Teilweise angenommen/verworfen

Anmerkung. H = Hypothese; UV = Unabhängige Variable; AV = Abhängige Variable

Die empirische Studie dieser Arbeit hat gezeigt, dass sowohl bei der Generation X als auch bei der Generation Y das BDF einen signifikanten Einfluss auf ein ÖNR hat. Es hat sich aber herausgestellt, dass bei der Generation Z das BDF keinen signifikanten Einfluss auf ein ÖNR hat. Darüber hinaus zeigen die Erkenntnisse, dass bei den Generationen X, Y und Z die ÖE einen signifikanten Einfluss auf ein ÖNR haben. Unter den vorliegenden Variablen kann bei der Generation X der größte Einfluss von den ÖE auf ein ÖNR verzeichnet werden (Beta = 0,348) und bei der Generation Z der geringste (Beta = 0,172). Auch der Einfluss des BDF auf ein ÖNR ist bei der Generation X am größten (Beta = 0,330). Basierend auf diesen Erkenntnissen konnte daher auch die FF3 beantwortet werden. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse der H3.1 bis H3.6 ist in Tabelle 14 ersichtlich.

Tabelle 14*Ergebnisse der H3.1 bis H3.6*

Hypothesen, die <u>keinen</u> signifikanten Einfluss vermutet haben					
H	Gen	UV	AV	Analyse	Ergebnis
H3.1	Gen X	BDF	ÖNR	ELR	Verworfen
H3.2	Gen Y	BDF	ÖNR		Verworfen
H3.3	Gen Z	BDF	ÖNR		Angenommen
H3.4	Gen X	ÖE	ÖNR		Verworfen
H3.5	Gen Y	ÖE	ÖNR		Verworfen
H3.6	Gen Z	ÖE	ÖNR		Verworfen

Anmerkung. H = Hypothese; Gen = Generation; UV = Unabhängige Variable; AV = Abhängige Variable

4 Diskussion

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der bereits bestehenden Forschungen den Ergebnissen der vorliegenden Arbeit gegenübergestellt und Implikationen erstellt. In weiterer Folge werden daraus Implikationen und Handlungsempfehlungen für die Praxis abgeleitet.

4.1 Gegenüberstellung der Forschungsergebnisse und Implikationen

In der Studie von Klöckner (2013) stellte der Autor fest, dass die Absichten, wahrgenommene Verhaltenskontrolle, und Gewohnheiten als direkte Voraussagefaktoren auf das ökologische Verhalten fungieren und dass der stärkste Faktor die Absichten sind. Die empirische Studie dieser Arbeit hat gezeigt, dass die AB, ÖNG, WV und OSB einen signifikanten Einfluss auf ein ÖNR haben. Auch hier haben die AB den größten Einfluss auf ein ÖNR. Somit zeigen sich ähnliche Erkenntnisse. Nach Klöckner (2013) werden durch die Einstellungen, persönliche sowie soziale Normen als auch die wahrgenommene Verhaltenskontrolle die Absichten vorausgesagt. Dies stimmt ebenfalls mit den Erkenntnissen der empirischen Studie dieser Arbeit überein, die zeigen, dass die ÖE, WV und PN einen signifikanten Einfluss auf die AB haben. Die SN wurden im Zuge der vorliegenden Studie lediglich auf den signifikanten Einfluss auf PN untersucht, welcher sich jedoch bestätigte.

Außerdem wurde in der Studie von Klöckner (2013) festgestellt, dass die Einstellungen den größten Einfluss auf die Absichten haben. Dies unterscheidet sich von den Ergebnissen dieser Studie, da hier die PN die AB am stärksten beeinflussen. Somit zeigen sich damit vergleichbare Ergebnisse, wie in der Studie von Joanes et al. (2020), in der der größte Zusammenhang mit den Absichten bei den persönlichen Normen nachgewiesen werden konnte. Nach Klöckner (2013) können unter anderem durch die sozialen Normen, die wahrgenommene Verhaltenskontrolle sowie das Bewusstsein der Folgen als auch die Zuschreibung der Verantwortung die persönlichen Normen vorausgesagt werden. Dies konnte im Zuge dieser Studie nur teilweise bestätigt werden, da ein signifikanter Einfluss von den SN, der WV und dem BDF auf die PN herausgefunden werden konnte, jedoch kein signifikanter Einfluss von der ZDV auf die PN. Erkenntnissen der Studie von P. Liu et al. (2020) zufolge übt das ökologische Wissen einen signifikanten Einfluss auf ökologische Einstellungen, sowie die ökologischen Einstellungen einen signifikanten Einfluss sowohl auf ökologische Verhaltensabsichten als auch auf ein umweltfreundliches Verhalten aus. Zudem wird

von den ökologischen Verhaltensabsichten ein signifikanter Einfluss auf ein umweltfreundliches Verhalten erzeugt. Auch innerhalb dieser Studie konnte festgestellt werden, dass ein signifikanter Einfluss von dem ÖW auf die ÖE, von den ÖE auf die AB, und von den AB auf ein ÖNR besteht.

Darüber hinaus kommen Erkenntnissen zufolge Personen der Generation X und Y umweltfreundlichen Tätigkeiten nach (Papadopoulou et al., 2022). Andere Ergebnisse legen dar, dass sich Einstellungen und Absichten der Generation Y meistens nicht in umweltfreundlichem Verhalten widerspiegeln (Cesarina Mason et al., 2022). Wiederrum andere Erkenntnisse zeigen, dass Personen der Generation Z sowohl häufig als auch bereitwillig ein ökologisches Verhalten ausüben (Jaciow & Wolny, 2021). Bei der empirischen Studie dieser Arbeit hat sich herausgestellt, dass sich die Generation X in Bezug auf das ÖNR signifikant von den Generationen Y und Z unterscheidet. Es kann außerdem die Aussage von Yamane & Kaneko (2021) bestätigt werden, dass jüngere Generationen in Bezug auf ein umweltfreundliches Verhalten kein nachhaltigeres als ältere Generationen aufweisen. Innerhalb dieser Studie zeigt sich sogar das Gegenteil, nachdem die Generation X die höchsten Werte beim ÖNR aufweist, gefolgt von den Generationen Y und Z. Auch ihre eigene Einschätzung hinsichtlich einer umweltfreundlichen Person zeigt dieselbe Reihenfolge. Zudem ist bei der Transportmittelwahl bei Reisen zwar insbesondere von den Generationen Y und Z relativ häufig der Zug gewählt worden. Kritisch zu betrachten ist jedoch, dass der Anteil des Flugzeuges nahezu gleich hoch ist und bei der Generation Y sogar höher als jener des Zuges. Von allen drei Generationen wurde das Auto am häufigsten gewählt. Hier ist jedoch unklar, ob es sich dabei um kraftstoffbetriebene oder auch um E-Autos handelt.

In unterschiedlichen Studien zum Tourismus wurde über eine Lücke zwischen dem Bewusstsein/der Einstellung und dem Verhalten (Antimova et al., 2012), bzw. der Einstellung und dem Verhalten (Juvan & Dolnicar, 2014) oder dem Bewusstsein und dem Verhalten diskutiert (Z. Ahmad et al., 2021). Wie aus den Erkenntnissen aus dem Kapitel 2.6 bzw. der Tabelle 1 hervorgeht, ist sich die Forschung jedoch nicht einig, wie sich dies unter den Generationen verhält bzw. mangelt es dahingehend an Studien. Innerhalb dieser empirischen Studie hat sich gezeigt, dass der Einfluss von den ÖE auf ein ÖNR bei den Generationen X, Y und Z sowie von dem BDF auf ein ÖNR bei den Generationen X und Y zwar signifikant ist, diese Variablen jedoch nicht den größten signifikanten Einfluss auf ein ÖNR aufweisen. Zudem konnte bei der

Generation Z kein signifikanter Einfluss von dem BDF auf ein ÖNR nachgewiesen werden. Diese Erkenntnisse spiegeln sich auch bei den deskriptiven Statistiken wider, die zeigen, dass die Werte bei dem BDF und den ÖE bei allen drei Generationen hoch sind (Werte um 4), jedoch die Werte bei einem ÖNR jeweils relativ niedrig ausfallen (Werte um 2).

Aus diesen Erkenntnissen lässt sich daher schlussfolgern, dass lediglich bei der Generation Z eine Lücke zwischen Bewusstsein und Verhalten festgestellt werden konnte, da das Ergebnis der H3.3 nicht signifikant ist. Bei den restlichen Analysen in Bezug auf Bewusstsein/Einstellung und Verhalten konnte eine Lücke nicht nachgewiesen werden, da die Ergebnisse signifikant sind und damit ein Einfluss besteht. Angesichts der unterschiedlichen Werte konnte jedoch eine Diskrepanz zwischen den Variablen festgestellt werden. Dies bedeutet, dass das Vorhandensein hoher Werte beim BDF und den ÖE, nicht automatisch aufgrund dessen in einem dementsprechend hohen ÖNR resultieren muss. Dies lässt sich damit begründen, dass der signifikante Einfluss dieser Variablen im Vergleich zu manch anderen Variablen geringer ausfällt und andere Einflussfaktoren einen zum Teil noch stärkeren signifikanten Einfluss auf ein ÖNR haben (z.B. AB und ÖNG).

Darüber hinaus scheint die Generation Y das Ansehen zu haben, umweltbewusster als die Generationen davor zu sein (Huh & Chang, 2017) und die Generation Z wiederum den Ruf zu haben, sich mehr Sorgen um die Umwelt zu machen, als Generationen davor (W. Wang et al., 2022). Außerdem sei Erkenntnissen zufolge die Einstellung und Wahrnehmung für Nachhaltigkeit bei den jüngeren Generationen (Y und Z) höher als bei den älteren Generationen (Yamane & Kaneko, 2021). Die deskriptiven Statistiken der Variablen BDF und ÖE zeigen jedoch, dass die Generationen sehr ähnlich hohe Werte beim BDF und den ÖE aufweisen. Zwar liegt die Generation Z bei den Mittelwerten beim BDF knapp vor den Generationen X und Y, jedoch verzeichnet die Generation X bei den ÖE die höchsten Werte, gefolgt von den Generationen Y und Z.

4.2 Implikationen und Handlungsempfehlungen für die Praxis

Basierend auf den Erkenntnissen dieser Arbeit lassen sich für die Praxis unterschiedliche Handlungsempfehlungen ableiten. Diese richten sich sowohl an die Politik und Bildungsstätten, touristische Unternehmen (z.B. Beherbergungsbetriebe, Reiseunternehmen, nationale Tourismusorganisation und Landestourismusorganisationen) als

auch an die Konsumentinnen/Konsumenten, welche in weiterer Folge als Initiatoren bezeichnet werden. Um das BDF, das ÖW sowie die ÖE zu fördern und weiterhin möglichst hohe Werte zu erzielen, sollten Themen, die die ökologische Nachhaltigkeit betreffen, ein fixer Bestandteil des Bildungssystems sein. Es sollten zudem aktiv Kommunikationsmaßnahmen umgesetzt und Aufklärungsarbeit geleistet werden. Initiatoren können hierbei die Politik, Schulen, Universitäten/Fachhochschulen und touristische Unternehmen sein. An dieser Stelle ist außerdem kritisch anzumerken, dass zwar hohe Werte bei dem BDF und den ÖE von enormer Wichtigkeit sind, wie jedoch die Ergebnisse gezeigt haben, haben diese Variablen nur einen relativ geringen Einfluss auf das ÖNR. Außerdem konnte bei der Generation Z kein signifikanter Einfluss von dem BDF auf das ÖNR nachgewiesen werden. Einhergehend mit geringen Werten bei einem ÖNR bedeutet dies, dass Handlungsempfehlungen zu diesen Einflussfaktoren allein nicht ausreichen werden, um ein ÖNR zu fördern.

Bezugnehmend auf den Erkenntnissen im Kapitel 2.6 sollten auch über digitalem Wege Informationen zu Umweltthemen geteilt und ausgetauscht werden. Diese sollten nicht nur korrekt, sondern auch mit Quellen belegt sein. Dafür können soziale Medien bzw. Plattformen verwendet werden, die wiederum von den jeweiligen Generationen genutzt werden. Speziell für die Generation Z könnte mit Expertinnen/Experten bzw. Influencerinnen/Influencern zusammengearbeitet werden, die über besondere Expertise zu Umweltthemen verfügen oder ihre grünen Urlaubserfahrungen (z.B. persönliche Empfehlungen zu grünen Hotels/Transportmitteln/Urlaubsaktivitäten) teilen können. Dies könnte möglicherweise ein Weg sein, um nicht nur auf das BDF, das ÖW und die ÖE, sondern auch auf die SN, PN und wiederum auf die AB einzuwirken. Es sollten außerdem Events angeboten werden, die die Möglichkeit eines aktiven Austausches zu Umweltthemen bieten. Dies kann beispielsweise in Form von Vorträgen von Expertinnen/Experten in Kombination mit einem Dialog mit Besucherinnen/Besuchern erfolgen. Hierbei sollten – angepasst an die Altersgruppen und deren Bedürfnisse – unterschiedliche Events veranstaltet werden, die mit weiteren Möglichkeiten (z.B. Tipps zu einer ökologischen Nachhaltigkeit im Alltag/Urlaub) umrahmt werden. Ein ständiger und interaktiver Austausch zu diesen Themen könnte zudem Aufschluss über die WV und OSB und darüber bringen, welche Maßnahmen notwendig sein würden, um ein ÖNR zu erleichtern. Initiatoren können hierbei die Politik, touristische Unternehmen und Konsumentinnen/Konsumenten sein.

Bezüglich der Förderung von ÖNG sollten ökologisch nachhaltige Angebote für ein

ÖNR langfristig möglichst attraktiv gestaltet werden, sodass ökologisch nachhaltige Angebote bevorzugt und damit zu ÖNG werden. Darüber hinaus sollte jede Person darauf achten, ÖNG nachzukommen, damit dies auch im Urlaub berücksichtigt wird und zu einem ÖNR führt. Initiatoren können die Politik, touristische Unternehmen und Konsumentinnen/Konsumenten sein. OSB sollten durch politische Maßnahmen niedrig gehalten und ökologisch nachhaltige Initiativen finanziell gefördert werden. Nachdem die Ergebnisse gezeigt haben, dass ein umweltfreundliches Verhalten vor allem als zeitaufwendig aber auch als teuer eingestuft wird, sollte das Angebot dementsprechend angepasst werden, damit weniger zeitaufwendigere und kostengünstigere jedoch umweltschädlichere Alternativen nicht bevorzugt werden. Dies gilt vor allem für den Verkehr. Beispielsweise sollte die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ermöglicht und/oder erleichtert werden sowie attraktiver sein. Dies gilt sowohl für Urlaubsgäste als auch für Personen im Alltag, damit es langfristig zur ÖNG wird und wiederum zu einem ÖNR führt. Zudem sollten Anreize geschaffen werden, die eine Anreise der Gäste mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln belohnen (z.B. Gutscheine für den nächsten Besuch, Produkte aus der Region/vom Betrieb). Initiatoren können die Politik, Anbieter öffentlicher Verkehrsmittel und touristische Unternehmen sein. Diese Einflussfaktoren und Maßnahmen sollten einer laufenden Analyse und daraus resultierenden notwendigen Anpassungen unterzogen werden, sodass sie stets in einem richtigen Ausmaß und an den richtigen Stellen umgesetzt werden können. Sämtliche Maßnahmen sollten außerdem an die jeweiligen Generationen angepasst werden.

Es wird allerdings nicht zielführend sein, wenn Reisende bei allen Faktoren (außer OSB) hohe Werte verzeichnen, jedoch kein ÖNR durchführen. Darum wird an die Konsumentinnen/Konsumenten appelliert, insbesondere darauf zu achten, ökologisch nachhaltige bzw. umweltfreundliche Transportmittel für die An- und Abreise zu wählen. Dies ist vor allem dann einfacher umzusetzen, wenn Urlaube in der Nähe von dem zuhause unternommen werden, damit lange Transportwege vermieden werden können. Zudem sollten grüne Hotels genutzt und auf ein ökologisch nachhaltiges Verhalten vor Ort geachtet werden. Um sicherzugehen, dass ein ÖNR durchgeführt wird, sollten Umweltzertifizierungen bei der Reise berücksichtigt werden. Abschließend lässt sich sagen, dass jede Reisende/jeder Reisende einen Beitrag zur Erreichung einer ökologisch nachhaltigen Zukunft leisten kann – sie/er muss sich aber auch dafür entscheiden und dementsprechend verhalten.

5 Schlussfolgerung

Das Kapitel Schlussfolgerung inkludiert die Unterkapitel Zusammenfassung und Fazit, Kritische Reflexion und Limitationen, sowie Ausblick für die zukünftige Forschung und schließt diese Arbeit ab.

5.1 Zusammenfassung und Fazit

Die vorliegende Masterarbeit hat sich mit der Bedeutung der ökologischen Nachhaltigkeit beim Reisen am Beispiel der Generationen X, Y und Z auseinandergesetzt. Es wurde ein detaillierter Forschungsüberblick gegeben und anschließend eine empirische Studie mithilfe einer quantitativen Methode (Online-Umfrage) durchgeführt. Als theoretisches Modell wurde eine angepasste und erweiterte Form des CADM verwendet. Es wurden unterschiedliche Analysen durchgeführt, die zur Prüfung der Hypothesen, Beantwortung der Forschungsfragen und Erreichung der definierten Ziele notwendig waren. Im Zuge der Betrachtung der generellen Einflussfaktoren konnte festgestellt werden, dass die AB, ÖNG, WV und OSB einen signifikanten Einfluss auf ein ÖNR haben, wobei der größte Einfluss auf ein ÖNR bei den AB verzeichnet werden konnte. Auf die AB haben wiederum die PN den größten Einfluss. Die Studie hat außerdem gezeigt, dass sich die Generation X in Bezug auf das ÖNR signifikant von den Generationen Y und Z unterscheidet.

Darüber hinaus wurde bei den Generationen X und Y ein signifikanter Zusammenhang zwischen dem BDF und dem ÖNR festgestellt. Es zeigte sich zudem bei den Generationen X, Y und Z ein signifikanter Zusammenhang zwischen den ÖE und einem ÖNR. Da sowohl die signifikanten Einflüsse von dem BDF auf ein ÖNR sowie von den ÖE auf ein ÖNR als auch die generierten Werte beim ÖNR niedrig, die Werte von den ÖE und dem BDF jedoch hoch ausfielen, konnte innerhalb dieser Studie eine Diskrepanz zwischen Bewusstsein/Einstellung und Verhalten bestätigt werden. Ergänzend dazu stellte sich heraus, dass bei der Generation Z eine Lücke zwischen dem BDF und dem ÖNR besteht, nachdem kein signifikanter Einfluss festgestellt werden konnte. Zusammengefasst konnten die Hypothesen und damit auch die Forschungsfragen FF1 (Durch welche Faktoren kann ein ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten generell beeinflusst werden?), FF2 (Inwiefern unterscheiden sich die Generationen X, Y und Z in ihrem Reiseverhalten in Bezug auf die ökologische Nachhaltigkeit?) und FF3 (Welche Unterschiede gibt es zwischen dem Bewusstsein/der Einstellung in Bezug auf die ökologische Nachhaltigkeit und einem ökologisch

nachhaltigen Reiseverhalten bei den Generationen X, Y und Z?) beantwortet werden. Darüber hinaus wurden von den Erkenntnissen Handlungsempfehlungen, die unterstützend zu einem ökologisch nachhaltigeren Reiseverhalten beitragen sollen, abgeleitet. Diesbezüglich lässt sich zusammenfassen, dass zur Erreichung von einem ÖNR, alle möglichen Einflussfaktoren berücksichtigt werden müssen. Je stärker die Ausprägung der Einflussfaktoren (ausgenommen OSB) ist, umso größer ist auch die Summe des möglichen Einflusses auf ein ÖNR. Zudem sollten OSB dabei möglichst geringgehalten werden, um keinen negativen Einfluss auf ein ÖNR zu erzeugen. Die Umsetzung eines ökologisch nachhaltigen Reiseverhaltens ist von hoher Wichtigkeit. An dieser Stelle wird an die Politik, Bildungsstätten und touristischen Unternehmen appelliert, dies zu ermöglichen, und an die Konsumentinnen/Konsumenten, die Möglichkeiten zu nutzen und ihr Verhalten zu hinterfragen.

5.2 Kritische Reflexion und Limitationen

Als Zielgruppe für die empirische Studie dieser Arbeit wurden die Generationen X, Y und Z der in Österreich lebenden Bevölkerung gewählt. Demnach limitieren sich die Erkenntnisse dahingehend. Des Weiteren konnte insgesamt zwar eine repräsentative Stichprobe erreicht werden, die anteilmäßige Aufteilung der Generationen fiel jedoch trotz der durchgeführten Maßnahmen unterschiedlich stark aus. Zudem ist wichtig anzumerken, dass für die vorliegende Studie die Generationen X, Y und Z nach einer speziellen Einteilung in Jahreszahlen gegliedert wurden und dass somit andere Aufteilungen der Generationen auch zu unterschiedlichen Ergebnissen führen könnten. Da der Fragebogen in deutscher Sprache verfasst wurde, ist es möglich, dass Personen, die der deutschen Sprache nicht mächtig sind, aber der österreichischen Bevölkerung angehören, an der Studie nicht teilgenommen haben. Darüber hinaus wurden für die vorliegende Studie spezifische Einflussfaktoren gewählt. Es ist daher möglich, dass es auch noch weitere Einflussfaktoren auf ein ÖNR gibt.

5.3 Ausblick für die zukünftige Forschung

Aus den Erkenntnissen dieser Arbeit und der Bedeutung der ökologischen Nachhaltigkeit lässt sich schließen, dass es auch zukünftig von enormer Wichtigkeit sein wird, weiterhin die Einflussfaktoren auf ein ÖNR zu erforschen, um Entscheidungen von Konsumentinnen/Konsumenten verstehen und dementsprechende Maßnahmen ableiten zu können. Aufgrund des Wandels der Zeit und der Gesellschaft, sollten daher stets mehrere Generationen betrachtet werden. Zukünftige Forscherinnen/Forscher

könnten auch Generationen in ihren Studien berücksichtigen, die vor 1965 bzw. nach 2003 geboren wurden. Die zukünftige Forschung sollte sich hinsichtlich Umweltthemen und den Einflussfaktoren auf ein ÖNR außerdem intensiver mit den unterschiedlichen Generationen auseinandersetzen. Dies betrifft insbesondere die Generation X, da es hierbei sehr an wissenschaftlichen Studien zu mangeln scheint. Es wäre außerdem interessant, Studien auf Basis der Bevölkerung anderer Länder durchzuführen, um die Ergebnisse vergleichen und auf mögliche kulturelle Unterschiede analysieren zu können. Die zukünftige Forschung sollte sich außerdem mit weiteren möglichen Einflussfaktoren auf ein ÖNR auseinandersetzen. Darüber hinaus könnte analysiert werden, ob sich ein ÖNR je nach Reisemotiv und Begleitung (z.B. Familienurlaub mit Kindern, Urlaub mit Freundinnen/Freunden, berufliche Reise) unterscheidet. Um mögliche Einflussfaktoren auf ein ÖNR je nach Generation im Detail analysieren zu können, könnten auch qualitative Studien durchgeführt werden.

Literaturverzeichnis

- Abdullahi, H., Reyes-Rubiano, L., Ouelhadj, D., Faulin, J., & Juan, A. A. (2021). Modelling and multi-criteria analysis of the sustainability dimensions for the green vehicle routing problem. *European Journal of Operational Research*, 292(1), 143–154. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2020.10.028>
- Acampora, A., Lucchetti, M. C., Merli, R., & Ali, F. (2022). The theoretical development and research methodology in green hotels research: A systematic literature review. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 51, 512–528. <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2022.05.007>
- Agag, G., & Colmekcioglu, N. (2020). Understanding guests' behavior to visit green hotels: The role of ethical ideology and religiosity. *International Journal of Hospitality Management*, 91, 102679. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2020.102679>
- Ageyiwaah, E. (2020). Over-tourism and sustainable consumption of resources through sharing: the role of government. *International Journal of Tourism Cities*, 6(1), 99–116. <https://doi.org/10.1108/IJTC-06-2019-0078>
- Ahmad, H., & Ibrahim, B. (2015). Leadership and the characteristic of different generational cohort towards job satisfaction. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 204, 14–18. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.08.104>
- Ahmad, M., & Wu, Y. (2022). Combined role of green productivity growth, economic globalization, and eco-innovation in achieving ecological sustainability for OECD economies. *Journal of Environmental Management*, 302, 113980. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2021.113980>
- Ahmad, Z., Hassan, N. M., Khattak, M. N., Moustafa, M. A., & Fakhri, M. (2021). Impact of tourist's environmental awareness on pro-environmental behavior with the mediating effect of tourist's environmental concern and moderating effect of tourist's environmental attachment. *Sustainability*, 13(23), 12998. <https://doi.org/10.3390/su132312998>
- Ahn, J., & Kwon, J. (2020). Green hotel brands in Malaysia: Perceived value, cost, anticipated emotion, and revisit intention. *Current Issues in Tourism*, 23(12), 1559–1574. <https://doi.org/10.1080/13683500.2019.1646715>
- Ahn, Y., Lee, B. C., & Lee, S. K. (2020). Analysis of Korean millennials' travel expenditure patterns: An almost ideal demand system approach. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 25(1), 3–14. <https://doi.org/10.1080/10941665.2019.1578810>

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179–211. [https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T)
- Ajzen, I. (2011). The theory of planned behaviour: Reactions and reflections. *Psychology and Health*, 26(9), 1113–1127. <https://doi.org/10.1080/08870446.2011.613995>
- Aktar, M. A., Alam, M. M., & Al-Amin, A. Q. (2021). Global economic crisis, energy use, CO2 emissions, and policy roadmap amid COVID-19. *Sustainable Production and Consumption*, 26, 770–781. <https://doi.org/10.1016/j.spc.2020.12.029>
- Albaladejo, I. P., González-Martínez, M. I., & Martínez-García, M. P. (2020). A double life cycle in tourism arrivals to Spain: Unit root tests with gradual change analysis. *Journal of Destination Marketing & Management*, 18, 100497. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2020.100497>
- Alkire (née Nasr), L., O'Connor, G. E., Myrden, S., & Köcher, S. (2020). Patient experience in the digital age: An investigation into the effect of generational cohorts. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 57, 102221. <https://doi.org/10.1016/j.jretconser.2020.102221>
- Antimova, R., Nawijn, J., & Peeters, P. (2012). The awareness/attitude-gap in sustainable tourism: A theoretical perspective. *Tourism Review*, 67(3), 7–16. <https://doi.org/10.1108/16605371211259795>
- Aprile, M. C., & Punzo, G. (2022). How environmental sustainability labels affect food choices: Assessing consumer preferences in southern Italy. *Journal of Cleaner Production*, 332, 130046. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2021.130046>
- Atzori, R. (2020). Destination stakeholders' perceptions of overtourism impacts, causes, and responses: The case of Big Sur, California. *Journal of Destination Marketing & Management*, 17, 100440. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2020.100440>
- Babu, S., Singh, R., Yadav, D., Rathore, S. S., Raj, R., Avasthe, R., Yadav, S. K., Das, A., Yadav, V., Yadav, B., Shekhawat, K., Upadhyay, P. K., Yadav, D. K., & Singh, V. K. (2022). Nanofertilizers for agricultural and environmental sustainability. *Chemosphere*, 292, 133451. <https://doi.org/10.1016/j.chemosphere.2021.133451>
- Backhaus, K., Erichson, B., Gensler, S., Weiber, R., & Weiber, T. (2021). *Multivariate Analysemethoden: Eine anwendungsorientierte Einführung* (16. Aufl.). Springer

- Gabler. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-32425-4>
- Backhaus, K., Erichson, B., Plinke, W., & Weiber, R. (2018). *Multivariate Analysemethoden: Eine anwendungsorientierte Einführung* (15. Aufl.). Springer
Gabler. <https://doi.org/10.1007/978-3-662-56655-8>
- Baker, M. A., Davis, E. A., & Weaver, P. A. (2014). Eco-friendly attitudes, barriers to participation, and differences in behavior at green hotels. *Cornell Hospitality Quarterly*, 55(1), 89–99. <https://doi.org/10.1177/1938965513504483>
- Balaji, M. S., Jiang, Y., & Jha, S. (2019). Green hotel adoption: A personal choice or social pressure? *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 31(8), 3287–3305. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-09-2018-0742>
- Balundé, A., Jovarauskaitė, L., & Poškus, M. S. (2020). Exploring adolescents' waste prevention via Value-Identity-Personal norm and Comprehensive Action Determination Models. *Journal of Environmental Psychology*, 72, 101526. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2020.101526>
- Becken, S., & Mackey, B. (2017). What role for offsetting aviation greenhouse gas emissions in a deep-cut carbon world? *Journal of Air Transport Management*, 63, 71–83. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2017.05.009>
- Bento, M., Martinez, L. M., & Martinez, L. F. (2018). Brand engagement and search for brands on social media: Comparing Generations X and Y in Portugal. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 43, 234–241. <https://doi.org/10.1016/j.jretconser.2018.04.003>
- Berg, W. (2014). *Einführung Tourismus: Überblick und Management* (2. Aufl.). Oldenbourg Wissenschaftsverlag GmbH.
- Berger, S., Kilchenmann, A., Lenz, O., & Schlöder, F. (2022). Willingness-to-pay for carbon dioxide offsets: Field evidence on revealed preferences in the aviation industry. *Global Environmental Change*, 73, 102470. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2022.102470>
- Blasius, J., & Thiessen, V. (2021). *Argumentieren mit Statistik: Eine Einführung für das sozialwissenschaftliche Studium*. Verlag Barbara Budrich GmbH.
- Bravo, R., Catalán, S., & Pina, J. M. (2020). Intergenerational differences in customer engagement behaviours: An analysis of social tourism websites. *International Journal of Tourism Research*, 22(2), 182–191. <https://doi.org/10.1002/jtr.2327>
- Butler, R. (2018). Sustainable tourism in sensitive environments: A wolf in sheep's clothing? *Sustainability*, 10(6), 1789. <https://doi.org/10.3390/su10061789>
- Butler, R. (2020). Tourism – resilient but vulnerable as “the times they are a changing”

- in the “new normality”. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 12(6), 663–670. <https://doi.org/10.1108/WHATT-07-2020-0063>
- Butler, R. W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources. *Canadian Geographer/Le Géographe canadien*, 24(1), 5–12. <https://doi.org/10.1111/j.1541-0064.1980.tb00970.x>
- Calvo-Porràl, C., & Pesqueira-Sanchez, R. (2020). Generational differences in technology behaviour: Comparing Millennials and Generation X. *Kybernetes*, 49(11), 2755–2772. <https://doi.org/10.1108/K-09-2019-0598>
- Carrington, M. J., Neville, B. A., & Whitwell, G. J. (2010). Why ethical consumers don't walk their talk: Towards a framework for understanding the gap between the ethical purchase intentions and actual buying behaviour of ethically minded consumers. *Journal of Business Ethics*, 97(1), 139–158. <https://doi.org/10.1007/s10551-010-0501-6>
- Cesarina Mason, M., Pauluzzo, R., & Muhammad Umar, R. (2022). Recycling habits and environmental responses to fast-fashion consumption: Enhancing the Theory of Planned Behavior to predict Generation Y consumers' purchase decisions. *Waste Management*, 139, 146–157. <https://doi.org/10.1016/j.wasman.2021.12.012>
- Chen, F.-Y. (2013). The intention and determining factors for airline passengers' participation in carbon offset schemes. *Journal of Air Transport Management*, 29, 17–22. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2013.01.001>
- Child, D. (2006). *The Essentials of Factor Analysis* (3. Aufl.). Continuum International Publishing Group.
- Choudhary, P., & Gangotia, A. (2017). Do travel decision-making styles and gender of Generation Y have any association with travel information share on social networking sites? *Journal of Hospitality and Tourism Technology*, 8(2), 152–167. <https://doi.org/10.1108/JHTT-09-2016-0052>
- Confente, I., & Vigolo, V. (2018). Online travel behaviour across cohorts: The impact of social influences and attitude on hotel booking intention. *International Journal of Tourism Research*, 20(5), 660–670. <https://doi.org/10.1002/jtr.2214>
- Daniela-Abigail, H.-L., Tariq, R., Mekaoui, A. El, Bassam, A., Vega De Lille, M., J Ricalde, L., & Riech, I. (2022). Does recycling solar panels make this renewable resource sustainable? Evidence supported by environmental, economic, and social dimensions. *Sustainable Cities and Society*, 77, 103539. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2021.103539>

- Delbosc, A., & Nakanishi, H. (2017). A life course perspective on the travel of Australian Millennials. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *104*, 319–336. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.03.014>
- Denton, G., Chi, O. H., & Gursoy, D. (2020). An examination of the gap between carbon offsetting attitudes and behaviors: Role of knowledge, credibility and trust. *International Journal of Hospitality Management*, *90*, 102608. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2020.102608>
- Djafarova, E., & Foots, S. (2022). Exploring ethical consumption of Generation Z: Theory of Planned Behaviour. *Young Consumers*. <https://doi.org/10.1108/yc-10-2021-1405>
- Döring, N., & Bortz, J. (2016). *Forschungsmethoden und Evaluation in den Sozial- und Humanwissenschaften* (5. Aufl.). Springer.
- Dunlap, R. E., Van Liere, K. D., Mertig, A. G., & Jones, R. E. (2000). New trends in measuring environmental attitudes: Measuring endorsement of the New Ecological Paradigm: A revised NEP scale. *Journal of Social Issues*, *56*(3), 425–442. <https://doi.org/10.1111/0022-4537.00176>
- Earth Overshoot Day. (o. J.-a). *About Earth Overshoot Day*. <https://www.overshootday.org/about-earth-overshoot-day/>
- Earth Overshoot Day. (o. J.-b). *Country Overshoot Days*. <https://www.overshootday.org/newsroom/country-overshoot-days/>
- Eckstein, P. P. (2010). *Statistik für Wirtschaftswissenschaftler: Eine realdatenbasierte Einführung mit SPSS* (2. Aufl.). Gabler.
- Esfandiar, K., Dowling, R., Pearce, J., & Goh, E. (2021). What a load of rubbish! The efficacy of Theory of Planned Behaviour and Norm Activation Model in predicting visitors' binning behaviour in national parks. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, *46*, 304–315. <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2021.01.001>
- Eslaminassab, A., & Ehmer, H. (2021). Nudging air travellers towards carbon offsetting: The impact of an opt-out default on the offsetting rate. *Transportation Research Procedia*, *59*, 271–280. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.11.119>
- Evans, J. R., & Mathur, A. (2005). The value of online surveys. *Internet Research*, *15*(2), 195–219. <https://doi.org/10.1108/10662240510590360>
- Evans, J. R., & Mathur, A. (2018). The value of online surveys: A look back and a look ahead. *Internet Research*, *28*(4), 854–887. <https://doi.org/10.1108/IntR-03-2018-0089>
- Eyuboglu, K., & Uzar, U. (2020). The impact of tourism on CO2 emission in Turkey.

- Current Issues in Tourism*, 23(13), 1631–1645.
<https://doi.org/10.1080/13683500.2019.1636006>
- Faize, F. A., & Akhtar, M. (2020). Addressing environmental knowledge and environmental attitude in undergraduate students through scientific argumentation. *Journal of Cleaner Production*, 252, 119928. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2019.119928>
- Falk, M., & Hagsten, E. (2019). Ways of the green tourist in Europe. *Journal of Cleaner Production*, 225, 1033–1043. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2019.04.001>
- Fang, W.-T., Huang, M.-H., Cheng, B.-Y., Chiu, R.-J., Chiang, Y.-T., Hsu, C.-W., & Ng, E. (2021). Applying a Comprehensive Action Determination Model to examine the recycling behavior of Taipei City residents. *Sustainability*, 13(2), 490. <https://doi.org/10.3390/su13020490>
- Farid, H., Hakimian, F., Nair, V., Nair, P. K., & Ismail, N. (2016). Trend of research on sustainable tourism and climate change in 21st century. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 8(5), 516–533. <https://doi.org/10.1108/WHATT-06-2016-0032>
- Field, A. (2013). *Discovering statistics using IBM SPSS Statistics* (4. Aufl.). SAGE Publications.
- Filimonau, V., Rosa, M. S., Franca, L. S., Creus, A. C., Ribeiro, G. M., Molnarova, J., Piumatti, R. G., Valsasina, L., & Safaei, A. (2021). Environmental and carbon footprint of tourist accommodation: A comparative study of popular hotel categories in Brazil and Peru. *Journal of Cleaner Production*, 328, 129561. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2021.129561>
- Frey, B. S. (1988). Ipsative and objective limits to human behavior. *Journal of Behavioral Economics*, 17(4), 229–248. [https://doi.org/10.1016/0090-5720\(88\)90012-5](https://doi.org/10.1016/0090-5720(88)90012-5)
- Friedrichsmeier, T., Matthies, E., & Klöckner, C. A. (2013). Explaining stability in travel mode choice: An empirical comparison of two concepts of habit. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 16, 1–13. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2012.08.008>
- Fu, X. (2021). A novel perspective to enhance the role of TPB in predicting green travel: The moderation of affective-cognitive congruence of attitudes. *Transportation*, 48(6), 3013–3035. <https://doi.org/10.1007/s11116-020-10153-5>
- Gao, Y. (Lisa), Mattila, A. S., & Lee, S. (2016). A meta-analysis of behavioral intentions for environment-friendly initiatives in hospitality research. *International*

- Journal of Hospitality Management*, 54, 107–115.
<https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2016.01.010>
- Gärling, T., Fujii, S., Gärling, A., & Jakobsson, C. (2003). Moderating effects of social value orientation on determinants of proenvironmental behavior intention. *Journal of Environmental Psychology*, 23(1), 1–9. [https://doi.org/10.1016/S0272-4944\(02\)00081-6](https://doi.org/10.1016/S0272-4944(02)00081-6)
- Gaspar, R. (2013). Understanding the reasons for behavioral failure: A process view of psychosocial barriers and constraints to pro-ecological behavior. *Sustainability*, 5(7), 2960–2975. <https://doi.org/10.3390/su5072960>
- Gifford, R. D., & Chen, A. K. S. (2017). Why aren't we taking action? Psychological barriers to climate-positive food choices. *Climatic Change*, 140(2), 165–178. <https://doi.org/10.1007/s10584-016-1830-y>
- Gkargkavouzi, A., Halkos, G., & Matsiori, S. (2019). How do motives and knowledge relate to intention to perform environmental behavior? Assessing the mediating role of constraints. *Ecological Economics*, 165, 106394. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2019.106394>
- Gleim, M. R., Smith, J. S., Andrews, D., & Cronin Jr., J. J. (2013). Against the green: A multi-method examination of the barriers to green consumption. *Journal of Retailing*, 89(1), 44–61. <https://doi.org/10.1016/j.jretai.2012.10.001>
- Global Footprint Network. (o. J.-a). *Data downloads, licenses, and support*. <https://www.footprintnetwork.org/licenses/>
- Global Footprint Network. (o. J.-b). *Footprint Calculator*. <https://www.footprintnetwork.org/resources/footprint-calculator/>
- Global Footprint Network. (o. J.-c). *Our past & our future*. <https://www.footprintnetwork.org/about-us/our-history/>
- Goh, E., & Jie, F. (2019). To waste or not to waste: Exploring motivational factors of Generation Z hospitality employees towards food wastage in the hospitality industry. *International Journal of Hospitality Management*, 80, 126–135. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2019.02.005>
- Graves, C., & Roelich, K. (2021). Psychological barriers to pro-environmental behaviour change: A review of meat consumption behaviours. *Sustainability*, 13(21), 11582. <https://doi.org/10.3390/su132111582>
- Gray, S. G., Raimi, K. T., Wilson, R., & Árvai, J. (2019). Will Millennials save the world? The effect of age and generational differences on environmental concern. *Journal of Environmental Management*, 242, 394–402.

- <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2019.04.071>
- Grober, U. (2013). *Die Entdeckung der Nachhaltigkeit: Kulturgeschichte eines Begriffs*. Verlag Antje Kunstmann GmbH.
- Gühnemann, A., Kurzweil, A., & Mailer, M. (2021). Tourism mobility and climate change - A review of the situation in Austria. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 34, 100382. <https://doi.org/10.1016/j.jort.2021.100382>
- Gupta, A., Dash, S., & Mishra, A. (2019). All that glitters is not green: Creating trustworthy ecofriendly services at green hotels. *Tourism Management*, 70, 155–169. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.08.015>
- Gustavsson, M. (2018). Examining the ‘cultural sustainability’ of two different ways of governing fishing practices. *Marine Policy*, 97, 262–269. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2018.03.017>
- Häder, M. (2019). *Empirische Sozialforschung: Eine Einführung* (4. Aufl.). Springer VS.
- Hameed, I., Hussain, H., & Khan, K. (2021). The role of green practices toward the green word-of-mouth using Stimulus-Organism-Response model. *Journal of Hospitality and Tourism Insights*. <https://doi.org/10.1108/JHTI-04-2021-0096>
- Hammad, N., Ahmad, S. Z., & Papastathopoulos, A. (2017). Residents’ perceptions of the impact of tourism in Abu Dhabi, United Arab Emirates. *International Journal of Culture, Tourism, and Hospitality Research*, 11(4), 551–572. <https://doi.org/10.1108/IJCTHR-04-2017-0048>
- Han, H. (2014). The Norm Activation Model and theory-broadening: Individuals’ decision-making on environmentally-responsible convention attendance. *Journal of Environmental Psychology*, 40, 462–471. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2014.10.006>
- Han, H., Chua, B.-L., & Hyun, S. S. (2020). Eliciting customers’ waste reduction and water saving behaviors at a hotel. *International Journal of Hospitality Management*, 87, 102386. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2019.102386>
- Han, H., Hsu, L.-T. (Jane), & Sheu, C. (2010). Application of the Theory of Planned Behavior to green hotel choice: Testing the effect of environmental friendly activities. *Tourism Management*, 31(3), 325–334. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2009.03.013>
- Han, H., Hwang, J., Kim, J., & Jung, H. (2015). Guests’ pro-environmental decision-making process: Broadening the norm activation framework in a lodging context. *International Journal of Hospitality Management*, 47, 96–107.

- <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2015.03.013>
- Han, H., & Kim, Y. (2010). An investigation of green hotel customers' decision formation: Developing an extended model of the Theory of Planned Behavior. *International Journal of Hospitality Management*, 29(4), 659–668. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2010.01.001>
- Harchandani, P., & Shome, S. (2021). Global tourism and COVID-19: An impact assessment. *Tourism: An International Interdisciplinary Journal*, 69(2), 262–280. <https://doi.org/10.37741/T.69.2.7>
- Hares, A., Dickinson, J., & Wilkes, K. (2010). Climate change and the air travel decisions of UK tourists. *Journal of Transport Geography*, 18(3), 466–473. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.06.018>
- Hassan, L. M., Shiu, E., & Shaw, D. (2016). Who says there is an intention–behaviour gap? Assessing the empirical evidence of an intention–behaviour gap in ethical consumption. *Journal of Business Ethics*, 136(2), 219–236. <https://doi.org/10.1007/s10551-014-2440-0>
- Hergesell, A. (2017). Environmental commitment in holiday transport mode choice. *International Journal of Culture, Tourism, and Hospitality Research*, 11(1), 67–80. <https://doi.org/10.1108/IJCTHR-09-2015-0118>
- Herrando, C., Jimenez-Martinez, J., & Martin-De Hoyos, M. J. (2019). Tell me your age and I tell you what you trust: The moderating effect of generations. *Internet Research*, 29(4), 799–817. <https://doi.org/10.1108/IntR-03-2017-0135>
- Hornig, J.-S., Hu, M.-L. (Monica), Teng, C.-C. (Chris), Hsiao, H.-L., & Liu, C.-H. (Sam). (2013). Development and validation of the low-carbon literacy scale among practitioners in the Taiwanese tourism industry. *Tourism Management*, 35, 255–262. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2012.08.001>
- Hrubcova, G., Loster, T., & Obergruber, P. (2016). The economic effects of tourism in the group of the least developed countries. *Procedia Economics and Finance*, 39, 476–481. [https://doi.org/10.1016/s2212-5671\(16\)30351-3](https://doi.org/10.1016/s2212-5671(16)30351-3)
- Huh, C., & Chang, H. "Sean". (2017). An investigation of Generation Y travellers' beliefs and attitudes towards green hotel practices: A view from active and passive green Generation Y travellers. *International Journal of Tourism Sciences*, 17(2), 126–139. <https://doi.org/10.1080/15980634.2017.1318590>
- Insch, A. (2020). The challenges of over-tourism facing New Zealand: Risks and responses. *Journal of Destination Marketing & Management*, 15, 100378. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2019.100378>

- Jaciow, M., & Wolny, R. (2021). New technologies in the ecological behavior of Generation Z. *Procedia Computer Science*, 192, 4780–4789. <https://doi.org/10.1016/j.procs.2021.09.256>
- Jalilvand, M. R., & Samiei, N. (2012). The impact of electronic word of mouth on a tourism destination choice: Testing the Theory of Planned Behavior (TPB). *Internet Research*, 22(5), 591–612. <https://doi.org/10.1108/10662241211271563>
- Janssen, J., & Laatz, W. (2017). *Statistische Datenanalyse mit SPSS: Eine anwendungsorientierte Einführung in das Basissystem und das Modul Exakte Tests* (9. Aufl.). Springer Gabler.
- Jiang, W., Wang, L., Zhou, K. Z., & Guo, Z. (2021). How managerial ties affect hotels' proactive environmental practices in China: The contingent role of institutional environments. *International Journal of Hospitality Management*, 95, 102756. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2020.102756>
- Jiang, Y., & Gao, Y. (Lisa). (2019). Factors that influence potential green hotel customers' decision-making process - Evidence from China. *Journal of China Tourism Research*, 15(4), 455–477. <https://doi.org/10.1080/19388160.2018.1558139>
- Joanes, T., Gwozdz, W., & Klöckner, C. A. (2020). Reducing personal clothing consumption: A cross-cultural validation of the Comprehensive Action Determination Model. *Journal of Environmental Psychology*, 71, 101396. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2020.101396>
- Juvan, E., & Dolnicar, S. (2014). The attitude-behaviour gap in sustainable tourism. *Annals of Tourism Research*, 48, 76–95. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2014.05.012>
- Juvan, E., & Dolnicar, S. (2016). Measuring environmentally sustainable tourist behaviour. *Annals of Tourism Research*, 59, 30–44. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2016.03.006>
- Juvan, E., & Dolnicar, S. (2017). Drivers of pro-environmental tourist behaviours are not universal. *Journal of Cleaner Production*, 166, 879–890. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2017.08.087>
- Kastenholz, E., Eusébio, C., & Carneiro, M. J. (2018). Segmenting the rural tourist market by sustainable travel behaviour: Insights from village visitors in Portugal. *Journal of Destination Marketing & Management*, 10, 132–142. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2018.09.001>

- Ketter, E. (2021). Millennial travel: Tourism micro-trends of European Generation Y. *Journal of Tourism Futures*, 7(2), 192–196. <https://doi.org/10.1108/JTF-10-2019-0106>
- Khan, A., Bibi, S., Lorenzo, A., Lyu, J., & Babar, Z. U. (2020). Tourism and development in developing economies: A policy implication perspective. *Sustainability*, 12(4), 1618. <https://doi.org/10.3390/su12041618>
- Khan, I., Hou, F., Zakari, A., Irfan, M., & Ahmad, M. (2022). Links among energy intensity, non-linear financial development, and environmental sustainability: New evidence from Asia Pacific Economic Cooperation countries. *Journal of Cleaner Production*, 330, 129747. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2021.129747>
- Kim, A., Kim, K. P., & Nguyen, T. H. D. (2021). The green accommodation management practices: The role of environmentally responsible tourist markets in understanding tourists' pro-environmental behaviour. *Sustainability*, 13(4), 2326. <https://doi.org/10.3390/su13042326>
- Kim, J. J., & Hwang, J. (2020). Merging the Norm Activation Model and the Theory of Planned Behavior in the context of drone food delivery services: Does the level of product knowledge really matter? *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 42, 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2019.11.002>
- Kim, S.-H., Lee, K., & Fairhurst, A. (2017). The review of “green” research in hospitality, 2000-2014: Current trends and future research directions. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 29(1), 226–247. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-11-2014-0562>
- Kim, W. G., McGinley, S., Choi, H.-M., & Agmapisarn, C. (2020). Hotels' environmental leadership and employees' organizational citizenship behavior. *International Journal of Hospitality Management*, 87, 102375. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2019.102375>
- Kim, Y. H., Barber, N., & Kim, D.-K. (2019). Sustainability research in the hotel industry: Past, present, and future. *Journal of Hospitality Marketing & Management*, 28(5), 576–620. <https://doi.org/10.1080/19368623.2019.1533907>
- Klößner, C. A. (2013). A comprehensive model of the psychology of environmental behaviour—A meta-analysis. *Global Environmental Change*, 23(5), 1028–1038. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2013.05.014>
- Klößner, C. A., & Blöbaum, A. (2010). A Comprehensive Action Determination Model: Toward a broader understanding of ecological behaviour using the example of travel mode choice. *Journal of Environmental Psychology*, 30(4), 574–586.

- <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2010.03.001>
- Klöckner, C. A., & Matthies, E. (2004). How habits interfere with norm-directed behaviour: A normative decision-making model for travel mode choice. *Journal of Environmental Psychology*, 24(3), 319–327. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2004.08.004>
- Klöckner, C. A., & Oppedal, I. O. (2011). General vs. domain specific recycling behaviour—Applying a multilevel comprehensive action determination model to recycling in Norwegian student homes. *Resources, Conservation and Recycling*, 55(4), 463–471. <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2010.12.009>
- Koçak, E., Ulucak, R., & Ulucak, Z. Ş. (2020). The impact of tourism developments on CO2 emissions: An advanced panel data estimation. *Tourism Management Perspectives*, 33, 100611. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2019.100611>
- Koksal, M. H. (2019). Differences among Baby Boomers, Generation X, Millennials, and Generation Z wine consumers in Lebanon: Some perspectives. *International Journal of Wine Business Research*, 31(3), 456–472. <https://doi.org/10.1108/IJWBR-09-2018-0047>
- Kollmuss, A., & Agyeman, J. (2002). Mind the gap: Why do people act environmentally and what are the barriers to pro-environmental behavior? *Environmental Education Research*, 8(3), 239–260. <https://doi.org/10.1080/13504620220145401>
- Koul, B., Yakoob, M., & Shah, M. P. (2022). Agricultural waste management strategies for environmental sustainability. *Environmental Research*, 206, 112285. <https://doi.org/10.1016/j.envres.2021.112285>
- Kropp, A. (2019). *Grundlagen der Nachhaltigen Entwicklung: Handlungsmöglichkeiten und Strategien zur Umsetzung*. Springer Gabler. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-23072-2>
- Kruger, M., & Viljoen, A. (2022). That old saying about wine and age: Identifying South African age-cohort preferences. *International Journal of Wine Business Research*. <https://doi.org/10.1108/IJWBR-06-2021-0033>
- Kumar, B., Srivastava, H. S., & Singh, G. (2020). Consumers' intention to use environment-friendly ethical transportation medium: A conceptual framework and empirical evaluation. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 70, 235–248. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.03.005>
- Laroche, M., Bergeron, J., & Barbaro-Forleo, G. (2001). Targeting consumers who are willing to pay more for environmentally friendly products. *Journal of*

- Consumer Marketing*, 18(6), 503–520.
- Lazar, N., & Chithra, K. (2021). Prioritization of sustainability dimensions and categories for residential buildings of tropical climate: A multi-criteria decision-making approach. *Journal of Building Engineering*, 39, 102262. <https://doi.org/10.1016/j.jobe.2021.102262>
- Lee, C.-C., & Chen, M.-P. (2021). Ecological footprint, tourism development, and country risk: International evidence. *Journal of Cleaner Production*, 279, 123671. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.123671>
- Lee, C.-C., Chen, M.-P., & Wu, W. (2022). The criticality of tourism development, economic complexity, and country security on ecological footprint. *Environmental Science and Pollution Research*, 29(24), 37004–37040. <https://doi.org/10.1007/s11356-022-18499-2>
- Lenzen, M., Sun, Y.-Y., Faturay, F., Ting, Y.-P., Geschke, A., & Malik, A. (2018). The carbon footprint of global tourism. *Nature Climate Change*, 8(6), 522–528. <https://doi.org/10.1038/s41558-018-0141-x>
- Li, Jiachen, Li, X., & Chen, C. (2021). The CO2 emission efficiency of China's hotel industry under the double carbon objectives and homestay growth. *Energies*, 14(24), 8228. <https://doi.org/10.3390/en14248228>
- Li, Jianpu, Weng, G., Pan, Y., Li, C., & Wang, N. (2021). A scientometric review of tourism carrying capacity research: Cooperation, hotspots, and prospect. *Journal of Cleaner Production*, 325, 129278. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2021.129278>
- Li, Q.-C., & Wu, M.-Y. (2019). Rationality or morality? A comparative study of pro-environmental intentions of local and nonlocal visitors in nature-based destinations. *Journal of Destination Marketing & Management*, 11, 130–139. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2019.01.003>
- Lin, D., Wackernagel, M., Galli, A., & Kelly, R. (2015). Ecological Footprint: Informative and evolving – A response to van den Bergh and Grazi (2014). *Ecological Indicators*, 58, 464–468. <https://doi.org/10.1016/j.ecolind.2015.05.001>
- Lin, W., Li, Y., Li, X., & Xu, D. (2018). The dynamic analysis and evaluation on tourist ecological footprint of city: Take Shanghai as an instance. *Sustainable Cities and Society*, 37, 541–549. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2017.12.003>
- Linder, N., Giusti, M., Samuelsson, K., & Barthel, S. (2022). Pro-environmental habits: An underexplored research agenda in sustainability science. *Ambio*, 51(3), 546–

556. <https://doi.org/10.1007/s13280-021-01619-6>
- Lintunen, J., & Rautiainen, A. (2021). On physical and social-cost-based CO₂ equivalents for transient albedo-induced forcing. *Ecological Economics*, *190*, 107204. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2021.107204>
- Liu, H., & Li, B. (2021). Changes of spatial characteristics: Socio-cultural sustainability in historical neighborhood in Beijing, China. *Sustainability*, *13*(11), 6212. <https://doi.org/10.3390/su13116212>
- Liu, P., Teng, M., & Han, C. (2020). How does environmental knowledge translate into pro-environmental behaviors?: The mediating role of environmental attitudes and behavioral intentions. *Science of The Total Environment*, *728*, 138126. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.138126>
- Liu, X., Fu, X., Hua, C., & Li, Z. (2021). Crisis information, communication strategies and customer complaint behaviours: The case of COVID-19. *Tourism Review*, *76*(4), 962–983. <https://doi.org/10.1108/TR-01-2021-0004>
- Liu, X., Wen, J., Kozak, M., Jiang, Y., & Li, Z. (2022). Negotiating interdisciplinary practice under the COVID-19 crisis: Opportunities and challenges for tourism research. *Tourism Review*, *77*(2), 484–502. <https://doi.org/10.1108/TR-01-2021-0034>
- Lucas, E., Guo, M., & Guillén-Gosálbez, G. (2021). Optimising diets to reach absolute planetary environmental sustainability through consumers. *Sustainable Production and Consumption*, *28*, 877–892. <https://doi.org/10.1016/j.spc.2021.07.003>
- Luger, M., Hofer, K. M., & Floh, A. (2022). Support for Corporate Social Responsibility among Generation Y consumers in advanced versus emerging markets. *International Business Review*, *31*(2), 101903. <https://doi.org/10.1016/j.ibusrev.2021.101903>
- Mahmoud, A. B., Fuxman, L., Mohr, I., Reisel, W. D., & Grigoriou, N. (2021). “We aren’t your reincarnation!” workplace motivation across X, Y and Z Generations. *International Journal of Manpower*, *42*(1), 193–209. <https://doi.org/10.1108/IJM-09-2019-0448>
- Mathew, P. V., & Sreejesh, S. (2017). Impact of responsible tourism on destination sustainability and quality of life of community in tourism destinations. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, *31*, 83–89. <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2016.10.001>
- Merli, R., Preziosi, M., Acampora, A., & Ali, F. (2019). Why should hotels go green?

- Insights from guests experience in green hotels. *International Journal of Hospitality Management*, 81, 169–179.
<https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2019.04.022>
- Mihalic, T., & Kuščer, K. (2022). Can overtourism be managed? Destination management factors affecting residents' irritation and quality of life. *Tourism Review*, 77(1), 16–34. <https://doi.org/10.1108/TR-04-2020-0186>
- Monaco, S. (2018). Tourism and the new generations: Emerging trends and social implications in Italy. *Journal of Tourism Futures*, 4(1), 7–15.
<https://doi.org/10.1108/JTF-12-2017-0053>
- Moore, J. E., Mascarenhas, A., Bain, J., & Straus, S. E. (2017). Developing a comprehensive definition of sustainability. *Implementation Science*, 12(1), 110.
<https://doi.org/10.1186/s13012-017-0637-1>
- Morelli, J. (2011). Environmental sustainability: A definition for environmental professionals. *Journal of Environmental Sustainability*, 1(1).
<https://doi.org/10.14448/jes.01.0002>
- Moshood, T. D., Nawanir, G., Mahmud, F., Sorooshian, S., & Adeleke, A. Q. (2021). Green and low carbon matters: A systematic review of the past, today, and future on sustainability supply chain management practices among manufacturing industry. *Cleaner Engineering and Technology*, 4, 100144.
<https://doi.org/10.1016/j.clet.2021.100144>
- Muhammad, F., Khan, A., Razzaq, N., & Karim, R. (2021). Influence of tourism, governance, and foreign direct investment on energy consumption and CO2 emissions: a panel analysis of Muslim countries. *Environmental Science and Pollution Research*, 28(1), 416–431. <https://doi.org/10.1007/s11356-020-10502-y>
- Nathaniel, S. P., Barua, S., & Ahmed, Z. (2021). What drives ecological footprint in top ten tourist destinations? Evidence from advanced panel techniques. *Environmental Science and Pollution Research*, 28(28), 38322–38331.
<https://doi.org/10.1007/s11356-021-13389-5>
- Navratil, J., Picha, K., Buchecker, M., Martinat, S., Svec, R., Brezinova, M., & Knotek, J. (2019). Visitors' preferences of renewable energy options in "green" hotels. *Renewable Energy*, 138, 1065–1077.
<https://doi.org/10.1016/j.renene.2019.02.043>
- Nayum, A., & Klöckner, C. A. (2014). A comprehensive socio-psychological approach to car type choice. *Journal of Environmental Psychology*, 40, 401–411.

- <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2014.10.001>
- Nimri, R., Patiar, A., & Jin, X. (2020). The determinants of consumers' intention of purchasing green hotel accommodation: Extending the Theory of Planned Behaviour. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 45, 535–543. <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2020.10.013>
- Nimri, R., Patiar, A., Kensbock, S., & Jin, X. (2020). Consumers' intention to stay in green hotels in Australia: Theorization and implications. *Journal of Hospitality & Tourism Research*, 44(1), 149–168. <https://doi.org/10.1177/1096348019862602>
- Nosheen, M., Iqbal, J., & Khan, H. U. (2021). Analyzing the linkage among CO2 emissions, economic growth, tourism, and energy consumption in the Asian economies. *Environmental Science and Pollution Research*, 28(13), 16707–16719. <https://doi.org/10.1007/s11356-020-11759-z>
- Nykiel, R. A. (2007). *Handbook of marketing research methodologies for hospitality and tourism*. The Haworth Press, Inc.
- Ollila, A. (2019). Challenging the scientific basis of the Paris climate agreement. *International Journal of Climate Change Strategies and Management*, 11(1), 18–34. <https://doi.org/10.1108/IJCCSM-05-2017-0107>
- Olya, H. G. T., Bagheri, P., & Tümer, M. (2019). Decoding behavioural responses of green hotel guests: A deeper insight into the application of the Theory of Planned Behaviour. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 31(6), 2509–2525. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-05-2018-0374>
- Onwezen, M. C., Antonides, G., & Bartels, J. (2013). The Norm Activation Model: An exploration of the functions of anticipated pride and guilt in pro-environmental behaviour. *Journal of Economic Psychology*, 39, 141–153. <https://doi.org/10.1016/j.joep.2013.07.005>
- Orbell, S., & Verplanken, B. (2015). The strength of habit. *Health Psychology Review*, 9(3), 311–317. <https://doi.org/10.1080/17437199.2014.992031>
- Papadopoulou, M., Papasolomou, I., & Thrassou, A. (2022). Exploring the level of sustainability awareness among consumers within the fast-fashion clothing industry: A dual business and consumer perspective. *Competitiveness Review*, 32(3), 350–375. <https://doi.org/10.1108/CR-04-2021-0061>
- Pasko, R., Maellaro, R., & Stodnick, M. (2021). A study of Millennials' preferred work-related attributes and retention. *Employee Relations*, 43(3), 774–787. <https://doi.org/10.1108/ER-05-2020-0224>
- Pata, U. K. (2021). Linking renewable energy, globalization, agriculture, CO2

- emissions and ecological footprint in BRIC countries: A sustainability perspective. *Renewable Energy*, 173, 197–208. <https://doi.org/10.1016/j.renene.2021.03.125>
- Peterson, R. A. (1994). A meta-analysis of Cronbach's Coefficient Alpha. *Journal of Consumer Research*, 21(2), 381–391. <https://doi.org/10.1086/209405>
- Postma, A., & Schmuecker, D. (2017). Understanding and overcoming negative impacts of tourism in city destinations: Conceptual model and strategic framework. *Journal of Tourism Futures*, 3(2), 144–156. <https://doi.org/10.1108/JTF-04-2017-0022>
- Purvis, B., Mao, Y., & Robinson, D. (2019). Three pillars of sustainability: In search of conceptual origins. *Sustainability Science*, 14(3), 681–695. <https://doi.org/10.1007/s11625-018-0627-5>
- Qtaishat, Y., Emmitt, S., & Adeyeye, K. (2020). Exploring the socio-cultural sustainability of old and new housing: Two cases from Jordan. *Sustainable Cities and Society*, 61, 102250. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2020.102250>
- Rahman, I., & Reynolds, D. (2019). The influence of values and attitudes on green consumer behavior: A conceptual model of green hotel patronage. *International Journal of Hospitality & Tourism Administration*, 20(1), 47–74. <https://doi.org/10.1080/15256480.2017.1359729>
- Rahman, I., Reynolds, D., & Svaren, S. (2012). How „ green“ are North American hotels? An exploration of low-cost adoption practices. *International Journal of Hospitality Management*, 31(3), 720–727. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2011.09.008>
- Raithel, J. (2008). *Quantitative Forschung: Ein Praxiskurs* (2. Aufl.). VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Rather, R. A., Wani, A. W., Mumtaz, S., Padder, S. A., Khan, A. H., Almohana, A. I., Almojil, S. F., Alam, S. S., & Baba, T. R. (2022). Bioenergy: A foundation to environmental sustainability in a changing global climate scenario. *Journal of King Saud University - Science*, 34(1), 101734. <https://doi.org/10.1016/j.jksus.2021.101734>
- Rees, W., & Wackernagel, M. (1996). Urban ecological footprints: Why cities cannot be sustainable—And why they are a key to sustainability. *Environmental Impact Assessment Review*, 16, 223–248.
- Rita, P., Ramos, R. F., Moro, S., Mealha, M., & Radu, L. (2021). Online dating apps as a marketing channel: A generational approach. *European Journal of*

- Management and Business Economics*, 30(1), 1–17.
<https://doi.org/10.1108/EJMBE-10-2019-0192>
- Ritchie, H. (2020, September 18). *Sector by sector: Where do global greenhouse gas emissions come from?* Our World in Data. <https://ourworldindata.org/ghg-emissions-by-sector>
- Robinson, V. M., & Schänzel, H. A. (2019). A tourism inflex: Generation Z travel experiences. *Journal of Tourism Futures*, 5(2), 127–141.
<https://doi.org/10.1108/JTF-01-2019-0014>
- Rosenthal, S., & Ho, K. L. (2020). Minding other people's business: Community attachment and anticipated negative emotion in an extended Norm Activation Model. *Journal of Environmental Psychology*, 69, 101439.
<https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2020.101439>
- Rosenthal, S., & Yu, M. S. C. (2022). Anticipated guilt and anti-littering civic engagement in an extended Norm Activation Model. *Journal of Environmental Psychology*, 80, 101757. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2022.101757>
- Ru, X., Wang, S., Chen, Q., & Yan, S. (2018). Exploring the interaction effects of norms and attitudes on green travel intention: An empirical study in eastern China. *Journal of Cleaner Production*, 197, 1317–1327.
<https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.06.293>
- Ruggerio, C. A. (2021). Sustainability and sustainable development: A review of principles and definitions. *Science of the Total Environment*, 786, 147481.
<https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2021.147481>
- Ruiz-Equihua, D., Casaló, L. V., & Romero, J. (2022). How old is your soul? Differences in the impact of eWOM on Generation X and Millennials. *Journal of Hospitality and Tourism Insights*, 5(3), 553–566. <https://doi.org/10.1108/JHTI-10-2020-0193>
- Sangwan, K. S., Sodhi, M., Spengler, T., & Thies, C. (2021). Exploring the three dimensions of sustainability related to clay cups. *Procedia CIRP*, 98, 139–144.
<https://doi.org/10.1016/j.procir.2021.01.019>
- Savari, M., Abdeshahi, A., Gharechae, H., & Nasrollahian, O. (2021). Explaining farmers' response to water crisis through theory of the Norm Activation Model: Evidence from Iran. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 60, 102284. <https://doi.org/10.1016/j.ijdr.2021.102284>
- Schendera, C. F. (2014). *Regressionsanalyse mit SPSS* (2. Aufl.). Oldenbourg Wissenschaftsverlag GmbH.

- Schwartz, S. H. (1977). Normative influences on altruism. In L. Berkowitz (Hrsg.), *Advances in Experimental Social Psychology* (Bd. 10, S. 221–279). Academic Press.
- Scott, D., Hall, C. M., & Gössling, S. (2019). Global tourism vulnerability to climate change. *Annals of Tourism Research*, 77, 49–61. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2019.05.007>
- Scuttari, A., & Isetti, G. (2019). E-mobility and sustainable tourism transport in remote areas. *Zeitschrift für Tourismuswissenschaft*, 11(2), 237–256.
- Shah, K. J., Pan, S.-Y., Lee, I., Kim, H., You, Z., Zheng, J.-M., & Chiang, P.-C. (2021). Green transportation for sustainability: Review of current barriers, strategies, and innovative technologies. *Journal of Cleaner Production*, 326, 129392. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2021.129392>
- Shanti, J., & Joshi, G. (2022). Examining the impact of environmentally sustainable practices on hotel brand equity: A case of Bangalore hotels. *Environment, Development and Sustainability*, 24(4), 5764–5782. <https://doi.org/10.1007/s10668-021-01682-9>
- Sharma, G. D., Thomas, A., & Paul, J. (2021). Reviving tourism industry post-COVID-19: A resilience-based framework. *Tourism Management Perspectives*, 37, 100786. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2020.100786>
- Shin, H., Eastman, J., & Li, Y. (2022). Is it love or just like? Generation Z's brand relationship with luxury. *Journal of Product & Brand Management*, 31(3), 394–414. <https://doi.org/10.1108/JPBM-08-2020-3049>
- Smeral, E. (2010). Application of the TSA in a regional context: The case of Vienna. *Tourism Review*, 65(1), 57–65. <https://doi.org/10.1108/16605371011040906>
- So, K. J. Y., Cheang, C. C., Hui, T. Y., & Chan, J. K. Y. (2021). Understanding the behavioural gap between perceived and actual environmental behaviour: Investigating the clam-harvesting pattern in Hong Kong SAR, China. *Journal of Cleaner Production*, 316, 128259. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2021.128259>
- Song, Y., Zhao, C., & Zhang, M. (2019). Does haze pollution promote the consumption of energy-saving appliances in China? An empirical study based on Norm Activation Model. *Resources, Conservation and Recycling*, 145, 220–229. <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2019.02.041>
- Statistik Austria. (2022, Februar 15). *Bevölkerung am 1.1.2022*) nach Alter und Bundesland* - *Insgesamt*. https://pic.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelker

- ung/bevoelkerungsstruktur/bevoelkerung_nach_alter_geschlecht/023470.html
- Steg, L., Dreijerink, L., & Abrahamse, W. (2005). Factors influencing the acceptability of energy policies: A test of VBN theory. *Journal of Environmental Psychology*, 25(4), 415–425. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2005.08.003>
- Straughan, R. D., & Roberts, J. A. (1999). Environmental segmentation alternatives: A look at green consumer behavior in the new millennium. *Journal of Consumer Marketing*, 16(6), 558–575.
- Švec, R., Martinát, S., Pícha, K., Klusáček, P., Knotek, J., Schaefer, J. C., Březinová, M., & Navrátil, J. (2021). What drives visitors to tourist sites to choose “green” accommodation facilities? *Environment, Development and Sustainability*, 23(10), 15074–15099. <https://doi.org/10.1007/s10668-021-01286-3>
- Szromek, A. R., Hysa, B., & Karasek, A. (2019). The perception of overtourism from the perspective of different generations. *Sustainability*, 11(24), 7151. <https://doi.org/10.3390/su11247151>
- Tang, C. M. F., & Lam, D. (2017). The role of extraversion and agreeableness traits on Gen Y’s attitudes and willingness to pay for green hotels. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 29(1), 607–623. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-02-2016-0048>
- Tanner, C. (1999). Constraints on environmental behaviour. *Journal of Environmental Psychology*, 19(2), 145–157. <https://doi.org/10.1006/jev.1999.0121>
- Tao, Y., Duan, M., & Deng, Z. (2021). Using an extended Theory of Planned Behaviour to explain willingness towards voluntary carbon offsetting among Chinese consumers. *Ecological Economics*, 185, 107068. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2021.107068>
- Teh, P.-L., Adebajo, D., & Kong, D. L. Y. (2021). Key enablers and barriers of solar paver technologies for the advancement of environmental sustainability. *Heliyon*, 7(10), e08189. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2021.e08189>
- Teng, C.-C., Lu, A. C. C., & Huang, T.-T. (2018). Drivers of consumers’ behavioral intention toward green hotels. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 30(2), 1134–1151. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-04-2017-0203>
- Thach, L., Riewe, S., & Camillo, A. (2021). Generational cohort theory and wine: Analyzing how Gen Z differs from other American wine consuming generations. *International Journal of Wine Business Research*, 33(1), 1–27. <https://doi.org/10.1108/IJWBR-12-2019-0061>
- Thangavel, P., Pathak, P., & Chandra, B. (2021). Millennials and Generation Z: A

- generational cohort analysis of Indian consumers. *Benchmarking*, 28(7), 2157–2177. <https://doi.org/10.1108/BIJ-01-2020-0050>
- Ting, C.-T., Hsieh, C.-M., Chang, H.-P., & Chen, H.-S. (2019). Environmental consciousness and green customer behavior: The moderating roles of incentive mechanisms. *Sustainability*, 11(3), 819. <https://doi.org/10.3390/su11030819>
- Ting, H., Lim, T.-Y., de Run, E. C., Koh, H., & Sahdan, M. (2018). Are we Baby Boomers, Gen X and Gen Y? A qualitative inquiry into generation cohorts in Malaysia. *Kasetsart Journal of Social Sciences*, 39(1), 109–115. <https://doi.org/10.1016/j.kjss.2017.06.004>
- Torres-Moraga, E. I., Alonso-Dos-Santos, M., & Carvajal-Trujillo, E. (2021). Green hotel patronage intention through biospheric values. *Sustainable Production and Consumption*, 27, 602–612. <https://doi.org/10.1016/j.spc.2021.01.028>
- Truskauskaitė-Kunevičienė, I., Kaniušonytė, G., Poškus, M. S., Balundė, A., Gabė, V., Jovarauskaitė, L., & Özdemir, M. (2021). Reducing bottled water use among adolescents: A factorial experimental approach to testing the components of the “Aquatic” program. *Sustainability*, 13(12), 6758. <https://doi.org/10.3390/su13126758>
- Ulucak, R., Danish, & Ozcan, B. (2020). Relationship between energy consumption and environmental sustainability in OECD countries: The role of natural resources rents. *Resources Policy*, 69, 101803. <https://doi.org/10.1016/j.resourpol.2020.101803>
- Unipark. (o. J.). *Umfragesoftware*. <https://www.unipark.com/umfragesoftware/>
- UNWTO. (2021a). *International tourism highlights, 2020 edition*. <https://doi.org/10.18111/9789284422456>
- UNWTO. (2021b). *The economic contribution of tourism and the impact of COVID-19*. <https://doi.org/10.18111/9789284423200>
- UNWTO, & ITF. (2019). *Transport-related CO2 emissions of the tourism sector – Modelling results*. <https://doi.org/10.18111/9789284416660>
- Verma, V. K., & Chandra, B. (2016). Hotel guest’s perception and choice dynamics for green hotel attribute: A mix method approach. *Indian Journal of Science and Technology*, 9(5), 1–9. <https://doi.org/10.17485/ijst/2016/v9i5/77601>
- Verma, V. K., & Chandra, B. (2018). Sustainability and customers’ hotel choice behaviour: A choice-based conjoint analysis approach. *Environment, Development and Sustainability*, 20(3), 1347–1363. <https://doi.org/10.1007/s10668-017-9944-6>

- Verplanken, B., & Aarts, H. (1999). Habit, attitude, and planned behaviour: Is habit an empty construct or an interesting case of goal-directed automaticity? *European Review of Social Psychology*, 10(1), 101–134. <https://doi.org/10.1080/14792779943000035>
- Vicente, P., Sampaio, A., & Reis, E. (2020). Factors influencing passenger loyalty towards public transport services: Does public transport providers' commitment to environmental sustainability matter? *Case Studies on Transport Policy*, 8(2), 627–638. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2020.02.004>
- Wackernagel, M., & Beyers, B. (2019). *Ecological footprint: Managing our biocapacity budget*. New Society Publishers.
- Walsh, G., Deseniss, A., & Kilian, T. (2020). *Marketing: Eine Einführung auf der Grundlage von Case Studies* (3. Aufl.). Springer Gabler. <https://doi.org/10.1007/978-3-662-58941-0>
- Wang, J., Wang, S., Wang, Y., Li, J., & Zhao, D. (2018). Extending the Theory of Planned Behavior to understand consumers' intentions to visit green hotels in the Chinese context. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 30(8), 2810–2825. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-04-2017-0223>
- Wang, J., Wang, S., Xue, H., Wang, Y., & Li, J. (2018). Green image and consumers' word-of-mouth intention in the green hotel industry: The moderating effect of Millennials. *Journal of Cleaner Production*, 181, 426–436. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.01.250>
- Wang, S., Hu, Y., He, H., & Wang, G. (2017). Progress and prospects for tourism footprint research. *Sustainability*, 9(10), 1847. <https://doi.org/10.3390/su9101847>
- Wang, W., Mo, T., & Wang, Y. (2022). Better self and better us: Exploring the individual and collective motivations for China's Generation Z consumers to reduce plastic pollution. *Resources, Conservation & Recycling*, 179, 106111. <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2021.106111>
- Wang, Y., Yuan, Z., & Tang, Y. (2021). Enhancing food security and environmental sustainability: A critical review of food loss and waste management. *Resources, Environment and Sustainability*, 4, 100023. <https://doi.org/10.1016/j.resenv.2021.100023>
- WCED. (1990). *Our common future*. Oxford University Press.
- Wentura, D., & Pospeschill, M. (2015). *Multivariate Datenanalyse: Eine kompakte Einführung*. Springer.

- White, J., Hepworth, G., Alvarado, J., Lemmon, C., & Brijnath, B. (2021). Managing workplace change: Intergenerational perspectives from Victorian public hospital nurses. *Collegian*, 28(2), 178–183. <https://doi.org/10.1016/j.colegn.2020.06.006>
- Whyte, P., & Lamberton, G. (2020). Conceptualising sustainability using a cognitive mapping method. *Sustainability*, 12(5), 1977. <https://doi.org/10.3390/su12051977>
- Wittenberg, R., Cramer, H., & Vicari, B. (2014). *Datenanalyse mit IBM SPSS Statistics: Eine syntaxorientierte Einführung*. UVK Verlagsgesellschaft mbH.
- Woodward, A. (2019). Climate change: Disruption, risk and opportunity. *Global Transitions*, 1, 44–49. <https://doi.org/10.1016/j.glt.2019.02.001>
- WTTC. (2021). *Global Economic Impact & Trends 2021*. <https://wtcc.org/Portals/0/Documents/Reports/2021/Global Economic Impact and Trends 2021.pdf?ver=2021-07-01-114957-177>
- Yadav, R., Balaji, M. S., & Jebarajakirthy, C. (2019). How psychological and contextual factors contribute to travelers' propensity to choose green hotels? *International Journal of Hospitality Management*, 77, 385–395. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2018.08.002>
- Yadav, R., & Pathak, G. S. (2016). Young consumers' intention towards buying green products in a developing nation: Extending the theory of planned behavior. *Journal of Cleaner Production*, 135, 732–739. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2016.06.120>
- Yamane, T., & Kaneko, S. (2021). Is the younger generation a driving force toward achieving the sustainable development goals? Survey experiments. *Journal of Cleaner Production*, 292, 125932. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2021.125932>
- Yan, X., & Su, X. G. (2009). *Linear regression analysis: Theory and computing*. World Scientific Publishing Co. Pte. Ltd.
- Yang, F. X., & Lau, V. M. C. (2015). “LuXurY” hotel loyalty – A comparison of Chinese Gen X and Y tourists to Macau. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 27(7), 1685–1706. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-06-2014-0275>
- Yang, R., Li, L., & Zhu, J. (2020). Impact of the consciousness factor on the green travel behavior of urban residents: An analysis based on interaction and regulating effects in Chinese cultural context. *Journal of Cleaner Production*, 274, 122894. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.122894>
- Yawson, D. E., & Yamoah, F. A. (2020). Understanding satisfaction essentials of E-learning in higher education: A multi-generational cohort perspective. *Heliyon*,

- 6(11), e05519. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2020.e05519>
- Yawson, D. E., & Yamoah, F. A. (2021). Gender variability in E-learning utility essentials: Evidence from a multi-generational higher education cohort. *Computers in Human Behavior*, *114*, 106558. <https://doi.org/10.1016/j.chb.2020.106558>
- Yilanci, V., Gorus, M. S., & Aydin, M. (2019). Are shocks to ecological footprint in OECD countries permanent or temporary? *Journal of Cleaner Production*, *212*, 270–301. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.11.299>
- Zhang, B., Mulhern, F. J., Wu, Y., Xu, M., Wang, W., & Gao, L. (2022). Thirty years and “I’m still Lovin’ it!”: Brand perceptions of McDonald’s among Generation Y and Generation Z consumers in China. *Asia Pacific Journal of Marketing and Logistics*, *34*(5), 906–921. <https://doi.org/10.1108/APJML-02-2021-0132>
- Zhang, L., Dzakpasu, M., Chen, R., & Wang, X. C. (2017). Validity and utility of ecological footprint accounting: A state-of-the-art review. *Sustainable Cities and Society*, *32*, 411–416. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2017.04.016>
- Zheng, J., Cheng, Y., Ma, G., Han, X., & Yu, L. (2020). Feasibility analysis of green travel in public transportation: A case study of Wuhan. *Sustainability*, *12*(16), 6531. <https://doi.org/10.3390/su12166531>
- Zhong, R., Pei, F., Yang, K., Xia, Y., Wang, H., & Yan, G. (2021). Coordinating socio-economic and environmental dimensions to evaluate regional sustainability — towards an integrative framework. *Ecological Indicators*, *130*, 108085. <https://doi.org/10.1016/j.ecolind.2021.108085>

Anhang

Anhang 1: Tabelle zur Operationalisierung.....	A3
Anhang 2: Fragebogen.....	A8
Anhang 3: Tabelle zur Codierung	A14
Anhang 4: Berechnung der Grundgesamtheit.....	A26
Anhang 5: Deskriptive Statistiken ohne Aufteilung	A28
Anhang 6: Reliabilitätsanalyse	A50
Anhang 7: Hauptkomponentenanalyse.....	A62
Anhang 8: Deskriptive Statistiken nach Variablen und Altersgruppen.....	A70
Anhang 9: Einfache lineare Regressionsanalysen.....	A72
Anhang 10: Multiple lineare Regressionsanalysen	A78
Anhang 11: Einfaktorielle Varianzanalyse	A79
Anhang 12: Einfache lineare Regressionsanalysen nach Altersgruppen	A82

Digitaler Anhang

DA1: Deskriptive Statistiken ohne Aufteilung

DA2: Deskriptive Statistiken nach Altersgruppen

DA3: Reliabilitätsanalyse

DA4: Hauptkomponentenanalyse

DA5: Bildung von Skalen

DA6: Deskriptive Statistiken nach Variablen und Altersgruppen

DA7: Einfache lineare Regressionsanalysen

DA8: Multiple lineare Regressionsanalysen

DA9: Einfaktorielle Varianzanalyse

DA10: Einfache lineare Regressionsanalysen nach Variablen und Altersgruppen

Anhang 1: Tabelle zur Operationalisierung

Variablen	Code	Items (Englisch)	Items (Deutsch)	Quellen	Skala (Englisch)	Skala (Deutsch)
BDF	BDF_1	The effects of pollution on public health are worse than we realise.	Die Auswirkungen der Umweltverschmutzung auf die öffentliche Gesundheit sind schlimmer als wir erkennen.	(Gärling et al., 2003; Onwezen et al., 2013; Steg et al., 2005)	Likert-type scales from 1 (= strongly disagree) to 9 (= strongly agree); Likert scales from 1 (= totally disagree) to 7 (= totally agree); scale from 1 (= fully disagree) to 5 (= fully agree)	Likert-Typ-Skalen von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 9 (= stimme voll und ganz zu); Likert-Skalen von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 7 (= stimme voll und ganz zu); Skala von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (= stimme voll und ganz zu)
	BDF_2	Global warming is a problem for society.	Die globale Erwärmung stellt ein Problem für die Gesellschaft dar.			
	BDF_3	Energy savings help reduce global warming.	Energieeinsparungen tragen zur Verringerung der globalen Erwärmung bei.			
	BDF_4	The exhaustion of fossil fuels is a problem.	Die Erschöpfung der fossilen Brennstoffe ist ein Problem.			
	BDF_5	It is not certain whether global warming is a real problem. (UC)	Es ist nicht sicher, ob die globale Erwärmung ein echtes Problem ist. (UC)			
ZDV	ZDV_1	I feel jointly responsible for the exhaustion of energy sources.	Ich fühle mich mitverantwortlich für die Erschöpfung der Energiequellen.	(Onwezen et al., 2013; Steg et al., 2005)	scale from 1 (= fully disagree) to 5 (= fully agree); Likert scales from 1 (= totally disagree) to 7 (= totally agree)	Skala von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (= stimme voll und ganz zu); Likert-Skalen von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 7 (= stimme voll und ganz zu)
	ZDV_2	I feel jointly responsible for global warming.	Ich fühle mich mitverantwortlich für die globale Erwärmung.			
	ZDV_3	I feel partly responsible for the environmental problems on our planet.	Ich fühle mich mitverantwortlich für die Umweltprobleme auf unserem Planeten.			

SN	SN_1	The people I care about believe that one ought to protect the environment with his/her actions.	Die Menschen, die mir wichtig sind, glauben, dass man die Umwelt durch sein Handeln schützen sollte.	(Gkargkavouzi et al., 2019) (angewendet als normative Motive; wurden in dieser Studie aufgeteilt in soziale und persönliche Normen); (Gleim et al., 2013)	five-point Likert scale; scale from 1 (= strongly disagree) to 7 (= strongly agree)	fünfstufige Likert-Skala; Skala von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 7 (= stimme voll und ganz zu)
	SN_2	Most people who are important to me engage in pro-environmental practices.	Die meisten Menschen, die mir wichtig sind, engagieren sich für umweltunterstützende Praktiken.			
	SN_3	People I know are concerned about issues related to the environment.	Die Menschen, die ich kenne, sind besorgt über Themen, die die Umwelt betreffen.			
PN	PN_1	Because of my own values/principles, I feel an obligation to behave in an environmentally-friendly way.	Aufgrund meiner eigenen Werte/Prinzipien fühle ich mich verpflichtet, mich auf eine umweltfreundliche Art und Weise zu verhalten.	(Gkargkavouzi et al., 2019) (angewendet als normative Motive; wurden in dieser Studie aufgeteilt in soziale und persönliche Normen); (Gärling et al., 2003; Onwezen et al., 2013; Steg et al., 2005)	Likert scales from 1 (= totally disagree) to 7 (= totally agree); Likert-type scales from 1 (= strongly disagree) to 9 (= strongly agree); five-point Likert scale; scale from 1 (= fully disagree) to 5 (= fully agree)	Likert-Skalen von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 7 (= stimme voll und ganz zu); Likert-Typ-Skalen von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 9 (= stimme voll und ganz zu); fünfstufige Likert-Skala; Skala von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (= stimme voll und ganz zu)
	PN_2	I feel a moral obligation to protect the environment.	Ich fühle mich moralisch verpflichtet, die Umwelt zu schützen.			
	PN_3	I feel personally obliged to save as much energy as possible.	Ich fühle mich persönlich verpflichtet, so viel Energie wie möglich zu sparen.			
	PN_4	I feel obliged to bear the environment and nature in mind in my daily behaviour.	Ich fühle mich verpflichtet, die Umwelt und die Natur in meinem täglichen Verhalten zu berücksichtigen.			
ÖW	ÖW_1	I have knowledge about global warming (such as greenhouse effect).	Ich habe Kenntnisse über die globale Erwärmung (wie z.B. den Treibhauseffekt).	(Horng et al., 2013) (Zwischenstufen bei der Skalierung mit jeweils Zahl und Wort); (Teng et al., 2018)	seven-point Likert Scale from 1 (= strongly disagree) to 7 (= strongly agree); seven-point Likert scale from 1 (= strongly	siebenstufige Likert-Skala von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 7 (= stimme voll und ganz zu); siebenstufige Likert-Skala von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 7 (=
	ÖW_2	I have knowledge of green consumption (consuming produce that is grown locally or is in season).	Ich habe Kenntnisse über grünen Konsum (Konsum von Produkten, die vor Ort angebaut werden oder gerade Saison haben).			

	ÖW_3	I understand the interdependence of human beings and the eco-system.	Ich verstehe die gegenseitige Abhängigkeit von Menschen und dem Ökosystem.	(angewendet als kohlenstoffarmes Wissen)	disagree) to 7 (= strongly agree)	stimme voll und ganz zu)
	ÖW_4	I understand the balance between livelihood and the need to conserve the natural environment.	Ich verstehe das Gleichgewicht zwischen der Lebensgrundlage und der Notwendigkeit, die natürliche Umwelt zu erhalten.			
ÖE	ÖE_1	The balance of nature is very delicate and easily upset.	Das Gleichgewicht der Natur ist sehr empfindlich und kann leicht gestört werden.	(W. G. Kim et al., 2020) (angewendet als ökologische Überzeugung); (So et al., 2021) (angewendet als ökologische Einstellung; Zwischenstufen bei der Skalierung mit jeweils Zahl und Wort); (Dunlap et al., 2000; Nayum & Klöckner, 2014)	seven-point ordinal scales from 1 (= strongly disagree) to 7 (= strongly agree); five-point Likert scale from 1 (= strongly disagree) to 5 (= strongly agree); seven-point Likert scale (1 = strongly disagree; 7 = strongly agree)	siebenstufige Ordinalskalen von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 7 (= stimme voll und ganz zu); fünfstufige Likert-Skala von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (= stimme voll und ganz zu); siebenstufige Likert-Skala (1 = stimme überhaupt nicht zu; 7 = stimme voll und ganz zu)
	ÖE_2	If things continue on their present course, we will soon experience a major ecological catastrophe.	Wenn die Dinge so weitergehen wie bisher, werden wir bald eine große ökologische Katastrophe erleben.			
	ÖE_3	The so-called "ecological crisis" facing humankind has been greatly exaggerated. (UC)	Die so genannte "ökologische Krise", mit der die Menschheit konfrontiert ist, wurde stark übertrieben. (UC)			
	ÖE_4	Humans interfering with nature produces disastrous consequences.	Wenn der Mensch in die Natur eingreift, hat das verheerende Folgen.			
	ÖE_5	Humans are seriously abusing the environment.	Die Menschen missbrauchen die Umwelt ernsthaft.			
AB	AB_1	I intend to engage in behaviors to protect the environment.	Ich beabsichtige, mich für den Schutz der Umwelt zu engagieren.	(Gkargkavouzi et al., 2019; Han et al., 2010; Zheng et al., 2020)	five-point Likert scale; seven-point Likert scale from 1 (= strongly disagree) to 7 (= strongly agree); five-point Likert scale	fünfstufige Likert-Skala; siebenstufige Likert-Skala von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 7 (= stimme voll und ganz zu); fünfstufige Likert-Skala
	AB_2	I plan to stop wasting natural resources in the forthcoming months.	Ich habe vor, die Verschwendung natürlicher Ressourcen in den kommenden Monaten zu beenden.			
	AB_3	I plan to stay at a green hotel when traveling.	Ich habe vor, auf Reisen in einem grünen Hotel zu übernachten.			
	AB_4	I would like to travel in a green way.	Ich möchte gerne auf eine grüne Art und Weise reisen.			

ÖNG	ÖNG_1	I frequently engage in daily green activities (e.g., recycling, water/energy conservation).	Ich beteilige mich häufig an täglichen grünen Aktivitäten (z.B. Recycling, Einsparung von Wasser/Energie).	(Han et al., 2015) (angewendet als grüne Aktivitäten); (Han et al., 2010) (angewendet als umweltfreundliche Aktivitäten); (Laroche et al., 2001; Straughan & Roberts, 1999)	seven-point Likert scale from 1 (= extremely disagree) to 7 (= extremely agree); seven-point Likert scale from 1 (= strongly disagree) to 7 (= strongly agree)	siebenstufige Likert-Skala von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 7 (= stimme voll und ganz zu); siebenstufige Likert-Skala von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 7 (= stimme voll und ganz zu)
	ÖNG_2	I frequently buy disposable products (e.g., plastic knives, forks, and spoons or styrofoam cups). (UC)	Ich kaufe häufig Einwegprodukte (z.B. Messer, Gabeln und Löffel aus Plastik oder Styroporbecher). (UC)			
	ÖNG_3	I use a recycling center or in some way recycle some of my household trash.	Ich benutze einen Recyclinghof oder recycle auf irgendeine Weise etwas von meinem Hausmüll.			
	ÖNG_4	When buying something wrapped, I often check whether it is wrapped in recyclable material.	Wenn ich etwas Verpacktes kaufe, achte ich oft darauf, ob es in wiederverwertbarem Material eingepackt ist.			
OSB	OSB_1	It is expensive to adopt environmental behaviors.	Es ist teuer, sich ein umweltfreundliches Verhalten anzueignen.	(Gkargkavouzi et al., 2019) (angewendet als strukturelle Barrieren)	five-point Likert scale	fünfstufige Likert Skala
	OSB_2	One needs time to behave eco-friendly.	Man braucht Zeit, um sich umweltfreundlich zu verhalten.			
	OSB_3	Needed effort makes the engagement in environmental behaviors difficult.	Der erforderliche Aufwand erschwert das Engagement für umweltfreundliches Verhalten.			
	OSB_4	Limited access and availability of facilities restrain my efforts.	Begrenzter Zugang und Verfügbarkeit von Einrichtungen schränken meine Bemühungen ein.			
WV	WV_1	I have resources, time, and opportunities to stay at a green hotel when traveling.	Ich habe die Mittel, Zeit und Möglichkeiten, beim Reisen in einem grünen Hotel zu übernachten.	(Han et al., 2010; Ru et al., 2018)	seven-point Likert scale from 1 (= strongly disagree) to 7 (= strongly agree); seven-point scale	siebenstufige Likert-Skala von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 7 (= stimme voll und ganz zu); siebenstufige Skala
	WV_2	Whether or not I stay at a green hotel when traveling is completely up to me.	Ob ich beim Reisen in einem grünen Hotel übernachtete oder nicht, liegt ganz bei mir.			

	WV_3	I have plenty of opportunities to travel greenly.	Ich habe viele Möglichkeiten, um grün zu reisen.			
	WV_4	Whether or not conducting green travel behavior is completely up to me.	Ob ich ein grünes Reiseverhalten durchführe oder nicht, liegt ganz bei mir.			
ÖNR	ÖNR_1	Do you ever choose not to go on vacation to avoid causing negative environmental effects?	Entscheiden Sie sich auch mal dafür, nicht in den Urlaub zu fahren, um negative Auswirkungen auf die Umwelt zu vermeiden?	(Juvan & Dolnicar, 2016)	Die verwendete Skalierung der Studie wird nicht explizit angegeben.	Die verwendete Skalierung der Studie wird nicht explizit angegeben.
	ÖNR_2	Do you refuse to go on vacation far from home to minimise transportation related greenhouse gas emissions?	Lehnen Sie es ab, weit weg von zu Hause in den Urlaub zu fahren, um die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu verringern?			
	ÖNR_3	Do you dismiss a particular mode of transport to a destination primarily to avoid air pollution?	Verzichten Sie auf ein bestimmtes Verkehrsmittel zu einem Reiseziel, vor allem um die Luftverschmutzung zu vermeiden?			
	ÖNR_4	Do you refuse to undertake a vacation activity primarily to protect the environment?	Lehnen Sie eine Urlaubsaktivität ab, vor allem um die Umwelt zu schützen?			
	ÖNR_5	Do you refuse to use tourism providers if they do not follow environment protection standards?	Lehnen Sie die Inanspruchnahme von Tourismus Anbietern ab, wenn diese sich nicht an die Umweltschutzstandards halten?			
	ÖNR_6	Do you use environmentally certified tourism providers?	Nutzen Sie umweltzertifizierte Tourismusanbieter?			

Anmerkung. BDF = Bewusstsein der Folgen; ZDV = Zuschreibung der Verantwortung; SN = Soziale Normen; PN = Persönliche Normen; ÖW = Ökologisches Wissen; ÖE = Ökologische Einstellung; AB = Absichten; ÖNG = Ökologisch nachhaltige Gewohnheiten; OSB = Objektive situationsbedingte Beschränkungen; WV = Wahrgenommene Verhaltenskontrolle; ÖNR = Ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten; UC = Umgekehrte Codierung (Items wurden bei der Auswertung einer umgekehrten Codierung unterzogen).

Anhang 2: Fragebogen

Willkommenseite

Um die Umfrage beginnen zu können, mussten die Teilnehmerinnen/Teilnehmer vorher das bei der Umfrage angeführte Feld bezüglich ihrer Zustimmung auswählen. Des Weiteren gab es im linken unteren Eck die Auswahlmöglichkeit, nicht an der Umfrage teilzunehmen, sowie im rechten unteren Eck die Möglichkeit, mit der Umfrage zu beginnen. Das Feld auf der rechten Seite konnten die Teilnehmerinnen/Teilnehmer erst auswählen, nachdem sie das bereits erwähnte Feld zur Zustimmung ausgewählt hatten. Die hier angeführten einzelnen Tabellenblöcke symbolisieren die jeweils neuen Seiten bei der Online-Umfrage.

Herzlich Willkommen zu meiner Umfrage!

Mein Name ist Stefanie Pfandl und ich bin eine Masterstudentin des Studiengangs Entrepreneurship & Tourism am Management Center Innsbruck (MCI). Im Zuge meiner **Masterarbeit** führe ich eine Studie in Form einer **Online-Umfrage** durch. In der Studie geht es um generell mögliche Einflussfaktoren auf ein ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten sowie die Analyse unterschiedlicher Generationen. Wenn Sie **zwischen 1965 und 2003 geboren wurden** und Ihren **Hauptwohnsitz in Österreich** haben, würde es mich sehr freuen, wenn Sie an der Studie teilnehmen würden. Die Beantwortung der Umfrage dauert nur ca. **5 - 10 Minuten**. Es ist wichtig, dass Sie die Umfrage ehrlich beantworten. Sollten Sie Fragen bezüglich dieser Umfrage haben, können Sie mir gerne ein Mail unter [[Mailadresse der Autorin dieser Arbeit](#)] senden.

Vielen Dank im Voraus für Ihre Unterstützung!

Beste Grüße,

Stefanie Pfandl (Masterstudentin / Management Center Innsbruck)

Zustimmungserklärung

Mit der Teilnahme stimmen Sie zu, dass die von Ihnen getätigten Angaben für wissenschaftliche Zwecke verarbeitet und genutzt werden dürfen. Die Teilnahme basiert auf freiwilliger Basis. Sämtliche von Ihnen getätigte Angaben bleiben anonym. Die Daten werden nach der Beendigung des Masterarbeitsprojekts gelöscht.

Ich stimme zu, dass meine personenbezogenen Daten gemäss den hier aufgeführten Angaben verarbeitet werden.

Umfrage

Die Antwortmöglichkeiten wurden hier aus formalen Gründen mit Zahlen versehen. Beim Online-Fragebogen waren diese jedoch nicht vorhanden.

In welchem österreichischen Bundesland haben Sie Ihren Hauptwohnsitz?

- 1 = Steiermark
- 2 = Kärnten
- 3 = Salzburg
- 4 = Tirol
- 5 = Vorarlberg
- 6 = Oberösterreich
- 7 = Niederösterreich
- 8 = Wien
- 9 = Burgenland
- 10 = Ich habe meinen Hauptwohnsitz nicht in Österreich

Zu welcher Altersgruppe gehören Sie?

- 1 = 1996 - 2003
- 2 = 1980 - 1995
- 3 = 1965 - 1979

Inwiefern stimmen Sie der folgenden Aussage zu?

Bitte geben Sie an, inwiefern Sie auf einer Skala von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (= stimme voll und ganz zu) der folgenden Aussage zustimmen.

Würden Sie sich als eine umweltfreundlich reisende Person bezeichnen?

Antwortmöglichkeiten von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (= stimme voll und ganz zu)

Welches/Welche Transportmittel nutzen Sie hauptsächlich bei Ihren Reisen?

Hinweis: Mehrfachauswahl möglich

- 1 = Auto
- 2 = Zug
- 3 = Flugzeug
- 4 = Bus
- 5 = Schiff
- 6 = Motorrad/Kleinkraftrad
- 7 = Fahrrad
- 8 = Wohnwagen/Kleinbus

Inwiefern stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?	
Bitte geben Sie an, inwiefern Sie auf einer Skala von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (= stimme voll und ganz zu) den folgenden Aussagen zustimmen.	
Die Auswirkungen der Umweltverschmutzung auf die öffentliche Gesundheit sind schlimmer als wir erkennen.	Antwortmöglichkeiten von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (= stimme voll und ganz zu)
Die globale Erwärmung stellt ein Problem für die Gesellschaft dar.	
Energieeinsparungen tragen zur Verringerung der globalen Erwärmung bei.	
Die Erschöpfung der fossilen Brennstoffe (z.B. Erdöl, Erdgas und Kohle) ist ein Problem.	
Es ist nicht sicher, ob die globale Erwärmung ein echtes Problem ist.	
Ich fühle mich mitverantwortlich für die Erschöpfung der Energiequellen.	
Ich fühle mich mitverantwortlich für die globale Erwärmung.	
Ich fühle mich mitverantwortlich für die Umweltprobleme auf unserem Planeten.	

Inwiefern stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?	
Bitte geben Sie an, inwiefern Sie auf einer Skala von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (= stimme voll und ganz zu) den folgenden Aussagen zustimmen.	
Die Menschen, die mir wichtig sind, glauben, dass man die Umwelt durch das eigene Handeln schützen sollte.	Antwortmöglichkeiten von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (= stimme voll und ganz zu)
Die meisten Menschen, die mir wichtig sind, engagieren sich für umweltunterstützende Praktiken.	
Die Menschen, die ich kenne, sind besorgt über Themen, die die Umwelt betreffen.	
Aufgrund meiner eigenen Werte/Prinzipien fühle ich mich verpflichtet, mich auf eine umweltfreundliche Art und Weise zu verhalten.	
Ich fühle mich moralisch verpflichtet, die Umwelt zu schützen.	
Ich fühle mich persönlich verpflichtet, so viel Energie wie möglich zu sparen.	
Ich fühle mich verpflichtet, die Umwelt und die Natur in meinem täglichen Verhalten zu berücksichtigen.	

Inwiefern stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?	
Bitte geben Sie an, inwiefern Sie auf einer Skala von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (= stimme voll und ganz zu) den folgenden Aussagen zustimmen.	
Ich habe Kenntnisse über die globale Erwärmung (wie z.B. den Treibhauseffekt).	Antwortmöglichkeiten von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (= stimme voll und ganz zu)
Ich habe Kenntnisse über grünen Konsum (Konsum von Produkten, die vor Ort angebaut werden oder gerade Saison haben).	
Ich verstehe die gegenseitige Abhängigkeit von Menschen und dem Ökosystem.	
Ich verstehe das Gleichgewicht zwischen der Lebensgrundlage und der Notwendigkeit, die natürliche Umwelt zu erhalten.	
Das Gleichgewicht der Natur ist sehr empfindlich und kann leicht gestört werden.	
Wenn die Dinge so weitergehen wie bisher, werden wir bald eine große ökologische Katastrophe erleben.	
Die so genannte "ökologische Krise", mit der die Menschheit konfrontiert ist, wurde stark übertrieben.	
Wenn der Mensch in die Natur eingreift, hat das verheerende Folgen.	
Die Menschen missbrauchen die Umwelt ernsthaft.	

Inwiefern stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?	
Bitte geben Sie an, inwiefern Sie auf einer Skala von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (= stimme voll und ganz zu) den folgenden Aussagen zustimmen.	
<u>Wichtige Info:</u> Unter dem Begriff oder im Zusammenhang mit dem Begriff <u>grün</u> kann verstanden werden, dass etwas als <u>umweltfreundlich</u> gilt.	
Ich beabsichtige, mich für den Schutz der Umwelt zu engagieren.	Antwortmöglichkeiten von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (= stimme voll und ganz zu)
Ich habe vor, die Verschwendung natürlicher Ressourcen in den kommenden Monaten zu vermeiden.	
Ich habe vor, auf Reisen in einem grünen Hotel zu übernachten.	
Ich möchte gerne auf eine grüne Art und Weise reisen.	
Ich habe die Mittel, Zeit und Möglichkeiten, beim Reisen in einem grünen Hotel zu übernachten.	
Ob ich beim Reisen in einem grünen Hotel übernachtete oder nicht, liegt ganz bei mir.	
Ich habe viele Möglichkeiten, um grün zu reisen.	
Ob ich ein grünes Reiseverhalten durchführe oder nicht, liegt ganz bei mir.	

Inwiefern stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?	
Bitte geben Sie an, inwiefern Sie auf einer Skala von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (= stimme voll und ganz zu) den folgenden Aussagen zustimmen.	
Ich beteilige mich häufig an täglichen grünen Aktivitäten (z.B. Recycling, Einsparung von Wasser/Energie).	Antwortmöglichkeiten von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (= stimme voll und ganz zu)
Ich kaufe häufig Einwegprodukte (z.B. Messer, Gabeln und Löffel aus Plastik oder Styroporbecher).	
Ich benutze einen Recyclinghof oder recycle auf irgendeine Weise etwas von meinem Hausmüll.	
Wenn ich etwas Verpacktes kaufe, achte ich oft darauf, ob es in wiederverwertbarem Material eingepackt ist.	
Es ist teuer, sich ein umweltfreundliches Verhalten anzueignen.	
Man braucht Zeit, um sich umweltfreundlich zu verhalten.	
Der erforderliche Aufwand erschwert das Engagement für umweltfreundliches Verhalten.	
Begrenzter Zugang und Verfügbarkeit von Einrichtungen schränken meine Bemühungen ein.	

Die folgenden Fragen beziehen sich auf Ihr Reiseverhalten.	
Bitte geben Sie an, inwiefern Sie auf einer Skala von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (= stimme voll und ganz zu) den folgenden Aussagen zustimmen.	
Entscheiden Sie sich auch mal dafür, nicht in den Urlaub zu fahren, um negative Auswirkungen auf die Umwelt zu vermeiden?	Antwortmöglichkeiten von 1 (= stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (= stimme voll und ganz zu)
Lehnen Sie es ab, weit weg von zu Hause in den Urlaub zu fahren, um die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu verringern?	
Verzichten Sie auf ein bestimmtes Verkehrsmittel zu einem Reiseziel, vor allem um die Luftverschmutzung zu vermeiden?	
Lehnen Sie eine Urlaubsaktivität ab, vor allem um die Umwelt zu schützen?	
Lehnen Sie die Inanspruchnahme von Tourismusanbietern ab, wenn diese sich nicht an die Umweltschutzstandards halten?	
Nutzen Sie umweltzertifizierte Tourismusanbieter?	

Welchem Geschlecht würden Sie sich zuordnen?

1 = weiblich

2 = männlich

3 = divers

Was trifft am Ehesten auf Ihren Hauptwohnsitz zu?

1 = städtisches Gebiet

2 = ländliches Gebiet

Endseite (Umfrage wurde vollständig beendet)**Geschafft!**

Ich danke Ihnen vielmals für Ihre Teilnahme. Es würde mich sehr freuen, wenn Sie den Link, der Sie zur Umfrage geführt hat, nun mit weiteren Personen teilen würden. Hierfür können Sie einfach den folgenden Link kopieren: [\[Umfragelink\]](#)

Beste Grüße und vielen Dank,
Stefanie Pfandl

Endseite (Umfrage wurde aufgrund des Filters nicht vollständig beendet)

Wurde bei der Frage zum Hauptwohnsitz in Österreich (In welchem österreichischen Bundesland haben Sie Ihren Hauptwohnsitz?) die letzte Antwortmöglichkeit (Ich habe meinen Hauptwohnsitz nicht in Österreich) gewählt, so trat eine Filterfunktion in Kraft, die die Umfrage für die jeweilige Person beendete, da sie/er nicht in die gegebene Zielgruppe fällt.

Trotzdem danke!

Ich danke Ihnen sehr für Ihr Interesse, aber leider fallen Sie nicht in die Zielgruppe dieser Umfrage. Gerne können Sie den Link, der Sie zur Umfrage geführt hat, an Personen weiterleiten, die ihren Hauptwohnsitz in Österreich haben. Hierfür können Sie einfach den folgenden Link kopieren: [\[Umfragelink\]](#)

Beste Grüße und vielen Dank,
Stefanie Pfandl

Anhang 3: Tabelle zur Codierung

Frage/Aussage	Wert	Beschriftung	Skalenniveau	Name
In welchem österreichischen Bundesland haben Sie Ihren Hauptwohnsitz?	1	Steiermark	nominal	ÖBL
	2	Kärnten		
	3	Salzburg		
	4	Tirol		
	5	Vorarlberg		
	6	Oberösterreich		
	7	Niederösterreich		
	8	Wien		
	9	Burgenland		
	10	Ich habe meinen Hauptwohnsitz nicht in Österreich		
Zu welcher Altersgruppe gehören Sie?	1	1996 - 2003	nominal	AG
	2	1980 - 1995		
	3	1965 - 1979		
Würden Sie sich als eine umweltfreundlich reisende Person bezeichnen?	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	URP
	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		

Welches/Welche Transportmittel nutzen Sie hauptsächlich bei Ihren Reisen?	0	not quoted	Auto	nominal	TMR_1	TMR_1 bis TMR_8 wurden zu einem Mehrfachantwortset zusammengefasst: TMR
	1	quoted				
	0	not quoted	Zug		TMR_3	
	1	quoted				
	0	not quoted	Flugzeug		TMR_5	
	1	quoted				
	0	not quoted	Bus		TMR_7	
	1	quoted				
	0	not quoted	Schiff			
	1	quoted				
	0	not quoted	Motorrad/Kleinkrafttrad			
	1	quoted				
	0	not quoted	Fahrrad			
	1	quoted				
0	not quoted	Wohnwagen/Kleinbus				
1	quoted					
Die Auswirkungen der Umweltverschmutzung auf die öffentliche Gesundheit sind schlimmer als wir erkennen.	1	stimme überhaupt nicht zu		metrisch	BDF_1	
	2					
	3					
	4					
	5	stimme voll und ganz zu				
Die globale Erwärmung stellt ein Problem für die Gesellschaft dar.	1	stimme überhaupt nicht zu		metrisch	BDF_2	
	2					

	3				
	4				
	5	stimme voll und ganz zu			
Energieeinsparungen tragen zur Verringerung der globalen Erwärmung bei.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	BDF_3	
	2				
	3				
	4				
	5	stimme voll und ganz zu			
Die Erschöpfung der fossilen Brennstoffe (z.B. Erdöl, Erdgas und Kohle) ist ein Problem.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	BDF_4	
	2				
	3				
	4				
	5	stimme voll und ganz zu			
Es ist nicht sicher, ob die globale Erwärmung ein echtes Problem ist. (UC)	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	BDF_5	
	2				UC zu: 1=5; 2=4; 3=3; 4=2; 5=1
	3				
	4				
	5	stimme voll und ganz zu			
Ich fühle mich mitverantwortlich für die Erschöpfung der Energiequellen.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	ZDV_1	
	2				
	3				
	4				
	5	stimme voll und ganz zu			

Ich fühle mich mitverantwortlich für die globale Erwärmung.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	ZDV_2
	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Ich fühle mich mitverantwortlich für die Umweltprobleme auf unserem Planeten.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	ZDV_3
	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Die Menschen, die mir wichtig sind, glauben, dass man die Umwelt durch das eigene Handeln schützen sollte.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	SN_1
	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Die meisten Menschen, die mir wichtig sind, engagieren sich für umweltunterstützende Praktiken.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	SN_2
	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Die Menschen, die ich kenne, sind besorgt über Themen, die die Umwelt betreffen.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	SN_3
	2			
	3			

	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Aufgrund meiner eigenen Werte/Prinzipien fühle ich mich verpflichtet, mich auf eine umweltfreundliche Art und Weise zu verhalten.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	PN_1
	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Ich fühle mich moralisch verpflichtet, die Umwelt zu schützen.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	PN_2
	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Ich fühle mich persönlich verpflichtet, so viel Energie wie möglich zu sparen.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	PN_3
	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Ich fühle mich verpflichtet, die Umwelt und die Natur in meinem täglichen Verhalten zu berücksichtigen.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	PN_4
	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Ich habe Kenntnisse über die globale	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	ÖW_1

Erwärmung (wie z.B. den Treibhauseffekt).	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Ich habe Kenntnisse über grünen Konsum (Konsum von Produkten, die vor Ort angebaut werden oder gerade Saison haben).	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	ÖW_2
	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Ich verstehe die gegenseitige Abhängigkeit von Menschen und dem Ökosystem.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	ÖW_3
	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Ich verstehe das Gleichgewicht zwischen der Lebensgrundlage und der Notwendigkeit, die natürliche Umwelt zu erhalten.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	ÖW_4
	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Das Gleichgewicht der Natur ist sehr empfindlich und kann leicht gestört werden.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	ÖE_1
	2			
	3			
	4			

	5	stimme voll und ganz zu			
Wenn die Dinge so weitergehen wie bisher, werden wir bald eine große ökologische Katastrophe erleben.	1	stimme überhaupt nicht zu		metrisch	ÖE_2
	2				
	3				
	4				
	5	stimme voll und ganz zu			
Die so genannte "ökologische Krise", mit der die Menschheit konfrontiert ist, wurde stark übertrieben. (UC)	1	stimme überhaupt nicht zu	UC zu: 1=5; 2=4; 3=3; 4=2; 5=1	metrisch	ÖE_3 UC zu: ÖE_3uc
	2				
	3				
	4				
	5	stimme voll und ganz zu			
Wenn der Mensch in die Natur eingreift, hat das verheerende Folgen.	1	stimme überhaupt nicht zu		metrisch	ÖE_4
	2				
	3				
	4				
	5	stimme voll und ganz zu			
Die Menschen missbrauchen die Umwelt ernsthaft.	1	stimme überhaupt nicht zu		metrisch	ÖE_5
	2				
	3				
	4				
	5	stimme voll und ganz zu			
Ich beabsichtige, mich für den Schutz der Umwelt zu engagieren.	1	stimme überhaupt nicht zu		metrisch	AB_1
	2				

	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Ich habe vor, die Verschwendung natürlicher Ressourcen in den kommenden Monaten zu vermeiden.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	AB_2
	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Ich habe vor, auf Reisen in einem grünen Hotel zu übernachten.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	AB_3
	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Ich möchte gerne auf eine grüne Art und Weise reisen.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	AB_4
	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Ich habe die Mittel, Zeit und Möglichkeiten, beim Reisen in einem grünen Hotel zu übernachten.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	WV_1
	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		

Ob ich beim Reisen in einem grünen Hotel übernachtete oder nicht, liegt ganz bei mir.	1	stimme überhaupt nicht zu		metrisch	WV_2
	2				
	3				
	4				
	5	stimme voll und ganz zu			
Ich habe viele Möglichkeiten, um grün zu reisen.	1	stimme überhaupt nicht zu		metrisch	WV_3
	2				
	3				
	4				
	5	stimme voll und ganz zu			
Ob ich ein grünes Reiseverhalten durchführe oder nicht, liegt ganz bei mir.	1	stimme überhaupt nicht zu		metrisch	WV_4
	2				
	3				
	4				
	5	stimme voll und ganz zu			
Ich beteilige mich häufig an täglichen grünen Aktivitäten (z.B. Recycling, Einsparung von Wasser/Energie).	1	stimme überhaupt nicht zu		metrisch	ÖNG_1
	2				
	3				
	4				
	5	stimme voll und ganz zu			
Ich kaufe häufig Einwegprodukte (z.B. Messer, Gabeln und Löffel aus Plastik oder Styroporbecher). (UC)	1	stimme überhaupt nicht zu	UC zu:	metrisch	ÖNG_2
	2		1=5; 2=4;		
	3		3=3; 4=2;		
					UC zu:

	4		5=1		ÖNG_2uc
	5	stimme voll und ganz zu			
Ich benutze einen Recyclinghof oder recycle auf irgendeine Weise etwas von meinem Hausmüll.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	ÖNG_3	
	2				
	3				
	4				
	5	stimme voll und ganz zu			
Wenn ich etwas Verpacktes kaufe, achte ich oft darauf, ob es in wiederverwertbarem Material eingepackt ist.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	ÖNG_4	
	2				
	3				
	4				
	5	stimme voll und ganz zu			
Es ist teuer, sich ein umweltfreundliches Verhalten anzueignen.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	OSB_1	
	2				
	3				
	4				
	5	stimme voll und ganz zu			
Man braucht Zeit, um sich umweltfreundlich zu verhalten.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	OSB_2	
	2				
	3				
	4				
	5	stimme voll und ganz zu			
Der erforderliche Aufwand erschwert das	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	OSB_3	

Engagement für umweltfreundliches Verhalten.	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Begrenzter Zugang und Verfügbarkeit von Einrichtungen schränken meine Bemühungen ein.	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	OSB_4
	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Entscheiden Sie sich auch mal dafür, nicht in den Urlaub zu fahren, um negative Auswirkungen auf die Umwelt zu vermeiden?	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	ÖNR_1
	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Lehnen Sie es ab, weit weg von zu Hause in den Urlaub zu fahren, um die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu verringern?	1	stimme überhaupt nicht zu		ÖNR_2
	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Verzichten Sie auf ein bestimmtes Verkehrsmittel zu einem Reiseziel, vor allem um die Luftverschmutzung zu vermeiden?	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	ÖNR_3
	2			
	3			
	4			

	5	stimme voll und ganz zu		
Lehnen Sie eine Urlaubsaktivität ab, vor allem um die Umwelt zu schützen?	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	ÖNR_4
	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Lehnen Sie die Inanspruchnahme von Tourismusanbietern ab, wenn diese sich nicht an die Umweltschutzstandards halten?	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	ÖNR_5
	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Nutzen Sie umweltzertifizierte Tourismusanbieter?	1	stimme überhaupt nicht zu	metrisch	ÖNR_6
	2			
	3			
	4			
	5	stimme voll und ganz zu		
Welchem Geschlecht würden Sie sich zuordnen?	1	weiblich	nominal	GS
	2	männlich		
	3	divers		
Was trifft am Ehesten auf Ihren Hauptwohnsitz zu?	1	städtisches Gebiet	nominal	HWS
	2	ländliches Gebiet		

Anmerkung. UC = Umgekehrte Codierung (Items wurden bei der Auswertung einer umgekehrten Codierung unterzogen).

Anhang 4: Berechnung der Grundgesamtheit

Generationen	Jahreszahlen		Alter*	
	Von	Bis	Von	Bis
Generation X	1965	1979	57 Jahre	43 Jahre
Generation Y	1980	1995	42 Jahre	27 Jahre
Generation Z	1996	2003	26 Jahre	19 Jahre

Anmerkung. *Ausgehend vom Jahr 2022. Aufteilung der Generationen in Jahreszahlen nach Yawson und Yamoah (2020, 2021).

Generationen	Alter	Personen- anzahl	Gesamt	
Generation Z	19 Jahre	91 608		
	20 Jahre	91 306		
	21 Jahre	96 675		
	22 Jahre	97 963		
	23 Jahre	103 419		
	24 Jahre	108 260		
	25 Jahre	113 860		
	26 Jahre	114 409	Generation Z Gesamt	817 500
Generation Y	27 Jahre	118 348		
	28 Jahre	121 302		
	29 Jahre	123 659		
	30 Jahre	125 580		
	31 Jahre	124 946		
	32 Jahre	124 163		
	33 Jahre	124 460		
	34 Jahre	122 412		
	35 Jahre	122 274		
	36 Jahre	122 332		
	37 Jahre	122 872		
	38 Jahre	122 276		
	39 Jahre	125 235		
	40 Jahre	124 535		
41 Jahre	121 164			
	42 Jahre	114 666	Generation Y Gesamt	1 960 224
Generation X	43 Jahre	112 792		
	44 Jahre	111 929		
	45 Jahre	112 563		
	46 Jahre	116 655		
	47 Jahre	119 088		
	48 Jahre	118 802		
	49 Jahre	125 282		

	50 Jahre	129 182		
	51 Jahre	132 121		
	52 Jahre	139 841		
	53 Jahre	143 207		
	54 Jahre	142 534		
	55 Jahre	142 295		
	56 Jahre	142 510		
	57 Jahre	142 847	Generation X Gesamt	1 931 648
			Generationen Gesamt (X, Y, Z)	4 709 372

Anmerkung. Adaptiert aus „Bevölkerung am 1.1.2022*“) nach Alter und Bundesland – Insgesamt“. (2022, Februar 15). Abgerufen 16. Februar 2022, von https://pic.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/bevoelkerungsstruktur/bevoelkerung_nach_alter_geschlecht/023470.html. Copyright 2022 bei Statistik Austria.

Generationen X, Y, Z		
Generation Z Gesamt	817 500	17,4%
Generation Y Gesamt	1 960 224	41,6%
Generation X Gesamt	1 931 648	41,0%
Generation Gesamt (X, Y, Z)	4 709 372	100,0%
Gesamte Bevölkerung		
Generation Z Gesamt	817 500	9,1%
Generation Y Gesamt	1 960 224	21,8%
Generation X Gesamt	1 931 648	21,5%
Restliche Bevölkerung	4 270 522	47,6%
Gesamte Bevölkerung	8 979 894	100,0%

Anmerkung. Adaptiert aus „Bevölkerung am 1.1.2022*“) nach Alter und Bundesland – Insgesamt“. (2022, Februar 15). Abgerufen 16. Februar 2022, von https://pic.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/bevoelkerungsstruktur/bevoelkerung_nach_alter_geschlecht/023470.html. Copyright 2022 bei Statistik Austria.

Anhang 5: Deskriptive Statistiken ohne Aufteilung

In welchem österreichischen Bundesland haben Sie Ihren Hauptwohnsitz?					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Steiermark	215	45,0	45,0	45,0
	Kärnten	27	5,6	5,6	50,6
	Salzburg	57	11,9	11,9	62,6
	Tirol	110	23,0	23,0	85,6
	Vorarlberg	15	3,1	3,1	88,7
	Oberösterreich	20	4,2	4,2	92,9
	Niederösterreich	10	2,1	2,1	95,0
	Wien	18	3,8	3,8	98,7
	Burgenland	6	1,3	1,3	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Zu welcher Altersgruppe gehören Sie?					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	1996 - 2003	147	30,8	30,8	30,8
	1980 - 1995	205	42,9	42,9	73,6
	1965 - 1979	126	26,4	26,4	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Würden Sie sich als eine umweltfreundlich reisende Person bezeichnen?					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	19	4,0	4,0	4,0
	2	100	20,9	20,9	24,9
	3	227	47,5	47,5	72,4
	4	97	20,3	20,3	92,7
	stimme voll und ganz zu	35	7,3	7,3	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Häufigkeiten von \$TMR				
		Antworten		Prozent der Fälle
		N	Prozent	
Transportmittel bei Reisen ^a	Auto	423	42,3%	88,5%
	Zug	198	19,8%	41,4%
	Flugzeug	193	19,3%	40,4%
	Bus	78	7,8%	16,3%
	Schiff	11	1,1%	2,3%
	Motorrad/Kleinkraft	19	1,9%	4,0%
	Fahrrad	50	5,0%	10,5%
	Wohnwagen/Kleinbus	28	2,8%	5,9%
Gesamt		1000	100,0%	209,2%

a. Dichotomie-Gruppe tabellarisch dargestellt bei Wert 1.

Die Auswirkungen der Umweltverschmutzung auf die öffentliche Gesundheit sind schlimmer als wir erkennen.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	11	2,3	2,3	2,3
	2	15	3,1	3,1	5,4
	3	78	16,3	16,3	21,8
	4	158	33,1	33,1	54,8
	stimme voll und ganz zu	216	45,2	45,2	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Die globale Erwärmung stellt ein Problem für die Gesellschaft dar.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	9	1,9	1,9	1,9
	2	12	2,5	2,5	4,4
	3	37	7,7	7,7	12,1
	4	115	24,1	24,1	36,2
	stimme voll und ganz zu	305	63,8	63,8	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Energieeinsparungen tragen zur Verringerung der globalen Erwärmung bei.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	9	1,9	1,9	1,9
	2	23	4,8	4,8	6,7
	3	84	17,6	17,6	24,3
	4	176	36,8	36,8	61,1
	stimme voll und ganz zu	186	38,9	38,9	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Die Erschöpfung der fossilen Brennstoffe (z.B. Erdöl, Erdgas und Kohle) ist ein Problem.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	19	4,0	4,0	4,0
	2	30	6,3	6,3	10,3
	3	93	19,5	19,5	29,7
	4	119	24,9	24,9	54,6
	stimme voll und ganz zu	217	45,4	45,4	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Es ist nicht sicher, ob die globale Erwärmung ein echtes Problem ist.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	277	57,9	57,9	57,9
	2	87	18,2	18,2	76,2
	3	66	13,8	13,8	90,0
	4	29	6,1	6,1	96,0
	stimme voll und ganz zu	19	4,0	4,0	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Ich fühle mich mitverantwortlich für die Erschöpfung der Energiequellen.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	45	9,4	9,4	9,4
	2	87	18,2	18,2	27,6
	3	153	32,0	32,0	59,6
	4	136	28,5	28,5	88,1
	stimme voll und ganz zu	57	11,9	11,9	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Ich fühle mich mitverantwortlich für die globale Erwärmung.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	37	7,7	7,7	7,7
	2	82	17,2	17,2	24,9
	3	169	35,4	35,4	60,3
	4	130	27,2	27,2	87,4
	stimme voll und ganz zu	60	12,6	12,6	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Ich fühle mich mitverantwortlich für die Umweltprobleme auf unserem Planeten.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	35	7,3	7,3	7,3
	2	92	19,2	19,2	26,6
	3	152	31,8	31,8	58,4
	4	123	25,7	25,7	84,1
	stimme voll und ganz zu	76	15,9	15,9	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Die Menschen, die mir wichtig sind, glauben, dass man die Umwelt durch das eigene Handeln schützen sollte.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	10	2,1	2,1	2,1
	2	38	7,9	7,9	10,0
	3	121	25,3	25,3	35,4
	4	203	42,5	42,5	77,8
	stimme voll und ganz zu	106	22,2	22,2	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Die meisten Menschen, die mir wichtig sind, engagieren sich für umweltunterstützende Praktiken.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	39	8,2	8,2	8,2
	2	136	28,5	28,5	36,6
	3	148	31,0	31,0	67,6
	4	123	25,7	25,7	93,3
	stimme voll und ganz zu	32	6,7	6,7	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Die Menschen, die ich kenne, sind besorgt über Themen, die die Umwelt betreffen.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	22	4,6	4,6	4,6
	2	73	15,3	15,3	19,9
	3	164	34,3	34,3	54,2
	4	155	32,4	32,4	86,6
	stimme voll und ganz zu	64	13,4	13,4	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Aufgrund meiner eigenen Werte/Prinzipien fühle ich mich verpflichtet, mich auf eine umweltfreundliche Art und Weise zu verhalten.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	6	1,3	1,3	1,3
	2	20	4,2	4,2	5,4
	3	92	19,2	19,2	24,7
	4	188	39,3	39,3	64,0
	stimme voll und ganz zu	172	36,0	36,0	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Ich fühle mich moralisch verpflichtet, die Umwelt zu schützen.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	9	1,9	1,9	1,9
	2	18	3,8	3,8	5,6
	3	85	17,8	17,8	23,4
	4	171	35,8	35,8	59,2
	stimme voll und ganz zu	195	40,8	40,8	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Ich fühle mich persönlich verpflichtet, so viel Energie wie möglich zu sparen.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	12	2,5	2,5	2,5
	2	37	7,7	7,7	10,3
	3	118	24,7	24,7	34,9
	4	170	35,6	35,6	70,5
	stimme voll und ganz zu	141	29,5	29,5	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Ich fühle mich verpflichtet, die Umwelt und die Natur in meinem täglichen Verhalten zu berücksichtigen.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	5	1,0	1,0	1,0
	2	10	2,1	2,1	3,1
	3	69	14,4	14,4	17,6
	4	176	36,8	36,8	54,4
	stimme voll und ganz zu	218	45,6	45,6	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Ich habe Kenntnisse über die globale Erwärmung (wie z.B. den Treibhauseffekt).					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	17	3,6	3,6	3,6
	2	28	5,9	5,9	9,4
	3	82	17,2	17,2	26,6
	4	176	36,8	36,8	63,4
	stimme voll und ganz zu	175	36,6	36,6	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Ich habe Kenntnisse über grünen Konsum (Konsum von Produkten, die vor Ort angebaut werden oder gerade Saison haben).					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	5	1,0	1,0	1,0
	2	9	1,9	1,9	2,9
	3	35	7,3	7,3	10,3
	4	177	37,0	37,0	47,3
	stimme voll und ganz zu	252	52,7	52,7	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Ich verstehe die gegenseitige Abhängigkeit von Menschen und dem Ökosystem.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	3	,6	,6	,6
	2	15	3,1	3,1	3,8
	3	77	16,1	16,1	19,9
	4	142	29,7	29,7	49,6
	stimme voll und ganz zu	241	50,4	50,4	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Ich verstehe das Gleichgewicht zwischen der Lebensgrundlage und der Notwendigkeit, die natürliche Umwelt zu erhalten.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	4	,8	,8	,8
	2	16	3,3	3,3	4,2
	3	55	11,5	11,5	15,7
	4	154	32,2	32,2	47,9
	stimme voll und ganz zu	249	52,1	52,1	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Das Gleichgewicht der Natur ist sehr empfindlich und kann leicht gestört werden.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	4	,8	,8	,8
	2	10	2,1	2,1	2,9
	3	75	15,7	15,7	18,6
	4	147	30,8	30,8	49,4
	stimme voll und ganz zu	242	50,6	50,6	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Wenn die Dinge so weitergehen wie bisher, werden wir bald eine große ökologische Katastrophe erleben.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	7	1,5	1,5	1,5
	2	15	3,1	3,1	4,6
	3	79	16,5	16,5	21,1
	4	129	27,0	27,0	48,1
	stimme voll und ganz zu	248	51,9	51,9	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Die so genannte ^ökologische Krise^, mit der die Menschheit konfrontiert ist, wurde stark übertrieben.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	187	39,1	39,1	39,1
	2	151	31,6	31,6	70,7
	3	93	19,5	19,5	90,2
	4	32	6,7	6,7	96,9
	stimme voll und ganz zu	15	3,1	3,1	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Wenn der Mensch in die Natur eingreift, hat das verheerende Folgen.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	10	2,1	2,1	2,1
	2	27	5,6	5,6	7,7
	3	136	28,5	28,5	36,2
	4	153	32,0	32,0	68,2
	stimme voll und ganz zu	152	31,8	31,8	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Die Menschen missbrauchen die Umwelt ernsthaft.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	7	1,5	1,5	1,5
	2	12	2,5	2,5	4,0
	3	89	18,6	18,6	22,6
	4	156	32,6	32,6	55,2
	stimme voll und ganz zu	214	44,8	44,8	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Ich beabsichtige, mich für den Schutz der Umwelt zu engagieren.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	24	5,0	5,0	5,0
	2	45	9,4	9,4	14,4
	3	155	32,4	32,4	46,9
	4	179	37,4	37,4	84,3
	stimme voll und ganz zu	75	15,7	15,7	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Ich habe vor, die Verschwendung natürlicher Ressourcen in den kommenden Monaten zu vermeiden.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	9	1,9	1,9	1,9
	2	33	6,9	6,9	8,8
	3	121	25,3	25,3	34,1
	4	201	42,1	42,1	76,2
	stimme voll und ganz zu	114	23,8	23,8	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Ich habe vor, auf Reisen in einem grünen Hotel zu übernachten.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	69	14,4	14,4	14,4
	2	120	25,1	25,1	39,5
	3	182	38,1	38,1	77,6
	4	78	16,3	16,3	93,9
	stimme voll und ganz zu	29	6,1	6,1	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Ich möchte gerne auf eine grüne Art und Weise reisen.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	27	5,6	5,6	5,6
	2	73	15,3	15,3	20,9
	3	154	32,2	32,2	53,1
	4	150	31,4	31,4	84,5
	stimme voll und ganz zu	74	15,5	15,5	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Ich habe die Mittel, Zeit und Möglichkeiten, beim Reisen in einem grünen Hotel zu übernachten.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	77	16,1	16,1	16,1
	2	125	26,2	26,2	42,3
	3	152	31,8	31,8	74,1
	4	86	18,0	18,0	92,1
	stimme voll und ganz zu	38	7,9	7,9	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Ob ich beim Reisen in einem grünen Hotel übernachte oder nicht, liegt ganz bei mir.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	21	4,4	4,4	4,4
	2	56	11,7	11,7	16,1
	3	90	18,8	18,8	34,9
	4	130	27,2	27,2	62,1
	stimme voll und ganz zu	181	37,9	37,9	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Ich habe viele Möglichkeiten, um grün zu reisen.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	68	14,2	14,2	14,2
	2	133	27,8	27,8	42,1
	3	149	31,2	31,2	73,2
	4	79	16,5	16,5	89,7
	stimme voll und ganz zu	49	10,3	10,3	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Ob ich ein grünes Reiseverhalten durchführe oder nicht, liegt ganz bei mir.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	19	4,0	4,0	4,0
	2	66	13,8	13,8	17,8
	3	104	21,8	21,8	39,5
	4	115	24,1	24,1	63,6
	stimme voll und ganz zu	174	36,4	36,4	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Ich beteilige mich häufig an täglichen grünen Aktivitäten (z.B. Recycling, Einsparung von Wasser/Energie).					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	17	3,6	3,6	3,6
	2	28	5,9	5,9	9,4
	3	89	18,6	18,6	28,0
	4	173	36,2	36,2	64,2
	stimme voll und ganz zu	171	35,8	35,8	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Ich kaufe häufig Einwegprodukte (z.B. Messer, Gabeln und Löffel aus Plastik oder Styroporbecher).					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	350	73,2	73,2	73,2
	2	82	17,2	17,2	90,4
	3	24	5,0	5,0	95,4
	4	14	2,9	2,9	98,3
	stimme voll und ganz zu	8	1,7	1,7	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Ich benutze einen Recyclinghof oder recycle auf irgendeine Weise etwas von meinem Hausmüll.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	22	4,6	4,6	4,6
	2	25	5,2	5,2	9,8
	3	58	12,1	12,1	22,0
	4	95	19,9	19,9	41,8
	stimme voll und ganz zu	278	58,2	58,2	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Wenn ich etwas Verpacktes kaufe, achte ich oft darauf, ob es in wiederverwertbarem Material eingepackt ist.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	47	9,8	9,8	9,8
	2	67	14,0	14,0	23,8
	3	117	24,5	24,5	48,3
	4	131	27,4	27,4	75,7
	stimme voll und ganz zu	116	24,3	24,3	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Es ist teuer, sich ein umweltfreundliches Verhalten anzueignen.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	52	10,9	10,9	10,9
	2	77	16,1	16,1	27,0
	3	150	31,4	31,4	58,4
	4	126	26,4	26,4	84,7
	stimme voll und ganz zu	73	15,3	15,3	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Man braucht Zeit, um sich umweltfreundlich zu verhalten.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	60	12,6	12,6	12,6
	2	77	16,1	16,1	28,7
	3	114	23,8	23,8	52,5
	4	134	28,0	28,0	80,5
	stimme voll und ganz zu	93	19,5	19,5	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Der erforderliche Aufwand erschwert das Engagement für umweltfreundliches Verhalten.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	49	10,3	10,3	10,3
	2	84	17,6	17,6	27,8
	3	159	33,3	33,3	61,1
	4	124	25,9	25,9	87,0
	stimme voll und ganz zu	62	13,0	13,0	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Begrenzter Zugang und Verfügbarkeit von Einrichtungen schränken meine Bemühungen ein.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	42	8,8	8,8	8,8
	2	82	17,2	17,2	25,9
	3	170	35,6	35,6	61,5
	4	121	25,3	25,3	86,8
	stimme voll und ganz zu	63	13,2	13,2	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Entscheiden Sie sich auch mal dafür, nicht in den Urlaub zu fahren, um negative Auswirkungen auf die Umwelt zu vermeiden?					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	176	36,8	36,8	36,8
	2	106	22,2	22,2	59,0
	3	86	18,0	18,0	77,0
	4	63	13,2	13,2	90,2
	stimme voll und ganz zu	47	9,8	9,8	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Lehnen Sie es ab, weit weg von zu Hause in den Urlaub zu fahren, um die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu verringern?					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	138	28,9	28,9	28,9
	2	102	21,3	21,3	50,2
	3	117	24,5	24,5	74,7
	4	73	15,3	15,3	90,0
	stimme voll und ganz zu	48	10,0	10,0	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Verzichten Sie auf ein bestimmtes Verkehrsmittel zu einem Reiseziel, vor allem um die Luftverschmutzung zu vermeiden?					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	137	28,7	28,7	28,7
	2	95	19,9	19,9	48,5
	3	108	22,6	22,6	71,1
	4	83	17,4	17,4	88,5
	stimme voll und ganz zu	55	11,5	11,5	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Lehnen Sie eine Urlaubsaktivität ab, vor allem um die Umwelt zu schützen?					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	142	29,7	29,7	29,7
	2	120	25,1	25,1	54,8
	3	95	19,9	19,9	74,7
	4	79	16,5	16,5	91,2
	stimme voll und ganz zu	42	8,8	8,8	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Lehnen Sie die Inanspruchnahme von Tourismusanbietern ab, wenn diese sich nicht an die Umweltschutzstandards halten?					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	105	22,0	22,0	22,0
	2	92	19,2	19,2	41,2
	3	138	28,9	28,9	70,1
	4	89	18,6	18,6	88,7
	stimme voll und ganz zu	54	11,3	11,3	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Nutzen Sie umweltzertifizierte Tourismusanbieter?					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	stimme überhaupt nicht zu	122	25,5	25,5	25,5
	2	112	23,4	23,4	49,0
	3	155	32,4	32,4	81,4
	4	59	12,3	12,3	93,7
	stimme voll und ganz zu	30	6,3	6,3	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Welchem Geschlecht würden Sie sich zuordnen?					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	weiblich	320	66,9	66,9	66,9
	männlich	156	32,6	32,6	99,6
	divers	2	,4	,4	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Was trifft am Ehesten auf Ihren Hauptwohnsitz zu?					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	städtisches Gebiet	116	24,3	24,3	24,3
	ländliches Gebiet	362	75,7	75,7	100,0
	Gesamt	478	100,0	100,0	

Statistiken									
	N		Mittelwert	Median	Modus	Std.-Abweichung	Varianz	Minimum	Maximum
	Gültig	Fehlend							
Würden Sie sich als eine umweltfreundlich reisende Person bezeichnen?	478	0	3,06	3,00	3	,929	,862	1	5
Die Auswirkungen der Umweltverschmutzung auf die öffentliche Gesundheit sind schlimmer als wir erkennen.	478	0	4,16	4,00	5	,962	,925	1	5
Die globale Erwärmung stellt ein Problem für die Gesellschaft dar.	478	0	4,45	5,00	5	,884	,781	1	5
Energieeinsparungen tragen zur Verringerung der globalen Erwärmung bei.	478	0	4,06	4,00	5	,962	,925	1	5
Die Erschöpfung der fossilen Brennstoffe (z.B. Erdöl, Erdgas und Kohle) ist ein Problem.	478	0	4,01	4,00	5	1,122	1,260	1	5
Es ist nicht sicher, ob die globale Erwärmung ein echtes Problem ist.	478	0	1,80	1,00	1	1,132	1,280	1	5

Ich fühle mich mitverantwortlich für die Erschöpfung der Energiequellen.	478	0	3,15	3,00	3	1,140	1,299	1	5
Ich fühle mich mitverantwortlich für die globale Erwärmung.	478	0	3,20	3,00	3	1,104	1,219	1	5
Ich fühle mich mitverantwortlich für die Umweltprobleme auf unserem Planeten.	478	0	3,24	3,00	3	1,151	1,326	1	5
Die Menschen, die mir wichtig sind, glauben, dass man die Umwelt durch das eigene Handeln schützen sollte.	478	0	3,75	4,00	4	,959	,919	1	5
Die meisten Menschen, die mir wichtig sind, engagieren sich für umweltunterstützende Praktiken.	478	0	2,94	3,00	3	1,065	1,135	1	5
Die Menschen, die ich kenne, sind besorgt über Themen, die die Umwelt betreffen.	478	0	3,35	3,00	3	1,038	1,078	1	5
Aufgrund meiner eigenen Werte/Prinzipien fühle ich mich verpflichtet, mich auf eine umweltfreundliche Art und Weise zu verhalten.	478	0	4,05	4,00	4	,912	,832	1	5

Ich fühle mich moralisch verpflichtet, die Umwelt zu schützen.	478	0	4,10	4,00	5	,948	,898	1	5
Ich fühle mich persönlich verpflichtet, so viel Energie wie möglich zu sparen.	478	0	3,82	4,00	4	1,023	1,046	1	5
Ich fühle mich verpflichtet, die Umwelt und die Natur in meinem täglichen Verhalten zu berücksichtigen.	478	0	4,24	4,00	5	,850	,723	1	5
Ich habe Kenntnisse über die globale Erwärmung (wie z.B. den Treibhauseffekt).	478	0	3,97	4,00	4	1,046	1,093	1	5
Ich habe Kenntnisse über grünen Konsum (Konsum von Produkten, die vor Ort angebaut werden oder gerade Saison haben).	478	0	4,38	5,00	5	,789	,623	1	5
Ich verstehe die gegenseitige Abhängigkeit von Menschen und dem Ökosystem.	478	0	4,26	5,00	5	,883	,781	1	5
Ich verstehe das Gleichgewicht zwischen der Lebensgrundlage und der Notwendigkeit, die natürliche Umwelt zu erhalten.	478	0	4,31	5,00	5	,865	,748	1	5

Das Gleichgewicht der Natur ist sehr empfindlich und kann leicht gestört werden.	478	0	4,28	5,00	5	,863	,744	1	5
Wenn die Dinge so weitergehen wie bisher, werden wir bald eine große ökologische Katastrophe erleben.	478	0	4,25	5,00	5	,939	,882	1	5
Die so genannte ^ökologische Krise^, mit der die Menschheit konfrontiert ist, wurde stark übertrieben.	478	0	2,03	2,00	1	1,066	1,137	1	5
Wenn der Mensch in die Natur eingreift, hat das verheerende Folgen.	478	0	3,86	4,00	4	,999	,999	1	5
Die Menschen missbrauchen die Umwelt ernsthaft.	478	0	4,17	4,00	5	,916	,840	1	5
Ich beabsichtige, mich für den Schutz der Umwelt zu engagieren.	478	0	3,49	4,00	4	1,027	1,056	1	5
Ich habe vor, die Verschwendung natürlicher Ressourcen in den kommenden Monaten zu vermeiden.	478	0	3,79	4,00	4	,946	,895	1	5

Ich habe vor, auf Reisen in einem grünen Hotel zu übernachten.	478	0	2,74	3,00	3	1,082	1,172	1	5
Ich möchte gerne auf eine grüne Art und Weise reisen.	478	0	3,36	3,00	3	1,089	1,186	1	5
Ich habe die Mittel, Zeit und Möglichkeiten, beim Reisen in einem grünen Hotel zu übernachten.	478	0	2,76	3,00	3	1,160	1,347	1	5
Ob ich beim Reisen in einem grünen Hotel übernachtete oder nicht, liegt ganz bei mir.	478	0	3,82	4,00	5	1,184	1,403	1	5
Ich habe viele Möglichkeiten, um grün zu reisen.	478	0	2,81	3,00	3	1,178	1,388	1	5
Ob ich ein grünes Reiseverhalten durchführe oder nicht, liegt ganz bei mir.	478	0	3,75	4,00	5	1,197	1,433	1	5
Ich beteilige mich häufig an täglichen grünen Aktivitäten (z.B. Recycling, Einsparung von Wasser/Energie).	478	0	3,95	4,00	4	1,048	1,098	1	5
Ich kaufe häufig Einwegprodukte (z.B. Messer, Gabeln und Löffel aus Plastik oder Styroporbecher).	478	0	1,43	1,00	1	,850	,723	1	5

Ich benutze einen Recyclinghof oder recycle auf irgendeine Weise etwas von meinem Hausmüll.	478	0	4,22	5,00	5	1,132	1,282	1	5
Wenn ich etwas Verpacktes kaufe, achte ich oft darauf, ob es in wiederverwertbarem Material eingepackt ist.	478	0	3,42	4,00	4	1,266	1,603	1	5
Es ist teuer, sich ein umweltfreundliches Verhalten anzueignen.	478	0	3,19	3,00	3	1,199	1,437	1	5
Man braucht Zeit, um sich umweltfreundlich zu verhalten.	478	0	3,26	3,00	4	1,288	1,659	1	5
Der erforderliche Aufwand erschwert das Engagement für umweltfreundliches Verhalten.	478	0	3,14	3,00	3	1,161	1,348	1	5
Begrenzter Zugang und Verfügbarkeit von Einrichtungen schränken meine Bemühungen ein.	478	0	3,17	3,00	3	1,130	1,277	1	5
Entscheiden Sie sich auch mal dafür, nicht in den Urlaub zu fahren, um negative Auswirkungen auf die Umwelt zu vermeiden?	478	0	2,37	2,00	1	1,352	1,827	1	5

Lehnen Sie es ab, weit weg von zu Hause in den Urlaub zu fahren, um die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu verringern?	478	0	2,56	2,00	1	1,317	1,735	1	5
Verzichten Sie auf ein bestimmtes Verkehrsmittel zu einem Reiseziel, vor allem um die Luftverschmutzung zu vermeiden?	478	0	2,63	3,00	1	1,359	1,847	1	5
Lehnen Sie eine Urlaubsaktivität ab, vor allem um die Umwelt zu schützen?	478	0	2,50	2,00	1	1,306	1,705	1	5
Lehnen Sie die Inanspruchnahme von Tourismusangeboten ab, wenn diese sich nicht an die Umweltschutzstandards halten?	478	0	2,78	3,00	3	1,290	1,664	1	5
Nutzen Sie umweltzertifizierte Tourismusanbieter?	478	0	2,50	3,00	3	1,178	1,387	1	5

Anhang 6: Reliabilitätsanalyse**Skala: Bewusstsein der Folgen (BDF)**

Reliabilitätsstatistiken	
Cronbachs Alpha	Anzahl der Items
,703	5

Item-Skala-Statistiken				
	Skalenmittelwert, wenn Item weggelassen	Skalenvarianz, wenn Item weggelassen	Korrigierte Item- Skala-Korrelation	Cronbachs Alpha, wenn Item weggelassen
Die Auswirkungen der Umweltverschmutzung auf die öffentliche Gesundheit sind schlimmer als wir erkennen.	16,73	8,269	,475	,649
Die globale Erwärmung stellt ein Problem für die Gesellschaft dar.	16,43	7,663	,691	,569
Energieeinsparungen tragen zur Verringerung der globalen Erwärmung bei.	16,83	8,202	,489	,643
Die Erschöpfung der fossilen Brennstoffe (z.B. Erdöl, Erdgas und Kohle) ist ein Problem.	16,87	8,476	,319	,718
Es ist nicht sicher, ob die globale Erwärmung ein echtes Problem ist.	16,69	8,031	,392	,687

Skala: Zuschreibung der Verantwortung (ZDV)

Reliabilitätsstatistiken	
Cronbachs Alpha	Anzahl der Items
,906	3

Item-Skala-Statistiken				
	Skalenmittelwert, wenn Item weggelassen	Skalenvarianz, wenn Item weggelassen	Korrigierte Item-Skala-Korrelation	Cronbachs Alpha, wenn Item weggelassen
Ich fühle mich mitverantwortlich für die Erschöpfung der Energiequellen.	6,43	4,556	,790	,883
Ich fühle mich mitverantwortlich für die globale Erwärmung.	6,39	4,502	,850	,834
Ich fühle mich mitverantwortlich für die Umweltprobleme auf unserem Planeten.	6,35	4,488	,797	,878

Skala: Soziale Normen (SN)

Reliabilitätsstatistiken	
Cronbachs Alpha	Anzahl der Items
,791	3

Item-Skala-Statistiken				
	Skalenmittelwert, wenn Item weg- gelassen	Skalenvarianz, wenn Item weggelassen	Korrigierte Item-Skala- Korrelation	Cronbachs Alpha, wenn Item wegge- lassen
Die Menschen, die mir wichtig sind, glauben, dass man die Umwelt durch das eigene Handeln schützen sollte.	6,29	3,485	,621	,730
Die meisten Menschen, die mir wichtig sind, engagieren sich für umweltunterstützende Praktiken.	7,09	3,083	,644	,704
Die Menschen, die ich kenne, sind besorgt über Themen, die die Umwelt betreffen.	6,69	3,191	,636	,713

Skala: Persönliche Normen (PN)

Reliabilitätsstatistiken	
Cronbachs Alpha	Anzahl der Items
,877	4

Item-Skala-Statistiken				
	Skalenmittelwert, wenn Item weg- gelassen	Skalenvarianz, wenn Item weggelassen	Korrigierte Item-Skala- Korrelation	Cronbachs Alpha, wenn Item wegge- lassen
Aufgrund meiner eigenen Werte/Prinzipien fühle ich mich verpflichtet, mich auf eine umweltfreundliche Art und Weise zu verhalten.	12,15	5,959	,769	,829
Ich fühle mich moralisch verpflichtet, die Umwelt zu schützen.	12,10	5,807	,769	,828
Ich fühle mich persönlich verpflichtet, so viel Energie wie möglich zu sparen.	12,38	5,776	,690	,863
Ich fühle mich verpflichtet, die Umwelt und die Natur in meinem täglichen Verhalten zu berücksichtigen.	11,96	6,389	,722	,848

Skala: Ökologisches Wissen (ÖW)

Reliabilitätsstatistiken	
Cronbachs Alpha	Anzahl der Items
,807	4

Item-Skala-Statistiken				
	Skalenmittelwert, wenn Item weggelassen	Skalenvarianz, wenn Item weggelassen	Korrigierte Item- Skala-Korrelation	Cronbachs Alpha, wenn Item weggelassen
Ich habe Kenntnisse über die globale Erwärmung (wie z.B. den Treibhauseffekt).	12,96	4,629	,557	,803
Ich habe Kenntnisse über grünen Konsum (Konsum von Produkten, die vor Ort angebaut werden oder gerade Saison haben).	12,55	5,473	,577	,781
Ich verstehe die gegenseitige Abhängigkeit von Menschen und dem Ökosystem.	12,67	4,675	,726	,709
Ich verstehe das Gleichgewicht zwischen der Lebensgrundlage und der Notwendigkeit, die natürliche Umwelt zu erhalten.	12,62	4,924	,666	,739

Skala: Ökologische Einstellung (ÖE)

Reliabilitätsstatistiken	
Cronbachs Alpha	Anzahl der Items
,725	5

Item-Skala-Statistiken				
	Skalenmittelwert, wenn Item weggelassen	Skalenvarianz, wenn Item weggelassen	Korrigierte Item- Skala-Korrelation	Cronbachs Alpha, wenn Item weggelassen
Das Gleichgewicht der Natur ist sehr empfindlich und kann leicht gestört werden.	16,24	7,676	,533	,663
Wenn die Dinge so weitergehen wie bisher, werden wir bald eine große ökologische Katastrophe erleben.	16,28	7,056	,607	,630
Die so genannte "ökologische Krise", mit der die Menschheit konfrontiert ist, wurde stark übertrieben.	16,55	7,669	,366	,731
Wenn der Mensch in die Natur eingreift, hat das verheerende Folgen.	16,67	7,519	,447	,694
Die Menschen missbrauchen die Umwelt ernsthaft.	16,36	7,584	,504	,672

Skala: Absichten (AB)

Reliabilitätsstatistiken	
Cronbachs Alpha	Anzahl der Items
,757	4

Item-Skala-Statistiken				
	Skalenmittelwert, wenn Item weggelassen	Skalenvarianz, wenn Item weggelassen	Korrigierte Item- Skala-Korrelation	Cronbachs Alpha, wenn Item weggelassen
Ich beabsichtige, mich für den Schutz der Umwelt zu engagieren.	9,89	6,028	,572	,691
Ich habe vor, die Verschwen- dung natürlicher Ressourcen in den kommenden Monaten zu vermeiden.	9,60	6,581	,514	,722
Ich habe vor, auf Reisen in einem grünen Hotel zu über- nachten.	10,64	6,021	,523	,718
Ich möchte gerne auf eine grüne Art und Weise reisen.	10,03	5,618	,613	,666

Skala: Wahrgenommene Verhaltenskontrolle (WV)

Reliabilitätsstatistiken	
Cronbachs Alpha	Anzahl der Items
,716	4

Item-Skala-Statistiken				
	Skalenmittelwert, wenn Item weggelassen	Skalenvarianz, wenn Item weggelassen	Korrigierte Item- Skala-Korrelation	Cronbachs Alpha, wenn Item weggelassen
Ich habe die Mittel, Zeit und Möglichkeiten, beim Reisen in einem grünen Hotel zu übernachten.	10,38	8,316	,353	,738
Ob ich beim Reisen in einem grünen Hotel übernachtete oder nicht, liegt ganz bei mir.	9,31	7,222	,534	,634
Ich habe viele Möglichkeiten, um grün zu reisen.	10,33	7,215	,541	,631
Ob ich ein grünes Reisever- halten durchführe oder nicht, liegt ganz bei mir.	9,39	6,871	,593	,597

Skala: Ökologisch nachhaltige Gewohnheiten (ÖNG) (1. Analyse)

Reliabilitätsstatistiken	
Cronbachs Alpha	Anzahl der Items
,532	4

Item-Skala-Statistiken				
	Skalenmittelwert, wenn Item weggelassen	Skalenvarianz, wenn Item weggelassen	Korrigierte Item-Skala-Korrelation	Cronbachs Alpha, wenn Item weggelassen
Ich beteilige mich häufig an täglichen grünen Aktivitäten (z.B. Recycling, Einsparung von Wasser/Energie).	12,21	4,671	,455	,341
Ich kaufe häufig Einwegprodukte (z.B. Messer, Gabeln und Löffel aus Plastik oder Styroporbecher).	11,59	6,499	,140	,581
Ich benutze einen Recyclinghof oder recycle auf irgendeine Weise etwas von meinem Hausmüll.	11,94	4,812	,349	,433
Wenn ich etwas Verpacktes kaufe, achte ich oft darauf, ob es in wiederverwertbarem Material eingepackt ist.	12,74	4,382	,348	,438

Skala: Ökologisch nachhaltige Gewohnheiten (ÖNG) (2. Analyse)

Reliabilitätsstatistiken	
Cronbachs Alpha	Anzahl der Items
,581	3

Item-Skala-Statistiken				
	Skalenmittelwert, wenn Item weggelassen	Skalenvarianz, wenn Item weggelassen	Korrigierte Item-Skala-Korrelation	Cronbachs Alpha, wenn Item weggelassen
Ich beteilige mich häufig an täglichen grünen Aktivitäten (z.B. Recycling, Einsparung von Wasser/Energie).	7,64	3,585	,458	,391
Ich benutze einen Recyclinghof oder recycle auf irgendeine Weise etwas von meinem Hausmüll.	7,37	3,647	,363	,519
Wenn ich etwas Verpacktes kaufe, achte ich oft darauf, ob es in wiederverwertbarem Material eingepackt ist.	8,17	3,249	,361	,535

Skala: Objektive situationsbedingte Beschränkungen (OSB)

Reliabilitätsstatistiken	
Cronbachs Alpha	Anzahl der Items
,756	4

Item-Skala-Statistiken				
	Skalenmittelwert, wenn Item weggelassen	Skalenvarianz, wenn Item weggelassen	Korrigierte Item-Skala-Korrelation	Cronbachs Alpha, wenn Item weggelassen
Es ist teuer, sich ein umweltfreundliches Verhalten anzueignen.	9,56	8,037	,549	,700
Man braucht Zeit, um sich umweltfreundlich zu verhalten.	9,50	7,345	,602	,670
Der erforderliche Aufwand erschwert das Engagement für umweltfreundliches Verhalten.	9,62	7,528	,679	,629
Begrenzter Zugang und Verfügbarkeit von Einrichtungen schränken meine Bemühungen ein.	9,59	9,220	,394	,777

Skala: Ökologisch nachhaltiges Reiseverhalten (ÖNR)

Reliabilitätsstatistiken	
Cronbachs Alpha	Anzahl der Items
,857	6

Item-Skala-Statistiken				
	Skalenmittelwert, wenn Item weggelassen	Skalenvarianz, wenn Item weggelassen	Korrigierte Item- Skala-Korrelation	Cronbachs Alpha, wenn Item weggelassen
Entscheiden Sie sich auch mal dafür, nicht in den Urlaub zu fahren, um negative Auswirkungen auf die Umwelt zu vermeiden?	12,97	25,136	,634	,835
Lehnen Sie es ab, weit weg von zu Hause in den Urlaub zu fahren, um die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu verringern?	12,78	24,678	,699	,823
Verzichten Sie auf ein bestimmtes Verkehrsmittel zu einem Reiseziel, vor allem um die Luftverschmutzung zu vermeiden?	12,71	24,125	,718	,819
Lehnen Sie eine Urlaubsaktivität ab, vor allem um die Umwelt zu schützen?	12,85	24,799	,696	,824
Lehnen Sie die Inanspruchnahme von Tourismusangeboten ab, wenn diese sich nicht an die Umweltschutzstandards halten?	12,56	25,789	,618	,838
Nutzen Sie umweltzertifizierte Tourismusanbieter?	12,84	27,861	,507	,856

Anhang 7: Hauptkomponentenanalyse

KMO- und Bartlett-Test		
Maß der Stichprobeneignung nach Kaiser-Meyer-Olkin.		,906
Bartlett-Test auf Sphärizität	Ungefähres Chi-Quadrat	10119,464
	df	990
	Signifikanz nach Bartlett	,000

Erklärte Gesamtvarianz									
Komponente	Anfängliche Eigenwerte			Summen von quadrierten Faktorladungen für Extraktion			Rotierte Summe der quadrierten Ladungen		
	Gesamt	% der Varianz	Kumulierte %	Gesamt	% der Varianz	Kumulierte %	Gesamt	% der Varianz	Kumulierte %
1	11,292	25,094	25,094	11,292	25,094	25,094	3,503	7,784	7,784
2	3,659	8,131	33,226	3,659	8,131	33,226	3,461	7,690	15,474
3	2,346	5,212	38,438	2,346	5,212	38,438	3,040	6,756	22,230
4	2,127	4,727	43,166	2,127	4,727	43,166	2,807	6,238	28,467
5	1,974	4,386	47,552	1,974	4,386	47,552	2,714	6,031	34,498
6	1,796	3,991	51,542	1,796	3,991	51,542	2,613	5,807	40,305
7	1,519	3,376	54,919	1,519	3,376	54,919	2,448	5,439	45,744
8	1,296	2,879	57,798	1,296	2,879	57,798	2,431	5,403	51,146
9	1,195	2,655	60,453	1,195	2,655	60,453	2,420	5,378	56,525
10	1,094	2,431	62,884	1,094	2,431	62,884	2,069	4,599	61,123
11	1,027	2,283	65,167	1,027	2,283	65,167	1,820	4,044	65,167

12	,906	2,013	67,180						
13	,847	1,882	69,062						
14	,812	1,803	70,866						
15	,755	1,677	72,542						
16	,705	1,567	74,109						
17	,700	1,556	75,666						
18	,652	1,449	77,115						
19	,620	1,378	78,493						
20	,601	1,335	79,828						
21	,570	1,267	81,095						
22	,553	1,229	82,324						
23	,528	1,173	83,498						
24	,498	1,107	84,604						
25	,485	1,078	85,683						
26	,468	1,040	86,723						
27	,448	,995	87,718						
28	,427	,949	88,667						
29	,416	,925	89,592						
30	,404	,898	90,490						
31	,379	,841	91,331						
32	,371	,824	92,155						
33	,356	,792	92,947						
34	,339	,753	93,700						
35	,335	,744	94,443						

36	,320	,711	95,154						
37	,305	,679	95,833						
38	,298	,661	96,495						
39	,265	,589	97,083						
40	,262	,582	97,665						
41	,245	,545	98,210						
42	,228	,506	98,716						
43	,212	,472	99,188						
44	,202	,449	99,638						
45	,163	,362	100,000						

Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse.

Rotierte Komponentenmatrix ^a											
	Komponente										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Die Auswirkungen der Umweltverschmutzung auf die öffentliche Gesundheit sind schlimmer als wir erkennen.	,044	,242	,423	,273	,018	,078	,386	,092	,222	,101	-,003
Die globale Erwärmung stellt ein Problem für die Gesellschaft dar.	,111	,135	,690	,209	,127	,053	,222	,042	,191	,034	,194
Energieeinsparungen tragen zur Verringerung der globalen Erwärmung bei.	,005	,228	,380	,257	,059	,094	,175	-,026	,148	,041	,379
Die Erschöpfung der fossilen Brennstoffe (z.B. Erdöl, Erdgas und Kohle) ist ein Problem.	,055	-,035	,213	,205	,034	-,088	,398	,040	,190	,108	,112
Es ist nicht sicher, ob die globale Erwärmung ein echtes Problem ist.	-,007	,049	,766	,075	,145	,045	-,105	,007	,020	-,115	,077
Ich fühle mich mitverantwortlich für die Erschöpfung der Energiequellen.	,119	,063	,143	,861	,053	,083	,107	,064	,104	-,012	,072
Ich fühle mich mitverantwortlich für die globale Erwärmung.	,070	,096	,217	,879	,078	,103	,092	,035	,033	,011	,066
Ich fühle mich mitverantwortlich für die Umweltprobleme auf unserem Planeten.	,064	,144	,205	,852	,059	,083	,038	,059	,047	,054	,045
Die Menschen, die mir wichtig sind, glauben, dass man die Umwelt durch das eigene Handeln schützen sollte.	,098	,297	,019	,105	,085	,065	,087	-,062	,737	,117	,118

Die meisten Menschen, die mir wichtig sind, engagieren sich für umweltunterstützende Praktiken.	,149	,235	,042	-,026	,171	,146	-,026	-,103	,728	-,017	,111
Die Menschen, die ich kenne, sind besorgt über Themen, die die Umwelt betreffen.	,160	,157	,228	,132	,143	,136	,095	,030	,729	,023	,035
Aufgrund meiner eigenen Werte/Prinzipien fühle ich mich verpflichtet, mich auf eine umweltfreundliche Art und Weise zu verhalten.	,239	,661	,220	,125	,109	,176	,136	-,071	,321	,012	,104
Ich fühle mich moralisch verpflichtet, die Umwelt zu schützen.	,255	,674	,177	,136	,112	,113	,123	-,059	,318	,013	,051
Ich fühle mich persönlich verpflichtet, so viel Energie wie möglich zu sparen.	,246	,685	,104	,081	,071	,071	,199	-,076	,189	,049	,135
Ich fühle mich verpflichtet, die Umwelt und die Natur in meinem täglichen Verhalten zu berücksichtigen.	,178	,758	,130	,062	,154	,076	,175	-,020	,091	,040	,098
Ich habe Kenntnisse über die globale Erwärmung (wie z.B. den Treibhauseffekt).	-,003	,046	,233	,135	,701	,186	-,116	,004	,025	-,050	,168
Ich habe Kenntnisse über grünen Konsum (Konsum von Produkten, die vor Ort angebaut werden oder gerade Saison haben).	-,009	,257	-,037	-,003	,745	,036	,125	-,026	,024	,102	,067
Ich verstehe die gegenseitige Abhängigkeit von Menschen und dem Ökosystem.	,098	,030	,128	,046	,818	,043	,128	,058	,136	-,034	,123
Ich verstehe das Gleichgewicht zwischen der Lebensgrundlage und der Notwendigkeit, die natürliche Umwelt zu erhalten.	,107	,106	,162	,055	,741	,032	,222	,003	,226	,061	,081

Das Gleichgewicht der Natur ist sehr empfindlich und kann leicht gestört werden.	,093	,064	,296	,032	,224	,012	,600	,034	,190	,090	,189
Wenn die Dinge so weitergehen wie bisher, werden wir bald eine große ökologische Katastrophe erleben.	,194	,195	,588	,213	,097	,005	,396	,056	,139	,111	,041
Die so genannte "ökologische Krise", mit der die Menschheit konfrontiert ist, wurde stark übertrieben.	,038	,154	,726	,165	,094	,090	,108	-,041	-,029	-,084	-,034
Wenn der Mensch in die Natur eingreift, hat das verheerende Folgen.	,064	,158	-,025	,029	,020	,077	,800	-,045	-,066	,042	-,009
Die Menschen missbrauchen die Umwelt ernsthaft.	,088	,297	,048	,048	,144	,075	,685	,059	-,026	-,006	-,002
Ich beabsichtige, mich für den Schutz der Umwelt zu engagieren.	,100	,385	,229	,179	,160	,393	,129	-,003	,191	-,008	,193
Ich habe vor, die Verschwendung natürlicher Ressourcen in den kommenden Monaten zu vermeiden.	,127	,444	,165	,062	,070	,261	,246	-,015	,112	,069	,424
Ich habe vor, auf Reisen in einem grünen Hotel zu übernachten.	,247	,164	,061	,162	,087	,719	,103	-,076	,094	,051	-,001
Ich möchte gerne auf eine grüne Art und Weise reisen.	,256	,368	,341	,187	,098	,499	-,010	-,002	,049	-,010	,073
Ich habe die Mittel, Zeit und Möglichkeiten, beim Reisen in einem grünen Hotel zu übernachten.	,147	,069	,079	-,011	,148	,694	,008	-,201	,044	,247	,016

Ob ich beim Reisen in einem grünen Hotel übernachtete oder nicht, liegt ganz bei mir.	,005	,042	-,068	,022	,042	,006	,068	,017	,021	,852	,066
Ich habe viele Möglichkeiten, um grün zu reisen.	,087	,122	,079	,010	-,012	,470	,024	-,103	-,005	,591	-,018
Ob ich ein grünes Reiseverhalten durchführe oder nicht, liegt ganz bei mir.	,000	,003	-,057	,032	,025	,044	,081	-,074	,067	,867	,026
Ich beteilige mich häufig an täglichen grünen Aktivitäten (z.B. Recycling, Einsparung von Wasser/Energie).	,197	,437	,031	,045	,203	,055	,030	-,029	,122	,125	,508
Ich benutze einen Recyclinghof oder recycle auf irgendeine Weise etwas von meinem Hausmüll.	,034	,055	,134	,033	,236	-,047	-,041	-,009	-,003	,034	,734
Wenn ich etwas Verpacktes kaufe, achte ich oft darauf, ob es in wiederverwertbarem Material eingepackt ist.	,177	,155	-,012	,099	,053	,242	,180	-,082	,226	-,023	,554
Es ist teuer, sich ein umweltfreundliches Verhalten anzueignen.	-,118	-,135	,015	,020	-,070	-,108	,049	,742	,024	,038	,060
Man braucht Zeit, um sich umweltfreundlich zu verhalten.	-,063	-,096	,056	,051	,013	,036	-,008	,816	-,055	,019	-,086
Der erforderliche Aufwand erschwert das Engagement für umweltfreundliches Verhalten.	-,088	-,030	,002	-,025	,027	-,084	-,018	,841	-,005	-,029	-,072
Begrenzter Zugang und Verfügbarkeit von Einrichtungen schränken meine Bemühungen ein.	-,024	,158	-,042	,113	,074	-,159	,045	,571	-,088	-,185	,025

Entscheiden Sie sich auch mal dafür, nicht in den Urlaub zu fahren, um negative Auswirkungen auf die Umwelt zu vermeiden?	,776	,208	,011	,095	,028	,022	,078	-,088	,054	,084	,005
Lehnen Sie es ab, weit weg von zu Hause in den Urlaub zu fahren, um die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu verringern?	,792	,181	,071	-,013	,047	,113	,167	-,091	,105	,013	,038
Verzichten Sie auf ein bestimmtes Verkehrsmittel zu einem Reiseziel, vor allem um die Luftverschmutzung zu vermeiden?	,814	,136	,129	,072	,036	,151	,037	-,092	,079	,016	,019
Lehnen Sie eine Urlaubsaktivität ab, vor allem um die Umwelt zu schützen?	,704	,161	,061	,064	,052	,277	,036	-,037	,102	-,025	,139
Lehnen Sie die Inanspruchnahme von Tourismusangeboten ab, wenn diese sich nicht an die Umweltschutzstandards halten?	,553	,093	-,032	,104	,070	,409	,000	-,063	,136	-,018	,207
Nutzen Sie umweltzertifizierte Tourismusanbieter?	,372	-,008	-,061	,061	-,028	,568	,006	-,117	,287	-,068	,180
Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse.											
Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung. ^a											
a. Die Rotation ist in 8 Iterationen konvergiert.											

Anhang 8: Deskriptive Statistiken nach Variablen und Altersgruppen

Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1996 – 2003

Deskriptive Statistiken ^a			
	N	Mittelwert	Std.-Abweichung
BDF	147	4,2367	,64405
ZDV	147	3,2018	1,01926
SN	147	3,1769	,94789
PN	147	3,8503	,80594
ÖW	147	4,1599	,86054
ÖE	147	4,0136	,65612
AB	147	3,2007	,78275
WV	147	3,1905	,90770
ÖNG	147	3,5828	,91316
OSB	147	3,2823	,82256
ÖNR	147	2,3107	,96960
Gültige Werte (listenweise)	147		
a. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1996 - 2003			

Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1980 – 1995

Deskriptive Statistiken ^a			
	N	Mittelwert	Std.-Abweichung
BDF	205	4,1395	,72589
ZDV	205	3,1756	1,09939
SN	205	3,3496	,81900
PN	205	4,0256	,80684
ÖW	205	4,2610	,68568
ÖE	205	4,0839	,68053
AB	205	3,3829	,78494
WV	205	3,2841	,81765
ÖNG	205	3,8715	,80459
OSB	205	3,2183	,92863
ÖNR	205	2,4805	,94376
Gültige Werte (listenweise)	205		
a. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1980 - 1995			

Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1965 – 1979

Deskriptive Statistiken^a			
	N	Mittelwert	Std.-Abweichung
BDF	126	4,1698	,67365
ZDV	126	3,2196	,96255
SN	126	3,5370	,77169
PN	126	4,3234	,70148
ÖW	126	4,2718	,56659
ÖE	126	4,2444	,62065
AB	126	3,4583	,78533
WV	126	3,3948	,89014
ÖNG	126	4,1746	,73117
OSB	126	3,0317	,95655
ÖNR	126	2,9709	,98163
Gültige Werte (listenweise)	126		
a. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1965 - 1979			

Anhang 9: Einfache lineare Regressionsanalysen

Modellzusammenfassung^b				
Modell	R	R-Quadrat	Korrigiertes R-Quadrat	Standardfehler des Schätzers
1	,386 ^a	,149	,147	,91768
a. Einflußvariablen : (Konstante), ÖNG				
b. Abhängige Variable: ÖNR				

ANOVA^a						
Modell		Quadrat- summe	df	Mittel der Quadrate	F	Sig.
1	Regression	70,255	1	70,255	83,425	,000 ^b
	Nicht standardi- sierte Residuen	400,857	476	,842		
	Gesamt	471,112	477			
a. Abhängige Variable: ÖNR						
b. Einflußvariablen : (Konstante), ÖNG						

Koeffizienten^a						
Modell		Nicht standardisierte Koeffi- zienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Sig.
		Regressions- koeffizientB	Std.-Fehler	Beta		
1	(Konstante)	,813	,196		4,157	,000
	ÖNG	,452	,049	,386	9,134	,000
a. Abhängige Variable: ÖNR						

Modellzusammenfassung^b				
Modell	R	R-Quadrat	Korrigiertes R-Quadrat	Standardfehler des Schätzers
1	,577 ^a	,333	,331	,81267
a. Einflußvariablen : (Konstante), AB				
b. Abhängige Variable: ÖNR				

ANOVA^a						
Modell		Quadrat- summe	df	Mittel der Quadrate	F	Sig.
1	Regression	156,745	1	156,745	237,336	,000 ^b
	Nicht standardisierte Residuen	314,367	476	,660		
	Gesamt	471,112	477			
a. Abhängige Variable: ÖNR						
b. Einflußvariablen : (Konstante), AB						

Koeffizienten^a						
Modell		Nicht standardisierte Koeffizienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Sig.
		Regressionskoeffizient B	Std.-Fehler			
1	(Konstante)	,127	,162		,784	,433
	AB	,726	,047	,577	15,406	,000
a. Abhängige Variable: ÖNR						

Modellzusammenfassung^b				
Modell	R	R-Quadrat	Korrigiertes R-Quadrat	Standardfehler des Schätzers
1	,251 ^a	,063	,061	,96292
a. Einflußvariablen : (Konstante), WV				
b. Abhängige Variable: ÖNR				

ANOVA^a						
Modell		Quadrat- summe	df	Mittel der Quadrate	F	Sig.
1	Regression	29,761	1	29,761	32,098	,000 ^b
	Nicht standardisierte Residuen	441,351	476	,927		
	Gesamt	471,112	477			
a. Abhängige Variable: ÖNR						
b. Einflußvariablen : (Konstante), WV						

Koeffizienten^a						
Modell		Nicht standardisierte Koeffizienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Sig.
		Regressionskoeffizient B	Std.-Fehler	Beta		
1	(Konstante)	1,611	,173		9,328	,000
	WV	,288	,051	,251	5,665	,000

a. Abhängige Variable: ÖNR

Modellzusammenfassung^b				
Modell	R	R-Quadrat	Korrigiertes R-Quadrat	Standardfehler des Schätzers
1	,232 ^a	,054	,052	,96771

a. Einflußvariablen : (Konstante), OSB

b. Abhängige Variable: ÖNR

ANOVA^a						
Modell		Quadratsumme	df	Mittel der Quadrate	F	Sig.
1	Regression	25,353	1	25,353	27,073	,000 ^b
	Nicht standardisierte Residuen	445,759	476	,936		
	Gesamt	471,112	477			

a. Abhängige Variable: ÖNR

b. Einflußvariablen : (Konstante), OSB

Koeffizienten^a						
Modell		Nicht standardisierte Koeffizienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Sig.
		Regressionskoeffizient B	Std.-Fehler	Beta		
1	(Konstante)	3,367	,162		20,820	,000
	OSB	-,254	,049	-,232	-5,203	,000

a. Abhängige Variable: ÖNR

Modellzusammenfassung^b				
Modell	R	R-Quadrat	Korrigiertes R-Quadrat	Standardfehler des Schätzers
1	,368 ^a	,135	,133	,61662

a. Einflußvariablen : (Konstante), ÖW

b. Abhängige Variable: ÖE

ANOVA^a						
Modell		Quadrat- summe	df	Mittel der Quadrate	F	Sig.
1	Regression	28,263	1	28,263	74,332	,000 ^b
	Nicht standardi- sierte Residuen	180,987	476	,380		
	Gesamt	209,250	477			
a. Abhängige Variable: ÖE						
b. Einflußvariablen : (Konstante), ÖW						

Koeffizienten^a						
Modell		Nicht standardisierte Koeffi- zienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Sig.
		Regressions- koeffizientB	Std.-Fehler	Beta		
1	(Konstante)	2,668	,169		15,784	,000
	ÖW	,339	,039	,368	8,622	,000
a. Abhängige Variable: ÖE						

Modellzusammenfassung^b				
Modell	R	R-Quadrat	Korrigiertes R-Quadrat	Standardfehler des Schätzers
1	,471 ^a	,222	,220	,69705
a. Einflußvariablen : (Konstante), ÖE				
b. Abhängige Variable: AB				

ANOVA^a						
Modell		Quadrat- summe	df	Mittel der Quadrate	F	Sig.
1	Regression	65,937	1	65,937	135,709	,000 ^b
	Nicht standardisierte Residuen	231,275	476	,486		
	Gesamt	297,212	477			
a. Abhängige Variable: AB						
b. Einflußvariablen : (Konstante), ÖE						

Koeffizienten^a						
Modell		Nicht standardisierte Koeffizienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Sig.
		Regressionskoeffizient B	Std.-Fehler	Beta		
1	(Konstante)	1,043	,200		5,204	,000
	ÖE	,561	,048	,471	11,649	,000

a. Abhängige Variable: AB

Modellzusammenfassung^b				
Modell	R	R-Quadrat	Korrigiertes R-Quadrat	Standardfehler des Schätzers
1	,639 ^a	,409	,408	,60756

a. Einflußvariablen : (Konstante), PN

b. Abhängige Variable: AB

ANOVA^a						
Modell		Quadratsumme	df	Mittel der Quadrate	F	Sig.
1	Regression	121,507	1	121,507	329,173	,000 ^b
	Nicht standardisierte Residuen	175,705	476	,369		
	Gesamt	297,212	477			

a. Abhängige Variable: AB

b. Einflußvariablen : (Konstante), PN

Koeffizienten^a						
Modell		Nicht standardisierte Koeffizienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Sig.
		Regressionskoeffizient B	Std.-Fehler	Beta		
1	(Konstante)	,788	,144		5,486	,000
	PN	,632	,035	,639	18,143	,000

a. Abhängige Variable: AB

Modellzusammenfassung^b				
Modell	R	R-Quadrat	Korrigiertes R-Quadrat	Standardfehler des Schätzers
1	,348 ^a	,121	,119	,74081

a. Einflußvariablen : (Konstante), WV

b. Abhängige Variable: AB

ANOVA^a						
Modell		Quadrat- summe	df	Mittel der Quadrate	F	Sig.
1	Regression	35,986	1	35,986	65,572	,000 ^b
	Nicht standardisierte Residuen	261,227	476	,549		
	Gesamt	297,212	477			
a. Abhängige Variable: AB						
b. Einflußvariablen : (Konstante), WV						

Koeffizienten^a						
Modell		Nicht standardisierte Koeffi- zienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Sig.
		Regressions- koeffizientB	Std.-Fehler	Beta		
1	(Konstante)	2,306	,133		17,354	,000
	WV	,317	,039	,348	8,098	,000
a. Abhängige Variable: AB						

Anhang 10: Multiple lineare Regressionsanalysen

Modellzusammenfassung ^b					
Modell	R	R-Quadrat	Korrigiertes R-Quadrat	Standardfehler des Schätzers	Durbin-Watson-Statistik
1	,647 ^a	,419	,414	,61159	1,899
a. Einflussvariablen : (Konstante), SN, WV, ZDV, BDF					
b. Abhängige Variable: PN					

ANOVA ^a						
Modell		Quadratsumme	df	Mittel der Quadrate	F	Sig.
1	Regression	127,623	4	31,906	85,300	,000 ^b
	Nicht standardisierte Residuen	176,922	473	,374		
	Gesamt	304,545	477			
a. Abhängige Variable: PN						
b. Einflussvariablen : (Konstante), SN, WV, ZDV, BDF						

Koeffizienten ^a								
Modell		Nicht standardisierte Koeffizienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Sig.	Kollinearitätsstatistik	
		Regressionskoeffizient B	Std.-Fehler	Beta			Toleranz	VIF
1	(Konstante)	,908	,195		4,654	,000		
	WV	,082	,033	,089	2,491	,013	,953	1,050
	BDF	,341	,049	,293	6,892	,000	,679	1,474
	ZDV	,050	,031	,065	1,613	,108	,748	1,336
	SN	,385	,036	,413	10,684	,000	,820	1,219
a. Abhängige Variable: PN								

Anhang 11: Einfaktorielle Varianzanalyse

Zwischensubjektfaktoren			
		Wertbeschriftung	N
Zu welcher Altersgruppe gehören Sie?	1	1996 - 2003	147
	2	1980 - 1995	205
	3	1965 - 1979	126

Deskriptive Statistiken			
Abhängige Variable: ÖNR			
Zu welcher Altersgruppe gehören Sie?	Mittelwert	Standardabweichung	N
1996 - 2003	2,3107	,96960	147
1980 - 1995	2,4805	,94376	205
1965 - 1979	2,9709	,98163	126
Gesamt	2,5575	,99381	478

Levene-Test auf Gleichheit der Fehlervarianzen^{a,b}					
		Levene- Statistik	df1	df2	Sig.
ÖNR	Basiert auf dem Mittelwert	,095	2	475	,910
	Basiert auf dem Median	,056	2	475	,945
	Basierend auf dem Median und mit angepaßten df	,056	2	471,255	,945
	Basiert auf dem getrimmten Mittel	,068	2	475	,934
Prüft die Nullhypothese, dass die Fehlervarianz der abhängigen Variablen über Gruppen hinweg gleich ist.					
a. Abhängige Variable: ÖNR					
b. Design: Konstanter Term + AG					

Tests der Zwischensubjekteffekte					
Abhängige Variable: ÖNR					
Quelle	Typ III Quadrat- summe	df	Mittel der Quadrate	F	Sig.
Korrigiertes Modell	31,706 ^a	2	15,853	17,137	,000
Konstanter Term	3071,239	1	3071,239	3320,021	,000
AG	31,706	2	15,853	17,137	,000
Fehler	439,406	475	,925		
Gesamt	3597,694	478			
Korrigierte Gesamtvariation	471,112	477			
a. R-Quadrat = ,067 (korrigiertes R-Quadrat = ,063)					

Post-Hoc-Tests

Zu welcher Altersgruppe gehören Sie?

Mehrere Vergleiche							
Abhängige Variable: ÖNR							
	(I) Zu welcher Altersgruppe gehören Sie?	(J) Zu welcher Altersgruppe gehören Sie?	Mittelwertdifferenz (I-J)	Std.-Fehler	Sig.	95% Konfidenzintervall	
						Untergrenze	Obergrenze
Gabriel	1996 - 2003	1980 - 1995	-,1698	,10395	,275	-,4180	,0784
		1965 - 1979	-,6602*	,11677	,000	-,9398	-,3807
	1980 - 1995	1996 - 2003	,1698	,10395	,275	-,0784	,4180
		1965 - 1979	-,4904*	,10888	,000	-,7494	-,2314
	1965 - 1979	1996 - 2003	,6602*	,11677	,000	,3807	,9398
		1980 - 1995	,4904*	,10888	,000	,2314	,7494
Hochberg	1996 - 2003	1980 - 1995	-,1698	,10395	,278	-,4189	,0792
		1965 - 1979	-,6602*	,11677	,000	-,9400	-,3805
	1980 - 1995	1996 - 2003	,1698	,10395	,278	-,0792	,4189
		1965 - 1979	-,4904*	,10888	,000	-,7513	-,2296
	1965 - 1979	1996 - 2003	,6602*	,11677	,000	,3805	,9400
		1980 - 1995	,4904*	,10888	,000	,2296	,7513
Grundlage: beobachtete Mittelwerte.							
Der Fehlerterm ist Mittel der Quadrate(Fehler) = ,925.							
*. Die Mittelwertdifferenz ist in Stufe ,05 signifikant.							

Anhang 12: Einfache lineare Regressionsanalysen nach Altersgruppen

Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1996 – 2003

Modellzusammenfassung ^{a,c}				
Modell	R	R-Quadrat	Korrigiertes R-Quadrat	Standardfehler des Schätzers
1	,144 ^b	,021	,014	,96275
a. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1996 - 2003				
b. Einflußvariablen : (Konstante), BDF				
c. Abhängige Variable: ÖNR				

ANOVA ^{a,b}						
Modell		Quadrat-summe	df	Mittel der Quadrate	F	Sig.
1	Regression	2,858	1	2,858	3,083	,081 ^c
	Nicht standardisierte Residuen	134,400	145	,927		
	Gesamt	137,258	146			
a. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1996 - 2003						
b. Abhängige Variable: ÖNR						
c. Einflußvariablen : (Konstante), BDF						

Koeffizienten ^{a,b}						
Modell		Nicht standardisierte Koeffizienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Sig.
		Regressionskoeffizient B	Std.-Fehler	Beta		
1	(Konstante)	1,390	,530		2,623	,010
	BDF	,217	,124	,144	1,756	,081
a. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1996 - 2003						
b. Abhängige Variable: ÖNR						

Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1980 – 1995

Modellzusammenfassung^{a,c}				
Modell	R	R-Quadrat	Korrigiertes R-Quadrat	Standardfehler des Schätzers
1	,301 ^b	,091	,086	,90222
a. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1980 - 1995				
b. Einflußvariablen : (Konstante), BDF				
c. Abhängige Variable: ÖNR				

ANOVA^{a,b}						
Modell		Quadrat- summe	df	Mittel der Quadrate	F	Sig.
1	Regression	16,456	1	16,456	20,216	,000 ^c
	Nicht standardi- sierte Residuen	165,243	203	,814		
	Gesamt	181,700	204			
a. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1980 - 1995						
b. Abhängige Variable: ÖNR						
c. Einflußvariablen : (Konstante), BDF						

Koeffizienten^{a,b}						
Modell		Nicht standardisierte Koeffi- zienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Sig.
		Regressions- koeffizientB	Std.-Fehler	Beta		
1	(Konstante)	,861	,366		2,354	,020
	BDF	,391	,087	,301	4,496	,000
a. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1980 - 1995						
b. Abhängige Variable: ÖNR						

Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1965 – 1979

Modellzusammenfassung^{a,c}				
Modell	R	R-Quadrat	Korrigiertes R-Quadrat	Standardfehler des Schätzers
1	,330 ^b	,109	,102	,93032
a. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1965 - 1979				
b. Einflußvariablen : (Konstante), BDF				
c. Abhängige Variable: ÖNR				

ANOVA^{a,b}						
Modell		Quadrat- summe	df	Mittel der Quadrate	F	Sig.
1	Regression	13,128	1	13,128	15,169	,000 ^c
	Nicht standardi- sierte Residuen	107,320	124	,865		
	Gesamt	120,449	125			
a. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1965 - 1979						
b. Abhängige Variable: ÖNR						
c. Einflußvariablen : (Konstante), BDF						

Koeffizienten^{a,b}						
Modell		Nicht standardisierte Koeffi- zienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Sig.
		Regressions- koeffizientB	Std.-Fehler	Beta		
1	(Konstante)	,965	,522		1,850	,067
	BDF	,481	,124	,330	3,895	,000
a. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1965 - 1979						
b. Abhängige Variable: ÖNR						

Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1996 – 2003

Modellzusammenfassung^{a,c}				
Modell	R	R-Quadrat	Korrigiertes R-Quadrat	Standardfehler des Schätzers
1	,172 ^b	,030	,023	,95837
a. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1996 - 2003				
b. Einflußvariablen : (Konstante), ÖE				
c. Abhängige Variable: ÖNR				

ANOVA^{a,b}						
Modell		Quadrat- summe	df	Mittel der Quadrate	F	Sig.
1	Regression	4,079	1	4,079	4,441	,037 ^c
	Nicht standardi- sierte Residuen	133,179	145	,918		
	Gesamt	137,258	146			
a. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1996 - 2003						
b. Abhängige Variable: ÖNR						
c. Einflußvariablen : (Konstante), ÖE						

Koeffizienten^{a,b}						
Modell		Nicht standardisierte Koeffi- zienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Sig.
		Regressions- koeffizientB	Std.-Fehler	Beta		
1	(Konstante)	1,288	,492		2,620	,010
	ÖE	,255	,121	,172	2,107	,037
a. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1996 - 2003						
b. Abhängige Variable: ÖNR						

Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1980 – 1995

Modellzusammenfassung^{a,c}				
Modell	R	R-Quadrat	Korrigiertes R-Quadrat	Standardfehler des Schätzers
1	,299 ^b	,089	,085	,90282
a. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1980 - 1995				
b. Einflußvariablen : (Konstante), ÖE				
c. Abhängige Variable: ÖNR				

ANOVA^{a,b}						
Modell		Quadrat- summe	df	Mittel der Quadrate	F	Sig.
1	Regression	16,239	1	16,239	19,923	,000 ^c
	Nicht standardisierte Residuen	165,461	203	,815		
	Gesamt	181,700	204			
a. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1980 - 1995						
b. Abhängige Variable: ÖNR						
c. Einflußvariablen : (Konstante), ÖE						

Koeffizienten^{a,b}						
Modell		Nicht standardisierte Koeffizienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Sig.
		Regressionskoeffizient B	Std.-Fehler	Beta		
1	(Konstante)	,787	,385		2,048	,042
	ÖE	,415	,093	,299	4,464	,000
a. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1980 - 1995						
b. Abhängige Variable: ÖNR						

Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1965 – 1979

Modellzusammenfassung^{a,c}				
Modell	R	R-Quadrat	Korrigiertes R-Quadrat	Standardfehler des Schätzers
1	,348 ^b	,121	,114	,92384
a. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1965 - 1979				
b. Einflußvariablen : (Konstante), ÖE				
c. Abhängige Variable: ÖNR				

ANOVA^{a,b}						
Modell		Quadrat- summe	df	Mittel der Quadrate	F	Sig.
1	Regression	14,617	1	14,617	17,126	,000 ^c
	Nicht standardi- sierte Residuen	105,832	124	,853		
	Gesamt	120,449	125			
a. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1965 - 1979						
b. Abhängige Variable: ÖNR						
c. Einflußvariablen : (Konstante), ÖE						

Koeffizienten^{a,b}						
Modell		Nicht standardisierte Koeffi- zienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Sig.
		Regressions- koeffizientB	Std.-Fehler	Beta		
1	(Konstante)	,632	,571		1,107	,270
	ÖE	,551	,133	,348	4,138	,000
a. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie? = 1965 - 1979						
b. Abhängige Variable: ÖNR						