



Nina Degele

**Die unerträgliche  
Leichtigkeit des Fliegens –  
Fossile Normalität des  
Reisens und ihre Grenzen**

**BELTZ** JUVENTA

Nina Degele

Die unerträgliche Leichtigkeit des Fliegens –  
Fossile Normalität des Reisens und ihre Grenzen



Nina Degele

**Die unerträgliche Leichtigkeit  
des Fliegens –  
Fossile Normalität des  
Reisens und ihre Grenzen**

**BELTZ** JUVENTA

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronische Systeme. Die Beltz Verlagsgruppe behält sich die Nutzung ihrer Inhalte für Text und Data Mining im Sinne von § 44b UrhG ausdrücklich vor. Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keine Haftung für die Inhalte externer Links. Für den Inhalt der verlinkten Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich.

Dieses Buch ist erhältlich als:  
ISBN 978-3-7799-8934-9 Print  
ISBN 978-3-7799-8935-6 E-Book (PDF)  
ISBN 978-3-7799-8936-3 E-Book (ePub)

1. Auflage 2026

© 2026 Beltz Juventa  
Beltz Verlagsgruppe GmbH & Co. KG  
Werderstraße 10, 69469 Weinheim  
service@beltz.de  
Alle Rechte vorbehalten  
Satz: le-tex xerif  
Lektorat: Doris Katheder  
Druck und Bindung: Beltz Grafische Betriebe, Bad Langensalza  
Printed in Germany

Weitere Informationen zu unseren Autor:innen und Titeln finden Sie unter: [www.beltz.de](http://www.beltz.de)

# Inhalt

<b>1. Einleitung: Mind the gap</b>	7
<b>2. Theorie: Petromoderne und Klimadissonanz</b>	17
2.1 Petromoderne als Normalismus fossiler Mobilität	18
2.2 Klimadissonanz als Ausblendung von Nicht-Nachhaltigkeit	32
2.3 Mentalitäten als strukturelle Verankerung fossiler Normalität	40
<b>3. Methodologie: Gruppendiskussionen und intersektionale Mehrebenenanalyse</b>	47
3.1 Gruppendiskussionen als Umgang mit Nichtgesagtem	48
3.2 Intersektionale Mehrebenenanalyse als Bewältigung von Verwobenem	55
<b>4. Reisen: Normalitätsanspruch</b>	61
<b>5. Bedingungen der Mobilität: Körper und Klasse</b>	67
5.1 Körper als Bedingung von Mobilität	67
5.2 Klasse als Anspruchsstruktur	84
<b>6. Ungleiche Freiheit: Sicherheit und Verletzbarkeit</b>	116
6.1 Verletzbarkeit als Grenze von Freiheit	116
6.2 Verletzungsmacht und die Begrenzung des Sagbaren	133
<b>7. Begrenzung als Praxis: Genügsamkeit, Verzicht und Verbot</b>	144
7.1 Genügsamkeit als Praxis des „Genug“	145
7.2 Verzicht als bewusste Begrenzung	154
7.3 Verbot als institutionalisierte Begrenzung	163
<b>8. Begrenzung als Institution: Alltag, Recht und Systemlogik</b>	167
8.1 Administrierte Begrenzung im Alltag: Die 19-Grad-Regelung	168
8.2 Klimaklagen als rechtliche Institutionalisierung von Begrenzung	174
8.3 Verzicht als Provokation der Systemlogik	176

<b>9. Begrenzung als Signatur einer Epoche</b>	182
<b>Anhang: Gruppendiskussionen</b>	186
<b>Glossar</b>	188
<b>Literatur</b>	191
<b>Register</b>	206

# 1. Einleitung: Mind the gap

Reisen ist normal. Reisen ist Entspannung, Dienstpflicht, Aufregung und Kennenlernen von Neuem oder schlicht die Fortbewegung von A nach B. Für zwei Drittel der Bevölkerung in Deutschland ist Reisen ein positiv besetztes und selbstverständlich in Anspruch genommenes Bürger\*innenrecht. Der privilegierte Globale Norden nimmt Reisen als weitgehend anerkanntes Grundrecht wahr, und viele können das auch nutzen. Grundlage dafür ist der gesetzlich verankerte Anspruch auf bezahlten Erholungsurlaub seit Inkrafttreten des Bundesurlaubsgesetzes 1963, für den Gewerkschaften lange gestritten haben (BUrLG 1963; Wehler 2008). Problematisch ist dabei, dass „Geheimtipps“ auf Instagram in kürzester Zeit zu FOMO-Spots bzw. totgehypten Zielen mutieren. Nicht erstaunlich, dass sich inzwischen Einheimische in Venedig oder Barcelona, auf Mallorca oder den Kanarischen Inseln gegen ein Zuviel an Tourismus wehren. Auch verträgt sich die Reiselust nicht gut mit Nachhaltigkeit. Denn mittlerweile entfallen acht Prozent der weltweiten Treibhausgasemissionen auf den Tourismus (Lenzen u. a. 2018); rund die Hälfte aller Urlaubsreisenden sind mit dem Flugzeug unterwegs, und Fliegen ist in besonderer Weise klimaschädlich. Besonders attraktiv sind Fernreisen, die Fernweh stillen und damit einen Ausbruch aus der Alltagsroutine versprechen – trotz oder wegen des COVID-19-Einbruchs zwischen 2020 und 2022 steigt die Anzahl der Passagiere im weltweiten Flugverkehr weiter (IATA 2024; Statista 2025).

Vor dem Hintergrund dieser ambivalenten Normalisierung analysiere ich Reisen im Folgenden nicht als individuelles Freizeitverhalten, sondern als gesellschaftlich gerahmte Praxis, in der ökologische, soziale und kulturelle Anforderungen aufeinandertreffen. Dafür sind mehrere Ebenen relevant, nämlich die mediale Ebene symbolischer Repräsentationen, die Mikroebene von Identitätskonstruktionen sowie die Makroebene gesellschaftlicher Strukturen.

Massenmedial und im *common sense* ist das Thema Klimawandel angekommen. Dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen sinken müssen, leugnet in Politik und Wirtschaft kaum noch jemand (obwohl sich die USA aus diesem Konsens zunehmend ausklinken), in den Wissenschaften besteht darüber ohnehin Einigkeit. Einer globalen Umfrage zufolge geben 80 Prozent der Weltbevölkerung an, „man müsste“ mehr für den Klimaschutz tun (AFP u. a. 2024), zwischen Getanem und Gesagtem, zwischen *doings* und *sayings* besteht jedoch eine Lücke – individuell wie auch politisch, ökonomisch und gesellschaftlich. Diese häufig verwendete Formulierung – „man müsste“ – verweist auf eine typische Weise, in der Menschen die Differenz zwischen Wissen und Handeln ausdrücken. Im Folgenden betrachte ich diese Figur als eine verbreitete diskursive Form, mit der Akteur\*in-

nen klimapolitische Einsichten anerkennen, ohne daraus notwendigerweise veränderte Praktiken abzuleiten. Sie lässt sich als sprachliche Form einer Gleichzeitigkeit von Einsicht und Nicht-Handeln begreifen. Diese Diskrepanz – wie sie sich in der Figur des „man müsste“ verdichtet – bildet einen zentralen Ausgangspunkt meiner Analyse. Dabei frage ich nicht, warum diese Lücke besteht, sondern wie Diskurse sie verständlich machen und stabilisieren.

Auf der Mikroebene analysiere ich die Handlungsspielräume einzelner Akteur\*innen im Umgang mit nachhaltigen Mobilitätsoptionen. Diese Spielräume variieren deutlich und stehen in engem Zusammenhang mit sozioökonomischen Ressourcen, zeitlichen Möglichkeiten und alltagspraktischem Wissen. Empirische Befunde zeigen, dass insbesondere „Personen aus Haushalten mit einem Netto-Einkommen von über 3.000 Euro“ (Bopst u. a. 2019) überdurchschnittlich häufig Flugreisen unternehmen, während alternative Reiseformen ohne Flugzeug zusätzliche Zeit, spezifisches Wissen und häufig höhere Kosten erfordern. Auch alltägliche Mobilitäts-, Wohn- und Ernährungspraktiken binden Akteur\*innen an ressourcenintensive Routinen, die mit einem hohen CO<sub>2</sub>-Verbrauch einhergehen. Mich interessiert, wie Akteur\*innen diese strukturell geprägten Bedingungen in ihren Entscheidungen aufgreifen, begründen oder relativieren.

Schließlich ist auf gesamtgesellschaftlicher Ebene der strukturelle Handlungsbedarf klar benannt – von der UNO bis zur Gemeindeverwaltung, von Wissenschaft und Wirtschaftsverbänden über Medien bis hin zu zivilgesellschaftlichen Akteur\*innen wie Sportvereinen –, doch mit der Umsetzung hapert es weiterhin. Die Legislaturperioden von Demokratien sind auf wenige Jahre begrenzt, die sich zur Wahl stellenden Politiker\*innen wollen es sich mit voraussichtlichen Bevölkerungsmehrheiten nicht verscherzen. Medien und Öffentlichkeit deuten auf einen in den 2020er-Jahren immer wuchtiger sich manifestierenden Rechtsruck in den Parlamenten und der Öffentlichkeit sowie eine Entsolidarisierung mit ärmeren Personen(gruppen) und nachfolgenden Generationen hin. Auch wenn staatliche Akteur\*innen, Unternehmen und Organisationen ambitionierte Klimaziele formulieren, schaffen sie jedoch zugleich Strukturen, die fossile Mobilität weiterhin fördern. Diese Bedingungen analysiere ich als aktiven Teil der Normalisierung nicht-nachhaltiger Praktiken.

Die Lücken zwischen Erforderlichem und Getanem sind auf allen drei Ebenen offenkundig. Mich interessieren dabei insbesondere die Rechtfertigungsstrategien und Legitimationsmuster, mit denen Akteur\*innen solche Differenzen bearbeiten. Ich rekonstruiere diese Muster als soziale Praktiken und als Effekte einer geteilten Werteordnung der Petromoderne, die auf der Nutzung fossiler Energien beruht und zugleich mit den Anforderungen des Klimawandels konfrontiert ist. Im Fokus steht, wie Akteur\*innen diese Differenzen nicht nur individuell erleben, sondern gesellschaftlich als normal herstellen. Sie verhandeln dabei, was sie noch als erlaubt ansehen, was sie als zumutbar darstellen und welche Ansprü-

che sie als normal legitimieren. Ich fasse diese Aushandlungen als Ausdruck einer moralischen Ökonomie der Nachhaltigkeit, in der die Beteiligten Nachhaltigkeit zwar moralisch anerkennen, daraus jedoch nicht zwingend veränderte Handlungsorientierungen ableiten. Um diese Differenzen zwischen Anspruch und Praxis empirisch zu rekonstruieren, analysiere ich Reisepraktiken als Ort sozialer Sinnproduktion und Selbstverständlichkeit. Die Wahl dieses Untersuchungsfelds folgt nicht der Annahme, dass es grundsätzlich einzigartig wäre. Reisen eignet sich allerdings in besonderer Weise als Extremfall moderner Konsumgesellschaften, weil Akteur\*innen es in klar begrenzten Zeiträumen praktizieren und deutlich von alltäglichen Routinen abgrenzen. Gerade diese zeitliche und symbolische Sonderstellung macht Reisen zu einem geeigneten Feld, um Normalitätsannahmen, Rechtfertigungen und Grenzziehungen sichtbar zu machen. Für den vorliegenden Zusammenhang sind sie aus mehreren Gründen von besonderer Relevanz:

- *Luxus*. Im Vergleich zu grundlegenden Bedürfnissen wie Ernährung und Wohnen ist Reisen nicht existenziell notwendig. Für viele ist ein Leben ohne Reisen zwar schwer vorstellbar, aber grundsätzlich möglich. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie Reisende diesen klar abgrenzbaren Zeitraum als Ausdruck zeitraumübergreifender Sinngehalte nutzen. Begreifen sie Reisen als Add-on oder als Form von Luxus – und wenn ja, auf welche Weise?
- *Identität*. Reisen ist kulturell stark mit Freiheit verbunden und steht für Selbstverwirklichung und Weltzugang. Reisen verkörpert Selbstverständlichkeiten, Privilegien wie auch Vorstellungen von Freiheit und zeigt sich als Teil von Identität. Menschen finden Reisen gut, tauschen sich gern über ihre Vorstellungen und Erfahrungen aus und erlauben damit einen direkten Zugriff auf ihre Wertemuster: Was zeichnet diese aus?
- *CO<sub>2</sub>-Intensität*. Reisen ist zumeist emissionsintensiv. Reisen – vor allem Fliegen – gehört zu den CO<sub>2</sub>-intensivsten Konsumpraktiken. Entsprechend kann eine Reise mehr Emissionen verursachen als viele andere Konsumpraktiken.
- *Gap*. Reisen ist meist mit einem Gap verbunden: Die Figur „man müsste“ steht sowohl für eine kognitive Einsicht wie auch für eine begründungspflichtige Differenz zur Wirklichkeit. Denn etwas Notwendiges und/oder auch Gewünschtes wird gerade *nicht* realisiert. Wie vollziehen und erklären die Beteiligten das?
- *Intersektionalität*. Die Analyse von Reisepraktiken erfordert schließlich einen gesellschaftstheoretisch informierten intersektionalen Blick. Ein solcher versteht Ungleichheiten entlang von Kategorien wie Geschlecht, Klasse, *race* und weiteren Differenzlinien als relational und machtvflochten, statt sie eindimensional zu erklären. Damit stellt sich empirisch die Frage, welche gesellschaftlichen (Ungleichheits-)Strukturen Reisepraktiken zugrunde liegen und wie sie in ihnen wirksam werden.

Damit verfolge ich zwei Ziele:

*Ziel 1) Rhetorik der Nachhaltigkeit empirisch rekonstruieren.* Zum einen will ich die Lücke zwischen Absichten und Realisierung nachhaltigen Handelns und deren Relevanz für einen konstruktiven Umgang mit der Klimakrise explizit machen. Ich nenne diese Lücke – inspiriert durch Angelika Wetterers (2003) auf die Pseudo-Emanzipation der Geschlechterverhältnisse gemünztes Konzept der rhetorischen Modernisierung – Rhetorik der Nachhaltigkeit. Damit meine ich die unterschiedlich geformten Differenzen zwischen behaupteten klimagerechten Praktiken und deren Realisierung (vgl. Kropp/Sonnberger 2021: 91–94). Das sind kommunikative Praktiken, mit denen Akteur\*innen die Spannung zwischen klimapolitischem Wissen und stabilen Mobilitätspraktiken bearbeiten, ohne diese Praktiken grundsätzlich zu verändern. Die Stabilität fossiler Mobilität beruht mithin nicht allein auf materiellen Infrastrukturen, sondern ebenso auf alltäglichen Rechtfertigungspraktiken, die diese Mobilität diskursiv stabilisieren. Diese Praktiken lassen sich besonders in Alltagsdiskursen beobachten, in denen die Beteiligten Nachhaltigkeitsnormen anerkennen, während sie bestehende Mobilitätsformen zugleich legitimieren. In diesem Zusammenhang betrachte ich die weit verbreitete und hegemoniale Figur „man müsste“ als zentrale Strategie einer Rhetorik der Nachhaltigkeit. Auf ihrer Grundlage lässt sich eine Verbindung von der Mikroebene (sozialen Handelns wie Reisepraktiken) mit der Makroebene gesellschaftlicher Strukturen (wie Wachstumszwang, ÖPNV-Restriktionen oder auch COVID-19-bedingten Reisebeschränkungen) herstellen. Die Rhetorik der Nachhaltigkeit ist ein Struktureffekt von Praktiken, die sich an Werten wie Freiheit, Fortschritt und Wachstum orientieren und in die keine Stoppregel eingebaut ist. Ebenso ist die Rhetorik der Nachhaltigkeit rechtlich, politisch und wirtschaftlich gerahmt, äußert sich in individuellem Handeln wie auch in institutionellen Maßnahmen, und lässt sich auf keine dieser Ebenen reduzieren. Am Beispiel Reisen will ich zeigen, wie Akteur\*innen – strukturell bedingt – Praktiken und Nachhaltigkeitserfordernisse zusammenbringen bzw. dies versuchen.

*Ziel 2) Einbettung in Strukturdynamiken/Gesellschaftstheorie.* Zum anderen will ich die hinter der Lücke stehenden gesellschaftlichen Zwänge und Dynamiken gesellschaftstheoretisch einbetten. Diese lassen sich daran festmachen, dass eine auf Wachstum orientierte petromoderne Gesellschaft und Nachhaltigkeit nur schwer miteinander vereinbar erscheinen. Diagnosen wie die der Nicht-Kompatibilität von Kapitalismus und Nachhaltigkeit (Fraser 2022; Herrmann 2022; Moore 2015; Lessenich 2016), der Nicht-Nachhaltigkeit (Blühdorn 2020) bzw. Unhaltbarkeit (Blühdorn 2024) und der als notwendig erachteten Alternative von Postwachstum und Suffizienz (Becker/Ruff/Suttner 2023; Paech 2012; von Redecker 2023; SRU 2020) betonen die Unvereinbarkeit der ökonomischen,

politischen und kulturellen Orientierung auf Wachstum mit dem vor allem im Globalen Norden verbreiteten Überkonsum. Dieser Zusammenhang lässt sich im nächsten Schritt intersektional verorten und an ein Konzept von Mentalitäten anknüpfen (Eversberg u. a. 2021) – um individuelle wie auch systemische Transformationsbereitschaften und -resistenzen erfassen zu können. Für abgeleitete Perspektiven bildet das Spannungsfeld von Unhaltbarkeit (Blühdorn 2024) und Verzicht (Degele u. a. 2025; Heimerdinger / Degele 2025) den Rahmen.

Methodologisch konzentriere ich mich darauf, nicht nur explizite Aussagen, sondern auch implizite Orientierungen und Selbstverständlichkeiten zu rekonstruieren. Ich arbeite mit Gruppendiskussionen, weil sie Akteur\*innen erlauben, ihre Sichtweisen in Interaktion mit anderen zu entwickeln und abzugleichen (vgl. Bohnsack 2000; Loos / Schäffer 2001). Diese Methode macht kollektive Orientierungen sichtbar und reduziert die Distanz zwischen Gesagtem und Getanem. Ich nutze Gruppendiskussionen gezielt, um Rechtfertigungen, Grenzziehungen und Normalitätsannahmen zu analysieren.

Im nächsten Schritt verbinde ich die Gruppendiskussionen mit einer intersektionalen Mehrebenenanalyse (Winker / Degele 2009; Harding 1991). Dabei analysiere ich, wie sich soziale Ungleichheiten entlang von Kategorien wie Klasse, Geschlecht, *race*, Alter, und (Dis-)Ability mit Reisepraktiken verschränken. Ich verorte diese Prozesse zugleich auf der Ebene individueller Identitätsarbeit, gesellschaftlicher Diskurse und struktureller Bedingungen. Der Fokus der Analyse liegt auf der Ebene von Identitätskonstruktionen, bei denen der Gap von *doings* und *sayings* eine zentrale Rolle spielt. Theoretisch leitend für eine solche Analyse sind das sozialpsychologische Konzept zu kognitiver Dissonanz (Festinger 2012; Steurer 2021) in Verbindung mit psychoanalytischen Überlegungen zu *diavowal* / Verleugnung (Zupančič 2024), weiter der soziolinguistische Ansatz des Framings, das den gesellschaftlich repräsentierten Wertehorizont von Orientierungen und Einstellungen zum Reisen absteckt (Lakoff / Wehling 2009; Wehling 2016), und schließlich interessieren strukturelle Machtverhältnisse, wie sie sich in den von Bourdieu inspirierten Überlegungen zu Mentalitäten (Eversberg u. a. 2025) niederschlagen. Diese Perspektive erlaubt es mir, Widersprüche nicht zu reduzieren, sondern in ihrer Verwobenheit sichtbar zu machen.

Grundlage der empirischen Ausführungen bilden 29 Diskussionen mit aus 151 Teilnehmer\*innen bestehenden Realgruppen aus unterschiedlichen, aber überwiegend „reisefähigen“, d. h. mittleren und eher privilegierten Milieus in Süddeutschland, die sich im Hinblick auf sozioökonomischen Status, Geschlecht, *race* und damit verbundene Zuschreibungen wie Hautfarbe / Ethnizität / Nationalität, Alter, (Dis-)Ability sowie geografischer Zugehörigkeit (Stadt / Land) unterscheiden. Diese haben zwischen 2019 und 2025 die Frage „Was bedeutet Reisen für euch?“ gemeinsam diskutiert. Der Erhebungszeitraum umfasst unterschiedliche gesellschaftliche Krisenkonstellationen; ich ziele jedoch nicht

auf einen Vergleich historischer Situationen, sondern auf die Möglichkeit, die Stabilität oder Veränderung von Deutungsmustern im Umgang mit Reisen und Nachhaltigkeit über wechselnde gesellschaftliche Kontexte hinweg zu rekonstruieren. Die Auswertung verdeutlicht dabei, dass zentrale Orientierungen im Umgang mit Reisen und Nachhaltigkeit weitgehend stabil bleiben.

Die Gruppendiskussionen zeigen, wie die Teilnehmenden unterschiedliche Strategien der Legitimierung entwickeln, um ihre Positionen im Spannungsfeld zwischen individuellem Handeln und gesellschaftlichen Anforderungen zu verorten. Dabei argumentieren sie auf drei Ebenen, nämlich der von Ego (Reflexion bzw. Verteidigung eigener Berechtigungen und Privilegien), Alter (solidarische bzw. de-/kolonialisierende Bezüge zu anderen Personen und Reisezielen) sowie System (Übernahme von Verantwortung oder deren Delegation an Institutionen). Die Diskutierenden tragen damit auf der Handlungsebene aus, was nicht ohne eine entsprechende strukturelle Weichenstellung gelingen kann. Gemeint ist die Entkopplung wirtschaftlicher Entwicklung und gesellschaftlicher Fortschrittsorientierung einerseits von steigendem Ressourcenverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen andererseits. Oft verbinden sie individuelle Reisebedürfnisse mit Verweisen auf die Klimakrise sowie auf politische Rahmenbedingungen – der Bezugsrahmen ist Deutschland der letzten ein bis zwei Jahrzehnte. Dadurch positionieren sich die Diskutierenden zugleich zu bestehenden Nachhaltigkeitsdiskursen und -praktiken. Die beobachteten Identitätskonstruktionen lassen sich schließlich mit strukturtheoretischen Ansätzen verknüpfen, die auf eine Verbindung von Mikro- und Makroebene zielen. Diese Befunde ergänze ich durch Ergebnisse einer explorativen Studie zu Erfahrungen von sechs Personen mit kühleren Raumtemperaturen: Im Kontext der Energiekrise und der politischen Debatten um den Verzicht auf russisches Gas infolge des Kriegs in der Ukraine ordnete die Bundesregierung im Jahr 2022 für den Winter 2022/23 eine Absenkung der Raumtemperaturen in öffentlichen Gebäuden auf 19 Grad an (Degele 2025). Im Mittelpunkt steht die Frage, wie sie politisch und gesellschaftlich angestoßene Einschränkungen des Energieverbrauchs im Alltag praktisch umsetzen, subjektiv bewerten und moralisch legitimieren. Die Ergebnisse zeigen exemplarisch, wie strukturelle Vorgaben individuelle Nachhaltigkeitspraktiken und Rechtfertigungsmuster beeinflussen. Sie demonstrieren Möglichkeiten nachhaltigen Handelns, indem sie institutionell erzeugte Veränderungen auf der Makroebene mit individuellen Erfahrungen auf der Mikroebene verknüpfen. Diese Perspektive ist deshalb wichtig, weil moralische Aushandlungen über Begrenzung gesellschaftlich erst dann wirksam werden, wenn sie in institutionelle Regeln übersetzt und dauerhaft stabilisiert werden. Im Zentrum steht somit die Frage, wie sich Nachhaltigkeitsorientierungen verändern, wenn strukturelle Vorgaben individuelle Rechtfertigungsarbeit teilweise ersetzen. Reisen fungiert dabei nicht als Gegenstand an sich, sondern als empirisches Analysefeld, an dem sich diese Konflikte besonders deutlich zeigen. Das Buch untersucht daher

weniger das Reisen selbst als vielmehr die gesellschaftlichen Konflikte um die Begrenzung einer fossil geprägten Mobilitätsnormalität.

Ausgangspunkt der folgenden Analyse ist die Diagnose einer fossilen Normalität, die durch Klimawissen irritiert, aber bislang nicht grundlegend verändert wird. Die Klimakrise hat die moralische Legitimität fossiler Mobilität erschüttert, nicht aber ihre gesellschaftliche Normalität. Fossile Mobilität bleibt weithin selbstverständlich, auch wenn ihr ökologischer Preis politisch und moralisch zunehmend sichtbar wird. Vor diesem Hintergrund untersuche ich, wie Akteur\*innen Nachhaltigkeit als moralisch relevantes Leitbild anerkennen und zugleich Praktiken aufrechterhalten, die bestehende Mobilitäts- und Konsumordnungen nur begrenzt infrage stellen. Dabei geraten unterschiedliche gesellschaftliche Anspruchsniveaus an Mobilität, Lebensführung und ökologische Verantwortung in Spannung zueinander. Diese Widersprüchlichkeit entsteht nicht als Ausnahmephänomen und auch nicht primär aus mangelndem Wissen oder aufgrund fehlenden Willens einzelner Akteur\*innen, sondern als Ausdruck der Normalität der fossilen Moderne: Nachhaltigkeit wird als Leitbild anerkannt, aber in Praktiken und Deutungen so normalisiert, dass sie die bestehenden Mobilitäts- und Konsumordnungen nur begrenzt irritiert. Genau hier setzen die Analysen zu Mentalitäten, moralischer Grenzziehung und Orientierungen gegenüber Transformation an. Widersprüchliche Orientierungen erscheinen damit als sozial erwartbare und dauerhaft reproduzierte Form gesellschaftlicher Ordnung. Sie entstehen aus dem Zusammenspiel gesellschaftlicher Repräsentationen, subjektiver Identitätsarbeit und struktureller Normalitätsordnungen, die jeweils eigenen Logiken folgen und sich zugleich wechselseitig stabilisieren. Nachhaltigkeitskonflikte erscheinen damit weniger als individuelles Entscheidungsproblem denn als Ausdruck einer gesellschaftlichen Ordnung, in der fossile Mobilitätsnormalität und ökologische Begrenzungsanforderungen gleichzeitig bestehen.

Auf der Ebene gesellschaftlicher Repräsentationen wird Nachhaltigkeit als Deutungsrahmen wirksam, der über Diskurse, Metaphern und moralische Leitvorstellungen festlegt, was als verantwortliches, zukunftsfähiges oder legitimes Handeln gilt. Diese Ebene strukturiert den *common sense* und erzeugt normative Erwartungen; Framing-Prozesse markieren den symbolischen Möglichkeitsraum nachhaltiger Orientierung.

Auf der Ebene von Identität und sozialer Praxis erscheint Nachhaltigkeit als Anforderung an das Subjekt. Akteur\*innen müssen ihr Handeln in Beziehung zu klimapolitischem Wissen, moralischen Ansprüchen, persönlichen Wünschen und gesellschaftlichen Erwartungen setzen. Die daraus resultierenden Spannungen zeigen sich in Rechtfertigungen, Distanzierungen, Ironisierungen oder auch Verzichtsgesten. Konzepte wie der Attitude-Behavior-Gap, kognitive Dissonanz und *disavowal* erfassen diese Ebene als Ort der subjektiven Bearbeitung struktureller Widersprüche, die über die Mikroebene hinausreichen.

Auf der Ebene gesellschaftlicher Strukturen schließlich verweisen Nachhaltigkeitskonflikte auf politische, ökonomische und soziale Ordnungen, die auf Wachstum, Mobilität und Konsum ausgerichtet sind. Diese petromodernen Strukturen begrenzen individuelle Handlungsspielräume, produzieren Ungleichheiten und stabilisieren Lebensweisen, die mit ökologischen Zielsetzungen nicht kompatibel sind. Theoretisch zugespitzt bedeutet dies, dass Nachhaltigkeit hier nicht als Steuerungsprinzip erscheint, sondern als Störgröße innerhalb bestehender Systemlogiken und Normalitätsordnungen, die sich nur begrenzt transformieren lassen.

Dies verweist auf das zentrale Erkenntnisinteresse des Buches, nämlich widersprüchliche Ordnungen des Sozialen sichtbar zu machen, statt sie als Abweichungen oder Inkonsistenzen zu behandeln. Ich rekonstruiere die Rhetorik der Nachhaltigkeit dort, wo normative Repräsentationen, subjektive Identitätsarbeit und strukturelle Zwänge aufeinandertreffen. Ausgangspunkt ist die Beobachtung, dass Nachhaltigkeit in alltäglichen Praktiken selten als konsistentes Handlungsprinzip erscheint. Vielmehr zeigen die empirischen Analysen, dass Akteur\*innen widersprüchliche Anforderungen – etwa zwischen Mobilitätswünschen, moralischen Ansprüchen und strukturellen Begrenzungen – routiniert bearbeiten und als normal behandeln. Diese Widersprüchlichkeit verstehe ich nicht als individuelles Versagen, sondern als sozial stabilisierte Form gesellschaftlicher Ordnung.

Solche Prozesse der fortlaufenden Bearbeitung widersprüchlicher Anforderungen fasse ich unter dem struktur- und prozessbezogenen Begriff des Gleichzeitens. Der Begriff bezeichnet eine soziale Situation, in der widersprüchliche Orientierungen nicht aufgelöst werden, sondern dauerhaft nebeneinander bestehen und im Alltag praktisch bearbeitet werden. Als analytisches Instrument macht er sichtbar, wie Anspruch und Widerspruch, Wissen und Praxis, moralische Erwartungen und soziale Routinen parallel wirksam bleiben. Entscheidend ist dabei, dass diese Widersprüche weder individuell auflösbar noch strukturell zufällig sind. Gleichzeiten entfalten sich sowohl innerhalb einzelner sozialer Felder als auch zwischen gesellschaftlichen Ebenen und sozialen Gruppen.

Empirisch rekonstruiere ich dieses Gleichzeiten am Beispiel von Reisepraktiken. Reisen eignet sich als Analysefeld besonders, weil hier Fragen von Freiheit, Privileg, Verantwortung und Verzicht in besonderer Weise mobilisiert und diskursiv verhandelt werden. Warum wirkt etwa der Vorschlag zu verzichten so provokativ – selbst dort, wo die Notwendigkeit ökologischer Begrenzung längst anerkannt ist? Die empirischen Kapitel zeigen, wie Akteur\*innen innerhalb gegebener Strukturen handeln, sich positionieren und legitimieren – und wie sich darin die Rhetorik der Nachhaltigkeit als gesellschaftlicher Struktur- und Sinnzusammenhang konkretisiert.

Vor diesem Hintergrund frage ich, wie es sein kann, dass die Notwendigkeit nachhaltigen Handelns weithin anerkannt wird, während nicht-nachhaltige Mo-

bilitätspraktiken zugleich stabil bleiben. Im Kern geht es darum, wie eine gesellschaftliche Ordnung fortbestehen kann, deren ökologische Unhaltbarkeit weiterhin bekannt ist. Dabei interessieren weniger individuelle Motive oder Entscheidungsdefizite als die sozialen Prozesse, durch die Akteur\*innen diese Spannung im Alltag bearbeiten. Ich untersuche daher, wie die Differenz zwischen klimapolitischem Wissen und petromodern geprägten Reisepraktiken kommunikativ organisiert, legitimiert und gesellschaftlich normalisiert wird.

Das zentrale Argument dieses Buches lautet, dass diese Spannung selten zu eindeutigen Transformationen führt. Stattdessen entstehen soziale Situationen, in denen widersprüchliche Orientierungen gleichzeitig bestehen bleiben: Nachhaltigkeit wird moralisch anerkannt, während nicht-nachhaltige Praktiken fortgeführt werden; individuelle Verantwortungszuschreibungen stehen neben strukturellen Zwängen; Forderungen nach Veränderung treffen auf die Verteidigung etablierter Lebensweisen. Diese sozial stabilisierten Formen der Koexistenz von Anspruch und Widerspruch beschreibe ich als Gleichzeiten. Am Beispiel von Reisepraktiken rekonstruiere ich, wie solche Gleichzeiten im Alltag hergestellt und legitimiert werden. Die empirischen Analysen zeigen, wie Akteur\*innen innerhalb petromoderner Strukturen handeln, sich positionieren und ihre Entscheidungen begründen – und wie sich dabei eine Rhetorik der Nachhaltigkeit herausbildet, die es ermöglicht, Klimawissen, Mobilitätswünsche und gesellschaftliche Normalitätsordnungen zugleich aufrechtzuerhalten.

Der Aufbau des Buches folgt dabei einer analytischen Bewegung von der sozialen Organisation von Mobilität hin zu den Formen ihrer Begrenzung. Zunächst rekonstruiere ich, wie Reisepraktiken in unterschiedlichen sozialen Lagen mit bestimmten Anspruchsniveaus und Normalitätsvorstellungen verbunden sind. Denn Konflikte um nachhaltige Mobilität entstehen nicht allein aus Wissensdefiziten, sondern aus unterschiedlichen gesellschaftlichen Anspruchsniveaus an Mobilität, Lebensführung und Fortschritt. Anschließend untersuche ich, wie ökologische Begrenzungsanforderungen diese Normalität irritieren und welche Konflikte daraus entstehen. Schließlich richte ich den Blick darauf, wie solche Begrenzungen gesellschaftlich institutionalisiert werden – etwa in administrativen Maßnahmen, politischen Regelungen und rechtlichen Verfahren.

Entsprechend entwickle ich im folgenden Kapitel zunächst die theoretischen Perspektiven, mit denen sich die Spannung zwischen Nachhaltigkeitsanspruch und stabilen Mobilitätspraktiken analysieren lässt. Im Mittelpunkt stehen dabei die Konzepte der Petromoderne, der Klimadissonanz und der Mentalitäten, die zusammen den strukturellen Rahmen fossiler Normalität beschreiben. Anschließend erläutere ich die methodologische Anlage der Untersuchung und begründe den Einsatz von Gruppendiskussionen sowie der intersektionalen Mehrebenenanalyse. Die empirischen Kapitel zeigen darauf aufbauend, wie sich die Rhetorik der Nachhaltigkeit in unterschiedlichen sozialen Lagen konkretisiert und wie Akteur\*innen ihre Positionen im Spannungsfeld von Klimawissen, Mobilitätsan-

sprüchen und gesellschaftlichen Erwartungen verhandeln. Daran anschließend analysiere ich Begrenzung als soziale Praxis, in der Genügsamkeit, Verzicht und Verbote als unterschiedliche Formen der Bearbeitung dieser Spannung erscheinen. Im abschließenden Kapitel richtet sich der Blick schließlich auf institutionelle Formen der Begrenzung. Sichtbar wird dort, wie politische Maßnahmen, infrastrukturelle Bedingungen und rechtliche Dynamiken die bislang selbstverständliche Normalität fossiler Mobilität zunehmend infrage stellen. Vor diesem Hintergrund lässt sich die gegenwärtige Situation als eine Epoche der Gleichzeiten beschreiben – als gesellschaftliche Konstellation, in der expansive Mobilitätsnormen und wachsende Begrenzungsanforderungen zugleich wirksam sind und in alltäglichen Praktiken wie auch in politischen Auseinandersetzungen fortlaufend neu ausgehandelt werden.

## 2. Theorie: Petromoderne und Klimadissonanz

Im Folgenden entwickle ich die theoretischen Begriffe, die den Rahmen der empirischen Analyse bilden. Dabei unterscheide ich drei miteinander verbundene Perspektiven: die petromoderne Ordnung als strukturelle Normalität fossiler Mobilität, Klimadissonanzen als Wahrnehmung der daraus entstehenden Spannung sowie Mentalitäten, aus denen unterschiedliche Anspruchsniveaus an Mobilität hervorgehen. Reisen gilt heute in vielen privilegierten Gesellschaften als doxische Normalität – als eine Praxis, die als selbstverständlich, begehrenswert und kaum begründungspflichtig erscheint. Diese Selbstverständlichkeit ist historisch gewachsen und strukturell verankert. Sie beruht auf einer petromodernen Ordnung, in der fossile Energien Mobilität, Wohlstand und Freiheit ermöglichen und zugleich als selbstverständlich erscheinen lassen. Von diesem strukturellen Ausgangspunkt aus frage ich, wie sich eine öffentlich anerkannte Nachhaltigkeitsorientierung mit stabilen, nicht-nachhaltigen Reisepraktiken verschränkt. Auffällig ist, dass diese Spannung selten zu offenen Konflikten führt. Häufig lassen sich rhetorische Formen beobachten, die Klimawissen anerkennen und Mobilitätspraktiken zugleich stabilisieren. Um diese Spannung zwischen Wissen, Handeln und Rechtfertigung präzise zu beschreiben, unterscheide ich drei miteinander verbundene Perspektiven: die petromoderne Ordnung als strukturelle Normalität, Klimadissonanzen als Wahrnehmung dieser Krise und Mentalitäten als soziale Verarbeitung dieser Spannung.

Erstens beschreibt der Begriff der Petromoderne (2.1) die strukturellen Bedingungen, unter denen fossile Mobilität als selbstverständlich erscheint. Petromoderne Infrastrukturen, Mobilitätsnormen und Deutungsrahmen prägen, was beim Reisen als normal, legitim und erstrebenswert gilt. Innerhalb dieser Frames erscheint Nachhaltigkeit häufig als positiv bewerteter Wert, ohne dass sie praktische Mobilitätsentscheidungen verbindlich reguliert. Zweitens bezeichnet Klimadissonanz (2.2) die Spannung zwischen klimapolitischem Wissen und petromodern eingeübten Mobilitätspraktiken. Akteur\*innen nehmen diese Spannung wahr und reagieren darauf mit verschiedenen Formen diskursiver Bearbeitung. Sie relativieren, verschieben oder entschärfen Nachhaltigkeitsanforderungen, ohne ihre Mobilität grundsätzlich zu verändern. Drittens richtet der Begriff der Mentalitäten (2.3) den Blick auf die soziale Verarbeitung dieser Spannung. Mentalitäten bündeln geteilte Orientierungen und zeigen, welche Anspruchsniveaus an Mobilität, Lebensführung und ökologische Verantwortung in unterschiedlichen sozialen Gruppen vorherrschen. Sie strukturieren, in welchem Maße Akteur\*innen bereit sind, petromoderne Normalität zu hinterfragen

oder bestehende Praktiken zu stabilisieren. Zusammengenommen bilden diese drei Perspektiven das theoretische Gerüst der empirischen Untersuchung. Sie ermöglichen eine Mehrebenenperspektive, in der Nachhaltigkeit nicht als kohärentes Leitbild erscheint, sondern als gesellschaftlich normalisiertes Gleichzeitiges von Anspruch und Widerspruch. Am Beispiel des Reisens rekonstruiere ich, wie Akteur\*innen diese Spannung innerhalb der petromodernen Ordnung wahrnehmen, deuten und kommunikativ legitimieren.

## 2.1 Petromoderne als Normalismus fossiler Mobilität

Fossile Mobilität erscheint in vielen privilegierten Gesellschaften als selbstverständlich. Diese Selbstverständlichkeit beruht auf einer petromodernen Ordnung, die Mobilität als Normalität stabilisiert. Im Folgenden erläutere ich, wie diese Normalitätsordnung der Petromoderne entsteht und wie Akteur\*innen ihn sprachlich stabilisieren – etwa über Frames, die Reisen als Freiheit, Belohnung oder Grundrecht darstellen. Ambivalenzen gegenüber Nachhaltigkeit entstehen in einem gesellschaftlichen Umfeld, das bestimmte Mobilitätswünsche und -gewohnheiten als selbstverständlich voraussetzt. Diese Selbstverständlichkeit folgt einer modernisierungstheoretischen Logik, in der steigender Wohlstand als Fortschritt gilt. Nachhaltigkeitsforderungen lassen sich in dieser Logik nur schwer integrieren, wenn sie für die Beteiligten wie eine Einschränkung erscheinen: weniger Reichweite, weniger Beschleunigung, weniger Komfort, möglicherweise auch höhere Kosten. Umso stabiler bleibt dagegen die Deutung, dass Mobilität Freiheit bedeutet – ein Gut, das politisch, rechtlich und kulturell verteidigt wird. Aus dieser Perspektive erscheint die Kluft zwischen Klimawissen und Mobilitätspraxis weniger als individuelles Versagen als vielmehr als Effekt einer strukturell stabilisierten Normalität. Zur Erläuterung stelle ich daher das Konzept der Petromoderne in den Mittelpunkt, das fossile Infrastrukturen, Werte und Praktiken als historisch gewachsenen Strukturzusammenhang beschreibt.

Petromoderne bezeichnet eine gesellschaftliche Ordnung, in der fossile Energiegewinnung und -nutzung zur Grundlage von Wirtschaftswachstum, Mobilität und Wohlstand geworden sind. Ich knüpfe damit an kultur- und sozialwissenschaftliche Arbeiten aus den Energy Studies an, die fossile Energieträger als zentralen Strukturierungsfaktor der Moderne begreifen (vgl. LeMenager 2014; Steininger 2025; Szeman/Wellum 2021). Diese Arbeiten zeigen, dass moderne Mobilität historisch auf der Verfügbarkeit billiger fossiler Energie beruht, während ihre energetischen und ökologischen Grundlagen im Alltag weitgehend unsichtbar bleiben (Strätling 2025; Szeman/Boyer 2017; Williams 2020). Gerade diese Unsichtbarkeit ermöglicht es, Mobilität von ihren ökologischen Folgen zu entkoppeln. Ein zentrales Strukturmerkmal nicht-nachhaltigen Reisens liegt daher in der wachstumsorientierten Logik moderner Mobilitätssysteme: Sie

zielen darauf, Bewegung zu steigern, statt sie zu begrenzen (Sheller/Urry 2006). Vor diesem Hintergrund erscheinen Flugreisen, Kreuzfahrten oder motorisierter Individualverkehr vielen Akteur\*innen als immaterielle Erfahrungen von Freiheit und Weltzugang, obwohl sie auf hochgradig energieintensiven Infrastrukturen beruhen. Auch Nachhaltigkeitsstrategien im Tourismus bleiben häufig innerhalb dieses Paradigmas und setzen eher auf Effizienzsteigerungen als auf Suffizienz (Shove 2021). Die Klimawirkungen des Reisens werden zudem räumlich und zeitlich externalisiert (Lessenich 2016) und entziehen sich so weitgehend unmittelbaren moralischen und politischen Auseinandersetzungen.

Diese Perspektive legt nahe, nachhaltiges Reisen nicht allein über individuelle Entscheidungen zu erklären, sondern über strukturelle Lock-in-Effekte. Materielle Infrastrukturen wie Flughäfen, Kreuzfahrterminals oder global standardisierte Hotelketten erzeugen langfristige Nutzungspfadabhängigkeiten: Sie ermöglichen Mobilität und stabilisieren zugleich ihre Routinen (vgl. Urry 2007; Vandertop 2015). Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts durchzieht das Zeitalter fossiler Energie Wirtschaft, Politik, Kultur und Identität. Energie fungiert dabei nicht nur als materieller Hintergrund moderner Gesellschaften. Vielmehr wirkt sie als soziale Relation, die gesellschaftliche Ordnungen materiell trägt und kulturell absichert (Williams 2020). So prägt Erdöl etwa das amerikanische Selbstverständnis als „genuin amerikanischer Brennstoff“, während politische Parolen wie MAGA diese Verbindung symbolisch aufladen (Bernard 2024).

Mobilität wird verfügbar, weil entsprechende Infrastrukturen sie ermöglichen – und sie erscheint notwendig, weil sich gesellschaftliche Routinen an sie gewöhnt haben. In dieser Perspektive wachsen Menschen in eine Normalitätsordnung hinein, in der Mobilität als Freiheit gilt und fossile Energie den Möglichkeitsraum sozialer Teilhabe erweitert. Transformationsforderungen treffen daher weniger auf individuelle Trägheit als auf eine tief verankerte sozial-energetische Normativität. Petrostrukturen schaffen Situationen, in denen energieintensive Angebote naheliegen oder als selbstverständlich erscheinen. Infrastrukturen prägen so die Logiken ihrer Nutzung. Wer sich etwa in einer Großstadt ohne Auto bewegt, erlebt dies häufig als Normalität; in ländlichen Räumen gilt dagegen das Auto vielerorts als Voraussetzung sozialer Teilhabe. Nicht-nachhaltige Praktiken materialisieren sich in diesem Sinn in Petrostrukturen – also in technischen, ökonomischen und politischen Infrastrukturen, die fossile Energieträger fördern und absichern. Diese Strukturen begrenzen Handlungsspielräume nicht nur materiell, sondern prägen zugleich Wahrnehmungen, Erwartungen und Selbstverständlichkeiten. Mobilität kann dann weniger als Resultat energieintensiver Systeme denn als natürliche Eigenschaft moderner Lebensführung erscheinen.

Fossile Energien prägen nicht nur Infrastrukturen, sondern auch kulturelle Bedeutungen, Wünsche und Identitäten. In den Energy Studies wird dieser Zusammenhang als *Petrokultur* beschrieben (Szeman/Boyer 2017; Wilson u. a. 2017).

Der Begriff bezeichnet jene alltäglichen Praktiken, Werte und Subjektivierungen, die den Gebrauch fossiler Energie als normal, begehrenswert und identitätsstiftend erscheinen lassen. Innerhalb solcher Petrokulturen verbinden sich Mobilität, Konsum und Fortschritt mit Vorstellungen individueller Freiheit und sozialer Teilhabe. Reisen erscheint dabei nicht nur als praktische Möglichkeit, sondern als Ausdruck eines guten und gelungenen Lebens. Unbegrenzte Mobilität gilt entsprechend vielen Akteur\*innen als selbstverständlich.

Innerhalb solcher Petrokulturen beschreibt das Konzept der *petromasculinity* (Daggett 2018) eine spezifische kulturelle Konstellation, in der Akteur\*innen hohen Energieverbrauch mit Vorstellungen von Männlichkeit, Macht und Kontrolle verbinden. In solchen Deutungen interpretieren sie energiepolitische Konflikte nicht nur als technische Fragen, sondern auch als Auseinandersetzungen um Identität, Werte und soziale Ordnung. Fossiler Konsum dient dabei häufig als symbolische Ressource, mit der Akteur\*innen Status, Geschlecht oder nationale Zugehörigkeit markieren, während sie klimapolitische Transformationen mitunter als Verlust von Kontrolle oder Anerkennung wahrnehmen. Der Begriff eignet sich daher als heuristischer Bezugspunkt, um energiepolitische Kontroversen auch als kulturelle Identitätskonflikte zu analysieren. Für Mobilitätspraktiken bedeutet dies, dass insbesondere schnelle, motorisierte und expansive Reiseformen symbolisch mit Autonomie, Stärke und Weltoffenheit verknüpft werden. Solche kulturellen Aufladungen zeigen, dass fossile Mobilität nicht nur infrastrukturell stabilisiert wird, sondern auch symbolisch und identitär verankert ist. Gerade deshalb erscheinen Mobilitätspraktiken vielen Akteur\*innen als selbstverständlich und legitim – eine Wahrnehmung, die sich in spezifischen Deutungsrahmen und Rechtfertigungen des Reisens niederschlägt.

Dieser energetische Hintergrund wirkt so selbstverständlich, dass ihn die überwiegende Mehrheit im Alltag kaum wahrnimmt. Die Energy Studies machen deshalb die sozioökonomischen und kulturellen Voraussetzungen der Energieversorgung sichtbar. Deutlich wird dies insbesondere in Krisen, wenn – wie seit dem russischen Angriff auf die Ukraine 2022 – Technik ausfällt oder Energiepreise explodieren. Vor diesem Hintergrund rückt die Verbindung zwischen spürbaren Klimafolgen und der Sorge um vertraute Lebensweisen in den Fokus. So beschreibt LeMenager (2014) kollektive Affekte einer Petromelancholie als die Sehnsucht nach einer Zeit, in der massenhafter Konsum von Kraft- und Kunststoffen für individuelle Freiheit stand und nicht für die Zerstörung der Erde. Fossile Energie verspricht zwar Wohlstand, Bewegung und Fortschritt – impliziert aber zugleich Verdrängung, Freiheitsverlust und Zukunftsvernichtung (vgl. Williams 2020; Zupančič 2024).

Die Verflechtung von Petromoderne, Petrostrukturen und Petrokulturen zeigt, wie Menschen die Normalität fossiler Lebensweisen ebenso erleiden wie auch aktiv hervorbringen, mit Bedeutung aufladen und politisch verteidigen. In einem solchen petrokulturellen Deutungsensemble ist Reisen als selbstverständ-