

Was ist klimabedingte Vertreibung? Trends, Ansätze und Herausforderungen

Benjamin Schraven und Shuva Thapa

Die Auswirkungen des Klimawandels auf Flucht und Migration sind nicht mehr nur eine abstrakte Zukunftsvision. Die zunehmende Häufigkeit und Intensität von Extremereignissen wie Wirbelstürmen oder Dürren sowie immer neuer Temperaturrekorde auf der ganzen Welt haben einen maßgeblichen Einfluss auf Umsiedlungspläne, Binnenvertreibung und in geringerem Maße auf grenzüberschreitende Vertreibung. Die Ängste, die durch die globale Erwärmung ausgelöst werden, sind – insbesondere im Globalen Norden – auch eng mit den Themen Vertreibung und Migration verbunden. Die Befürchtung, dass der Klimawandel schon bald zig Millionen Menschen, gerade im Globalen Süden, ihrer Heimat berauben und sie dann als Flüchtlinge nach Europa treiben könnte, spiegelt sich in unzähligen Medienberichten der letzten Jahre wider. Immer wieder befeuerten umstrittene Prognosen zum Ausmaß der erwarteten »Klimaflucht« die mediale Aufmerksamkeit. In den 2000er und 2010er Jahren haben beispielsweise einige humanitäre Organisationen, Entwicklungs- und Umweltorganisationen den drohenden massiven Zustrom von »Klimaflüchtlingen« und die damit verbundene Bedrohung für wohlhabende Staaten als Argument für mehr Klimaschutz genutzt. In ähnlicher Weise übernahmen Politiker:innen immer wieder den Begriff »Klimaflüchtling«.

Seit den 2000er Jahren hat sich zudem die wissenschaftliche Debatte über die Zusammenhänge zwischen Klimawandel und menschlicher Mobilität deutlich intensiviert. Diese Debatte steht stellenweise in scharfem Kontrast zur öffentlichen, politischen und medialen Auseinandersetzung mit klimabedingter Vertreibung. In seinem Versuch, die Frage »Was ist klimabedingte Vertreibung?« zu beantworten, betont der Beitrag, dass eine einseitige Betrachtung des Klimawandels als ein Faktor, der nahezu automatisch »Massenflucht« auslöst, den komplexen Zusammenhängen zwischen Klimawandel und menschlicher Mobilität nicht gerecht wird. Stattdessen plädiert dieser Beitrag für eine differenzierte und umfassende Analyse, die zeitliche und räumliche Aspekte berücksichtigt, um die tatsächlichen Herausforderungen und möglichen Lösungsansätze im Zusammenhang mit klimabedingter Vertreibung besser zu erfassen.

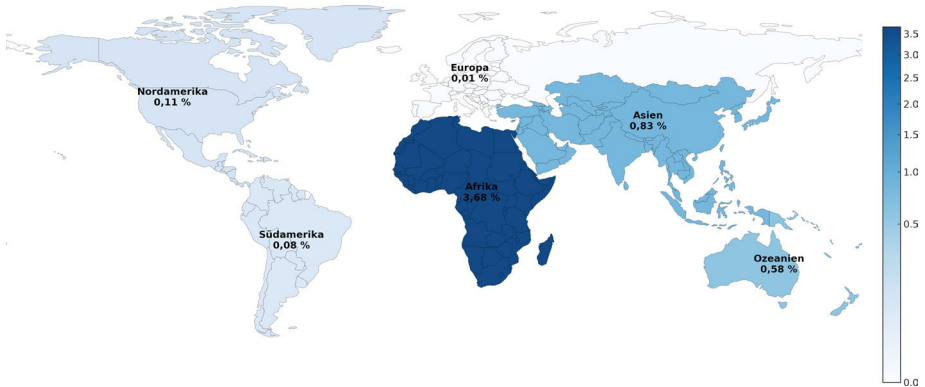
Der Beitrag beginnt mit einem globalen Profil der klimabedingten Vertreibung auf der Basis aktueller Daten. Anschließend wird der wissenschaftliche Diskurs über den Zusammenhang zwischen Klima und Vertreibung dargestellt. Im dritten Teil des Beitrags werden die rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen analysiert, in denen Vertreibung im Kontext des Klimawandels grundsätzlich berücksichtigt und adressiert wird.

Globales Profil der klimabedingten Vertreibung

Klimabedingte Vertreibung ist kein neues Phänomen. Laut dem Weltwirtschaftsforum führte zum Beispiel bereits vor über 4.000 Jahren in Mesopotamien (dem heutigen Irak, Syrien und der Türkei) eine schwere Dürre zu einer Zerstörung der Lebensgrundlagen und zu massiven Migrationsbewegungen. Die Intensität und Häufigkeit von Extremereignissen, die eindeutig im Zusammenhang mit dem menschengemachten Klimawandel stehen, hat in den letzten Jahren jedoch dramatisch zugenommen. Laut Angaben der International Disaster Database (EM-DAT) des Centre for Research on the Epidemiology of Disasters (CRED) ist die Zahl der Katastrophenereignisse wie Wirbelstürme oder Überschwemmungen weltweit von einhundert pro Jahr in den 1970er Jahren auf rund vierhundert Ereignisse pro Jahr in den letzten zwanzig Jahren gestiegen.

Insbesondere seit 2023 hat die Welt ein außergewöhnlich hohes Maß an katastrophenbedingten Binnenvertreibungen erlebt, wobei 2024 ein neuer Rekordwert erreicht wurde. Das Internal Displacement Monitoring Centre (IDMC), welches seit 2008 systematisch Zahlen zur Binnenvertreibung rund um den Globus erhebt und die umfangreichste Datenquelle zu klimawandelbezogener Vertreibung darstellt, zählte 26,4 Millionen neue Binnenvertriebene aufgrund von Katastrophen im Jahr 2023 bei einem weltweiten Bestand von 75,9 Millionen Binnenvertriebenen insgesamt zu diesem Zeitpunkt. Im Jahr 2024 stieg die Zahl der neuen Katastrophenvertriebenen (innerstaatlich) weltweit auf 45,8 Millionen bei einer Gesamtzahl von 83,4 Millionen Binnenvertriebenen. Dies ist die höchste Zahl seit Beginn der systematischen Beobachtung durch das IDMC. Bemerkenswert ist, dass fast ein Viertel der Katastrophenvertreibungen im Jahr 2024 auf die Vereinigten Staaten von Amerika entfiel, mit elf Millionen katastrophenbedingten Binnenvertriebenen. In 29 Ländern wurden jeweils die höchsten Vertriebenenzahlen aufgrund von Katastrophen seit Beginn der Aufzeichnungen verzeichneten. Der Anteil katastrophenbedingter Binnenvertreibungen ist weltweit höchst ungleich verteilt, wie Karte 1 verdeutlicht.

Karte 1: Anteil katastrophenbedingter Binnenvertriebener an der Gesamtbevölkerung pro Erdteil



Quelle: Die der Karte zugrunde liegenden Zahlen basieren auf den UNDESA World Population Prospects für 2024 und den Disaster Stock Displacement-Zahlen der Global Internal Displacement Database (GIDD), https://www.internal-displacement.org/database/&https://helix-tools-api.idmcd.org/external-api/gidd/disaggregations/disaggregation-export/?release_environment=RELEASE&client_id=IDMCWVSHSOLOo09&release_environment=RELEASE (23.12.2025).

Diese Zahlen sind mit Vorsicht zu interpretieren. Es ist sehr schwierig, konkrete Zahlen zu klimabedingten Vertreibungen zu erheben. Die Komplexität ergibt sich auch aus dem Mangel an einer einheitlichen, allgemein akzeptierten Terminologie. Gern genutzte Oberbegriffe wie »menschliche Mobilität im Kontext des Klimawandels« oder »Klimamobilität« umfassen in der Regel Migration, Vertreibung oder auch geplante Umsiedlungen. Die unscharfen Grenzen zwischen eher freiwilligen und eher erzwungenen Bewegungen erschweren das Etablieren allgemein akzeptierter Definitionen im rechtlichen und politischen Raum zusätzlich. Auf diese Aspekte soll im Folgenden ausführlicher eingegangen werden.

Der wissenschaftliche Kenntnisstand: Was wissen wir über die Zusammenhänge zwischen Klimawandel und Vertreibung?

Seit Ende der 1980er Jahre haben sich immer mehr Wissenschaftler:innen an der Forschungsdebatte darüber beteiligt, wie sich der Klimawandel auf Flucht und Migration auswirkt beziehungsweise auswirken wird. In dieser akademischen Debatte kristallisierten sich in den 1990er Jahren zwei große Strömungen heraus: »Alarmisten« und »Skeptiker«. Die »alarmistische« Sichtweise (oft vertreten von Naturwissenschaftler:innen) ging davon aus, dass ökologische Veränderungen zunehmend Migrations- und Vertreibungsprozesse dominieren würden. Eine

besonders einflussreiche Prognose zur erwarteten »Klimamigration« stammt von dem Biodiversitätsexperten Norman Myers. Bereits Mitte der 1990er Jahre prognostizierte er, dass bis 2050 rund 200 Millionen Menschen aufgrund von Umweltkatastrophen und den Folgen des Klimawandels migrieren oder fliehen müssten. Obwohl diese Zahl und die ihr zugrundeliegende Prognose aus heutiger Sicht methodisch sehr fragwürdig sind, wurde sie bis weit in die 2020er Jahre in einer Vielzahl von amtlichen Dokumenten und Medienberichten zitiert. Die wissenschaftliche Debatte über »Klimaflüchtlinge« wurde auch von der »skeptischen« Fraktion geprägt, deren Vertreter:innen hauptsächlich aus Bereichen wie der Migrationsforschung, den Sozial- oder Wirtschaftswissenschaften stammten. Diese »Skeptiker« betonten die Multikausalität menschlicher Mobilitätsprozesse. Sie warnten auch davor, dass schlagzeilenträchtige Prognosen und Zahlen methodisch fragwürdig seien und Definitionsfragen ungelöst blieben.

Seit den 2000er Jahren haben internationale Organisationen wie die Internationale Organisation for Migration (IOM) oder das Flüchtlingshilfswerk der Vereinten Nationen (UNHCR) sowie große Forschungsprojekte die Evidenzbasis zu den Zusammenhängen zwischen Klimawandel und menschlicher Mobilität erheblich erweitert. Diese neueren Forschungsarbeiten stützen tendenziell eher die »skeptische« Position. Die Meta-Ergebnisse der jüngsten Forschungsaktivitäten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Klimarisiken, zu denen sowohl schnell einsetzende Gefahren wie Wirbelstürme als auch langsam einsetzende Veränderungen wie sich wandelnde Niederschlagsmuster gehören, verändern die Lebensgrundlagen weltweit erheblich und beeinflussen so auch Migrations- und Fluchtentscheidungen. Die Auswirkungen klimatischer Faktoren auf die Migration interagieren zumeist mit wirtschaftlichen, politischen, sozialen oder kulturellen Faktoren.
- Gerade auch Fluchtentscheidungen sind oft multikausal: Bewaffnete Konflikte und Verfolgung bleiben der zentrale Auslöser für Flucht. Jedoch haben auch wirtschaftliche Perspektiven, politische Rahmenbedingungen oder soziale Netzwerke einen großen Einfluss. Klima- und Umweltrisiken wirken als direkte Triebkräfte, häufig sind sie aber auch Risikomultiplikatoren. Fluchtentscheidungen sind stark individuell geprägt: Viele Personen fliehen bereits bei heraufziehenden Gefahren, während andere trotz akuter Gefahr und (Klima-)Risiken aufgrund fehlender Ressourcen oder Restriktionen »gefangen« bleiben. Bei der Wahl des Zielorts, der Zielregion oder des Ziellands zählen vor allem Sicherheit, Kosten, vorhandene soziale Kontakte oder der Zugang zum Asylsystem. Insgesamt ist hier die Evidenz heterogen und aufgrund von Datenlücken eher begrenzt.
- Menschliche Mobilität im Kontext des Klimawandels findet weitestgehend innerstaatlich oder innerhalb von betroffenen Regionen statt und sie ist oft zir-

kulär. Überproportional betroffen sind ärmere und vulnerablere Bevölkerungsgruppen im Globalen Süden. Eine groß angelegte Fluchtmigration nach Europa oder Nordamerika ist infolge des Klimawandels – zumindest in den nächsten Jahren und wenigen Jahrzehnten – nicht zu erwarten.

Politische und rechtliche Rahmenbedingungen, Trends und Herausforderungen

Es existiert kein einziges weltweit gültiges Abkommen, das speziell und ausschließlich »Klimaflucht« oder »Klimamigration« regelt. Dennoch gibt es ein Zusammenspiel verschiedener Regelwerke und Initiativen, ein polyzentrisches System. Es umfasst die Bereiche Menschenrechte, das Flüchtlingsrecht, Katastrophenschutz, Migrationspolitik und die internationale Klimapolitik. All diese Ansätze bieten Möglichkeiten, Menschen auf der Flucht zu unterstützen, staatliche Maßnahmen abzustimmen und entsprechende Risiken besser zu bewältigen. Vieles ist rechtlich nicht verbindlich – also »Soft Law«.

Das internationale Menschenrechtsregime – bestehend aus Regeln, Verträgen (vor allem der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte von 1948) und Institutionen – bietet umfassende und direkt anwendbare Ansätze. Der Klimawandel betrifft zahlreiche grundlegende Menschenrechte, darunter das Recht auf Leben, Gesundheit, Wasser, Nahrung, Wohnraum, Eigentum, Bildung und Arbeit. Auch Verfahrensrechte wie die Rechte auf Zugang zu Informationen, Beteiligung und wirksame Rechtsmittel sind betroffen. Diese Verpflichtungen gelten unabhängig vom Migrationsgrund oder -status. Jüngere Gerichtsentscheidungen in verschiedenen Ländern erkennen zudem an, Klimafolgen könnten dazu führen, dass Menschen nicht in ihr Herkunftsland zurückgeschickt werden dürfen, wenn ihnen dort Gefahr oder irreparabler Schaden droht. Dadurch verschärfen sich die Pflichten der Staaten bei Abschiebungen und Ausweisungen. Es ist zudem wichtig, geschlechts-, alters- und behindertengerechte Perspektiven zu berücksichtigen: UN-Leitlinien fordern gezielten Schutz für Frauen, Kinderrechtsorganisationen betonen besondere Schutzbedürfnisse von Kindern, und das UNHCR hat menschenrechtsbasierte Leitlinien für Klima- und Katastrophensituationen entwickelt. Ein menschenrechtsorientierter Ansatz verlangt, dass Anpassungsmaßnahmen, geplante Umsiedlungen und Katastrophenhilfe diskriminierungsfrei gestaltet werden müssen, Lebensgrundlagen zu schützen, Zugang zu Dienstleistungen zu sichern und Beschwerdemöglichkeiten zu bieten sind.

Auch das klassische Flüchtlingsrecht bietet grundsätzlich einen wichtigen Schutz. Die Gründe, die in der Genfer Flüchtlingskonvention von 1951 genannt werden, um Personen im völkerrechtlichen Sinne als Flüchtlinge anzuerkennen (Verfolgung aus unterschiedlichen Gründen), erfassen nur wenige der Bewe-

gungen, die durch Klima- und Umweltveränderungen mit ausgelöst werden. Es gibt jedoch drei bedeutende Ausnahmen: Erstens kann Schutz nach der Genfer Flüchtlingskonvention in sogenannten »Nexus«-Fällen gewährt werden, wenn Umweltbelastungen mit Konflikten, Gewalt oder Verfolgung zusammenwirken. Zweitens erweitern regionale Abkommen wie die Konvention der Organisation für Afrikanische Einheit (OAS) von 1969 oder die lateinamerikanische Erklärung von Cartagena von 1984 den Schutz, indem sie auch solche Menschen einschließen, die vor Ereignissen fliehen, die die öffentliche Ordnung ernsthaft stören, worunter auch Katastrophen fallen können. Drittens können und sollten Staaten auch dann, wenn kein Schutz nach der Flüchtlingskonvention möglich ist, ergänzende Schutzformen anbieten. Dazu zählen etwa vorübergehender Schutz, humanitäre Visa oder spezielle Aufenthaltsregeln, die mit den Verpflichtungen gegen Zurückweisung und zur Achtung der Menschenrechte vereinbar sind.

Der Zusammenhang zwischen Klimawandel und menschlicher Mobilität steht seit einiger Zeit auch auf der Tagesordnung der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen (United Nations Framework Convention on Climate Change, UNFCCC) und deren Vertragsstaatenkonferenzen (COPs). Ein Wendepunkt war das Cancún-Anpassungsrahmenwerk von 2010, das die Staaten dazu aufforderte, ihr Verständnis, ihre Koordination und Zusammenarbeit in Bezug auf Vertreibung, Migration und geplante Umsiedlungen im Kontext des Klimawandels zu verbessern. Hierbei wurde Mobilität ausdrücklich als Teil der Anpassung und nicht der Emissionsminderung gesehen. Im Rahmen des Warschauer Internationalen Mechanismus zu Verlusten und Schäden wurde daraufhin eine spezielle Arbeitsgruppe für Vertreibung eingerichtet, die Empfehlungen zur Verbesserung der Datenlage, Koordination und des Risikomanagements ausgearbeitet hat – ausdrücklich auch für geplante Umsiedlungen und menschenrechtsorientierte Migrationspolitik. Das Pariser Klimaschutz-Abkommen von 2015 enthält keine rechtlich verbindlichen Vorgaben zur Migration, erinnert aber in seiner Präambel an die Menschenrechtsverpflichtungen im Klimaschutz. Außerdem bieten seine zentralen Elemente, wie die nationalen Klimaschutzbeiträge (Nationally Determined Contributions, NDCs), Ansatzpunkte für nationale Strategien im Bereich Klimawandel und menschliche Mobilität. Seit 2023 gibt es zudem zwei neue Entwicklungen: Erstens wurde auf der Vertragsstaatenkonferenz COP 28 in Dubai der Loss-and-Damage-Fonds für vom Klimawandel verursachte Verluste und Schäden eingerichtet. Zweitens wurde die Umsetzung des sogenannten Santiago-Netzwerks für Loss-and-Damage beschlossen. Dadurch entstehen neue Möglichkeiten für technische Hilfe und Finanzierung, die auch auf den Kontext von Vertreibung, geplanten Umsiedlungen und weiteren Herausforderungen rund um die menschliche Mobilität anwendbar sind.

Ein weiterer wichtiger Bereich im Zusammenhang mit Klimawandel und Migration oder Vertreibung ist die Katastrophenvorsorge. Das Sendai-Rahmenwerk für Katastrophenvorsorge 2015 bis 2030 erkennt Vertreibungen durch Katastrophen

als Risiko an, das vermieden, verringert und bewältigt werden muss. Es fordert eine risikobewusste Planung der Landnutzung, Frühwarnsysteme und eine resiliente Infrastruktur, die sowohl die Bedürfnisse von Vertriebenen als auch von aufnehmenden Kommunen berücksichtigt.

Darüber hinaus gibt es auch im Bereich der internationalen Migrations- und Fluchtpolitik wichtige Soft-Law-Initiativen und -konventionen. Besonders hervorzuheben sind hier:

- die Plattform for Disaster Displacement (PDD) als eine staatenbasierte Initiative mit dem Ziel, Menschen, die im Kontext von Katastrophen und Klimawandelfolgen vertrieben oder bedroht werden, besser zu schützen und Vertreibungsrisiken zu verringern. Die Plattform arbeitet vor allem an der Erstellung operativer Leitlinien, der Förderung regionaler Zusammenarbeit und Erhebung relevanter Daten.
- der Globale Pakt für eine sichere, geordnete und reguläre Migration. Er erkennt Umweltzerstörung und Klimawandel ausdrücklich als Migrationsursachen an und fordert die Staaten auf, die Ursachen von Zwangsmigration zu minimieren, reguläre Wege (auch für plötzlich eintretende Katastrophen) auszuweiten, die konsularische Unterstützung zu verbessern und Daten und Zusammenarbeit zu stärken.
- der Globale Pakt für Flüchtlinge. Er erkennt Klima und Katastrophen als Faktoren an, die zu Vertreibung führen und sich mit Flüchtlingsbewegungen überschneiden können und schlägt Unterstützungsmaßnahmen für betroffene Aufnahmeländer vor.

Zusammen mit den Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen geben diese Prozesse den politischen Entscheidungsträger:innen Instrumente an die Hand – auch wenn diese nicht verbindlich sind –, um Programme zu entwerfen, die vorausschauend, inklusiv und mobilitätsbewusst sind. Jüngere PDD-Berichte deuten darauf hin, dass zunehmend mehr Staaten in ihren Planungen zum Beispiel auf geplante Umsiedlungen eingehen.

In allen Systemen gibt es Umsetzungslücken. Erstens besteht weiterhin eine konzeptionelle Fragmentierung: Verschiedene Institutionen verwenden unterschiedliche Definitionen und Messgrößen für »Vertreibung«, »Migration« oder »geplante Umsiedlung«, was die Daten- und Politik-Kohärenz erschwert. Zweitens gibt es nur begrenzte Längsschnittdaten darüber, wer migriert oder migrieren muss und wer es nicht tut oder nicht tun kann – und wie sich das eine und das andere im Laufe der Zeit auf Einkommen, Lebensgrundlagen, Wohnraum oder verfügbare Dienstleistungen auswirkt. Drittens erfolgt die grenzüberschreitende Koordination bei Hilfs- und Unterstützungsmaßnahmen im Falle von Katastrophenvertreibung häufig ad hoc anstatt vorausschauend geplant. Viertens berück-

sichtigen Finanzierungsinstrumente für Anpassungsmaßnahmen und Loss and Damage bisher nur teilweise Migration und Flucht (zum Beispiel übertragbare Sozialschutzmaßnahmen, Programme zur Förderung der Arbeitskräftemobilität oder die Unterstützung beim Lebensunterhalt für umzusiedelnde Haushalte/Familien). Eine kürzlich durchgeführte länderübergreifende Überprüfung der Nationalen Anpassungspläne (NAP) hat ergeben, dass zwar die Verweise auf die menschliche Mobilität zunehmen, den meisten NAP jedoch nach wie vor operative Maßnahmen (Budgets, Indikatoren, institutionelle Aufgaben) für geplante Umsiedlungen, Datensysteme zu Katastrophenvertreibungen und entsprechende Maßnahmen im Bereich sozialer Sicherheit fehlen. Während der Verlust- und Schadensfonds und das Santiago-Netzwerk von der Einführungsphase in die Umsetzungsphase übergehen, wird die zentrale Herausforderung darin bestehen, nationale Politiken, Schutzmaßnahmen und Projekte aufzubauen, die Ressourcen aufnehmen und messbare Schutzleistungen für Menschen in Bewegung erzielen können.

Abgesehen von der Ebene der politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen befassen sich nun auch immer mehr regionale und internationale Initiativen und Akteure – darunter die IOM, die ostafrikanische Intergovernmental Authority on Development (IGAD) oder viele Institutionen der Entwicklungszusammenarbeit – in ihrer Programmarbeit mit der menschlichen Mobilität im Zusammenhang mit Klimawandel und Katastrophen. Die meisten Bemühungen in dieser Hinsicht konzentrieren sich auf drei Dinge: die Verbesserung der Datenbasis, die Sensibilisierung der Entscheidungsträger für die Herausforderungen von Mobilität und Immobilität sowie den Auf- und Ausbau von Kapazitäten zur Entwicklung kohärenter rechtlicher und politischer Rahmenbedingungen. Zu den anhaltenden Hindernissen zählen die fragmentierte Zusammenarbeit zwischen Akteuren mit unterschiedlichen Mandaten, Finanzierungsengpässe und ein begrenztes Verständnis dafür, wie (Im-)Mobilität in der Praxis angegangen werden kann.

Ausblick

In öffentlichen Diskussionen wird häufig befürchtet, dass der Klimawandel schon bald zu einer großen Zahl sogenannter »Klimaflüchtlinge« aus Afrika oder Asien führen könnte, die nach Europa kommen. Diese Ängste sind jedoch wissenschaftlich kaum belegt. Studien der letzten zwei Jahrzehnte zeigen, dass klimabedingte Migration sehr komplex ist und die Grenzen zwischen freiwilliger und erzwungener Migration oft verschwimmen. Es gibt keinen einfachen Zusammenhang zwischen Klimaeinflüssen und der Entscheidung, zu fliehen oder auszuwandern.

Statt alarmistischer Verkürzungen braucht es eine differenzierte Diskussion, letztendlich auch, um politische Fortschritte zu erzielen: Klimawandel und Migration sind vielschichtig und werden von sozialen, politischen und wirtschaftlichen

Faktoren beeinflusst. Lokale Lebensumstände, kulturelle Bindungen und die Verbundenheit mit dem Heimatort spielen für die Entscheidung zur Mobilität – ob vorübergehend, dauerhaft oder grenzüberschreitend – eine große Rolle. Auch die Auswirkungen des Klimawandels hängen stark von rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie den Möglichkeiten zur Sicherung des Lebensunterhalts ab. Daher reicht es nicht aus, Klimawandel und Vertreibung als einheitliche Begriffe zu behandeln. Es gibt keine pauschale Antwort auf die Frage, wie der Klimawandel zu Vertreibungen führt.

Eine bessere Herangehensweise ist es, klimabedingte Vertreibungen und Migration räumlich wie zeitlich zu kontextualisieren, je nach Ort, Siedlungstyp und Betroffenengruppe sowie nach der Dynamik des Geschehens zu unterscheiden. Zum Beispiel kommt es an Küsten nach einem Wirbelsturm oft zu kurzfristigen Evakuierungen, bei denen die Menschen später zurückkehren und ihr Zuhause wieder aufbauen. In Dürregebieten hingegen wandern Menschen manchmal saisonal oder nach und nach gänzlich ab. In Flussdeltas führen Überschwemmungen oder langsam steigender Salzgehalt im Grundwasser dazu, dass Menschen innerhalb des Landes oder in Städte umziehen. Auf kleinen Inseln wird zum Teil sogar über geplante Umsiedlungen gesprochen. In schnell wachsenden Städten wiederum verschärfen Hitze und starke Regenfälle vor allem die Situation in informellen Siedlungen. Um Politik und Gesellschaft weltweit dabei zu unterstützen, adäquate Lösungen für diese Herausforderungen zu finden, muss die Forschung klimabedingte Vertreibungen immer genau im jeweiligen Zusammenhang betrachten – und nicht mit einfachen, pauschalen Aussagen arbeiten.

Teil einer differenzierten und kontextualisierten Betrachtungsweise des Themenkomplexes Migration, Flucht und Migration ist zudem die Erkenntnis, dass (freiwillige) Migration durchaus *auch* eine Bewältigungs- oder gar Anpassungsstrategie sein kann. Darüber hinaus kann die Zuwanderung von Fachkräften oder die Einbindung von Geflüchteten oder Migrierenden in entsprechende Wirtschaftssektoren auch die Transformation hin zu Klimaneutralität signifikant unterstützen. Umgekehrt können Klimaschutzmaßnahmen ihrerseits (erzwungene) Migration auslösen: So mussten beim Bau des Drei-Schluchten-Staudamms in China über eine Million Menschen umsiedeln.

Literatur

Hoffmann, Roman/Dimitrova, Anna/Muttarak, Raya/Crespo Cuaresma, Jesús/Peisker, Jonas: A Meta-analysis of Country-level Studies on Environmental Change and Migration, in: *Nature Climate Change*, 10. 2020, H. 10, S. 904–912.

- Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC): Climate Change 2023: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report, Genf 2023, <https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/> (2.10.2025).
- Internal Displacement Monitoring Centre (IDMC): 2025 Global Report on Internal Displacement (GRID), 2025, <https://doi.org/10.55363/IDMC.XTGW2833> (12.10.2025).
- Keenan, Jesse M./Ajibade, Idowu/Tietjen, Bethany C.: The State of Planning, Policy, and Justice for Human Mobility in National Adaptation Plans, in: *Earth System Governance*, 25. 2025, Art. 100266.
- Schraven, Benjamin: »Die Klimaflüchtlinge kommen« – Über die Problematik einer Begrifflichkeit, in: *Leviathan*, 49. 2021, H. 2, S. 244–257.
- Serraglio, Diogo Andreola/Schraven, Benjamin: Rechtliche und politische Perspektiven zum Stand der globalen Governance hinsichtlich klimabezogener Mobilität. Expertise im Auftrag des SVR, Berlin 2021, https://www.svr-migrati on.de/wp-content/uploads/2023/05/SVR_Expertise_Klimabezogene-Mobilitaet-2021_Serraglio-Schraven.pdf (1.10.2025).