

Privilegienblindes Reisen in Zeiten des Klimawandels

zeitschrift
diskurs

www.diskurs-zeitschrift.de

Ausgabe 7
Privilegien – Was leistet der
umstrittene Begriff?

Kontakt
nina.degele@soziologie.uni-freiburg.de

Erschienen
April 2022

Nina Degele¹

Universität Freiburg

Abstract

In Germany, travelling is taken for granted without question. However, it is predominantly practiced by privileged people. This paper discusses climate conscious travelling and unfolds the associated privileges by reconstructing strategies of legitimizing travel practices. Moreover, "flight shame" is discussed as a strategy to reconstruct moral standards of privileges. The empirical basis is provided through discussions with six groups of middle-class people in rural towns as well as urban cities in southern Germany who differ in terms of age, gender and social status. At the end of 2019 and the beginning of 2020, the groups discussed the meaning of travel in their lives. In the process, they revealed privileges by taking travel practices for granted and portraying them as indisputable. Subsequently, the paper's focus shifts from the privileges of certain groups to privileged practices that have to be unblinded in the sense of making privileges visible.

Keywords

Reisen, Klimawandel, Nachhaltigkeit, Gruppendiskussion, Privilegien, Flugscham, ökologische Korrektheit

¹ Für hilfreiche Hinweise danke ich Lisa Okroi wie auch einer gutachtenden Person, die ebenso hartnäckig wie auch konstruktiv Präzisierungen eingefordert hat.

1 Einleitung

Deutsche reisen viel: Einer repräsentativen Umfrage zufolge waren 2019, im Jahr vor der Covid-19-Pandemie, zwei Drittel der Bevölkerung verreist, mehr als ein Drittel war sogar mindestens zweimal unterwegs (Reinhardt 2020; Jorzik 2020). Reisen wird in Deutschland als Bürgerrecht empfunden (Ströbel 2019), ist aber nicht für alle selbstverständlich: Eine Mehrheit der Weltbevölkerung ist noch nie gereist, nur etwa zwei Prozent fliegen international (Gössling & Peeters 2007: 408) – allein schon, weil dafür nur eine Minderheit über den richtigen Pass verfügt (Kochenov 2020). 2018 waren in Deutschland die Hälfte aller Urlaubsreisenden mit dem Flugzeug unterwegs, überwiegend „Personen aus Haushalten mit einem Netto-Einkommen von über 3.000 Euro“ (Bopst et al. 2019). Fliegen ist nicht nur ein Privileg, sondern auch „die klimaschädlichste Art zu reisen“ (Friedrich et al. 2020), die spätestens mit Fridays for Future ihre Unschuld verloren hat. Klimabewusstes Reisen erfordert allerdings Zeit, Geld und Wissen. Die sich Jahr für Jahr zuspitzenden Folgen des Klimawandels ignorieren zu können ist (wenngleich immer weniger) vor allem den Älteren im globalen Norden vorbehalten. Sie haben nicht in gleichem Maß unter Überschwemmungen, Dürren, Unwettern und steigendem Meeresspiegel zu leiden wie Bewohner*innen des globalen Südens. Bei ihnen handelt es sich mithin um einen privilegierten Teil der Bevölkerung, der diese Privilegien als selbstverständlich ansieht und für die eigene Generation beansprucht.

Die Selbstverständlichkeit dieses Anspruchs wie auch die damit verbundene Ambivalenz ist Gegenstand dieses Beitrags: Was zeichnet dessen Privilegiertheit aus, wie kann er sichtbar gemacht werden, wie wird er legitimiert? Ich entwickle dazu die These, dass die Thematisierung klimabewussten Reisens dazu provoziert, Privilegien auszublenden, zu verdecken – und mitunter auch zum Gegenangriff auf die Kritiker*innen überzugehen. Solche Strategien der Reduktion von Komplexität und Unsicherheit sowie des Ausblendens, Verdeckens und Legitimierens von Privilegien wie auch klimaschädlicher Praktiken und Folgen bezeichne ich als Verblindung, die es wiederum zu entblenden gilt. Dabei unterscheide ich erstens die Selbstverständlichkeit dieser Privilegien selbst, zweitens Strategien ihrer Legitimation und drittens die Metaebene der Kritik an den Reise- wie auch Legitimierungspraktiken. Empirische Grundlage dafür sind sechs Gruppendiskussionen in bürgerlichen Mittelschichtmilieus zur Bedeutung von Reisen Ende 2019 und Anfang 2020. So will ich zunächst Privilegien relational umreißen, nämlich als Anspruch auf vermeintliche Selbstverständlichkeiten wie in diesem Fall Reisepraktiken (2). Weiter werde ich ambivalente Strategien der Ver- und Entblindung mit der Methode der Gruppendiskussion rekonstruieren (3) und stelle sie schließlich in den Kontext ökologischer Korrektheit als Reflexion und Praktik der Vermeidung

nicht-nachhaltigen Handelns gegenüber der Umwelt sowie sozial besonders betroffenen Gruppen und Generationen (4).

2 Privilegien sichtbar machen

Privilegien werden üblicherweise als Vorrechte für bestimmte Personen oder Gruppen durch ihre Abgrenzung gegenüber nicht Bevorrechtigten definiert. Darunter fallen zum einen diejenigen mit einer geringe(re)n sozioökonomischen Ausstattung im Hinblick auf Einkommen und Vermögen. Zum anderen gehören dazu auch diskriminierte Bevölkerungsgruppen im Hinblick auf Hautfarbe/Ethnizität/Nationalität, Geschlecht, sexuelle Orientierung, Religionszugehörigkeit, Behinderung oder Alter. Privilegien sind mithin ein relationales Konzept: Ohne Benachteiligungen und Diskriminierungen gäbe es keine Privilegien. Sie widersprechen zwar Grundwerten westlicher Gesellschaften, werden aber als „ein Äquivalent für erbrachte Leistungen oder das Ergebnis vorausgegangener Kämpfe um Herrschaft“ (Hillmann 1994) gerechtfertigt. Wer Privilegien genießt und von ihnen profitiert, ist sich dieses Vorteils häufig nicht bewusst. Das beschreibt die weiße Autorin Peggy McIntosh (2003) in einem klassischen Aufsatz von 1988: „White privilege is like an invisible weightless knapsack of special provisions, assurances, tools, maps, guides, codebooks, passports, visas, clothes, compass, emergency gear, and blank checks.“ (McIntosh 2003: 148) Der Grund dafür ist eine Benennungspraxis, die nur selten diejenigen benennt, die von Privilegien profitieren. „When you are privileged, equality feels like oppression.“ (Jamieson 2017)

Es ist aber nicht das ökonomische Kapital allein, das den Gesellschaftsmitgliedern ihren Platz im sozialen Gefüge zuweist. Der Zusammenhang von Bevorzugungen und Benachteiligungen schlägt sich in der Gesamtheit von Kapitalsorten nieder, die bestimmte Praktiken hervorbringen (Bourdieu 1983). Eine maßgebliche Rolle spielen dabei kulturelle Faktoren wie Bildung, Titel und Kompetenzen, nutzbare soziale Beziehungen sowie die symbolische Dimension von Anerkennung und Prestige. In dem sich daraus formenden Status der jeweiligen Person werden Privilegien als Distinktion im Verhalten und Sprechen sichtbar und unsichtbar zugleich. Das Moment der Unsichtbarkeit steckt auch im Begriff der Etabliertenvorrechte. Sie bezeichnen ökonomische und kulturelle Privilegien alteingesessener Personen oder Personengruppen „gleich welcher Herkunft, die eine Vorrangstellung beanspruchen, anderen gleichwertige Rechte vorzuenthalten möchten und somit das Prinzip der Gleichwertigkeit verletzen“ (Heitmeyer 2003: 19). Auch Etabliertenvorrechte erscheinen als selbstverständlich und bleiben als nicht bewusste beziehungsweise unsichtbare Rahmenbedingungen unter dem Radar.

Die empfundene Selbstverständlichkeit von Privilegien zieht das methodologische Problem der Sichtbarmachung nach sich. Zur Entblindung eignen sich Methoden wie Gruppendiskussionen, die Akteur*innen dabei beobachten, wie sie einen kollektiven Habitus als gemeinsame Orientierungen zum Ausdruck bringen und damit Privilegien praktizieren (Bohnsack 2000; Loos & Schäffer 2001). So haben Ende 2019 47 Menschen mit unterschiedlichen Verortungen im Hinblick auf soziales Milieu, Geschlecht, Hautfarbe/Ethnizität/Nationalität, Alter und geografischer Zugehörigkeit (Stadt/Land) in sechs Gruppen in verschiedenen großen Städten in Baden-Württemberg die Frage „was bedeutet Reisen für euch?“ diskutiert. Den Rahmen der Untersuchung bildete ein Lehr-Forschungsprojekt, in dem Studierende dem Zusammenhang von Reisepraktiken und Klimawandel auf die Spur kommen sollten.²

Das Forschungsinteresse bezieht sich auf die Frage, welche gesellschaftlichen Wertvorstellungen hinter Reisen und insbesondere dem (Nicht-)Fliegen stecken und was es so schwer macht, umwelt- und klimagerecht zu reisen. Die sechs durchgeführten Diskussionen fanden Ende 2019 und Anfang 2020 statt, das heißt zu den Hochzeiten von Fridays for Future und vor dem Ausbruch der Covid-19-Pandemie. Diese Lücke gilt es bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen: Greta Thunberg war in aller Munde und der Klimawandel als Gefahr in der breiten Öffentlichkeit angekommen. Die Diskussionen starteten mit der Frage nach Vorstellungen von Reisen: Was bedeutet Reisen für euch? Die Gruppen diskutierten diese Frage als Versuch der Definition in Abgrenzung zu Urlaub oder Ausflügen, im Hinblick auf Inhalte wie Entspannung bis Aufregung und Kennenlernen von Neuem, als Umgang mit Ungewohntem oder

² Dazu machten sie nach dem Schneeballprinzip sechs real existierende Gruppen ausfindig und ließen sie diskutieren. Die sechs Gruppen sind vor allem in der Mittelschicht und im groß- bis kleinstädtischen Raum situiert. Das Alter der 47 Teilnehmer*innen reicht von 18-87 Jahren, 20 sind weiblich, 27 männlich. Das Sample besteht aus einer Gruppe von Handballspieler*innen (4 Frauen und 5 Männer von 21 bis 41 Jahren, GD1), sechs Hundehalter*innen im Kontext einer Hundeschule mit drei heterosexuellen Paaren zwischen 24 und 37 Jahren (GD2), einem aus sieben Männern bestehenden Schachclub, der Jüngste ist 29, die Übrigen sind zwischen 52 und 78 Jahren alt (GD3), einem aus elf Mitgliedern bestehenden Senior*innenchor mit drei Männern und acht Frauen im Alter von 60 und 87 Jahren (GD4), einem Fanfarenzug mit zwei Frauen und sechs Männern von 17 bis 62 Jahren (GD5) sowie einer Gruppe von Berufsschauspieler*innen und eines Musikers mit drei Männern und drei Frauen zwischen 18 und 31 Jahren (GD6). Da alle Diskutant*innen von ihren Reiseerfahrungen berichten, sind sie sozioökonomisch so situiert, dass sie über genug Zeit und Geld für solche Aktivitäten verfügen. Die Diskussionen fanden alle in Präsenz statt, wurden per Audio aufgenommen, transkribiert und angelehnt an die dokumentarische Methode Ralf Bohnsacks (2000) wie auch die rekonstruktive integrative Analyse Jan Kruses (2014) ausgewertet. Für die Durchführung und Analyse der Gruppendiskussionen geht mein Dank an Sophia Bensch, Alexander Colombo, Florence Grisé, Jacqueline Larius, Lena Quick, Lisa Vatter, Julia Dannhäuser, Elisabeth Jockers, Madeline Rieger, Nika Tavangar, Léonie Boyer, Verena Hartleitner, Verena Netzer, Eva Schneller, Raffael Schlenker, Anja Katschke, Alicia Ehrat, Jule Grall, Frederike Matz, Claire Stoldt und Ronja Tritschler.

schlicht als Bewegung von A nach B. Vor diesem Hintergrund fragten die Diskussionsleiter*innen, was das eigene Reiseverhalten mit dem Klimawandel zu tun haben könnte. Dies erfolgte – bei einer geplanten Diskussionsdauer von etwa einer Stunde – nach einer halben bis einer dreiviertel Stunde, wenn dies nicht ohnehin schon von der Gruppe angesprochen wurde. Auf diese Weise konnte der Input für die Diskussionen im Idealfall auf ein bis zwei Fragen begrenzt werden. Bei allen Gruppen besteht darüber Konsens, dass Reisen ein in seiner Berechtigung unhinterfragbares Anliegen sei. Dieser Anspruch hat vor allem drei Facetten.

Erstens zielt er weg von Vertrautem auf das Andere – wofür zumeist die Chiffre des ‚Authentischen‘ steht (Schäfer 2015). Für eine Handballerin hat ihre Asienreise auch deshalb einen so hohen Stellenwert, weil sie im Gegensatz zu einer all-inclusive-Reise alles selbst geplant und organisiert hat. Ihr persönlicher Einsatz unterstreicht ihre Autonomie, Freiheit, ihren Lebensstil. Sie kommt an Orte, wohin es mit Pauschalreisen nicht möglich sei und lernt „auch mal die Menschen wirklich kennen dort“ (GD1). Das ist prestigereich. „weil wir haben da halt, sind da halt durchs Land gereist und haben halt die Leute irgendwie kennengelernt und die Kultur halt irgendwie auch, und das Essen“ (GD1)³. Das individuelle Reisen ist hochwertiger und näher an der als authentisch vorgestellten Kultur und den Menschen.

Zweitens handelt es sich um einen Anspruch von Älteren, nämlich jetzt zu praktizieren, wofür in den Berufsjahren zuvor keine Zeit war. „Reisen gehört zumindest in einem befristeten Umfang einfach zur Lebensqualität dazu.“ (GD3) Die Befristung bezieht sich für den 65jährigen Schachspieler D auf einen begrenzten Lebenshorizont von etwa 10 Jahren, in denen er noch reisen könne – Fernreisen seien für ihn erst seit der Rente machbar: „weil ich nicht als Rentner hinterm Kamin versauern und mir dann überlege, ob ich mir jeden Morgen gleich n Strick kaufen soll oder erst nächsten Tag [...] Ich habe einen Anspruch auf ne Lebensqualität!!“ (GD3) D brüllt seinen Anspruch auf Lebensqualität in die Runde: Reisen ist für ihn existenziell. Er verzichtet auf Flugreisen und hat sich ein Wohnmobil angeschafft, um in ruhigere Gegenden mit viel Natur zu kommen und zu wandern: „So und das nehm‘ ich mir heraus.“ (GD3)

Drittens ist Reisen auch als Norm verstehbar, beispielsweise nach dem Abitur oder während des Studiums den eigenen Horizont zu erweitern und die Konkurrenzfähigkeit auf dem Arbeitsmarkt zu steigern (GD2). Reisen als Bedürfnis nach Neuem, Aufregendem und Anderem korreliert dann mit neoliberalen Anforderungen an Flexibilität, Offenheit und beständiger Verbesserung des Selbst. In dieser Hinsicht besteht eher ein Rechtfertigungsbedarf für Nicht-Reisen („ich würde immer darauf gucken, warum

³ Um der besseren Lesbarkeit willen wurden die Zitate sprachlich geglättet.

will jemand nicht reisen gehen?“; GD2). Reisen ist dann nicht nur kulturelle Selbstverständlichkeit, sondern auch Abarbeiten einer bucket list und damit Zwang (Schäfer 2015: 10).

3 Strategien rekonstruieren

Vorstellungen von subjektiv richtigem Reisen sind eine Sache, ihre Rechtfertigung unter Bedingungen stattfindenden Klimawandels ist etwas anderes. Diese Debatte zu ökologisch richtigem versus klimaschädlichem Reisen ist auch in den Gruppendiskussionen angekommen. Sie lässt sich beispielsweise mit dem Eingeständnis eines für das Klima problematischen Handelns umschreiben, wofür der Begriff „Flugscham“ steht. Er tauchte 2017 erstmals im Schwedischen (flygskam) auf und bezeichnet laut Duden ein „schlechtes Gewissen, das Klima beim Reisen mit dem Flugzeug (vor allem durch den hohen CO₂-Ausstoß) zu belasten“. Der Wortteil Scham ist dabei nicht ganz präzise, weil es mehr um das Bewusstsein für die Umweltschädlichkeit des Fliegens geht und auf einen Wandel sozialer Normen verweist „that have so far associated flying with social status.“ (Gössling et al. 2020) Im Vordergrund steht der jeweilige Umgang mit einer in ökologischer Hinsicht schädlichen Flugbilanz.

Das mit Flugscham intendierte Moment der Reflexion wird bei einem 29-jährigen Mitglied eines Schachclubs deutlich (die übrigen Diskutanten sind zwischen 52 und 78 Jahre alt). Er reagiert scharf auf die Selbstverständlichkeit, mit der die anderen sechs Männer in der Runde über Reisen sprechen:

„Eigentlich ist es so, dass ich das Gefühl hab‘, Urlaub ist nur noch, wenn man irgendwie in die Ferne reist. Also dass..., dann muss da irgendwie nach Mallorca, nach Spanien, nach Bali oder was weiß ich überallhin geflogen werden. Und das ist irgendwas, das nervt mich grade ziemlich, weil ich finde, momentan ist es definitiv immer ne Diskussion mit: wie siehts mit der Umweltverschmutzung, mit dem CO₂-Ausstoß oder Ähnlichem aus? Und da wird halt überhaupt nicht reflektiert, sondern da wird an erster Stelle gesagt ‚das hab ich mir verdient‘ oder ‚ich hab die Möglichkeit‘, ‚es ist günstig‘ oder Ähnliches. Und da wird dann halt vier-, fünf-, sechs- oder siebenmal im Jahr geflogen, ins Ausland, also ohne groß zu reflektieren, sondern immer nur mit diesem Argument ‚das hab ich mir verdient‘ oder Ähnliches.“ (GD3).

Der Angriff ist deutlich: „das hab ich mir verdient“ oder „ich hab die Möglichkeit“, „es ist günstig“; genau damit argumentieren die älteren Männer des Schachclubs – aber nicht nur diese – mit ihrem Anspruch auf Lebensqualität. Vor diesem Hintergrund unterscheidet ich im Folgenden fünf Strategien des Verblindens (wie entsprechend auch

des Sichtbarmachens) von Konsequenzen eigenen Reishandelns für das Klima, bei denen individuell-intentionale und sozial-diskursive Komponenten nur analytisch zu unterscheiden sind. Mit Strategien im Sinne individueller Intention verteidigen sich die Sprechenden, maximieren den eigenen persönlichen Nutzen und/oder versuchen, ihre Privilegien möglichst lang aufrechtzuerhalten. Mit diskursiver Agency beziehen sie auf etablierte gesellschaftliche Diskurse, um eigene Positionen und Verhalten möglichst lange gesellschaftlich rechtfertigen zu können. Es handelt sich dabei erstens um Inszenierung von Flugscham, zweitens offensive Verteidigung des eigenen Lebensstils, drittens moralisches Lizensieren, viertens Externalisieren klimaschädlicher Folgen und fünftens Verschieben von Verantwortung auf staatliche Institutionen. Ebenso reflektieren die Strategien auch mögliche Konsequenzen der jeweiligen Praktiken (wie Luxus, Umweltverschmutzung oder externalisierte Kosten). Die Strategien umfassen mithin sowohl eine Verblindung wie auch Sichtbarmachung von Privilegien.

Flugscham inszenieren: „das darf man eigentlich gar nicht erzählen“

Der Begriff Flugscham macht auf Privilegien aufmerksam, aber auch auf deren Inszenierungen. Damit meine ich im vorliegenden Zusammenhang eine öffentliche Darstellung, die „durch Interaktionen von Angesicht zu Angesicht erzeugt wird und durch kommunikative Normen strukturiert ist“ (Goffman 1982: 9). Inszenierungen zielen auf Anerkennungseffekte. Die Schauspielerin A beispielsweise vermeidet Fliegen auch aus ökologischen Gründen und schließt daran ein ebenso individuell-strategisches wie auch diskursives Geständnis:

„Vor zwei Wochen bin ich geflogen, das darf man eigentlich gar nicht erzählen. (verschämt) Ich hab‘ auch, ich war ein bisschen besoffen, als ich diesen Flug gebucht hab, bin ich nach Wien geflogen. Der Flug zurück, das war halt, ich musste zweimal fliegen (schlägt mit Hand auf den Tisch), weil ich musst einmal umsteigen in Düsseldorf (lautes Lachen von anderen Teilnehmer*innen), furchtbar.“ (GD6).

A erzählt, was sie eigentlich gar nicht erzählen darf. Sie tut es dennoch, leitet es auch damit ein, dass sie eigentlich nicht gern fliegt. Eigentlich ist eine Abtönungspartikel und kann auch als Betonung der Echtheit einer Tatsache gebraucht werden. Dann deutet es auf eine andere Motivation als die geäußerte hin. Für A könnte das bedeuten: Im Sinne ökologisch korrekten Handelns sollte sie nicht nach Wien fliegen, schon gar nicht mit Umsteigen, und entsprechend sollte sie auch nichts dazu zu berichten haben. Sie sei schon etwas betrunken gewesen, als sie den Flug gebucht hatte, ihre Zurechnungsfähigkeit war mithin herabgesetzt. Wieder taucht das Bild des Kontrollverlusts auf, das sie zuvor schon in Bezug auf ihr bevorzugtes Vermeiden des Fliegens erwähnt

hatte. Ohne eigene Kontrolle kann A also nicht für ihr Handeln verantwortlich gemacht werden oder zumindest nur zu einem geringeren Teil. Die Bekräftigung und gleichzeitige Distanzierung von diesem Verhalten kommen im Schlagen mit der Hand auf den Tisch zum Ausdruck. Die anderen lachen, das Geständnis ist angekommen und wird dramaturgisch mit „furchtbar“ abgeschlossen. Die Pointe sitzt, der Punkt ist gemacht, es gibt nichts zum Schämen.

Berechtigung verteidigen: „So und das nehm ich mir heraus“

Im Zentrum der Strategie des weiter so steht das Beharren auf die gesellschaftlich garantierte und unanfechtbare Selbstentfaltung. Reisen ist so selbstverständlich wie ein Auslandssemester oder eine längere Reise nach dem Abitur fernab der Heimat (vgl. die Hundehalter*innen GD2). Diese Selbstverständlichkeit ist gesetzt:

„Wenn sich jemand entscheidet, er möchte halt jetzt Urlaub in Australien machen, dann ist das meines Erachtens legitim. Es muss nicht jeder sagen, ich darf nur in meinem nahen Umfeld oder in meinem eigenen Land reisen. Also für mich ist das in Ordnung, wenn jemand halt ne Reise macht, auch weiter, und ein Flugzeug benutzt.“ (GD5).

Das ist auch Thema des Schachclubs, in dem Reisen auch als Generationenkonflikt verhandelt wird. Für den 56jährigen G beispielsweise ist ein Flug nach Neuseeland die Ausnahme, aber das stehe ihm auch zu: „Ich sag ok, ich muss jetzt auch nicht mehr so auf meine CO2-Bilanz gucken, aber eigentlich macht man’s schon, wenn’s geht“ (GD3). Der 29jährige B dagegen setzt Fliegen in einen anderen Rahmen: „Aber es ist doch völlig pervers, dass man da dann für eine Stunde fliegen 20 Euro zahlt und durch halb Deutschland kommt, und es is’ ja vom Energie ... also steht ja zu keinem Verhältnis zum Zugfahren, und trotzdem: Ich versteh bis heute nicht, warum das so günstig ist.“ (GD3) Mit diesem Nachhaltigkeitsframe findet B kein Gehör, plausibler wird stattdessen die Annahme, bei einer Reise nach Mallorca handle es sich gar nicht mehr um eine Flugreise (vgl. 3.4). Das Muster ist bekannt: G ist sich der Folgen seines Tuns bewusst, aber er hat das Recht dazu und tut es deshalb auch. Die folgenden Sprecher bekräftigen dieses Recht sehr deutlich und lassen es sich nicht nehmen. Formulierungen wie die folgende tauchen in den Diskussionen der Handballer*innen wie auch des Schachclubs auf: „Ich, ich flieg vielleicht einmal in zwei Jahren, [H: ja!] und das lass’ ich mir dann auch mal nicht nehmen. Manche fliegen einmal die Woche!“ (GD1) „Mache meine Reisen, weil zu meinem Alter gehört einfach, die Welt kennen lernen. Und das lass ich mir auch nicht nehmen.“ (GD3, D, 65 Jahre). Bestimmte Praktiken passen zur eigenen und gesellschaftlichen Auffassung von gutem Leben, sind möglich und werden deshalb getan. Der Sprecher kann es sich leisten, hat Interesse an anderen Welten, will sie gese-

hen haben. Daran zu rütteln rührt an Grundsätzlichem: Die Rede von der Klimaschädlichkeit des Reisens brächte nicht nur Pläne durcheinander, sondern gesamte Lebenskonzepte. D orientiert sich an dem, womit er sozialisiert ist, was seine Normalitätsvorstellungen waren und sind, und wofür er bislang Anerkennung bekommen hat. Hier prallt der moderne Fortschrittsgedanke, der individuelle Selbstverwirklichung sucht und im Markt- und Neoliberalismus seinen Ausdruck findet, auf eine über (kurzfristige) Eigeninteressen hinausgehende langfristige Orientierung an einem solidarischen Miteinander. In globalem Maßstab ist das mit dem westlich sozialisierten „das hab ich mir verdient“ oder „ich hab die Möglichkeit“ kaum möglich. Geht es um eine Kreuzfahrt in die Antarktis, Helikopterski auf einem 3000er oder Löwen in Südafrikas Krüger-Nationalpark, ist Beschränkung nur auf einem gesättigten Niveau denkbar:

„Ich hab‘ alle, the big five, also ich hab‘ alles gesehen, das war für mich Spaß. Und das mach‘ ich ja, das mach‘ ich nicht noch zehn Mal, aber das wollte ich immer irgendwann mal machen, ne?“ (GD3).

Wollen und Können fallen bei dem 78jährigen C zusammen, der kulturelle Rahmen bleibt der des freien und selbstbewussten Entscheidens: ich will, ich kann, ich darf. Ähnlich sieht es ein 56jähriges Mitglied des Fanfarenzugs aus:

„Aber für mich, ich hab‘ jetzt überhaupt kein schlechtes Gewissen, wenn ich jetzt Urlaub mache und hier von Zürich nach Kapstadt fliege. Es gibt kein günstigeres adäquateres Mittel, und ich denke, das ist, wenn du‘ s Jahr über arbeitest, hart arbeitest, und du willst so einen Urlaub machen, das ist für mich so legitim, das ist in Ordnung. Und auch wenn jemand sagt, ich flieg nach Malle, das ist, das ist auch Freiheit, das ist auch Entscheidungsfreiheit“ (GD5).

Der Sprecher nutzt die harte Arbeit als Platzhalter der Leistungsgesellschaft, wofür er die gerechte Belohnung einfährt und womit er seine Privilegien verblindet (Phillips & Lowery 2020). Im gesellschaftstheoretischen Konzept nachhaltiger Nicht-Nachhaltigkeit heißt das: „unsere Freiheit, unsere Werte, unser Lebensstil“ (Blühdorn 2018: 167), wobei sich „unsere Freiheit“ ebenso mit „unsere Privilegien“ übersetzen ließe. Mit dieser Entkoppelung von Gerechtigkeitsaspekten kommt geradezu eine „Lust am Nicht-Nachhaltigen“ (Hasenfratz 2018: 112) zum Ausdruck, die eng mit habitualisierten Affekten verbunden ist. Im Gegensatz dazu affiziert nachhaltiger Konsum nicht ausreichend. Dieses Dilemma ist in die moderne Lebensplanung und kapitalistische Gesellschaftsordnung eingeschrieben und bleibt bislang als nicht-hintergebares Grundmuster von Reisehandeln stabil.

Moralisch lizensieren: „hab ich auch mal wieder was gut“

Eine weitere Form der Verteidigung des Rechts auf (klimaschädliches) Reisen ist das Verrechnen. Als argumentativ unproblematisch erweisen sich erstens Terminvorgaben, die keine andere Wahl als Fliegen ließen. Zweitens laden Alternativen wie die Bahn zu einem Gegenangriff ein: „Und auch der Strom, auch der Strom von der Bundesbahn ist ja nicht nur grüner Strom. Sie werben zwar damit, aber das ist ja sehr wohl sehr viel dreckiger Strom.“ (GD3). Mit einer ähnlichen Stoßrichtung ist für die Fanfarenzuggruppe die unpünktliche und unbequeme Bahn keine Alternative zum Auto, weiter seien Kreuzfahrten viel umweltschädlicher als Fliegen (GD5, vgl. auch GD2). So wird auch die eigene Antarktisreise mit dem Argument verteidigt, Forscher*innen dürften auch dorthin reisen, und „wenn ich nicht fahre, fliegt ein anderer“⁴ (GD5). Damit kommt drittens das biografische Reisebilanzieren ins Spiel. Für ein Mitglied der Handballgruppe beispielsweise ist Verrechnen das Mittel der Wahl:

„Es klingt jetzt wahrscheinlich blöd. Ich bin schon so lange nicht mehr ... irgendwo hin gefahren oder gereist, dass ich mir denke, hab ich auch mal wieder was gut. So drei Jahre lang nicht mehr in Urlaub, dann kann man auch mal wieder irgendwo hin fliegen.“ (GD1).

Diese Strategie wird auch als „moralisches Lizensieren“ (Braun 2021) bezeichnet: „Für gute Taten gibt es Pluspunkte, mit denen wir später kleine Sünden rechtfertigen.“ (Braun 2021) Danach operiert das Gewissen wie ein Moralkonto, das widersprüchliche Verhaltensweisen gegeneinander aufrechnet. Entsprechend steht bei den Handballer*innen die individuelle Verantwortung im Vordergrund – für sich: „Es muss jeder für sich selber schauen.“ (GD1) Was für eine*n selbst gut ist, müsse auch gut sein für die anderen: „wenn jeder auf sich selber guckt denk ich, ist schon einiges geschafft.“ (GD1). An die Figur der Selbstverantwortung knüpft sich ein Vergleichen und Aushandeln: zweimal im Jahr Fliegen sei in Ordnung, Kreuzfahrtschiffe dagegen seien schlimmer als Fliegen und Auto fahren (GD1).

Folgen externalisieren: „nicht gelernt mit Plastik umzugehen“

Eine weitere Strategie des Verblindens von Reiseprivilegien ist das Verschieben klimaschädlicher Folgen des Reisens auf die besuchten Länder. Das Stichwort dafür ist Externalisierung, nämlich die „Ausbeutung fremder Ressourcen, Abwälzung von Kosten auf Außenstehende, Aneignung der Gewinne im Innern, Beförderung des eigenen Aufstiegs bei Hinderung (bis hin zur Verhinderung) des Fortschreitens anderer.“ (Lesse-

⁴ zur Vorbildrolle von Meinungsführer*innen vgl. Attari et al. 2019

nich 2016: 25) In ökologischer Hinsicht ist eine solche Verblindung mit einem Paradoxon verbunden: Der globale Norden gebärdet sich umweltpolitisch als sauber – allerdings mit immensem ökologischem Fußabdruck; im globalen Süden dominieren dagegen Wenigverbrauch und Verschmutzung (Lessenich 2016: 96-100). Das ist beispielsweise der Fall, wenn eine Handballerin die einheimische Bevölkerung Vietnams kritisiert, nicht mit dem durch den Massentourismus entstehenden Müll umgehen zu können. Das liege an einer fehlenden Müllabfuhr wie auch an fehlendem Wissen: „weil sie irgendwie denken, das ist wie das Bananenblatt, was sie halt auch ins Gebüsch schmeißen. Weil die es gar nicht gelernt haben, mit Plastik umzugehen“ (GD1). Entsprechend ist für die Handballgruppe der Massentourismus auf der einen Seite „abarstig“ (GD1), zum anderen ist sie selbst Teil davon und lagert die Verantwortung für Folgen des kapitalistisch organisierten Tourismus aus.

Symptomatisch für diesen Widerspruch ist der mehr als ironisch geführte Zank zu „Mallorca ist ja keine Flugreise.“ (GD3). Natürlich ist sie das, aber sie ist im Reiseportfolio zahlreicher Diskutant*innen so marginal, dass sie gar nicht mehr als Flugreise wahrgenommen wird. Insofern fällt ein Mallorcatrip auch durch den WahrnehmungsfILTER, wenn es um klimaschädigendes Verhalten geht. An solchen Selbstverständlichkeiten ist vielleicht kognitiv, aber emotional und habituell nur schwer zu rütteln. Kaum dringt dabei ein Einwand vor wie der des jungen Schachspielers B, „dass ich mich bewusst dagegen entscheide und sage nee, ich muss nicht alles gesehen haben.“ (GD3) Denn der Verständnisrahmen ist ein grundsätzlich anderer, nämlich der des Verzichts auf Privilegien „als selbstregulatorische freiwillige Unterlassung trotz prinzipiellem Wunsch und Möglichkeit“ (Heimerdinger 2020). Ein solches Minimalismushandeln ist im Reisediskurs bislang nicht zum Vorbild geworden (Saner 2019) und auch nicht vorgesehen.

Der jüngste Diskutant des Schachclubs B argumentiert mit der ungleichen Verteilung von Wohlstand in globaler Hinsicht: Die 7 Milliarden Menschen auf dieser Welt würden gern auf dem hiesigen Niveau leben, könnten das aber nicht (GD3). Er hinterfragt das erforderliche Niveau, ‚das Individuum‘ gönne sich zu viel Luxus, den es auch runterfahren könnte. Weitere Beispiele für eine ‚perverse‘ Globalisierung seien ‚der Apfelsaft oder der Apfel-Äpfelwoi, der kommt aus China‘ (GD3), ebenso wie der dortige Granit, der billiger sei als der aus dem Schwarzwald (GD3). Ähnlich ernüchert argumentiert der Senior*innenchor. Die wahren Kosten des Tourismus würden nicht berechnet, was weit über Billigflüge hinausgehe (GD4). Dieses Missverhältnis bringt Michael Carolan (2015) auf den Begriff Cheaponomics. Damit ist gemeint, dass die Gesellschaft für die Erzeugung billiger Waren einen hohen Preis bezahlt, weil die Auslage-

zung von Kosten belohnt wird: „das Preissystem so weit wie möglich auszuhöhlen, indem man zum Beispiel ins Ausland auslagert, Umweltschäden in Kauf nimmt oder Schwarzarbeiter beschäftigt [...] verschafft einem Unternehmen Wettbewerbsvorteile, führt aber für ganze Bevölkerungsgruppen – diejenigen, die für die sozialisierten Kosten aufkommen müssen – zu enormen Nachteilen“ (Carolan 2015: 14).

Verantwortung auf Staat verschieben: „die Politik muss das anständig bepreisen“

Der Vorschlag von Fridays for Future, auf das Fliegen zu verzichten, wird nicht nur in der Gruppe des Senior*innenchors kontrovers diskutiert. Neben der Solidarisierung mit der Bewegung taucht die Forderung nach einer Änderung des individuellen Lebensstils durch Beschränkung oder Verzicht auf. Dies unterstützend fordert ein Schauspieler mehr externe Regeln (GD6) – auch um sein eigenes Reiseverhalten klimafreundlicher zu gestalten. Die Gruppen der Hundehalter*innen und der Schauspieler*innen sprechen sich ebenfalls für eine staatliche Regulation aus: „also brauchen wir eine internationale Flugsteuer“ (GD2), „die Politik muss das anständig bepreisen, und dann würde sich die Flugbranche umstellen“ (GD2). Eine andere Hoffnung zum Umgang mit dem Klimaproblem äußert A vom Schachclub: „Wir müssen neue Techniken erfinden, um das Ganze CO2-neutral, umweltfreundlich zu gestalten. Der Mensch schafft sowas ja.“ (GD3). Die Hoffnung liegt auf Technik und Wachstum, um niemandem etwas wegnehmen zu müssen – was das Abgrenzungsszenario für einige Teilnehmer*innen schlechthin zu sein scheint (GD3). In diesem Sinn ist ein Bewusstsein für die Notwendigkeit politischer Eingriffe und neuer Rahmenbedingungen zwar vorhanden, nicht jedoch die Bereitschaft, das eigene Verhalten zu ändern und auf Privilegien zu verzichten – solange der externe Zwang nicht groß genug ist.

4 Ökologische Korrektheit kontextualisieren

Festzuhalten bleibt das rhetorische Bekenntnis zu klimafreundlichem Handeln, eine hartnäckige Verteidigung des eigenen Lebensstils, Verschiebungen auf wahlweise die anderen, den kurzsichtigen Staat, mangelhafte Technik, Organisation oder auch globale Sachzwänge. All dies führt zur Zurückweisung von Verantwortung, es geht bestenfalls um Minimieren, nicht aber um Verzicht auf Privilegien. Die Intensivierung von Reisepraktiken in Verbindung mit Fliegen geht auf Kosten der Umwelt und späterer Generationen. Hier ist der Begriff Privileg theoretisch sinnvoll, um einerseits Praktiken zu rekonstruieren, die einer Mehrzahl von Akteur*innen im globalen Norden selbstverständlich erscheinen, und andererseits Rechtfertigungsstrategien zu kontextualisieren.

Privilegien wirken sich ambivalent auf reisebedingte Folgen für den Klimawandel aus. Worin besteht diese Ambivalenz? Ökonomisch Privilegierte verfügen mit mehr Geld und Zeit zunehmend über Optionen, ihren ökologischen Fußabdruck mit der Intensivierung von Reisen zu steigern oder auch den CO₂-Ausstoß mit Alternativen zu Flugreisen weniger stark ansteigen zu lassen. Weniger ökonomisch Privilegierten bleiben Mallorca, alternative Fortbewegungsmittel vom Fahrrad bis zum Auto oder der Sommer auf dem Balkon. Flugscham mag ein Gefühl von Privilegierten sein, die sich Gedanken um ihre CO₂-Bilanz machen können und wollen. Privilegiert ist auch der moralische Vorwurf klimaschädlichen Handelns gegenüber denjenigen, für die Fliegen ein Stück Teilhabe an sozialen Errungenschaften bedeutet. Dabei ist Zeit ein wichtiger Faktor. Denn auch in der Ermahnung zu langfristigem Denken schwingt der Unterton moralischer Überlegenheit mit. Prekäre müssen nämlich kurzfristig handeln: „Wer jeden Monat mit der Miete kämpft, hat ‚die Zukunft‘ - und auch ‚das Klima‘ - weit weniger im Blick als Leute, die ihr Wohneigentum über Jahre souverän zu ‚finanzieren‘ in der Lage sind.“ (Biskin 2019) Das ist paradox: Langfristiges ist privilegiertes Denken, aber auch dieses langfristige Denken ist im Hinblick auf die Bewältigung des Klimawandels immer noch zu kurzfristig.

Die Thematisierung dieses Sachverhalts erinnert an Political Correctness: Werden klimaschädliche Reisepraktiken (Fliegen) wie auch diskriminierendes Sprechen in kritischer Absicht benannt, provoziert das Benennen mehr Ablehnung und Widerstand als das Verhalten selbst. Geht es bei Political Correctness um anerkennungsorientiertes Handeln im Hinblick auf benachteiligte gesellschaftliche Gruppen, die Reflexion eigener Privilegien und die Unmöglichkeit der Nicht-Positionierung (Degele 2020: 13-21), bezieht sich ökologische Korrektheit (nicht nur im Zusammenhang mit Fliegen) erstens auf die Zerstörung der Umwelt, zweitens auf benachteiligte Gruppen und Länder wie die des globalen Südens und drittens auf jüngere Generationen und Ungeborene, die unter den Folgen gegenwärtigen Handelns am meisten zu leiden haben (werden). Für eine Konzeption ökologischer Korrektheit sind neben sozialer Gerechtigkeit mit hin Klima- und Generationengerechtigkeit zentral. Ebenso zu berücksichtigen ist die Reflexion des (eigenen) privilegierten Status, das heißt hier derjenigen, die dem Klimawandel Vorschub leistende Fern- und Flugreisen praktizieren und damit ungleiche gesellschaftliche Lebensverhältnisse befördern. Daran knüpft sich entsprechendes Handeln: Nachhaltigkeit befürworten und von Berlin nach München fliegen passen nicht zusammen. Dies lässt sich in Anlehnung an Political Correctness als ökologisch korrektes (Reise)Handeln oder allgemeiner als ökologische Korrektheit ausbuchstabieren,

nämlich als Reflexion und Vermeidung nicht-nachhaltigen Handelns gegenüber der Umwelt, sozial besonders betroffenen Gruppen und Generationen.⁵

Im Ergebnis steht der Umgang mit und die Verteidigung von Privilegien in Reisepraktiken für einen spezifischen Modus der Bewältigung von Unsicherheit und damit des Umgangs mit Komplexität. Die Verteidigung nicht-nachhaltiger Reisepraktiken markiert dabei die Lücke zwischen dem Wunsch nach dem vertrauten Erwarteten und dem aufregenden Neuen⁶. Das Wissen um die Folgen solchen Handelns ändert daran wenig. Vielmehr verfestigt die Rechtfertigung privilegierter Reisepraktiken mit ihren Strategien der Inszenierung von Widersprüchlichkeiten, dem Beharren auf der Fortführung eingelebter Normalitäten, des moralischen Lizenzierens und der Verschiebung von Verantwortung auf Reiseländer und staatliche Institutionen eine nicht-nachhaltige gesellschaftlichen Realität. Diese Ergebnisse sind ernüchternd. Denn das sozial geteilte Festhalten an nicht-nachhaltigen Reisepraktiken ist kaum zu durchbrechen und der Staat ist nicht willens oder zu schwach, ausreichende Rahmenbedingungen für klimaadäquate Praktiken durchzusetzen.

Lösungsräume könnte jedoch – durchaus überraschend – die Justiz eröffnen. Überraschend, weil die Gerichtsbarkeit nicht für Anstiftungen zu Revolutionen oder zu grundlegenden Umwälzungen bekannt ist. Jedoch verurteilte ein niederländisches Gericht im Frühjahr 2021 den Mineralölkonzern Shell, bis 2030 seine Emissionen um 45 Prozent unter den Wert von 2019 zu drücken, damit Bürger*innen jetzt und in Zukunft geschützt sind. Hintergrund ist die Zielvorgabe des Pariser Abkommens, bis 2050 klimaneutral zu werden – die ohne zeitnahe Maßnahmen nicht zu erreichen sein wird (vgl. Merkel 2021). Auch das Bundesverfassungsgericht erklärte das Bundes-Klimaschutzgesetz in Teilen für verfassungswidrig und versah Klimaneutralität auf diesem Weg faktisch mit Verfassungsrang. Im Sinne „intertemporaler Freiheitssicherung“ gehe es „nicht an, die nach dem Pariser Klimaschutzabkommen notwendigen CO₂-Reduktionen weitgehend in die Zukunft zu verlagern, um die Gegenwart mit politisch mutmaßlich unbequemen, drastischen Maßnahmen zu verschonen.“ (Wefing 2021) Mit

⁵ Der weiter oben erwähnte Begriff Flugscham ist demgegenüber enger auf eine individuelle und moralische Haltung begrenzt. Die damit verbundene individualisierende Missbilligung des Fliegens macht Einzelne für systemische Probleme und deren Lösung verantwortlich und vernachlässigt eine strukturelle Kritik am Kapitalismus, der den Mobilitätswang privilegierter Vielflieger*innen befördert, die „ökologische Distinktion“ (Neckel 2018) saturierter Mittelschichtsangehöriger am Laufen hält und den übrigen Reiseflieger*innen das schlechte Gewissen für die Verschärfung des Klimawandels aufbürdet.

⁶ Dies erinnert an Georg Simmels (1992) Beschreibung von Mode im Korridor des Wunschs nach Besonderheit und Auffallen einerseits und dem Bedürfnis nach Orientierung und Anpassung an anerkannten Normen und Normalitäten andererseits.

anderen Worten geht es um Freiheitsrechte der jüngeren Generation, auch noch nach 2030 CO₂ emittieren zu dürfen. Werden Politik und Wirtschaft auf diesem Weg gezwungen, wirksame Rahmenbedingungen für klimafreundliches Konsumieren und Reisen zu schaffen und umzusetzen, wahren sie ihr Gesicht als diejenigen, die nicht die Verantwortung tragen für zukünftige, mitunter als einschränkend empfundene, weniger CO₂-produzierende Reisepraktiken. Das Ergebnis wäre gleichwohl revolutionär, nämlich eine Entprivilegierung der gegenwärtig die Welt gestaltenden Generation.

Literaturverzeichnis

- Attari, Shahzeen Z.; Krantz, David H.; Weber, Elke U. (2019): Climate change communicators' carbon footprints affect their audience's policy support. In: *Climatic Change* 154: 529–545.
- Biskin, Nadire Y. (2019): Der überlegene Unterton. Wer warum „Zukunft“ denken kann: Eine Kritik an „Fridays for Future“. In: *Neues Deutschland*, 13.7.2019, <https://www.neues-deutschland.de/artikel/1122782.umweltpolitik-der-ueberlegene-unterton.html>, letzter Zugriff: 17.03.2021.
- Blühdorn, Ingolfur (2018): Nicht-Nachhaltigkeit auf der Suche nach einer politischen Form. Konturen der demokratischen Postwachstumsgesellschaft. In: *Berliner Journal für Soziologie* 28, 151–180.
- Bohnsack, Ralf (2000): *Rekonstruktive Sozialforschung. Einführung in die Methodologie und Praxis qualitativer Forschung*. Opladen: Leske + Budrich.
- Bopst, Juliane; Herbener, Reinhard; Hölzer-Schopohl, Olaf; Lindmaier, Jörn; Myck, Thomas; Weiß, Jan (2019): *Umweltschonender Luftverkehr. Lokal – national – international*. Hg. v. Umweltbundesamt (UBA), Texte 130/2019, Dessau-Roßlau, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-11-06_texte-130-2019_umweltschonender_luftverkehr_0.pdf, letzter Zugriff: 17.03.2021.
- Bourdieu, Pierre (1983): *Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital*. In: Kreckel, Reinhard (Hg.), *Soziale Ungleichheiten (Soziale Welt Sonderband 2)*. Göttingen: Schwarz, 183-193.
- Braun, Judith (2021): Wie uns ein gutes Gewissen zu schlechten Taten verführt: Moralisches Lizenzen. In: *Perspective Daily*, 8.4.2021, https://perspective-daily.de/article/1637/probiere?pk_campaign=LP&pk_kwd=1637, letzter Zugriff: 8.08.2021.
- Carolan, Michael (2015): *Cheaponomics. Warum billig zu teuer ist*. München: oekom.
- Degele, Nina (2020): *Political Correctness. Warum nicht alle alles sagen dürfen*. Weinheim: Beltz.
- Friedrich, Thomas; Matthes, Gesa; Theiler, Lena; Stein, Melina; Joost, Jan-Marc; Drees, Lukas; Raschewski, Luca (2020): Zur Legitimität des Fliegens. Eine Diskurserweiterung der Flugscham-Debatte. In: *Blog Postwachstum*, 12.3.2020, <https://www.postwachstum.de/zur-legitimitaet-des-fliegens-20200312>, letzter Zugriff: 17.03.2021.
- Goffman, Erving (1982[1971]): *Das Individuum im öffentlichen Austausch*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.

- Gössling, Stefan; Humpe, Andreas; Bausch, Thomas (2020): Does ‚flight shame‘ affect social norms? Changing perspectives on the desirability of air travel in Germany. In: *Journal of Cleaner Production* 266, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S095965262032062X>, letzter Zugriff: 17.03.2021.
- Gössling, Stefan; Peeters, Paul (2007): ‚It does not harm the environment!‘ An analysis of industry discourses on tourism, air travel and the environment. In: *Journal of Sustainable Tourism* 15, 402-417.
- Hasenfrazz, Martina (2018): Die Nachhaltigkeit der Dinge. Praktiken, Artefakte, Affekte. In: Neckel, Sighard; Hasenfrazz, Martina; Fritz, Sarah M.; Wiegand, Timo; Besedovsky, Natalia; Boddenberg, Moritz (Hg.), *Die Gesellschaft der Nachhaltigkeit. Umriss eines Forschungsprogramms*. Bielefeld: transcript, 101-121.
- Heimerdinger, Timo (2020): Verzicht – eine Reizvokabel im Diskursklima des Klimadiskurses. In: *Kuckuck – Notizen zur Alltagskultur* 35, 74-77.
- Heitmeyer, Wilhelm (2003): Gruppenbezogene Menschenfeindlichkeit. Die theoretische Konzeption und empirische Ergebnisse aus 2002, 2003 und 2004. In: Heitmeyer, Wilhelm (Hg.), *Deutsche Zustände*. Folge 3. Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 13-34.
- Hillmann, Karl-Heinz (1994): *Lexikon der Soziologie*. Stuttgart: Kröner.
- Jamieson, Erica (2017): Why Am I Privileged? In: *College Magazine*, 17.4.2017, <https://www.collegemagazine.com/why-am-i-privilege/>, letzter Zugriff: 17.03.2021.
- Jorzik, Oliver (2020): Flugreisen und Klimadebatte. In: *Earth System Knowledge Platform*, www.eskp.de, 05.03.2020. Zusammenfassung unter <https://www.eskp.de/schadstoffe/flugreisen-und-klimadebatte-9351081/>, letzter Zugriff: 17.03.2021.
- Kochenov, Dimitry Vladimirovich (2020): Ending the Passport Apartheid. The Alternative to Citizenship is No Citizenship – a Reply. In: *International Journal of Constitutional Law* 18, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3756569, letzter Zugriff: 17.03.2021.
- Kruse, Jan (2014): *Qualitative Interviewforschung. Ein integrativer Ansatz*. Weinheim; Basel: Beltz.
- Lessenich, Stephan (2016): *Neben uns die Sintflut. Die Externalisierungsgesellschaft und ihre Folgen*. Berlin: Hanser.
- Loos, Peter; Schäffer, Burkhard (2001): *Das Gruppendiskussionsverfahren. Theoretische Grundlagen und empirische Anwendung*. Opladen: Leske + Budrich.
- McIntosh, Peggy (2003[1988]): White Privilege and Male Privilege. A personal account of coming to see correspondences through work in women’s studies. In:

- Kimmel, Michael S.; Ferber, Abby L. Ferber (Hg.), *Privilege: A Reader*. Boulder: Westview Press, 147-160.
- Merkel, Wolfgang (2021): „Der Blick in die Zukunft enthält immer eine Restspekulation“. In: IPG, 11.5.2021, https://www.ipg-journal.de/interviews/artikel/wolfgang-merkel-interview-5173/?utm_campaign=de_40_20210511&utm_medium=email&utm_source=newsletter, letzter Zugriff: 17.07.2021.
- Neckel, Sighard (2018): Ökologische Distinktion. Soziale Grenzziehung im Zeichen von Nachhaltigkeit. In: Neckel, Sighard; Hasenfratz, Martina; Fritz, Sarah M.; Wiegand, Timo; Besedovsky, Natalia; Boddenberg, Moritz (Hg.), *Die Gesellschaft der Nachhaltigkeit. Umriss eines Forschungsprogramms*. Bielefeld: transcript, 59-76.
- Phillips, L. Taylor; Lowery, Brian S. (2020): I ain't no fortunate one: On the motivated denial of class privilege. In: *Journal of Personality and Social Psychology* 119, 1403–1422.
- Reinhardt, Ulrich (2020): *Tourismusanalyse 2020*. Stiftung für Zukunftsfragen, eine Initiative von British American Tobacco. <http://www.tourismusanalyse.de/>, letzter Zugriff: 17.03.2021.
- Saner, Emine (2019): Could you give up flying? Meet the no-plane pioneers. In: *The Guardian*, 22.5.2019, <https://www.theguardian.com/travel/2019/may/22/could-you-give-up-flying-meet-the-no-plane-pioneers>, letzter Zugriff: 17.03.2021.
- Schäfer, Robert (2015): *Tourismus und Authentizität. Zur gesellschaftlichen Organisation von Außeralltäglichkeit*. Bielefeld: Transcript.
- Simmel, Georg (1992[1895]): Zur Psychologie der Mode. Soziologische Studie. In: Dahme, Heinz-Jürgen; Rammstedt, Otthein (Hg.), *Schriften zur Soziologie*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 131-139.
- Ströbel, Melanie (2019): *Tourismusforschung*. In: Kluwick, Ursula; Zemanek, Evi (Hg.), *Nachhaltigkeit interdisziplinär*. Wien: Böhlau, 242-261.
- Wefing, Heinrich (2021): Daran kommt niemand mehr vorbei. In: ZEIT ONLINE, 29.4.2021, <https://www.zeit.de/politik/deutschland/2021-04/bundesverfassungsgericht-klimaschutzgesetz-justiz-urteil-klimaklage-freiheitsrechte-einschraenkung>, letzter Zugriff: 17.07.2021.