

Jenseits von »Klimaflucht«

Eine differenzierte Typologie von Klimamobilität und ihre Bedeutung für Fluchtforschung und Anpassung

Harald Sterly und Patrick Sakdapolrak

In den letzten Jahren erlebt der Klimamigrationsdiskurs eine Zuspitzung: Narrative einer globalen Massenflucht, insbesondere aus dem Globalen Süden in den Globalen Norden, verdeutlichen zwar die gravierenden Auswirkungen des Klimawandels auf verletzte Gruppen, sind aber analytisch problematisch und praktisch wenig hilfreich. Sie blenden die Komplexität von Migrationsprozessen aus, unterschätzen lokale Anpassungsfähigkeiten und ignorieren, wie stark soziale Ungleichheiten, politische Entscheidungen und wirtschaftliche Rahmenbedingungen räumliche Mobilität prägen.¹ Darüber hinaus verstellen sie den Blick auf konkrete Herausforderungen von realer klimabezogener Mobilität und mögliche Lösungsansätze, denn der Klimawandel verändert Mobilität auf vielfältige Weise. Er führt, je nach Kontext oder individueller Verwundbarkeit, zu Vertreibungen, selektiver Abwanderung, saisonaler oder zirkulärer Arbeitsmigration oder zur Immobilisierung von Menschen. Um hierauf tragfähige Antworten zu entwickeln, sollte diese Vielfalt anerkannt und weiter differenziert werden.

Tatsächlich hat sich die wissenschaftliche Perspektive auf Klima- und umweltbezogene Mobilität in den letzten Jahren entscheidend verändert: Über die üblichen »big four« (Vertreibung, Umsiedlung, Migration als Anpassung, Immobilität) hinaus werden räumlich und zeitlich weitaus nuanciertere Bewegungsmuster betrachtet, ebenso deren strukturelle Rahmenbedingungen sowie die sozialen Unterschiede, die Mobilität ermöglichen oder begrenzen. Diese Erweiterung wird mittlerweile auch auf der politischen und planerischen Ebene berücksichtigt: Das Weltklimasekretariat der Vereinten Nationen (UNFCCC) und der Exekutivausschuss des Warsaw International Mechanism (WIM ExCom) haben jüngst eine solche erweiterte Typologisierung in die Leitlinien für die Integration von Mobilität in Nationale Anpassungspläne (NAPs) aufgenommen (siehe Tabelle 1). Diese Nuancierung ordnet

1 Boas u.a., Climate-Induced Redistribution.

Mobilitäten entlang unterscheidbarer und vor allem politisch bearbeitbarer Kategorien. Auf dieser Grundlage lassen sich Zuständigkeiten, Instrumente und Prioritäten in Planung und Politik besser bestimmen.²

Im Folgenden wird diese Typologie knapp vorgestellt und an Beispielen illustriert, um dann zu diskutieren, welche Implikationen sich aus ihr für Politik und Planung im Umgang mit Klimamobilität ergeben. Dabei wird deutlich, dass Flucht beziehungsweise Vertreibung eine zentrale, aber eben nur eine Form der klimabezogenen Mobilität ist – und dass eine stärkere Differenzierung auch für die Fluchtforschung analytisch und praktisch hilfreich sein kann, um den Blick für unterschiedliche Ursachenlagen, Schutzbedarfe und politische Handlungsoptionen zu schärfen.

Ein breiteres Spektrum klimabezogener Mobilität jenseits von globaler Vertreibung

Die folgende Darstellung orientiert sich an dieser Systematik des Weltklimasekretariats und gliedert die einzelnen Typen in vier Kategorien: (1) Klima- und Umweltfaktoren als unmittelbare oder mittelbare Ursache von Flucht und Mobilität, (2) Mobilität mit Potential zu Anpassung und Reduktion von Verwundbarkeit, (3) Mobilität als Folge staatlichen Handelns im Kontext von Klima- und Umweltwandel sowie (4) mobile Gruppen mit besonderer Klimavulnerabilität.

Tabelle 1: Übersicht über Typen von Mobilität im Kontext von Klima- und Umweltwandel

Mobilitätstypen im Kontext von Klima und Umweltwandel	
1) Klima und Umweltfaktoren als unmittelbare oder mittelbare Ursache von Flucht und Mobilität	Akute Vertreibung durch Extremereignisse
	Andauernde Vertreibung
	Geplante Evakuierungen
	Überlebensbedingte Mikromobilitäten
	Längerfristige Abwanderung
2) Mobilität mit Potential zu Anpassung und Reduktion von Verwundbarkeit	Arbeitsmigration und Rücküberweisungen
	Diaspora
	Pastoralismus und Transhumanz
	(Im)Mobilität im Kontext von Klimarisiken (»trapped populations«)

2 UNFCCC/WIM ExCom, Technical Guide.

Mobilitätstypen im Kontext von Klima und Umweltwandel	
3) Mobilität als Folge staatlichen Handelns im Kontext von Klima und Umweltwandel	Geplante oder unterstützte (Um)Siedlungen
	Projektinduzierte Vertreibungen (Anpassung, Emissionsreduktion)
	Arbeitsmigration und Strukturwandel (Green/Just Transition)
4) Mobile Gruppen mit besonderer Klimavulnerabilität	Geflüchtete und Binnenvertriebene
	Transitmobilität und »stranded groups«

Quelle: eigene Darstellung nach UNFCCC/WimExCom, Technical Guide.

1) Klima- und Umweltfaktoren als unmittelbare oder mittelbare Ursache von Flucht und Mobilität:

In den vergangenen zehn Jahren sind circa 26,5 Millionen Menschen jährlich *durch Extremereignisse temporär vertrieben worden*, im Jahr 2024 fast 46 Millionen.³ Vertreibungen führen zu Verlusten von Wohlstand und einer Erhöhung von Verwundbarkeit und sollten deshalb verhindert werden. Wenn Menschen vertrieben werden, brauchen sie umgehend eine Notunterbringung, Versorgung und Unterstützung für einen schnellen Wiederaufbau. Stockt der Wiederaufbau von Wohnraum, Erwerbsbasis, Infrastruktur oder Dienstleistungen, kann umweltbedingte Vertreibung zu *andauernder Vertreibung* werden. Ende 2024 waren rund 10 Millionen Menschen hiervon betroffen, eine Steigerung von etwa 30 Prozent gegenüber 2023. Behörden veranlassen auch *geplante Evakuierungen*, im Jahr 2024 wurden circa 8,3 Millionen Menschen vorsorglich evakuiert. Wichtige Herausforderungen bei Evakuierungen sind funktionierende Frühwarnsysteme, Logistik und Unterbringung sowie eine transparente Perspektive für die Rückkehr. *Überlebensbedingte Mikromobilitäten* bezeichnen sehr kurzfristige, meist kleinräumige Wanderungen, um akute (oft klimabedingte) Nahrungsmittelknappheit zu überbrücken, etwa durch Gelegenheitsarbeit in nahegelegenen Zentren. Solche Mobilitäten bleiben häufig unter dem statistischen Radar, sind jedoch mit großen Risiken, unter anderem durch ausbeuterische Praktiken verbunden. Ein gehäuftes Auftreten kann als frühes Warnsignal einer erodierenden Bewohnbarkeit von Orten verstanden werden und erfordert akute Nothilfe und Nahrungsmittelunterstützung. *Längerfristige oder permanente Abwanderung* kann die Folge von wiederholten oder andauernden Extremereignissen wie Dürren sein, aber auch von kumulativen Prozessen. So können zum Beispiel chronischer Wasserstress, Bodenversalzung, Ernte- und Preiseinbrüche, Infrastruktur- und Dienstleistungsausfälle sowie schwache Governance die

3 Hier und im Folgenden: IDMC, Global Report on Internal Displacement.

Bewohnbarkeit ländlicher Räume soweit reduzieren, dass ganze Haushalte abwandern. Im Südirak etwa sind in den letzten Jahren über 170.000 Menschen infolge der anhaltenden Dürre und unzureichender staatlicher Unterstützung zumeist in umliegende Städte migriert.⁴

2) Mobilität mit Potential zu Anpassung und Reduktion von Verwundbarkeit:

Arbeitsmigration und Rücküberweisungen sind verbreitete Risikomanagement-Strategien; sie stabilisieren Einkommen, ermöglichen räumliche und sektorale Diversifizierung und helfen, Extremereignisse zu bewältigen. Obwohl sie das Potential hat, trägt Migration vergleichsweise selten zu nachhaltiger Anpassung im engeren Sinne bei, weil Ressourcen, Wissen oder institutionelle Unterstützung fehlen. Wo technische Beratung, finanzielle Unterstützung und funktionierende öffentliche Dienstleistungen vorhanden sind, können Rücküberweisungen jedoch tatsächlich einen sinnvollen Beitrag zur Anpassung leisten. Instrumente wie das moldauische PARE-1+1-Programm, das staatliche Zuschüsse zu Investitionen von Rücküberweisungen in ländliche Kleinbetriebe bietet, zeigen, dass öffentliche Förderung private Mittel wirksam unterstützen kann. Inwieweit aus der Migration insgesamt eine Win-win Situation für Migrant:innen und ihre Herkunftshaushalte erwächst, hängt maßgeblich von den Lebensumständen und der wirtschaftlichen Situation der Haushalte am Herkunftsort beziehungsweise fairen Arbeits- und Lebensbedingungen am Zielort ab sowie davon, ob Migration freiwillig und geplant stattfindet und ob es sichere Migrationswege gibt.⁵ *Diaspora-Gemeinschaften* mobilisieren Kapital, Wissen und Netzwerke kollektiv und tragen so zu kommunaler Entwicklung bei sowie zu nationalen und internationalen Diskursen über Klima- und Anpassungspolitik. Sowohl bei individuellen Rücküberweisungen als auch bei der Rolle der Diaspora ist es wichtig, Ungleichheiten hinsichtlich des Zugangs zu beachten – vor allem die Ärmsten haben oft weniger Möglichkeiten, gewinnbringend zu migrieren, und nicht jede Gemeinde verfügt über Zugang zu Diaspora-Netzwerken.

Pastoralismus und Transhumanz sind einerseits produktive, nachhaltige und translokale Lebens-, Arbeits- und Mobilitätsweisen, die sich traditionell als Anpassung an regelmäßige Klimavariabilität entwickelt haben. Andererseits vergrößern Prozesse wie ökonomische Marginalisierung, Bodendegradation sowie die Einschränkung von Mobilität die Verwundbarkeit vieler mobiler Gemeinschaften und begrenzen ihre Fähigkeit, sich durch ihre Mobilität an den Klimawandel anzupassen. Das traditionelle Wissen von Pastoralisten birgt allerdings Potenzial, um Anpassungsprozesse zu unterstützen. *Immobilität* im Kontext von zunehmenden

4 Sterly u.a., *Dépasser le Déterminisme Environnemental*.

5 Sakdapolrak u.a., *Translocal Social Resilience Dimensions*.

Klimarisiken stellt eine besondere Herausforderung dar, wenn Menschen trotz zunehmender Klimarisiken gefährdete Orte nicht verlassen können oder wollen – etwa wegen ihrer starken Bindung an die Orte oder aufgrund mangelnder finanzieller Ressourcen oder sozialer Verpflichtungen. Fehlen sowohl Ressourcen zur lokalen Anpassung als auch die Option zur Abwanderung, steigen Risiken besonders für benachteiligte Gruppen.

3) Mobilität als Folge staatlichen Handelns im Kontext von Klima- und Umweltwandel:

Bei *geplanten Umsiedlungen* werden angesichts festgestellter Risiken ganze Siedlungen präventiv oder reaktiv verlagert; derartige Umsiedlungen können Leben und Infrastruktur schützen, bergen aber erhebliche Risiken von Rechtsverletzungen, Erwerbsminderung an Zielorten, psychosozialen Belastungen sowie Konflikten um Land- und Beteiligungsrechte. Partizipative Verfahren, rechtliche Absicherung, transparente Kompensation und Langzeitbegleitung sind nötig, um diese negativen Effekte zu minimieren. In Prozessen der *unterstützten oder begleiteten Umsiedlung* helfen staatliche Stellen mit finanziellen und logistischen Ressourcen bei der freiwilligen Umsiedlung einzelner Haushalte und Familien. *Projekte zur Klimaanpassung oder Emissionsminderung* mit großem Flächenbedarf oder *nature-based solutions*, zum Beispiel die Einrichtungen von Staudämmen, Küstenschutzmaßnahmen, Waldschutzgebieten oder großflächige Pflanzungen, führen in zunehmendem Maße zu Vertreibungen und Umsiedlungen. Generell sollten Umsiedlungen wegen ihres potentiellen Zwangscharakters erst als letztes Mittel eingesetzt werden, wenn alle anderen Optionen ausgeschöpft sind, und in jedem Fall unter Beteiligung und Kompensation der Betroffenen. Eine eher indirekte Mobilitätsdimension, die aber zunehmend an Bedeutung gewinnt, bilden die Einflüsse, die der *ökologische Strukturwandel (Green/Just Transition)* auf *Arbeitsmigration* hat: Während CO₂-intensive Branchen und Sektoren schrumpfen, entstehen in anderen Bereichen neue Arbeitsplätze. Mobile Arbeitskräfte, vor allem mit prekärem Status, laufen Gefahr, von diesem Wandel ausgeschlossen zu werden. Just-Transition-Instrumente wie Weiterqualifizierung, soziale Sicherung und faire Rekrutierung müssen deshalb mobile und ortsgebundene Arbeitskräfte gleichermaßen erreichen. Mit passenden Qualifikationen können Arbeitsmigrant:innen wichtige Beiträge zur Transformation leisten, und Rückkehrende können erworbene Kompetenzen und Netzwerke in ihre Herkunftsregionen einbringen – ein doppelter Gewinn für die globale Grüne Transition.

4) Mobile Gruppen mit besonderer Klimavulnerabilität:

Geflüchtete und Binnenvertriebene leben häufig in exponierten Camps oder in Siedlungen mit eingeschränktem Zugang zu Diensten und Rechten. Die Doppelbelastung aus physischer Gefährdung und rechtlichen Barrieren erhöht ihr Klimarisiko. Eine Einbindung in nationale Anpassungs- sowie in Stadt- und Regionalplanung sowie in host-community-Services kann ihre Verwundbarkeit senken und Eigenständigkeit stärken. *Migrant:innen in Transitphasen* sind entlang ihrer Routen oft sehr verwundbar und Klimarisiken in besonderer Weise ausgesetzt, sie bleiben zum Teil mangels Papieren oder Ressourcen in besonders prekären Situationen stecken. Schutzkorridore, mobile Gesundheits- und Rechtsdienste sowie verlässliche Statusverfahren entlang ihrer Mobilitätsrouten wären nötig, um diese Risiken zu senken.

Neben diesen Mobilitätstypen sind auch verschiedene *Querschnittsdimensionen* zu berücksichtigen, die je nach Kontext unterschiedlich relevant sind. Von zentraler Bedeutung sind *Intersektionalität und Ungleichheit*: Faktoren wie Geschlecht, Alter, Behinderung, rechtlicher Status oder Ethnizität beeinflussen und strukturieren Verwundbarkeit und Handlungsspielräume in Bezug auf die meisten der dargestellten Mobilitätstypen. Auch die wechselseitigen Verbindungen zwischen *Gesundheit und Klimamobilität* können eine Rolle spielen, wobei Hitze, Erkrankungen, Luftqualität und Versorgungslücken mobile Gruppen üblicherweise stärker treffen, zum Beispiel entlang von Routen, in Lagern und informellen Siedlungen. Zugleich wirken Gesundheitsrisiken auch auf Entscheidungsprozesse und die Fähigkeiten zur Mobilität. Des Weiteren stellen *Menschenhandel und Ausbeutung* ein besonderes Risiko dar, gerade in Situationen von klimabedingter Vertreibung und Migration. Klimafaktoren können darüber hinaus Spannungen und Konflikte um Ressourcen verschärfen und so zu Vertreibungen führen; auch die sich ändernden Routen von Pastoralisten können konfliktverschärfend wirken. In Kontexten von *fragiler Staatlichkeit*, wenn Klimarisiken mit begrenzter Regierungskapazität und fehlender institutioneller Unterstützung zusammenfallen, mangelt es besonders häufig an Schutz und Unterstützung für betroffene Bevölkerungsgruppen. Schließlich ist die Bedeutung von *kumulierenden Risiken* für Klimamobilitäten bislang nur unzureichend verstanden, wenn sich beispielsweise langsame Prozesse und rasch eintretende Extremereignisse überlagern.

Die Gemengelage ist also durchaus komplex. Nur wenn die Mobilitätstypen und die – lokal unterschiedlich ausgeprägten – Querschnittsdimensionen gezielt in Diagnostiken und Maßnahmen einbezogen werden, können die mit ihnen verbundenen Herausforderungen und spezifischen »Protection Needs« ausreichend erfasst und berücksichtigt werden.

Die zentrale Bedeutung von Bewohnbarkeit, Ungleichheit und Translokalität

Welche Mobilitätstypen lokal relevant werden, entscheidet sich wesentlich an der *Bewohnbarkeit* von Orten. Diese muss als über physische Umweltfaktoren hinausgehend verstanden werden. Sie umfasst ebenso die sozialen Bedingungen des Zusammenlebens, die Qualität von Infrastruktur und Diensten oder die Effekte der Beziehung zu anderen Orten. Letztere entstehen sowohl durch Migration (zum Beispiel über Netzwerke, Transfer von Ressourcen und Wissen) als auch durch das Handeln staatlicher und nichtstaatlicher Akteure, die die Bewohnbarkeit eines Ortes positiv oder negativ beeinflussen können. Bewohnbarkeit ist zudem *sozial differenziert*: Je nach Zugang zu Ressourcen, Unterstützung und Dienstleistungen kann ein Ort für bessergestellte Haushalte lebenswert sein, während ärmere Haushalte einzelne Mitglieder als Arbeitsmigranten entsenden oder ganz abwandern müssen.⁶ Bewohnbarkeit in diesem Sinne ist das Resultat politisch-ökonomischer Prozesse: Staatliche und private Akteure können Bewohnbarkeit stärken, etwa durch Subventionen für Grundversorgung, den Unterhalt von Bewässerungsinfrastruktur oder die Versorgung mit Dienstleistungen und Märkten. Sie kann aber auch unterminiert werden, etwa durch extraktive Ressourcennutzung, durch gezielte Strategien, Orte unbewohnbar zu machen (zum Beispiel im Krieg) oder durch das Zurückfahren essentieller Infrastruktur und Dienstleistungen. In Costa Rica beispielsweise wurden aufgrund steigender Umwelt- und Klimarisiken ganze Dörfer offiziell als unbewohnbar erklärt, wodurch der Zugang zu öffentlichen Mitteln für lokale Anpassung und Katastrophenschutz entfiel. Viele Haushalte bleiben dennoch vor Ort, sie bleiben damit allerdings weiterhin dem Einfluss wachsender Klimarisiken ausgesetzt und sind zudem von dem Rückzug öffentlicher Institutionen betroffen.⁷

Implikationen für Praxis und Politik

Für Politik und Praxis ergibt sich aus alledem ein übergeordnetes Ziel: *Freiheiten sichern* – das Recht zu bleiben, zu gehen oder sicher mobil zu sein. Diese Zielperspektive bleibt allerdings wirkungslos, wenn Menschen nicht über die nötigen Mittel verfügen. Konkret heißt das für die Politik beispielsweise, befähigende Bedingungen zu schaffen für lokale Anpassung und Risikomanagement, indem Infrastrukturen, Dienstleistungen und soziale Sicherungssysteme gestärkt, Landrechte gesichert, Migrationswege auch für saisonale und zirkuläre Mobilität sicher gestaltet sowie Arbeits- und Sozialschutz für Migrant:innen durchgesetzt werden. Da lokal

6 Sterly u.a., Habitability.

7 Boas u.a., Climate-Induced Redistribution.

meist mehrere Mobilitätstypen parallel auftreten, werden mehrgleisige Strategien benötigt. Ein polarisierter Diskurs über »Millionen werden in den Norden gehen müssen« versus »Migration als Anpassung« ist deshalb wenig hilfreich.

Entscheidend ist, dass es gelingt, je nach Mobilitätstyp und Kontext Vertreibungen und unfreiwillige Mobilitäten zu verhindern sowie zu berücksichtigen, welche Mobilitäten unter welchen Umständen und für wen positive Wirkungen entfalten beziehungsweise wie negative Folgen von Mobilität abgemildert werden können. Das bedeutet, dass Politik, will sie Klimamobilitäten wirksam gestalten oder ihnen gar entgegenwirken, auch *Translokalität* gestalten muss. Dies beinhaltet die Schaffung und Veränderung von strukturellen Rahmenbedingungen, um die Situation an Herkunfts- und Zielorten von Mobilität sowie die Verbindungen zwischen diesen Orten zu verbessern.

Von zentraler Bedeutung dafür ist die Herstellung von *kontextspezifischer Evidenz* – jenseits von temporärer Vertreibung wissen wir oft sehr wenig über Klimamobilität: Welche Mobilitätstypen treten in nationalen und regionalen Kontexten auf, mit welchen Trends und Szenarien, was sind die zentralen Herausforderungen und möglichen Lösungsansätze? Forschung und Verwaltung sollten die jeweils relevanten Mobilitäten sichtbar und entsprechendes Wissen für Praxis und Politik nutzbar machen. Weil klima- und umweltbezogene Mobilität überwiegend innerhalb von Ländern stattfindet und internationale Grenzüberschreitungen bis heute die Ausnahme darstellen, ist es sinnvoll, Binnenmigration in *nationale Instrumente* zu integrieren, zum Beispiel in Nationale Anpassungspläne (NAPs), sektorale Politiken sowie in kommunale Entwicklungs-, Stadt- und Regionalplanungen.

Praktisch bedeutet das, Maßnahmen entsprechend der jeweiligen Verantwortlichkeiten und Mobilitätslogiken auf lokaler, nationaler, regionaler und globaler Ebene zu entwerfen. *Lokal* sollten zum Beispiel relevante Mobilitätstypen in Risiko- und Anpassungsplanungen integriert, Basisdienste gestärkt sowie Katastrophenvorsorge und soziale Schutzsysteme ausgebaut werden. Wenn mehrere Mobilitätstypen vor Ort relevant sind, ist eine integrierte Strategie nötig, die zum Beispiel Schutz vor Vertreibung, Sicherung saisonaler Mobilität und Unterstützung immobiler Gruppen zusammendenkt. Auf *nationaler* Ebene sollten relevante Mobilitätstypen in gesetzliche und Planungsrahmen wie NAPs integriert werden. Konkrete Maßnahmen sind beispielsweise Regelungen zu fairer Rekrutierung, Arbeitsstandards, Just-Transition-Instrumente oder Schutz- und Beteiligungsregeln für geplante Umsiedlungen. Auf *regionaler* Ebene können grenzüberschreitende Mobilitäts- und Bewohnbarkeitsrisiken kooperative Ansätze nötig machen, wie beispielsweise abgestimmte Evakuierungsprotokolle, Schutz von pastoralistischen Mobilitätskorridoren oder gemeinsame Frühwarnsysteme. Auf *globaler* Ebene sollten Mechanismen zur Bewältigung von Klimaschäden (Loss and Damage) im Kontext von Mobilität gestärkt werden, im Sinne des Prinzips »Gemeinsame, aber differenzierte Verantwortung«, denn Industriestaaten tragen aufgrund ihrer

langanhaltenden Emissionen und ihrer größeren finanziellen Möglichkeiten mehr Verantwortung. Private Lösungen wie Rücküberweisungen von Migrant:innen sowie Klima- oder humanitäre Visa können unterstützend wirken, aber sie können strukturelle Anpassung, soziale Sicherung und öffentliche Dienste nicht substituieren. Auch der Austausch von Wissen und Netzwerken über Grenzen hinweg sollte politisch gefördert werden.

Fazit

Zur wirksamen Bewältigung der realen Herausforderungen klimabezogener Mobilitäten braucht es nuancierte Konzepte jenseits plakativer Zuspitzungen: Verschiedene Mobilitätstypen bringen unterschiedliche Risiken, Herausforderungen und Potentiale mit sich – und verlangen entsprechend differenzierte Maßnahmen. Aus einer Fluchtforschungsperspektive rücken bei klimabezogener Mobilität zunächst vor allem Vertreibung und Flucht in den Fokus. Eine nuancierte Betrachtung zeigt jedoch, dass Fragen von Schutzbedürftigkeit, Menschenrechten sowie nationaler und internationaler Verantwortung auch in anderen Mobilitätsformen von Bedeutung sind, und dass nur eine Berücksichtigung der jeweiligen kausalen Mechanismen und situativen Kontexte tragfähige politische Antworten ermöglicht. Um künftigen, heute nur teilweise antizipierbaren Anforderungen durch Klimamobilitäten gewachsen zu sein, gilt es, in Politik, Verwaltung, Praxis, Forschung und Zivilgesellschaft Kapazitäten aufzubauen und koordiniert in nationalen sowie globalen Planungs- und Finanzierungsmechanismen zu verankern. Die Praxis zeigt, dass dies möglich ist: In zahlreichen Ländern in West-, Ost- und Nordafrika, im Nahen Osten sowie in Zentralasien haben Regierungen begonnen, differenzierte Konzepte von Klimamobilität in Nationale Anpassungspläne und sektorale Politiken zu integrieren.

Literatur

- Boas, Ingrid/Sterly, Harald/Farbotko, Carol/Hulme, Mike u.a.: Climate-Induced Redistribution of People is Not Inevitable, in: *Environmental Research Letters*, 20. 2025, 101001, <https://doi.org/10.1088/1748-9326/adfdfd> (30.12.2025).
- International Displacement Monitoring Centre (IDMC): Global Report on Internal Displacement, Genf 2025, <https://api.internal-displacement.org/sites/default/files/publications/documents/idmc-grid-2025-global-report-on-internal-displacement.pdf> (30.12.2025).
- Sakdapolrak, Patrick/Sterly, Harald/Borderon, Marion/Bunchuay-Peth, Simon/Naruchaikusol, Sopon/Ober, Kayly/Porst, Luise/Rockenbauch, Till: *Translocal*

- Social Resilience Dimensions of Migration as Adaptation to Environmental Change, in: *Proceedings of the National Academy of Sciences (PNAS)*, 121. 2024, H. 3, e2206185120, <https://doi.org/10.1073/pnas.2206185120> (30.12.2025).
- Sterly, Harald/Borderon, Marion/Sakdapolrak, Patrick: *Dépasser le Déterminisme Environnemental: Recentrer le Social dans les Débats sur L'Habitabilité et les Migrations*, in: *Mondes & Migrations*, 1351. 2025, S. 11–19, <https://doi.org/10.4000/14ywp> (30.12.2025).
- Sterly, Harald/Borderon, Marion/Sakdapolrak, Patrick/Adger, Neil u.a.: *Habitability for a Connected, Unequal and Changing World*, in: *Global Environmental Change*, 90. 2025, 102953, <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2024.102953> (30.12.2025).
- United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC)/Warsaw International Mechanism Executive Committee (WIM ExCom): *Technical Guide on Integrating Human Mobility and Climate Change Linkages into Relevant National Climate Change Planning Processes*, Bonn 2024, https://unfccc.int/sites/default/files/resource/WIM_ExCom_human-mobility_TFD_2024.pdf (30.12.2025).