



universität
wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

**„Corporate Social Responsibility (CSR) in der
Luftfahrtbranche“**

verfasst von / submitted by

Hanna-Sophie Paulus BSc

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Science (MSc)

Wien, 2023 / Vienna 2023

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

UA 066 914

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Masterstudium Internationale Betriebswirtschaft

Betreut von / Supervisor:

Ao. Uni.-Prof. Mag. Dr. Michaela Schaffhauser-Linzatti

Kurzfassung

Eine steigende globale Nachfrage nach Flugreisen bei gleichzeitig wachsendem Umweltbewusstsein in der Bevölkerung vergrößert den Handlungsdruck auf Fluggesellschaften mehr nachhaltige Verantwortung (Corporate Social Responsibility) zu übernehmen. Das Engagement dieser international operierenden Unternehmen spiegelt sich in dessen Nachhaltigkeitsberichten wider. Mittels der strukturierten qualitativen Inhaltsanalyse werden die Berichte in ihre thematischen Bestandteile zerlegt. Eine inhaltliche Schwerpunktsetzung liegt bei amerikanischen und asiatischen Fluggesellschaften auf sozialen Themen, wohingegen europäische Unternehmen hauptsächlich ökologische Aspekte kommunizieren. Zukünftige Pläne betreffen überwiegend ökologische Themen, umfassen jedoch einen geringen Anteil der Berichte. Eine Beleuchtung der verwendeten Berichterstattungsstandards hebt GRI als das am häufigsten verwendete Rahmenwerk hervor. Durch einen Vergleich werden die nachhaltigen Unternehmensdaten anhand des erstellten Industriemittelwerts eingeordnet sowie Trends im CSR-Kontext offenbart. Die Ergebnisse verdeutlichen die Situation der kommunizierten nachhaltigen Verantwortung der global finanziell erfolgreichsten Fluggesellschaften.

Schlagwörter:

Fluggesellschaften, Luftfahrt, Nachhaltigkeit, Corporate Social Responsibility, CSR, Nachhaltigkeitsbericht, Triple Bottom Line, Internationaler Vergleich, Berichterstattungsstandards

Abstract

Increasing global demand for air travel and growing environmental awareness among the population are intensifying the pressure on airlines to take on more sustainable responsibility (Corporate Social Responsibility). The commitment of these internationally operating companies is reflected in their sustainability reports. Using structured qualitative content analysis, the reports are broken down into their thematic components. American and Asian airlines focus on social issues, whereas European companies mainly communicate ecological aspects. Future plans predominantly concern ecological topics, but comprise a small share of the reports. An examination of the reporting standards used highlights GRI as the most applied framework. Through a comparison, sustainable company data is classified according to the industry mean and therefore trends in the CSR context are revealed. The results illustrate the communicated engagement of the financially most successful airlines worldwide regarding their sustainable responsibility.

Keywords:

Airlines, aviation, sustainability, corporate social responsibility, CSR, sustainability reporting, triple bottom line, international comparison, reporting standards

Inhaltsverzeichnis

I. Abbildungsverzeichnis

II. Tabellenverzeichnis

III. Abkürzungsverzeichnis

1 Einleitung	1
1.1 Problemstellung und Motivation	1
1.2 Aufbau der Arbeit.....	3
2 Theoretische Grundlagen	4
2.1 Überblick über die Luftfahrtbranche	4
2.2 Entwicklung und Konzept der Nachhaltigkeit	9
2.3 Corporate Social Responsibility	12
2.3.1 Historische Entwicklung von Corporate Social Responsibility	12
2.3.2 Definition und Anwendung von Corporate Social Responsibility	13
2.3.3 Weltweite Unterschiede in der Auffassung von Corporate Social Responsibility ..	19
2.4 Nachhaltigkeitsberichterstattung	22
2.4.1 Grundlagen der nachhaltigen Berichterstattung	22
2.4.2 Internationale Rahmenwerke und Standards	23
2.5 Länderspezifische rechtliche Grundlagen von CSR und deren Berichterstattung	32
3 Methodik	40
3.1 Forschungsfragen	40
3.2 Hypothesen.....	41
3.3 Überblick über die qualitative Inhaltsanalyse	42
3.4 Prozessphasen der strukturierten qualitativen Inhaltsanalyse	44
3.4.1 Ablaufmodell.....	44
3.4.2 Untersuchungsmaterial	45
3.4.3 Analysevorgang.....	49
4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse	55

Inhaltsverzeichnis

4.1 Auswertung nach den sozialen, ökonomischen und ökologischen Anteilen.....	55
4.2 Auswertung der Zusammensetzung der sozialen, ökonomischen und ökologischen Komponenten	60
4.2.1 Ergebnisse der deskriptiven Untersuchung	60
4.2.2 Mittelwerte und Korrelationen	72
4.3 Auswertung nach dem Anteil zukünftiger Absichten	79
4.4 Auswertung der verwendeten Berichterstattungsstandards.....	82
5 Conclusio	84
5.1 Zusammenfassung.....	84
5.2 Limitationen	85
5.3 Forschungsausblick	86
Literaturverzeichnis	87
Anhang	104
A-Kodierleitfaden.....	104
B-Untersuchungsmaterial mit der Anzahl an vergebenen Kodiereinheiten	115
C-Kreisdiagramme zu den sozialen, ökonomischen und ökologischen Anteilen	116
D-Kodesystem aus MAXQDA mit der Anzahl an vergebenen Kodiereinheiten.....	117
E-Kodierte Sinnabschnitte nach Kategorien in absoluten Zahlen	119
F-Kodierte Sinnabschnitte in Prozent nach Kategorien	120
G-Übersicht der kodierten Sinnabschnitte nach Kategorie	121
H-Berechnete Korrelationen.....	122
I-Grafische Darstellung der Merkmalsausprägungen und zugehörigem Mittelwert.....	124

I Abbildungsverzeichnis

I Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Weltweiter Gewinn der Fluggesellschaften von 2004 bis 2021 in Milliarden USD	6
Abbildung 2:	Anzahl der Flüge in der weltweiten Luftfahrt von 2014 bis 2021 in Millionen	7
Abbildung 3:	Zusammensetzung der Gewinne nach Transportart in Prozent.....	8
Abbildung 4:	Gesamtzahl der Fluggäste nach Regionen.....	9
Abbildung 5:	Sustainable Development Goals	11
Abbildung 6:	CSR-Pyramide.....	14
Abbildung 7:	Einflussfaktoren auf CSR.....	19
Abbildung 8:	Die zehn Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen	27
Abbildung 9:	Mitgliedsstatus am UN Global Compact nach Ländern.....	29
Abbildung 10:	Aufbau des GRI Standards	31
Abbildung 11:	Prozessphasen der angewandten qualitativen Inhaltsanalyse.....	45
Abbildung 12:	Zusammensetzung der Nachhaltigkeitsberichte	59
Abbildung 13:	Aufteilung nach den sozialen Unterkategorien	61
Abbildung 14:	Aufteilung nach den ökonomischen Unterkategorien	65
Abbildung 15:	Aufteilung nach den ökologischen Unterkategorien	68
Abbildung 16:	Anteil von zukünftigen Absichten am Gesamtbericht	80
Abbildung 17:	Zukünftige Absichten nach den Hauptkategorien Soziales, Ökonomie und Ökologie	81

II Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Termini für gesellschaftliche Verantwortung aus der Literatur.....	16
Tabelle 2:	Übersicht der ausgewählten Fluggesellschaften.....	46
Tabelle 3:	Übersicht des Untersuchungsmaterials	48
Tabelle 4:	Übersicht der Kategorien.....	53
Tabelle 5:	Kodiereinheiten in absoluten Zahlen und in Prozent aufgeschlüsselt nach der Triple Bottom Line	56
Tabelle 6:	Zusammensetzung der Berichte in absoluten Zahlen.	58
Tabelle 7:	Soziale Unterkategorien nach Häufigkeit sortiert	64
Tabelle 8:	Ökonomische Unterkategorien nach Häufigkeit sortiert.....	68
Tabelle 9:	Ökologische Unterkategorien, gereiht nach der mittleren Anzahl an kodierten Sinnabschnitten.....	72
Tabelle 10:	Unternehmensdaten und Mittelwert	74
Tabelle 11:	Auswahl an Korrelationen mit einem Koeffizienten über +/-0,5.....	77
Tabelle 12:	Weitere interessante Korrelationen unabhängig von ihrer Effektstärke	78
Tabelle 13:	Verwendete Berichterstattungsstandards	83

III Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
AktG	Aktiengesetz
ASK	Available Seat Kilometer
BDL	Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft
CC	Corporate Citizenship
CCDG	Council on Corporate Disclosure and Governance
CERES	Coalition for Environmentally Responsible Economies
CG	Corporate Governance
CMB	Capital Markets Board
CSR	Corporate Social Responsibility
CSRD	Corporate Sustainability Reporting Directive
COP	Communication on Progress
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
DEI	Diversity, Equity, Inclusion
EFRAG	European Financial Reporting Advisory Group
EMAS	Eco-Management and Audit Scheme
ESG	Environmental Social Governance
ESOS	Energy Saving Opportunity Scheme
EU	Europäische Union
EWK	Europäischer Wirtschaftsraum
FF	Forschungsfrage
FY	Financial Year
GC	Global Compact
GRI	Global Reporting Initiative
HGB	Handelsgesetzbuch
IAASB	International Auditing and Assurance Standards Board
IATA	International Air Transport Association
ILO	Internationale Arbeitsorganisation
IIRC	International Integrated Reporting Council
ISO	International Organization for Standardization
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij
Mio	Millionen

Inhaltsverzeichnis

m ³	Kubikmeter
NFRD	Non-Financial Reporting Directive
NGO	Non-Governmental Organization / Nichtregierungsorganisation
OECD	Organization for Economic Co-Operation and Development
o.J.	ohne Jahr
pdf	Portable Document Format
RPKs	Verkaufte Passagierkilometer
SAF	Sustainable Aviation Fuel
SASB	Sustainability Accounting Standards Board
SEC	Security and Exchange Commission
SECR	Streamlined Energy and Carbon Reporting
SDGs	Sustainable Development Goals
TCFD	Task Force on Climate Related Financial Disclosures
UK	United Kingdom
UN	United Nations
UNDP	United Nations Development Programme
UNECD	United Nations Conference on Environment and Development
UNEP	United Nations Environment Programme
UNGC	United Nations Global Compact
USA	United States of America
USD	US-Dollar
UNEP	United Nations Environment Programme
WECD	World Commission on Environment and Development

1 Einleitung

1.1 Problemstellung und Motivation

Die zivile Luftfahrt, bestehend aus Personen- als auch Güterverkehr, ist, abgesehen von einem Einbruch während der Covid-19-Pandemie, sowohl eine treibende Kraft für wirtschaftlichen Aufschwung als auch steigende Lebensqualität (Schäfer & Waitz, 2014). Sie verknüpft weltweit Standorte miteinander und fördert dadurch unter anderem den Austausch von Wissen und Werten (Bopst et al., 2019). Aus Unternehmenssicht tragen sie zudem zum Zugang globaler Märkte bei (Peeters et al., 2017). Mit zunehmendem Wohlstand in der breiten Gesellschaft werden Flugreisen für eine immer größere Zielgruppe erschwinglich. Global gesehen steigt daher die Nachfrage nach Flugreisen beständig (Boeing, 2022; Bopst et al., 2019; Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, Deutschland, 2020; IATA, 2022d). Es wird prognostiziert, dass der Bedarf an Flugzeugen bis zum Jahr 2041 um 80 Prozent gegenüber dem Vor-Pandemie-Stand 2019 wachsen wird (Boeing, 2022).

Dennoch befindet sich die Luftfahrtbranche aktuell in einem kritischen Spannungsfeld. Sie muss auf wachsende Vernetzung und Globalisierung auf der einen Seite und zunehmenden Druck von Klimaforschenden sowie steigendes nachhaltiges Bewusstsein in der Bevölkerung auf der anderen Seite reagieren. Die Luftfahrtbranche ist in einer Legitimitätskrise. Zunehmend sichtbare und spürbare Klimaschäden sorgen für eine kritische Betrachtungsweise der Luftfahrt. Der Luftverkehr wird aufgrund von Emissionen schädlicher Treibhausgase (Schäfer & Waitz, 2014) als Auslöser und Verstärker von ökologischen Problemen betrachtet. Der Fokus auf ökologischer Nachhaltigkeit in vielen Teilen der Bevölkerung trug zu der Entstehung des Begriffs *Flugscham* im deutschsprachigen Raum bei. Dieser beschreibt das schlechte Gewissen einiger Passagiere durch die Nutzung dieses klimaschädlichen Transportmittels. Laut einer aktuellen Umfrage des Meinungsforschungsinstituts YouGov mit 3.165 Personen gaben 16 Prozent der Deutschen an, das Gefühl Flugscham beim Benutzen eines Verkehrsflugzeugs zu kennen. 52 Prozent der Befragten haben kein schlechtes Gewissen bei der Nutzung dieses Beförderungsmittels, während weitere 26 Prozent nie fliegen und sieben Prozent machten keine Angabe. Menschen in den Altersgruppen zwischen 18 und 34 Jahren gaben besonders häufig an, Flugscham verspürt zu haben, wobei zudem eine höhere Tendenz bei weiblichen Personen erkennbar ist (YouGov, 2023).

1 Einleitung

In einer im Jahr 2020 durchgeführten repräsentativen Studie mit vergleichbarem Versuchsaufbau gaben noch 81 Prozent der insgesamt 2.034 befragten Personen an, keine Scham beim Fliegen zu verspüren (YouGov, 2020). Es zeichnet sich ein Trend zu mehr Umweltbewusstsein im Kontext mit der Nutzung des Flugzeugs als Transportmittel ab. Dies bestätigte bereits eine Studie des Fraunhofer Instituts des gleichen Jahres mit einer Stichprobe von 2.530 Personen, bei der als Hauptgrund für geringe Nutzung eines Flugzeugs der Klimaschutz angegeben wurde (Berneiser et al., 2020).

Von der Luftfahrtbranche als Wirtschaftssektor wird daher erwartet, negative Folgen zu verringern und gleichzeitig die positiven beizubehalten oder vielmehr noch zu verstärken (Cowper-Smith & de Grosbois, 2011). Um zukunftsfähig zu bleiben, ist folglich eine Weiterentwicklung für die Luftfahrtbranche unabdingbar.

Die internationale Luftfahrtindustrie reagiert darauf, indem sie unter anderem vermehrt in Corporate Social Responsibility (CSR) investiert. Diese beschreibt die nachhaltige Verantwortung von Unternehmen (European Commission, o. J.-a). In Nachhaltigkeitsberichten, die an Stakeholder adressiert sind, wird das soziale, ökonomische und ökologische Engagement beleuchtet (Peeters et al., 2017).

Die Berichte dienen als Dokumentation und informieren über den Fortschritt im Bereich Nachhaltigkeit sowie grundlegende Unternehmenswerte. Zum anderen können CSR-Berichte auch als Marketinginstrument benutzt werden, um das Image eines Unternehmens zu verbessern, die eigene Marke zu stärken, die Moral zu beleben oder um den aktuellen Aktienwert des Unternehmens zu steigern (Porter & Kramer, 2006). Durch das Schaffen eines grüneren Unternehmensimage soll unter anderem das schlechte Gewissen mancher KundInnen abgeschwächt werden (Peeters et al., 2017).

Diese Arbeit untersucht auf Basis der strukturierten qualitativen Inhaltsanalyse die externe Kommunikation international erfolgreicher Fluggesellschaften in Form von Nachhaltigkeitsberichten. Dabei werden der Analyse vier Forschungsfragen zugrunde gelegt.

FF 1: In welchem Verhältnis werden soziale, ökonomische und ökologische Aspekte in den Nachhaltigkeitsberichten thematisiert?

1 Einleitung

FF 2: In welche Themengebiete untergliedern sich die sozialen, ökonomischen und ökologischen Aspekte der Nachhaltigkeitsberichte und in welchem Ausmaß werden diese adressiert?

FF 3: In welchem Verhältnis werden in den Nachhaltigkeitsberichten vergangene Aspekte und zukünftige Absichten behandelt?

FF 4: An welchen Berichterstattungsstandards orientieren sich die ausgewählten Unternehmen in ihren Nachhaltigkeitsberichten?

Zunächst werden die thematischen Schwerpunkte der Berichte ermittelt. Insbesondere das Verhältnis von genannten ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekten ist dabei von Interesse. Spezifischer wird anschließend analysiert, in welche Themenbereiche sich diese drei Hauptkategorien unterteilen. Neben dem Zeithorizont der postulierten Maßnahmen werden final die verwendeten Berichterstattungsstandards der Nachhaltigkeitsberichte untersucht.

1.2 Aufbau der Arbeit

Im zweiten Kapitel werden die Schlüsselkonzepte erläutert, die dieser Masterarbeit zugrunde liegen. Der Abschnitt zu den theoretischen Grundlagen bietet zunächst einen Überblick über die Luftfahrtbranche sowie eine Einführung in das Themenfeld der Nachhaltigkeit. Außerdem wird das Konzept Corporate Social Responsibility sowie dessen historische Entwicklung vorgestellt. Im Anschluss werden weltweit unterschiedliche Ausprägungen beleuchtet. Anschließend wird die nachhaltige Berichterstattung thematisiert, unter Vorstellung internationaler Standards, insbesondere des Global Compact der Vereinten Nationen und der Global Reporting Initiative. Begriffe werden definiert und die einschlägige Literatur aufgezeigt. Der Theorieteil schließt mit einem Überblick über die rechtlichen Grundlagen bezüglich der nachhaltigen Berichterstattungspflicht in für diese Arbeit relevanten Ländern. Das dritte Kapitel erläutert die angewandte Methodik. Zunächst werden die Forschungsfragen als auch die aufgestellten Hypothesen im Detail dargelegt. Die Wahl der strukturierten qualitativen Inhaltsanalyse wird daraufhin erläutert. Schließlich wird der schrittweise Prozess der Datenanalyse und Auswertung beschrieben. Im vierten Kapitel werden die Ergebnisse vor dem Hintergrund der Forschungsfragen präsentiert und interpretiert. Nach einer Zusammenfassung

2 Theoretische Grundlagen

der Kernfakten schließt der fünfte und letzte Teil mit einer kritischen Diskussion der Limitationen. Abschließend folgen Anregungen für weitere Forschung.

2 Theoretische Grundlagen

2.1 Überblick über die Luftfahrtbranche

Fliegen ist populär – bis zum Jahr 2019 nutzte fast die Hälfte der Weltbevölkerung die Luftfahrt jährlich als Transportmittel (Guo et al., 2019). Haushalte mit einem höheren Einkommen fliegen dabei tendenziell häufiger gegenüber solchen mit geringeren verfügbaren Mitteln (Vasigh et al., 2018).

Die Luftfahrt beschreibt die schnelle Beförderung von Personen oder Gütern über größere Distanzen (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft, 2022; Klußmann & Malik, 2018; Meitinger, 2022). In der Weltwirtschaft spielen Fluggesellschaften eine wichtige Rolle, da sie nationale Volkswirtschaften miteinander verbinden und zur Bildung eines Netzwerks beitragen (Wensveen, 2018). Diese Branche zeichnet sich durch einen wettbewerbsintensiven Markt aus (Röhl, 2020). Einige wenige Fluggesellschaften halten den Großteil der Marktanteile, wodurch sich diese Industrie als Oligopol bezeichnen lässt (Vasigh et al., 2018). Außerdem unterliegt die zivile Luftfahrt typischerweise zyklischen Schwankungen und ist saisonabhängig (Baum & Auerbach, 2017; Meitinger, 2022; Mensen, 2013). Die Gewinnspanne ist dabei gering (Vasigh et al., 2018). Fluggesellschaften spezialisieren sich daher entweder auf ein weitverbreitetes Netzwerk an Zielflughäfen, eine qualitativ besonders hochwertige Dienstleistung oder ein möglichst kostengünstiges Angebot (Wensveen, 2018). Die drei größten Kostenblöcke schlüsseln sich auf in die Faktoren Treibstoff, Personalkosten sowie Wartungs- und Reparaturkosten (Eriksson & Steenhuis, 2015; IATA Economics, 2022; Mensen, 2013; Wensveen, 2018). Weltweit ist die Mehrzahl an Fluggesellschaften in den drei Verbünden Oneworld, Skyteam und Star Alliance organisiert (Röhl, 2020). Gemeinsam vertreten werden diese zusätzlich durch den Welt-Luftverband IATA, dessen Mitglieder 83 Prozent der Luftverkehrsakteure ausmachen (IATA, 2022a).

Ein Blick auf die Entwicklung der Luftfahrtbranche offenbart, dass die Industrie in den letzten Jahrzehnten mit verschiedenen externen Ereignissen konfrontiert war, die den erfolgreichen Betrieb beeinträchtigten (Wensveen, 2018). Lange Zeit wurde die Luftverkehrsbranche staatlich reguliert, wodurch der Markteintritt für neue Anbieter erschwert wurde (Eriksson & Steenhuis, 2015; Meitinger, 2022). Das US-Gesetz zur Deregulierung von Fluggesellschaften

2 Theoretische Grundlagen

von 1978 wirkte sich global auf den Sektor aus und kurz darauf begannen weitere Länder den Markt ebenso zu öffnen (Vasigh et al., 2018). Dadurch stieg die Anzahl an Wettbewerbern zunächst deutlich an, wodurch ein Konkurrenzkampf entbrannte, gefolgt von einer ersten Krise (Eriksson & Steenhuis, 2015; Gebel, 2004; Mensen, 2013).

Die globale wirtschaftliche Lage spiegelt sich in der finanziellen Situation der Luftfahrtindustrie wieder (Vasigh et al., 2018), die meist als erstes die negativen Folgen besonders stark zu spüren bekommt (Eriksson & Steenhuis, 2015; Mensen, 2013). So auch in politisch instabilen Zeiten wie dem Golfkrieg und den dadurch gestiegenen Treibstoffkosten in den 1990er-Jahren, die einen weiteren weltweiten ökonomischen Einbruch in dieser Industrie markieren (Wensveen, 2018). In der Zwischenzeit kam es zu einer Phase der Erholung und sowohl Ende der 1980er als auch der 1990er Jahre konnten Rekordgewinne eingefahren werden (Eriksson & Steenhuis, 2015; Vasigh et al., 2018). Dies basierte unter anderem auf einer verbesserten weltwirtschaftlichen Lage sowie technischen Innovationen, die Kosteneinsparungen mit sich brachten (Vasigh et al., 2018). Im weiteren Verlauf führten die Terroranschläge von 2001 in den USA als auch die Finanzkrise 2007/2008 zu niedrigen Erträgen bei gleichbleibend hohen Kosten für die Fluggesellschaften, wodurch größere Krisen ausgelöst wurden (Wensveen, 2018). Zusätzlich schränken restriktive Länderabkommen nicht nur die Wirtschaft und den Tourismus ein, sondern wirken sich ebenso negativ auf den Luftverkehr aus (Baum & Auerbach, 2017; Röhl, 2020).

Wirtschaftliche Rezessionen, steigende Treibstoffkosten sowie starke Konkurrenz durch Wettbewerber veranlassten Fluggesellschaften immer wieder zu Liquidationen. Infolgedessen fusionierten Unternehmen. Durch Fusionen können Kostenrationalisierungen entstehen, da Fixkosten nun auf ein größeres Netz verteilt werden. Es fallen jedoch zu Beginn hohe Ausgaben zur Angleichung der übernommenen Fluggesellschaft an (Vasigh et al., 2018).

Einen weiteren drastischen Einschnitt stellt die Covid-19-Pandemie dar. In Folge von Lockdowns, Reisebeschränkungen und vermehrtem online Austausch kam es zu einem starken Nachfragerückgang in der Luftfahrtbranche. Der große Einbruch an Passagierreisen im Jahr 2020 konnte durch den Transport medizinischer Güter stellenweise etwas abgeschwächt werden (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft, 2022). Regional waren die Folgen besonders drastisch. Dies verdeutlicht das Beispiel der anhaltenden Null-Covid-Politik in China auf den Flugverkehr im asiatisch-pazifischen Raum (IATA, 2022d; Koch, 2022).

2 Theoretische Grundlagen

Während im Jahr 2019 34 Prozent der weltweiten verkauften Passagierkilometer (RPKs) auf diesen Markt entfielen, so waren es bis zum gleichen Stichtag in 2022 lediglich 22 Prozent (IATA, 2022d). Im Zuge der Einführung von Impfstoffen und einem zunehmenden Wegfall von covid-bedingten Reisebeschränkungen erholte sich die weltweite Nachfrage nach Luftverkehr zunehmend, was besonders an typischen Zielen des Flugtourismus zu beobachten ist (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft, 2022).

Die beiden nachfolgenden Grafiken verdeutlichen den globalen Nachfrageeinbruch der Luftfahrtbranche entlang einer zeitlichen Achse. Abbildung 1 bildet den Gewinn der weltweiten Luftfahrtindustrie in Milliarden US-Dollar ab. Der Betrachtungsraum erstreckt sich von 2004 bis 2021. Die Verluste während der Finanzkrise in den Jahren 2008 und 2009 sind ersichtlich. Außerdem sind die finanziellen Einbußen durch die Covid-19-Pandemie mit ihrem Höhepunkt in 2020 und weiterhin negativen Zahlen in 2021 erkennbar.

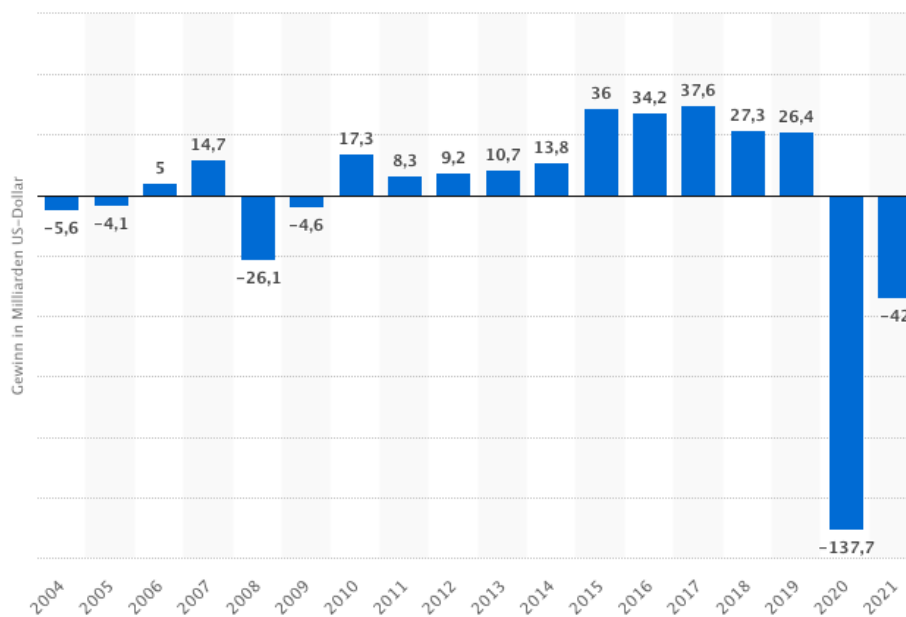


Abbildung 1: *Weltweiter Gewinn der Fluggesellschaften von 2004 bis 2021 in Milliarden USD (IATA, 2022c).*

Abbildung 2 veranschaulicht ebenfalls den Einbruch der Nachfrage während der Covid-19-Pandemie. Diesmal allerdings anhand der Dimension der Fluggastzahlen. Die x-Achse markiert den zeitlichen Verlauf in Jahren, wohingegen die y-Achse die absolvierten Flüge in Millionen darstellt. Die Pandemie führte zu einem Rückgang von 24,6 Millionen Flügen im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr (IATA, 2022b).

2 Theoretische Grundlagen

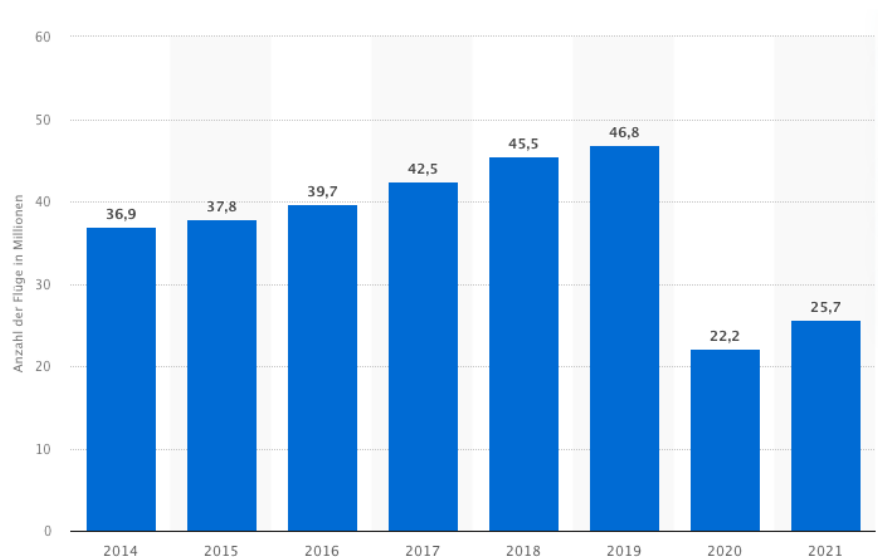


Abbildung 2: Anzahl der Flüge in der weltweiten Luftfahrt von 2014 bis 2021 in Millionen (IATA, 2022b).

Weltweit ist zu beobachten, dass sich der Luftverkehr nach der Pandemie erneut auf Wachstumskurs befindet (Vasigh et al., 2018). Prognosen gehen von einer baldigen Erholung des Reiseverkehrs in allen Regionen und einer verbesserten finanziellen Lage der Fluggesellschaften aus, sodass in 2024 der weltweite Personenverkehr wieder den Vor-Pandemie-Stand von 2019 erreichen wird (Röhl, 2020).

Zudem ist aktuell ein Trend zu mehr Güterverkehr bemerkbar, der einen rapiden Aufschwung erfährt. Während im Jahr 2019 der Gütertransport via Flugzeug lediglich 12 Prozent der Gesamteinnahmen der Fluggesellschaften ausmachte, so waren es 2021 bereits 40,3 Prozent. Dieser Erfolg ist eng verbunden mit den gesunkenen Zahlen im Bereich des Passagiertransports während der Hochphase der Covid-19-Pandemie. Die nachfolgende Abbildung 3 veranschaulicht die Zusammensetzung der Einnahmen der Fluggesellschaften, die unter der IATA organisiert sind. Der Anteil des Gütertransports, der in der Grafik mit Cargo bezeichnet wird, nimmt über die Jahre zu. Der Personenverkehr (Pax) folgt hingegen einem Abwärtstrend (IATA, 2022d).

2 Theoretische Grundlagen

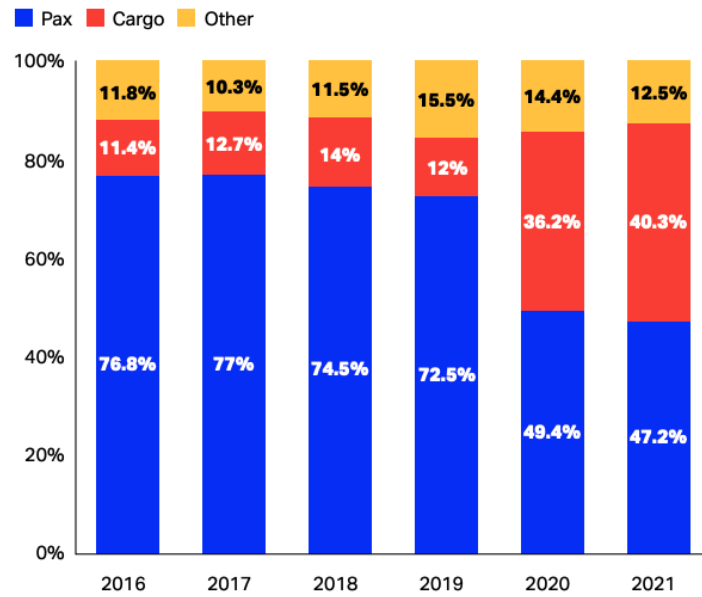


Abbildung 3: Zusammensetzung der Gewinne nach Transportart in Prozent (IATA, 2022d).

Was die zukünftige Entwicklung des Luftverkehrs betrifft, so unterscheiden sich die Prognosen je nach Weltregion (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft, 2022). Nordamerikanische und europäische Fluggesellschaften verzeichneten in den letzten Jahrzehnten hohes Passagieraufkommen (IATA, 2022d). US-amerikanische Anbieter kontrollierten im Jahr 2015 80 Prozent der Marktanteile (Vasigh et al., 2018). Der frühere Erfolg europäischer Fluggesellschaften lässt sich unter anderem durch historische Bindungen an damalige Kolonialländer erklären (Gröner, 1989; Petzel, 1933; Vasigh et al., 2018).

Der Schwerpunkt des Passagieraufkommens verlagert sich jedoch zunehmend auf den asiatischen und pazifischen Markt (IATA, 2022d; Vasigh et al., 2018). Bereits im September 2022 verzeichneten Fluggesellschaften dieser Region mit 464,8 Prozent die stärksten Zuwachsraten an international verkauften Passagierkilometern (RPKs) im Jahresvergleich (IATA Economics, 2022). Das größte langfristige Wachstumspotenzial wird daher für den asiatisch-pazifischen Absatzmarkt prognostiziert, gefolgt von Afrika sowie dem Nahen Osten, aufgrund von entsprechenden Einkommensentwicklungen sowie demografischen Faktoren (IATA, 2022d).

Global wird bis 2040 eine Steigerung der Fluggastzahlen zu verzeichnen sein mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 3,3 Prozent pro Jahr, wodurch am Ende des Prognosehorizonts mit fast acht Milliarden Fluggastreisen zu rechnen ist (IATA, 2022d). Die

2 Theoretische Grundlagen

nachfolgende Grafik 4 veranschaulicht den vorhergesagten Entwicklungstrend für die Anzahl an Passagierflügen, untergliedert nach Regionen.

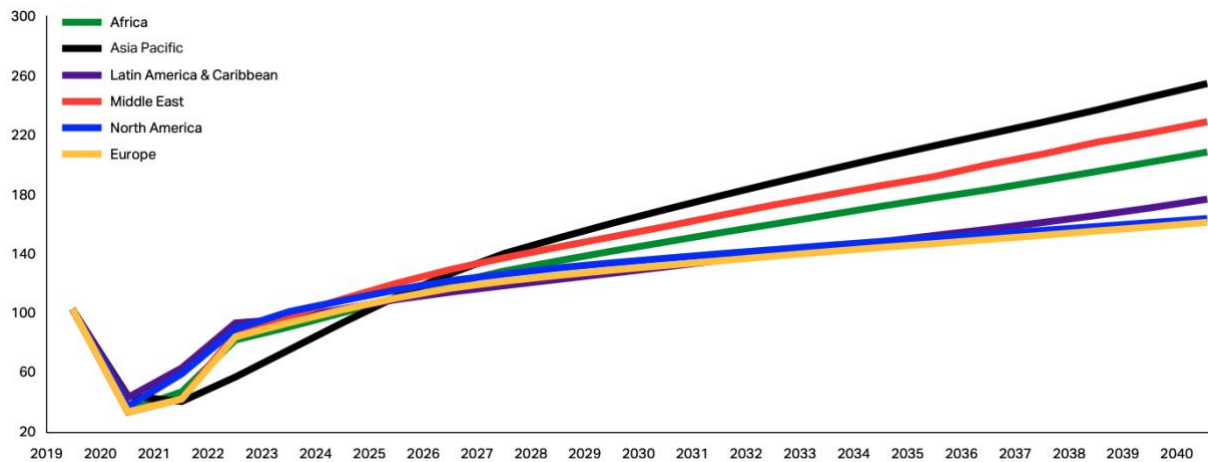


Abbildung 4: Gesamtzahl der Fluggäste nach Regionen, Index 2019 = 100 (IATA, 2022d).

Auf die Luftfahrt kommen große Herausforderungen zu. Fluggesellschaften müssen sich zukünftig verstärkt auf die Folgen der Globalisierung, sich verändernde politische Bedingungen sowie Engpässe bei der Verteilung natürlicher Ressourcen vorbereiten (Wensveen, 2018). Dazu kommt, dass allein Fluggesellschaften zum jetzigen Zeitpunkt bereits für 2,5 Prozent der globalen Kohlenstoffemissionen verantwortlich sind (IATA, 2022d). Dies entspricht in etwa dem Anteil Deutschlands an den weltweiten Gesamtemissionen (CO2 Online, o. J.; goClimate, 2022; IATA, 2022d). Verbesserte Effizienzmaßnahmen, eine Energiewende zu nachhaltigeren Flugkraftstoffen sowie fortlaufende Innovation sind dringend notwendig, um zukünftig umweltschonenderen Transport anbieten zu können (IATA, 2022d).

2.2 Entwicklung und Konzept der Nachhaltigkeit

Anfang des 18. Jahrhunderts wurde der Begriff Nachhaltigkeit erstmals in der Literatur in Zusammenhang mit der Forstwirtschaft erwähnt. Schon damals war man sich bewusst, dass für den langfristigen Erhalt des Waldes nur so viele Bäume abgeholzt werden dürfen, dass dessen Regeneration weiterhin gewährleistet ist (Grober, 2013).

Die Erkenntnis, dass der gegenwärtige Entwicklungstrend zu einer biophysikalischen Unmöglichkeit führen wird, machte die Notwendigkeit für nachhaltiges Handeln deutlich (Goodland, 1995). Die nationale als auch internationale Umwelt-, Forschungs- und Entwicklungspolitik begann sich schließlich mit der Erstellung von Kriterien, Leitlinien und

2 Theoretische Grundlagen

Strategien zur Umsetzung einer solchen Entwicklung auseinander zu setzen (Grunwald & Kopfmüller, 2022).

Aufgefordert von der Generalversammlung der Vereinten Nationen erstellte die neu gegründete Sonderkommission, die World Commission on Environment and Development (WECD), im Jahr 1987 einen Lagebericht zur globalen ökologischen Problematik und eruierte Lösungsansätze und Strategien für den Wandel zu einer nachhaltigeren Entwicklung (UN Secretary-General & World Commission on Environment and Development, 1987; United Nations, o. J.-a).

Die WECD unter der Leitung von Gro Harlem Brundtland definierte Nachhaltigkeit in dieser Stellungnahme wie folgt: *„Humanity has the ability to make development sustainable – to ensure that it meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs* (UN Secretary-General & World Commission on Environment and Development, 1987).

Nachhaltigkeit zielt darauf ab, dass wesentliche soziale, wirtschaftliche und natürliche Grundlagen und Bedürfnisse sowohl für die heutige als auch für zukünftige Generationen gewährleistet sind (Blowfield & Murray, 2008; Grober, 2013; Grunwald & Kopfmüller, 2022). Diese drei gleichzeitig zu berücksichtigenden Dimensionen, die Ökonomie, das Soziale und die Ökologie, werden als Triple Bottom Line verstanden (Owen, 2004). In der Theorie werden diese drei Parameter als gleichberechtigt betrachtet, in der tatsächlichen Umsetzung steht jedoch meist das Ökonomische im Vordergrund (Burckhardt, 2013). Der Aufbruch zu einem nachhaltigeren Umgang mit begrenzten Ressourcen ist zudem akut notwendig, denn das Erreichen einer möglichen intergenerationellen Nachhaltigkeit wird zunehmend schwieriger (Goodland, 1995).

Mit der WECD Konferenz fünf Jahre später in 1992 in Rio de Janeiro und der dabei erschaffenen Agenda 21 wurden erstmals auf höchster politischer Ebene Verpflichtungen zur Zusammenarbeit im Bereich der Entwicklung und Umwelt eingegangen (Sitarz, 1993; Spangenberg et al., 2002). Die Idee der Nachhaltigkeit wurde daraufhin weltweit von einer Vielzahl an Organisationen und Einzelpersonen als politisches Ziel übernommen und weiter verfolgt (Pfister et al., 2016). Da Umweltprobleme meist vielfältige Ursachen auf globaler Ebene haben, ist die supranationale Zusammenarbeit zur Lösungsfindung ausschlaggebend für

2 Theoretische Grundlagen

den Erfolg (Umweltbundesamt, Deutschland, o. J.). Die Wege zum Erreichen ökologischer Nachhaltigkeit sind dabei regional verschieden, das gemeinsame Ziel bleibt jedoch konstant (Goodland, 1995).

An die Agenda 21 knüpfte schließlich die EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung aus dem Jahr 2001 an. Diese befasste sich unter anderem mit Ansätzen zur Erhaltung natürlicher Ressourcen, der Förderung umweltbewusster Produktion sowie sozialen Unterstützungsprogrammen (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Österreich, o. J.-a).

Einen weiteren Meilenstein zu einer nachhaltigen Entwicklung markieren die Sustainable Development Goals (SDGs). Diese wurden im September 2015 von den UN-Mitgliedsstaaten im Rahmen der Agenda 2030 verabschiedet (Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Forschung, Österreich, o. J.; Pradhan et al., 2017; SDG Watch Austria, o. J.; United Nations, o. J.-b). Die SDGs umfassen 17 Ziele aus dem Bereich der Nachhaltigkeit, die mithilfe der Staatengemeinschaft in den nächsten Jahren erreicht werden sollen (United Nations Development Programme, o. J.).



Abbildung 5: Sustainable Development Goals (Vereinte Nationen, o. J.).

Nachhaltigkeit stellt komplexe und vielschichtige Herausforderungen dar und erfordert einen Wandel sowie die Neubewertung von Werten, Beziehungen und Prioritäten (M.-D. P. Lee, 2008; Wasieleski & Weber, 2020). Davon sind ebenso Unternehmen betroffen, die unter

2 Theoretische Grundlagen

anderem dazu aufgefordert sind hinsichtlich der Art und Weise ihrer Produktion umzudenken (Blowfield & Murray, 2008). Es wird eine radikale Umsteuerung des Nutzungsverhaltens vorausgesetzt (Knoepfel, 2008). Speziell in Krisenzeiten werden Unternehmen dazu aufgefordert, sich hinsichtlich der drei Dimensionen der Nachhaltigkeit zu positionieren und Prioritäten zu setzen, wodurch grundlegende Unternehmenswerte besonders sichtbar werden (Fox et al., 2020).

2.3 Corporate Social Responsibility

2.3.1 Historische Entwicklung von Corporate Social Responsibility

Auch wenn der Begriff CSR aktuell immer mehr an Aufmerksamkeit gewinnt, ist dies keine Neuerscheinung. Bereits während der Industrialisierung im 19. Jahrhundert lassen sich zaghafte Ansätze von CSR identifizieren, beispielsweise anhand der Gründung von Waisenhäusern oder Schulen in der Nähe von Produktionsstätten (Latapí Agudelo et al., 2019). Der mit dem sozialverträglichen Verhalten verbundene wirtschaftliche Nutzen wurde zunächst nicht erkannt und die gesellschaftliche Verantwortung von Unternehmen blieb ein vages Konstrukt (M.-D. P. Lee, 2008; Moura-Leite & Padgett, 2011). Als alleinige Hauptaufgabe von Unternehmen wurde von Vielen die Gewinnmaximierung angesehen (Carroll, 1991).

In den 1950er Jahren verschob sich das Augenmerk schließlich weg von Einzelpersonen und hin zum Verhalten und der gesellschaftlichen Verantwortung von Unternehmen (Blowfield & Murray, 2008; Loew et al., 2004; Moura-Leite & Padgett, 2011). Die 1950er markieren somit den Beginn des modernen CSR (Carroll, 2021). Ausgelöst durch soziale Bewegungen wird der gesellschaftliche Wandel vorangetrieben und die 1960er werden dadurch zu einem Wendepunkt und Schlüsselereignis in der Geschichte von CSR (Moura-Leite & Padgett, 2011). Aktivistengruppen im Bereich Frauen- und Bürgerrecht sowie Umwelt dienten als Katalysatoren für Veränderungen zu wirtschaftlichem Handeln mit ethischen Verpflichtungen (Carroll, 2021). Die Literatur zu gesellschaftlicher Verantwortung von Unternehmen nahm in dieser Zeit rapide zu (Moura-Leite & Padgett, 2011). Besonders deutlich wurde dieser Umschwung mit der Verabschiedung von Sozialgesetzgebungen in den 1970ern (Carroll, 1991). Unternehmen erkannten nun den Handlungsbedarf auf CSR zu reagieren, auch um weitere Regulierungen abzuwehren (Carroll, 2021). Die ersten Firmen begannen folglich, CSR in ihre Jahresberichte zu inkludieren (M.-D. P. Lee, 2008).

2 Theoretische Grundlagen

In den 1990er-Jahren wurde die Grundidee von CSR, dass die Auswirkungen wirtschaftlicher Praktiken auf das Erreichen gesellschaftlicher Ziele berücksichtigt werden, schließlich allgemein anerkannt und von Institutionen gestützt (Bowen, 2013; Moura-Leite & Padgett, 2011). Angeregt durch globale Herausforderungen wie Armut und Klimawandel erfuhr das Konzept weiteren Aufschwung und die internationale Staatengemeinschaft sowie nationale Politik weisen auf CSR als Bestandteil zu deren Lösung hin (Latapí Agudelo et al., 2019). CSR gewann in den letzten Jahren international sowohl in gesellschaftspolitischen als auch unternehmenspraktischen Diskussionen an Relevanz und Aufmerksamkeit (Arevalo & Aravind, 2017; Carroll, 2021; Schwalbach & Schwerk, 2008). Mit den 2000ern wurde dieses Konzept endgültig Teil der Strategie sowie Legitimitätsargument von Unternehmen (Lindgreen & Swaen, 2010; Moura-Leite & Padgett, 2011). Dadurch nahm die Anzahl an Firmen, die sich mit diesem Thema auseinandersetzten, stetig zu (Carroll, 2009; Hansen & Schrader, 2005).

Mittlerweile werden Unternehmen als feste Akteure im Gesamtsystem Gesellschaft angesehen und sind damit eng mit den Stakeholdern verbunden (Phillips et al., 2020; Stutz, 2021). In 2011 veröffentlichten international anerkannte Institutionen wie die Vereinten Nationen, die Europäische Kommission oder die OECD, Leitsätze zum Einhalten von gesellschaftlicher Verantwortung in den gesamten Geschäftspraktiken (Bundesministerium für Arbeit und Soziales, Deutschland, o. J.-a). Mit den Jahren stiegen die Anforderungen und inzwischen ist das Erstellen und Veröffentlichen von Nachhaltigkeitsberichten in manchen Ländern für bestimmte Unternehmenssegmente sogar verpflichtend (Heinrich, 2018; M. Khan et al., 2020; Michelon et al., 2015; Schröder, 2020; D. Tschopp & Huefner, 2015). CSR befindet sich seit seiner Einführung in einem stetigen Entwicklungsprozess und etablierte sich schließlich zu einem global gültigen Konzept in der Geschäftswelt (M.-D. P. Lee, 2008; Schneider, 2012).

2.3.2 Definition und Anwendung von Corporate Social Responsibility

CSR beschreibt ein breit gefächertes Konzept (Votaw, 1972; Windsor, 2006). Carroll, einer der bekanntesten Autoren in diesem Forschungsfeld, argumentierte, dass sich CSR aus den vier Bausteinen wirtschaftliche, rechtliche, ethische und philanthropische Verantwortung zusammensetzt, die gemeinsam eine Pyramide bilden (Carroll, 1991).

2 Theoretische Grundlagen

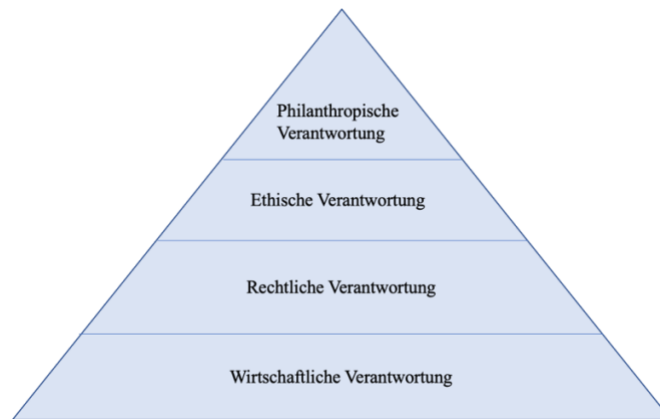


Abbildung 6: CSR-Pyramide; Eigene Darstellung in Anlehnung an (Carroll, 1991).

Das Motiv der Gewinnerzielung durch das Erfüllen von Kundenbedürfnissen bildet den Hauptanreiz und die Voraussetzung aller weiteren unternehmerischen Aufgaben (M.-D. P. Lee, 2008). Erst wenn dies gegeben ist, ist das langfristige Bestehen eines Unternehmens möglich (Schwalbach & Schwerk, 2008). Eine geeignete CSR-Strategie balanciert ökonomische und gesellschaftliche Ziele aus (Lindgreen & Swaen, 2010). Darüber hinaus tragen Unternehmen die rechtliche Verantwortung innerhalb des gesetzlichen Rahmens einen positiven Beitrag für die Gesellschaft zu leisten (Blowfield & Murray, 2008; Carroll, 1991). Die Durchsetzung vorgeschriebener Verpflichtungen ist dabei vorausgesetzt (Burckhardt, 2013; Sozialministerium, Österreich, 2020). Die ethische Verantwortung umfasst nicht rechtlich kodifizierte Werte, Standards, Normen und Erwartungen der Gesellschaft und spielt auf Verhalten an, dass als fair und moralisch vertretbar zu bezeichnen ist (Windsor, 2006). Die an der Pyramidenspitze stehende philanthropische Unternehmensverantwortung beschreibt die erwünschte jedoch nicht zwingend notwendige aktive Förderung des menschlichen Wohlergehens sowie humanitäre Projekte und Einrichtungen (Carroll, 1991).

Die Europäische Kommission knüpfte daran an und definiert CSR als „responsibility of enterprises for their impact on society“ (European Commission, o. J.-a). Sie erläuterte weiter, dass Unternehmen gesellschaftliche Verantwortung übernehmen können, indem sie soziale, ökologische, ethische als auch verbraucher- und menschenrechtliche Belange in ihrer Geschäftsstrategie und Tätigkeiten berücksichtigen, während sie den gegebenen Gesetzen folgen (European Commission, o. J.-a).

CSR als umfassendes Managementkonzept beschreibt, dass Betriebe nicht nur ihren Verpflichtungen gegenüber ihren Shareholdern, sondern ebenso denen gegenüber ihren Stakeholdern nachkommen sollen (D. P. Kinderman, 2012). Das Ausmaß und die Bereitschaft

2 Theoretische Grundlagen

der übernommenen gesellschaftlichen Verantwortung und damit dem Nachkommen von Verpflichtungen gegenüber den Stakeholdern entspricht dabei dem Begriff CSR (Hansen & Schrader, 2005; Lindgreen & Swaen, 2010). Ein wichtiges Charakteristikum ist daher die freiwillige Übernahme von gesellschaftlicher Verantwortung (Burckhardt, 2013; Loew et al., 2004; Schneider, 2012).

Nach Schwalbach und Schwark existieren sowohl interne als auch externe CSR-Maßnahmen, wobei deren Grenze fließend ineinander übergehen (Schwalbach & Schwark, 2008). Beispiele für CSR-Maßnahmen sind unter anderem eine mitarbeiterorientierte Personalpolitik, Klimaschutz oder der Einsatz für nachhaltige Lieferketten (Bundesministerium für Arbeit und Soziales, Deutschland, o. J.-c).

Das Konzept der unternehmerischen Verantwortung tritt auch unter anderem Namen im Diskurs auf (Grewe & Löffler, 2006; Hansen & Schrader, 2005; Moura-Leite & Padgett, 2011; Schwalbach & Schwark, 2008). Die nachfolgende Tabelle 1 gibt einen Überblick über weitere Termini im Zusammenhang mit der nachhaltigen Verantwortung von Unternehmen.

Corporate Citizenship (CC)	Das verantwortungsvolle Eintreten einer Organisation für die Gesellschaft mit Hingabe für das Gemeinwohl (Andersen & Johansen, 2021). CC adressiert soziale, bürgerliche als auch politische Aspekte und äußert sich vorwiegend in Form von Freiwilligenprojekten, Investitionen in die Gemeinschaft sowie politischem Engagement und Partnerschaften mit NGOs (Crane et al., 2019).
Corporate Governance (CG)	„The processes, customs, policies, laws and institutions that direct the organizations and corporations in the way they act, administer and control their operations “(H. Khan, 2011). CG beschreibt eine auf Regel basierende interne als auch externe Steuerungsstruktur, die die Beziehungen zwischen der Organisation und ihren Stakeholdern leitet (Wieland, 2002).

2 Theoretische Grundlagen

Sustainable Development	„Sustainable development is development that satisfies the needs of the present without compromising the needs of the future” (UN Secretary-General & World Commission on Environment and Development, 1987).
Business Ethics oder Wirtschaftsethik	„Die Wirtschaftsethik thematisiert die wirtschaftlichen Prozesse und Strukturen im Blick auf deren Tauglichkeit und Angemessenheit zum Tun des Guten“ (Meckenstock, 1997).
Environmental Social Governance (ESG)	Das Ziel von ESG ist, die nachhaltige Unternehmensperformance anhand von Leistungsparametern messbar zu machen (Liang & Renneboog, 2020; Magers et al., 2022)

Tabelle 1: Termini für gesellschaftliche Verantwortung aus der Literatur; Eigene Darstellung.

Als die Europäische Union ihre Unterstützung für den CSR-Ansatz als wertvollen Lösungsbeitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung präsentierte, setzte sich der Begriff CSR durch und gewann international an Medienpräsenz (Hansen & Schrader, 2005; Loew et al., 2004).

Laut der Stakeholder-Theorie beeinflussen sich das Unternehmen und dessen Stakeholder wie beispielsweise ZulieferInnen, KundInnen oder MitarbeiterInnen gegenseitig in einem fortlaufenden Prozess und nehmen so Einfluss auf Entscheidungen von Führungskräften (Carroll, 1991; Fox et al., 2020; Schwalbach & Schwerk, 2008). Setzt ein Unternehmen CSR erfolgreich um, spiegeln sich die Stakeholderinteressen systematisch in der Unternehmensstrategie wider und ermöglicht vertrauensvolle Beziehungen zu diesen (Grewe & Löffler, 2006; OECD, 2001). Unternehmerische Entscheidungen und Handlungen wirken sich unmittelbar auf das Leben von uns allen, beispielsweise in Form Konsumverhalten und der Grad der Nutzung von natürlichen Ressourcen aus (Bowen, 2013). Der Erfolg von Unternehmen ist daher untrennbar mit der Gesellschaft als auch der natürlichen Umwelt verbunden (Fox et al., 2020).

Die Auseinandersetzung mit CSR ist für Unternehmen nicht nur hinsichtlich ethischer Fragen interessant. Das strategische Engagement in diesem Bereich ist für Unternehmen auf lange

2 Theoretische Grundlagen

Sicht sogar ökonomisch lohnend und trägt entscheidend zum Erfolg bei (Hansen & Schrader, 2005). Infolgedessen hat der Umweltaspekt von CSR die breite Unterstützung institutioneller Anleger gewonnen (M.-D. P. Lee, 2008). Besonders in Krisenzeiten profitieren Unternehmen von dem positiven Verhältnis zu ihren Stakeholdern (Fox et al., 2020).

Hauptsächlich werden diese positiven Effekte durch eine verbesserte Reputation und einen Zuwachs an Image sowie affirmative Assoziationen mit der Marke ausgelöst (Groza et al., 2011; Hansen & Schrader, 2005; Karwowski & Raulinajtys-Grzybek, 2021; Lindgreen & Swaen, 2010). Dies fördert die Kaufabsicht von KonsumentInnen (K.-H. Lee & Shin, 2010). Das Unternehmen kann sich dadurch als attraktiven Arbeitgeber positionieren, Toptalente auf dem Arbeitsmarkt für sich gewinnen und nicht nur die Kundenbindung verstärken, sondern auch neue Zielmärkte erschließen (Karwowski & Raulinajtys-Grzybek, 2021). Folglich wird der Aktienkurs als auch der Firmenwert positiv beeinflusst (Hansen & Schrader, 2005). Außerdem führt die Einführung von Umweltmanagementsystemen zu Kosteneinsparungen, verursacht durch einen effizienteren Einsatz von Material und Energie, der die Umwelt schont (Lindgreen & Swaen, 2010). Durch die zukunftsorientierte Ausrichtung und flexible Anpassung an sich verändernde Rahmenbedingungen werden Unternehmen zu einem Motor für Innovation und neuartige Lösungsansätze (Bundesministerium für Arbeit und Soziales, Deutschland, o. J.-b; Grieshuber, 2015; Helmold et al., 2020).

Wird die CSR-Kommunikation als authentisch wahrgenommen, fallen die positiven Effekte größer aus (Chen et al., 2020). Schließlich kann ein Unternehmen durch Betätigung im Feld CSR einen langfristigen Wettbewerbsvorteil gegenüber der Konkurrenz erzielen (Jarolimek, 2014a; D. P. Kinderman, 2012; Lindgreen & Swaen, 2010).

Dem Veröffentlichen von CSR-Informationen kommt damit eine wichtige strategische Rolle zu (Ali et al., 2017; Peeters et al., 2017; Porter & Kramer, 2006). CSR-Initiativen werden durch die Kommunikationsabteilungen innerhalb der Organisation angeleitet und äußern sich hauptsächlich durch das Erstellen von Nachhaltigkeitsberichten (Burckhardt, 2013; Cowper-Smith & de Grosbois, 2011; Fatima & Elbanna, 2022).

CSR wird dann umgesetzt, wenn sich das Unternehmen davon individuelle Erfolge verspricht und zusätzlich die Motivation existiert, dem Gemeinwohl zu dienen (Hansen & Schrader,

2 Theoretische Grundlagen

2005). Im Idealfall ergibt sich daraus ein Win-Win-Szenario, sowohl für das Unternehmen als auch für die Gesellschaft (Grewe & Löffler, 2006; Lindgreen & Swaen, 2010).

Der Einführungsprozess von CSR in ein Unternehmen erfolgt nach Karwowski stufenweise. Zunächst ist die Haltung der Organisation gegenüber diesem Konzept defensiv, deren Existenz ist dem Betrieb aber wohl bekannt. In einem weiteren Schritt beginnt das Unternehmen sich im Bereich CSR zu engagieren, hauptsächlich mit dem Hintergedanken, sich selbst durch den Einklang mit den Rechtsvorschriften zu profilieren. Dieses Engagement verstärkt sich zunehmend, vor allem vor dem Hintergrund der Risikominderung und der Chancenmaximierung für das Unternehmen. Dabei identifiziert und analysiert das Unternehmen die sozialen, ökologischen als auch ökonomischen Auswirkungen seiner Geschäftspraktiken und versucht diese anschließend entsprechend zu intensivieren oder zu reduzieren. In dem höchsten erreichbaren Reifegrad richtet sich die Perspektive des Unternehmens über das eigene Interesse hinaus auf das Wohl der gesamten Gesellschaft. Effektives CSR erfordert die Entwicklung geeigneter Strategien und die Umsetzung von CSR-Aktivitäten, die sowohl darauf abzielen, die Beziehung zu Stakeholdern zu verbessern als auch das soziale Wohlergehen thematisieren (Lindgreen & Swaen, 2010).

Der tatsächliche Erfolg der CSR-Maßnahmen hängt jedoch erheblich von der Implementierung und der ethischen sowie moralischen Haltung eines Unternehmens ab (Peeters et al., 2017). Zuweilen wird CSR als unreflektierte Wohltätigkeitsveranstaltung kritisiert (Grewe & Löffler, 2006; Hansen & Schrader, 2005). Dies passiert, wenn die gesellschaftliche Verantwortung nicht im Unternehmenskern etabliert wurde, sondern mit Hilfe von beispielsweise Sponsoring herbeigeführt werden soll (Burckhardt, 2013). Zudem herrscht eine ausdrückliche und intensive Erwartung an die Kohärenz von Reden und Handeln im CSR-Bereich (L. T. Christensen et al., 2021). Unternehmen müssen für den gesellschaftlichen Wandel sensibilisiert werden und dementsprechend auf die neuen Herausforderungen reagieren und ihre Fähigkeiten anpassen (Votaw, 1973). Sie sind dazu aufgefordert sich tatkräftig im Bereich CSR zu engagieren und nicht nur nachhaltige Absichten nach außen zu kommunizieren (Fox et al., 2020). Erfolgt dies nicht, wird das CSR-Konzept als PR-Maßnahme oder lediglich als Greenwashing zur Profilierung des Unternehmens degradiert (Burckhardt, 2013; H. B. Christensen et al., 2021; Jarolimek, 2014a). Der Begriff Greenwashing beschreibt dabei eine irreführende Botschaft, die den Eindruck erweckt, dass sich eine Organisation stärker für den Umweltschutz einsetzt als dies tatsächlich der Fall ist (Cambridge Dictionary, 2023; Seele & Gatti, 2017).

Die OECD fasste die aktuelle Situation zusammen, indem sie zum Ausdruck bringt, dass die Erwartungen an Unternehmen in den letzten Jahren stark gestiegen sind. Von ihnen wird gefordert, qualitativ hochwertige Produkte und Dienstleistungen effizient bereitzustellen und dabei negative soziale als auch ökologische Kosten bestmöglich zu minimieren oder auszugleichen (OECD, 2001). Für die Zukunft wird prognostiziert, dass CSR in den kommenden Jahren zu einer immer dringlicheren Herausforderung speziell im Bereich des Reisens und Transports avancieren wird (Carroll, 2021).

2.3.3 Weltweite Unterschiede in der Auffassung von Corporate Social Responsibility

Nachhaltige unternehmerische Verantwortung wird in den einzelnen Ländern unterschiedlich wahrgenommen (Fifka, 2013; Hou & Li, 2014; van der Laan Smith et al., 2005). Die Definition des Begriffs ist dabei international übereinstimmend, die Kulturregionen unterscheiden sich jedoch in dem Ausmaß, indem sie dieses Konzept fördern, sowie in den Themengebieten, die angesprochen werden (S. Chen & Bouvain, 2009). Campbell fasste dies folgendermaßen zusammen: CSR „may mean different things in different places to different people at different times“ (Campbell, 2007). Somit wirkt sich unter anderem das Herkunftsland durch länderspezifische Schwerpunkte in der CSR-Politik auf Unternehmen aus (Einwiller et al., 2016; Hou & Li, 2014; Idemudia, 2011). Die spezifischen politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Rahmenbedingungen eines Landes beeinflussen die jeweilige CSR Ausprägung (GRI, o. J.-e).

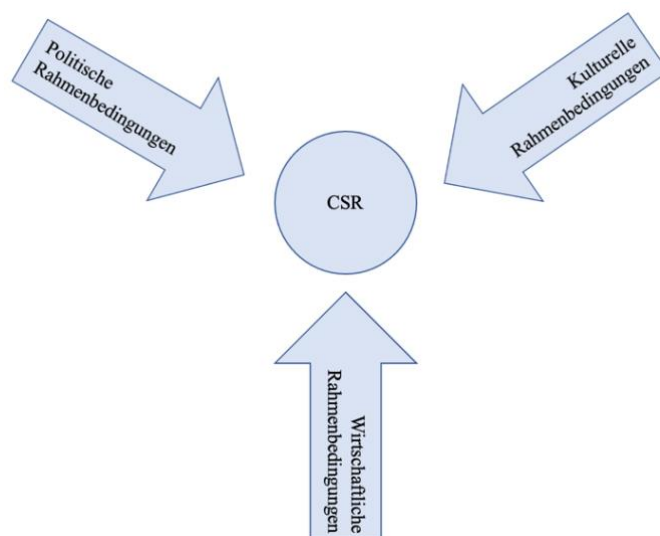


Abbildung 7: Einflussfaktoren auf CSR; Eigene Darstellung in Anlehnung an (GRI, o. J.-e).

2 Theoretische Grundlagen

Die theoretische als auch praktische Weiterentwicklung von CSR ist ein kontinuierlicher Prozess, der sich ausgehend vom Westen in den Osten ausbreitete (Hou & Li, 2014). Dabei wurde das Konzept diversen historischen Hintergründen, kulturellen Besonderheiten, vorherrschenden Ideologien und Wirtschafts- sowie Sozialsystemen ausgesetzt, die sich schließlich in dem regionalen Verständnis widerspiegeln (Carroll, 2021; Palazzo, 2002). Diese Begebenheiten beeinflussten wiederum die Unternehmenskultur und wirkten sich konkret auf die gelebte CSR Praxis aus (Hou & Li, 2014).

Je nach Kultur und System nehmen Stakeholder eine unterschiedlich starke Rolle gegenüber Unternehmen ein (Aguilera & Jackson, 2003; Kampf, 2007). Während mancherorts eine Betonung auf den Interessen der Shareholder liegt, werden in anderen Kulturräumen die Stakeholder mehr berücksichtigt (van der Laan Smith et al., 2005). Die gesellschaftlichen Grenzen, organisatorische Rahmenbedingungen sowie Normen und Erwartungen diesen Interessensgruppen gegenüber variieren (Einwiller et al., 2016; Schwalbach & Schwerk, 2008).

Eine weitere Unterscheidung ist die Unterteilung in explizites und implizites CSR. Eine explizite Form von nachhaltiger Unternehmensverantwortung, geprägt von freiwilligen Maßnahmen und Eigeninteresse, ist typischerweise in den USA vorzufinden (Carroll, 2021; Matten & Moon, 2008). Traditionell steht dort der wirtschaftliche Erfolg an erster Stelle und eine Ausrichtung am finanziellen Interesse der Aktionäre ist vorherrschend (Aguilera & Jackson, 2003; Fifka, 2013). Da die Sozialleistungen in den USA verhältnismäßig begrenzt sind, verlässt sich der Staat vermehrt auf die Initiative privater Akteure und das soziale Engagement von US-amerikanischen Unternehmen ist besonders ausgeprägt (Einwiller et al., 2016). Ökologische Aspekte werden dort deutlich weniger in der CSR-Politik berücksichtigt (S. Chen & Bouvain, 2009).

Ähnlich ist die Situation im Vereinigten Königreich, sodass sich CSR dort in den letzten Jahrzehnten zunehmend explizit ausdrückte. Allgemein wird in britischen Berichten besonders viel Aufmerksamkeit auf kunden- sowie lieferantenbezogene Themen gelegt (S. Chen & Bouvain, 2009).

In Europa hingegen wird CSR vorwiegend implizit angewandt, weshalb Regierungen Unternehmen mehr Vorgaben auferlegen und nachhaltige Verantwortung stärker in der Kultur integriert ist (Carroll, 2021). Laut Hou und Li setzen sich westliche Unternehmen neben der

2 Theoretische Grundlagen

Förderung wirtschaftlicher Kriterien für die Verbesserung des Wohlergehens von Stakeholdern ein. Der Gedanke des Humanismus ist dort stärker ausgeprägt und die persönlichen Bedürfnisse der MitarbeiterInnen finden im internationalen Vergleich tendenziell mehr Beachtung (Hou & Li, 2014).

Besonders in Deutschland ist das Ausbalancieren von finanziellen und strategischen Interessen erkennbar (Aguilera & Jackson, 2003). Historisch bedingt durch die Umweltbewegungen beginnend in den 1970ern steht die ökologische Dimension dort im Vordergrund und das Umweltbewusstsein ist allgemein präsenter als vergleichsweise in den USA (Einwiller et al., 2016). Innerhalb des europäischen Raumes sind jedoch Unterschiede in der Einstellung gegenüber CSR zu verzeichnen (Karlshaus & Mochmann, 2019; Kurhofer, 2022; Matten & Moon, 2008).

Japan, Taiwan sowie Korea weisen in diesem Zusammenhang hinsichtlich ihrer Unternehmenssysteme viele Gemeinsamkeiten mit europäischen Ländern auf und lassen sich ebenfalls zu den Regionen mit vorherrschend implizit angewandtem CSR zuordnen (Matten & Moon, 2008).

Erst in den 1990er-Jahren begann in China die Auseinandersetzung mit dem Konzept der gesellschaftlichen Verantwortung von Unternehmen. Bei chinesischen Firmen steht die Gewinnerzielung, ausgedrückt durch den ökonomischen Aspekt, typischerweise im Vordergrund (Hou & Li, 2014).

Bei der Betrachtung der unterschiedlichen Ausprägungsformen von CSR ist ebenso der Entwicklungsstand eines Landes zu berücksichtigen. In Schwellenländern ist beispielsweise die freiwillige CSR Berichterstattung, die über die gesetzlichen Verpflichtungen hinaus geht, bisher wenig ausgeprägt, im Vergleich zu entwickelteren Ländern (Golob & Bartlett, 2007). Die kulturellen und strukturellen Unterschiede zwischen den Ländern tragen dazu bei, dass wirtschaftsethische Initiativen und Programme international nicht direkt übertragbar sind (Palazzo, 2002).

2.4 Nachhaltigkeitsberichterstattung

2.4.1 Grundlagen der nachhaltigen Berichterstattung

Die Nachfrage nach Transparenz und Vergleichbarkeit von unternehmerischem Handeln steigt in der Öffentlichkeit (Carroll, 2021; Sozialministerium, Österreich, 2020). In diesem Zuge sind Unternehmen aufgefordert, ihre inneren Strukturen darzulegen und in einen offenen Austausch mit den Stakeholdern zu treten (Grewe & Löffler, 2006). Die nach außen gerichtete Kommunikation über den nachhaltigen Umgang mit Ressourcen gewinnt an Bedeutung (Schaffhauser-Linzatti & Ossmann, 2018).

Die CSR-Berichterstattung, auch Nachhaltigkeitsbericht genannt, befasst sich inhaltlich mit den sozialen als auch ökologischen Aspekten von unternehmerischen Tätigkeiten (Carroll, 2021; Sozialministerium, Österreich, 2020). Dadurch werden regelmäßig CSR-Maßnahmen nach außen kommuniziert und wie diese in die jeweilige Unternehmensstrategie eingebettet sind (Friske et al., 2020; Gazdar, 2008; Grewe & Löffler, 2006; Jarolimek, 2014a). Laut GRI umfasst die Nachhaltigkeitsberichterstattung *„die Ermittlung, die Veröffentlichung und die Rechenschaftslegung der unternehmerischen Leistung gegenüber internen und externen Stakeholdern im Hinblick auf die Ziele einer nachhaltigen Entwicklung.“* (Global Reporting Initiative, 2006)

Die Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts ist ein mehrstufiger Prozess. Nachdem zunächst die wichtigsten Themenfelder und Hauptaussagen identifiziert werden, erfolgt ein Planungsprozess (Friske et al., 2020). Nach der Erstellung und Veröffentlichung werden abschließend Reaktionen sowohl intern als auch extern eingeholt (Gazdar, 2008; Wühle, 2020).

Der Bericht erfüllt verschiedene Aufgaben. Neben einer Dokumentarfunktion bildet er die Unternehmensstrategie ab und ist ein wichtiger Bestandteil im Stakeholderdialog. Er dient der allgemeinen Kommunikation des Unternehmens und ermöglicht Rückschlüsse, wie intensiv sich eine Organisation mit nachhaltigen Themenfeldern auseinandersetzt. Ein qualitätsvoller und aussagekräftiger Bericht stellt das Engagement glaubhaft dar und berücksichtigt dabei Dilemmata oder Herausforderungen (Gazdar, 2008).

Eine Vielzahl an Ausprägungen und ein unterschiedlicher Grad an Detailliertheit ist zu beobachten (Grewe & Löffler, 2006; D. Tschopp & Huefner, 2015).

2 Theoretische Grundlagen

Berichterstattungsstandards unterstützen dabei, sogenanntes Greenwashing einzuschränken, und helfen bei korrekter Anwendung eine Vergleichbarkeit von nachhaltiger Unternehmensperformance zu schaffen (H. B. Christensen et al., 2021). Standards und Richtlinien, die sich in diesem Kontext global durchsetzten, werden überblicksartig angesprochen (D. Tschopp & Huefner, 2015).

2.4.2 Internationale Rahmenwerke und Standards

OECD-Leitsätze

Die Organisation for Economic Co-Operation and Development (OECD) stellte 1976 Leitsätze im Bereich der Unternehmensethik vor, die seitdem stetig überarbeitet und ergänzt wurden (Buhmann, 2017; Gordon, 2001; Lamichhane et al., 2021). Diese Richtlinien für multinationale Unternehmen (OECD) umfassen Empfehlungen an Mitgliedsländer für verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln auf globaler Ebene (Bundesministerium für Europäische und internationale Angelegenheiten, Österreich, o. J.; OECD, 2011, 2011). Sie wurden 1976 vorgestellt und werden stetig überarbeitet und ergänzt (Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft, Österreich, o. J.-b). Für Unternehmen bildet dieser Verhaltenskodex einen nicht rechtsverbindlichen Standard in Ergänzung zum geltenden Recht (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Österreich, o. J.-c). Die Grundsätze umfassen Empfehlungen hinsichtlich der Offenlegung von Informationen, der Menschenrechte, der Beschäftigungspolitik, dem Schutz der Umwelt, der Korruptionsbekämpfung, der Interessen von Verbrauchern, der Wissenschaft und Technologie, dem Wettbewerb sowie der Besteuerung (Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft, Österreich, o. J.-a; Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, Deutschland, 2023). Unternehmen sind außerdem dazu angehalten Umwelt- als auch Arbeitsstandards zu respektieren und Due-Diligence-Vorkehrungen, also Sorgfaltsprüfungen einzuführen (OECD, 2011). Darunter ist ein Verfahren zur eingehenden Ermittlung und Identifizierung potenzieller negativer Effekte innerhalb der Geschäftstätigkeiten und entlang der Lieferketten zu verstehen, sowie die Förderungen von Maßnahmen zu deren Vermeidung (Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft, Österreich, o. J.-a). Neben dem allgemeinen OECD-Leitfaden existieren weitere sektorspezifische Maßstäbe (Hammerschmid, 2019). 42 Länder haben sich völkerrechtlich verpflichtet die OECD-Leitsätze zu fördern (OECD, 2011).

International Organization for Standardization (ISO)

Die International Organization for Standardization (ISO) ist eine Schweizer Nichtregierungsorganisation. Mit ihrem Leitfaden ISO 26000 bietet sie eine Orientierungshilfe zu nachhaltigeren Geschäftspraktiken für Unternehmen jeglicher Art (ISO, o. J.-a, o. J.-b). Von der gleichen Organisation stammt ebenfalls der Standard ISO 14001, eine im Jahr 1996 veröffentlichte internationale Umweltmanagementnorm, um das Erreichen von rechtlichen Verpflichtungen als auch gesetzten Umweltzielen zu ermöglichen (Jankowski, 2013). Der Standard ist für diverse internationale Organisationen jeder Art und Größe einsetzbar (Sartor et al., 2019). Die Anwendung von ISO 14001 verhilft zu einer verbesserten Umweltleistung und dem Erfüllen von rechtlichen Verpflichtungen (Jankowski, 2013). Dies erfolgt durch die vier zentralen Elemente des Standards. Sie umfassen Hilfestellung bei der Planung, der Durchführung von Maßnahmen, der Kontrollen in Hinblick auf die Umweltleitlinien sowie die Verbesserung von Verfahren und Maßnahmen (Camilleri, 2022; Erauskin-Tolosa et al., 2020). Um die Auszeichnung ISO 14001 zu erhalten, muss ein Unternehmen allerdings keine absoluten Anforderungen an Umweltleistungen erfüllen (Jankowski, 2013).

In enger Abstimmung und aufbauend auf ISO 14001 entstand das Eco-Management and Audit Scheme der Europäischen Union, kurz EMAS (European Commission, o. J.-b). Dieses unterstützt bei der intelligenten Einsparung von Ressourcen (EMAS, o. J.). Unternehmen, die nach EMAS geprüft sind, tragen dadurch zum Umweltschutz bei und können gleichzeitig Kosten reduzieren (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Österreich, o. J.-b).

Sustainable Accounting Standards Board (SASB)

Die Standards des Sustainable Accounting Standards Board ermöglichen Organisationen die Offenlegung von Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen, die den Unternehmenswert beeinflussen (IBM, o. J.; IFRS Foundation, o. J.-c). Diese dienen als ESG-Rahmenwerk und identifizieren relevante Umwelt-, Sozial- als auch Governancethemen (IFRS Foundation, o. J.-c). Seit August 2022 werden die Standards von der IFRS Foundation verwaltet (IFRS Foundation, o. J.-c).

Das Ziel ist, globalen InvestorInnen finanzrelevante Nachhaltigkeitsinformationen zugänglich zu machen (IFRS Foundation, o. J.-b) und dadurch einen Vergleich von Unternehmen zu

2 Theoretische Grundlagen

ermöglichen (IBM, o. J.; IFRS Foundation, o. J.-d). Themen, die sich am ehesten auf die finanzielle Leistungsfähigkeit auswirken, variieren je nach Branche (IFRS Foundation, o. J.-e). Daher wurden 77 branchenspezifische Standards entwickelt, die auf den jeweiligen Sektor zugeschnitten sind (IFRS Foundation, o. J.-c). Diverse Organisationen aus 170 Ländern orientieren sich bereits an diesen SASB-Normen (SASB, o. J.). Die Standards sind ein praktisches Instrument für die Umsetzung prinzipienbasierter Rahmenwerke einschließlich der von TCFD und IIRC (IFRS Foundation, o. J.-e).

Standard der Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD)

Einen weiteren Standard stellt die Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) dar. Diese wurde 2015 vom Financial Stability Board (FSB) gegründet (United Nations Environment Programme, o. J.). Die Organisation entwickelte Empfehlungen zu der Offenlegung von klimabezogenen Finanzdaten (Task Force on Climate-Related Financial Disclosures, o. J.-c). Der Anwendungsbereich bezieht sich auf Unternehmen jeglicher Art und Branche (Task Force on Climate-Related Financial Disclosures, o. J.-b). Durch den Klimawandel ausgelöste Risiken und Chancen können mithilfe von TCFD in bereits bestehenden Berichterstattungsprozessen effektiver eingebaut werden (Task Force on Climate-Related Financial Disclosures, o. J.-a).

Die Empfehlungen spalten sich in vier Themenfelder auf. Diese umfassen die Unternehmensführung, die Strategie, das Risikomanagement sowie Kennzahlen und Ziele. Um zu einer qualitativ hochwertigen Offenlegung von Daten beizutragen, die Interessenten ermöglicht, die Auswirkungen des Klimawandels auf die Unternehmen zu verstehen, empfiehlt TCFD zudem das Befolgen von sieben Grundsätzen. Die Veröffentlichung sollte konstant erfolgen und sowohl relevante als auch spezifische und vollständige Informationen enthalten. Der Bericht soll in einer verständlichen, ausgewogenen Art und Weise erstellt werden und zudem objektiv und überprüfbar sein. Darüber hinaus soll dadurch ein Datenvergleich innerhalb eines Sektors oder einer Branche ermöglicht werden. Der letzte Grundsatz schreibt eine zeitnahe Veröffentlichung des Berichts vor (Task Force on Climate-Related Financial Disclosures, o. J.-c).

TCFD setzt sich für eine effektivere Bewertung von klimabezogenen Risiken ein, wovon nicht nur das Unternehmen selbst, sondern ebenso ihre Stakeholder (Task Force on Climate-Related

2 Theoretische Grundlagen

Financial Disclosures, o. J.-a). Dadurch wird die Kommunikation zukunftsorientierter Informationen gefördert (Task Force on Climate-Related Financial Disclosures, o. J.-c). Darüber hinaus werden klimabezogenen Risiken identifiziert, bewertet und falls nötig Gegenmaßnahmen eingeleitet (United Nations Environment Programme, o. J.).

Standard des International Integrated Reporting Council (IIRC)

Ein weiterer internationaler Standard ist das Rahmenwerk des International Integrated Reporting Council (IIRC). Es wurde 2013 gegründet und unterstützt durch seine Struktur bei der Darlegung, inwiefern Organisationen auf ihr externes Umfeld reagieren (IFRS Foundation, o. J.-a). Die Art und Weise auf die das Unternehmen kurz-, mittel- sowie langfristig zur Wertschöpfung beiträgt wird beleuchtet (Integrated Reporting, o. J.).

Ein integrierter Bericht in diesem Kontext beschreibt eine prägnante Ausführung über die strategische Ausrichtung, die Performance sowie die Perspektiven einer Organisation. Eine Verknüpfung zwischen den Umweltrisiken und -chancen sowie den klassischen Informationen eines Jahresberichts wird hergestellt (IFRS Foundation, o. J.-a).

Dadurch wird das Ziel verfolgt den Einsatz eines integrierten Rechnungslegungsrahmens für Nachhaltigkeit weltweit zu fördern (La Torre et al., 2020). Zudem soll die Qualität der öffentlich zur Verfügung gestellten Informationen verbessert werden und einen umfassenderen Entscheidungsprozess ermöglichen (Integrated Reporting, o. J.). Die Rechenschaftspflicht als auch das Verantwortungsbewusstsein von Organisationen soll schließlich durch integriertes Denken und Handeln gestärkt werden (IFRS Foundation, o. J.-b).

Global Compact der Vereinten Nationen (UNGC)

Kofi Annan, der damalige Generalsekretär der Vereinten Nationen, kündigte 1999 bei einer Rede im Rahmen des World Economic Forums in Davos die Gründung des Global Compact an (Rasche et al., 2013; Voegtlin & Pless, 2014). Ein Jahr später, in 2000 wurde das Projekt anschließend offiziell im Hauptsitz der Vereinten Nationen in New York präsentiert (Bair, 2007; Kell, 2005; Podrecca et al., 2022). Das Ziel dieses Abkommens ist die Erstellung eines globalen ethischen Standards für Unternehmen und Organisationen durch Prinzipien (Orzes et al., 2020; Voegtlin & Pless, 2014). Diese umfassen die vier Themenfelder Menschenrechte,

2 Theoretische Grundlagen

Arbeitsbedingungen, Umwelt und Korruptionsbekämpfung (Podrecca et al., 2022; United Nations Global Compact, o. J., 2021; Williams, 2004). Der UNGC übt Einfluss auf wirtschaftliches Handeln im Einklang mit CSR aus und trägt zur Legitimation von unternehmerischer Verantwortung bei (Rasche, 2009; Rasche et al., 2013). Die zehn Prinzipien werden in der nachfolgenden Grafik 8 dargestellt.

Menschenrechte	Arbeitsnormen	Umweltschutz	Korruptionsbekämpfung
1 Unternehmen sollen den Schutz der internationalen Menschenrechte unterstützen und achten	3 Unternehmen sollen die Vereinigungsfreiheit sowie die Anerkennung des Rechts auf Kollektivverhandlungen wahren	7 Unternehmen sollen im Umgang mit Umweltproblemen dem Vorsorgeprinzip folgen	10 Unternehmen sollen gegen jede Form von Korruption eintreten, inklusive Erpressung und Bestechung
2 Unternehmen sollen sicherstellen, dass sie nicht in Menschenrechtsverletzungen involviert sind	4 Unternehmen sollen Zwangsarbeit vermeiden	8 Unternehmen sollen Initiative zeigen, um ein Verantwortungsbewusstsein für die Umwelt zu schaffen	
	5 Unternehmen sollen für die Abschaffung von Kinderarbeit eintreten	9 Unternehmen sind dazu angehalten die Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien zu fördern	
	6 Unternehmen sollen gegen Diskriminierungen bei der Anstellung sowie Beschäftigung eintreten		

Abbildung 8: Die zehn Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen; Eigene Darstellung in Anlehnung an (United Nations Global Compact, o. J.).

Verwaltet wird das Abkommen durch das UN-Generalsekretariat und agiert somit staatlich unabhängig (Bair, 2007). Der UNGC setzte sich international schnell durch und etablierte sich zu einer der weltweit größten und bedeutendsten Initiativen und Netzwerken im Bereich CSR (Kell, 2005; Orzes et al., 2020; United Nations Global Compact, o. J.; Voegtlin & Pless, 2014). Die Anwendung des Standards ist freiwillig (Rasche et al., 2013; Williams, 2004).

Der UNGC ist eine Plattform, die Diskussionen zwischen relevanten internationalen Akteuren fördert, um unter Einhaltung von zehn Prinzipien gemeinsam Lösungen zu globalen Herausforderungen zu erarbeiten und die Bildung von Partnerschaften unterstützt (Arevalo & Aravind, 2017; Podrecca et al., 2022; Rasche, 2009). Diese unternehmensgeführte Multi-Stakeholder Koalition (United Nations Global Compact, o. J.), hauptsächlich bestehend aus Wirtschaftsakteuren (Bennie et al., 2007; Kell, 2005), ermutigt zum branchenübergreifenden Austausch von Wissen (Rasche, 2009). Die dabei initiierten Lernprozesse sollen Mitglieder dazu verleiten, sich mit den sozialen und ökologischen Folgen ihres Handelns

2 Theoretische Grundlagen

auseinanderzusetzen und schließlich mehr gesellschaftliche Verantwortung zu übernehmen (Bennie et al., 2007; Voegtlin & Pless, 2014). Das Netzwerk verhilft außerdem zu geteiltem Wissen und wertvollen Kontakten (Podrecca et al., 2022). Dieser Standard setzt dabei sowohl auf die katalytische Wirkung von einflussreichen Vorbildern als auch auf erhöhte Transparenz, um die Umsetzung neuer Verhaltensnormen zu erreichen (Kell, 2005). Dieser richtet sich direkt an große, oft multinationale Unternehmen und überspringt die Länderebene der UN-Mitgliedsstaaten (Bennie et al., 2007; Rasche et al., 2013). Dennoch wird der UNGC durch die Regierungen der UN-Mitgliedsstaaten gestützt und beruft sich zudem auf die universelle Legitimität anerkannter Grundprinzipien (Kell, 2005; Rasche, 2009; Ruggie, 2004). Laut Orzes et al. ist der Standard inspiriert durch die Erklärung der Menschenrechte, die Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), der Konferenz für Umwelt und Entwicklung sowie der UN-Konvention gegen Korruption (Orzes et al., 2020).

Um Mitglied zu werden, muss sich ein Unternehmen zunächst schriftlich zu den zehn Prinzipien bekennen und anschließend jährlich einen Fortschrittsbericht, auch Communication on Progress (COP) genannt, vorlegen (Einwiller et al., 2016; Podrecca et al., 2022; Rasche et al., 2013; Ruggie, 2004; Williams, 2004). Die Erstellung des Berichts ist ohne standardisierte Anforderungen möglich (Voegtlin & Pless, 2014). Anhand dieses COP-Berichts ist es Stakeholdern möglich, die getroffenen Maßnahmen und Unternehmensperformanz in Bezug auf die zehn Prinzipien zu beurteilen (Rasche, 2009). Falls der Bericht wiederholt nicht abgegeben wird, wird das Unternehmen aus dem Register des UNGC entfernt (Kell, 2005; Rasche et al., 2013). Die Unternehmensnamen der ausgeschlossenen Firmen werden veröffentlicht, wodurch eine abschreckende Wirkung erzeugt werden soll (Podrecca et al., 2022). Da keine externe Prüfung der Berichte stattfindet (Rasche, 2009; Rasche et al., 2013) und auch vonseiten des UNGC keine Überwachungs- oder Durchsetzungsmechanismen vorgesehen sind (Orzes et al., 2020) setzt die Organisation in hohem Maße auf Eigenverantwortung und Selbstkontrolle der Teilnehmer (Arevalo & Aravind, 2017). Der Standard ermöglicht Unternehmen aufgrund niedriger Eintrittsvoraussetzungen relativ leicht Engagement im Bereich CSR zu zeigen (Rasche, 2009; Voegtlin & Pless, 2014).

Mit Hilfe des UNGC sollen zum einen die zehn Prinzipien großflächig in Geschäftsaktivitäten Einzug finden und gleichzeitig weitere UN-Ziele gefördert werden, wie die bereits in Kapitel 2.2 erwähnten Millennium-Entwicklungsziele (SDGs) (Arevalo & Aravind, 2017; Rasche et al., 2013).

2 Theoretische Grundlagen

Die Anzahl beigetretener Unternehmen ist an das Ansehen und den Beliebtheitsgrad der Vereinten Nationen in dem jeweiligen Herkunftsland gekoppelt (Rasche et al., 2013; Williams, 2004). Außerdem sind Unternehmen mit einem höheren Konfliktpotenzial bezüglich ihres Handelns in den Bereichen Umwelt oder Menschenrechten dazu geneigt, beizutreten (Bennie et al., 2007). Insgesamt ist ein Anstieg an Beitrittszahlen zu verzeichnen, während die Fluktuationsrate sinkt (Orzes et al., 2020; Podrecca et al., 2022). Die nachfolgende Abbildung 9 spiegelt die Anzahl an Unternehmen, die den Prinzipien des UNGC folgen nach Ländern und Mitgliedsstatus.

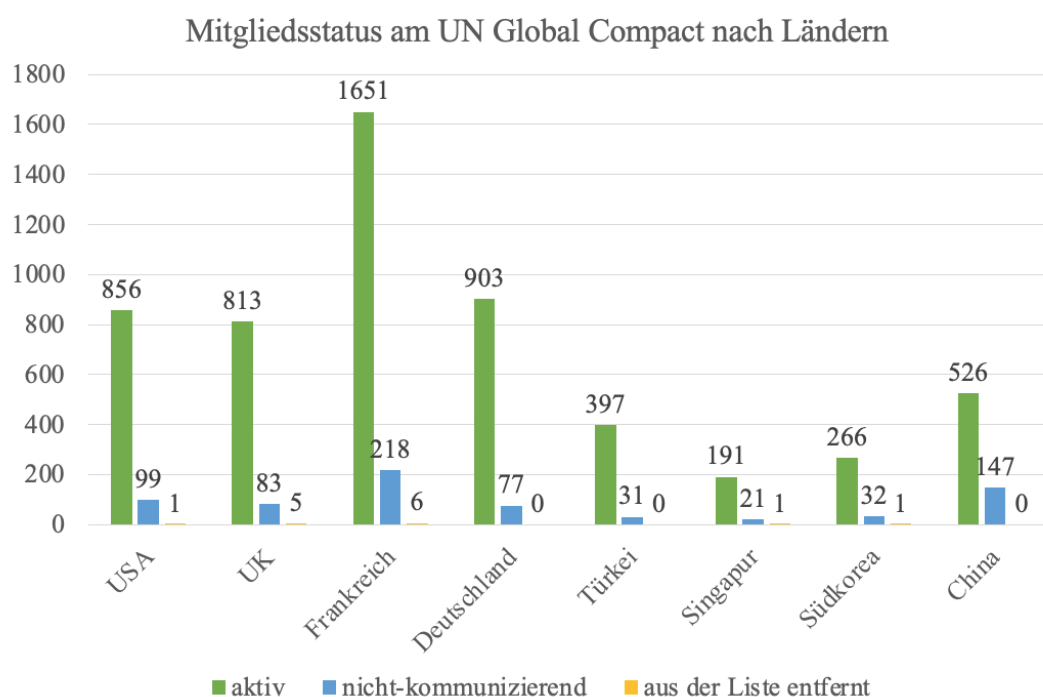


Abbildung 9: Mitgliedsstatus am UN Global Compact nach Ländern; Eigene Darstellung auf Datenbasis von (United Nations Global Compact, 2022).

Durch den Beitritt gewinnen Unternehmen an Reputation, wodurch finanzielle Vorteile für das Unternehmen entstehen können (Arevalo & Aravind, 2017; Bennie et al., 2007). Beispielsweise steigen die Verkaufszahlen, der Umsatz wächst und ebenso eine erhöhte Rentabilität sind als Folge zu beobachten (Orzes et al., 2020). Dies kann zu erhöhtem Interesse bei InvestorInnen führen (Arevalo & Aravind, 2017; Bennie et al., 2007). Schließlich kann das Unternehmen durch die Beteiligung am UNGC einen nachhaltigen Wettbewerbsvorteil gegenüber der Konkurrenz aufbauen (Orzes et al., 2020; Rasche et al., 2013).

2 Theoretische Grundlagen

Die niedrigen Eintrittsbarrieren des Standards, können andererseits auch dazu verleiten, dass Unternehmen wegen der hohen Reputation und Legitimität der Vereinten Nationen beitreten und auf Spillover-Effekte auf ihr eigenes Unternehmen hoffen, sich darüber hinaus jedoch wenig engagieren (Kell, 2005; Ruggie, 2004; Voegtlin & Pless, 2014). Der UNGC lässt Raum für opportunistisches Verhalten (Orzes et al., 2020; Rasche et al., 2013; Williams, 2004).

Ausgehend vom UNGC wurde die Entstehung weiterer komplementärer Initiativen ausgelöst (Ruggie, 2004). Dieser Standard ermutigt Unternehmen ausdrücklich ebenfalls die Befolgung der GRI-Richtlinien (Williams, 2004).

Global Reporting Initiative (GRI)

Die Global Reporting Initiative (GRI) wurde im Jahr 1997 in Boston, USA gegründet (GRI, o. J.-d; Isaksson & Steimle, 2009). Sie entstand durch eine Zusammenarbeit der Coalition for Environmentally Responsible Economies (CERES) und dem Tellus Institute unter Beteiligung des Umweltprogramms der Vereinten Nationen (UNEP) (Brown et al., 2009; Isaksson & Steimle, 2009).

GRI ist eine unabhängige internationale Organisation, die einen der bekanntesten und international meist verwendeten gleichnamigen Standard zur Erstellung und Offenlegung nicht finanzieller Berichterstattung im Bereich CSR zur Verfügung stellt (Dumay et al., 2010; GRI, o. J.-d, o. J.-c; Levy et al., 2010; Moneva et al., 2006). GRI setzt sich für ein effizienteres Informationsmanagement ein (Brown et al., 2009) und beleuchtet den Beitrag von Organisationen zur nachhaltigen Entwicklung (GRI, o. J.-c). Die Organisation sieht sich daher als Katalysator im Wandel zu einer ökologischeren und sozialeren Welt (GRI, o. J.-d). Die ersten Richtlinien wurden bereits im Jahr 2000 veröffentlicht und seitdem stetig weiterentwickelt, ausgeweitet und spezifiziert, bis schließlich 2016 der erste GRI Standard zur nachhaltigen Berichterstattung entstand (GRI, o. J.-c). Dieser richtet sich an Unternehmen und andere Organisationen und ermöglicht durch Vereinfachungen und Vereinheitlichungen den Vergleich von unternehmerischer Leistung (Brown et al., 2009; Isaksson & Steimle, 2009; Moneva et al., 2006). Er wurde als gemeinschaftliches Gut geschaffen und ist daher frei zugänglich (GRI, o. J.-d). GRI arbeitet mit einer Vielzahl von Institutionen und Wirtschaftsakteuren zusammen (GRI, o. J.-b). Es basiert auf einem Multi-Stakeholder Ansatz (Levy et al., 2010; Milne & Gray, 2013). Der Standard ist darüber hinaus mit den SDGs der

2 Theoretische Grundlagen

Vereinten Nationen abgestimmt und ermöglicht Unternehmen ihren Beitrag und Fortschritt zum Erreichen der Ziele der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung an Externe zu kommunizieren (GRI, o. J.-b).

Die Organisation setzt sich aus vier ständigen Organen zusammen, dem Vorstand, dem Sekretariat, dem Stakeholder Council und dem Technical Advisor (Levy et al., 2010). Der Hauptsitz befindet sich in Amsterdam und mit sieben weiteren weltweiten Standorten wird der globale Anspruch der Organisation unterstrichen (GRI, o. J.-a). Mittlerweile haben sich Tausende von Organisationen aus über 100 Ländern der Nachhaltigkeitsberichterstattung nach GRI angeschlossen (GRI, o. J.-e).

GRI als soziale Berichterstattung erfolgt in Anlehnung an die finanzielle Berichterstattung (Levy et al., 2010). Es existieren sowohl Anforderungen, gewisse Informationen und Angaben offen zu legen als auch Empfehlungen eine Vorgehensweise einzuhalten oder Informationen bekannt zu geben (GRI, 2021). Der GRI-Standard ist als ein modulares System strukturiert (GRI, o. J.-c), wie die nachfolgende Abbildung 10 veranschaulicht.

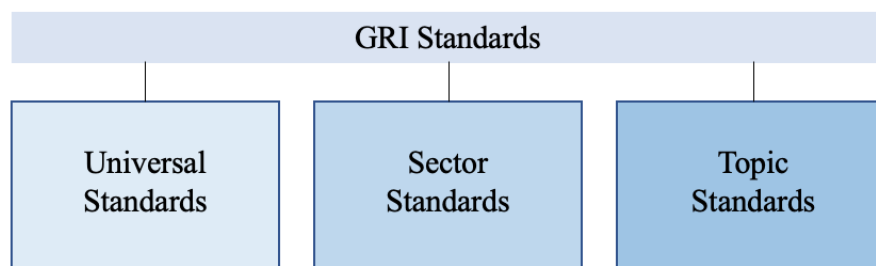


Abbildung 10: Aufbau des GRI Standards; Eigene Darstellung in Anlehnung an (GRI, o. J.-c).

Neben den universalen Standards, die für Organisation jeder Art anwendbar sind, gibt es sektorbezogene Angaben, die die Auswirkungen ausgewählter Branchen genauer analysieren und Themenstandards, die einzelnen Bereichen gewidmet sind (GRI, o. J.-c). Für Stakeholder ist insbesondere interessant, welche Aspekte Unternehmen bei der Erstellung auslassen. Anforderungen, die nicht erfüllt werden, sind unter Angabe einer kurzen Erklärung ebenfalls zu nennen (GRI, 2021).

Das Ziel ist, die Rechenschaftspflicht hinsichtlich der Dimensionen der Nachhaltigkeit zu erhöhen (Levy et al., 2010; Moneva et al., 2006) und mehr Transparenz zu schaffen (GRI, o. J.-

2 Theoretische Grundlagen

e). Durch den Dialog mit anderen Akteuren sollen Unternehmen zum nachhaltigen Handeln angeregt werden und zu einem neuen Verständnis kollektiver Verantwortung beitragen (Levy et al., 2010).

Da der GRI-Standard oft lückenhaft und inkonsequent angewendet wird und nur vorteilhafte Faktoren angesprochen werden, fällt die Realität hinter den hohen Erwartungen an GRI gelegentlich zurück (Dumay et al., 2010; Guthrie & Farneti, 2008; Isaksson & Steimle, 2009; Levy et al., 2010; Milne & Gray, 2013).

2.5 Länderspezifische rechtliche Grundlagen von CSR und deren Berichterstattung

Gerade in den letzten Jahren haben gesetzliche Vorschriften für die gesellschaftliche Verantwortung von Unternehmen weltweit zugenommen. Dies beruht unter anderem auf der spürbaren Beschleunigung des Klimawandels, der zunehmenden Umweltverschmutzung sowie dem Bedürfnis zur Vorbeugung weiterer globaler Krisen (Gulenko, 2018).

Die Vorschriften für nachhaltige Berichterstattung spiegeln die sozioökonomischen Entwicklungen und Ziele des jeweiligen Landes wider. Das Verständnis von CSR weicht daher in verschiedenen Regionen voneinander ab und umfasst unterschiedliche Bereiche und Leistungen. Während in der EU eine Krankenversicherung die Norm ist, gilt dies bereits in anderen Ländern als Teil von CSR (Haji et al., 2022). Der gesetzliche Hintergrund eines Landes hinsichtlich CSR ist daher zu berücksichtigen, da er maßgeblich die Ausprägungsform sowie die Kommunikation mittels Berichten beeinflusst. Die Auswertungsergebnisse sind im jeweiligen Kontext zu betrachten und zu interpretieren.

Diese internationalen Unterschiede erschweren den validen Vergleich von gesetzlichen CSR-Regulierungen. Daher wird sich im Folgenden hauptsächlich auf rechtliche Vorgaben bezüglich der nachhaltigen Berichterstattungspflichten von Unternehmen konzentriert. Die im Anschluss vorgestellte Länderauswahl wird durch das Datenmaterial der empirischen Analyse bestimmt. Diese Auswahl wird ausführlich im dritten Kapitel erläutert und begründet.

Die obligatorische Offenlegung nicht-finanzieller Berichterstattung ist ein Instrument staatlicher CSR-Politik und kann das Bewusstsein in der Gesellschaft für nachhaltige Themen

2 Theoretische Grundlagen

erhöhen (Halkos & Nomikos, 2021). Die Vorschrift zur Veröffentlichung von gesellschaftlich und ökologisch relevanter Informationen stellt eine Form der indirekten Regulierung dar, da keine wesentlichen Änderungen in den Unternehmenstätigkeiten vorgenommen werden müssen (Lin, 2020). Die Quantität der Offenlegung hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen, wohingegen die Qualität der Daten in einigen Ländern trotz der Einführung von Vorschriften vergleichsweise gering ist (Haji et al., 2022). Die tatsächliche Umsetzung und Kontrolle der Maßnahmen variieren und sind abhängig von der länderspezifischen Rechtsordnung (Haji et al., 2022; Karlshaus & Mochmann, 2019).

Allgemein kann man zwischen zwei verschiedenen Absichten bei der gesetzlichen CSR-Regulierung unterscheiden (Haji et al., 2022). Auf der einen Seite betonen Regierungsvertreter der EU oder des Vereinigten Königreichs die Ergebnisse der Berichterstattung (Haji et al., 2022). Das Hauptziel der Vorschriften ist dabei die Schaffung von Transparenz, Vergleichbarkeit, Konsistenz sowie die Erhöhung der Datenqualität und Glaubwürdigkeit (Bader, 2010; Haji et al., 2022; Jarolimek, 2014b). Schließlich soll mithilfe von CSR-Berichterstattungspflichten Greenwashing vermeiden werden (European Commission, 2022). Auf der anderen Seite stellen Länder wie China die Wohlfahrtsergebnisse, insbesondere die Armutsbekämpfung und den Umweltschutz in den Vordergrund, wodurch eine philanthropische Grundhaltung kommuniziert werden soll (Haji et al., 2022).

Vereinigten Staaten von Amerika (USA)

CSR-Aktivitäten sind in den Vereinigten Staaten von Amerika (USA) weitgehend freiwillig, da diese nicht staatlich vorgeschrieben sind und keine spezifischen gesetzlichen Regelungen dazu existieren (Halkos & Nomikos, 2021; D. J. Tschopp, 2005). Finanzielle Erfolge stehen im Vordergrund, jedoch besteht eine Erwartung in der Bevölkerung zu gesellschaftlichem Engagement (Bu et al., 2022). CSR wird in den USA als ein Soft Law bezeichnet (George, 2019). Deren Rechtsverbindlichkeit ist nicht vorhanden oder existiert lediglich in abgeschwächter Form (OECD, o. J.)

Die US-amerikanische Wertpapier- und Börsenaufsicht (SEC) fordert lediglich die Offenlegung von Finanzdaten, jedoch keine extrigen Nachhaltigkeitsberichte (Haji et al., 2022). Dennoch sind Unternehmen dazu aufgefordert, intern Sozial- sowie Umweltstandards in Hinblick auf ihre Stakeholder festzulegen und diese in ihren Jahresberichten aufzuführen

2 Theoretische Grundlagen

(Methner & Reiter, 2018). Unternehmensgesetze variieren jedoch zwischen den einzelnen Bundesstaaten der USA (Bu et al., 2022; Halkos & Nomikos, 2021).

Im Juli 2010 wurde zudem die Dodd-Frank Wall Street Reform sowie der Consumer Protection unterzeichnet, mit dem Ziel die Corporate Governance zu verbessern und bei der Aufklärung mutmaßlicher Betrugsfällen zu unterstützen (Pope & Lee, 2013). Dadurch kann von bestimmten US-amerikanischen Unternehmen die Veröffentlichung CSR-relevanter Informationen gefordert werden. Firmen können beispielsweise dazu angehalten werden, Statistiken über die Zusammensetzung der Belegschaft zu veröffentlichen (Haji et al., 2022).

Vereinigtes Königsreich (UK)

Durch die New Business Review Obligation sind mittlere und große Unternehmen im Vereinigten Königreich (UK) verpflichtet, über nicht-finanzielle Aspekte zu berichten (Halkos & Nomikos, 2021). Es wird eine integrierte nachhaltige Berichterstattung gefordert (Haji et al., 2022). Eine externe Dokumentation ist nicht gesetzlich vorgeschrieben. Insgesamt wird in dieser Region eine hybride Form der CSR-Berichterstattung angewandt, die sowohl obligatorische Bestandteile umfasst als auch solche, die entweder angegeben oder dessen Auslassen begründet werden muss (Halkos & Nomikos, 2021).

Eine weitere gesetzliche Berichterstattungspflicht im Bereich CSR trat im Juni 2011 mit dem UK Bribery Act zur Bekämpfung von Korruption in Kraft (Methner & Reiter, 2018). Außerdem müssen britische sowie internationale Unternehmen mit einem jährlichen Umsatz von mehr als 36 Millionen Pfund und Geschäftstätigkeiten im Vereinigten Königreich laut dem Modern Slavery Act aus dem Jahr 2015 Stellung beziehen, inwiefern sie gegen Zwangsarbeit, Sklaverei sowie Menschenhandel in der gesamten Lieferkette vorgehen (Modern Slavery Act 2015, o. J.; UPJ, 2019).

SECR ist ein Rahmen für die Energie- und Kohlenstoffberichterstattung für britische Unternehmen (GOV.UK, o. J.; The Carbon Trust, 2019). Dadurch soll die Umsetzung von Energieeffizienzmaßnahmen gefördert werden, die sowohl wirtschaftliche als auch ökologische Vorteile bieten (UL Solutions, o. J.). SECR baut auf bereits geltenden Anforderungen auf, wie die obligatorische Treibhausgasberichterstattung für börsennotierte Unternehmen, genannt Energy Saving Opportunity Scheme (ESOS) (The Carbon Trust, 2019). Unternehmen, die unter den SECR-Gültigkeitsbereich fallen, sind verpflichtet Daten mit geeigneten

2 Theoretische Grundlagen

Intensitätskennzahlen unter anderem hinsichtlich dem Energieverbrauch, den Kohlendioxidemissionen und Energieeffizienzmaßnahmen im Jahresbericht zu veröffentlichen (UL Solutions, o. J.) Diese Regelung trat mit dem Jahresabschluss 2019/2020 in Kraft (GOV.UK, o. J.).

Europäische Union (EU)

EU-Vorschriften verpflichten große Unternehmen zur regelmäßigen Veröffentlichung von nichtfinanziellen Berichten, die vor allem die sozialen als auch ökologischen Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten behandeln (European Commission, 2022). Mit dieser Neuregelung gehen die Regierungen der EU-Mitgliedsstaaten auf aktuelle Entwicklungen ein, nach denen Organisationen nicht ausschließlich nach ihren finanziellen Parametern beurteilt werden (Methner & Reiter, 2018). Der Druck zu einer verbesserten Informationslage über die Geschäftstätigkeiten geht dabei von möglichen Handelspartnern, Verbrauchern sowie InvestorInnen aus (Hausding, 2017). Durch die gesetzlichen Regelungen soll mehr Transparenz geschaffen werden (Europäischer Rat, 2022; D. Kinderman, 2020).

Das Europäische Parlament hat im Jahr 2014 mit Unterstützung der EU-Mitgliedsstaaten Richtlinien zur erweiterten Berichterstattung festgelegt (Bundesministerium für Arbeit und Soziales, Deutschland, o. J.-d). Die Non-Financial Reporting Directive (NFRD) stellt die überarbeitete Version der Rechnungslegungsrichtlinie 2013/34/EU dar und gibt die Offenlegung nachhaltiger Angaben vor (Bundesministerium Justiz, Österreich, o. J.; KPMG Austria, 2022). Sie betrifft Firmen von öffentlichem Interesse mit mehr als 500 MitarbeiterInnen sowie börsennotierte Unternehmen, Banken und Versicherungsgesellschaften (European Commission, 2022). Diese verpflichten detaillierte Auskunft über Umweltangelegenheiten, soziale Aspekte wie der Umgang mit ihren Arbeitnehmern, die Menschenrechte, Maßnahmen zur Korruptions- und Bestechungsbekämpfung als auch die Zusammensetzung der Vorstände bezüglich demografischer Kriterien zu geben (Hausding, 2017). Zu ausgelassenen Aspekten ist eine Begründung abzugeben (Methner & Reiter, 2018). Mit der Richtlinie 2014/95/EU wird ein Wandel zu einer nachhaltigeren globalen Wirtschaft angestrebt (Deutscher Bundestag, 2017). Mitgliedsstaaten hatten bis Dezember 2016 Zeit, die Richtlinie 2014/95/EU in nationales Recht umzuwandeln, sodass die Vorschrift ab 2017 für alle betroffenen Unternehmen anwendbar ist (Richtlinie 2014/95/EU des Europäischen Parlaments, 2014).

2 Theoretische Grundlagen

Im April 2021 stimmte die Kommission für die Richtlinie über die Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen (CSRD) als Überarbeitung der bestehenden NFRD-Anforderungen. Dadurch wird der Anwendungsbereich nun auf alle großen Unternehmen ausgeweitet und die Prüfung der gemeldeten Informationen ist verpflichtend. Die CSRD-Vorgaben wurden von der European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG) entwickelt (European Commission, 2022).

Außerdem hat sich die Berichterstattung an den verbindlichen EU-Standards für Nachhaltigkeitsberichterstattung zu orientieren (European Commission, 2021). Zudem veröffentlichte die Europäische Kommission im Juni 2019 Leitlinien zur Offenlegung von klimabezogenen Daten, die eine weitere Ergänzung der bereits existierenden Richtlinien darstellen (European Commission, 2022).

Frankreich

Frankreich zählt zu den Pionieren bezüglich obligatorischer CSR-Berichterstattung (Gulenko, 2018). Bereits im Jahr 1977 waren dort Unternehmen mit einer Mindestanzahl von 300 Beschäftigten durch den Code du Travail zu der Veröffentlichung eines umfangreichen Sozialberichts angehalten (Wen & Deltas, 2022). Durch die zuvor genannten EU-Regulierungen wurden die Vorschriften schrittweise ergänzt und ausgebaut.

Deutschland

Mit der im Jahr 2017 in Kraft getretenen europäischen CSR-Richtlinie 2014/95/EU wird erstmals in Deutschland die Berichterstattung für Unternehmen über Nachhaltigkeitsthemen gesetzlich festgeschrieben (Gulenko, 2018; Methner & Reiter, 2018). Diese wurde durch die Annahme des Umsetzungsgesetzes in das deutsche Rechtssystem eingegliedert (Hausding, 2017) und ist nun im Handelsgesetzbuch unter §§ 289b bis 289e, 315b bis 315c HGB-E und §§ 289f, 315d HGB-E geregelt (UPJ, 2019). Gemäß §§ 170, 171 AktG ist der Aufsichtsrat zudem verpflichtet, die nichtfinanzielle Erklärung zu prüfen oder nach § 111 AktG eine externe Überprüfungsstelle in Anspruch zu nehmen (Methner & Reiter, 2018).

In Deutschland ist insbesondere die Berichterstattung über Umweltmaßnahmen als auch über Arbeitnehmerbelange ausgeprägt. Ethische Themen sowie die Problematik der Bestechung und Korruption stehen im Hintergrund (Gulenko, 2018).

Türkei

Innerhalb des Landes wird gesellschaftliches Engagement von Unternehmen hoch anerkannt, eine ausdrückliche Erwartungshaltung vonseiten der Bevölkerung besteht jedoch nicht. Allerdings gewinnt durch den steigenden Druck internationaler Handelspartner in Bezug auf Umwelt- und Sozialstandards CSR in der Türkei zunehmend an Aufmerksamkeit und Bedeutung. Insbesondere die EU-Beitrittsgespräche sind ein starker Motor für die Entwicklung und Förderung nachhaltiger Unternehmensverantwortung. In der Türkei existieren die vom Capital Markets Board (CMB) verkündeten Corporate-Governance Kodizes, die für mehr Bewusstsein und ein besseres Verständnis für die CSR-Berichterstattung sorgen. Deren Anwendung erfolgt auf freiwilliger Basis; sie sind daher nicht gesetzlich vorgeschrieben. Unternehmen sind jedoch dazu verpflichtet, in ihrem Jahresbericht zu vermerken, ob diese Grundsätze angewandt wurden. Andernfalls muss eine Erklärung abgegeben werden. Es sind keine Kontrollinstanzen zur Überprüfung der Angaben durch die Corporate Governance Prinzipien vorhanden, weshalb die Aussagekraft sowie die Vollständigkeit der CSR-Berichterstattung angezweifelt werden kann. Auch wenn bisher kein spezifisches Gesetz zur Offenlegung von CSR-Informationen existiert, hat die türkische Regierung internationale Verträge und Konventionen unterzeichnet, die grundlegende Menschenrechtsfragen abdecken und als Basis für CSR gelten (United Nations Development Programme, 2013).

Südkorea

Die Haltung und Nachfrage gegenüber CSR bildete sich in Südkorea vor allem aus dem Einfluss des traditionellen Konfuzianismus in Kombination mit internationalem Konvergenzdruck. Nachhaltige Verantwortung ist in das südkoreanische Wertesystem sowie in das Zusammenleben eingebettet und wird als Bestandteil von Geschäftsaktivitäten angesehen (Kim et al., 2013).

Durch staatliche Initiativen wie die Green Growth Strategy aus dem Jahr 2008 wurde das Bewusstsein für nachhaltiges Handeln hervorgehoben (United Nations Environment Programme, 2017). Diese staatlichen Programme markieren einen Aufbruch und die Absicht Südkorea als Trendsetter im Bereich des Umweltschutzes zu positionieren (Han, 2015).

Die Anzahl an Unternehmen, die Nachhaltigkeitsberichte veröffentlichen ist im Anschluss deutlich gestiegen und ebenso ist eine Qualitätsverbesserung bemerkbar. Dennoch ist diese

2 Theoretische Grundlagen

Kommunikationsform an die Stakeholder bisher noch nicht im gleichen Maße ausgeprägt wie in westlichen Industrieländern (Laskar, 2019).

Es existieren wenig Vorschriften hinsichtlich der Berichterstattung über CSR-Aktivitäten in standardisierten Berichten (Kim et al., 2013). Die Erstellung bleibt weitestgehend freiwillig (Laskar, 2019). Dennoch erließ Südkorea ähnlich wie der US-amerikanische Dodd-Frank Act, Gesetze zur Eindämmung von Missbrauch durch Unternehmen (*Korean Law and CSR Implementation*, 2015). Staatliche Schulungen und Ausbildungsprogramme für Betriebe unterstreichen das nachhaltige Engagement vonseiten der Regierung. Koreanische Unternehmen, die auf dem internationalen Markt tätig sind, halten sich zunehmend an globale CSR-Standards, um attraktiver für ausländische InvestorInnen zu erscheinen (Kim et al., 2013).

China

Seit 2005 herrscht eine ausdrückliche und normative Erwartung an die CSR-Politik von Unternehmen (Lin, 2020; United Nations Development Programme, 2020). Der damalige Präsident Hu Jintao verordnete während seiner Amtszeit die Überarbeitung des Gesellschaftsrechts zu mehr gesellschaftlicher Verantwortung (Berger-Walliser & Scott, 2018). Offiziell existieren in China mehr als 20 Gesetze zum Thema CSR, darunter beispielsweise Arbeits- und Umweltschutzgesetze (Halkos & Nomikos, 2021). Frühzeitig wurde auch die obligatorische CSR-Berichterstattung eingeführt (Gulenko, 2018; Wen & Deltas, 2022). Unternehmen wird empfohlen, regelmäßig nichtfinanzielle Informationen in Jahresberichten, ESG-, SDG- und unabhängigen Berichten darzustellen, mit dem Ziel, das Vertrauen der Stakeholder in die langfristige Entwicklung zu stärken (United Nations Development Programme, 2020).

Das chinesische Recht enthält alle Anforderungen und Elemente von CSR, befindet sich jedoch noch in der Anfangsphase zu einer standardisierten, systematischen und weit verbreiteten CSR-Bewegung (Lehman, Lee & Xu, o. J.). Unternehmen, die an der chinesischen Börse notiert sind, bevorzugen weiterhin die Interessen der Aktionäre (Berger-Walliser & Scott, 2018). Die tatsächliche Transparenz und Rechenschaftspflicht wird laut Halkos und Nomikos durch die Offenlegungspflichten oft nicht beeinflusst und steht somit in der Umsetzung nicht in Einklang (Halkos & Nomikos, 2021).

2 Theoretische Grundlagen

Laut Berger-Walliser und Scott wurde das von westlichen multinationalen Unternehmen übernommene CSR-Konzept so abgeändert und interpretiert, dass es die chinesische Ideologie fördert und gleichzeitig die Ideale der freien Marktwirtschaft unterstützt (Berger-Walliser & Scott, 2018). CSR-Aktivitäten in China werden staatlich gelenkt und sind kein Teil der Privatwirtschaft. Nachhaltige Verantwortung entsteht somit durch regulatorischen Druck sowie Top-Down Initiativen vonseiten der Regierung und basiert nicht auf Kosten-Nutzen-Analysen (Bu et al., 2022). Westliche und chinesische Organisationen berufen sich auf ein unterschiedliches Verständnis von CSR (Berger-Walliser & Scott, 2018; Bu et al., 2022).

Singapur

Das Konzept der unternehmerischen Verantwortung erfährt in der Kultur Singapores aufgrund von Traditionen und geschichtlichen Entwicklungen bereits mehr Aufmerksamkeit. Der Begriff CSR ist hingegen relativ neuartig. Philanthropie und freiwilliges Engagement sind fester Bestandteil in den meisten dort ansässigen Großunternehmen. Durch ausländische Direktinvestitionen wurden zusätzlich CSR-Elemente von internationalen Hauptniederlassungen eingeführt. CSR-Elemente sind teilweise durch staatliche Gesetze geregelt, wodurch ein Mindestmaß an unternehmerischer Verantwortung gewährleistet wird. Institutionelle Bemühungen in diesem Bereich konzentrieren sich dabei weitgehend auf die Einhaltung von Arbeits- und Umweltgesetzen. Der damalige stellvertretende Premier- und Finanzminister Lee Hsien Loong gründete im Jahr 2002 den Council on Corporate Disclosure and Governance (CCDG), der sich für die Offenlegung und die Verwendung von Berichterstattungsstandards einsetzt. Börsennotierte Unternehmen sind zudem nach den Singapore Exchange Listing Rules verpflichtet, in ihren Jahresberichten ihre Corporate Governance Tätigkeiten offen zu legen und Abweichungen gegebenenfalls zu erläutern (Ping, o. J.).

3 Methodik

3.1 Forschungsfragen

KonsumentInnen erwarten heutzutage, dass Unternehmen nicht nur ihrem Bestreben nach Gewinnerzielung nachkommen, sondern auch, dass sie die Interessen der Umwelt berücksichtigen. Der Druck nach mehr Transparenz steigt und die Öffentlichkeit ist zunehmend intolerant gegenüber unternehmerischem Fehlverhalten. Diese fordert, dass sich Unternehmen an der Lösungsfindung großer sozialer als auch ökologischer Herausforderungen beteiligen (Blowfield & Murray, 2008).

Diese Arbeit widmet sich der Berichterstattung von Fluggesellschaften über ihr nachhaltiges Engagement. Dazu werden in der CSR-Kommunikation die adressierten Themengebiete anhand der Triple Bottom Line identifiziert. Außerdem wird beleuchtet, auf welchen zeitlichen Rahmen sich die Aussagen der Nachhaltigkeitsberichte beziehen. Abschließend sind die verwendeten Standards zur Erstellung der CSR-Berichte von Interesse. Ausgehend von diesem Forschungsinteresse werden vier zentrale Forschungsfragen definiert, die für den weiteren Verlauf der Analyse ausschlaggebend sind:

FF 1: In welchem Verhältnis werden soziale, ökonomische und ökologische Aspekte in den Nachhaltigkeitsberichten thematisiert?

FF 2: In welche Themengebiete untergliedern sich die sozialen, ökonomischen und ökologischen Aspekte der Nachhaltigkeitsberichte und in welchem Ausmaß werden diese adressiert?

FF 3: In welchem Verhältnis werden in den Nachhaltigkeitsberichten vergangene Aspekte und zukünftige Absichten behandelt?

FF 4: An welchen Berichterstattungsstandards orientieren sich die ausgewählten Unternehmen in ihren Nachhaltigkeitsberichten?

Die Erkenntnisse dieser Arbeit sollen dazu beitragen, die gesellschaftliche Verantwortung von Organisationen zu beleuchten und darzulegen, wie diese in der Kommunikation von

Fluggesellschaften instrumentalisiert wird. Es wird ein umfassender und aktueller Überblick über die CSR-Politik von finanziell erfolgreichen Unternehmen der Luftfahrtbranche gegeben. Durch einen Vergleich von Fluggesellschaften hinsichtlich ihres nachhaltigen Engagements werden Mittelwerte und Trends in diesem Industriesektor vorgestellt. Diese können als Orientierungshilfe für internationale Unternehmen der gleichen Branche dienen.

3.2 Hypothesen

Thematischer Aufbau der Nachhaltigkeitsberichte

Auf Basis der zuvor genannten Forschungsfragen werden Hypothesen aufgestellt, die durch die anschließende Analyse und Auswertung beantwortet werden sollen. Zunächst ist von Interesse, auf welchem Bereich der thematische Schwerpunkt in den Berichten liegt und welche Aspekte proportional unterbelichtet werden. Dazu ergeben sich folgende drei Hypothesen, die das Hauptaugenmerk der Berichte hervorheben:

H1: Soziale Aspekte werden in den Nachhaltigkeitsberichten der Fluggesellschaften am wenigsten adressiert.

H2: Ökologische Aspekte werden in den Nachhaltigkeitsberichten der Fluggesellschaften am wenigsten adressiert.

H3: Ökonomische Aspekte werden in den Nachhaltigkeitsberichten der Fluggesellschaften am wenigsten adressiert.

Anschließend folgen drei weitere Hypothesen, die das vernachlässigte Themengebiet identifizieren:

H4: Soziale Aspekte werden in den Nachhaltigkeitsberichten der Fluggesellschaften am ausführlichsten thematisiert.

H5: Ökologische Aspekte werden in den Nachhaltigkeitsberichten der Fluggesellschaften am ausführlichsten thematisiert.

3 Methodik

H6: Ökonomische Aspekte werden in den Nachhaltigkeitsberichten der Fluggesellschaften am ausführlichsten thematisiert.

Zeithorizont

Die nachfolgende Hypothese adressiert den zeitlichen Rahmen der kommunizierten CSR-Maßnahmen:

H7: Die Nachhaltigkeitsberichte der Fluggesellschaften enthalten überwiegend zukünftige Absichten.

Berichterstattungsstandards

In Bezug auf die Verwendung und Anlehnung an internationale Berichterstattungsstandards von nachhaltigen Unternehmensinformationen werden weitere zwei Hypothesen formuliert:

H8: Finanziell erfolgreiche Fluggesellschaften orientieren sich an internationalen Standards zur nachhaltigen Berichterstattung.

H9: Der Standard der Global Reporting Initiative (GRI) wird am häufigsten in der nachhaltigen Berichterstattung von Unternehmen angewendet.

3.3 Überblick über die qualitative Inhaltsanalyse

Mit der steigenden Präsenz von Massenmedien und den dadurch entstandenen umfangreichen Datenmengen bildete sich das Bedürfnis nach einem systematischen Verfahren zur Analyse großer Materialmengen heraus (Mayring & Brunner, 2007). Schließlich wurden in den USA die Grundlagen für die Methodik der Inhaltsanalyse entwickelt (Ramsenthaler, 2013), die über das Auszählen von Wort und Textbestandteilen hinaus geht (Mayring & Fenzl, 2019; Stemler, 2000). Seither gehört sie zu einer der beliebtesten Analyseverfahren in den Sozialwissenschaften (Krippendorff, 1989; Mayring, 2019).

Allgemein bildet die Inhaltsanalyse eine Methodik zum Textverstehen und -verarbeiten (Mayring & Fenzl, 2019). Sie besitzt einen hohen Grad an Reliabilität als auch Validität (Krippendorff, 1989; Schreier, 2014). Genauer gesagt stellt sie eine Auswertungstechnik dar, mit dem Ziel der Beschreibung, Organisation und schließlich Interpretation von Daten

3 Methodik

(Mayring & Brunner, 2007). Die Inhaltsanalyse eignet sich, um die Einstellungen, Sichtweisen als auch zugrunde liegenden Interessen von Individuen oder Gruppen empirisch zu untersuchen (Drisko & Maschi, 2016). Darüber hinaus unterstützt sie bei der Aufdeckung von Trends oder der Erkennung sich wiederholender Muster (Stemler, 2000). Geeignete Datenquellen für die Inhaltsanalyse sind aussagekräftige schriftliche Dokumente (Krippendorff, 1989), deren Auswahl sorgfältig überlegt und begründet werden muss (Drisko & Maschi, 2016).

Diese Methode hat sich seit ihrer Entstehung weiterentwickelt und diversifiziert (Mayring & Fenzl, 2019). In dieser Arbeit wird sich auf die Form der qualitativen Inhaltsanalyse berufen. Ein Kernmerkmal dieser Textanalyse ist dabei die systematische und streng regelgeleitete Vorgehensweise (Mayring, 2019; Mayring & Brunner, 2007; Schreier, 2014; Stemler, 2000). Dabei wird das Untersuchungsmaterial möglichst objektiv und transparent ausgewertet und relevante Informationen werden mithilfe eines Analyserasters herausgefiltert (Drisko & Maschi, 2016; Gläser & Laudel, 2009; Krippendorff, 1989). Sinnabschnitte, inhaltlich abgeschlossene und zusammengehörende Textsegmente, werden anschließend Kategorien zugeordnet (Mayring, 2019; Mayring & Brunner, 2007; Mayring & Fenzl, 2019; Schreier, 2014; Stemler, 2000). Diese Zuteilung ist nicht nur systematisch und geplant, sondern auch ein kreativer Prozess (Srnska & Koeszegi, 2007). Die kodierende Person verfügt dabei zu einem gewissen Grad über einen interpretativen Spielraum (Mayring & Fenzl, 2019; Schreier, 2014).

Das Kategoriensystem bildet ein zentrales Definitionsmerkmal der qualitativen Inhaltsanalyse (Mayring, 2019) und ermöglicht die strukturierte Interpretation der Datenmenge (Ramsenthaler, 2013). Während bei dieser Form der Textanalyse ein Teil der Kategorien nach einem deduktiven Verfahren bereits vor dem Kodierungsprozess festgelegt wird, wird ein weiterer Anteil des Rasters erst anhand des Materials induktiv gewonnen (Mayring & Fenzl, 2019; Schreier, 2014). Laut Srnska & Koeszegi ist dabei vorab zu überlegen, wie detailliert die Untergliederung angelegt werden soll. Bei einem höheren Detaillierungsgrad des Kategorienschemas steigt die Validität der Studie, jedoch sinkt dadurch gleichzeitig die Reliabilität der Kodierung (Srnska & Koeszegi, 2007).

Erst wenn jeder Sinnabschnitt einer Kategorie zugeordnet ist, gilt der Text als erschöpfend untersucht (Stemler, 2000). Der Prozess der Kodierung und Datenanalyse ist zudem iterativ, da das erstellte Kategoriensystem wiederholt überarbeitet, kontrolliert und gegebenenfalls verfeinert wird (Ramsenthaler, 2013; Vaismoradi & Snelgrove, 2019). Aufgrund der

3 Methodik

systematischen Vorgehensweise sind die Ergebnisse reproduzierbar und intersubjektiv überprüfbar (Krippendorff, 1989; Mayring & Fenzl, 2019; Stemler, 2000).

Dieses Analyseverfahren wurde für die Arbeit ausgewählt, da es für die Auswertung und Kategorisierung der gegebenen Datenbasis einer Vielzahl von Nachhaltigkeitsberichten am besten geeignet ist. Die gestellten Forschungsfragen können dadurch adäquat adressiert werden.

Es existieren drei Grundformen der qualitativen Inhaltsanalyse (Mayring, 2022), die unterschiedliche Absichten zum Ausdruck bringen. Diese drei Analyseinstrumente orientieren sich entweder an den Prozessen der Zusammenfassung, der Explikation oder der Strukturierung (Mayring & Fenzl, 2019). Diese Arbeit basiert auf dem Forschungsdesign der Strukturierung. Dabei handelt es sich um eine überwiegend deduktive Vorgehensweise, da das Kategoriensystem anhand der zugrunde liegenden Theorie entwickelt wird (Mayring, 2022). Durch die Filterung des Untersuchungsmaterials mithilfe des zuvor definierten Kategorienrasters ist schließlich eine Struktur erkennbar (Mayring & Fenzl, 2019). Durch die Aufschlüsselung des Textmaterials ist eine umfassende Analyse und Interpretation der Daten möglich (Mayring, 2022).

3.4 Prozessphasen der strukturierten qualitativen Inhaltsanalyse

3.4.1 Ablaufmodell

Die nachfolgende Abbildung 11 veranschaulicht den Prozessablauf des Kodierens, der dieser Arbeit zugrunde liegt. Dabei sind die drei Phasen Materialdefinition, Analyse und Auswertung zu identifizieren, die sich jeweils in weitere Schritte unterteilen. Daraus ergibt sich ein aufeinander aufbauender Prozess, bestehend aus insgesamt neun Bausteinen.

Im ersten Schritt erfolgt die Festlegung des Materials, das für diese Arbeit ausgesucht wurde. Außerdem wird ein knapper Überblick über die Entstehungssituation gegeben. Im zweiten Schritt werden formale Charakteristika des Untersuchungsmaterials herausgestellt. Die eigentliche Analyse beginnt mit der Definition der Untersuchungseinheit und der Identifizierung von geeigneten Kategorien. In einem Kodierleitfaden werden diese zusammenfassend vorgestellt und durch Kodierregeln ergänzt. Daran anschließend beginnt der Kodierungsprozess, der auf mehrmaligen Überarbeitungsschleifen beruht, bis final das Material kodiert wird. Abschließend erfolgt die Auswertung sowie die Interpretation der Ergebnisse.

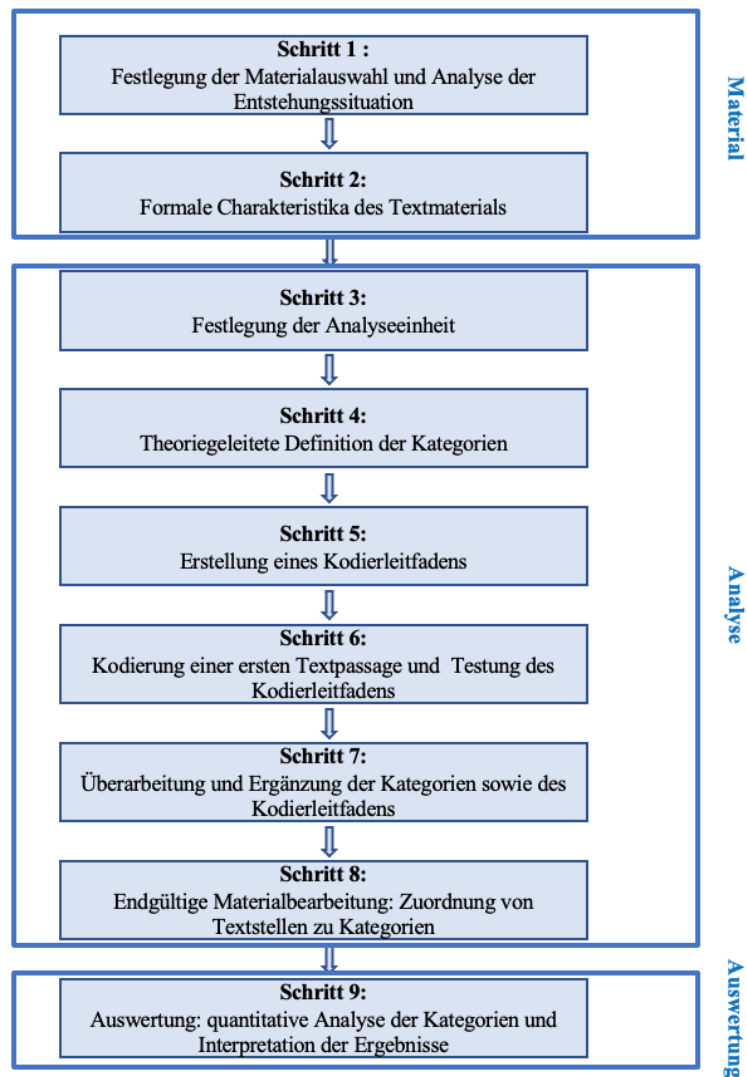


Abbildung 11: Prozessphasen der angewandten qualitativen Inhaltsanalyse; Eigene Darstellung in Anlehnung an das Ablaufmodell der deduktiven Kategorienanwendung (Mayring, 2022).

3.4.2 Untersuchungsmaterial

Das CSR-Engagement von Unternehmen wächst bei zunehmender Größe und Sichtbarkeit aufgrund des steigenden Drucks von außen und diese Organisationen kommunizieren schließlich ihre CSR-Politik detaillierter und deutlicher an interessierte Stakeholder (Ali et al., 2017). Daher liegt der Fokus dieser Arbeit auf den Marktführern im Bereich der Luftfahrtbranche.

3 Methodik

Als Auswahlmethode zur Eingrenzung des Materials wird die aktuelle Forbes-Liste aus dem Jahr 2022 mit den 2000 weltweit erfolgreichsten und börsennotierten Konzernen herangezogen (Murphy & Contreras, 2022). Anhand der Finanzdaten der Unternehmen aus den letzten zwölf Monaten, die zum Stichtag 22. April 2022 vorlagen, wurden die vier Parameter Umsatz, Gewinn, Vermögen und Marktwert kalkuliert (Murphy & Contreras, 2022). Die Ergebnisse bilden schließlich die Basis für die Rangordnung der nachfolgenden Auflistung. Trotz der Covid-19-Pandemie wies diese Auswahl an Fluggesellschaften die weltweit stärkste finanzielle Performance in ihrem Sektor aus. Die Liste umfasst elf internationale Fluggesellschaften, die in der nachfolgenden Tabelle 2 vorgestellt werden.

Unternehmen	Land	Rang, Forbes 2000	Sales	Profit	Asset	Marktwert
Delta Air Lines	USA	614	\$ 35,1 Mrd.	\$ 516 Mio.	\$ 73,75 Mrd.	\$ 28,01 Mrd.
Southwest Airlines	USA	630	\$ 15,79 Mrd.	\$ 978 Mio.	\$ 38,17 Mrd.	\$ 27,77 Mrd.
American Airlines Group	USA	779	\$ 34,77 Mrd.	\$ -2,38 Mrd.	\$ 67,4 Mrd.	\$ 13,1 Mrd.
Deutsche Lufthansa AG	Deutschland	1030	\$ 19,87 Mrd.	\$ -2,59 Mrd.	\$ 49,46 Mrd.	\$ 9,3 Mrd.
Turkish Airlines	Türkei	1224	\$ 10,91 Mrd.	\$ 920,1 Mio.	\$ 26,64 Mrd.	\$ 3,72 Mrd.
Air France-KLM	Frankreich	1303	\$ 16,92 Mrd.	\$ -3,89 Mrd.	\$ 34,89 Mrd.	\$ 2,85 Mrd.
International Airlines Group	UK	1317	\$ 9,95 Mrd.	\$ -3,48 Mrd.	\$ 39,13 Mrd.	\$ 9,52 Mrd.
China Eastern Airlines	China	1421	\$ 10,41 Mrd.	\$ -1,89 Mrd.	\$ 45,31 Mrd.	\$ 6,3 Mrd.
Singapore Airlines	Singapur	1679	\$ 3,73 Mrd.	\$ -1,22 Mrd.	\$ 32,68 Mrd.	\$ 11,69 Mrd.
Korean Air	Südkorea	1850	\$ 7,87 Mrd.	\$ 489,8 Mrd.	\$ 22,44 Mrd.	\$ 8,81 Mrd.
Hainan Airlines Holding	China	1944	\$ 5,63 Mrd.	\$ -7,96 Mrd.	\$ 33,03 Mrd.	\$ 8,76 Mrd.

Tabelle 2: Übersicht der ausgewählten Fluggesellschaften; Eigene Darstellung in Anlehnung an (Murphy & Contreras, 2022).

Diese Unternehmen positionieren sich bezüglich des Themas Nachhaltigkeit und treten daher in Form von Berichten mit ihren Stakeholdern in Dialog. Eine Ausnahme bildet dabei China Eastern Airlines, da dieses anders als die restlichen zehn Fluggesellschaften keine aktuellen Informationen bezüglich ihres nachhaltigen Engagements veröffentlicht. Der zuletzt aufrufbare Nachhaltigkeitsbericht dieser Fluggesellschaft stammt aus dem Jahr 2015 (China Eastern Airlines, o. J.). Um die Ergebnisse nicht zu verfälschen, konnte dieser veraltete Bericht nicht in die anstehende Analyse eingebunden werden. Aufgrund des mangelnden Datenmaterials musste China Eastern Airlines folglich aus dem gesamten weiteren Analyseprozess ausgeschlossen werden.

Die Unternehmen Delta Air Lines, Southwest Airlines, American Airlines Group, Deutsche Lufthansa AG, Turkish Airlines, International Airlines Group, Singapore Airlines sowie Korean Air publizieren jeweils einen jährlichen Nachhaltigkeitsbericht in Form eines PDF-Dokuments, welches von der jeweiligen Unternehmenswebsite frei bezogen werden kann. Air France-KLM und Hainan Airlines Holding hingegen veröffentlichen einen ausschließlich auf ihrer Website online lesbaren Nachhaltigkeitsbericht, der nicht direkt als Datei heruntergeladen werden kann. Um eine einheitliche Analyse des Textmaterials zu gewährleisten, wurde bei diesen zwei Unternehmen selbstständig ein PDF-Dokumente aus den veröffentlichten CSR-Informationen der entsprechenden unternehmenseigenen Website erstellt. In allen Fällen wurden die Informationen oder Dokumente betrachtet, die von den Fluggesellschaften selbst als Nachhaltigkeitsbericht oder Sustainability Report bezeichnet wurden. Der Begriff inkludiert dabei, wie in Kapitel 2.3.1 thematisiert ebenso die Formulierungen ESG Report.

Die Nachhaltigkeitsberichte wurden ausgewählt, da sie die Stellungnahme des entsprechenden Unternehmens und dessen Kommunikation diesbezüglich kompakt bündeln. Da alle Berichte mit der gleichen Intention der Unterrichtung der Stakeholder über das ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Engagement veröffentlicht wurden, geben sie einen umfassenden Überblick über die CSR-Politik des jeweiligen Konzerns. Alle Dokumente wurden in ihrer englischen Version analysiert, weshalb ein verfälschender Nebeneffekt, ausgelöst durch verschiedene Sprachen, ausgeschlossen werden kann. Die nachfolgende Tabelle 3 bietet einen Überblick über das Untersuchungsmaterial je nach Fluggesellschaft sowie den Zeitraum, auf den sich Aussagen über das Jahr 2021 beziehen. In der fünften Spalte ist ebenfalls der Literaturhinweis pro Bericht angegeben. Ist im weiteren Verlauf die Rede von diesen Nachhaltigkeitsberichten, wird sich jeweils auf diese eindeutig zuordenbare Quelle bezogen.

Unternehmen	Titel des Nachhaltigkeitsberichts	Adressierter Zeitraum	Seitenzahl	Quelle
Delta Air Lines	ESG Report	01.01.2021 – 31.12.2021	73	(Delta Air Lines, 2022)
Southwest Airlines	One Report	01.01.2021 – 31.12.2021	117	(Southwest Airlines, 2022)
American Airlines Group	ESG Report	01.01.2021 – 31.12.2021	65	(American Airlines Group, 2022)
Deutsche Lufthansa AG	Sustainability Report - Fact Sheet Sustainability 2021	01.01.2021 – 31.12.2021	36	(Deutsche Lufthansa AG, 2022)
Turkish Airlines	Sustainability Report	01.01.2021 – 31.12.2021	112	(Turkish Airlines, 2022)
Air France KLM	2021 Sustainability Report	01.01.2021 – 31.12.2021	online	(Air France-KLM, 2022)
International Airlines Group	Sustainability Report 2021	01.01.2021 – 31.12.2021	37	(International Airlines Group, 2022)
China Eastern Airlines	X	X	X	X
Singapore Airlines	Sustainability Report FY 2021/2022	01.04.2021 – 31.3.2022	191	(Singapore Airlines, 2022)
Korean Air	2022 Korean Air ESG Report	01.01.2021 – 01.12.2021	96	(Korean Air, 2022)
Hainan Airlines Holding	Responsibilities and Prospects	Nicht genauer definiert	online	(Hainan Airlines Holding, o. J.)

Tabelle 3: Übersicht des Untersuchungsmaterials; Eigene Darstellung.

Die Nachhaltigkeitsberichte setzen sich aus verschiedenen Bestandteilen zusammen. In der Regel enthalten sie ein Titelblatt, gefolgt von einem Inhaltsverzeichnis und einer anschließenden Ansprache der Stakeholder durch den CEO der Fluggesellschaft. Danach wird über die Art und Weise der Entstehung und Veröffentlichung des Berichts informiert, meist gefolgt von einer kurzen Zusammenfassung der Kernaussagen. Der Hauptteil der Dokumente besteht aus der inhaltlichen Auseinandersetzung des nachhaltigen Engagements des Unternehmens vor dem Hintergrund aktueller sowie zukünftiger Herausforderungen. Dieser Abschnitt ist in Themengebiete untergliedert. Er setzt sich im Detail aus Über- sowie Unterüberschriften, Textpassagen, stichpunktartigen Aufzählungen sowie gelegentlichen

Fußnoten mit Zusatzinformationen oder Erklärungen zusammen. Veranschaulicht und ergänzt werden die Berichte durch Fotos inklusive Bildtiteln, Grafiken, Diagrammen sowie übersichtlichen Tabellen. In einem darauffolgenden Anhang werden weitere Belege zur Verfügung gestellt. Abgeschlossen werden die Nachhaltigkeitsberichte durch ein Impressum inklusive Angaben zum rechtlichen Haftungsausschluss.

3.4.3 Analysevorgang

Als Analyseeinheit werden Kodiereinheiten festgelegt, die jeweils einen Sinnabschnitt umfassen. Ein kodiertes Segment kann aus wenigen Wörtern oder einem kompletten Satz bestehen.

Für die qualitative Untersuchung wurden Bestandteile der Nachhaltigkeitsberichte zu Beginn ausgeschlossen. Dies basiert auf fehlender Relevanz in Bezug auf die Forschungsfragen, nicht kodierbaren Komponenten und/oder zur Vermeidung von stetigen Wiederholungen allgemeiner Informationen ohne Firmenbezug. Diese umfassen das Titelblatt, das Inhaltsverzeichnis, Fotos, Abbildungen sowie Diagramme. Darüber hinaus wurden neben dem Anhang und dem Impressum auch Fußnoten, Fragestellungen bei Interviews sowie die sich wiederholende Auflistung der allgemeinen SDGs und die Wiedergabe der Prinzipien des Global Compact nicht berücksichtigt.

Im nächsten Prozessschritt erfolgt die theoriegeleitete Definition der Kategorien (Mayring, 2022). Mit der einschlägigen Literatur, die bereits in den vorherigen Kapiteln zu den theoretischen Grundlagen behandelt worden ist, konnten drei Parameter deduktiv identifiziert werden, die als Hauptkategorien gelten. Sie bilden die Triple Bottom Line und werden als Soziales, Ökonomie und Ökologie bezeichnet. Basierend auf diesen Dimensionen wurde in Anlehnung an Mayring und die behandelte Theorie eine weitere Unterteilung in Subkategorien vorgenommen.

Die Dimension Soziales wurde demzufolge in acht thematische Bereiche verfeinert. Diese bilden die Kommunikation des Unternehmens über die Interaktion mit ihren Stakeholdern ab und geben Auskunft über die Arbeitsbedingungen der MitarbeiterInnen sowie die damit verbundenen Erwartungen und Vorstellungen an diese. Die Sicherheitsvorkehrungen der Fluggesellschaft sowohl an Land als auch in der Luft stellen eine weitere Unterkategorie dar. Außerdem wird mithilfe der Kategorie Soziales das philanthropische Engagement der

3 Methodik

Fluggesellschaften beschrieben. Ebenso werden Maßnahmen für einen gleichberechtigten Umgang von Menschen unabhängig von demografischen Faktoren thematisiert. Zudem wird die Kommunikation des Unternehmens über die Achtung und Einhaltung der allgemeinen Menschenrechte abgebildet. Informationen über das Verhältnis zu Gewerkschaften werden berücksichtigt. Moralisches Verhalten in den Unternehmenstätigkeiten bildet schließlich die achte soziale Unterkategorie.

Die ökonomischen Sinnabschnitte lassen sich in neun Themenblöcke unterteilen: Zunächst lässt sich die interne Organisationsstruktur als Voraussetzung erfolgreichen Wirtschaftens identifizieren. Darüber hinaus wird die finanzielle Performance der Fluggesellschaften in den Nachhaltigkeitsberichten behandelt. Marketingkampagnen bilden eine weitere ökonomische Subkategorie. Neben der Risikoanalyse werden außerdem konkret genannte Aufwendungen, die im Jahr 2021 getätigt wurden, unterschieden. Datenschutz als Voraussetzung für sichere Geschäftstätigkeiten und respektvollen Umgang mit KundInnen wird ebenso getrennt betrachtet. Darüber hinaus ist die Kommunikation über Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung von Interesse. Eine weitere ökonomische Unterkategorie umfasst die Kommunikation über die InvestorInnen. Zusätzlich werden Investitionen zur Förderung und Entwicklung von Innovationen im Luftfahrtsektor betrachtet.

Die Kategorie Ökologie spaltet sich in folgende zwölf thematische Unterteilungen auf. Es wird die Entstehung als auch der Ausstoß von Emissionen durch die Prozesse von Fluggesellschaften untersucht. Daneben wird ein effizienterer Umgang mit Ressourcen sowie Einsparmaßnahmen thematisiert. Die Modernisierung der Flotte durch Neukauf und den Austausch veralteter Maschinen wird behandelt. Darüber hinaus wird die Kategorie Klimakompensation eingeführt, die alle Aktionen des Unternehmens in diesem Bereich umfasst. Diese inkludiert ebenso Kampagnen der Fluggesellschaften, die KundInnen dazu anregen sollen, eigenständig für die ausgestoßenen Schadstoffe und Treibhausgase durch Nutzung des Transportmittels aufzukommen. Weiter werden nachhaltige Alternativen zu herkömmlichen Kraftstoffen und Energiequellen berücksichtigt. Eine weitere ökologische Unterkategorie umfasst Aussagen über die Lärmbelästigung, ausgelöst durch Turbinen und Motorengeräusche. Informationen hinsichtlich der Abfallentstehung im Unternehmen sowie Aktionen zu mehr Recycling, Aufwertung und Wiederverwendung von Materialien bilden ebenso getrennte Themenblöcke in den Nachhaltigkeitsberichten. Obendrein werden Maßnahmen zu einem umweltbewussteren Catering an Board behandelt. Außerdem wird die Kommunikation über den bewussten und

3 Methodik

sparsamen Umgang mit der Ressource Wasser analysiert. Darüber hinaus konnten Angaben über unterstützende Umweltmanagementsysteme identifiziert werden, die den Weg zum Erreichen ökologischer Ziele erleichtern sollen. Eine finale Unterkategorie umfasst allgemeine Aussagen über die natürliche Umwelt, die keinen direkten Bezug zu den Fluggesellschaften aufweisen.

Um das Untersuchungsmaterial vollständig abbilden zu können, wurden drei weitere Überkategorien eingeführt. Zum einen ist dies Reporting Standards. Diese Kategorie umfasst alle Angaben bezüglich der verwendeten Berichterstattungsstandards in den Nachhaltigkeitsberichten. Sie unterstützt die Auswertung hinsichtlich der vierten Forschungsfrage.

Mit der Kategorie zu den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie wird die Ausnahmesituation und den dadurch entstandenen Herausforderungen für die Luftfahrtbranche berücksichtigt. Damit kann der einzigartigen Lage während der Pandemie in der Kodierung Rechnung getragen werden.

Mithilfe der Kategorie Sonstiges werden schließlich alle Sinnabschnitte des definierten Untersuchungsmaterials zusammengetragen, die nicht zu einer der zuvor genannten (Sub-) Kategorien zuteilbar sind. Sie umfasst demnach den für die Auswertung inhaltlich nicht relevanten Rest. Durch die Einführung dieser Kategorie wird jeder Sinnabschnitt in den Nachhaltigkeitsberichten einer Kategorie zugeordnet.

Gemäß der dritten Forschungsfrage wurde anschließend eine weitere Kategorie eingeführt. Sie umfasst die zukünftigen Absichten des Unternehmens. Um eine höhere Aussagekraft der Ergebnisse zu erzielen, wurde diese Kategorie als jeweilige Subkategorie angeordnet. Erkennbar ist diese in der nachfolgenden Tabelle 4 durch die Abkürzung Zukunft – Kategoriennamen. Innerhalb der jeweiligen Kategorie hebt sie die angekündigten Absichten hervor, die erst in der Zukunft umgesetzt werden sollen. Dadurch ist es möglich, das Verhältnis zwischen getroffenen Maßnahmen und Pläne eines Unternehmens bezüglich eines bestimmten Themas zu identifizieren. Eine Ausnahme bilden dabei die Kategorien Risikoanalyse, Aufwand, Reporting Standard sowie Auswirkungen der Covid-19-Pandemie. Eine weitere Unterscheidung in Pläne ist hier nicht sinnvoll oder wird im Untersuchungsmaterial nicht

behandelt. Tabelle 4 bildet die Gesamtheit der identifizierten Hauptkategorien sowie deren weitere Auffächerung in Subkategorien ab.

Soziales
• Beziehung zu externen Stakeholdern ○ Zukunft – Beziehung zu externen Stakeholdern • Umgang und Erwartungen an ArbeitnehmerInnen ○ Zukunft – Umgang und Erwartungen an ArbeitnehmerInnen • Philanthropisches Engagement ○ Zukunft – Philanthropisches Engagement • Sicherheit ○ Zukunft – Sicherheit • DEI - Diversity, Equity, Inclusion ○ Zukunft – DEI-Diversity, Equity, Inclusion • Achtung der Menschenrechte ○ Achtung der Menschenrechte • Business Ethics ○ Zukunft – Business Ethics • Labor Unions ○ Zukunft – Labor Unions
Ökonomie
• Organisationsstrukturen ○ Zukunft – Organisationsstrukturen • Finanzielle Performance ○ Zukunft – Finanzielle Performance • Marketing ○ Zukunft – Marketing • Risikoanalyse • Aufwand • Data Security ○ Zukunft – Data Security • Anti-Korruptions- und Bestechungsmaßnahmen ○ Zukunft – Anti-Korruptions- und Bestechungsmaßnahmen • Investitionen in Innovationen ○ Zukunft – Investitionen in Innovationen • InvestorInnen ○ Zukunft – InvestorInnen
Ökologie
• Allgemeine Aussagen zur Umwelt ○ Zukunft – Allgemeine Aussagen zur Umwelt • Effizienzsteigerung im Ressourcenverbrauch ○ Zukunft – Effizienzsteigerung im Ressourcenverbrauch • Emissionsausstoß und Reduzierung ○ Zukunft – Emissionsausstoß und Reduzierung • Modernisierung der Flotte ○ Zukunft – Modernisierung der Flotte • Nachhaltige Energie- und Kraftstoffalternativen ○ Zukunft – Nachhaltige Energie- und Kraftstoffalternativen

• Klimakompensationen ○ Zukunft – Klimakompensationen • Lärmbelästigung ○ Zukunft – Lärmbelästigung • Umweltbewusstes Catering ○ Zukunft – Umweltbewusstes Catering • Wassermanagement ○ Zukunft – Wassermanagement • Abfallentstehung und Reduktion ○ Zukunft – Abfallentstehung und Reduktion • Recycling, Upcycling, Reuse ○ Recycling, Upcycling, Reuse • Umweltmanagementsysteme ○ Zukunft – Umweltmanagementsysteme
Reporting Standards
Auswirkungen der Covid-19-Pandemie
Sonstiges ○ Zukunft – Sonstiges

Tabelle 4: Übersicht der Kategorien; Eigene Darstellung.

Ausgehend von den zuvor formulierten Kategorien wurde ein Kodierleitfaden erstellt. Jede Einteilung wird dabei erklärt und jeweils durch exemplarische Sinnabschnitte, die als Ankerbeispiel dienen, verdeutlicht (Mayring, 2022). Um die Kategorien klar voneinander abzutrennen, wurden falls erforderlich weitere Kodierregeln notiert (Mayring & Fenzl, 2019). Diese sollen mögliche Überschneidungen und Konflikte beim Kodieren vorbeugen und somit für eine höhere Qualität der Ergebnisse sorgen. Dem Kodierleitfaden kommt eine besondere Rolle zu, da er den entscheidenden Unterschied zu einer offenen Textinterpretation bildet (Mayring, 2022). Er ist die Basis einer regelgeleiteten Struktur (Mayring & Brunner, 2007; Ramsenthaler, 2013). Der Kodierleitfaden wurde tabellarisch zusammengefasst und befindet sich im Anhang.

Nachdem alle relevanten Dokumente erneut studiert wurden, wurde die zunächst theoriegeleiteten Einteilungen anhand des Untersuchungsmaterials in einer Pilotphase getestet (Mayring & Fenzl, 2019). Die Berichte wurden nach den bisher existierenden Kategorien kodiert. Uneindeutige oder schwer zuzuordnende Stellen wurden markiert, um die Ausweitung des Kategoriensystems zu überdenken. Das zuvor von der Theorie abgeleitete Set an Kategorien erweiterte sich daraufhin zunächst stetig. Beispielsweise wurde durch die Anregung des Materials die Unterkategorie „Effizienzsteigerung im Ressourcenverbrauch“ ergänzt. Bereits vorhandene Gruppierungen wurden zudem überarbeitet und teilweise weiter untergliedert oder

3 Methodik

zusammengefasst. Die anfänglichen Kategorien „Inklusion“, „Gleichberechtigung von Mann und Frau“ sowie „Diversity“ wurden beispielsweise zu „DEI – Diversity, Equity, Inclusion“ kombiniert, da diese Themen gemeinsam behandelt werden und durch die Formulierung in den Nachhaltigkeitsberichten nicht klar voneinander abgegrenzt werden können. Die Kodierregeln wurden weiter verfeinert, um die Trennschärfe zwischen den Unterteilungen sicherzustellen. Der Kodierleitfaden wurde dadurch optimiert. In einem Probedurchlauf wurde 100 Prozent des Textmaterials vorab kodiert, um das Kodiersystem zu testen und möglichst passgenau zu gestalten.

Das Untersuchungsmaterial wurde so lange kodiert und überprüft, bis ein festes Set an Kategorien identifiziert wurde. Durch dieses wurde abschließend das gesamte Untersuchungsmaterial gefiltert. Für eine höhere Validität der Ergebnisse erfolgt anschließend ein weiterer Kontrolldurchgang. Alle Textpassagen des betrachteten Materials wurden einer Klassifizierung zugeordnet. In vereinzelten Fällen wurden Sinnabschnitte aus thematischen Gründen zwei oder mehreren Kategorien zugeteilt.

Der Vorgang der Kodierung wurde händisch vorgenommen. Für eine bessere Organisation der Daten wurde die Software MAXQDA verwendet. Dadurch konnten die Vorteile der händischen Auswertung mit denen der Software verbunden werden. Die manuelle Kodezuordnung bietet die Möglichkeit der feineren Unterscheidung und ebenso die Identifizierung von indirekt, sich durch den Kontext ergebenden Kategorienzuordnungen. Durch die höhere Treffsicherheit ist eine präzisere Analyse umsetzbar. Die Software als technisches Hilfsmittel sorgte dabei auch bei mehrmaligen Überarbeitungsschleifen für Übersichtlichkeit trotz des umfangreichen Datenmaterials. Durch das automatische Zählen der Kodiereinheiten konnte zudem eine mögliche Fehlerquelle eliminiert werden. Außerdem standen mit der Software verbesserte Kontrollmöglichkeiten bereit, um die interne Übereinstimmung der Sinnabschnitte innerhalb einer Kategorie zu überprüfen.

Abgesehen von einer strukturierten qualitativen Inhaltsanalyse wurde ebenso eine statistische Auswertung vorgenommen. Dazu wurden zunächst Merkmale bestimmt, die die jeweiligen Kategorien beschreiben. Anschließend wurden konkrete Daten und Fakten aus den Nachhaltigkeitsberichten der Fluggesellschaften aus dem Jahr 2021 zusammengetragen. Unterschiedliche Maßeinheiten wurden mit den entsprechenden Formeln vereinheitlicht, um einen internationalen Vergleich zu ermöglichen. Währungen wurden in US-Dollar (USD)

3 Methodik

umgerechnet. Dafür wurde der jeweils durchschnittliche Wechselkurs aus dem Jahr 2021 verwendet. Schwankungen während dieser Zeitperiode werden damit berücksichtigt. Ein US-Dollar entsprach demzufolge in 2021 1145,0651 Südkoreanischen Won (Exchange Rates, 2023d) oder 0,8458 Euro (Exchange Rates, 2023c). Ein Chinesischer Yuan gleicht 0,155 USD (Exchange Rates, 2023a) und ein Singapore Dollar wird in 0,7442 USD umgerechnet (Exchange Rates, 2023b).

Anhand dieses Datenmaterials wurden im nächsten Schritt Korrelationen und Mittelwerte ermittelt. Beides wurde mithilfe des Tabellenkalkulationsprogramms Microsoft Excel durchgeführt. Um den Korrelationskoeffizienten zweier Variablen zu ermitteln, wurde die Formel KORREL (Matrix 1; Matrix 2) verwendet. Der Durchschnitt der Ausprägungen eines Merkmals wurde mit der Funktion MITTELWERT () berechnet.

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

4.1 Auswertung nach den sozialen, ökonomischen und ökologischen Anteilen

Nach Mayring werden die Häufigkeiten der kodierten Segmente einer Kategorie gezählt (Mayring, 2022). Für das vorliegende Untersuchungsmaterial ergibt dies eine Gesamtheit von 13.112 Kodiereinheiten.

Um die erste Forschungsfrage zu beantworten, wird zunächst die Anzahl an kodierten Sinnabschnitten pro Nachhaltigkeitsbericht bezüglich der drei definierten Hauptkategorien Soziales, Ökonomie und Ökologie betrachtet. Die nachfolgende Tabelle 5 gibt die Verteilung in absoluten Zahlen und prozentual wieder.

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

Name der Fluggesellschaft	Sozial		Ökonomisch		Ökologisch		Summe	
	absolute Zahlen	Prozent	absolute Zahlen	Prozent	absolute Zahlen	Prozent	absolute Zahlen	Prozent
Delta Air Lines	435	38,67%	177	15,73%	344	30,58%	956	84,98%
Southwest Airlines	550	40,26%	197	14,42%	319	23,35%	1066	78,02%
American Airlines Group	465	37,50%	192	15,48%	342	27,58%	999	80,56%
Deutsche Lufthansa AG	147	31,61%	47	10,11%	216	46,45%	410	88,17%
Turkish Airlines	545	33,52%	268	16,48%	431	26,51%	1244	76,51%
Air France-KLM	352	35,27%	128	12,83%	368	36,87%	848	84,97%
International Airlines Group	373	32,16%	222	19,14%	399	34,40%	994	85,69%
Singapore Airlines	1005	37,46%	274	10,21%	679	25,31%	1958	72,98%
Korean Air	485	38,10%	263	20,66%	297	23,33%	1045	82,09%
Hainan Airlines Holding	11	39,29%	2	7,14%	8	28,57%	21	75,00%

Tabelle 5: Kodiereinheiten in absoluten Zahlen und in Prozent aufgeschlüsselt nach der Triple Bottom Line; Eigene Darstellung.

Laut dem Konzept der Triple Bottom Line sind alle drei Dimensionen gleichberechtigt (Gimenez et al., 2012; Hacking & Guthrie, 2008; Hussain et al., 2018). Daraus resultiert, dass jeweils 1/3 des Berichts sich mit sozialen, ökonomischen und ökologischen Themen befassen sollte. Wie aus den Kreisdiagrammen der untersuchten Fluggesellschaft ersichtlich ist, trifft dies auf keines der Unternehmen zu. Die prozentualen Anteile variieren stark. Es bestehen große Unterschiede in dem Ausmaß, in dem soziale, ökonomische und ökologische Aspekte in den Berichten angesprochen werden.

Auf alle untersuchten Fluggesellschaften trifft zu, dass der Bereich Ökonomie in den Nachhaltigkeitsberichten am meisten vernachlässigt wurde. Den höchsten Anteil erreicht dabei Korean Air mit 25 Prozent, gefolgt von der International Airlines Group mit 22 Prozent. Zu bedenken ist, dass Unternehmen verpflichtet sind, regelmäßig einen Jahresbericht zu veröffentlichen, der ausführlich den ökonomischen Teil abdeckt. Dies könnte die geringere Beachtung ökonomischer Themengebiete im Nachhaltigkeitsbericht erklären. Für alle zehn analysierten Fluggesellschaften kann somit H3: *Ökonomische Aspekte werden in den Nachhaltigkeitsberichten der Fluggesellschaften am wenigsten adressiert* angenommen und damit H1 und H2 abgelehnt werden.

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

Auch hinsichtlich des Ausmaßes an angesprochenen sozialen und ökologischen Aspekten gibt es Diskrepanzen. Sieben von zehn Fluggesellschaften berichten am ausführlichsten über soziale Aspekte. Damit erfährt diese Dimension der Nachhaltigkeit in den Berichten der Fluggesellschaften aus dem Jahr 2021 die meiste Aufmerksamkeit. Angeführt wird die Liste von dem amerikanischen Unternehmen Southwest Airlines mit 52 Prozent sowie dem chinesischen Unternehmen Hainan Airlines Holding ebenfalls mit 52 Prozent. Für die Unternehmen Delta Air Lines, Southwest Airlines, American Airlines Group, Turkish Airlines, Singapore Airlines, Korean Air und Hainan Airlines Holding kann H4: *Soziale Aspekte werden in den Nachhaltigkeitsberichten der Fluggesellschaften am ausführlichsten thematisiert* angenommen und H5 und H6 abgelehnt werden.

Europäische Unternehmen bilden geschlossen eine Ausnahme, da diese anders als die restlichen Unternehmen überwiegend über ihr ökologisches Engagement berichten. Die Deutsche Lufthansa AG ist dabei Spitzenreiter mit 53 Prozent Ökologie-Anteil, gefolgt von Air France-KLM mit 43 Prozent und International Airlines Group mit 40 Prozent. Daraus lässt sich folgern, dass europäische Unternehmen der Ökologie im Jahr 2021 einen höheren Stellenwert zuschreiben. Diese Ergebnisse bestätigen die in Kapitel 2.3.3 vorgestellte unterschiedliche Auslegung und Schwerpunktsetzung innerhalb der Thematik CSR im internationalen Vergleich. Für die europäischen Fluggesellschaften Deutsche Lufthansa AG, Air France-KLM sowie International Airlines Group kann hingegen H5: *Ökologische Aspekte werden in den Nachhaltigkeitsberichten der Fluggesellschaften am ausführlichsten thematisiert* angenommen und H4 sowie H6 abgelehnt werden.

Die Ergebnisse sind vor dem Hintergrund der länderspezifischen Regelungen bezüglich der Offenlegung von Unternehmensdaten und des Erstellens von Nachhaltigkeitsberichten zu betrachten. Zudem ist die thematische Schwerpunktsetzung in den Nachhaltigkeitsberichten durch die jeweilige Gesetzeslage des entsprechenden Landes, in dem der Firmensitz angesiedelt ist, geprägt. Einen Einblick in die rechtlichen Bestimmungen der betrachteten Länder wurde in Kapitel 2.5 gegeben.

Zur weiteren Einordnung wurden die prozentualen Anteile der Hauptkategorien anschließend in den Kontext der gesamten Nachhaltigkeitsberichte gesetzt. Dies bedeutet, dass neben dem Sozialen, der Ökonomie und Ökologie ebenso die drei weiteren Unterteilungen Covid-19, Reporting Standard und Sonstiges betrachtet wurden. Durch diese sechs Kategorien kann die

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

Zusammensetzung des gesamten Nachhaltigkeitsberichtes, exklusive der zuvor ausgeschlossenen Bestandteile abgebildet werden. Anhand der Klassifizierung Sonstiges ist der prozentuale Anteil an nicht relevanten Textbestandteilen innerhalb der Nachhaltigkeitsberichte ersichtlich. Er gibt die Menge an Füllmaterial wieder. Aus dem prozentualen Anteil bezüglich Covid-19 ist erkennbar, in welchem Umfang diese aktuelle Herausforderung in den Nachhaltigkeitsberichten von den Fluggesellschaften behandelt wird. Die Kategorie Reporting Standard spiegelt das Ausmaß, in dem sich in den Nachhaltigkeitsberichten mit internationalen Standards zu deren Erstellung auseinandergesetzt wurde.

Name der Fluggesellschaft	Sozial	Öko-nomisch	Ökologisch	Sonstiges	Reporting Standard	Covid-19	Summe
Delta Air Lines	435	177	344	134	6	29	1125
Southwest Airlines	550	197	319	243	15	42	1366
American Airlines Group	465	192	342	202	12	27	1240
Deutsche Lufthansa AG	147	47	216	30	11	14	465
Turkish Airlines	545	268	431	293	34	55	1626
Air France-KLM	352	128	368	91	24	35	998
International Airlines Group	373	222	399	125	18	23	1160
Singapore Airlines	1005	274	679	434	28	263	2683
Korean Air	485	263	297	129	8	91	1273
Hainan Airlines Holding	11	2	8	7	0	0	28
Summe	4368	1770	3403	1679	156	579	

Tabelle 6: Zusammensetzung der Berichte in absoluten Zahlen; Eigene Darstellung.

Ausgehend von den absoluten Zahlenwerten, die in Tabelle 6 präsentiert wurden, ist der Aufbau der Nachhaltigkeitsberichte in Prozent zu ermitteln, der in Abbildung 12 grafisch dargestellt wird.

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

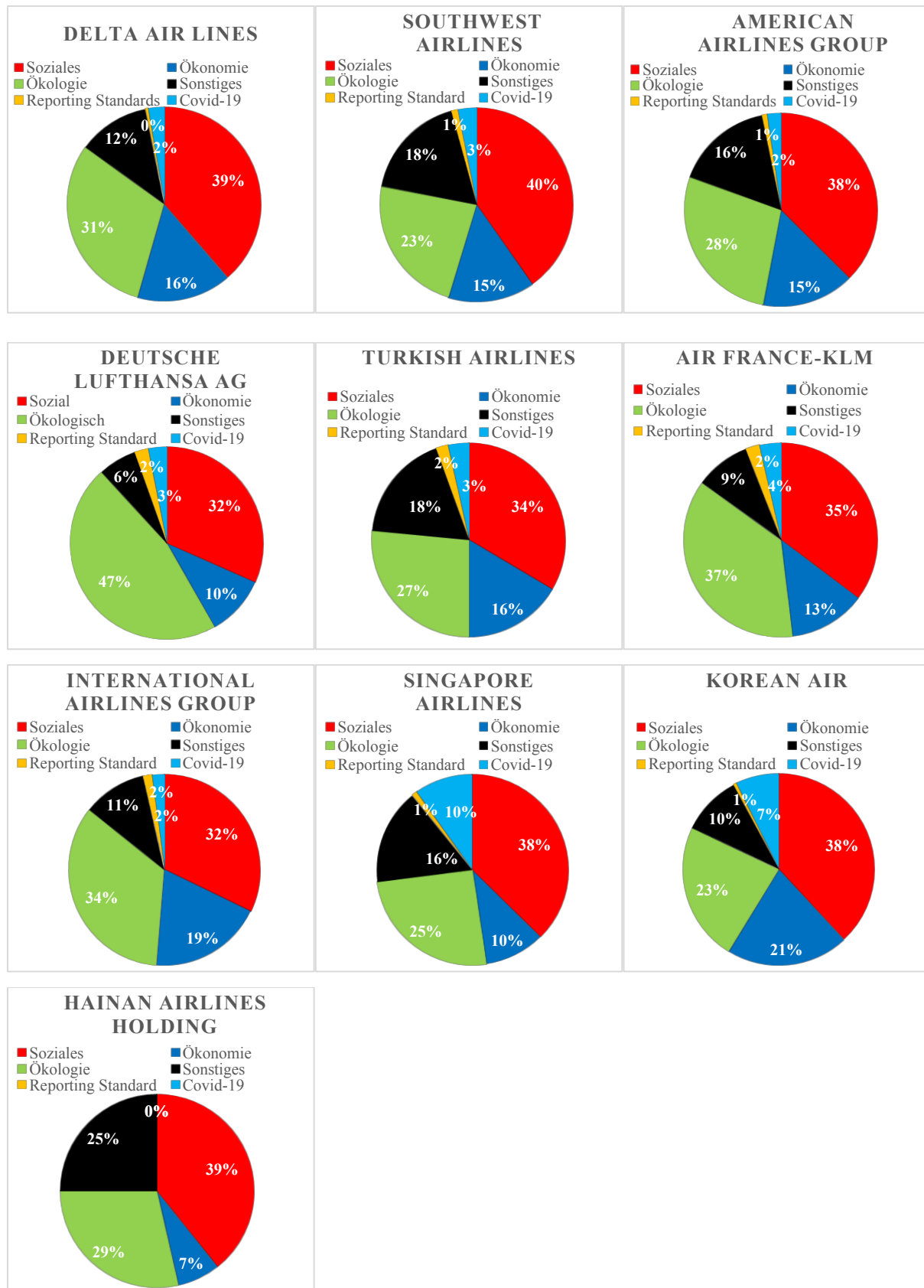


Abbildung 12: Zusammensetzung der Nachhaltigkeitsberichte; Eigene Darstellung.

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

In diesem Rahmen ist ein geringer Anteil an Sonstigem positiv zu bewerten, da abschweifende und irrelevante Aussagen vermieden wurden. Die Deutsche Lufthansa AG weist in ihrem Nachhaltigkeitsbericht 2021 den kleinsten Umfang an Sonstigem mit 6,45 Prozent unter den verglichenen Unternehmen auf. Ebenso ein geringer Anteil ist bei der französischen Fluggesellschaft Air France-KLM mit 9,12 Prozent zu beobachten. Am anderen Ende des Spektrums ist das chinesische Unternehmen Hainan Airlines Holding mit einem Anteil von 25 Prozent Sonstigem angesiedelt. Im Anschluss daran folgen Turkish Airlines mit 18,02 Prozent sowie Southwest Airlines mit 17,79 Prozent.

Darüber hinaus ist der verhältnismäßig große Anteil der Covid-19 gewidmet wurde, bei den beiden asiatischen Unternehmen Singapore Airlines mit 9,80 Prozent, sowie Korean Air mit 7,15 Prozent bemerkenswert. Die Herausforderungen, die für die Fluggesellschaften durch die Pandemie entstanden sind, sowie die notwendigen Anpassungen, die dadurch vorgenommen worden sind, wurden ausführlich an die Stakeholder kommuniziert. Die restlichen untersuchten Fluggesellschaften weisen in dieser Kategorie einen unteren einstelligen Wert auf. Hainan Airlines Holding ist in ihrem Nachhaltigkeitsbericht nicht auf Covid-19 eingegangen.

Über die verwendeten Berichterstattungsstandards informiert am ausführlichsten Air France-KLM mit 2,40 Prozent, gefolgt von der Deutschen Lufthansa AG mit 2,37 Prozent. Hainan Airlines Holding berichtet hingegen mit keinem einzigen Sinnabschnitt über die Reporting Standards, an denen sich gegebenenfalls orientiert wurde. Insgesamt wird in den untersuchten Teilen der Nachhaltigkeitsberichte wenig auf die internationalen Standards eingegangen.

4.2 Auswertung der Zusammensetzung der sozialen, ökonomischen und ökologischen Komponenten

4.2.1 Ergebnisse der deskriptiven Untersuchung

Ausgehend von der zweiten Forschungsfrage dieser Arbeit wurden für ein tiefgreifenderes und detaillierteres Verständnis die Unterkategorien der sozialen, ökonomischen und ökologischen Aspekte betrachtet. Eine Übersicht der Kodiereinheiten in absoluten Zahlen pro Unternehmen und Kategorien als auch aufgeschlüsselt nach prozentualen Anteilen ist im Anhang einzusehen.

Für die Hauptkategorie Soziales wurden die acht weiteren Unterteilungen Beziehung zu externen Stakeholdern, Umgang und Erwartungen an ArbeitnehmerInnen, philanthropisches

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

Engagement, Sicherheit, DEI-Diversity, Equity, Inclusion, Achtung der Menschenrechte, Business Ethics und Labor Unions identifiziert.

Die nachfolgende Abbildung 13 bietet einen Überblick über die Kodiereinheiten in den sozialen Unterkategorien für alle zehn analysierten Fluggesellschaften. Die Kategorien wurden durch die Anzahl an kodierten Sinnabschnitten gemessen.

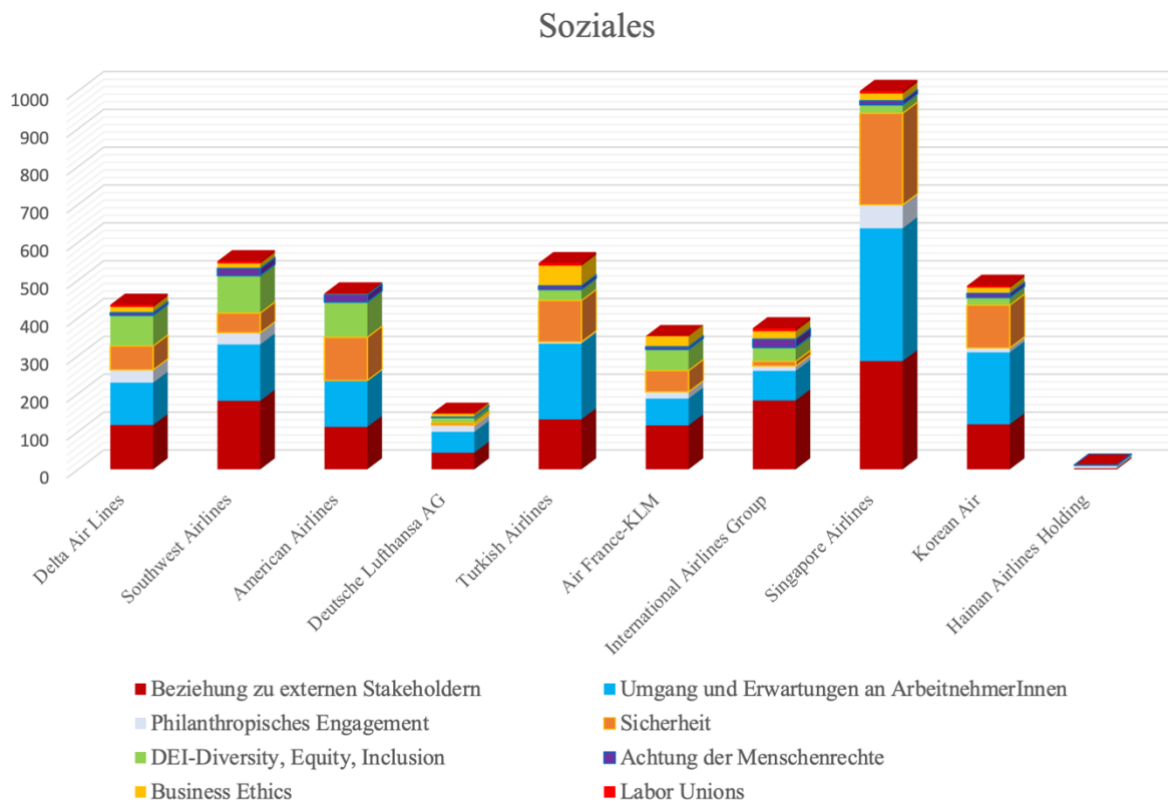


Abbildung 13: Aufteilung nach den sozialen Unterkategorien; Eigene Darstellung.

Auf den ersten Blick ist die unterschiedliche Säulenhöhe in der Abbildung auffällig. Diese lässt sich auf die Seitenzahl des jeweiligen Nachhaltigkeitsberichts zurückführen. Diese beeinflusst den Umfang, in dem soziale Themen behandelt werden.

Die Fluggesellschaft Delta Air Lines berichtet zu der Dimension Soziales am umfangreichsten über die Beziehung zu ihren externen Stakeholdern mit 10,40 Prozent anteilig am gesamten Nachhaltigkeitsbericht, gefolgt von 9,96 Prozent der Sinnabschnitte über den Umgang und die Erwartungen des Unternehmens an ihre ArbeitnehmerInnen. 7,20 Prozent des Textes beziehen sich auf Aspekte zugehörig zu DEI und 5,60 Prozent über getroffene oder geplante

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

Sicherheitsvorkehrungen. Weiter abgeschlagen folgen das philanthropische Engagement mit 3,02 Prozent, Business Ethics mit 1,33 Prozent, Achtung der Menschenrechte mit 0,62 Prozent sowie Labor Unions mit 0,53 Prozent.

Southwest Airlines informiert in ihrem Bericht ebenfalls am ausführlichsten über die Beziehung zu ihren externen Stakeholdern mit 13,25 Prozent, gefolgt von dem Umgang und den Erwartungen an ArbeitnehmerInnen auf dem zweiten Platz mit 10,91 Prozent und DEI mit 7,25 Prozent auf dem dritten Rang. Ansonsten entfallen 3,81 Prozent auf Sicherheitsaspekte, 2,27 Prozent des Berichts sind über das philanthropische Engagement von Southwest Airlines, 1,39 Prozent über die Achtung der Menschenrechte, 0,95 Prozent über Business Ethics sowie 0,44 Prozent über Labor Unions.

Das dritte amerikanische Unternehmen American Airlines Group widmet sich in ihrem Nachhaltigkeitsbericht 2021 in der Hauptkategorie Soziales am ausführlichsten der Subkategorie Umgang und Erwartungen der ArbeitnehmerInnen mit 9,84 Prozent, gefolgt von Sicherheit mit 9,19 Prozent und Beziehung zu externen Stakeholdern mit 9,03 Prozent. Als Nächstes kommt DEI mit 7,50 Prozent, Achtung der Menschenrechte mit 1,53 Prozent und mit jeweils 0,16 Prozent Business Ethics sowie Labor Unions. Am wenigsten berichtet American Airlines Group über ihr philanthropisches Engagement mit nur 0,08 Prozent.

Für die Deutsche Lufthansa AG ergeben sich folgende prozentualen Verteilungen: Am ausführlichsten wird über den Umgang und die Erwartungen an die ArbeitnehmerInnen mit 11,82 Prozent berichtet, gefolgt von der Beziehung zu externen Stakeholdern mit 9,46 Prozent und mit bereits deutlich geringerem Anteil das philanthropische Engagement auf Platz drei mit 3,87 Prozent. Im Anschluss wird mit 3,01 Prozent über DEI berichtet. Außerdem wird mit 1,94 Prozent über Business Ethics der Lufthansa informiert sowie mit 1,29 Prozent über Sicherheit. Gerade mal 0,22 Prozent des gesamten Berichts beziehen sich auf die Einhaltung der Menschenrechte. Gewerkschaften werden nicht behandelt.

Turkish Airlines thematisiert den Umgang und ihre Erwartungen an die ArbeitnehmerInnen mit 12,30 Prozent, die Beziehung zu ihren externen Stakeholdern mit 8,12 Prozent sowie Sicherheitsaspekte mit 6,70 Prozent. Auf Business Ethics entfallen 3,26 Prozent des Nachhaltigkeitsberichts 2021 und auf DEI 1,78 Prozent. Außerdem werden mit 0,62 Prozent

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

über die Einhaltung der Menschenrechte, 0,43 Prozent über Labor Unions, lediglich mit 0,31 Prozent über das philanthropische Engagement von Turkish Airlines berichtet.

Das Unternehmen Air France-KLM informiert in der Kategorie Soziales am meisten über ihre Beziehung zu den externen Stakeholdern mit 11,62 Prozent, gefolgt von 7,11 Prozent über den Umgang und die Erwartungen an ArbeitnehmerInnen. 5,61 Prozent der kodierten Sinnabschnitte entfallen bei Air-France-KLM auf die Kategorie Sicherheit sowie auf DEI. Business Ehtics wird darüber hinaus mit 2,81 Prozent thematisiert, philanthropisches Engagement mit 1,80 Prozent und Achtung der Menschenrechte mit 0,70 Prozent. Labor Unions werden von dieser Fluggesellschaft im Untersuchungsmaterial nicht angesprochen.

Das britische Unternehmen International Airlines Group berichtet am umfangreichsten über die Beziehung zu externen Stakeholdern mit 15,69 Prozent. Auf den Umgang und die Erwartungen an ArbeitnehmerInnen entfallen 6,72 Prozent, gefolgt von 3,19 Prozent über DEI und bereits 1,90 Prozent über die Achtung der Menschenrechte. Des Weiteren wird mit 1,81 Prozent über Business Ethics, 1,12 Prozent über philanthropisches Engagement, 1,03 Prozent über Sicherheit und 0,69 Prozent über Labor Unions berichtet.

Singapore Airlines legt einen Fokus im Bereich Sozialem auf den Umgang und die Erwartungen der ArbeitnehmerInnen mit 13,08 Prozent, gefolgt von der Beziehung zu den Stakeholdern mit 10,66 Prozent und Sicherheit mit 9,02 Prozent. Darauf schließen philanthropisches Engagement mit 2,31 Prozent, DEI mit 0,82 Prozent, Business Ethics mit 0,71 Prozent, Labor Unions mit 0,45 Prozent und die Achtung der Menschenrechte mit 0,41 Prozent an.

Die Fluggesellschaft Korean Air informiert in ihrem Nachhaltigkeitsbericht am ausführlichsten im Rahmen der Kategorie Sozialem über den Umgang und die Erwartungen an ArbeitnehmerInnen mit 14,93 Prozent. Darauf folgt die Beziehung zu externen Stakeholdern mit 9,35 Prozent, sowie Sicherheit an Stelle drei mit 8,88 Prozent. Bei den weiteren sozialen Unterkategorien entfallen 1,57 Prozent auf DEI, 1,18 Prozent auf Business Ethics, 0,94 Prozent auf philanthropisches Engagement, 0,86 Prozent auf die Achtung der Menschenrechte sowie 0,39 Prozent auf Labor Unions.

Das Unternehmen Hainan Airlines Holding beschäftigt sich in ihrem weniger umfangreichen Nachhaltigkeitsbericht am meisten mit philanthropischem Engagement 28,57 Prozent. Daneben

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

wird mit 10,71 Prozent über die Beziehung zu externen Stakeholdern informiert, während alle restlichen sozialen Unterkategorien von Hainan Airlines Holding nicht berücksichtigt werden.

Aus dieser nach Fluggesellschaft aufgeschlüsselten Verteilung lässt sich ein Gesamtbild ableiten. Im Durchschnitt kommunizierten die im Jahr 2022 weltweit finanziell erfolgreichsten Fluggesellschaften über die nachfolgenden Themengebiete innerhalb der Oberkategorie Soziales mit der nachfolgenden Prioritätensetzung.

PRIORITÄT	KATEGORIE
1.	Beziehung zu externen Stakeholdern
2.	Umgang und Erwartungen an ArbeitnehmerInnen
3.	Sicherheit
4.	Philanthropisches Engagement
5.	DEI – Diversity, Equity, Inclusion
6.	Business Ethics
7.	Achtung der Menschenrechte
8.	Labor Unions

Tabelle 7: Soziale Unterkategorien nach Häufigkeit sortiert; Eigene Darstellung.

Anschließend steht die Oberkategorie Ökonomie im Fokus. Abbildung 14 zeigt die Zusammensetzung dieser Dimension der Triple Bottom Line für die betrachteten Nachhaltigkeitsberichte. Die Messung erfolgt erneut in der Einheit der kodierten Sinnabschnitte. Die prozentualen Angaben spiegeln den Anteil am jeweiligen Nachhaltigkeitsbericht aus dem Jahr 2021 wider.

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

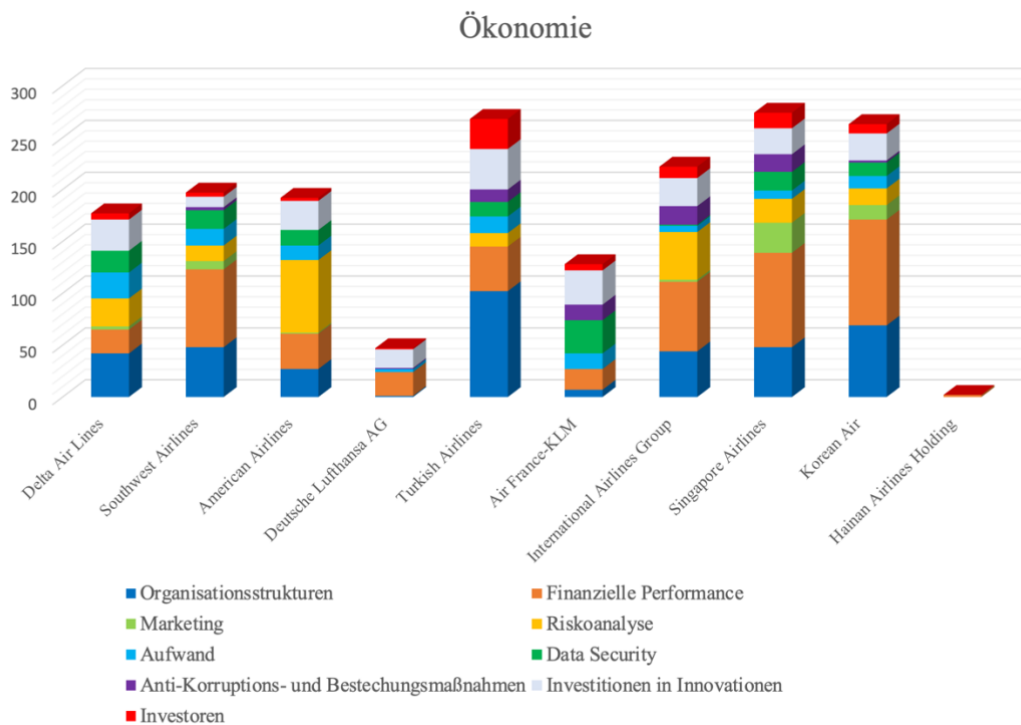


Abbildung 14: Aufteilung nach den ökonomischen Unterkategorien; Eigene Darstellung.

Das Unternehmen Delta Airlines konzentriert sich in der ökonomischen Berichterstattung auf die Unterkategorie Organisationsstrukturen, auf die 3,73 Prozent des gesamten Dokuments entfallen. Über Investitionen in Innovationen wird mit 2,67 Prozent berichtet sowie mit 2,40 Prozent über die Risikoanalyse. Aussagen über getätigte Aufwendungen im Jahr 2021 werden mit 2,22 Prozent berücksichtigt und die finanzielle Performance mit 2,04 Prozent. 1,87 Prozent der kodierten Sinnabschnitte behandeln das Thema Data Security, 0,53 Prozent InvestorInnen und 0,27 Prozent Marketing. Es wird nicht über Anti-Korruptions- und Bestechungsmaßnahmen informiert.

Southwest Airlines legt hingegen den Fokus auf die Kommunikation der finanziellen Performance mit 5,49 Prozent anteilig am gesamten Bericht, gefolgt von Informationen zu der Organisationsstruktur mit 3,51 Prozent. Data Security wird mit 1,32 Prozent berücksichtigt sowie getätigte Aufwendungen mit 1,17 Prozent und die Risikoanalyse mit 1,10 Prozent. Weniger Beachtung schenkte Southwest Airlines dem Thema Investitionen in Innovationen mit 0,73 Prozent. Marketingkampagnen machen 0,59 Prozent des Berichts aus. 0,29 Prozent handeln von InvestorInnen und 0,22 Prozent von den Anti-Korruptionsmaßnahmen von Southwest Airlines.

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

American Airlines Group beschäftigt sich im Bereich Ökonomie am ausführlichsten mit der Risikoanalyse die 5,65 Prozent aller kodierten Segmente dieses Unternehmens ausmachen. Darauf folgen die finanzielle Performance mit 2,74 Prozent, Investitionen in Innovationen mit 2,26 Prozent, die Organisationsstrukturen mit 2,18 Prozent. Auf Data Security entfallen 1,21 Prozent und auf Aufwand 1,13 Prozent. Am wenigsten wird über InvestorInnen mit 0,24 Prozent, Marketing mit 0,08 Prozent und Anti-Korruptions- und Bestechungsmaßnahmen mit 0,00 Prozent berichtet.

Für die Deutsche Lufthansa AG ergeben sich folgende Verteilungen: Am meisten wird über die finanzielle Performance berichtet mit 4,95 Prozent gefolgt von Sinnabschnitten bezüglich Investitionen in Innovationen mit 3,87 Prozent. Deutlich weniger wird bereits über den Aufwand mit 0,66 Prozent, Organisationsstrukturen, InvestorInnen sowie Anti-Korruptions- und Bestechungsmaßnahmen mit jeweils 0,22 Prozent informiert. Weitere ökonomische Kategorien werden nicht erwähnt.

Turkish Airline legt großen Wert auf die Berichterstattung der Organisationsstrukturen des Unternehmens mit einem Anteil von 6,27 Prozent, gefolgt von der finanziellen Performance mit 3,64 Prozent und Investitionen in Innovationen mit 2,40 Prozent. Auf das Thema InvestorInnen entfallen 1,78 Prozent und auf den Aufwand 0,98 Prozent. Data Security wird mit 0,86 Prozent berücksichtigt. Außerdem wird mit 0,8 Prozent über die Risikoanalyse und mit 0,74 Prozent über Anti-Korruptions- und Bestechungsmaßnahmen berichtet. Der Bereich Marketing wird im Nachhaltigkeitsbericht 2021 von Turkish Airlines nicht behandelt.

Air France-KLM priorisiert im Bereich Ökonomie die Kommunikation von Investitionen in Innovationen mit 3,31 Prozent vor Data Security mit 3,21 Prozent sowie der finanziellen Performance mit 2,00 Prozent. Im Anschluss daran folgen Anti-Korruptions- und Bestechungsmaßnahmen sowie der Aufwand mit jeweils 1,50 Prozent. Die Beschreibung der Organisationsstruktur macht 0,70 Prozent des Berichts aus sowie Informationen über die InvestorInnen 0,60 Prozent. Eine Risikoanalyse sowie Marketingmaßnahmen werden von Air France-KLM nicht angesprochen.

Die International Airlines Group berichtet am häufigsten über die finanzielle Unternehmensperformance mit 5,78 Prozent, die Risikoanalyse mit 3,97 Prozent sowie Informationen über die Organisationsstruktur mit 3,79 Prozent. Der restliche ökonomische

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

Themenblock besteht aus 2,33 Prozent über Investitionen in Innovationen, 1,55 Prozent über Anti-Korruptions- und Bestechungsmaßnahmen, 0,95 Prozent über InvestorInnen, 0,52 Prozent Aufwand, 0,17 Prozent über Marketingkampagnen und 0,09 Prozent über Data Security.

Singapore Airlines legt den Fokus auf die finanzielle Unternehmensperformance mit 3,39 Prozent, die Organisationsstrukturen mit 1,79 Prozent, sowie Marketingaktionen mit 1,08 Prozent. Anschließend folgen die Unterkategorien Investitionen in Innovationen mit 0,93 Prozent, die Risikoanalyse mit 0,86 Prozent und Data Security mit 0,67 Prozent. Anti-Korruptions- und Bestechungsmaßnahmen werden mit 0,63 Prozent im Bericht behandelt sowie InvestorInnen mit 0,56 Prozent und schließlich getätigte Aufwendungen mit 0,30 Prozent.

Korean Air, die sich insgesamt am intensivsten mit ökonomischen Aspekten in ihrem Nachhaltigkeitsbericht 2021 auseinandersetzen, konzentrieren sich thematisch auf die finanzielle Performance mit 8,01 Prozent, die Organisationsstruktur mit 5,42 Prozent und an dritter Stelle Investitionen in Innovationen mit 2,04 Prozent. Auf die Risikoanalyse entfallen 1,26 Prozent, auf Marketingmaßnahmen 1,10 Prozent und Data Security 1,02 Prozent. Am wenigsten Beachtung wird dem Aufwand mit 0,94 Prozent, den InvestorInnen mit 0,71 Prozent und schließlich den Anti-Korruptions- und Bestechungsmaßnahmen mit lediglich 0,16 Prozent gegeben.

Hainan Airlines Holding widmet sich schließlich im Bereich Ökonomie ausschließlich der finanziellen Performance des Unternehmens mit 7,14 Prozent des gesamten Berichts.

Aus Tabelle 7 lässt sich die durchschnittliche Prioritätensetzung hinsichtlich der ökonomischen Unterkategorien in den Nachhaltigkeitsberichten aus dem Jahr 2021 ablesen. Die im Mittel am ausführlichsten thematisierte Subkategorie befindet sich in der nachfolgenden Darstellung an erster Position. Die restlichen Rubriken sind in absteigender Reihenfolge angeordnet.

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

PRIORITÄT	KATEGORIE
1.	Finanzielle Performance
2.	Organisationsstrukturen
3.	Investitionen in Innovationen
4.	Risikoanalyse
5.	Data Security
6.	Aufwand
7.	InvestorInnen
8.	Anti-Korruptions- und Bestechungsmaßnahmen
9.	Marketing

Tabelle 8: Ökonomische Unterkategorien nach Häufigkeit sortiert; Eigene Darstellung.

Abschließend erfolgt die gleiche ausführliche Betrachtung hinsichtlich der Zusammensetzung der ökologischen Dimension, aufgeschlüsselt nach Fluggesellschaft. Die nachfolgende Grafik gibt dies bildlich wieder. Wie auch zuvor wurde in Kodiereinheiten gemessen.

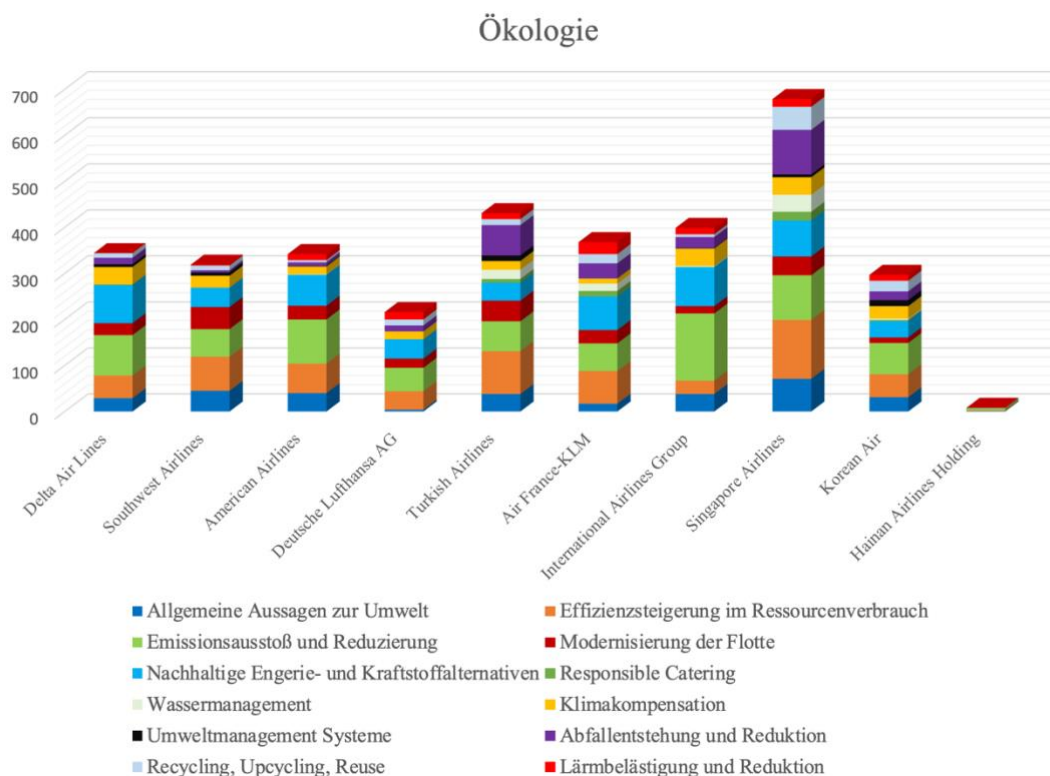


Abbildung 15: Aufteilung nach den ökologischen Unterkategorien; Eigene Darstellung.

Das Unternehmen Delta Air Lines legt den Fokus in der ökologischen Berichterstattung auf das Thema Ausstoß der Emissionen und deren Reduzierung mit 7,82 Prozent, gefolgt von der Kategorie nachhaltige Energie- und Kraftstoffalternativen mit 7,38 Prozent. Sinnabschnitte bezüglich der Effizienzsteigerung im Ressourcenverbrauch nehmen 4,36 Prozent ein. Weniger

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

Aufmerksamkeit wird der Klimakompensation mit 3,38 Prozent, allgemeinen Aussagen über die Umwelt mit 2,58 Prozent und der Modernisierung der Flotte mit 2,31 Prozent geschenkt. Die Müllproduktion wird mit 1,24 Prozent und Maßnahmen im Recycling und der Wiederverwendung werden mit 0,89 Prozent behandelt. Auf Umweltmanagementsystemen entfallen bei Delta Airlines 0,53 Prozent des Berichts sowie auf umweltbewusstes Catering an Board 0,09 Prozent. In ihrem Nachhaltigkeitsbericht werden weder das Thema Wassermanagement noch die Lärmbelästigung angesprochen.

Die Fluggesellschaft Southwest priorisiert die Kommunikation über die Effizienzsteigerung im Umgang mit Ressourcen mit 5,42 Prozent, gefolgt von Informationen bezüglich des Emissionsausstoßes mit 4,39 Prozent und schließlich der Modernisierung der Flotte an dritter Position mit 3,51 Prozent. Es folgen allgemeine Aussagen zur Umwelt mit 3,29 Prozent und das Themengebiet der nachhaltigen Energie- und Kraftstoffalternativen mit 3,07 Prozent. Weiter abgeschlagen in der Priorisierung landen Informationen bezüglich der Klimakompensation mit 1,90 Prozent, das Thema Recycling, Upcycling und Reuse mit 0,73 Prozent und Umweltmanagementsysteme mit 0,51 Prozent. Abfall wird mit 0,37 Prozent behandelt sowie die Lärmbelästigung und deren Reduzierung mit 0,15 Prozent. Southwest Airlines berichtet weder über ihren bewussten Umgang mit der Ressource Wasser noch über umweltbewusstes Catering.

Das Unternehmen American Airlines Group weist eine ähnliche Zusammensetzung der ökologischen Berichterstattung wie Delta Air Lines auf. Informationen bezüglich des Emissionsausstoßes erfährt die höchste Priorität mit 7,74 Prozent, gefolgt von Einsparungen durch Effizienzsteigerung in den Prozessen mit 5,16 Prozent und nachhaltigen Energie- und Kraftstoffalternativen mit 5,40 Prozent. Außerdem entfallen 3,23 Prozent auf allgemeine Aussagen über die Umwelt mit 3,23 Prozent. Die Modernisierung der Flotte wird mit 2,42 Prozent und die Klimakompensation mit 1,37 Prozent anteilig am Gesamtbericht behandelt. 1,05 Prozent entfallen bei der American Airlines Group auf die Lärmbelästigung und deren Reduktion. Wenig berichtet wird über die Abfallentstehung mit 0,65 Prozent, Recycling mit 0,4 Prozent und Umweltmanagementsysteme sowie das Wassermanagement mit jeweils nur 0,08 Prozent. Umweltbewusstes Catering wird in diesem Bericht nicht erwähnt.

Deutsche Lufthansa AG, der Spitzenreiter bezüglich des ökologischen Anteils, legt besonderen Wert auf die Kommunikation über den Ausstoß von Emissionen und deren Reduzierung mit

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

10,97 Prozent, sowie nachhaltige Energie- und Kraftstoffalternativen mit 9,03 Prozent und die Ressourceneinsparung durch Maßnahmen zur Effizienzsteigerung mit 8,60 Prozent. Die Modernisierung der Flotte umfasst 4,30 Prozent des gesamten Dokuments. Klimakompensation wird mit 3,66 Prozent behandelt, die Lärmbelästigung mit 3,44 Prozent sowie Abfall als auch Recycling mit jeweils 2,80 Prozent. Auf allgemeine Aussagen über die Umwelt entfallen 0,86 Prozent. Nicht behandelt werden Umweltmanagementsysteme, umweltbewusstes Catering sowie der Wasserverbrauch.

Das Unternehmen Turkish Airlines thematisiert Effizienzsteigerung am ausführlichsten mit 5,72 Prozent, gefolgt von der Abfallentstehung mit 4,06 Prozent und Emissionsausstoß erst an dritter Stelle mit 4,00 Prozent. Danach werden die weiteren Kategorien in folgender Reihenfolge behandelt: Modernisierung der Flotte mit 2,77 Prozent, nachhaltige Energie- und Kraftstoffalternativen mit 2,40 Prozent, allgemeine Aussagen zur Umwelt mit 2,34 Prozent, Wassermanagement mit 1,23 Prozent, Klimakompensation mit 1,17 Prozent, Recycling, Upcycling, Reuse sowie Lärmbelästigung und Reduktion mit 0,80 Prozent, Umweltmanagementsysteme mit 0,74 Prozent, umweltbewusstes Catering mit 0,49 Prozent.

Die ökologische Berichterstattung von Air France-KLM setzt sich folgendermaßen zusammen: Mit höchster Priorität wird über nachhaltige Energie- und Kraftstoffalternativen berichtet mit einem Anteil von 7,31 Prozent, gefolgt von Effizienzsteigerungen im Umgang mit Ressourcen mit 7,11 Prozent an zweiter Position und Emissionsausstoß an dritter mit 6,01 Prozent. Sinnabschnitte über die Abfallentstehung erreichen einen Prozentsatz von 3,31 Prozent. Auf die Modernisierung der Flotte entfallen 2,91 Prozent und auf Lärmbelästigung und deren Reduktion 2,61 Prozent. Recycling, Upcycling, Reuse wird mit 2,00 Prozent thematisiert und allgemeine Aussagen über die Umwelt erreichen 1,70 Prozent. 1,60 Prozent behandeln das Thema Wassermanagement, 1,20 Prozent umweltbewusstes Catering und schließlich 1,10 Prozent Maßnahmen im Bereich Klimakompensation.

International Airlines Group informiert mit Abstand am ausführlichsten über den Emissionsausstoß mit 12,59 Prozent, gefolgt Angaben über nachhaltige Energie- und Kraftstoffalternativen mit 7,33 Prozent und allgemeine Aussagen über die Umwelt sowie Klimakompensation gleich auf Stufe drei mit 3,28 Prozent. Danach folgen die weiteren Kategorien mit 2,50 Prozent über Effizienzsteigerung, 2,07 Prozent Abfallentstehung und Reduktion, 1,38 Prozent über Modernisierung der Flotte, 1,21 Prozent Lärmbelästigung, 0,52

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

Prozent Recycling, Upcycling, Reuse, 0,17 Prozent über Wassermanagement und 0,09 Prozent über Umweltmanagementsysteme. Umweltbewusstes Catering wird von International Airlines Group nicht behandelt.

Das Unternehmen Singapore Airlines thematisiert am umfangreichsten die Effizienzsteigerung mit 4,77 Prozent. Die zweite Stelle nehmen die beiden Kategorien Emissionsausstoß sowie Abfallentstehung und Reduktion mit jeweils 3,62 Prozent ein, gefolgt von nachhaltigen Energie- und Kraftstoffalternativen mit 2,91 Prozent. Die restlichen Klassifizierungen reihen sich folgendermaßen ein: allgemeine Aussagen zur Umwelt 2,65 Prozent, Recycling, Upcycling, Reuse 1,86 Prozent, Klimakompensation 1,42 Prozent, Wassermanagement 1,38 Prozent, Modernisierung der Flotte 1,53 Prozent, umweltbewusstes Catering 0,71 Prozent, Lärmbelästigung und Reduktion mit 0,63 Prozent und schließlich Umweltmanagementsysteme 0,22 Prozent an letzter Position.

Für Koran Air steht die Kommunikation über Emissionen an erster Stelle mit 5,34 Prozent. Darauf folgt die Effizienzsteigerung durch bewussten Ressourcenverbrauch mit 3,93 Prozent und schließlich nachhaltige Energie- und Kraftstoffalternativen mit 2,75 Prozent. Die Unterteilung allgemeine Aussagen zur Umwelt erreicht 2,44 Prozent, gefolgt von den weiteren Kategorien Klimakompensation mit 2,12 Prozent. Auf Recycling, Upcycling, Reuse entfallen 1,81 Prozent und auf die Abfallentstehung und deren Reduktion 1,49 Prozent. Umweltmanagementsysteme sowie Lärmbelästigung und Reduktion werden von Korean Air mit einem Anteil von jeweils 1,02 Prozent angesprochen. Die Modernisierung der Flotte wird mit 0,94 Prozent und umweltbewusstes Catering sowie Wassermanagement mit 0,24 Prozent berücksichtigt.

Die chinesische Fluggesellschaft Hainan Airlines Holding befasst sich am intensivsten mit dem Emissionsausstoß mit 10,71 Prozent, der Ressourceneinsparung durch Maßnahmen zur Effizienzsteigerung sowie nachhaltigen Energie- und Kraftstoffalternativen, Klimakompensation und allgemeinen Aussagen zur Umwelt mit jeweils 3,57 Prozent. Alle restlichen ökologischen Kategorien werden nicht behandelt.

Aus dieser detaillierten Auflistung der prozentualen Anteile nach Unterkategorie ergibt sich folgende durchschnittliche Themenpriorisierung für die zehn Fluggesellschaften.

PRIORITÄT	KATEGORIE
1.	Emissionsausstoß und Reduzierung
2.	Effizienzsteigerung im Ressourcenverbrauch
3.	Nachhaltige Energie- und Kraftstoffalternativen
4.	Allgemeine Aussagen zur Umwelt
5.	Klimakompensation
6.	Modernisierung der Flotte
7.	Abfallentstehung und Reduktion
8.	Recycling, Upcycling, Reuse
9.	Lärmbelästigung und Reduktion
10.	Wassermanagement
11.	Umweltmanagementsysteme
12.	Umweltbewusstes Catering

Tabelle 9: Ökologische Unterkategorien, gereiht nach der mittleren Anzahl an kodierten Sinnabschnitten; Eigene Darstellung.

4.2.2 Mittelwerte und Korrelationen

Im Anschluss wurden in den zehn zur Verfügung stehenden Nachhaltigkeitsberichten konkrete Zahlenwerte zu den zuvor aufgestellten Kategorien herausgefiltert. Diese Unternehmensdaten beziffern die Kategorien und werden nachfolgend als Merkmale bezeichnet. In Tabelle 10 werden diese aufgeschlüsselt nach Fluggesellschaft präsentiert. Die Daten beziehen sich wie zuvor auf das Jahr 2021.

Für die Hauptkategorie Soziales wurden fünf Merkmale identifiziert. Zunächst wird die Anzahl an MitarbeiterInnen des Unternehmens betrachtet. Der Anteil an Frauen als auch an Männern innerhalb der Belegschaft betrifft die spezifischere soziale Unterkategorie DEI-Engagement. Die durchschnittliche Anzahl an Trainingsstunde pro MitarbeiterIn im Jahr 2021 beschreibt eine Komponente bezüglich des Umgangs und den Erwartungen an MitarbeiterInnen. Durch die geleistete Spendensumme lässt sich das philanthropische Engagement der Fluggesellschaften beziffern.

Im Bereich der Ökologie wird die Modernisierung der Flotte durch das Merkmal des durchschnittlichen Flottenalters beschrieben. Ebenfalls wird nachfolgend das Ausmaß des Fuhrparks pro Fluggesellschaft berücksichtigt. Das Merkmal CO₂-Emissionen in Tonnen beziffert die Unterkategorie Emissionsausstoß und Reduzierung. Durch den Wasserverbrauch in Kubikmetern wird das Wassermanagement der Fluggesellschaften abgebildet. Das Merkmal

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

Treibstoffverbrauch in Tonnen gibt unter anderem Aufschluss über die Effizienz des Unternehmens im Umgang mit natürlichen Ressourcen.

Die ökonomische Hauptkategorie wird mithilfe von sieben Merkmalen beziffert. Diese umfassen die Anzahl an Destinationen sowie Departures, dem Passenger Load Factor und dem Wert hinsichtlich der Available-Seat-Kilometer (ASK). Darüber hinaus werden die Angaben der Forbes Liste 2000 zu den Fluggesellschaften bezüglich des Profits, des Marktwerts sowie Sales in die anschließenden Berechnungen mitaufgenommen. Weitere allgemein beschreibende Faktoren umfassen darüber hinaus die Seitenzahl des Berichts sowie die Anzahl an beförderten Passagieren.

Es wurden Merkmale definiert, die durch möglichst viele Unternehmen mit Daten belegt wurden. Dennoch legten die Fluggesellschaften in unterschiedlichem Ausmaß ihre Fakten offen. Daten, die in den Berichten nicht preisgegeben wurden, sind in der nachfolgenden Tabelle 10 durch – gekennzeichnet. In der rechten Spalte der Tabelle 10 ist die durchschnittliche Ausprägung je nach Merkmal für diese Unternehmensauswahl angegeben. Die Werte sind farblich in Blau hervorgehoben.

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

Merkmale in 2021	Delta Air Lines	Southwest Airlines	American Airlines Group	Deutsche Lufthansa AG	Turkish Airlines	Air France-KLM	International Airlines Group	Singapore Airlines	Korean Air	Hainan Airlines Holding	Mittelwert
Seitenzahl	73	117	65	36	112	-	37	191	96	-	91
Mitarbeiterzahl	83000	55093	127018	105290	27532	71000	56658	21973	19409	-	62997
Frauenanteil in %	41	43	40	44,8	46	45	42	48,6	44	-	43,8
Männeranteil in %	59	57	60	55,2	54	55	58	51,4	56	-	56,2
Durchschnittliche Trainingsstunden pro MitarbeiterIn	-	29,3	-	-	-	-	38,9	42,6	38	-	37,2
Passagiere	-	-	16500000	46126	1110000	-	-	3890000	5700000	-	35149225
Spendensumme in USD	36 Mio.	11627907	20,2 Mio.	3186000	25 Mio.	5,9 Mio.	4,86 Mio.	40862,4605	2681070,27	-	12166204,41
Alter der Flotte in Jahren	13,2	13	11,3	-	8,5	-	11,2	6,25	11,3	-	10,68
Flottengröße	1200	728	-	713	370	-	-	182	154	-	558
CO2 Emissionen in Tonnen	-	16351057	42000000	13622950	16591244	-	14242692	7805579	7545318	-	16879834,3
Wasserverbrauch in m³	-	299.047,53	1.760.216,48	-	255238	314200	-	138001	558014	-	554119,5018
Abfall in Tonnen	589	6808	692	-	1608	-	1608	964	6547	-	6401,14286
Treibstoffverbrauch in Tonnen	-	-	52527648,18	4324746	4233811	-	-	-	2367133	-	15863334,55
Destinations	-	121	300	300	333	-	98	120	-	-	212
Departures	2282	1066934	1066934	456169	357189	-	-	-	87478	-	487508,667
Passenger Load Factor	-	0,785	0,7615	-	0,679	-	-	0,301	0,367	-	0,5787
ASK	-	-	-	144873000000	127769000000	-	-	68570300000	23519000000	-	91182825000
Profit in USD	516 Mio.	978 Mio.	-2380 Mio.	-2590 Mio.	920,1 Mio.	-3890 Mio.	-3480 Mio.	-1220 Mio.	489,8 Mio.	-7960 Mio.	-1861610000
Marktwert in USD	28010 Mio.	27770 Mio.	13000 Mio.	9300 Mio.	3720 Mio.	2850 Mio.	9520 Mio.	11960 Mio.	8810 Mio.	8760 Mio.	12370 Mio.
Sales in USD	35100 Mio.	15790 Mio.	34770 Mio.	19870 Mio.	10910 Mio.	16920 Mio.	9950 Mio.	3730 Mio.	7870 Mio.	5630 Mio.	16054 Mio.

Tabelle 10: Unternehmensdaten und Mittelwert; Eigene Darstellung. Angaben zu Profit, Marktwert und Sales nach der Forbes Liste 2000 (Murphy & Contreras, 2022).

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

Hinsichtlich der Seitenzahl weicht das Unternehmen Singapore Airlines am deutlichsten von dem Durchschnitt der Unternehmensauswahl mit 100 Seiten über dem Mittelwert ab. American Airlines Group gibt mit 64.021 MitarbeiterInnen über dem Mittel die größte Belegschaft an. Den höchsten Frauenanteil unter den Arbeitnehmern weist Singapore Airlines mit 48,6 Prozent auf, wobei der Durchschnitt lediglich bei 43 Prozent liegt. Hinsichtlich der verfügbaren Zahlen zu den absolvierten Trainingsstunden pro MitarbeiterIn im Jahr 2021 ist der Wert 29,3 von Southwest Airlines auffällig gering im Vergleich zu anderen Fluggesellschaften. Es ist ein deutlicher Unterschied bezüglich der transportierten Personen im durch Covid-19 eingeschränkten Flugverkehr zu beobachten. Den Spitzenwert erzielt American Airlines mit 165 Millionen beförderten Personen. Die höchsten Spendensummen sind bei dem Unternehmen Delta Airlines zu verzeichnen, gefolgt von Turkish Airlines und American Airlines Group, die bei diesem Merkmal alle drei deutlich über dem ermittelten Durchschnitt von 12,16 Millionen US-Dollar liegen.

Das mittlere Flottenalter der analysierten Fluggesellschaften befindet sich bei 10,68 Jahren. Singapore Airlines weist dabei die jüngste Flotte mit nur 6,25 Jahren auf und Southwest mit 13 Jahren die älteste. Hinsichtlich der Größe der Flotte ist der höchste Wert bei Delta Air Lines vorzufinden mit 642 Maschinen über dem berechneten Industriemittelwert. Im Bereich der angegebenen CO₂-Emissionen stößt American Airlines im Jahr 2021 die größte Menge an Schadstoffen mit 42 Millionen Tonnen aus. Die geringeren CO₂-Emissionen der restlichen Fluggesellschaften lässt sich teilweise durch Einschnitte im Betriebsablauf, ausgelöst durch die Covid-19-Pandemie, erklären. American Airlines Group beförderte im Jahr 2021 die meisten Personen und weist folglich auch eine erhöhte Schadstoffmenge aus. Ebenso in Bezug auf das Merkmal Wasserverbrauch erzielt American Airlines Group den Höchstwert mit 1.760.216,48 m³. Er liegt um 1.206.096,98 m³ über dem Durchschnitt. Der Mittelwert an produziertem Abfall beläuft sich auf 6.401,1429 Tonnen. Diesen überschreitet International Airlines Group um 21.198,857 Tonnen. Den höchsten Treibstoffverbrauch weist American Airlines Group mit 52.527.648,2 Tonnen auf, mit einem Vorsprung von 36.664.313,6 Tonnen gegenüber dem Mittelwert. Dies ist im Einklang mit dem vermehrten Passagieraufkommen und dem erhöhten Emissionsausstoß. Im Durchschnitt fliegen die analysierten Fluggesellschaften 212 Destinationen an. Die größte Auswahl an Reisezielen bietet dabei Turkish Airlines mit 333 Standorten an. Die meisten Abflüge verzeichnete im Jahr 2021 Southwest Airlines mit 1.066.934 Departures, gefolgt von American Airlines Group mit 955.000. Der berechnete Mittelwert liegt bei 4.875.09. Diese beiden Unternehmen weisen ebenfalls die höchsten Werte

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

beim Passenger Load Factor auf. Southwest erzielt dabei eine Rate von 0,785 und American Airlines Group von 0,762. Diese beiden Werte unterscheiden sich deutlich von dem von Singapore Airlines mit lediglich 0,301. Der Mittelwert des Passenger Load Factors befindet sich bei 0,5787. Die Deutsche Lufthansa AG gibt den höchsten Umfang an Available Seat Kilometer (ASK) mit 144.873.000.000 an. Dieser übersteigt den Durchschnitt der Unternehmensauswahl, der bei 91.182.825.000 liegt.

Die profitabelste Fluggesellschaft war 2021 Southwest Airlines mit 978.000.000 USD. Am anderen Ende des Spektrums liegt Hainan Airlines Holding mit einem Verlust von - 7.960.000.000 USD. Im Durchschnitt verzeichnete die Unternehmensauswahl Defizit von - 1.861.610.000 USD. Der größte Marktwert wird im Jahr 2021 Delta Air Lines mit 28.010.000.000 USD zugesprochen, knapp vor Southwest Airlines mit 27.770.000.000 USD. Im Mittel liegt dieser bei 12.370.000.000 USD. Für das Merkmal Sales erzielt Delta Air Lines mit 35.100.000.000 USD vor American Airlines Group mit 34.770.000.000 USD den Höchstwert. Der Durchschnitt liegt bei 16.054.000.000 USD.

Im Anhang befinden sich grafische Darstellungen, die die Ausprägungen für jedes betrachtete Merkmal veranschaulichen. Die Säulen stellen dabei den Wert der jeweiligen Fluggesellschaft dar. Der berechnete Durchschnitt ist durch eine rote Linie gekennzeichnet.

Um die untersuchten Merkmale anschließend in Relation zueinander zu setzen, wurden Korrelationen berechnet. Der Zusammenhang zwischen zwei Variablen wird durch einen Korrelationskoeffizienten beschrieben. Dieser Wert kann zwischen -1 und +1 schwanken. Das Vorzeichen weist entweder auf einen positiven Zusammenhang (+) oder einen negativen Zusammenhang (-) hin. Laut der Konvention nach Cohen geht man ab einem Wert von +/- 0,1 von einer schwachen Korrelation aus. Ab +/- 0,3 spricht man von einer mittleren Effektstärke und ab einem Korrelationskoeffizienten von +/- 0,5 ist die Rede von einem starken Zusammenhang (Diebig, 2013).

Die nachfolgende Tabelle 10 enthält eine Auswahl an berechneten Korrelationen, die auf eine ausgeprägte Effektstärke hinweisen. Eine Übersicht mit allen untersuchten Korrelationskoeffizienten befindet sich im Anhang.

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

Merkmal 1	Merkmal 2	Korrelationskoeffizient
CO ₂ -Emissionen	Flottengröße	0,75615655
CO ₂ -Emissionen	Anzahl an Departures	0,646434491
CO ₂ -Emissionen	Spendensumme	0,660106638
CO ₂ -Emissionen	ASK (=Available Seat Kilometer)	0,873907127
Seitenzahl	Mitarbeiterzahl	-0,651424949
Seitenzahl	Flottengröße	-0,569060722
Anzahl an Departures	Passagieranzahl in 2021	0,889631308
Mitarbeiteranzahl	Anzahl an Trainingsstunden	-0,595607102
Treibstoffverbrauch	CO ₂ -Emissionen	0,976631234
Treibstoffverbrauch	Water Consumption	0,974978214
Treibstoffverbrauch	Passenger Load Factor	0,686009804
Frauenanteil	Mitarbeiteranzahl	-0,642478652
Frauenanteil	CO ₂ -Emissionen	-0,713486117
Sales	CO ₂ -Emissionen	0,920869526

Tabelle 11: Auswahl an Korrelationen mit einem Koeffizienten über +/-0,5; Eigene Darstellung

Die Menge an ausgestoßenen CO₂-Emissionen korreliert positiv mit der Größe der Flotte (0,76), dem Streckennetz (0,87), mit der Anzahl an Abflügen (0,65), den erzielten Sales (0,92) und ebenso mit der Menge an verbrauchten Kraftstoffen (0,98). Das bedeutet, dass größere Fluggesellschaften, die mehr Tickets verkaufen, mehr und weiter fliegen und folglich dadurch mehr Treibstoff tanken und auch mehr Schadstoffe ausstoßen. Ebenso erwartbar ist die positive Korrelation zwischen der Anzahl an transportierten Passagieren im Jahr 2021 und der Anzahl an Abflügen (0,89). Der Verbrauch an Treibstoff steigt zudem parallel mit dem Passenger Load Factor (0,69).

Bei Fluggesellschaften mit erhöhten CO₂-Emissionen nimmt gleichzeitig die Spendenbereitschaft, gemessen an der Spendensumme für philanthropische Zwecke, zu (0,66). Dies könnte darauf hinweisen, dass ein Bewusstsein für die umweltschädlichen Auswirkungen und den erhöhten Schadstoffausstoß im Unternehmen besteht und dadurch eine besondere Motivation für Ausgleichsleistungen entsteht.

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

Merkmal 1	Merkmal 2	Korrelationskoeffizient
Sales	Seitenzahl	-0,493357032
Water Consumption	Anzahl an Departures	0,369111604
Water Consumption	Flottengröße	-0,178183693
Marktwert	Flottengröße	0,739099529
Abfall	Mitarbeiterzahl	-0,102407066
Abfall	Passagieranzahl	-0,410272298
Abfall	Recycling Rate	0,022849172

Tabelle 12: Weitere interessante Korrelationen unabhängig von ihrer Effektstärke; Eigene Darstellung.

Das Merkmal Alter der Flotte weist einen geringen positiven Korrelationskoeffizienten mit der Menge der ausgestoßenen CO₂-Emissionen auf (0,32). Die Verwendung von Maschinen mit möglichst aktuellem Stand der Technik wirkt sich demnach positiv auf die Umweltbilanz aus, allerdings ist die Bedeutung dieser Innovationen gesehen an der Gesamtmenge von Emissionen nur im Mittelfeld anzusiedeln.

Außerdem ist eine Tendenz feststellbar, dass bei größeren Unternehmen, festgelegt anhand von steigender Mitarbeiterzahl (-0,65) und Flottengröße (-0,57), die Seitenzahl des Nachhaltigkeitsberichts sinkt. Dies kann zum einen bedeuten, dass große Unternehmen gezielter informieren und weniger abschweifend über ihr nachhaltiges Engagement berichten oder aber, dass diese insgesamt weniger Informationen in diesem Bericht ihren Stakeholdern zur Verfügung stellen.

Sales in USD nimmt zudem mit der Seitenzahl ab, wenn auch nur ein mäßiger Zusammenhang festgestellt werden kann (-0,49). Die Flottengröße des Unternehmens korreliert außerdem positiv mit dem Marktwert der Fluggesellschaft (0,74). Daran lässt sich die große Bedeutung des Anlagevermögens der wertvollen Flugzeugmaschinen ablesen. Interessanterweise sinkt bei der ausgewählten Menge an Unternehmen die Anzahl an Trainingsstunden pro MitarbeiterIn pro Jahr bei steigender Mitarbeiterzahl (0,60). Größere Fluggesellschaften legen folglich weniger Wert auf die Weiterbildung ihres Personals.

Diejenigen Transportunternehmen, die mehr Treibstoff verbrauchen, weisen ebenso einen erhöhten Wasserbrauch in ihren Operationen auf (0,97). Da der Wasserverbrauch jedoch nicht gleichzeitig mit der Flottengröße (-0,18) und nur mittelausgeprägt mit der Anzahl an Abflügen

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

(0,37) korreliert, weist dies auf einen weniger sparsamen Umgang mit natürlichen Ressourcen hin.

Hinsichtlich der Mitarbeiterstruktur ist erkennbar, dass mit steigender Zahl an Beschäftigten im Unternehmen der Frauenanteil insgesamt abnimmt (-0,64). Bemerkenswert ist zudem, dass bei steigendem Anteil an Abreitnehmerinnen die Menge an ausgestoßenem CO₂ sinkt (-0,71). Dies könnte darauf hindeuten, dass diversere Teams bessere Entscheidungen treffen.

In Hinblick auf den produzierten Abfall sinkt dieser bei einer geringeren Anzahl an beförderten Personen im Jahr 2021 (-0,41). Die Anzahl an MitarbeiterInnen hat jedoch einen vernachlässigbaren Einfluss auf die Menge an Müll (-0,10). Ebenso besteht kein Zusammenhang zwischen der Abfallmenge in Tonnen und der erreichten Recyclingrate (0,02).

4.3 Auswertung nach dem Anteil zukünftiger Absichten

Im Rahmen der dritten Forschungsfrage wurde der Anteil an geplanten Maßnahmen und Absichten, die erst in der Zukunft umgesetzt werden sollen, am gesamten Bericht gemessen. Das nachfolgende Säulendiagramm zeigt die Anzahl an kodierten Segmenten über zukünftige Absichten in hellblau, sowie die Darstellung der aktuellen Situation und umgesetzte Maßnahmen in dunkelblau. Die Kategorien wurden in Kodiereinheiten gemessen. Dabei wird sichtbar, dass das Unternehmen Delta Airlines mit insgesamt 166 auf die Zukunft abzielenden Sinnabschnitten, am ausführlichsten über ihre Vorhaben berichtet. In Prozent ergibt dies einen Wert von 14,76 Prozent zukünftige Absichten am Gesamtbericht. Die Fluggesellschaft Air France-KLM erreicht in dieser Kategorie einen Wert von 11,22 Prozent, gefolgt von Southwest Airlines mit 10,83 Prozent. Die Unternehmen International Airlines Group (10,78 Prozent), American Airlines Group (10,48 Prozent), Deutsche Lufthansa AG (8,39 Prozent) sowie Singapore Airlines (8,09 Prozent) liegen hinsichtlich dieser Kategorie im Mittelfeld. Korean Air (7,93 Prozent) sowie Turkish Airlines (6,64 Prozent) berichten wenig über ihre Pläne. Bei der Fluggesellschaft Hainan Airlines Holding kommt in der Kommunikation an die Stakeholder über das nachhaltige Engagement kein Sinnabschnitt in Hinsicht auf zukünftige Absichten vor (0,00 Prozent).

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

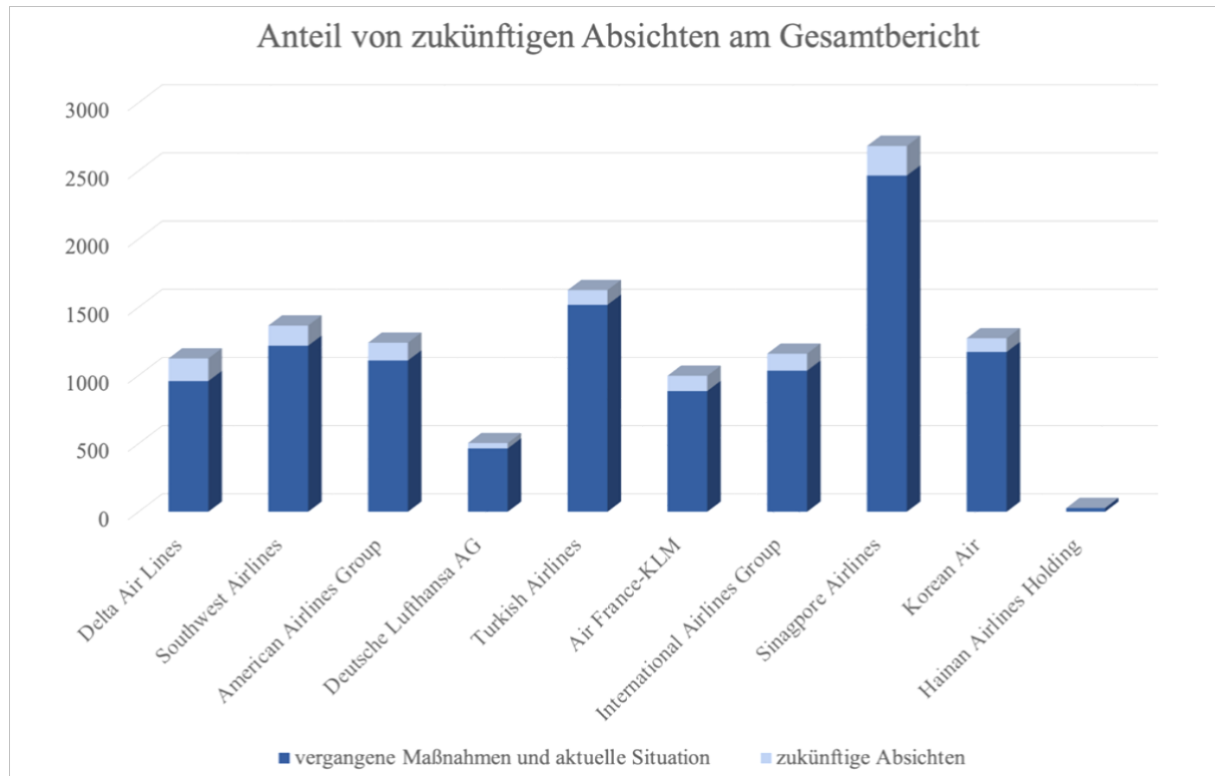


Abbildung 16: Anteil von zukünftigen Absichten am Gesamtbericht; Eigene Darstellung.

Die zu Beginn der Arbeit aufgestellte Hypothese *H7: Die Nachhaltigkeitsberichte der Fluggesellschaften enthalten überwiegend zukünftige Absichten*, trifft wie Abbildung 16 veranschaulicht, nicht zu.

Die Abbildung 17 schlüsselt für eine genauere Unterscheidung die kodierten Sinnabschnitte, die insgesamt auf zukünftige Absichten entfallen, nach Unternehmen und den drei Dimensionen der Nachhaltigkeit auf. Auffällig ist dabei, dass ausgenommen von Hainan Airlines Holding, die bekanntlich keine Ziele für die Zukunft äußern, sowie Korean Air, alle restlichen analysierten Fluggesellschaften die meisten Vorhaben im Bereich der Ökologie angeben. Den prozentual höchsten Wert erreicht dabei Delta Air Lines mit 25,29 Prozent gemessen an der Gesamtmenge an ökologischen Sinnabschnitten dieses Unternehmens, gefolgt von Southwest Airlines mit 24,14 Prozent, sowie American Airlines Group mit 20,18 Prozent.

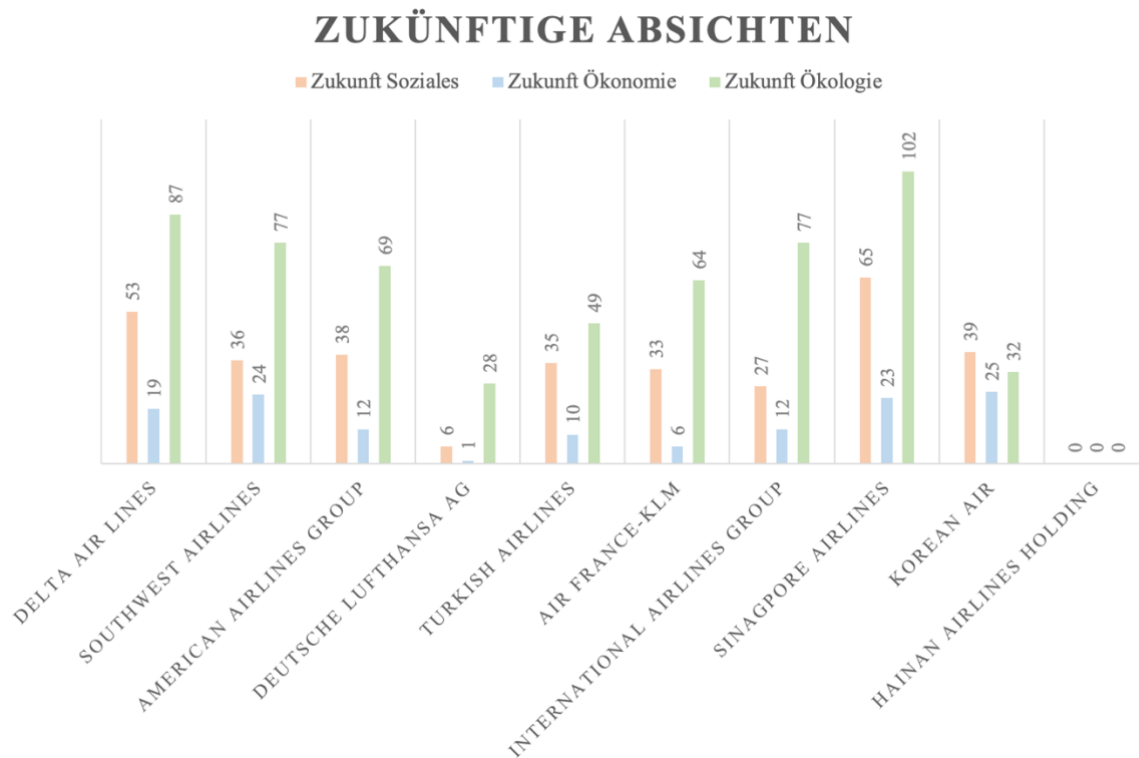


Abbildung 17: Zukünftige Absichten nach den Hauptkategorien Soziales, Ökonomie und Ökologie; Eigene Darstellung.

Wie die Auswertung zu der ersten Forschungsfrage nach der verhältnismäßigen Aufteilung anhand der Triple Bottom Line zeigt, berichtet die Mehrheit der Unternehmensauswahl am ausführlichsten über das soziale Engagement ihres Unternehmens. Die meisten zukünftigen Ambitionen liegen jedoch im ökologischen Bereich, wie aus Abbildung 18 hervorgeht. Am ausführlichsten äußert sich in diesem Vergleich das Unternehmen Singapore Airlines mit 102 Sinnabschnitten zu ökologischen Plänen, gefolgt von Delta Air Lines mit 87 kodierten Einheiten in absoluten Zahlen.

In prozentualen Anteilen ergibt sich ein etwas anderes Bild: Laut der Tabelle in Anhang F erreicht das Unternehmen Delta Air Lines den Spitzenwert mit 25,29 Prozent ökologischen Zukunftsabsichten gemessen an der Gesamtheit der ökologischen Sinnabschnitte dieser Fluggesellschaft. An zweiter Stelle steht Southwest Airlines mit 24,14 Prozent gefolgt von International Airlines Group mit 19,30 Prozent. Korean Air besitzt in diesem Hinblick die geringste Rate mit 10,77 Prozent, neben Hainan Airlines Holding mit 0 Prozent.

Aus Grafik 18 ist außerdem erkennbar, dass in absoluten Zahlen mehr soziale als ökonomische Absichten beschrieben wurden. Ebenfalls den höchsten Wert erzielt in dieser Kategorie

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

Singapore Airlines mit 65. Delta Airlines erreicht 53 die zweit höchste Anzahl. Betrachtet man das Verhältnis von zukünftigen Absichten im Bereich Sozialem zu der Oberkategorie Soziales, so erreicht Delta Air Lines einen prozentualen Anteil von 12,18 Prozent, Air France-KLM 9,38 Prozent und Koran Air 8,04 Prozent. Die Deutsche Lufthansa AG weist neben Hainan Airlines Holding den niedrigsten Wert mit 4,08 Prozent auf.

Von dem insgesamt deutlich geringeren ökonomischen Anteil in den Nachhaltigkeitsberichten 2021 der Unternehmensauswahl beschreiben 12,18 Prozent der ökonomischen Sinnabschnitte von Southwest Airlines Pläne für die Zukunft. Damit führt das Unternehmen die Liste an, gefolgt von Delta Air Lines mit 10,73 Prozent und Korean Air mit 9,51 Prozent. Die Deutsche Lufthansa erreicht neben Hainan Airlines Holding auch hier den geringsten Wert mit 2,13 Prozent angekündigter ökonomischer Vorhaben. Weitere Daten in absoluten Zahlen und in prozentualen Anteilen sind im Anhang ersichtlich.

Für die Interpretation der zukünftigen Absichten gibt es zwei verschiedenen Ansätze. Einerseits ist es positiv zu bewerten, wenn der Fokus auf bereits erreichten Zielen und der aktuellen Situation liegt. Es ist ein Zeichen dafür, dass das Unternehmen sich bereits zum jetzigen Zeitpunkt für ein nachhaltigeres Verhalten einsetzt. Den Problemen wird bereits versucht entgegenzuwirken. Demnach ist eine minimale Rate an zukünftigen Absichten positiv zu bewerten. Andererseits könnte kein oder nur ein sehr geringer Anteil Ausdruck eines mangelnden Planungshorizonts oder gar Einfallslosigkeit hinsichtlich Verbesserungsmöglichkeiten sein. Ein ausgewogenes Maß an umgesetzten und zukünftigen Maßnahmen scheint erstrebenswert zu sein.

4.4 Auswertung der verwendeten Berichterstattungsstandards

Die finale Forschungsfrage widmet sich den internationalen Berichterstattungsstandards, die in den Nachhaltigkeitsberichten aus dem Jahr 2021 der Unternehmensauswahl verwendet wurden. Dabei wird sich auf die Definition aus Kapitel 2.4.1 berufen. Die nachfolgende Tabelle 12 listet die verwendeten Standards zur Erstellung der Dokumente nach Fluggesellschaft auf.

4 Forschungsergebnisse der empirischen Analyse

	GRI	UNGC	ISO 14001	SASB	OECD	TCFD
Delta Air Lines	X	-	X	X	-	X
Southwest Airlines	X	-	-	X	-	X
American Airlines Group	-	X	X	X	-	X
Deutsche Lufthansa AG	X	X	-	X	-	X
Turkish Airlines	X		X	-	-	-
Air France-KLM	-	X	-	-	X	-
International Airlines Group	X	-	X	X	-	X
Singapore Airlines	X	X	X	-	-	-
Korean Air	X	X	X	X	-	X
Hainan Airlines Holding	-	-	-	-	-	-

Tabelle 13: Verwendete Berichterstattungsstandards; Eigene Darstellung.

Daraus ist ersichtlich, dass diese Fluggesellschaften sich in ihrer Kommunikation an die Stakeholder an mehr als einem Regelwerk orientieren. Es besteht eine Kompatibilität zwischen den Berichterstattungsstandards. Sieben der Berichte wurden unter Einhaltung von GRI erstellt, fünf unter Berücksichtigung der zehn Prinzipien des UNGC, sechs halten sich an die ISO 14001 Angaben und ebenfalls sechs an SASB. Lediglich ein Kommunikationsdokument von zehn verwendet den OECD-Standard. An TCFD orientieren sich sechs Unternehmen.

Demnach kann die zuvor aufgestellte Hypothese *H8: Finanziell erfolgreiche Fluggesellschaften orientieren sich an internationalen Standards zur nachhaltigen Berichterstattung* uneingeschränkt akzeptiert werden. Die Hypothese *H9: Der Standard der Global Reporting Initiative (GRI) wird am häufigsten in der nachhaltigen Berichterstattung von Unternehmen angewendet*, kann ebenso angenommen werden. Sieben von zehn Fluggesellschaften orientieren sich an GRI, wodurch dies das meist verwendete internationale Rahmenwerk dieser Unternehmensauswahl darstellt. Die Untersuchung bestätigt somit die Aussagen der Literaturrecherche, die in Kapitel 2.4.3 präsentiert wurden.

In der Unternehmensauswahl existiert allerdings kein internationaler Berichterstattungsstandard, der von allen Unternehmen unterstützt und verwendet wird. Dies erschwert den internationalen Vergleich der Angaben im Bereich Nachhaltigkeit

5 Conclusio

5.1 Zusammenfassung

Das Ziel dieser Arbeit war eine inhaltliche Aufarbeitung der Nachhaltigkeitsberichte durch eine Zerlegung in ihre thematischen Bestandteile sowie ein anschließender Vergleich unter den international operierenden Fluggesellschaften. Die Ergebnisse bieten einen Gesamtüberblick über die Kommunikation nachhaltigen Engagements im Jahr 2021. Durch die übersichtliche Darstellungsform wird die Schwerpunktsetzung von Fluggesellschaften zugänglich aufbereitet. Die Einblicke können als Anhaltspunkt für Luftfahrtunternehmen dienen, welche ihre Stakeholder bisher weniger über ihre übernommene nachhaltige Verantwortung informieren. Zudem werden Trends im Sektor der zivilen Luftfahrt ersichtlich.

Durch eine eingehende Auseinandersetzung und Aufbereitung relevanter Literatur wurde die qualitative Untersuchung zunächst in die Thematik und den aktuellen Stand der Forschung eingebettet. Neben Begriffserklärungen sowie einer Brancheneinführung wurden Absichten und Hintergründe von CSR dargelegt. Für die anschließende empirische Untersuchung wurden Nachhaltigkeitsberichte aus dem Jahr 2021 von einer Stichprobe an elf international operierenden Fluggesellschaften analysiert. Die Unternehmensauswahl basiert auf finanziellen Faktoren. Mit der Methodik der strukturierten qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring wurden die Berichte in Hinblick auf vier Forschungsfragen kodiert und ausgewertet.

Anhand der drei Dimensionen der Triple Bottom Line wurden die Zusammensetzung und das Verhältnis der Themenbereiche zueinander untersucht. Die Auswertung hebt eine überwiegende Fokussierung von sozialen Aspekten bei amerikanischen und asiatischen Fluggesellschaften hervor. Europäische Unternehmen behandeln hingegen in ihren Nachhaltigkeitsberichten ökologische Themen am ausführlichsten. Auf die Ökonomie entfällt der geringste Anteil an Sinnabschnitten in den vorliegenden Dokumenten. Anschließend wurden die drei Hauptkategorien in ihre thematischen Bestandteile aufgeschlüsselt. Für das Soziale wurden acht Unterkategorien identifiziert, für Ökonomie neun und Ökologie lässt sich in zwölf Themenbereiche untergliedern. Innerhalb der Oberkategorien wurden sektorweite Priorisierungen festgestellt. Im Bereich Soziales wird durchschnittlich am ausführlichsten über die Beziehung zu externen Stakeholdern berichtet. Im Rahmen der Kategorie Ökonomie erfährt die finanzielle Performance des Unternehmens am meisten Aufmerksamkeit. Innerhalb der Ökologie werden die meisten Sinnabschnitte dem Emissionsausstoß und Wege zu dessen

5 Conclusio

Reduzierung gewidmet. Zur Untermauerung der deskriptiven Auswertung wurde im Anschluss eine statistische Analyse vorgenommen. Durch die Berechnung der Mittelwerte von 21 Merkmalen, die die definierten Kategorien beschreiben, wurden die Unternehmensdaten im Vergleich zur Konkurrenz eingeordnet. Anhand der Ermittlung von Korrelationskoeffizienten wurden zudem Zusammenhänge im Datenmaterial herausgestellt. Die Aussagen der Nachhaltigkeitsberichte wurden außerdem hinsichtlich ihres Zeithorizonts analysiert. Insbesondere wurde dabei der Anteil an kommunizierten Plänen und zukünftigen Absichten pro Fluggesellschaft ermittelt. Dieser schwankt je nach Fluggesellschaft zwischen 0,00 Prozent und 14,76 Prozent. Die meisten Pläne wurden im Bereich der Ökologie formuliert. Abschließend wurden die verwendeten internationalen Berichterstattungsstandards für nichtfinanzielle Informationen betrachtet. Die Auswertung zeigt, dass sich die Unternehmensauswahl an sechs verschiedenen Standards orientierte, wobei GRI am häufigsten für die Erstellung angewandt wurde. Damit konnten alle vier Forschungsfragen in der Arbeit beantwortet werden.

5.2 Limitationen

Bei der vorliegenden Arbeit sind folgende Beschränkungen in der Forschung zu berücksichtigen: Aufgrund der gegebenen Datenlage ist eine Verifizierung hinsichtlich der tatsächlichen Umsetzung der Maßnahmen nicht möglich. Um dieser Ausgangssituation gerecht zu werden, setzt sich diese Arbeit auf der Ebene der Unternehmenskommunikation mit den Berichten auseinander. Die empirische Untersuchung erfolgte zudem durch eine einzelne Person. Da der Kodierungsprozess der qualitativen Analyse einen gewissen interpretativen Spielraum beinhaltet, besteht dadurch die Möglichkeit eines induzierten Bias. Um diesem entgegenzuwirken, wurden drei Maßnahmen getroffen. Diese umfassen die Einführung eines Kodierleitfadens als leitendes Regelkonstrukt sowie eine iterative Vorgehensweise, um die Kategorienzuordnung mehrmals zu überprüfen. Zusätzlich wurde darauf geachtet, relevante Entscheidungsprozesse in der Arbeit transparent dazulegen. Für ein umfassenderes Bild des nachhaltigen Engagements von Fluggesellschaften im Jahr 2021 ist die Auswertung weiterer Nachhaltigkeitsberichte dieses Sektors erforderlich. Diese Ausweitung würde allerdings den Rahmen einer Masterarbeit übersteigen. Zudem spiegeln die Ergebnisse die Unternehmenskommunikation über nachhaltige Verantwortung für den Zeitraum 2021 wider. Aufgrund des dynamischen Umfelds und stetiger Weiterentwicklungen ist die Übertragbarkeit der Kernaussagen auf zukünftige Zeitspannen begrenzt.

5.3 Forschungsausblick

Nachhaltige Verantwortung von Unternehmen ist ein hochaktuelles und polarisierendes Thema. Der Gesamtüberblick über adressierte Themenfelder im Rahmen der CSR-Aktivitäten von Fluggesellschaften bietet zahlreiche Anknüpfungspunkte für weiterführende Forschung. Im Kontext der Berichterstattung könnte ein ausgewähltes Ziel die Etablierung eines einheitlichen Standards mit umfangreichen Anforderungen speziell für Fluggesellschaften sein. Dadurch würde die Vergleichbarkeit von Daten über Organisationen sowie Nationen hinweg steigen.

Das Thema CSR dient zudem als Ausgangspunkt für Studien verschiedener Forschungsdesigns. Mithilfe der Methodik der Case Study könnten ForscherInnen Unternehmen bei ihrem Entwicklungs- und Umstrukturierungsprozess zu nachhaltigeren Geschäftspraktiken über einen längeren Zeitraum hinweg begleiten. Die Analyse kann dabei aus verschiedenen Perspektiven erfolgen, beispielsweise aus dem Blickwinkel des Changemanagements, des Rebrandings oder hinsichtlich Veränderungen in der Organisationsstruktur. Individuelle Erfolgsfaktoren als auch Herausforderungen können auf diese Weise beleuchtet werden. Darüber hinaus kann durch eine quantitative Analyse in Form eines Fragebogens, die auf den Ergebnissen dieser Arbeit aufbaut, untersucht werden, inwiefern nachhaltiges Engagement von Fluggesellschaften in der Bevölkerung als authentisch wahrgenommen wird.

Weitere interessante Fragestellungen sind: Welche Anreize müssen geschaffen werden, damit Unternehmen mehr Daten über ihr nachhaltiges Engagement offenlegen? Welche Maßnahmen für mehr Nachhaltigkeit erweisen den höchsten Kosten-Nutzen-Effekt für Fluggesellschaften in Hinblick auf die Klimabilanz? Wie kann der prognostizierte Anstieg sowohl an Flügen als auch an Passagierzahlen bei reduzierten negativen Auswirkungen auf die Umwelt in naher Zukunft umgesetzt werden? Da der Wandel zu mehr nachhaltiger Verantwortung von Unternehmen dynamisch verläuft, eröffnen sich fortlaufend neue Anknüpfungspunkte für weitere Forschungen.

Literaturverzeichnis

- Aguilera, R. V., & Jackson, G. (2003). The Cross-National Diversity of Corporate Governance: Dimensions and Determinants. *Academy of Management Review*, 28(3), 447–465. <https://doi.org/10.5465/amr.2003.10196772>
- Air France-KLM. (2022). *Our Sustainable Development Strategy*. Groupe Air France-KLM. <https://sustainabilityreport.airfranceklm.com/en/>
- Ali, W., Frynas, J. G., & Mahmood, Z. (2017). Determinants of Corporate Social Responsibility (CSR) Disclosure in Developed and Developing Countries: A Literature Review: Determinants of CSR Disclosure. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 24(4), 273–294. <https://doi.org/10.1002/csr.1410>
- American Airlines Group. (2022). *ESG Report 2021* (S. 1–65). <https://www.aa.com/content/images/customer-service/about-us/corporate-governance/esg/aag-esg-report-2021.pdf>
- Andersen, S. E., & Johansen, T. S. (2021). Corporate citizenship: Challenging the corporate centrality in corporate marketing. *Journal of Business Research*, 131, 686–699. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2020.12.061>
- Arevalo, J. A., & Aravind, D. (2017). Strategic Outcomes in Voluntary CSR: Reporting Economic and Reputational Benefits in Principles-Based Initiatives. *Journal of Business Ethics*, 144(1), 201–217. <https://doi.org/10.1007/s10551-015-2860-5>
- Bader, I. (2010). *Corporate Social Responsibility Reporting*. Diplomica Verlag.
- Bair, J. (2007). From the Politics of Development to the Challenges of Globalization. *Globalizations*, 4(4), 486–499. <https://doi.org/10.1080/14747730701695745>
- Baum, H., & Auerbach, S. (2017). *Strategic Management in the Aviation Industry*. Routledge, Taylor & Francis.
- Bennie, L., Bernhagen, P., & Mitchell, N. J. (2007). The Logic of Transnational Action: The Good Corporation and the Global Compact. *Political Studies*, 55(4), 733–753. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9248.2007.00681.x>
- Berger-Walliser, G., & Scott, I. (2018). Redefining Corporate Social Responsibility in an Era of Globalization and Regulatory Hardening. *American Business Law Journal*, 55(1), 167–218. <https://doi.org/10.1111/ablj.12119>
- Berneiser, J., Senkpiel, C., Götz, S., & Kustermann, M. (2020). *Flugverhalten in Deutschland und Europa—Ergebnisse einer repräsentativen Befragung der deutschen Bevölkerung*. Fraunhofer-Institut. https://www.ise.fraunhofer.de/content/dam/ise/de/downloads/pdf/Forschungsprojekte/Ergebnisse_Flugstudie.pdf
- Blowfield, M., & Murray, A. (2008). *Corporate Responsibility: A Critical Introduction*. OUP Oxford.
- Boeing. (2022). *Commercial Market Outlook*. <https://www.boeing.com/commercial/market/commercial-market-outlook/index.page>
- Bopst, J., Hölzer-Schopohl, O., Lindmaier, J., Myck, T., Schmied, M., & Weiß, J. (2019). *Wohin geht die Reise? Luftverkehr der Zukunft: Umwelt- und klimaschonend, treibhausgasneutral, lärmarm* (S. 1–52). Umweltbundesamt.

- https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/uba_fb_wohin-geht-die-reise.pdf
- Bowen, H. R. (2013). *Social Responsibilities of the Businessman*. University of Iowa Press.
- Brown, H. S., de Jong, M., & Lessidrenska, T. (2009). The Rise of the Global Reporting Initiative: A Case of Institutional Entrepreneurship. *Environmental Politics*, 18(2), 182–200. <https://doi.org/10.1080/09644010802682551>
- Bu, M., Rotchadl, S., & Bu, M. (2022). A Comparative Analysis of Corporate Social Responsibility Development in the USA and China. *critical perspectives on international business, ahead-of-print*(ahead-of-print). <https://doi.org/10.1108/cpoib-09-2021-0073>
- Buhmann, K. (2017). *Responsible Business Conduct and Competition: The OECD Guidelines for Multinational Enterprises and Responsible Supply Chain Management*. OECD. <https://www.oecd.org/corporate/responsible-business-conduct-and-competition.htm>
- Bundesministerium für Arbeit und Soziales, Deutschland. (o. J.-a). *CSR - Historie*. CSR. Abgerufen 16. November 2022, von <https://www.csr-in-deutschland.de/DE/CSR-Allgemein/CSR-Grundlagen/Historie/historie.html>
- Bundesministerium für Arbeit und Soziales, Deutschland. (o. J.-b). *CSR in der Praxis*. CSR. Abgerufen 2. November 2022, von <https://www.csr-in-deutschland.de/DE/CSR-Allgemein/CSR-in-der-Praxis/csr-in-der-praxis.html>
- Bundesministerium für Arbeit und Soziales, Deutschland. (o. J.-c). *CSR-Grundlagen*. CSR. Abgerufen 2. November 2022, von <https://www.csr-in-deutschland.de/DE/CSR-Allgemein/CSR-Grundlagen/csr-grundlagen.html>
- Bundesministerium für Arbeit und Soziales, Deutschland. (o. J.-d). *CSR-Politik—Aktivitäten der Bundesregierung*. CSR. Abgerufen 2. Dezember 2022, von <https://www.csr-in-deutschland.de/DE/CSR-Allgemein/CSR-Politik/CSR-in-Deutschland/Aktivitaeten-der-Bundesregierung/aktivitaeten-der-bundesregierung.html>
- Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft, Österreich. (o. J.-a). *Inhalt der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen*. Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft. Abgerufen 15. April 2023, von <https://www.bmaw.gv.at/Themen/International/OECD-Leitsaetze-multinationale-Unternehmen-OeNKP/Inhalt-der-OECD-Leitsaetze.html>
- Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft, Österreich. (o. J.-b). *OECD-Leitsätze*. Abgerufen 15. April 2023, von https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/nachhaltigkeit/unternehmen/standards/oecd.html
- Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Forschung, Österreich. (o. J.). *UN-Agenda 2030: Die globalen Nachhaltigkeitsziele*. Abgerufen 23. April 2023, von <https://www.bmbwf.gv.at/Themen/euint/ikoop/bikoop/sdgs.html>
- Bundesministerium für Europäische und internationale Angelegenheiten, Österreich. (o. J.). *OECD im Überblick*. Abgerufen 23. April 2023, von <https://www.bmeia.gv.at/themen/oecd/>
- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Österreich. (o. J.-a). *Europäische Nachhaltigkeitsstrategie (EU-SDS)*. Abgerufen 23. November 2022, von https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/nachhaltigkeit/strategien/eu_sds.html

- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Österreich. (o. J.-b). *Förderungen, Ziele und Nutzen—EMAS*. Abgerufen 23. April 2023, von https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/betrieblich_umweltschutz/emas/einmal_eins.html
- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Österreich. (o. J.-c). *OECD*. Abgerufen 23. April 2023, von https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/nachhaltigkeit/unternehmen/standards/oecd.html
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, Deutschland. (2020, August 17). *Luftverkehr*. <https://www.bmuv.de/themen/luft-laerm-mobilitaet/verkehr/luftverkehr>
- Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, Deutschland. (2023). *OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen*. <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Aussenwirtschaft/oecd-leitsaetze-fuer-multinationale-unternehmen.html>
- Bundesministerium Justiz, Österreich. (o. J.). *Richtlinienvorschlag zur Nachhaltigkeits-Berichterstattung*. Abgerufen 23. April 2023, von <https://www.bmvrj.gv.at/themen/EU-und-Internationales/Überprüfung-der-NFI-Richtlinie.html>
- Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft. (2022). *Branchenreport BDL*. <https://branchenreport.bdl.aero/>
- Burckhardt, G. (Hrsg.). (2013). *Corporate Social Responsibility—Mythen und Maßnahmen*. Springer Fachmedien Wiesbaden. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-02842-8>
- Cambridge Dictionary. (2023, April 12). *Greenwashing*. <https://dictionary.cambridge.org/de/worterbuch/englisch/greenwashing>
- Camilleri, M. A. (2022). The Rationale for ISO 14001 Certification: A Systematic Review and a Cost–Benefit Analysis. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 29(4), 1067–1083. <https://doi.org/10.1002/csr.2254>
- Campbell, J. L. (2007). Why would Corporations Behave in Socially Responsible Ways? An Institutional Theory of Corporate Social Responsibility. *Academy of Management Review*, 32(3), 946–967. <https://doi.org/10.5465/amr.2007.25275684>
- Carroll, A. B. (1991). The Pyramid of Corporate Social Responsibility: Toward the Moral Management of Organizational Stakeholders. *Business Horizons*, 34(4), 39–48. [https://doi.org/10.1016/0007-6813\(91\)90005-g](https://doi.org/10.1016/0007-6813(91)90005-g)
- Carroll, A. B. (2009). A History of Corporate Social Responsibility: Concepts and Practices. In A. Crane, D. Matten, A. McWilliams, J. Moon, & D. S. Siegel (Hrsg.), *The Oxford Handbook of Corporate Social Responsibility* (S. 19–46). Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780199211593.003.0002>
- Carroll, A. B. (2021). Corporate Social Responsibility: Perspectives on the CSR Construct’s Development and Future. *Business & Society*, 60(6), 1258–1278. <https://doi.org/10.1177/00076503211001765>
- Chen, S., & Bouvain, P. (2009). Is Corporate Responsibility Converging? A Comparison of Corporate Responsibility Reporting in the USA, UK, Australia, and Germany. *Journal of Business Ethics*, 87(1), 299–317. <https://doi.org/10.1007/s10551-008-9794-0>

- Chen, Z., Hang, H., Pavelin, S., & Porter, L. (2020). Corporate Social (Ir)responsibility and Corporate Hypocrisy: Warmth, Motive and the Protective Value of Corporate Social Responsibility. *Business Ethics Quarterly*, 30(4), 486–524.
<https://doi.org/10.1017/beq.2019.50>
- China Eastern Airlines. (o. J.). *China Eastern Airlines—Soziale Verantwortung*. China Eastern Airlines. Abgerufen 10. Dezember 2022, von https://de.ceair.com/newCMS/de/de/content/de_Footer/Support/201904/t20190403_5551.html
- Christensen, H. B., Hail, L., & Leuz, C. (2021). Mandatory CSR and Sustainability Reporting: Economic Analysis and Literature Review. *Review of Accounting Studies*, 26(3), 1176–1248. <https://doi.org/10.1007/s11142-021-09609-5>
- Christensen, L. T., Morsing, M., & Thyssen, O. (2021). Talk–Action Dynamics: Modalities of Aspirational Talk. *Organization Studies*, 42(3), 407–427.
<https://doi.org/10.1177/0170840619896267>
- CO2 Online. (o. J.). *CO2-Ausstoß weltweit: 10 Länder nach Emissionen*. Abgerufen 24. April 2023, von <https://www.co2online.de/klima-schuetzen/klimawandel/co2-ausstoss-der-laender/>
- Cowper-Smith, A., & de Grosbois, D. (2011). The Adoption of Corporate Social Responsibility Practices in the Airline Industry. *Journal of Sustainable Tourism*, 19(1), 59–77. <https://doi.org/10.1080/09669582.2010.498918>
- Crane, A., Matten, D., Glozer, S., & Spence, L. J. (2019). *Business Ethics: Managing Corporate Citizenship and Sustainability in the Age of Globalization*. Oxford University Press.
- Delta Air Lines. (2022). *ESG Report 2021* (S. 1–73).
<https://www.delta.com/content/dam/delta-www/about-delta/corporate-responsibility/2021-esg-report.pdf>
- Deutsche Lufthansa AG. (2022). *Fact Sheet Sustainability 2021* (S. 1–36).
<https://www.lufthansagroup.com/en/responsibility/reports.html>
- Deutscher Bundestag. (2017, März 8). *Deutscher Bundestag—Ausweitung der Berichtspflichten für Unternehmen beschlossen*.
<https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2017/kw10-de-berichtspflichten-unternehmen-csr-493972>
- Diebig, M. (2013). Statistische Grundlagen. In J. Rowold (Hrsg.), *Human Resource Management: Lehrbuch für Bachelor und Master* (S. 265–282). Springer.
https://doi.org/10.1007/978-3-642-39152-1_24
- Drisko, J. W., & Maschi, T. (2016). *Content Analysis*. Oxford University Press.
- Dumay, J., Guthrie, J., & Farneti, F. (2010). GRI Sustainability Reporting Guidelines for Public and Third Sector Organizations: A Critical Review. *Public Management Review*, 12(4), 531–548. <https://doi.org/10.1080/14719037.2010.496266>
- Einwiller, S., Ruppel, C., & Schnauber, A. (2016). Harmonization and Differences in CSR Reporting of US and German Companies: Analyzing the Role of Global Reporting Standards and Country-of-Origin. *Corporate Communications: An International Journal*, 21(2), 230–245. <https://doi.org/10.1108/CCIJ-09-2014-0062>
- EMAS. (o. J.). *Was ist EMAS: Umweltmanagementsystem EMAS*. EMAS. Abgerufen 18. November 2022, von <https://www.emas.de/was-ist-emas>

- Erauskin-Tolosa, A., Zubeltzu-Jaka, E., Heras-Saizarbitoria, I., & Boiral, O. (2020). ISO 14001, EMAS and environmental performance: A meta-analysis. *Business Strategy and the Environment*, 29(3), 1145–1159. <https://doi.org/10.1002/bse.2422>
- Eriksson, S., & Steenhuis, H.-J. (Hrsg.). (2015). *The Global Commercial Aviation Industry* (1. Aufl.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203582022>
- Europäischer Rat. (2022, Juni 21). *Neue Vorschriften für die Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen: Vorläufige politische Einigung zwischen Rat und Europäischem Parlament*. <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2022/06/21/new-rules-on-sustainability-disclosure-provisional-agreement-between-council-and-european-parliament/>
- European Commission. (o. J.-a). *Corporate Social Responsibility & Responsible Business Conduct*. Abgerufen 26. Oktober 2022, von https://single-market-economy.ec.europa.eu/industry/sustainability/corporate-social-responsibility-responsible-business-conduct_en
- European Commission. (o. J.-b). *Introduction to EMAS*. Abgerufen 23. April 2023, von https://green-business.ec.europa.eu/eco-management-and-audit-scheme-emas/about-emas/how-does-emas-work_en
- European Commission. (2021, Juni 4). *Sustainable Finance Package*. https://finance.ec.europa.eu/publications/sustainable-finance-package_en
- European Commission. (2022). *Corporate Sustainability Reporting*. https://finance.ec.europa.eu/capital-markets-union-and-financial-markets/company-reporting-and-auditing/company-reporting/corporate-sustainability-reporting_en
- Exchange Rates. (2023a, April 13). *Chinese Yuan to US Dollar Spot Exchange Rates for 2021*. <https://www.exchangerates.org.uk/CNY-USD-spot-exchange-rates-history-2021.html>
- Exchange Rates. (2023b, April 13). *Singapore Dollar to US Dollar Spot Exchange Rates for 2021*. <https://www.exchangerates.org.uk/SGD-USD-spot-exchange-rates-history-2021.html>
- Exchange Rates. (2023c, April 13). *US Dollar to Euro Spot Exchange Rates for 2021*. <https://www.exchangerates.org.uk/USD-EUR-spot-exchange-rates-history-2021.html>
- Exchange Rates. (2023d, April 13). *US Dollar to South Korean Won Spot Exchange Rates for 2021*. <https://www.exchangerates.org.uk/USD-KRW-spot-exchange-rates-history-2021.html>
- Fatima, T., & Elbanna, S. (2022). Corporate Social Responsibility (CSR) Implementation: A Review and a Research Agenda Towards an Integrative Framework. *Journal of Business Ethics*, 183, 105–121. <https://doi.org/10.1007/s10551-022-05047-8>
- Fifka, M. S. (2013). Corporate Responsibility Reporting and its Determinants in Comparative Perspective – a Review of the Empirical Literature and a Meta-analysis. *Business Strategy and the Environment*, 22(1), 1–35. <https://doi.org/10.1002/bse.729>
- Fox, C., Davis, P., & Baucus, M. (2020). Corporate Social Responsibility during Unprecedented Crises: The Role of Authentic Leadership and Business Model Flexibility. *Management Decision*, 58(10), 2213–2233. <https://doi.org/10.1108/MD-08-2020-1073>

- Friske, W., Nikolov, A. N., & Hoang, P. (2020). CSR Reporting Practices: An Integrative Model and Analysis. *Journal of Marketing Theory and Practice*, 28(2), 138–155. <https://doi.org/10.1080/10696679.2019.1690397>
- Gazdar, K. (2008). Reporting. In A. Habisch, M. Neureiter, & R. Schmidpeter (Hrsg.), *Handbuch Corporate Citizenship: Corporate Social Responsibility für Manager* (S. 191–197). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-540-36358-3_14
- Gebel, A. (2004). The Aviation Industry. In U. Steger (Hrsg.), *The Business of Sustainability: Building Industry Cases for Corporate Sustainability* (S. 99–123). Palgrave Macmillan UK. https://doi.org/10.1057/9780230524477_6
- George, E. (2019, Oktober 11). *Can Corporate Social Responsibility Be Legally Enforced?* Forbes. <https://www.forbes.com/sites/uhenergy/2019/10/11/can-corporate-social-responsibility-be-legally-enforced/?sh=183b2da53d44>
- Gimenez, C., Sierra, V., & Rodon, J. (2012). Sustainable Operations: Their Impact on the Triple Bottom Line. *International Journal of Production Economics*, 140(1), 149–159. <https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2012.01.035>
- Gläser, J., & Laudel, G. (2009). *Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse als Instrumente rekonstruierender Untersuchungen* (3. Aufl.). VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Global Reporting Initiative. (2006). *Leitfaden zur Nachhaltigkeitsberichterstattung* (Nr. 3; S. 1–160). Global Reporting Initiative (GRI). http://www.ranking-nachhaltigkeitsbericht.de/pdf/07_G3_Leitfaden_d.pdf
- goClimate. (2022, Juli 14). *Emissionen pro Kopf weltweit: CO2-Ausstoß pro Kopf weltweit nach Ländern*. <https://www.goclimat.de/glossar/emissionen/pro-kopf-weltweit/>
- Golob, U., & Bartlett, J. L. (2007). Communicating about Corporate Social Responsibility: A Comparative Study of CSR Reporting in Australia and Slovenia. *Public Relations Review*, 33(1), 1–9. <https://doi.org/10.1016/j.pubrev.2006.11.001>
- Goodland, R. (1995). The Concept of Environmental Sustainability. *Annual Review of Ecology and Systematics*, 26, 1–24.
- Gordon, K. (2001). *The OECD Guidelines and Other Corporate Responsibility Instruments: A Comparison* (OECD Working Papers on International Investment Nr. 2001/05; OECD Working Papers on International Investment, Bd. 2001/05). <https://doi.org/10.1787/302255465771>
- GOV.UK. (o. J.). *Streamlined Energy and Carbon Reporting (SECR) for Academy Trusts*. GOV.UK. Abgerufen 14. April 2023, von <https://www.gov.uk/government/publications/academy-trust-financial-management-good-practice-guides/streamlined-energy-and-carbon-reporting>
- Grewe, W., & Löffler, J. (2006). Aspekte der CSR aus Wirtschaftsprüfersicht. In K. Gazdar, A. Habisch, K. R. Kirchhoff, & S. Vaseghi (Hrsg.), *Erfolgsweg Verantwortung* (S. 3–11). Springer-Verlag. https://doi.org/10.1007/3-540-32482-8_1
- GRI. (o. J.-a). *About GRI*. Abgerufen 26. Oktober 2022, von <https://www.globalreporting.org/about-gri/>
- GRI. (o. J.-b). *Collaborations for Sustainability*. Abgerufen 26. Oktober 2022, von <https://www.globalreporting.org/public-policy-partnerships/>
- GRI. (o. J.-c). *Continuous Improvement*. Abgerufen 26. Oktober 2022, von <https://www.globalreporting.org/standards/>

- GRI. (o. J.-d). *Our Mission & History*. Abgerufen 26. Oktober 2022, von <https://www.globalreporting.org/about-gri/mission-history/>
- GRI. (o. J.-e). *The Global Leader for Impact Reporting*. Abgerufen 26. Oktober 2022, von <https://www.globalreporting.org/>
- GRI. (2021, Oktober 4). *Universal Standards*. <https://www.globalreporting.org/standards/standards-development/universal-standards/>
- Grieshuber, E. (2015). CSR als Hebel für ganzheitliche Innovation. In A. Schneider & R. Schmidpeter (Hrsg.), *Corporate Social Responsibility: Verantwortungsvolle Unternehmensführung in Theorie und Praxis* (S. 581–594). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-662-43483-3_38
- Grober, U. (2013). *Die Entdeckung der Nachhaltigkeit: Kulturgeschichte eines Begriffs*. Antje Kunstmann.
- Gröner, H. (1989). *Regulierung und Wettbewerb im europäischen Luftverkehr* (Bd. 183). Duncker & Humblot.
- Groza, M. D., Pronschinske, M. R., & Walker, M. (2011). Perceived Organizational Motives and Consumer Responses to Proactive and Reactive CSR. *Journal of Business Ethics*, 102(4), 639–652. <https://doi.org/10.1007/s10551-011-0834-9>
- Grunwald, A., & Kopfmüller, J. (2022). *Nachhaltigkeit* (3. Aufl.). Campus Verlag.
- Gulenko, M. (2018). Mandatory CSR Reporting—Literature Review and Future Developments in Germany. *NachhaltigkeitsManagementForum | Sustainability Management Forum*, 26(1–4), 3–17. <https://doi.org/10.1007/s00550-018-0476-9>
- Guo, W., Toader, B., Feier, R., Mosquera, G., Ying, F., Oh, S.-W., Price-Williams, M., & Krupp, A. (2019). Global Air Transport Complex Network: Multi-Scale Analysis. *SN Applied Sciences*, 1(7), 680. <https://doi.org/10.1007/s42452-019-0702-2>
- Guthrie, J., & Farneti, F. (2008). GRI Sustainability Reporting by Australian Public Sector Organizations. *Public Money & Management*, 28(6), 361–366. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9302.2008.00670.x>
- Hacking, T., & Guthrie, P. (2008). A Framework for Clarifying the Meaning of Triple Bottom-Line, Integrated, and Sustainability Assessment. *Environmental Impact Assessment Review*, 28(2), 73–89. <https://doi.org/10.1016/j.eiar.2007.03.002>
- Hainan Airlines Holding. (o. J.). *Responsibilities and Prospects*. Abgerufen 15. März 2023, von https://www.hainanairlines.com/HUPortal/dyn/portal/DisplayPage?COUNTRY_SITE=INT&SITE=CBHZCBHZ&LANGUAGE=GB&PAGE=SRDP
- Haji, A. A., Coram, P., & Troshani, I. (2022). Consequences of CSR Reporting Regulations Worldwide: A Review and Research Agenda. *Accounting, Auditing & Accountability Journal*, 36(1), 177–208. <https://doi.org/10.1108/AAAJ-05-2020-4571>
- Halkos, G. E., & Nomikos, S. N. (2021). Reviewing the Status of Corporate Social Responsibility (CSR) Legal Framework. *Management of Environmental Quality: An International Journal*, 32(4), 700–716. <https://doi.org/10.1108/MEQ-04-2021-0073>
- Hammerschmid, I. (2019). Die OECD-Leitsätze und die Nationalen Kontaktpunkte als Orientierungshilfe bei der Umsetzung unternehmerischer Verantwortung. In D. Ortiz, M. Czury, & M. Scholz (Hrsg.), *Verantwortungsvolle Unternehmensführung im*

- österreichischen Mittelstand: *Vision und Praxis* (S. 43–54). Springer Fachmedien.
https://doi.org/10.1007/978-3-658-25328-8_4
- Han, H. (2015). Korea's Pursuit of Low-Carbon Green Growth: A Middle-Power State's Dream of Becoming a Green Pioneer. *The Pacific Review*, 28(5), 731–754.
<https://doi.org/10.1080/09512748.2015.1013491>
- Hansen, U., & Schrader, U. (2005). Corporate Social Responsibility als aktuelles Thema der Betriebswirtschaftslehre. *Die Betriebswirtschaft*, 65(4), 373–395.
- Hausding, G. (2017). *Deutscher Bundestag—Ausweitung der Berichtspflichten für Unternehmen beschlossen*. Deutscher Bundestag.
<https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2017/kw10-de-berichtspflichten-unternehmen-csr-493972>
- Heinrich, P. (2018). CSR-Kommunikation – Die Instrumente. In P. Heinrich (Hrsg.), *CSR und Kommunikation: Unternehmerische Verantwortung überzeugend vermitteln* (S. 87–114). Springer Gabler. https://doi.org/10.1007/978-3-662-56481-3_6
- Helmold, M., Dathe, R., Dathe, T., Groß, D.-P., & Hummel, F. (2020). CSR im Innovationsmanagement. In M. Helmold, R. Dathe, T. Dathe, D.-P. Groß, & F. Hummel (Hrsg.), *Corporate Social Responsibility im internationalen Kontext: Wettbewerbsvorteile durch nachhaltige Wertschöpfung* (S. 141–153). Springer Fachmedien. https://doi.org/10.1007/978-3-658-30899-5_7
- Hou, S., & Li, L. (2014). Reasoning and Differences between CSR Theory and Practice in China, the United States and Europe. *Journal of International Business Ethics*, 7(1), 19–30.
- Hussain, N., Rigoni, U., & Orij, R. P. (2018). Corporate Governance and Sustainability Performance: Analysis of Triple Bottom Line Performance. *Journal of Business Ethics*, 149(2), 411–432. <https://doi.org/10.1007/s10551-016-3099-5>
- IATA. (2022a). *IATA*. <https://www.iata.org/en/>
- IATA. (2022b, März). *Anzahl der Flüge in der weltweiten Luftfahrt von 2014 bis 2021*. Statista. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/411620/umfrage/anzahl-der-weltweiten-fluege/>
- IATA. (2022c, Dezember). *Fluggesellschaften—Gewinnprognose bis 2023*. Statista. <https://de-statista-com.uaccess.univie.ac.at/statistik/daten/studie/158213/umfrage/gewinn-der-weltweiten-luftfahrtindustrie/>
- IATA. (2022d). *Global Outlook for Air Transport Sustained Recovery amidst Strong Headwinds* (S. 1–23). <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport---december-2022/>
- IATA Economics. (2022). *Air Passenger Market Analysis* (S. 1–4).
- IBM. (o. J.). *What is the SASB?* Abgerufen 14. April 2023, von <https://www.ibm.com/topics/sasb>
- Idemudia, U. (2011). Corporate Social Responsibility and Developing Countries: Moving the Critical CSR Research Agenda in Africa forward. *Progress in Development Studies*, 11(1), 1–18. <https://doi.org/10.1177/146499341001100101>
- IFRS Foundation. (o. J.-a). *IFRS - Integrated Reporting Framework*. Abgerufen 14. April 2023, von <https://www.ifrs.org/issued-standards/ir-framework/>

- IFRS Foundation. (o. J.-b). *Integrated Reporting Framework*. Abgerufen 14. April 2023, von <https://www.integratedreporting.org/resource/international-ir-framework/>
- IFRS Foundation. (o. J.-c). *SASB Standards*. SASB. Abgerufen 14. April 2023, von <https://www.sasb.org/standards/download/>
- IFRS Foundation. (o. J.-d). *Standards Overview*. SASB. Abgerufen 14. April 2023, von <https://www.sasb.org/standards/>
- IFRS Foundation. (o. J.-e). *Why Companies Use SASB Standards*. SASB. Abgerufen 14. April 2023, von <https://www.sasb.org/company-use/>
- Integrated Reporting. (o. J.). *Integrated Reporting Framework*. Integrated Reporting Framework. Abgerufen 18. November 2022, von <https://www.integratedreporting.org/resource/international-ir-framework/>
- International Airlines Group. (2022). *Sustainability Report 2021* (S. 1–37). <https://www.iairgroup.com/~media/Files/IAAG/documents/sustainability/sustainability-report-2021.pdf>
- Isaksson, R., & Steimle, U. (2009). What Does GRI-Reporting Tell Us about Corporate Sustainability? *The TQM Journal*, 21(2), 168–181. <https://doi.org/10.1108/17542730910938155>
- ISO. (o. J.-a). *ISO*. Abgerufen 18. November 2022, von <https://www.iso.org/about-us.html>
- ISO. (o. J.-b). *ISO 26000—Social Responsibility*. ISO. Abgerufen 18. November 2022, von <https://www.iso.org/iso-26000-social-responsibility.html>
- Jankowski, S. (2013, Juli 26). *ISO 14001—Umweltmanagementsystemnorm*. Umweltbundesamt; Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/wirtschaft-konsum/wirtschaft-umwelt/umwelt-energiemanagement/iso-14001-umweltmanagementsystemnorm>
- Jarolimek, S. (2014a). CSR-Kommunikation: Zielsetzungen und Erscheinungsformen. In A. Zerfaß & M. Piwinger (Hrsg.), *Handbuch Unternehmenskommunikation: Strategie—Management – Wertschöpfung* (S. 1269–1283). Springer Fachmedien. https://doi.org/10.1007/978-3-8349-4543-3_64
- Jarolimek, S. (2014b). CSR-Kommunikation: Zielsetzungen und Erscheinungsformen. In A. Zerfaß & M. Piwinger (Hrsg.), *Handbuch Unternehmenskommunikation: Strategie—Management – Wertschöpfung* (S. 1269–1283). Springer Fachmedien. https://doi.org/10.1007/978-3-8349-4543-3_64
- Kampf, C. (2007). Corporate Social Responsibility: WalMart, Maersk and the Cultural Bounds of Representation in Corporate Web Sites. *Corporate Communications: An International Journal*, 12(1), 41–57. <https://doi.org/10.1108/13563280710723741>
- Karlshaus, A. B., & Mochmann, I. C. (2019). Corporate Social Responsibility und Interkulturelles Management. In A. B. Karlshaus & I. C. Mochmann (Hrsg.), *CSR und Interkulturelles Management: Gesellschaftliche und unternehmerische Verantwortung international bewältigen* (S. 1–24). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-662-55230-8_1
- Karwowski, M., & Raulinajtys-Grzybek, M. (2021). The Application of Corporate Social Responsibility (CSR) Actions for Mitigation of Environmental, Social, Corporate Governance (ESG) and Reputational Risk in Integrated Reports. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 28(4), 1270–1284. <https://doi.org/10.1002/csr.2137>

- Kell, G. (2005). The Global Compact Selected Experiences and Reflections. *Journal of Business Ethics*, 59(1–2), 69–79. <https://doi.org/10.1007/s10551-005-3413-0>
- Khan, H. (2011). A Literature Review of Corporate Governance. *International Conference on E-business, management and Economics*, 25(1), 5.
- Khan, M., Hassan, A., Harrison, C., & Tarbert, H. (2020). CSR Reporting: A Review of Research and Agenda for Future Research. *Management Research Review*, 43(11), 1395–1419. <https://doi.org/10.1108/MRR-02-2019-0073>
- Kim, C. H., Amaeshi, K., Harris, S., & Suh, C.-J. (2013). CSR and the National Institutional Context: The Case of South Korea. *Journal of Business Research*, 66(12), 2581–2591. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2012.05.015>
- Kinderman, D. (2020). The Tenuous Link Between CSR Performance and Support for Regulation: Business Associations and Nordic Regulatory Preferences Regarding the Corporate Transparency Law 2014/95/EU. *Business and Politics*, 22(3), 413–448. <https://doi.org/10.1017/bap.2019.19>
- Kinderman, D. P. (2012). Why Do some Countries Get CSR sooner, and in Greater Quantity, than Others? The Political Economy of Corporate Responsibility and the Rise of Market Liberalism across the OECD: 1977-2007. *WZB Discussion Paper No. SP III 2009-301*, 1–65. <https://doi.org/10.2139/ssrn.1802467>
- Klußmann, N., & Malik, A. (2018). *Lexikon der Luftfahrt* (4. Aufl.). Springer. <https://doi.org/10.1007/978-3-662-54040-4>
- Knoepfel, P. (2008). Ressourcenorientierte Nachhaltigkeitspolitik jenseits des magischen Drei-Säulen-Konzepts. *Gaia (Heidelberg, Germany)*, 17(3), 265–269. <https://doi.org/10.14512/gaia.17.3.5>
- Koch, E. (2022). Zusammenfassung und Ausblick auf die Zukunft der Globalisierung. In E. Koch (Hrsg.), *Globalisierung: Wirtschaft und Politik* (S. 271–288). Springer Fachmedien. https://doi.org/10.1007/978-3-658-38179-0_14
- Korean Air. (2022). *2022 Korean Air ESG Report* (S. 1–96). https://www.koreanair.com/content/dam/koreanair/ko/footer/about-us/sustainable-management/report/2022_Korean%20Air%20ESG%20Report_en.pdf
- Korean Law and CSR Implementation*. (2015, November 9). Law Explorer. <https://lawexplores.com/korean-law-and-csr-implementation/>
- KPMG Austria. (2022, Oktober 24). *CSRD*. KPMG. <https://kpmg.com/at/de/home/insights/2021/07/acnews-csrd.html>
- Krippendorff, K. (1989). Content Analysis. *International Encyclopedia of Communication*, 1, 403–407.
- Kurhofer, K. (2022). Der politische Prozess der gesellschaftlichen Verantwortung von Unternehmen in der EU und in Deutschland. In K. Kurhofer (Hrsg.), *Gesellschaftliche Verantwortung der Unternehmen und die Rolle der Unternehmensberichterstattung: Eine Untersuchung unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung in der EU und in Deutschland* (S. 125–145). Springer Fachmedien. https://doi.org/10.1007/978-3-658-36231-7_5
- La Torre, M., Dumay, J., Rea, M. A., & Abhayawansa, S. (2020). A Journey towards a Safe Harbour: The Rhetorical Process of the International Integrated Reporting Council. *The British Accounting Review*, 52(2), 100836. <https://doi.org/10.1016/j.bar.2019.100836>

- Lamichhane, S., Eğılmez, G., Gedik, R., Bhutta, M. K. S., & Erenay, B. (2021). Benchmarking OECD Countries' Sustainable Development Performance: A Goal-specific Principal Component Analysis Approach. *Journal of Cleaner Production*, 287, 125040. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.125040>
- Laskar, N. (2019). Does Sustainability Reporting Enhance Firms Profitability? A Study on Select Companies from India and South Korea. *Indian Journal of Corporate Governance*, 12(1), 2–20. <https://doi.org/10.1177/0974686219836528>
- Latapí Agudelo, M. A., Jóhannsdóttir, L., & Davídsdóttir, B. (2019). A Literature Review of the History and Evolution of Corporate Social Responsibility. *International Journal of Corporate Social Responsibility*, 4(1). <https://doi.org/10.1186/s40991-018-0039-y>
- Lee, K.-H., & Shin, D. (2010). Consumers' Responses to CSR Activities: The Linkage between Increased Awareness and Purchase Intention. *Public Relations Review*, 36(2), 193–195. <https://doi.org/10.1016/j.pubrev.2009.10.014>
- Lee, M.-D. P. (2008). A Review of the Theories of Corporate Social Responsibility: Its Evolutionary Path and the Road ahead. *International Journal of Management Reviews*, 10(1), 53–73. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2370.2007.00226.x>
- Lehman, Lee & Xu. (o. J.). *Chinese Law—Corporate Social Responsibility*. Lehman, Lee & Xu. Abgerufen 12. Dezember 2022, von <https://www.lehmanlaw.com/resource-centre/faqs/corporate-social-responsibility/corporate-social-responsibility.html>
- Levy, D. L., Szejnwald Brown, H., & de Jong, M. (2010). The Contested Politics of Corporate Governance: The Case of the Global Reporting Initiative. *Business & Society*, 49(1), 88–115. <https://doi.org/10.1177/0007650309345420>
- Liang, H., & Renneboog, L. (2020). Corporate Social Responsibility and Sustainable Finance: A Review of the Literature. *European Corporate Governance Institute-Finance Working Paper*, 701, 1–43. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3698631>
- Lin, L.-W. (2020). Mandatory Corporate Social Responsibility? Legislative Innovation and Judicial Application in China. *The American Journal of Comparative Law*, 68(3), 576–615. <https://doi.org/10.1093/ajcl/avaa025>
- Lindgreen, A., & Swaen, V. (2010). Corporate Social Responsibility. *International Journal of Management Reviews*, 12(1), 1–7. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2370.2009.00277.x>
- Loew, T., Ankele, K., Braun, S., & Clausen, J. (2004). *Bedeutung der internationalen CSR-Diskussion für Nachhaltigkeit und die sich daraus ergebenden Anforderungen an Unternehmen mit Fokus Berichterstattung*. Future e.V.
- Magers, J., Eschenfelder, C., & Krause-Wichmann, L. (2022). Begriffsklärungen. In J. Magers, C. Eschenfelder, & L. Krause-Wichmann, *Sustainable Corporate Governance* (S. 3–22). Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-38684-9_1
- Matten, D., & Moon, J. (2008). “Implicit” and “Explicit” CSR: A Conceptual Framework for a Comparative Understanding of Corporate Social Responsibility. *Academy of Management Review*, 33(2), 404–424. <https://doi.org/10.5465/amr.2008.31193458>
- Mayring, P. (2019). Qualitative Inhaltsanalyse – Abgrenzungen, Spielarten, Weiterentwicklungen. *Qualitative Social Research*, 20(3), 1–26. <https://doi.org/10.17169/FQS-20.3.3343>

- Mayring, P. (2022). *Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken* (13. Aufl.). Beltz, Preselect.media GmbH. https://www.content-select.com/index.php?id=bib_view&ean=9783407258991
- Mayring, P., & Brunner, E. (2007). Qualitative Inhaltsanalyse. In R. Buber & H. H. Holzmüller (Hrsg.), *Qualitative Marktforschung* (S. 669–680). Gabler. https://doi.org/10.1007/978-3-8349-9258-1_42
- Mayring, P., & Fenzl, T. (2019). Qualitative Inhaltsanalyse. In N. Baur & J. Blasius (Hrsg.), *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung* (S. 633–648). Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-21308-4_42
- Meckenstock, G. (1997). Wirtschaftsethik. In *Wirtschaftsethik*. De Gruyter. <https://doi.org/10.1515/9783110805437>
- Meitinger, T. H. (2022). Luftfahrt. In T. H. Meitinger (Hrsg.), *Revolutionäre Patente: Von James Watt, Nikola Tesla bis Elon Musk* (S. 195–207). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-662-65710-2_17
- Mensen, H. (2013). *Handbuch der Luftfahrt* (Bd. 1). Springer-Verlag.
- Methner, O., & Reiter, J. (2018). Rechtliche Rahmenbedingungen für CSR und Compliance in deutschen Unternehmen. In A. Kleinfeld & A. Martens (Hrsg.), *CSR und Compliance: Synergien nutzen durch ein integriertes Management* (S. 49–62). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-662-56214-7_3
- Michelon, G., Pilonato, S., & Ricceri, F. (2015). CSR Reporting Practices and the Quality of Disclosure: An Empirical Analysis. *Critical Perspectives on Accounting*, 33, 59–78. <https://doi.org/10.1016/j.cpa.2014.10.003>
- Milne, M. J., & Gray, R. (2013). W(h)ither Ecology? The Triple Bottom Line, the Global Reporting Initiative, and Corporate Sustainability Reporting. *Journal of Business Ethics*, 118(1), 13–29. <https://doi.org/10.1007/s10551-012-1543-8>
- Modern Slavery Act 2015, Pub. L. No. 54. Abgerufen 10. Dezember 2022, von <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/30/section/54/enacted>
- Moneva, J. M., Archel, P., & Correa, C. (2006). GRI and the Camouflaging of Corporate Unsustainability. *Accounting Forum*, 30(2), 121–137. <https://doi.org/10.1016/j.accfor.2006.02.001>
- Moura-Leite, R. C., & Padgett, R. C. (2011). Historical Background of Corporate Social Responsibility. *Social Responsibility Journal*, 7(4), 528–539. <https://doi.org/10.1108/17471111111117511>
- Murphy, A., & Contreras, I. (2022, Mai 12). *The Global 2000—2022*. Forbes. <https://www.forbes.com/lists/global2000/>
- OECD. (o. J.). *Soft Law*. Abgerufen 17. April 2023, von <https://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/irc10.htm>
- OECD. (2001, Oktober 15). *Corporate Social Responsibility: Partners for Progress*. OECD. <https://www.oecd.org/corporate/corporatesocialresponsibilitypartnersforprogress.htm>
- OECD. (2011). *OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen*. <https://www.oecd.org/berlin/publikationen/oecd-leitsaetze-fuer-multinationale-unternehmen.htm>
- Orzes, G., Moretto, A. M., Moro, M., Rossi, M., Sartor, M., Caniato, F., & Nassimbeni, G. (2020). The Impact of the United Nations Global Compact on Firm Performance: A

- Longitudinal Analysis. *International Journal of Production Economics*, 227, 107664.
<https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2020.107664>
- Owen, D. L. (2004). The Triple Bottom Line: Does it all Add Up? *Pacific Accounting Review*, 16(2), 70–72.
- Palazzo, B. (2002). U.S.-American and German Business Ethics: An Intercultural Comparison. *Journal of Business Ethics*, 41(3), 195–216.
<https://doi.org/10.1023/A:1021239017049>
- Peeters, P., Bongaerts, R., & Bouwer, J. (2017). Corporate Social Responsibility in der Luftfahrtindustrie: Probleme und Herausforderungen. In D. Lund-Durlacher, M. S. Fifka, & D. Reiser (Hrsg.), *CSR und Tourismus* (S. 233–249). Springer Berlin Heidelberg. https://doi.org/10.1007/978-3-662-53748-0_15
- Petzel, F. W. (1933). Die Flugsicherung im europäischen Luftverkehr. In C. Pirath & W. Lambert (Hrsg.), *Die Grundlagen der Flugsicherung* (S. 27–76). Springer.
https://doi.org/10.1007/978-3-642-94541-0_2
- Pfister, T., Schweighofer, M., & Reichel, A. (2016). *Sustainability*. Taylor & Francis Group.
- Phillips, R., Schrempf-Stirling, J., & Stutz, C. (2020). The Past, History, and Corporate Social Responsibility. *Journal of Business Ethics*, 166, 203–213.
<https://doi.org/10.1007/s10551-019-04319-0>
- Ping, H. Y. (o. J.). *Corporate Social Responsibility in Singapore: Institutions, Frameworks and Practices* (S. 1–30). Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC).
<https://www.apec.org/docs/default-source/Publications/2005/12/Corporate-Social-Responsibility-in-the-APEC-Region-Current-Status-and-Implications-December-2005/TOC/Singapore.pdf>
- Podrecca, M., Sartor, M., & Nassimbeni, G. (2022). United Nations Global Compact: Where Are We Going? *Social Responsibility Journal*, 18(5), 984–1003.
<https://doi.org/10.1108/SRJ-06-2020-0261>
- Pope, K. R., & Lee, C.-C. (2013). Could the Dodd–Frank Wall Street Reform and Consumer Protection Act of 2010 be Helpful in Reforming Corporate America? An Investigation on Financial Bounties and Whistle-Blowing Behaviors in the Private Sector. *Journal of Business Ethics*, 112(4), 597–607. <https://doi.org/10.1007/s10551-012-1560-7>
- Porter, M. E., & Kramer, M. R. (2006). The Link between Competitive Advantage and Corporate Social Responsibility. *Harvard business review*, 84(12), 78–92.
- Pradhan, P., Costa, L., Rybski, D., Lucht, W., & Kropp, J. P. (2017). A Systematic Study of Sustainable Development Goal (SDG) Interactions. *Earth's Future*, 5(11), 1169–1179.
<https://doi.org/10.1002/2017EF000632>
- Ramsenthaler, C. (2013). Was ist „Qualitative Inhaltsanalyse?“ In M. Schnell, C. Schulz, H. Kolbe, & C. Dunger (Hrsg.), *Der Patient am Lebensende* (S. 23–42). Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-531-19660-2_2
- Rasche, A. (2009). Toward a Model to Compare and Analyze Accountability Standards—The Case of the UN Global Compact. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 16(4), 192–205. <https://doi.org/10.1002/csr.202>
- Rasche, A., Waddock, S., & McIntosh, M. (2013). The United Nations Global Compact: Retrospect and Prospect. *Business & Society*, 52(1), 6–30.
<https://doi.org/10.1177/0007650312459999>

- Richtlinie 2014/95/EU des Europäischen Parlaments, CONSIL, EP, 330 OJ L (2014).
<http://data.europa.eu/eli/dir/2014/95/oj/deu>
- Röhl, K.-H. (2020). *Luftfahrt: Branche in existenzieller Krise* (S. 4).
- Ruggie, J. G. (2004). Reconstituting the Global Public Domain—Issues, Actors, and Practices. *European Journal of International Relations*, 10(4), 499–531.
<https://doi.org/10.1177/1354066104047847>
- Sartor, M., Orzes, G., Touboul, A., Culot, G., & Nassimbeni, G. (2019). ISO 14001 standard: Literature review and theory-based research agenda. *Quality Management Journal*, 26(1), 32–64. <https://doi.org/10.1080/10686967.2018.1542288>
- SASB. (o. J.). SASB. IFRS Foundation. Abgerufen 14. April 2023, von <https://www.sasb.org/>
- Schäfer, A. W., & Waitz, I. A. (2014). Air Transportation and the Environment. *Transport Policy*, 34, 1–4. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.02.012>
- Schaffhauser-Linzatti, M. M., & Ossmann, S. F. (2018). Sustainability in Higher Education's Annual Reports: An Empirical Study on Australian and Austrian Universities. *International Journal of Sustainability in Higher Education*, 19(2), 233–248.
<https://doi.org/10.1108/IJSHE-05-2016-0093>
- Schneider, A. (2012). Reifegradmodell CSR – eine Begriffsklärung und -abgrenzung. In A. Schneider & R. Schmidpeter (Hrsg.), *Corporate Social Responsibility* (S. 17–38). Springer Berlin Heidelberg. https://doi.org/10.1007/978-3-642-25399-7_2
- Schreier, M. (2014). Varianten qualitativer Inhaltsanalyse: Ein Wegweiser im Dickicht der Begrifflichkeiten. *Qualitative Social Research*, 15(1). <https://doi.org/10.17169/FQS-15.1.2043>
- Schröder, N. I. (2020). *CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz: Beurteilung aus Arbeitnehmerperspektive*. Springer Fachmedien. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-29198-3>
- Schwalbach, J., & Schwerk, A. (2008). Corporate Governance und Corporate Citizenship. In A. Habisch, M. Neureiter, & R. Schmidpeter (Hrsg.), *Handbuch Corporate Citizenship* (S. 71–85). Springer Berlin Heidelberg. https://doi.org/10.1007/978-3-540-36358-3_4
- SDG Watch Austria. (o. J.). *Über die Sustainable Development Goals (SDGs)*. Abgerufen 23. April 2023, von <https://www.sdgwatch.at/de/ueber-sdgs/>
- Seele, P., & Gatti, L. (2017). Greenwashing Revisited: In Search of a Typology and Accusation-Based Definition Incorporating Legitimacy Strategies. *Business Strategy and the Environment*, 26(2), 239–252. <https://doi.org/10.1002/bse.1912>
- Singapore Airlines. (2022). *Sustainability Report FY2021/22* (S. 1–191).
<https://www.singaporeair.com/saar5/pdf/Investor-Relations/Annual-Report/sustainabilityreport2122.pdf>
- Sitarz, D. (1993). *Agenda 21: The Earth Summit Strategy to Save our Planet*. Boulder, CO (United States); EarthPress. <https://www.osti.gov/biblio/6289330>
- Southwest Airlines. (2022). *2021 One Report* (S. 1–117).
https://www.southwest.com/assets/pdfs/communications/one-reports/2021_Southwest_One_Report_2022-04-22.pdf
- Sozialministerium, Österreich. (2020, August 19). *Corporate Social Responsibility & Human Rights*. CSR/Business & Human Rights.

- <https://www.sozialministerium.at/Themen/Soziales/Soziale-Themen/CSR-Business---Human-Rights.html>
- Spangenberg, J. H., Pfahl, S., & Deller, K. (2002). Towards Indicators for Institutional Sustainability: Lessons from an Analysis of Agenda 21. *Ecological Indicators*, 2(1), 61–77. [https://doi.org/10.1016/S1470-160X\(02\)00050-X](https://doi.org/10.1016/S1470-160X(02)00050-X)
- Srnka, K. J., & Koeszegi, S. T. (2007). From Words to Numbers: How to Transform Qualitative Data into Meaningful Quantitative Results. *Schmalenbach Business Review*, 59(1), 29–57. <https://doi.org/10.1007/BF03396741>
- Stemler, S. (2000). An Overview of Content Analysis. *Practical Assessment, Research, and Evaluation*, 7(1), 17. <https://doi.org/10.7275/Z6FM-2E34>
- Stutz, C. (2021). History in Corporate Social Responsibility: Reviewing and Setting an Agenda. *Business History*, 63(2), 175–204. <https://doi.org/10.1080/00076791.2018.1543661>
- Task Force on Climate-Related Financial Disclosures. (o. J.-a). *Task Force on Climate-Related Financial Disclosures*. Task Force on Climate-Related Financial Disclosures. Abgerufen 14. April 2023, von <https://www.fsb-tcfd.org/>
- Task Force on Climate-Related Financial Disclosures. (o. J.-b). *TCFD Knowledge Hub*. TCFD Knowledge Hub. Abgerufen 23. April 2023, von <https://www.tcfdhub.org/>
- Task Force on Climate-Related Financial Disclosures. (o. J.-c). *TCFD Recommendations*. Task Force on Climate-Related Financial Disclosures. Abgerufen 14. April 2023, von <https://www.fsb-tcfd.org/recommendations/>
- The Carbon Trust. (2019, April 20). *SECR Explained: Streamlined Energy & Carbon Reporting Framework for UK Business*. <https://www.carbontrust.com/news-and-insights/insights/secr-explained-streamlined-energy-carbon-reporting-framework-for-uk>
- Tschopp, D., & Huefner, R. J. (2015). Comparing the Evolution of CSR Reporting to that of Financial Reporting. *Journal of Business Ethics*, 127(3), 565–577. <https://doi.org/10.1007/s10551-014-2054-6>
- Tschopp, D. J. (2005). Corporate Social Responsibility: A Comparison between the United States and the European Union. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 12(1), 55–59. <https://doi.org/10.1002/csr.69>
- Turkish Airlines. (2022). *2021 Sustainability Report* (S. 1–112). <https://investor.turkishairlines.com/documents/sustainability/turkish-airlines-sustainability-report-2021.pdf>
- UL Solutions. (o. J.). *Understanding SECR: Streamlined Energy and Carbon Reporting*. UL Solutions. Abgerufen 14. April 2023, von <https://www.ul.com/resources/understanding-secr-streamlined-energy-and-carbon-reporting>
- Umweltbundesamt, Deutschland. (o. J.). *Nachhaltigkeit, Strategien, Internationales*. Umweltbundesamt; Umweltbundesamt. Abgerufen 23. November 2022, von <https://www.umweltbundesamt.de/themen/nachhaltigkeit-strategien-internationales>
- UN Secretary-General, & World Commission on Environment and Development. (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development „Our Common Future“* (S. 374). UN,. <https://digitallibrary.un.org/record/139811>

- United Nations. (o. J.-a). *Report of the World Commission on Environment and Development- Our Common Future*. Abgerufen 26. November 2022, von <https://sustainabledevelopment.un.org/milestones/wced>
- United Nations. (o. J.-b). *The 17 Goals*. Abgerufen 23. April 2023, von <https://sdgs.un.org/goals>
- United Nations Development Programme. (o. J.). *Sustainable Development Goals*. Abgerufen 26. November 2022, von <https://www.undp.org/sustainable-development-goals>
- United Nations Development Programme. (2013, August 20). *Turkey Corporate Social Responsibility Baseline Report*. UNDP. <https://www.undp.org/turkiye/publications/turkey-corporate-social-responsibility-baseline-report>
- United Nations Development Programme. (2020, Juli 16). *Private Sector Awareness of the Sustainable Development Goals*. UNDP. <https://www.undp.org/china/publications/private-sector-awareness-sustainable-development-goals>
- United Nations Environment Programme. (o. J.). *Climate Risk and TCFD Programme*. Abgerufen 14. April 2023, von <https://www.unepfi.org/climate-change/tcfd/>
- United Nations Environment Programme, U. N. (2017, September 16). *Korea Environmental Policy Bulletin—Korea's National Green Growth Strategy and Environmental Policy*. UNEP - UN Environment Programme. <http://www.unep.org/resources/report/korea-environmental-policy-bulletin-koreas-national-green-growth-strategy-and>
- United Nations Global Compact. (o. J.). *The World's Largest Corporate Sustainability Initiative*. Abgerufen 17. November 2022, von <https://unglobalcompact.org/what-is-gc>
- United Nations Global Compact. (2021). *UN Global Compact Strategy 2021–2023*. <https://unglobalcompact.org/library/5869>
- United Nations Global Compact. (2022). *Our Participants*. https://www.unglobalcompact.org/what-is-gc/participants/search?utf8=%E2%9C%93&search%5Bkeywords%5D=&search%5Bsort_field%5D=&search%5Bsort_direction%5D=asc
- UPJ. (2019). Standards und Gesetze. *CSR-Praxistage*. <https://www.csr-praxistage.de/wissen/berichterstattung-wissen/standards-gesetze/>
- Vaismoradi, M., & Snelgrove, S. (2019). Theme in Qualitative Content Analysis and Thematic Analysis. *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research*, 20(3). <https://doi.org/10.17169/FQS-20.3.3376>
- van der Laan Smith, J., Adhikari, A., & Tondkar, R. H. (2005). Exploring Differences in Social Disclosures Internationally: A Stakeholder Perspective. *Journal of Accounting and Public Policy*, 24(2), 123–151. <https://doi.org/10.1016/j.jaccpubpol.2004.12.007>
- Vasigh, B., Fleming, K., & Tacker, T. (2018). *Introduction to Air Transport Economics: From Theory to Applications* (3. Aufl.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315299075>
- Vereinte Nationen. (o. J.). *Ziele für nachhaltige Entwicklung*. Vereinte Nationen - Regionales Informationszentrum für Westeuropa. Abgerufen 10. April 2023, von <https://unric.org/de/17ziele/>

- Voegtlin, C., & Pless, N. M. (2014). Global Governance: CSR and the Role of the UN Global Compact. *Journal of Business Ethics*, 122(2), 179–191.
<https://doi.org/10.1007/s10551-014-2214-8>
- Votaw, D. (1972). Genius Becomes Rare: A Comment on the Doctrine of Social Responsibility Pt. I. *California Management Review*, 15(2), 25–31.
<https://doi.org/10.2307/41164415>
- Votaw, D. (1973). Corporate Social Reform: An Educator's Viewpoint. *California Management Review (Pre-1986)*, 15(000004), 67.
- Wasieleski, D. M., & Weber, J. (2020). *Sustainability* (1. Aufl.). Emerald Group Publishing.
<https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&scope=site&db=nlebk&AN=2356902>
- Wen, H., & Deltas, G. (2022). Global Corporate Social Responsibility Reporting Regulation. *Contemporary Economic Policy*, 40(1), 98–123. <https://doi.org/10.1111/coep.12548>
- Wensveen, J. (2018). *Air Transportation: A Management Perspective* (7. Aufl.). Routledge.
<https://doi.org/10.4324/9781351163200>
- Wieland, J. (2002). Wertemanagement und Corporate Governance. *Konstanz Institut für Wertemanagement*, 10.
- Williams, O. F. (2004). The UN Global Compact: The Challenge and the Promise. *Business Ethics Quarterly*, 14(4), 755–774. <https://doi.org/10.5840/beq200414432>
- Windsor, D. (2006). Corporate Social Responsibility: Three Key Approaches. *Journal of Management Studies*, 43(1), 93–114. <https://doi.org/10.1111/j.1467-6486.2006.00584.x>
- Wühle, M. (2020). Der Nachhaltigkeitsbericht. In M. Wühle (Hrsg.), *Nachhaltigkeit – einfach praktisch!* (S. 153–180). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-662-61444-0_9
- YouGov. (2020, Februar 26). *Großteil der Reisenden legt Wert auf Nachhaltigkeit, aber kosten sollte sie nichts*. <https://yougov.de/topics/travel/articles-reports/2020/02/26/grossteil-der-reisenden-legt-wert-auf-nachhaltigke>
- YouGov. (2023, April 4). *Haben Sie schon einmal bei Antritt einer Flugreise Flugscham empfunden, also Scham in Bezug auf die Benutzung von Verkehrsflugzeugen?* <https://yougov.de/topics/society/survey-results/daily/2023/04/04/88ad9/2>

Anhang

A-Kodierleitfaden

Soziale Kategorien

Kategoriennamen	Erklärung	Beispiele
Achtung der Menschenrechte	Informationen über die Einstellung des jeweiligen Unternehmens gegenüber den Menschenrechten inklusive Kinderrechten sowie Maßnahmen zu deren Einhaltung	„Korean Air realizes respect for human rights” – Korean Airlines S. 42 “respect for human rights” – International Airlines Group. S. 30
Zukunft – Achtung der Menschenrechte	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie Achtung der Menschenrechte	„In 2022, IAG plans to review the assessment of human rights risks within the business.”- International Airlines Group, S. 33
Beziehung zu externen Stakeholdern	Sinnabschnitte über das Verhältnis und Interaktionen zwischen dem Unternehmen und dessen Stakeholdern	„Our employees, customers, shareholders, suppliers, and community partners contribute to the many opportunities we see for the future of our company” – Southwest Airlines S. 4 “To ensure we fully understand our stakeholders’ concerns” – Air France KLM, S. 1
Zukunft - Beziehung zu externen Stakeholdern	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie Beziehung zu externen Stakeholdern	„IAG will also advocate to national governments” S. 28, International Airlines Group
Business Ethics	Informationen über moralische Werte des Unternehmens und ethisches Verhalten im Rahmen der Geschäftstätigkeiten	„Delta’s Code of Ethics and Business Conduct is nonnegotiable” – Delta Air Lines, S. 31 “Business Ethics and Compliance” – Deutsche Lufthansa AG, S. 4
Zukunft – Business Ethics	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie Business Ethics	“IAG will only work with businesses that share our standards and ways of working”- International Airlines Group, S. 11
DEI - Diversity, Equity, Inclusion	Informationen über das Engagement des Unternehmens hinsichtlich Gleichbehandlung von Menschen unabhängig von	„Increased Black representation at the director and above levels“ – American Airlines, S. 38

	Faktoren wie Geschlecht, Ethnie, sexueller Orientierung; sowie die Inklusion von Menschen mit Behinderungen in die unternehmerischen Prozesse	“Created diversity hiring courses to help recognize and minimize unconscious bias in the workplace and to promote DEI in the hiring process.” – Southwest Airlines, S. 17
Zukunft - Diversity, Equity, Inclusion	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie DEI - Diversity, Equity, Inclusion	„Retain at least 90% of people of color in 2022” – American Airlines, S. 8
Labor Unions	Sinnabschnitte über die Einstellung des Unternehmens gegenüber Gewerkschaften und deren Aktivitäten	„Turkish Airlines respects the rights of its employees to unionize and collective bargaining” – Turkish Airlines, S. 89 “IAG recognizes trade unions in many jurisdictions, has collective agreements and meets/exceeds all relevant labour standards” – International Airlines Group, S. 30
Zukunft – Labor Unions	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie Labor Unions	„we will continue to engage with UK employee representative groups on matter relevant to them” – International Airlines Group, S. 31
Philanthropisches Engagement	Sinnabschnitte über Tätigkeiten und Spenden des Unternehmens im Sinne des Gemeinwohls	„\$36 million in charitable contributions from Delta and The Delta Air Lines Foundation in 2021” – Delta Air Lines, S. 54 “Scoot also hosted a Christmas party for underprivileged primary school students” – Singapore Airlines, S. 119
Zukunft - Philanthropisches Engagement	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie Philanthropisches Engagement	„Korean Air will resume its social contribution activities” – Korean Air, S. 55
Sicherheit	Kodiereinheiten bezüglich Sicherheit sowohl an Bord als auch an Land für MitarbeiterInnen als auch KundInnen und Verbesserungsmaßnahmen	„Flight Safety is paramount for Air-France KLM.” – Air France KLM, S. 45 “We put Safety at the core of everything we do.” – Singapore Airlines, S. 25

Zukunft - Sicherheit	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie Sicherheit	„The main objective of Turkish Airlines in the field of flight safety is to be a leading and guiding airline company in the sector in terms of safety management and practices.” – Turkish Airlines, S. 72
Umgang und Erwartungen an ArbeitnehmerInnen	Informationen über die Arbeitsbedingungen der ArbeitnehmerInnen und die Erwartungen von Seiten des Unternehmens an diese. Die Kategorie umfasst ebenfalls Angebote, die das Unternehmen für ihre MitarbeiterInnen bereitstellt, wie Fortbildungen	„Korean Air offers the highest level of wage and welfare benefits in the airline industry in Korea” – Korean Air, S. 57 “Employees can reduce their weekly working hours/or distribute them flexible in line with their personal situation.” – Deutsche Lufthansa AG, S. 29
Zukunft - Umgang und Erwartungen an ArbeitnehmerInnen	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie Umgang und Erwartungen an ArbeitnehmerInnen	„Similarly, new SIA cabin crew will have to undergo a core training program to help them transition smoothly into the organization.” – Singapore Airlines, S. 55

Ökonomische Kategorien

Kategoriennamen	Erklärung	Beispiele
Organisationsstrukturen	Informationen über die Strukturen innerhalb des jeweiligen Unternehmens und Beschreibung der Tätigkeitsfelder der Organe	“Korean Air’s Board of Directors consists of three executive directors with diverse backgrounds in finance/economics, law, governance, and ESG.” – Korean Air, S. 65 “Three members of the Board of Directors are appointed to the Executive Committee” – Turkish Airlines, S. 20
Zukunft - Organisationsstrukturen	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie Organisationsstruktur	„Regular SECR meetings planned for 2022” – International Airlines Group, S. 13
Finanzielle Performance	Aussagen über den Stand der finanziellen Lage des jeweiligen Unternehmens	“Financial stability and resilience” – Deutsche Lufthansa AG, S. 4

		“Total revenue, on the other hand, increased by 59% compared to the previous year and reached 10.7 billions USD.” – Turkish Airlines, S. 11
Zukunft - Finanzielle Performance	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie finanzielle Performance	“This will enable the SIA Group to defer more than \$4 billion of capital expenditure between FY2020/2021 and FY2022/2023 to later years.” – Singapore Airlines, S. 101
Marketing	Informationen über Marketing Aktivitäten des Unternehmens. Um eine scharfe Abtrennung zu anderen Aktivitäten und Maßnahmen zu gewährleisten, wurden dieser Kategorie ausschließlich Sinnabschnitte zugeordnet, die sich explizit auf brand value/reputation oder marketing campaigns beziehen	“Korean Air promotes the brand value through a number of marketing activities.” – Korean Air, S. 53 “In October 2021, SIA launched a new brand campaign titled <i>We look Forward to Seeing You in the Air Again</i> , as we prepared to welcome customers back to the skies.” – Singapore Airlines, S. 79
Zukunft - Marketing	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie Marketing	“In accordance with the agreement, Korean Air plans to carry out various marketing activities that foreign customers find interesting, using data coming from KTO’s foreign language website.” – Korean Airlines, S. 53
Risikoanalyse	Risikoanalyse und -bewertung für das Unternehmen ausgehend von verschiedenen Szenarios, mit der Absicht planerisch entgegenzuwirken	“The physical risk assessment focused on 2050.” – Delta Air Lines, S. 45 “Determines the need for, and adequacy of, new revised risk controls, based on the assessment of acceptable risk” – American Airlines, S. 31
Aufwand	Angaben zum finanziellen Aufwand der Unternehmen	„\$8.7 billion total expenditure for supplier service“ – Singapore Airlines, S. 96
Data Security	Informationen über den Umgang mit persönlichen	“In addition, customers data is automatically stored on a

	Daten im Unternehmen und Maßnahmen zur Verbesserung der Datensicherheit	server and disposed of, which shows a stronger protection of personal information.” – Korean Air, S. 49 “User data will be collected, used, disposed, and processed in accordance with the relevant data protection principles under the applicable laws including limiting the use of the data to stated purpose.” – Singapore Airlines, S. 94
Zukunft – Data Security	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie Data Security	“We continue to update our processes to adhere to domestic and international privacy and data protection laws and regulations.” – Delta Air Lines, S. 14
Anti-Korruptions- und Bestechungsmaßnahmen	Informationen über die allgemeine Haltung und Maßnahmen der Unternehmen im Bestreben gegen Korruption und Bestechung	“This policy aims to provide clear guidelines for staff, including financial limits, on giving and receiving gifts and hospitality.” – Air France KLM, S. 6 “We set ourselves high standards in the fight against bribery and corruption” – Turkish Airlines, S: 28
Zukunft - Anti-Korruptions- und Bestechungsmaßnahmen	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie Anti-Korruptions- und Bestechungsmaßnahmen	“This revised version should be published in the 2022 second half.” – Air France-KLM, S. 6
Investitionen in Innovationen	Informationen über Investitionen in die Förderung von Innovationen, die dem jeweiligen Unternehmen oder der Luftfahrtbranche zugute kommen	„innovating and investing“ – International Airlines Group, S. 6 “Studies are carried out to increase innovation in the aviation” – Turkish Airlines, S. 80
Zukunft - Investitionen in Innovationen	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie Investitionen in Innovationen	„Innovations in technology and data analytics will also pave the way for more significant improvements” – Delta Air Lines, S. 125
InvestorInnen	Sinnabschnitte, die sich auf den Umgang und die Akquirierung von InvestorInnen beziehen	“To reduce risks to investors” – International Airlines Group, S. 19

		“Investors may demand more aggressive sustainability goals and practices from our industry.” – American Airlines Group, S. 24
Zukunft - InvestorInnen	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie InvestorInnen	„will require significant capital investment” – Delta Air Lines, S. 38

Ökologische Kategorien

Kategoriennamen	Erklärung	Beispiele
Abfallentstehung und Reduktion	Informationen über den Müll, der im Rahmen der Unternehmensprozesse entsteht und Maßnahmen zu dessen Reduzierung	„By 2021, Air France had already eliminated 48% of its single use plastic items (SUP) i.e. 1,424 tons” – KLM Air France, S. 60 “SIA started monitoring the total amount of waste generated” – Singapore Airlines, S. 150
Zukunft - Abfallentstehung und Reduktion	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie Abfallentstehung und Reduktion	„100% of single-use plastic parts on board Lufthansa Group Network Airlines and Eurowings to be fully removed or replaced by sustainable alternatives by 2025.” – Deutsche Lufthansa AG, S. 24
Allgemeine Aussagen zur Umwelt	Aussagen über die Natur und die ökologische Umwelt ohne direkten Bezug zum Unternehmen	“Threats of forest and land fires are prevalent in Indonesia, especially during prolonged periods of dry season.” – Singapore Airlines, S. 153 “The presence of hornbills is an indicator that the forest is healthy.” – Singapore Airlines, S. 153
Zukunft - Allgemeine Aussagen zur Umwelt	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie allgemeine Aussagen zur Umwelt	“The biodiversity monitoring work will be integrated into the community partnership and forest protection work.” S. Singapore Airlines, S. 153
Effizienzsteigerung im Ressourcenverbrauch	Maßnahmen zur Effizienzsteigerung in allen Unternehmensbereichen, mit dem Ziel der Einsparung von natürlichen Ressourcen	„Increasing the efficiency between transport performance and fuel consumption” – Deutsche Lufthansa AG, S. 13

		“The fuel efficiency per seat of the new aircraft is 25% higher compared to similar aircraft” – Korean Air, S. 21
Zukunft - Effizienzsteigerung im Ressourcenverbrauch	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie Effizienzsteigerung im Ressourcenverbrauch	„Turkish Airlines aims to use natural resources efficiently” – Turkish Airlines, S. 58
Emissionsausstoß und Reduzierung	Informationen über Emissionen im Rahmen des Flugverkehrs und Maßnahmen zur Reduzierung des Ausstoßes	„35,456 tonnes CO ₂ were reduced in the year 2021 outside of this verified inventory” – Deutsch Lufthansa AG, S. 21 “Sources of emissions include aircraft engines, auxiliary power units and ground vehicle engines.” – International Airlines Group, S. 20
Zukunft - Emissionsausstoß und Reduzierung	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie Emissionsausstoß und Reduzierung	„In addition to achieving zero net CO ₂ emissions by 2050” – Air France KLM Group, S: 1
Klimakompensation	Informationen über das Engagement zur Klimakompensation des Flugverkehrs; umfasst sowohl die vom Unternehmen eingeleiteten Maßnahmen in diesem Sinne als auch Kampagnen, die KundInnen anregen dies selbstverantwortlich zu tun	„They can choose their desired type of offset easily and directly at the time of booking.” – Deutsche Lufthansa AG, S. 16 “IAG sees carbon offset projects as key” – International Airlines Group, S. 26
Zukunft - Klimakompensation	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie Klimakompensation	„In 2022, we will increase our efforts by launching the CO ₂ mission program, which allows our passengers to offset their flight-related carbon emissions.” – Turkish Airlines, S. 4
Lärmbelästigung und Reduktion	Informationen über die Geräuschkulisse im Flugverkehr und Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelästigung für die Umwelt und AnwohnerInnen	„99.6% of aircraft in the Group’s operational fleet meet the strict minus 10dB criterion of the ICAO Chapter 4 standard.” – Deutsche Lufthansa AG, S. 23

		“In order to alleviate noise damage, Korean Air has added noise-reduction procedures to the company’s operating regulations and flight procedures of each aircraft model.” - Korean Air, S. 39
Zukunft - Lärmbelästigung und Reduktion	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie Lärmbelästigung und Reduktion	„IAG will update noise targets in 2022.” – International Airlines Group, S. 29
Modernisierung der Flotte	Kodiereinheiten über das Alter und die Erneuerung der Flotte durch den Neukauf und das Ausrangieren von alten Maschinen	„Korean Air has also introduced and operated new air fleets” - Korean Air, S. 39 “Turkish Airlines continues its fleet expansion and rejuvenation efforts full on.” - Turkish Airlines, S. 67
Zukunft - Modernisierung der Flotte	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie Modernisierung der Flotte	„These nine jets are planned to join the Lufthansa fleet in 2022.” - Deutsche Lufthansa AG, S. 9
Nachhaltige Energie- und Kraftstoffalternativen	Informationen bezüglich der Herstellung, Verwendung und den damit verbundenen technischen Herausforderungen in der Luftfahrt; der Fokus liegt dabei unternehmensübergreifend auf Sustainable Aviation Fuels (SAF)	„What’s more, today’s SAF costs about three to five times as much as kerosene from fossil sources.” - Deutsche Lufthansa AG, S. 14 “Sustainable Aviation Fuel (SAF) is an alternative fuel made from sustainable raw materials, including used cooking oil, agricultural byproducts, and waste.” - Korean Air, S. 28
Zukunft - Nachhaltige Energie- und Kraftstoffalternativen	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie nachhaltige Energie- und Kraftstoffalternativen	„Coordinated 10 per cent SAF by 2030 commitment” – International Airlines Group, S. 10
Recycling, Upcycling, Reuse	Informationen über Recyclingmaßnahmen des Unternehmens und die	„IAG is committed to reducing, reusing and recycling waste.”-

	Wiederverwertung von Materialstoffen	International Airlines Group, S. 28 “recycling has resumed in many of the approximately 40 locations where we recycled previously” - Delta Air Lines, S. 50
Zukunft - Recycling, Upcycling, Reuse	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie Recycling, Upcycling, Reuse	„and increasing our overall recycling rate to 70% by 2030” - Singapore Airlines, S. 150
Umweltbewusstes Catering	Informationen und Maßnahmen zur nachhaltigeren Gestaltung des Catering Services an Bord des Flugzeugs	„purchasing certified eco-friendly goods” – Korean Air, S. 36 “Air France-KLM is thus working on the development of a responsible catering offer, in terms of both the food services and tableware used.” - Air France KLM Group, S. 54
Zukunft – Umweltbewusstes Catering	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie umweltbewusstes Catering	“With healthy travel a priority for many travellers, this partnership will bring a new roster of health-focused meals, exercise, and well-being options to SIA customers on board its flights between Singapore and the US.” - Singapore Airlines, S. 90
Umweltmanagementsysteme	Kodiereinheiten über die Implementierung, Nutzung und Verbesserung von Umweltmanagementsystemen, um Prozesse ökologischer zu gestalten	„This system enables the entire company to carry out green management in each business sector.” - Korean Air, S. 35 “We set goals and use our EMS and chemical management system (CMS) to aid in our effort to maintain compliance with environmental regulations” - Southwest Airlines, S. 84
Zukunft - Umweltmanagementsysteme	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie Umweltmanagementsysteme	„We aim to ensure the environmental management system of the Incorporation is compatible with the generally accepted

		good practices on a global scale, going beyond legal requirements, and to increase environmental performance by implementing good practices in the sector.” - Turkish Airlines, S. 56
Wassermanagement	Informationen über den Verbrauch und die Verwendung von Wasser im jeweiligen Unternehmen sowie Einsparmaßnahmen	„5% reduction in water consumption per employee compared to the previous year” - Turkish Airlines, S. 58 “As such, most of our water management initiatives relates to the reduction of usage through water-saving devices and the harvesting of rainwater and ground water.” - Singapore Airlines, S. 142
Zukunft - Wassermanagement	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie Wassermanagement	„Thanks to the system to be implemented in 2023, our target is to reduce the make-up water requirement of the cooling towers by 16-17%, thus reducing the amount of wastewater.” – Turkish Airlines, S 59

Weitere Kategorien

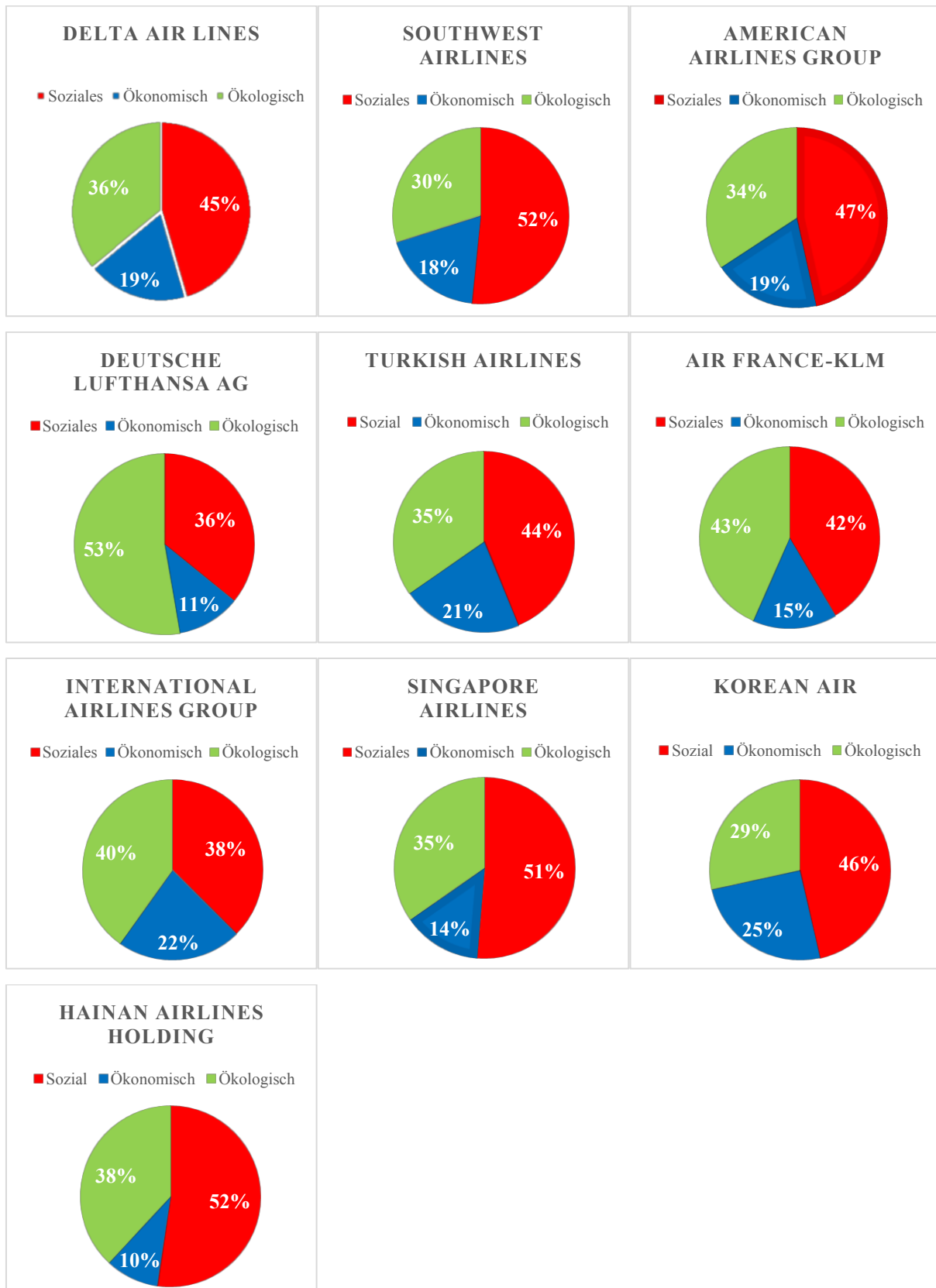
Kategoriennamen	Erklärung	Beispiele
Reporting Standards	Informationen bezüglich der in den Nachhaltigkeitsberichten verwendeten Berichterstattungsstandards	“SIA is a signatory to the Ten Principles of the UN Global Compact.” Singapore Airlines, S. 5 “Our approach to identifying key topics is based on the GRI guidelines”- Southwest Airlines, S. 66
Auswirkungen der Covid-19 Pandemie	Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf die Geschäftstätigkeiten und die Performance des Unternehmens als auch die pandemiebedingt eingeführten Sicherheitsmaßnahmen für KundInnen und MitarbeiterInnen	„sales from the passenger transportation business decreased significantly due to the impact of COVID-19” - Korean Air, S. 12 “Increased cleaning and disinfection schedules, and electrostatic spraying application of long-lasting

		antimicrobial coating” - Singapore Airlines, S. 61
Sonstiges	Sinnabschnitte, die sich nicht zu mindestens einer der vorherigen Kategorien zuordnen lassen, weil sie thematisch nicht zugehörig sind; allgemeine und vage Aussagen, die für die Analyse des nachhaltigen Engagements irrelevant sind	„Southwest Airlines is committed to doing the right thing” - Southwest Airlines, S. 72 “We will continue to track representation closely, because we know what gets measured gets done.”- American Airlines Group, S. 3
Zukunft - Sonstiges	Zukünftige Absichten und Pläne innerhalb der Oberkategorie Sonstiges	„we’ll reinforce and build upon the core strengths of Southwest” – Southwest Airlines, S. 47

B-Untersuchungsmaterial mit der Anzahl an vergebenen Kodiereinheiten

●  Dokumente	13112
●  Deutsche Lufthansa AG	504
●  International Airlines Group	1285
●  Korean Air	1374
●  Air France KLM Group	1110
●  Turkish Airlines	1735
●  Southwest Airlines	1515
●  Singapore Airlines	2900
●  Hainan Airlines Holding	28
●  Delta Air Lines	1291
●  American Airlines Group	1370

C-Kreisdiagramme zu den sozialen, ökonomischen und ökologischen Anteilen



Eigene Darstellung.

D-Kodesystem aus MAXQDA mit der Anzahl an vergebenen Kodiereinheiten

▼ ●  Codesystem		13112
▼ ●  Soziales		0
▼ ●  Beziehung zu externen Stakeholdern		1292
●  Zukunft - Beziehung zu externen Stakeholdern		123
▼ ●  Umgang und Erwartungen an ArbeitnehmerInnen		1328
●  Zukunft - Umgang und Erwartungen an ArbeitnehmerInnen		86
▼ ●  Philanthropisches Engagement		202
●  Zukunft - Philanthropisches Engagement		4
▼ ●  Sicherheit		767
●  Zukunft - Sicherheit		47
▼ ●  DEI - Diversity, Equity, Inclusion		451
●  Zukunft - DEI - Diversity, Equity, Inclusion		59
▼ ●  Achtung der Menschenrechte		107
●  Zukunft - Achtung der Menschenrechte		2
▼ ●  Business Ethics		175
●  Zukunft - Business Ethics		9
▼ ●  Labor Unions		46
●  Zukunft - Labor Unions		2
▼ ●  Ökonomie		0
▼ ●  Organisationsstrukturen		388
●  Zukunft - Organisationsstrukturen		15
▼ ●  Finanzielle Performance		480
●  Zukunft - Finanzielle Performance		74
▼ ●  Marketing		57
●  Zukunft - Marketing		3
●  Risikoanalyse		210
●  Aufwand		115
▼ ●  Data Security		132
●  Zukunft - Data Security		2
▼ ●  Anti-Korruptions- und Bestechungsmaßnahmen		68

▼ ● ☐ Anti-Korruptions- und Bestechungsmaßnahmen	68
● ☐ Zukunft - Anti-Korruptions und Bestechungsmaßnahmen	1
▼ ● ☐ Investitionen in Innovationen	236
● ☐ Zukunft- Investitionen in Innovationen	35
▼ ● ☐ Investoren	84
● ☐ Zukunft - Investoren	2
▼ ● ☐ Ökologie	0
▼ ● ☐ Allgemeine Aussagen zur Umwelt	314
● ☐ Zukunft - Allgemeine Aussagen zu Umwelt	22
▼ ● ☐ Effizienzsteigerung im Ressourcenverbrauch	600
● ☐ Zukunft - Effizienzsteigerung	75
▼ ● ☐ Emissionausstoß und Reduzierung	734
● ☐ Zukunft - Emissionsausstoß und Reduzierung	179
▼ ● ☐ Modernisierung der Flotte	267
● ☐ Zukunft - Modernisierung der Flotte	73
▼ ● ☐ Nachhaltige Energie- und Kraftstoffalternativen	545
● ☐ Zukunft - Nachhaltige Energie- und Kraftstoffalternativen	136
▼ ● ☐ Responsible Catering	43
● ☐ Zukunft - Responsible Catering	2
▼ ● ☐ Wassermanagement	79
● ☐ Zukunft - Wassermanagement	9
▼ ● ☐ Klimakompensationen	232
● ☐ Zukunft - Klimakompensationen	39
▼ ● ☐ Umweltmanagement Systeme	46
● ☐ Zukunft - Umweltmanagement Systeme	3
▼ ● ☐ Abfallentstehung und Reduktion	279
● ☐ Zukunft - Abfallentstehung und Reduktion	22
▼ ● ☐ Recycling, Upcycling, Reuse	150
● ☐ Zukunft - Recycling, Upcycling, Reuse	17
▼ ● ☐ Lärmbelästigung und Reduktion	114
● ☐ Zukunft - Lärmbelästigung und Reduktion	8
▼ ● ☐ Sonstiges	1688
● ☐ Zukunft- Sonstiges	97
● 📊 Reporting Standards	158
● ☐ Auswirkungen der Covid-19 Pandemie	579

E-Kodierte Sinnabschnitte nach Kategorien in absoluten Zahlen

	Fluggesellschaft									
	Delta Air Lines	Southwest Airlines	American Airlines Group	Deutsche Lufthansa AG	Turkish Airlines	Air France-KLM	International Airlines Group	Singapore Airlines	Korean Air	Hainan Airlines Holding
Kategorie										
Soziales										
Beziehung zu externen Stakeholdern	117	181	112	44	132	116	182	286	119	3
Zukunft - Beziehung zu externen Stakeholdern	12	15	13	2	9	14	16	20	22	0
Umgang und Erwartungen an ArbeitnehmerInnen	112	149	122	55	200	71	78	351	190	0
Zukunft - Umgang und Erwartungen an ArbeitnehmerInnen	11	6	10	2	18	4	5	22	8	0
Philanthropisches Engagement	34	31	1	18	5	18	13	62	12	8
Zukunft - Philanthropisches Engagement	0	2	0	0	0	0	0	1	1	0
Sicherheit	63	52	114	6	109	56	12	242	113	0
Zukunft - Sicherheit	4	0	7	1	6	5	0	18	6	0
DIE - Diversity, Inclusion, Equity	81	99	93	14	29	56	37	22	20	0
Zukunft - DIE - Diversity, Inclusion, Equity	22	11	8	0	1	10	2	4	1	0
Achtung der Menschenrechte	7	19	19	1	10	7	22	11	11	0
Zukunft - Achtung der Menschenrechte	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Business Ethics	15	13	2	9	53	28	21	19	15	0
Zukunft - Business Ethics	3	2	0	1	1	0	1	0	1	0
Labor Unions	6	6	2	0	7	0	8	12	5	0
Zukunft - Labor Unions	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
Summe soziales Engagement	435	550	465	147	545	352	373	1005	485	11
davon Summe Zukunft - soziales Engagement	53	36	38	6	35	33	27	65	39	0
Ökonomie										
Organisationsstrukturen	42	48	27	1	102	7	44	48	69	0
Zukunft - Organisationsstrukturen	2	1	1	0	1	0	2	4	4	0
Finanzielle Performance	23	75	34	23	43	20	67	91	102	2
Zukunft - Finanzielle Performance	2	19	7	0	8	2	7	13	16	0
Marketing	3	8	1	0	0	0	2	29	14	0
Zukunft - Marketing	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0
Risikoanalyse	27	15	70	0	13	0	46	23	16	0
Aufwand	25	16	14	3	16	15	6	8	12	0
Data Security	21	18	15	0	14	32	1	18	13	0
Zukunft - Data Security	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Anti-Korruptions- und Bestechungsmaßnahmen	0	3	0	1	12	15	18	17	2	0
Zukunft - Anti-Korruptions- und Bestechungsmaßnahmen	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Investitionen in Innovationen	30	10	28	18	39	33	27	25	26	0
Zukunft - Investitionen in Innovationen	12	4	4	1	1	2	3	5	3	0
Investoren	6	4	3	1	29	6	11	15	9	0
Zukunft - Investoren	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe Ökonomie	177	197	192	47	268	128	222	274	263	2
davon Summe Zukunft Ökonomie	19	24	12	1	10	6	12	23	25	0
Ökologie										
Allgemeine Aussagen zur Umwelt	29	45	40	4	38	17	38	71	31	1
Zukunft - Allgemeine Aussagen zur Umwelt	2	2	2	0	3	1	4	8	0	0
Effizienzsteigerung im Ressourcenverbrauch	49	74	64	40	93	71	29	128	50	2
Zukunft - Effizienzsteigerung im Ressourcenverbrauch	10	11	12	1	11	5	5	14	6	0
Emissionsausstoß und Reduzierung	88	60	96	51	65	60	146	97	68	3
Zukunft - Emissionsausstoß und Reduzierung	29	18	22	5	6	22	42	24	11	0
Modernisierung der Flotte	26	48	30	20	45	29	16	41	12	0
Zukunft - Modernisierung der Flotte	9	22	6	6	5	10	1	12	2	0
Nachhaltige Energie- und Kraftstoffalternativen	83	42	67	42	39	73	85	78	35	1
Zukunft - Nachhaltige Energie- und Kraftstoffalternativen	23	15	23	9	9	18	17	19	3	0
Responsible Catering	1	0	0	0	8	12	0	19	3	0
Zukunft - Responsible Catering	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
Wassermanagement	0	0	1	0	20	16	2	37	3	0
Zukunft - Wassermanagement	0	0	0	0	3	0	0	6	0	0
Klimakompensation	38	26	17	17	19	11	38	38	27	1
Zukunft - Klimakompensation	10	6	3	0	7	0	3	5	5	0
Umweltmanagementsysteme	6	7	1	0	12	0	1	6	13	0
Zukunft - Umweltmanagementsysteme	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0
Abfallentstehung und Reduktion	14	5	8	13	66	33	24	97	19	0
Zukunft - Abfallentstehung und Reduktion	4	1	0	3	1	5	3	4	1	0
Recycling, Upcycling, Reuse	10	10	5	13	13	20	6	50	23	0
Zukunft - Recycling, Upcycling, Reuse	0	1	0	4	0	2	0	6	4	0
Lärmbelästigung und Reduktion	0	2	13	16	13	26	14	17	13	0
Zukunft - Lärmbelästigung und Reduktion	0	0	1	0	1	1	2	3	0	0
Summe Ökologie	344	319	342	216	431	368	399	679	297	8
davon Summe Zukunft - Ökologie	87	77	69	28	49	64	77	102	32	0
Summe Sozial, Ökologisch und Ökonomisch	956	1066	998	410	1244	848	994	1958	1045	21
Zukunft	159	137	119	35	94	103	116	190	96	0
Weitere Kategorien										
Sonstiges	134	243	202	30	293	91	125	434	129	7
Zukunft - Sonstiges	7	11	11	4	14	9	9	27	5	0
Reporting Standards	6	15	12	11	34	24	18	28	8	0
Auswirkungen der Covid-19 Pandemie	29	42	27	14	55	35	23	263	91	0
Gesamt	1125	1366	1240	465	1626	998	1160	2683	1273	28
davon Gesamt Zukunft	166	148	130	39	108	112	125	217	101	0

Anhang

F-Kodierte Sinnabschnitte in Prozent nach Kategorien

	Fluggesellschaft Delta Air Lines	Southwest Airlines	American Airlines Group	Deutsche Lufthansa AG	Turkish Airlines	Air France-KLM	International Airlines Group	Singapore Airlines	Korean Air	Hainan Airlines Holding
Kategorie										
Soziales										
Beziehung zu externen Stakeholdern	10,40%	13,25%	9,03%	9,46%	8,12%	11,62%	15,69%	10,66%	9,35%	10,71%
davon Zukunft - Beziehung zu externen Stakeholdern	10,26%	8,29%	11,61%	4,55%	6,82%	12,07%	8,79%	6,99%	18,49%	0,00%
Umgang und Erwartungen an ArbeitnehmerInnen	9,96%	10,91%	9,84%	11,83%	12,30%	7,11%	6,72%	13,08%	14,93%	0,00%
davon Zukunft - Umgang und Erwartungen an ArbeitnehmerInnen	9,82%	4,03%	8,20%	3,64%	9,00%	5,63%	6,41%	6,27%	4,21%	0,00%
Philanthropisches Engagement	3,02%	2,27%	0,08%	3,87%	0,31%	1,80%	1,12%	2,31%	0,94%	28,57%
davon Zukunft - Philanthropisches Engagement	0,00%	6,45%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,61%	8,33%	0,00%
Sicherheit	5,60%	3,81%	9,19%	1,29%	6,70%	5,61%	1,03%	9,02%	8,88%	0,00%
davon Zukunft - Sicherheit	6,35%	0,00%	6,14%	16,67%	5,50%	8,93%	0,00%	7,44%	5,31%	0,00%
DEI - Diversity, Equity, Inclusion	7,20%	7,25%	7,50%	3,01%	1,78%	5,61%	3,19%	0,82%	1,57%	0,00%
davon Zukunft - DEI - Diversity, Inclusion, Equity	27,16%	11,11%	8,60%	0,00%	3,45%	17,86%	5,41%	18,18%	5,00%	0,00%
Achtung der Menschenrechte	0,62%	1,39%	1,53%	0,22%	0,62%	0,70%	1,90%	0,41%	0,86%	0,00%
davon Zukunft - Achtung der Menschenrechte	14,3%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	4,55%	0,00%	0,00%	0,00%
Business Ethics	1,33%	0,95%	0,16%	1,94%	3,26%	2,81%	1,81%	0,71%	1,18%	0,00%
davon Zukunft - Business Ethics	20,00%	15,38%	0,00%	11,11%	1,89%	0,00%	4,76%	0,00%	6,67%	0,00%
Labor Unions	0,53%	0,44%	0,16%	0,00%	0,43%	0,00%	0,69%	0,45%	0,39%	0,00%
davon Zukunft - Labor Unions	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	25,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Summe soziales Engagement	38,67%	40,26%	37,50%	31,61%	33,52%	35,27%	32,16%	37,46%	38,10%	39,29%
davon Summe Zukunft - soziales Engagement	12,18%	6,55%	8,17%	4,08%	6,42%	9,38%	7,24%	6,47%	8,04%	0,00%
Ökonomie										
Organisationsstrukturen	3,73%	3,51%	2,18%	0,22%	6,27%	0,70%	3,79%	1,79%	5,42%	0,00%
davon Zukunft - Organisationsstrukturen	4,76%	2,08%	3,70%	0,00%	0,98%	0,00%	4,55%	8,33%	5,80%	0,00%
Finanzielle Performance	2,04%	5,49%	2,74%	4,95%	2,64%	2,00%	5,78%	3,39%	8,01%	7,14%
davon Zukunft - Finanzielle Performance	8,70%	25,33%	20,59%	0,00%	18,60%	10,00%	10,45%	14,29%	15,69%	0,00%
Marketing	0,27%	0,59%	0,08%	0,00%	0,00%	0,00%	0,17%	1,08%	1,10%	0,00%
davon Zukunft - Marketing	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,45%	14,29%	0,00%
Risikoanalyse	2,40%	1,10%	5,65%	0,00%	0,80%	0,00%	3,97%	0,86%	1,26%	0,00%
Aufwand	2,22%	1,17%	1,13%	0,65%	0,98%	1,50%	0,52%	0,30%	0,94%	0,00%
Data Security	1,87%	1,32%	1,21%	0,00%	0,86%	3,21%	0,09%	0,67%	1,02%	0,00%
davon Zukunft - Data Security	4,76%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,13%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Anti-Korruptions- und Bestechungsmaßnahmen	0,00%	0,22%	0,00%	0,22%	0,74%	1,50%	1,55%	0,63%	0,16%	0,00%
davon Zukunft - Anti-Korruptions- und Bestechungsmaßnahmen	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	6,67%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Investitionen in Innovationen	2,67%	0,73%	2,26%	3,87%	2,40%	3,31%	2,33%	0,93%	2,04%	0,00%
davon Zukunft - Investitionen in Innovationen	40,00%	40,00%	14,29%	5,56%	2,56%	6,06%	11,11%	20,00%	11,54%	0,00%
Investoren	0,53%	0,29%	0,24%	0,22%	1,78%	0,60%	0,95%	0,56%	0,71%	0,00%
davon Zukunft - Investoren	33,33%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Summe Ökonomie	15,73%	14,42%	15,48%	10,11%	16,48%	12,83%	19,14%	10,21%	20,66%	7,14%
davon Summe Zukunft Ökonomie	10,73%	12,18%	6,25%	2,13%	3,73%	4,69%	5,41%	8,39%	9,51%	0,00%
Ökologie										
Allgemeine Aussagen zur Umwelt	2,58%	3,29%	3,23%	0,86%	2,34%	1,70%	3,28%	2,65%	2,44%	3,57%
davon Zukunft - Allgemeine Aussagen zur Umwelt	6,90%	4,44%	5,00%	0,00%	7,89%	5,88%	10,53%	11,27%	0,00%	0,00%
Effizienzsteigerung im Ressourcenverbrauch	4,36%	5,42%	5,16%	8,60%	5,72%	7,11%	2,50%	4,77%	3,93%	7,14%
davon Zukunft - Effizienzsteigerung im Ressourcenverbrauch	20,41%	14,86%	18,8%	2,50%	11,83%	7,04%	17,24%	10,94%	12,00%	0,00%
Emissionsausstoß und Reduzierung	7,82%	4,39%	7,74%	10,97%	4,00%	6,01%	12,59%	3,62%	5,94%	10,71%
davon Zukunft - Emissionsausstoß und Reduzierung	32,95%	30,00%	22,92%	9,80%	9,23%	36,67%	28,77%	24,74%	16,18%	0,00%
Modernisierung der Flotte	2,31%	3,51%	2,42%	4,30%	2,77%	2,91%	1,38%	1,53%	0,94%	0,00%
davon Zukunft - Modernisierung der Flotte	34,62%	45,83%	20,00%	30,00%	11,11%	34,48%	6,25%	29,27%	16,67%	0,00%
Nachhaltige Energie- und Kraftstoffalternativen	7,38%	3,07%	5,40%	9,03%	2,40%	7,31%	7,33%	2,91%	2,75%	3,57%
davon Zukunft - Nachhaltige Energie- und Kraftstoffalternativen	27,71%	35,71%	34,33%	21,43%	23,08%	24,66%	20,00%	24,36%	8,57%	0,00%
Responsible Catering	0,09%	0,00%	0,00%	0,00%	0,49%	1,20%	0,00%	0,71%	0,24%	0,00%
davon Zukunft - Responsible Catering	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	12,50%	0,00%	0,00%	5,26%	0,00%	0,00%
Wassermanagement	0,00%	0,00%	0,08%	0,00%	1,23%	1,60%	0,17%	1,38%	0,24%	0,00%
davon Zukunft - Wassermanagement	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	15,00%	0,00%	0,00%	16,22%	0,00%	0,00%
Klimakompensation	3,38%	1,90%	1,37%	3,66%	1,17%	1,10%	3,28%	1,42%	2,12%	3,57%
davon Zukunft - Klimakompensation	26,32%	23,08%	17,65%	0,00%	36,84%	0,00%	7,89%	13,16%	18,52%	0,00%
Umweltmanagementsysteme	0,53%	0,51%	0,08%	0,00%	0,74%	0,00%	0,09%	0,22%	1,02%	0,00%
davon Zukunft - Umweltmanagementsysteme	0,00%	14,29%	0,00%	0,00%	16,67%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Abfallentstehung und Reduktion	1,24%	0,37%	0,65%	2,80%	4,06%	3,31%	2,07%	3,62%	1,49%	0,00%
davon Zukunft - Abfallentstehung und Reduktion	28,57%	20,00%	0,00%	23,08%	1,52%	15,15%	12,50%	4,12%	5,26%	0,00%
Recycling, Upcycling, Reuse	0,89%	0,73%	0,40%	2,80%	0,80%	2,00%	0,52%	1,86%	1,81%	0,00%
davon Zukunft - Recycling, Upcycling, Reuse	0,00%	10,00%	0,00%	30,77%	0,00%	0,10%	0,00%	12,00%	17,39%	0,00%
Lärmbelastung und Reduktion	0,00%	0,15%	1,05%	3,44%	0,80%	2,61%	1,21%	0,63%	1,02%	0,00%
davon Zukunft - Lärmbelastung und Reduktion	0,00%	0,00%	7,69%	0,00%	7,69%	3,85%	14,29%	17,65%	0,00%	0,00%
Summe Ökologie	30,58%	23,35%	27,58%	46,45%	26,51%	36,87%	34,40%	25,31%	23,33%	28,57%
davon Summe Zukunft - Ökologie	25,29%	24,14%	20,18%	12,96%	11,37%	17,39%	19,30%	15,02%	10,77%	0,00%
Summe Sozial, Ökologisch und Ökonomisch	84,98%	78,04%	80,56%	88,17%	76,51%	84,97%	85,69%	72,98%	82,09%	75,00%
davon Zukunft Sozial, Ökologisch und Ökonomisch	16,63%	12,85%	11,91%	8,54%	7,56%	12,15%	11,67%	9,70%	9,19%	0,00%
Weitere Kategorien										
Sonstiges	11,91%	17,79%	16,29%	6,45%	18,02%	9,12%	10,78%	16,18%	10,13%	25,00%
davon Zukunft - Sonstiges	5,22%	4,53%	5,45%	13,33%	4,78%	9,89%	7,20%	6,22%	3,88%	0,00%
Reporting Standards	0,53%	1,10%	0,97%	2,37%	2,09%	2,40%	1,55%	1,04%	0,63%	0,00%
Auswirkungen der Covid-19 Pandemie	2,58%	3,07%	2,18%	3,01%	3,38%	3,51%	1,98%	9,80%	7,15%	0,00%
Gesamt	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
davon Gesamt Zukunft	14,76%	10,83%	10,48%	8,39%	6,64%	11,22%	10,78%	8,09%	7,93%	0,00%

G-Übersicht der kodierten Sinnabschnitte nach Kategorie

Codesystem	Deutsche Lufthansa AG	International Airlines Group	Korean Air	Air France KLM Group	Turkish Airlines	Southwest Airlines	Singapore Airlines	Hainan Airlines Holding	Delta Air Lines	American Airlines Group	SUMME
Soziales											0
Beziehung zu externen Stakeholdern	44	182	119	116	132	181	286	3	117	112	1292
Zukunft - Beziehung zu externen Stakeholdern	2	16	22	14	9	15	20		12	13	123
Umgang und Erwartungen an ArbeitnehmerInnen	55	78	190	71	200	149	351		112	122	1329
Zukunft - Umgang und Erwartungen an ArbeitnehmerInnen	2	5	9	4	18	6	22		11	10	86
Philanthropisches Engagement	18	13	12	18	5	31	62	8	34	1	202
Zukunft - Philanthropisches Engagement			1			2	1				4
Sicherheit	6	12	113	56	109	52	242		63	114	767
Zukunft - Sicherheit	1		6	5	5		18		4	7	47
DEI - Diversity, Equity, Inclusion	14	37	20	56	29	99	22		81	93	451
Zukunft - DEI - Diversity, Equity, Inclusion	2	2	1	10	1	11	4		22	8	59
Achtung der Menschenrechte	1	22	11	7	10	19	11		7	19	107
Zukunft - Achtung der Menschenrechte		1							1		2
Business Ethics	9	21	15	28	53	13	19		15	2	175
Zukunft - Business Ethics	1	1	1		1	2			3		9
Labor Unions		8	5		7	6	12		6	2	46
Zukunft - Labor Unions		2									2
Ökonomie											0
Organisationsstrukturen	1	44	69	7	102	48	48		42	27	388
Zukunft - Organisationsstrukturen	2	1	4		1	1	4		2	1	15
Finanzielle Performance	23	67	102	20	43	75	91	2	23	34	480
Zukunft - Finanzielle Performance		7	16	2	8	19	13		2	7	74
Marketing		2	14			8	29		3	1	57
Zukunft - Marketing			2								1
Risikoanalyse		46	16		13	16	23		27	70	210
Aufwand	3	6	12	15	16	16	8		25	14	115
Data Security		1	13	32	14	18	18		21	15	132
Zukunft - Data Security				1					1		2
Anti-Korruptions- und Bestechungsmaßnahmen	1	19	2	15	12	3	17				68
Zukunft - Anti-Korruptions und Bestechungsmaßnahmen											1
Investitionen in Innovationen	18	27	26	33	39	10	25		30	28	236
Zukunft - Investitionen in Innovationen	1	3	3	2	1	4	5		12	4	35
Investoren	1	11	9	6	29	4	15		6	3	84
Zukunft - Investoren									2		2
Ökologie											0
Allgemeine Aussagen zur Umwelt	4	38	31	17	38	45	71	1	29	40	314
Zukunft - Allgemeine Aussagen zur Umwelt		4		1	3	2	8		2	2	22
Effizienzsteigerung im Ressourcenverbrauch	40	29	50	71	93	74	128	2	49	64	600
Zukunft - Effizienzsteigerung	1	5	6	5	11	11	14		10	12	75
Emissionsausstoß und Reduzierung	51	148	68	60	65	60	97	3	88	96	734
Zukunft - Emissionsausstoß und Reduzierung	6	42	11	22	6	38	24		29	22	179
Modernisierung der Flotte	20	16	12	29	45	48	41		26	30	267
Zukunft - Modernisierung der Flotte	6	1	2	10	5	22	12		9	6	73
Nachhaltige Energie- und Kraftstoffalternativen	42	85	35	73	39	42	78	1	83	67	541
Zukunft - Nachhaltige Energie- und Kraftstoffalternativen	9	17	3	18	9	15	19		23	23	136
Responsible Catering				12	8		19		1		43
Zukunft - Responsible Catering					1		1				2
Wassermanagement		2	3	16	20		37			1	79
Zukunft - Wassermanagement					3		6				9
Klimakompensationen	17	39	27	11	19	26	38	1	38	17	232
Zukunft - Klimakompensationen	3		5		7	6	5		10	3	39
Umweltmanagement Systeme		1	13		12	7	6		6	1	46
Zukunft - Umweltmanagement Systeme					2	1					3
Abfallentstehung und Reduktion	13	24	19	33	66	6	97		14	8	279
Zukunft - Abfallentstehung und Reduktion	3	3	1	5	1	1	4		4		22
Recycling, Upcycling, Reuse	13	6	23	20	13	10	60		10	5	150
Zukunft - Recycling, Upcycling, Reuse	4		4	2		1	6				17
Lärmbelastung und Reduktion	16	14	13	26	13	2	17			13	114
Zukunft - Lärmbelastung und Reduktion		2		1	1		3			1	8
Sonstiges	30	125	129	91	293	243	414	7	124	202	1699
Zukunft - Sonstiges	4	9	5	9	14	11	27		7	11	97
Reporting Standards	11	18	8	24	35	16	28		6	12	156
Auswirkungen der Covid-19 Pandemie	14	23	91	35	55	42	263		29	27	579
SUMME	504	1285	1374	1110	1735	1515	2900	28	1291	1370	13112

H-Berechnete Korrelationen

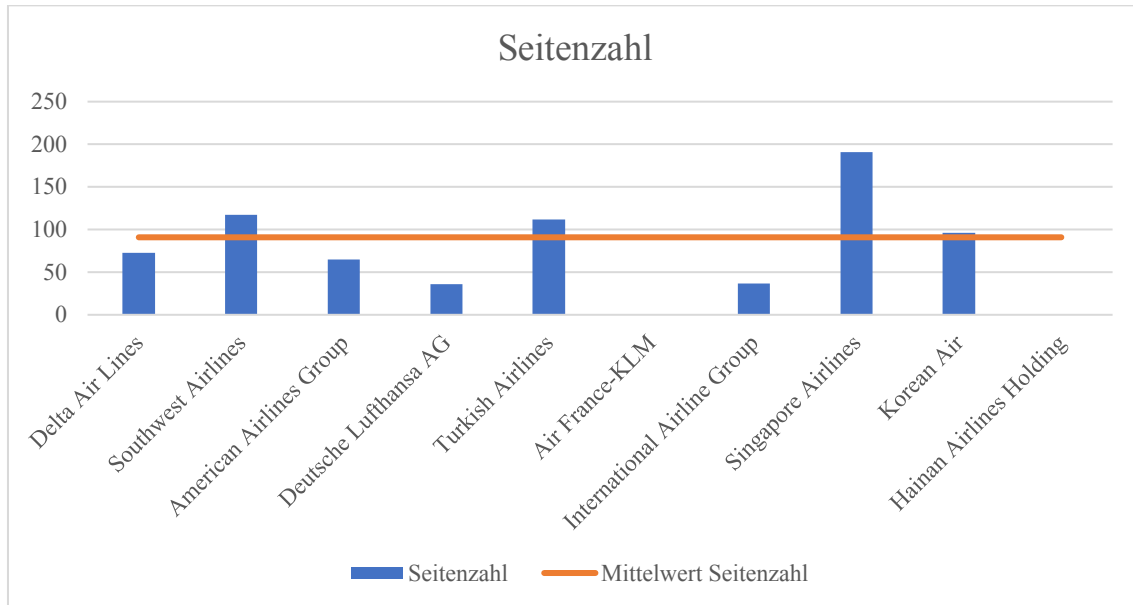
Variable 1	Variable 2	Korrelationskoeffizient
CO ₂ -Emissionen in Tonnen	Flottengröße	0,75615655
CO ₂ -Emissionen in Tonnen	Seitenzahl	-0,342833372
CO ₂ -Emissionen in Tonnen	Alter der Flotte in Jahren	0,319043381
CO ₂ -Emissionen in Tonnen	Anzahl an Destinationen	0,469047762
CO ₂ -Emissionen in Tonnen	Anzahl an Departures	0,646434491
CO ₂ -Emissionen in Tonnen	Marktwert in USD	0,122212107
CO ₂ -Emissionen in Tonnen	Water Consumption in m ³	0,906153416
CO ₂ -Emissionen in Tonnen	Spendensumme in USD	0,660106638
CO ₂ -Emissionen in Tonnen	ASK (=Available Seat Kilometer)	0,873907127
Seitenzahl	Anzahl an Destinationen	-0,307012305
Seitenzahl	Flottengröße	-0,569060722
Seitenzahl	Passagieranzahl in 2021	-0,318881183
Seitenzahl	Mitarbeiterzahl	-0,651424949
Mitarbeiterzahl	Abfall in Tonnen	-0,102407066
Abfall in Tonnen	Passagieranzahl in 2021	-0,410272298
Abfall in Tonnen	Seitenzahl	-0,528498597
Abfall in Tonnen	Recycling Rate in %	0,022849172
Flottengröße	Seitenzahl	-0,569060722
Flottengröße	Spendensumme in USD	0,682372677
Anzahl an Departures	Passagieranzahl in 2021	0,889631308
Spendensumme in USD	Mitarbeiterzahl	0,288990608
Spendensumme in USD	Seitenzahl	-0,164172748
Profit in USD	Spendensumme in USD	0,454547852
Profit in USD	Anzahl an Departures	-0,280402914
Profit in USD	Flottengröße	0,063614793
Passenger Load Factor in %	Anzahl an Departures	0,884107607
Passenger Load Factor in %	Profit in USD	0,06914905
Marktwert in USD	Flottengröße	0,739099529
Marktwert in USD	Profit in USD	0,430329804
Marktwert in USD	Seitenzahl	0,058286216
Mitarbeiteranzahl	Water Consumption in m ³	0,83598412
Mitarbeiteranzahl	Anzahl an Trainingsstunden pro Person pro Jahr	-0,595607102
Water Consumption in m ³	Flottengröße	-0,178183693
Water Consumption in m ³	Profit in USD	-0,321900534
Water Consumption in m ³	Abfall in Tonnen	-0,311681259
Water Consumption in m ³	Anzahl an Departures	0,369111604
Treibstoffverbrauch in Tonnen	CO ₂ -Emissionen in Tonnen	0,976631234

Anhang

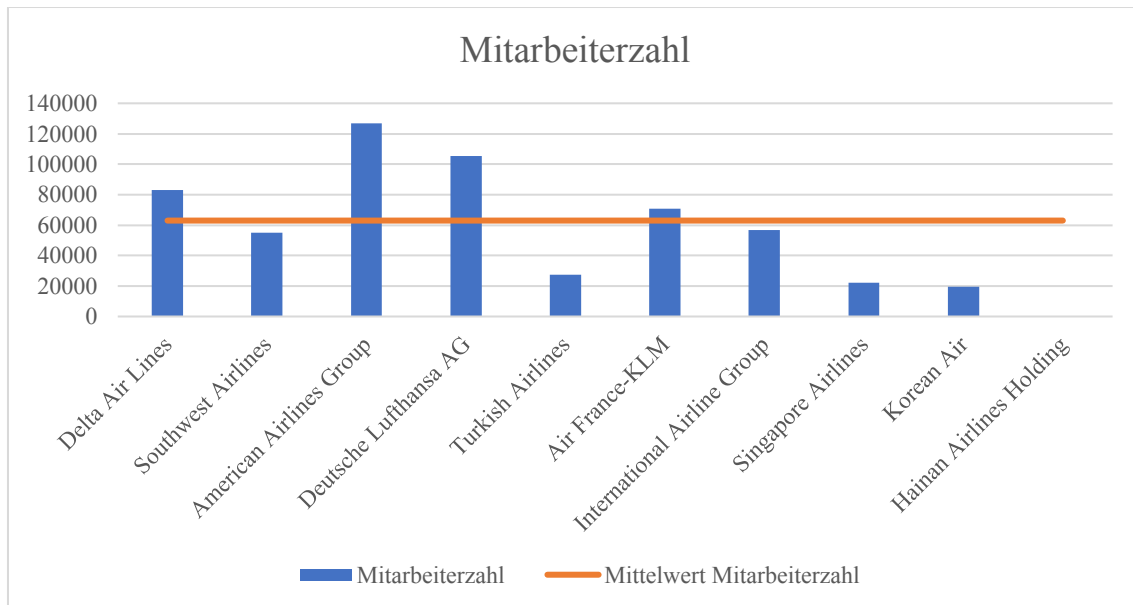
Treibstoffverbrauch in Tonnen	Water Consumption in m ³	0,974978214
Treibstoffverbrauch in Tonnen	Anzahl an Departures	0,917798455
Treibstoffverbrauch in Tonnen	Alter der Flotte in Jahren	0,471306186
Treibstoffverbrauch in Tonnen	Spendensumme in USD	0,445747215
Treibstoffverbrauch in Tonnen	Mitarbeiteranzahl	0,717229394
Treibstoffverbrauch in Tonnen	Flottengröße	0,818005517
Treibstoffverbrauch in Tonnen	Passenger Load Factor in %	0,686009804
Frauenanteil in %	Mitarbeiteranzahl	-0,642478652
Frauenanteil in %	CO ₂ -Emissionen in Tonnen	-0,713486117
Frauenanteil in %	Profit in USD	0,055749387
Frauenanteil in %	Marktwert in USD	-0,458524446
Sales in USD	CO ₂ -Emissionen in Tonnen	0,920869526
Sales in USD	Profit in USD	0,219185081
Sales in USD	Treibstoffverbrauch in Tonnen	0,917263493
Sales in USD	Seitenzahl	-0,493357032

I-Grafische Darstellung der Merkmalsausprägungen und zugehörigem Mittelwert

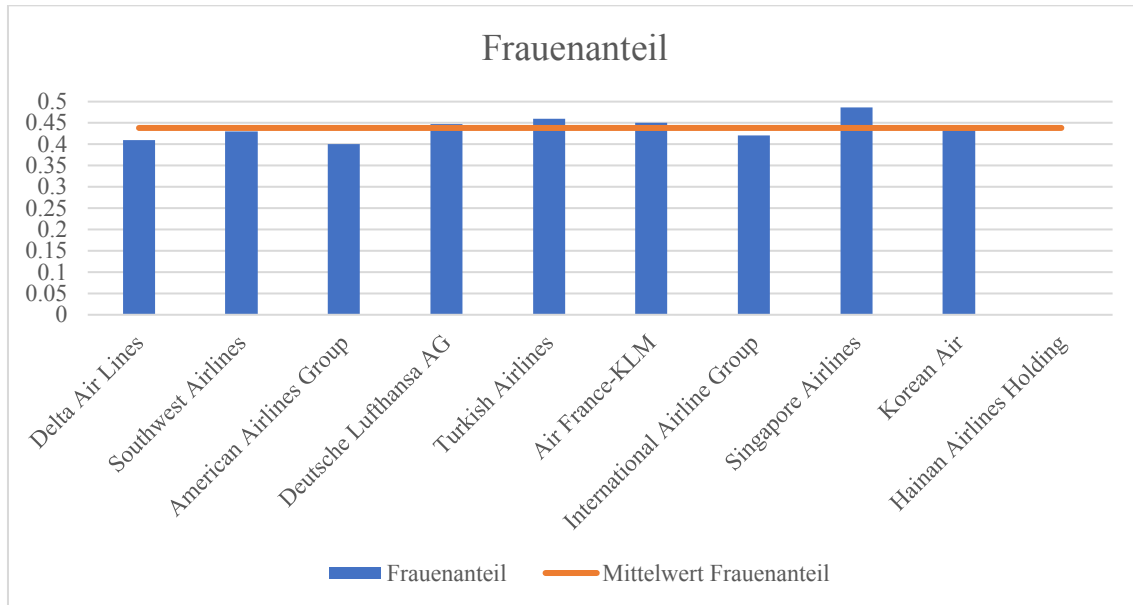
Seitenzahl des Nachhaltigkeitsbericht 2021



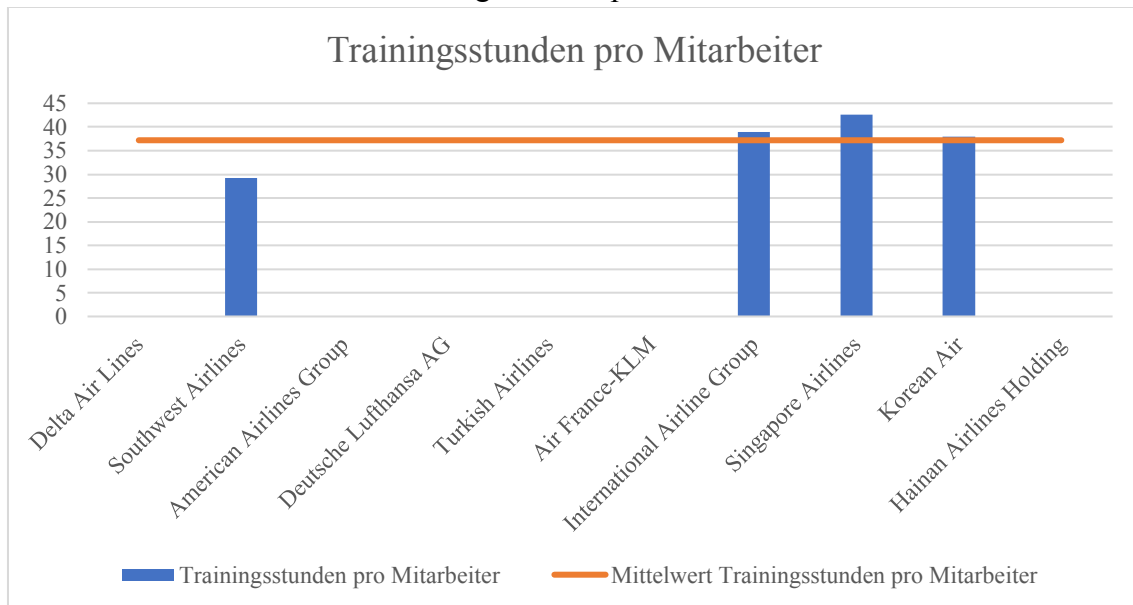
2. Mitarbeiteranzahl in 2021



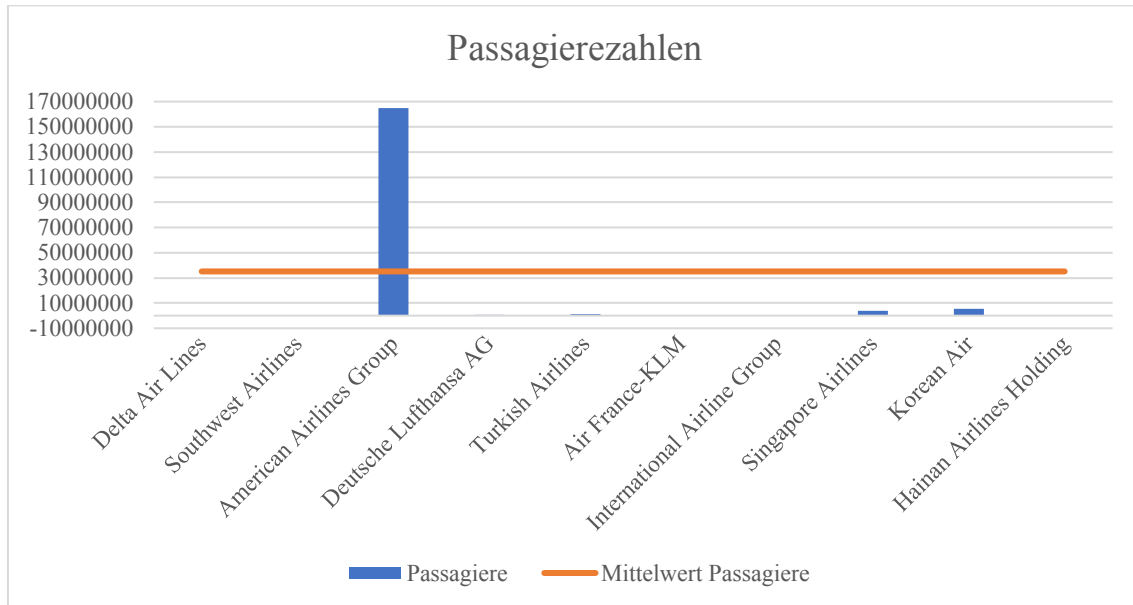
Frauenanteil in Prozent in 2021



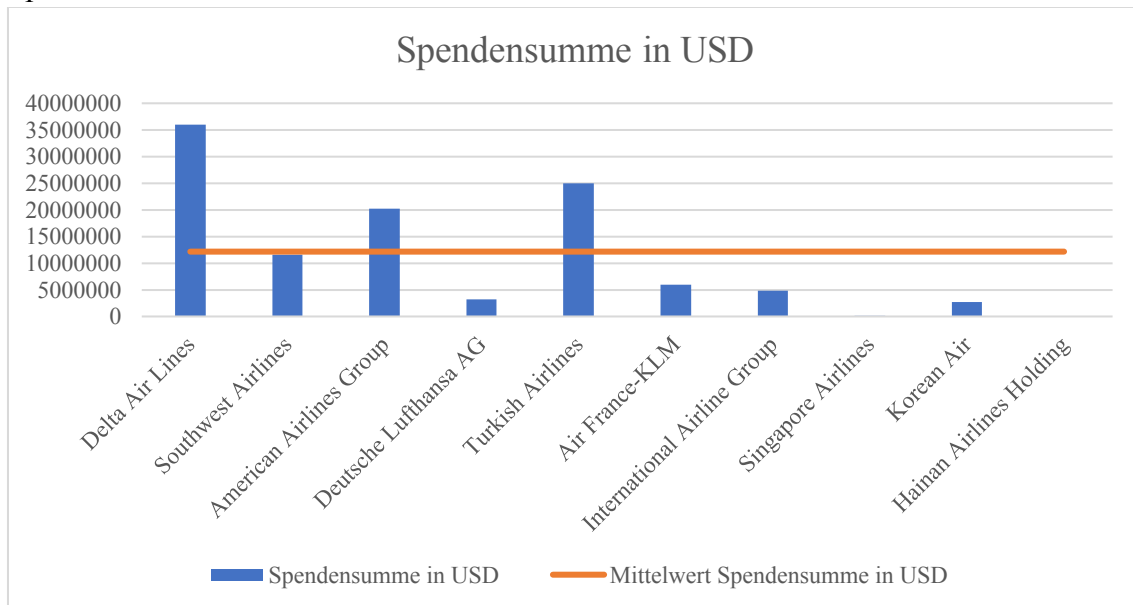
Durchschnittliche Anzahl an Trainingsstunden pro MitarbeiterIn in 2021



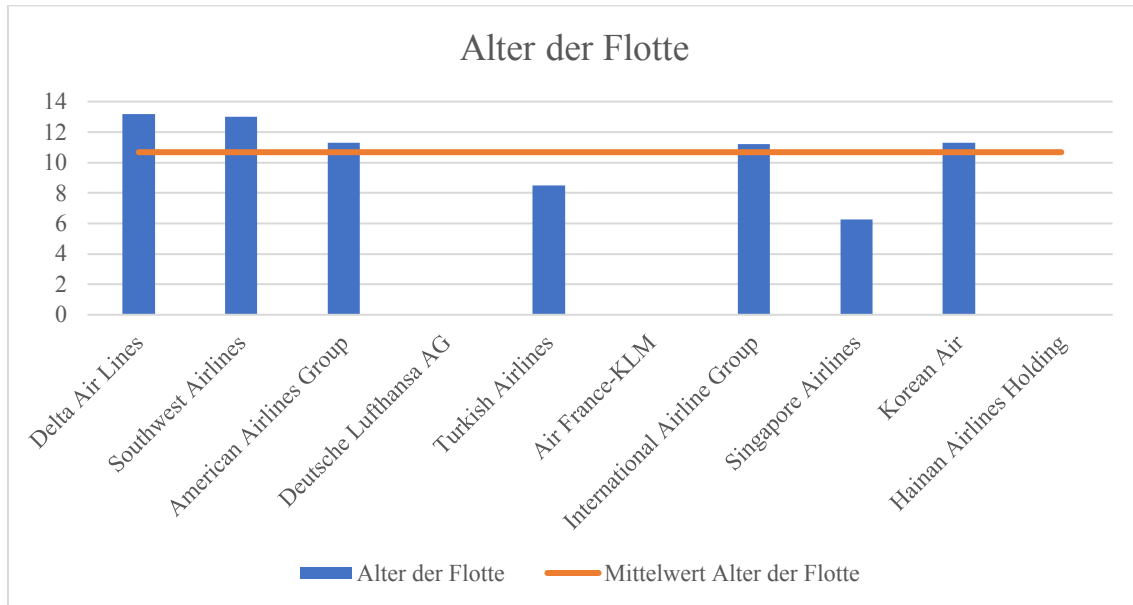
Passagieranzahl in 2021



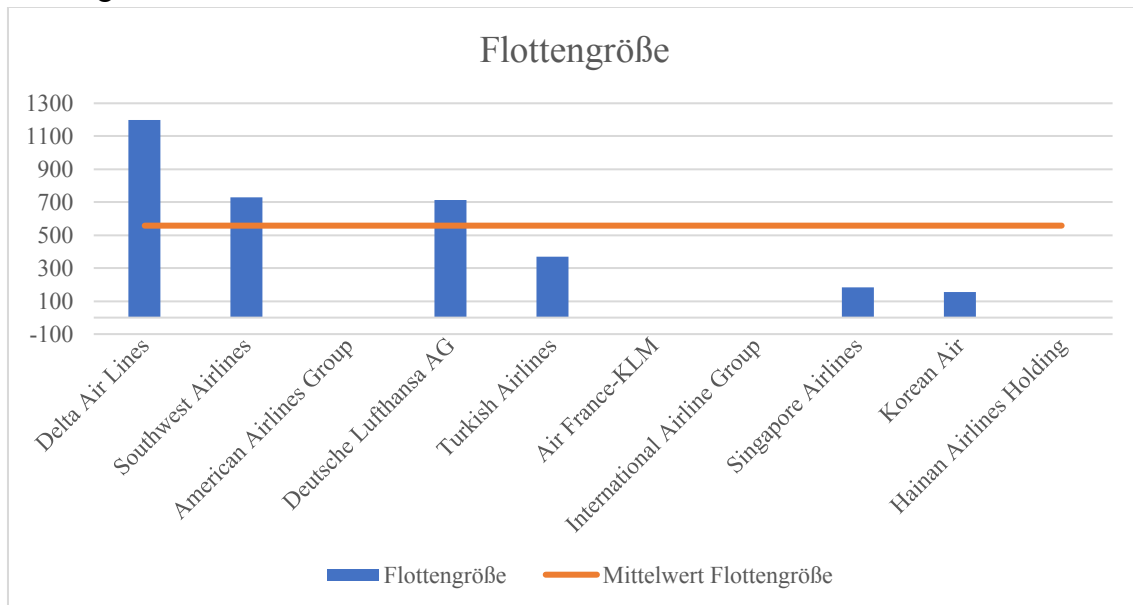
Spendensumme in USD in 2021



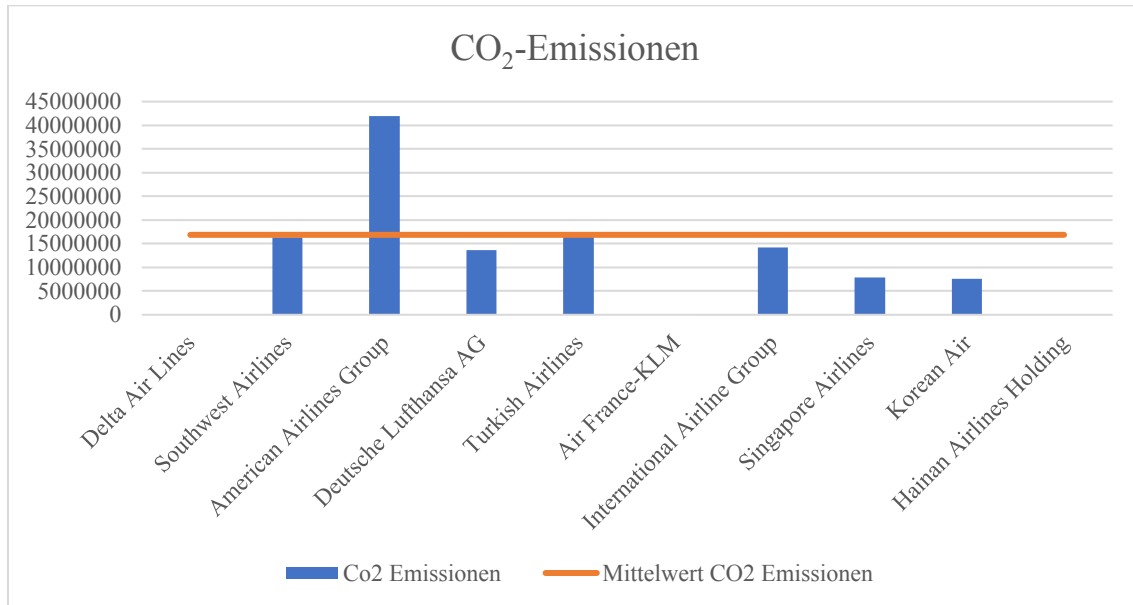
Alter der Flotte in Jahren in 2021



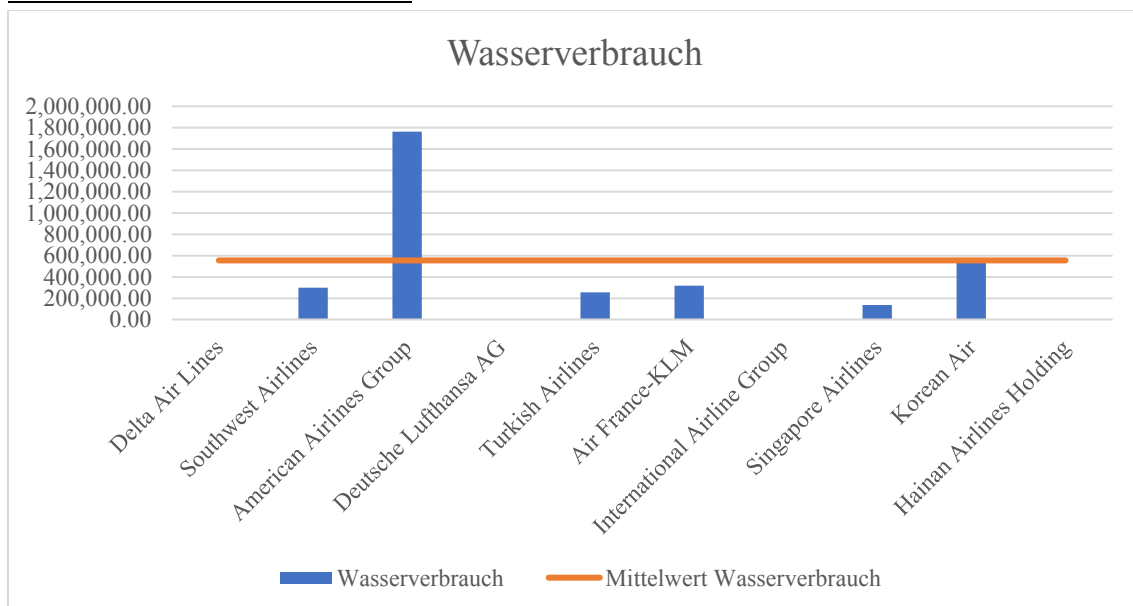
Flottengröße in 2021



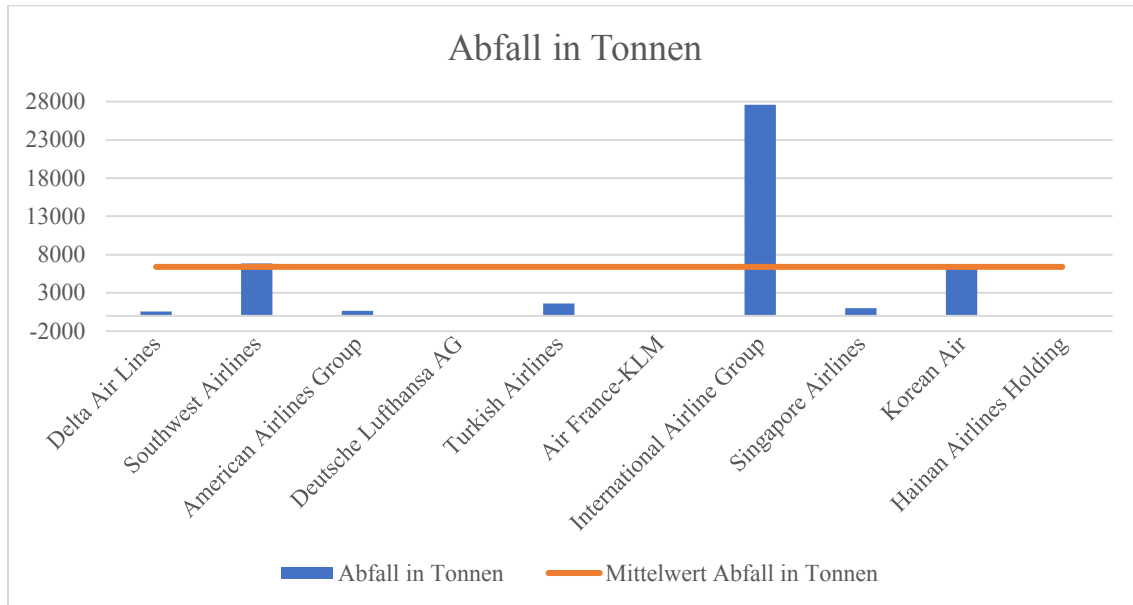
CO₂-Emissionen in Tonnen in 2021



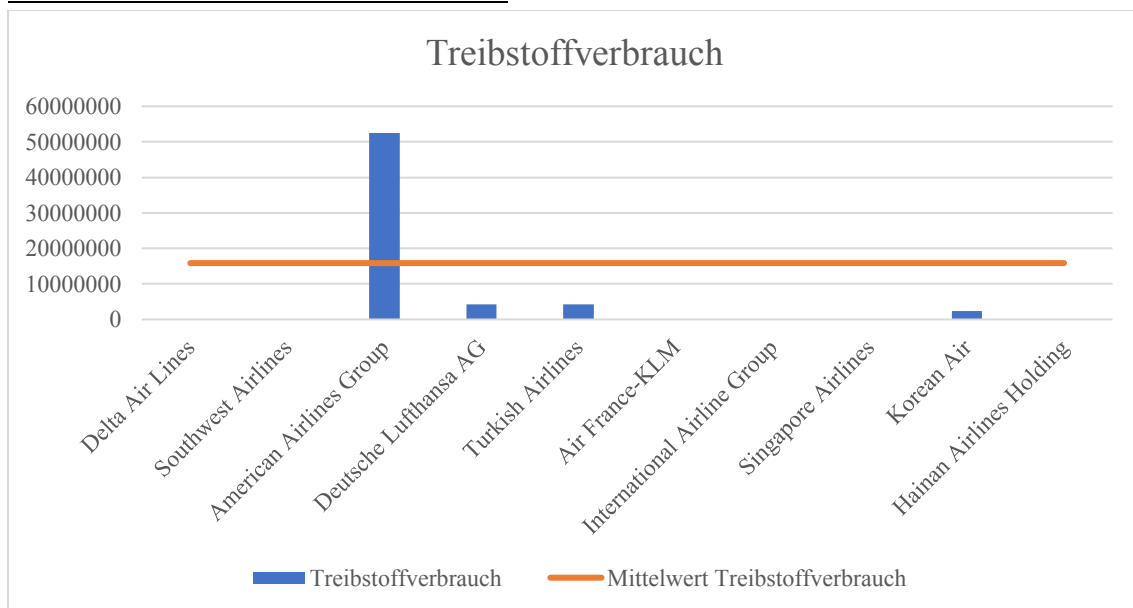
Wasserverbrauch in m³ in 2021



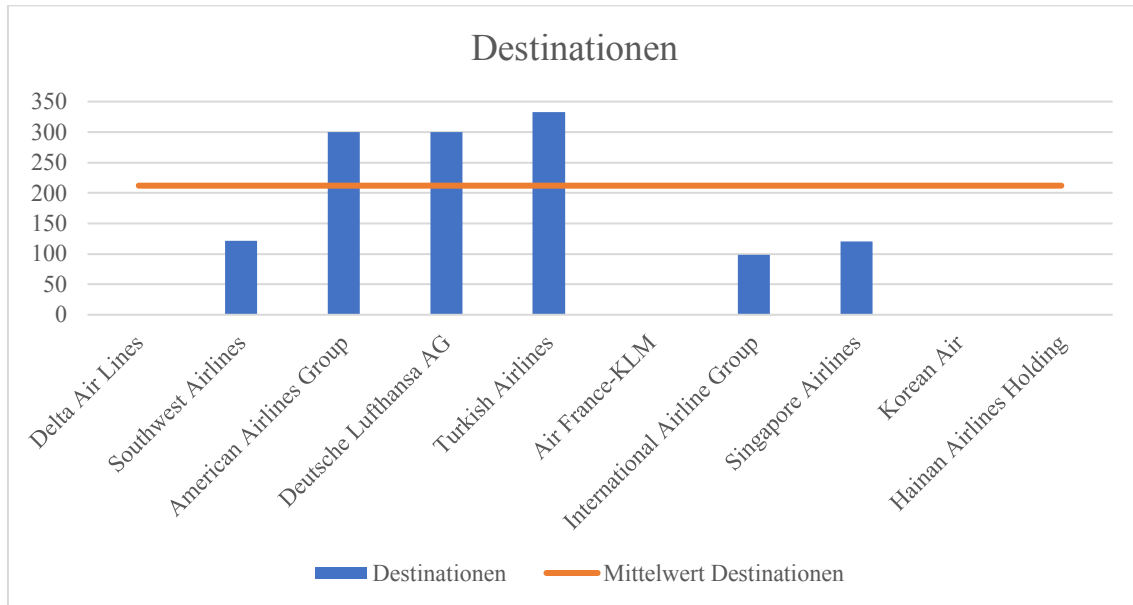
Abfall in Tonnen in 2021



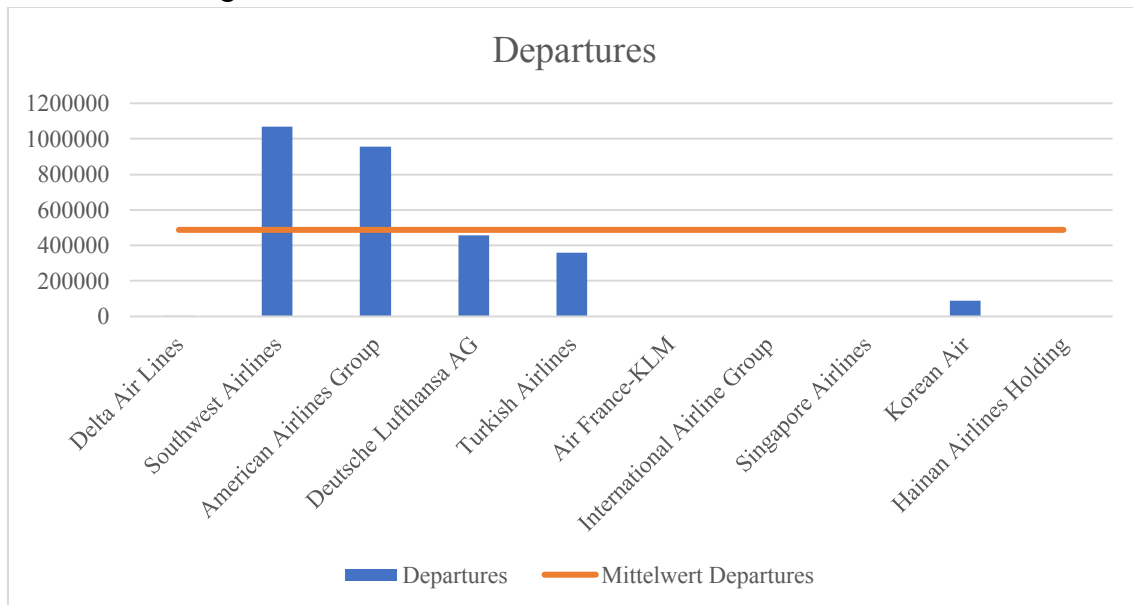
Treibstoffverbrauch in Tonnen in 2021



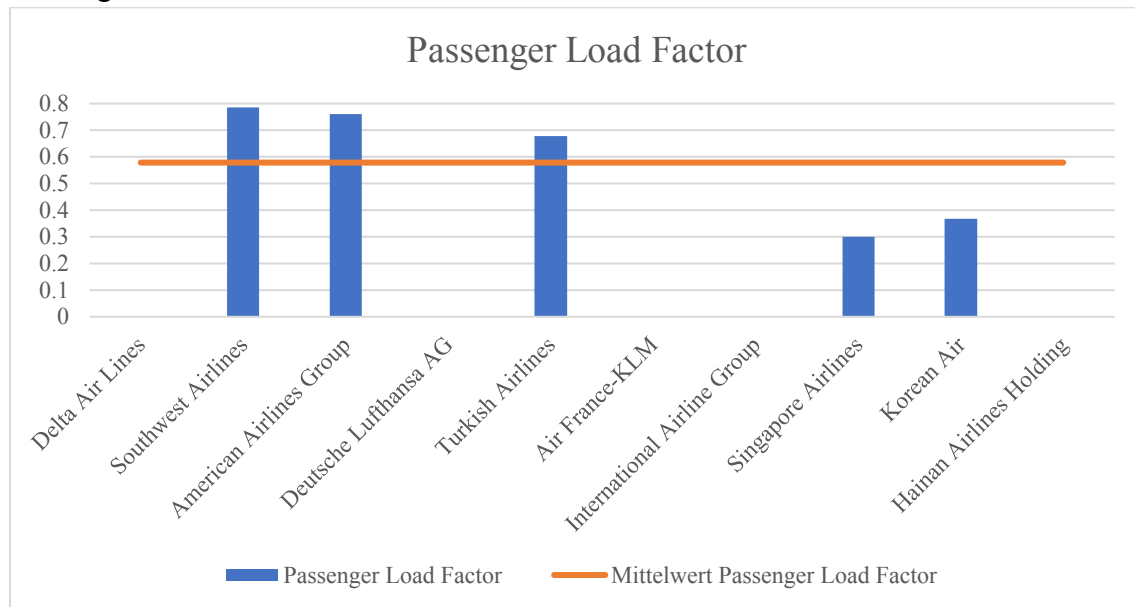
Anzahl an Destinationen in 2021



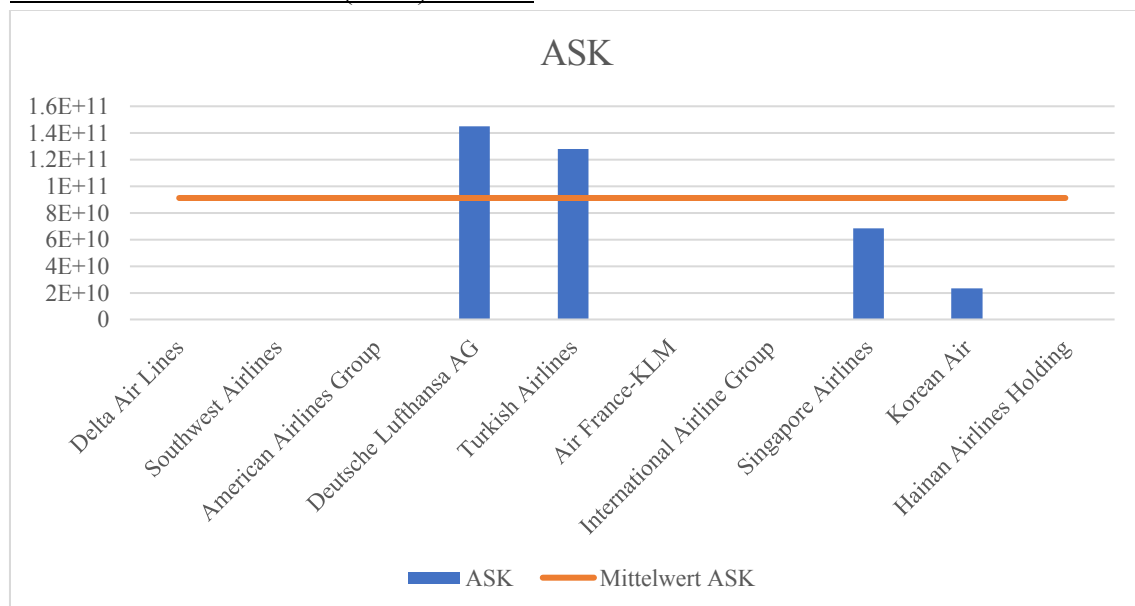
Anzahl an Abflügen in 2021



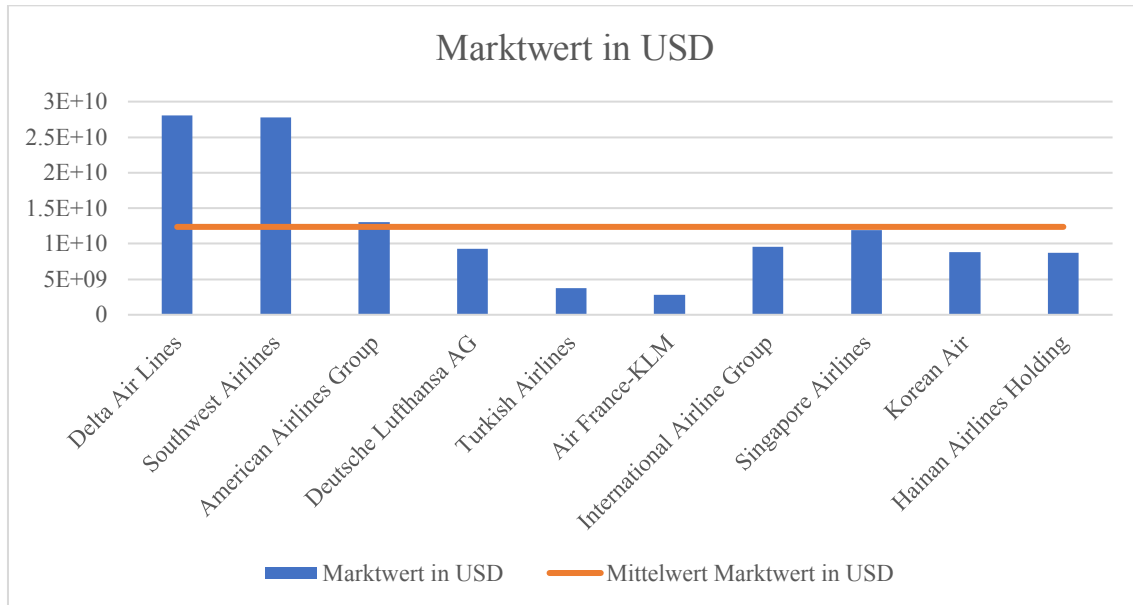
Passenger Load Factor in 2021



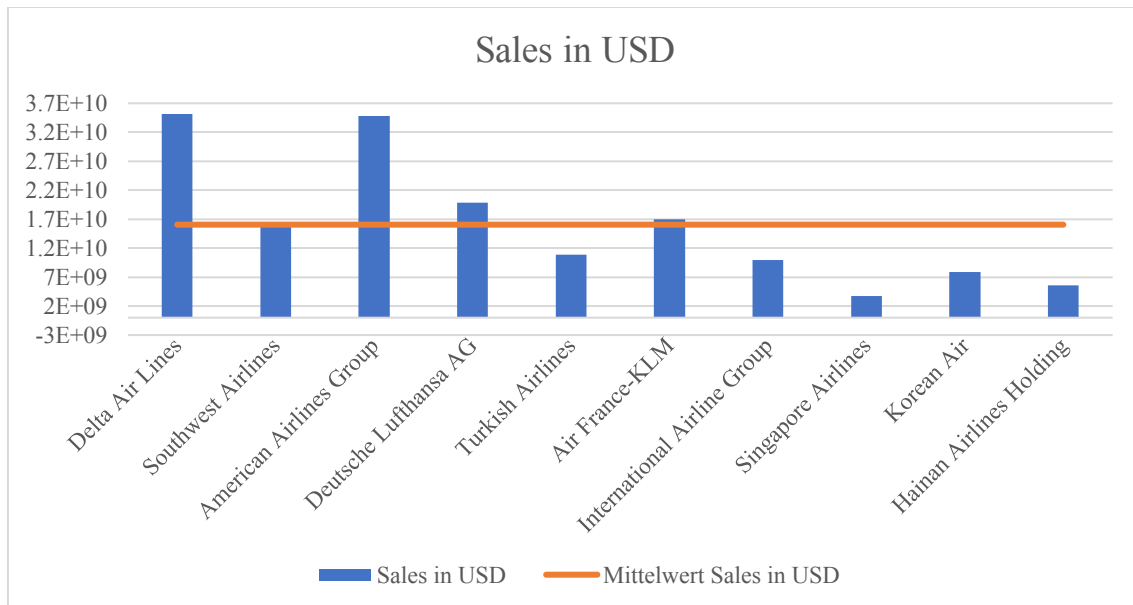
Available Seat Kilometer (ASK) in 2021



Marktwert in USD in 2021



Sales in USD in 2021



Alle 18 vorherigen Grafiken basieren auf eigener Darstellung.