



MARTIN-LUTHER-UNIVERSITÄT HALLE-WITTENBERG

Naturwissenschaftliche Fakultät III

Institut für Geowissenschaften und Geographie

MASTERARBEIT

Der „Klimaflüchtling“ als Krisenprotagonist eines eurozentrischen Klimanarrativs

Eine wissenssoziologische Diskursanalyse des Klima-Mobilitäts-Nexus
in den deutschen Printmedien im Zeitraum 2015 - 2020

Vorgelegt von:

Hanna Friedrich
Mariannenstraße 22
04315 Leipzig
hanna.friedrich@posteo.de
Matrikelnummer: 217241883
Studiengang: International Area Studies (M.Sc.)

Abgabe: 18.11.2021

Erstgutachter: Prof. Dr. Ingo Uhlig

Zweitgutachterin: Dr. Kathleen Hermans

Selbstständigkeitserklärung

Ich versichere, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel und die im Literaturverzeichnis angegebene Literatur benutzt habe. Alle Stellen, die wörtlich oder sinngemäß aus veröffentlichten oder noch nicht veröffentlichten Quellen entnommen sind, wurden als solche kenntlich gemacht. Die Abbildungen und Tabellen in dieser Arbeit sind von mir selbst erstellt worden oder mit einem entsprechenden Quellennachweis versehen. Ich reiche diese Arbeit erstmals als Prüfungsleistung ein.

Name: Friedrich

Vorname: Hanna

Matrikelnummer: 217241883

Leipzig, den _____ (Datum) _____ (Unterschrift)

Zusammenfassung

Der Diskurs um den Klima-Mobilitäts-Nexus ist in den letzten Jahren zu einem immer relevanteren politischen Kräftefeld angewachsen. Nicht nur wird menschliche Mobilität zunehmend als ein durch den Klimawandel hervorgebrachtes Phänomen betrachtet, auch die Debatte um den Klimawandel wird immer öfter durch den Blickwinkel der Mobilität geführt. Im öffentlichen Diskurs ist das alarmistische Narrativ einer durch den Klimawandel ausgelösten Massenmigration in Richtung des Globalen Nordens virulent. Gegenwärtige wissenschaftliche Forschungsergebnisse können diese Annahme allerdings nicht ausreichend belegen. Viele Wissenschaftler*innen betonen, dass Klima- und Umweltveränderungen menschliche Mobilität wahrscheinlich beeinflussen, es aber keinen linearen oder monokausalen Zusammenhang zwischen den Phänomenen gibt. Trotzdem ist zu erwarten, dass der zunehmende Klimawandel vor allem starken Druck auf vulnerable Gesellschaften im Globalen Süden ausüben wird und globale Ungleichheiten möglicherweise noch verstärkt.

Die vorliegende Arbeit führt eine wissenssoziologische Diskursanalyse des deutschen Printmediendiskurses durch. Untersucht werden Artikel der Süddeutschen Zeitung und der Welt im Zeitraum von 2015 – 2020. Dabei fragt sie nach den unterschiedlichen Darstellungen und Interpretationen des Klima-Mobilitäts-Nexus sowie der Erzeugung der Figur des „Klimaflüchtlings“ in den Zeitungstexten. In der diskursanalytischen Betrachtung wurden sechs relevante Diskursstränge identifiziert, die über die Dimensionen Komplexität, Legitimität und Kontextualisierung erfasst wurden. Der Klima-Mobilitäts-Nexus wird in den Zeitungstexten häufig als Massenphänomen und im Zusammenhang mit Konflikten dargestellt. Dies ist eine wirkmächtige rhetorische Figur, die den „Klimaflüchtling“ als bedrohlichen „Anderen“ konstruiert, aber kaum als hilfreiche Strategie in Bezug auf das Wohlergehen der Betroffenen gesehen werden kann. Auch wenn frühere Narrative von „massenhafter Klimaflucht“ aus dem Globalen Süden in den Globalen Norden im Printdiskurs immer noch präsent sind, erhalten auch komplexere wissenschaftliche Einordnungen des Phänomens sowie die Schilderung von subjektiven Mobilitätserfahrungen mehr Raum. Außerdem wurden kontrastierende Diskurspositionen in den unterschiedlichen Tageszeitungen erfasst, über die verschiedene gesellschaftliche Haltungen zu globaler Klimagerechtigkeit zum Ausdruck gebracht werden.

Inhalt

Inhalt	I
Abbildungsverzeichnis	III
Abkürzungsverzeichnis	IV
1. Einleitung	1
2. Aufbau der Arbeit	4
2.1. Positionierung	4
2.2. Schlüsselbegriffe	5
3. Theoretischer Rahmen	7
3.1. Diskurstheorie – mehr als nur Sprache	8
3.2. Diskurs bei Foucault	9
3.2.1. Diskursive Struktur	10
3.2.2. Wissen – Macht – Wissen	11
3.3. Wissenssoziologische Diskursanalyse	12
3.3.1. Das wissenssoziologische Diskursverständnis	12
3.3.2. Die wissenssoziologische Umweltdiskursanalyse	14
3.3.3. Medien als öffentliche Diskursarena	15
3.3.4. Klima-Mobilitäts-Nexus als diskursiver Wissensbestand	15
4. Methodik	16
4.1. Empirische Umsetzung des Forschungsvorhabens	17
4.2. Methodisches Vorgehen	18
4.2.1. Explorative Recherche	18
4.2.2. Strukturanalyse des Diskursfeldes	19
4.2.3. Eingrenzen des Untersuchungsgegenstandes	20
4.2.4. Zusammenstellung, Reduktion und Auswertung der Daten	21
4.2.5. Qualitative Feinanalyse	26
4.2.6. Zusammenfassende Interpretation	28
5. Karriere eines Diskurses	28
5.1. Wissensgeschichte: Mobilität und Umwelt	30

5.2.	Wiederentdeckung der „Umwelt“ im Mobilitätsdiskurs.....	30
5.3.	Aufkommender Alarmismus: Die Rolle von Zahlen und Prognosen.....	32
5.4.	Versicherheitlichung (Securitization)	34
5.5.	Diskurswende: Migration als Anpassung.....	36
5.6.	Der Klima-Mobilitäts-Nexus als globale (klima-)politische Agenda.....	38
5.7.	Wissensbestand zum Klima-Mobilitäts-Nexus	41
5.8.	Die diskursive Erzeugung des „Umwelt- und Klimaflüchtlings“	44
6.	Ergebnisse der Diskursanalyse.....	46
6.1.	Qualitative Analyse des reduzierten Datenkorpus.....	46
6.2.	Zeitungsvergleich	95
6.3.	Analyse von Worthäufigkeiten.....	47
6.4.	„Klimaflüchtling“ als zentrales begriffliches Konzept.....	52
6.5.	Diskursive Struktur.....	54
6.6.	Diskursstränge	61
6.6.1.	Diskursstrang: Mobilitätsgründe	61
6.6.2.	Diskursstrang: Mobilitätsmuster	65
6.6.3.	Diskursstrang: Klima*attribution.....	68
6.6.4.	Diskursstrang: Klima* als Asylgrund.....	72
6.6.5.	Diskursstrang: Risikobewertung.....	77
6.6.6.	Diskursstrang: Globale Klima*(un-)gerechtigkeit.....	85
6.7.	Diskussion	98
7.	Schlussbetrachtung	103
8.	Literatur	105
9.	Verzeichnis der benutzten Hilfsmittel und Danksagung.....	112
10.	Anhang.....	113

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Stufen des Forschungsprozesses.....	18
Abbildung 2: Reduktion des Datenkorpus.....	25
Abbildung 3: Analytische Kategorien.....	27
Abbildung 4: Fakten Kategorien.....	27
Abbildung 5: Inhaltliche Kategorien.....	27
Abbildung 6: Evaluative Kategorien.....	27
Abbildung 7: Anzahl der wissenschaftlichen Studien zum Klima-Mobilitäts-Nexus.....	42
Abbildung 8: Wortwolke aus Dokumentengruppe die Welt.....	47
Abbildung 9: Wortwolke aus Dokumentengruppe Süddeutsche Zeitung.....	48
Abbildung 10: Klima*bezeichnung die Welt.....	49
Abbildung 11: Klima*bezeichnung Süddeutsche Zeitung.....	49
Abbildung 12: Mobile Personenbezeichnung die Welt.....	50
Abbildung 13: Mobile Personenbezeichnung Süddeutsche Zeitung.....	50
Abbildung 14: Mobilitätsbezeichnung die Welt.....	51
Abbildung 15: Mobilitätsbezeichnung Süddeutsche Zeitung.....	51
Abbildung 16: Verteilung der Artikel nach journalistischen Darstellungsformen zwischen informationsorientiert und meinungsorientiert.....	55
Abbildung 17: Verteilung der Artikel nach Problemzugang, diskursiven Ereignis und Erscheinungsjahr.....	57
Abbildung 18: Inhalte des Diskurses.....	61
Abbildung 19: Codehäufigkeiten und Verteilung (Im-)Mobilitätsgründe.....	62
Abbildung 20: Codehäufigkeiten und Verteilung Massenphänomen.....	78
Abbildung 21: Codehäufigkeiten und Verteilung Risikobewertung.....	81

Abkürzungsverzeichnis

BIPOC	Black, Indigenous and People of Color
CCPR	Center for Civil and Political Rights
CAQDAS	Computer Assisted Qualitative Data Analysis Software
IEP	Institute for Economics and Peace
IfM	Institut für Medien- und Kommunikationspolitik
IOM	International Organization for Migration
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IWF	Internationaler Währungsfonds
MAXQDA	Qualitative and Mixed Method Data Analysis
MECC	Migration, Environment and Climate Change
NRO	Nichtregierungsorganisation
OHCHR	Office of the United Nations High Commissioner for Human Rights
PIK	Potsdamer Institut für Klimafolgenforschung
UFZ	Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung
UN	United Nation
UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change
UNHCR	United Nations High Commissioner for Refugees
UNU	United Nations University
QDAS	Qualitative Data Analysis Software
WBGU	Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen

1. Einleitung

In a contemporary context where human mobility is frequently used as a political bargain chip, understanding how people on the move are being understood, constructed and categorized has never been so important (Nash 2020, 205).

Im öffentlichen Diskurs wird menschliche Mobilität immer öfter als ein durch den Klimawandel hervorgebrachtes Phänomen verstanden. Dabei wächst der Klima-Mobilitäts-Nexus zu einem immer relevanteren politischen Kräftefeld heran. Im Dezember 2019 wurde der Antrag von den Grünen „Klimabedingte Migration, Flucht und Vertreibung – Eine Frage globaler Gerechtigkeit“ in einer Bundestagsdebatte zu „globaler Klimagerechtigkeit“ diskutiert (Deutscher Bundestag 2019). Auch der britische Premierminister Boris Johnson sprach im Vorfeld der 26. Klimakonferenz in Glasgow im Oktober 2021 von einer „massenhaften Migration“, die eine geopolitische Folge ausbleibender klimapolitischer Maßnahmen sein könnte (Walker 2021).

Die Sorge vor den Folgen des Klimawandels äußert sich in den Gesellschaften des Globalen Nordens unter anderem in der Befürchtung, die ökologische Degradierung würde als Auslöser für massenhafte Migrationsbewegungen in den Globalen Norden fungieren. Dabei wird dieses alarmistische Narrativ eines vermeintlich bevorstehenden Klimaexodus im öffentlichen Diskurs von verschiedenen Akteuren mit unterschiedlichen Argumentationsstrategien verwendet. Einerseits, um für einen besseren Umwelt- und Klimaschutz zu argumentieren oder um auf humanistische Notlagen aufmerksam zu machen und andererseits, um eine restriktive Grenz- und Abschottungspolitik zu befördern.

Bedrohliche Szenarien und Zukunftsprognosen zu „Klimaflüchtlingen“ tauchen regelmäßig in den Medien auf. Am 13. September 2021 sorgte ein Bericht der Weltbank für Schlagzeilen, die Tagesschau titelte an diesem Tag: „200 Millionen Klimaflüchtlinge bis 2050 möglich“ (2021). Es ist der zweite Teil des „Groundswell Reports“ (Clement u. a. 2021), der bereits im Jahr 2018 für mediales Aufsehen sorgte, als in den Schlagzeilen noch von „140 Millionen Klimaflüchtlingen bis 2050“ (Tagesspiegel 2018) die Rede war. Ein Jahr vor Erscheinen des zweiten „Groundswell Reports“ publizierte das australische Think Tank „Institute for Economics and Peace“ (IEP) den Bericht „Ecological Threat Register“ (2020): diese Studie spricht sogar von einer Milliarde Menschen, die durch den Klimawandel gezwungen sein

könnten ihre Heimat zu verlassen. Auch hier ließen die Schlagzeilen nicht lange auf sich warten: „Forscher sehen Lebensraum von einer Milliarde Menschen bedroht“ titelt ZEIT ONLINE (2020).

Das Narrativ der klimabedingten Massenmobilität folgt einem stark vereinfachten Ursache-Wirkung-Modell. Der allergrößte Teil der empirischen Forschung zum Klima-Mobilitäts-Nexus kann dieses bedrohliche Narrativ nicht belegen. In der wissenschaftlichen Forschung besteht mittlerweile größtenteils Einigkeit darüber, dass es keinen linearen oder monokausalen Zusammenhang zwischen dem Klimawandel und menschlicher Mobilität gibt. Im Gegenteil zeigt sich, dass die meisten im Kontext des Klimawandels mobilen Menschen sich innerhalb von Landesgrenzen bewegen oder nur kurzzeitig mobil sind. Viele Haushalte, die von Klimastress betroffen sind, können auch auf andere Anpassungsstrategien zurückgreifen und entscheiden sich nicht für Mobilität. Seit El-Hinnawi im Jahr 1980 den Begriff des „Umweltflüchtlings“ prägte, versuchen zahlreiche Studien und Berichte das Phänomen der menschlichen Mobilität unter den Bedingungen des Klimawandels nuancierter zu erfassen. Es ist zu erwarten, dass Mobilitätsdynamiken durch Prozesse globaler Umweltveränderungen beeinflusst werden (Black, Adger, Arnell, Dercon, Geddes, und Thomas 2011). Wie genau dieser Einfluss aussieht, ist schwierig zu fassen, denn Umweltveränderungen haben in verschiedenen sozioökonomischen Kontexten unterschiedliche Auswirkungen auf Gesellschaften. Außerdem sollte menschliche Mobilität als ein multikausales Phänomen begriffen werden. Der Einflussfaktor „Umwelt“ kann von anderen politischen, demografischen, wirtschaftlichen und sozialen Faktoren in der Mobilitätsentscheidung nicht eindeutig isoliert werden.

In meiner Masterarbeit möchte ich untersuchen, wie der Klima-Mobilitäts-Nexus in den deutschen Medien diskutiert wird. Um den Diskurs besser verstehen zu können, bedarf es neben der Erforschung verschiedener Aspekte und Charakteristika des Klima-Mobilitäts-Nexus auch einer kritischen Reflexion der gesellschaftlichen Wissensproduktion in diesem Feld. Die im Diskurs verwendeten Wissensformen, Begriffe und Konzepte zu „Klima*“ und „menschlicher Mobilität“ sind keineswegs natürlicherweise vorhanden oder neutral, sondern sie werden diskursiv konstruiert und sind eingebunden in soziale Gefüge und Machtkonstellationen.

Ziel dieser Arbeit ist eine kritische Analyse der aktuellen Darstellungen und Interpretationen des Klima-Mobilitäts-Nexus und der Erzeugung der Figur des „Klimaflüchtlings“. Die empirische Analyse verortet ich theoretisch in der wissenssoziologischen (Umwelt-) Diskursanalyse nach Reiner Keller, die von einer gesellschaftlichen Konstruktion der Wirklichkeit ausgeht (Keller 2007). Keller verknüpft die Diskurstheorie Foucaults mit der Tradition der hermeneutischen Wissenssoziologie. Als empirischer Untersuchungsgegenstand dient die Printberichterstattung von zwei überregionalen Qualitäts-tageszeitungen im Zeitraum 2015 - 2020. Dafür wurden die „Welt“ und die „Süddeutsche Zeitung“ ausgewählt, da beide durch ihre hohe Auflage über eine große Reichweite verfügen. Durch die Identifikation von Aussage-Regelmäßigkeiten im institutionellen Feld der massenmedialen Kommunikation soll die diskursive Struktur des Printdiskurses erschlossen werden.

Folgende Fragestellungen stehen im Zentrum der Untersuchung:

1. Wie hat sich der Diskurs zum Klima-Mobilitäts-Nexus im Laufe seiner Karriere entwickelt und über welche Narrative wurde die Figur des „Umwelt- oder Klimaflüchtlings“ erzeugt?
2. Über welche Darstellungen und Interpretationen wird der Klima-Mobilitäts-Nexus in den Printmedien zwischen 2015 - 2020 diskursiv konstruiert?
3. Welche unterschiedlichen Diskurspositionen lassen sich im Printdiskurs mit Blick auf die verschiedenen Tageszeitungen erkennen?

Der öffentliche und massenmediale Diskurs hat in den bisherigen Wissensanalysen des Forschungsfeldes bis auf einige Ausnahmen deutlich weniger Beachtung gefunden als die Reflexion der Wissensproduktion des wissenschaftlichen oder politischen Spezialdiskurses. Für den deutschsprachigen Raum gibt es keine aktuelle Analyse, die den deutschen Printdiskurs zum Klima-Mobilitäts-Nexus untersucht.

2. Aufbau der Arbeit

Die vorliegende Masterarbeit ist in drei Teile unterteilt. Im ersten Teil führe ich in der Einleitung an den Untersuchungsgegenstand heran, anschließend lege ich meine Positionierung und die Schlüsselbegriffe der Arbeit dar. In Kapitel 3 gehe ich dann auf den theoretischen Rahmen dieser Arbeit ein und lege in Kapitel 4 meine methodische Vorgehensweise dar. Im zweiten Teil skizziere ich in Kapitel 5 die Karriere des von mir untersuchten Diskurses und beleuchte dabei aktuelle Forschungsliteratur, Debatten und Konzepte. Dabei spielen internationale politische Prozesse, die wissenschaftliche Forschungslandschaft sowie die öffentliche und mediale Debatte eine Rolle. Nach der Schilderung der Diskurskarriere stelle ich anschließend die Ergebnisse der Diskursanalyse vor. Entlang der Analyseergebnisse wird die Form und Struktur des Diskurses aufgezeigt, sowie die verschiedenen Darstellungen und Interpretation des Klima-Mobilitäts-Nexus und der Figur des „Klimaflüchtlings“ aufbereitet. Hier gehe ich insbesondere auf den Vergleich der beiden analysierten Tageszeitungen ein. Im dritten Teil komme ich zum Abschluss der Arbeit. Der Forschungsprozess und die Analyseergebnisse werden hier abschließend diskutiert und reflektiert.

2.1. Positionierung

Die vorliegende wissenschaftliche Arbeit lässt sich im Feld der interdisziplinären sozial-ökologischen Forschung verorten. Ein Anliegen dieser Arbeit ist es, eine kritische Perspektive auf den Eurozentrismus des Diskurses zum Klima-Mobilitäts-Nexus im deutschen Printdiskurs einzunehmen. Dabei thematisiere ich u.a. die Verschränkung des Klimawandels mit Rassismus und sozialer Ungleichheit. Trotzdem kann diese Arbeit auch weiterhin eine eurozentrische Sichtweise reproduzieren, da meine eigene Positionierung als weiße Wissenschaftlerin im Globalen Norden meinen Blick auf den Diskurs limitiert.

Ich verwende in dieser Arbeit eine geschlechtergerechte Sprache, da durch Sprache soziale Wirklichkeit mitgestaltet wird. Um sprachliche Ausschlüsse zu vermeiden und die Sichtbarkeit und Wertschätzung aller Geschlechter zu berücksichtigen, verzichte ich auf das generische

Maskulinum und verwende stattdessen eine Schreibweise mit Gendersternchen. Das Sternchen symbolisiert unterschiedliche Geschlechtsidentitäten (Referat Gleichstellung für Mann und Frau 2017). Für die formale Gestaltung dieser Arbeit habe ich mich an der Handreichung für Studierende der Humangeografie der TU Dresden orientiert (Middelbrink u. a. 2019).

2.2. Schlüsselbegriffe

In diesem Abschnitt möchte ich die Wahl der zentralen Begrifflichkeiten dieser Arbeit erklären. Zu den Vorannahmen dieser Arbeit gehört die Auffassung, dass Sprache nicht neutral, sondern sozial produziert und machtdurchsetzt ist. Über Sprache wird unsere soziale Wirklichkeit erschaffen und begrenzt (vgl. Kapitel 3). Die Verwendung von Kategorien und spezifischen sprachlichen Konzepten kann und sollte jedoch nicht vermieden werden. Vielmehr benötigt es eine Bewusstmachung und kritische Reflexion der verwendeten Sprache, mit welcher der Klima-Mobilitäts-Nexus erzählt und imaginiert wird.

*Klimawandel / Klimagerechtigkeit / Klima**

Ich verwende in dieser Arbeit die Bezeichnung „Klimawandel“, um die von der imperialen Lebensweise¹ verursachten langfristigen Veränderungen im Klimasystem der Erde zu beschreiben. An dieser Stelle möchte ich darauf hinweisen, dass der Begriff „Wandel“ eine Verharmlosung der disruptiven Veränderung des Klimasystems darstellt. Alternative Begriffe wie „Klimakrise“ oder „Klimakatastrophe“ hingegen kommen der Dringlichkeit und Tragweite des Phänomens zwar näher, vermitteln aber den Eindruck eines auf einen kürzeren Zeitraum begrenzten Phänomens.

Ein ebenfalls zentraler Begriff ist „Klimagerechtigkeit“. Mit diesem Begriff möchte ich auf die Verschränkung des Klimawandel mit sozialer Ungleichheit und Rassismus aufmerksam machen, denn die Zerstörung von Natur geht mit der Zerstörung von menschlicher

¹ Ulrich Brand und Markus Wissen bezeichnen die Ausbeutung von Mensch und Natur als „Imperiale Lebensweise“. Die imperiale Lebensweise in den kapitalistischen Zentren beruht auf dem globalen Nutzbarmachen von Natur und Arbeitskraft und einer gleichzeitigen Externalisierung der dabei anfallenden sozialen und ökologischen Kosten (Brand und Wissen 2017, 3).

Lebensgrundlage und folglich einer Einschränkung des menschlichen Wohlergehens einher. Die Verschränkung dieser Phänomene wird im Hinblick auf die überproportionale Betroffenheit von Menschen im Globalen Süden², sowie von Black, Indigenous and People of Color (BIPOC) Communities in den Gesellschaften des Globalen Nordens, deutlich. Dem Klimawandel liegt ein koloniales und hierarchisches Denken zugrunde, das die Ausbeutung von Menschen und Ökosystemen legitimierte.

Da die Begriffswahl zwischen „Klimawandel“, „Klimakrise“ oder „ökologischer Degradierung“ Schwierigkeiten mit sich bringt verwende ich außerdem im Rahmen der Diskursanalyse die eigene Bezeichnung „Klima*“. Der Begriff Klima* fasst in dieser Arbeit verschiedene Prozesse (anthropogener) Klima- und Umweltveränderung zusammen und macht durch das Sternchen auf die soziale Konstruktion dieser Begrifflichkeiten aufmerksam. Er bezieht sich auf eine umfassende ökologische Dimension des menschlichen Lebens.

Mobilität / mobile Personen

Der Begriff „Mobilität“ wird in dieser Arbeit als Übergriff benutzt, um verschiedene Formen von menschlicher Mobilität zusammenzufassen. Diese bewegen sich in einem breiten Spektrum zwischen kurzer und langer Distanz, kurzen und langen Zeiträumen, zirkulärer und linearer sowie erzwungener und freiwilliger Mobilität. Im Rahmen dieser Arbeit versuche ich die binäre Einteilung in „Flucht“ und „Migration“ nicht zu reproduzieren, da eine eindeutige Zuordnung von Mobilität zu Zwang oder zu Freiwilligkeit meistens kaum möglich ist. Daran schließt die Verwendung der Bezeichnung „mobile Personen“ an. Auch mit dieser Begriffswahl versuche ich die Bezeichnungen „Migrant*in“ oder „Flüchtling“ bzw. „Geflüchtete*r“ nicht zu reproduzieren, um die kritische Reflexion des vorhandenen Wissensbestand zu erleichtern. Vorhandene Mobilitätskategorien sind im deutschsprachigen Diskurs zudem häufig negativ konnotiert. Besonders der Begriff „Flüchtling“ erhält durch das Suffix „-ling“ einen abwertenden Charakter.

² Die Bezeichnungen „Globaler Norden“ und „Globaler Süden“ beziehen sich nicht auf eine geografische Einteilung der Welt, sondern auf eine machtpolitische und neokoloniale Ordnung.

Klima-Mobilitäts-Nexus

Den in dieser Arbeit analysierten Diskurs bezeichne ich als „Klima-Mobilitäts-Nexus“. Klima* und Mobilität werden zunehmend als miteinander zusammenhängende Phänomene verstanden. Seit den 80er Jahren kann der Nexus als ein eigenständiger und abgrenzbarer Diskurs eingeordnet werden. Die zu diesem Zeitpunkt beginnende relevante öffentliche Auseinandersetzung mit dem Nexus wächst seitdem stark an. Einen stetigen Einfluss auf den Klima-Mobilitäts-Nexus nehmen die übergeordneten Diskurse der menschlichen Mobilität sowie Diskurse zum Klimawandel. In dieser Arbeit wird der Nexus vor allem in seiner diskursiven Nähe zum internationalen Klimawandeldiskurs betrachtet. Seit einiger Zeit lassen sich eine wachsende Anzahl an dynamischen Subdiskursen erkennen. Im wissenschaftlichen Spezialdiskurs beispielsweise steigt die Zahl der Veröffentlichungen seit 2005 rasant an und differenziert sich inhaltlich und methodisch immer weiter aus (Piguet 2021; Schraven 2021). Anfänglich wurde Mobilität vor allem im Kontext von „Umweltveränderungen“ diskutiert, mit der Zunahme der diskursiven Bedeutung des Klimawandels gegenüber anderen Umweltveränderungsprozessen setzte sich der Begriff „Klima“ gegenüber der Bezeichnung „Umwelt“ durch. Das zeigt sich beispielsweise an der diskursiven Verschiebung von der begrifflichen Verwendung „Umweltflüchtling“ (z.B. in Publikationen von El-Hinnawi 1985; Myers 1997) zu „Klimaflüchtling“ (z.B. in Publikationen von Environmental Justice Foundation 2009; Tagesspiegel 2018; Tagesschau 2021). Im Kapitel 5 gehe ich genauer auf die Diskurskarriere insbesondere auf die verschiedenen historischen Erzeugungen und die diskursiven Veränderungen ein.

3. Theoretischer Rahmen

Mit der vorliegenden Arbeit möchte ich einen Beitrag zur Analyse von Wissensformen des Klima-Mobilitäts-Nexus leisten. Dafür werfe ich einen Blick auf die diskursive Konstruktion des Klima-Mobilitäts-Nexus in den Medien und untersuche die Wissensformen, die der Diskurs hervorbringt. Im Vordergrund steht also nicht die Diskussion und Bewertung einzelner Aspekte von menschlicher Mobilität oder Klima*, sondern der breitere Blick auf den Diskurs als solchen und die Wissensform und -struktur, die er hervorbringt. Die Methode der

Diskursanalyse ermöglicht eine kritische Distanz zu Vorannahmen und Sachverhalten, die als natürlich, gegeben oder selbstverständlich gelten. In diesem Kapitel führe ich in den theoretischen Rahmen der Arbeit ein. Zunächst werde ich einige Grundsätze der Diskurstheorie im Anschluss an Foucault erläutern. Im nächsten Schritt gehe ich spezifisch auf die wissenssoziologische (Umwelt-)Diskursanalyse ein, da sie den Ausgangspunkt für das methodische Vorgehen der Arbeit bildet.

3.1. Diskurstheorie – mehr als nur Sprache

In diesem Abschnitt werde ich einen holzschnittartigen Einblick in die für diese Arbeit relevante Diskurstheorie geben. Diskurstheorien haben sich mittlerweile zu einem vielfältigen und heterogenen Theoriefeld entwickelt, dass hier in seiner Breite nicht abgebildet werden kann.³ Mit Blick auf die Heterogenität und die unterschiedliche disziplinäre Verwendung wird verständlich, warum es keine einheitliche oder trennscharfe Definition des Begriffs Diskurs gibt. Während Diskurs in der Alltagssprache als eine gängige Bezeichnung für „Gespräch“, „Unterhaltung“ oder „Kommunikation“ verwendet wird, bezieht sich dieser Begriff in der wissenschaftlichen Verwendung auf ein breites Bündel von theoretisch begründeten Bedeutungen (Mills 2007, 2–3). Spätestens seit den (post-)strukturalistischen Theorie- debatten der 50er und 60er Jahre unter Rückgriff auf Ferdinand de Saussure setzte sich die Auffassung durch, dass Sprache kein neutrales Medium der Kommunikation ist und zudem keine soziale Wirklichkeit abbildet oder repräsentiert. Sprache ist hingegen ein System mit eigenen Regeln, Strukturen und Zwängen, die eine Wirkung auf unser Denken und Sprechen ausüben (Mills 2007, 8; Keller u. a. 2011, 102ff). Dieser sprachwissenschaftliche Wendepunkt wird als „linguistic turn“ bezeichnet.

Die Diskursforschung nimmt gesellschaftliche Wissensverhältnisse, -ordnungen und -politiken in den Blick. Die Diskurstheorie bildet die theoretische Grundlagenperspektive auf sprachliche Sinngebungsprozesse, welche die Welt symbolisch ordnen. Auf Basis der Diskurstheorie können Diskurse mithilfe der Diskursanalyse empirisch untersucht werden.

³ Einen detaillierten Überblick geben Angermüller et al. (2014), Mills (2007), Keller (2007; 2011), Keller und Pofertl (2011) zur Wissenschaftsgeschichte Sarasin (2017), zur Kritische Diskursanalyse Jäger (2015) und für die Humangeografie Glasze und Mattissek (2021).

Analysiert wird dabei in der Regel der Gebrauch von geschriebener und gesprochener Sprache oder anderen Zeichen- und Symbolformen. Die meisten Diskursperspektiven können heute einem qualitativen, hermeneutisch-interpretativen Ansatz zugeordnet werden. Die Diskursanalyse ermöglicht eine kritische Distanz zu Vorannahmen und Sachverhalten, die als natürlich, gegeben oder selbstverständlich gelten. Eine methodische Stärke liegt des Weiteren darin, die Kontingenz von Diskursen aufzuzeigen und in der Folge Offenheit und Veränderbarkeit von gesellschaftlicher Wirklichkeitskonstruktion zu betonen. Diskurse sind nie fixiert und sollten durch ständiges Überprüfen und Reflektieren hinterfragt werden. In diesem Prozess ist es möglich Veränderlichkeit aufzuzeigen:

Diskurse sind daher stets im Fluss – Bedeutungen werden permanent entlang von Unstimmigkeiten, Brüchen und Konfliktlinien herausgefordert und neu bestimmt (Glasze und Matissek 2021, 14).

Hier entfaltet sich auch das politische Potential der Diskursforschung: indem vermeintlich feststehende oder objektive Wahrheiten in Frage gestellt werden, können andere soziale Wirklichkeiten aufgezeigt werden (Glasze und Matissek 2021, 15).

3.2. Diskurs bei Foucault

Die Werke von Michel Foucault aus den 60er und 70er Jahren waren wegweisend für den Diskursbegriff und die Entwicklung einer neuen geisteswissenschaftlichen Methode der Diskursanalyse. Zum späteren Zeitpunkt adaptierten verschiedenen wissenschaftliche Disziplinen (z.B. Geschichts-, Sprach-, Kultur-, Medien-, Sozial- und Politikwissenschaften) den Ansatz und entwarfen ein ganzes Bündel von methodisch-konzeptionellen Verfahren, welche die Regelmäßigkeiten und Ordnungen des Schreibens und Sprechens untersuchten (Sarasin 2017). In seinem Werk „Archäologie des Wissens“⁴ definiert Foucault Diskurse als „Praktiken (...), die systematisch die Gegenstände bilden, von denen sie sprechen“ (Foucault 2013). Sarasin ordnet Foucaults Arbeit deshalb in eine „Formationsphase einer im allgemeinen

⁴ Die von Foucault genutzte Metapher der „Archäologie des Wissens“ ist eine treffende Beschreibung für seine dekonstruktivistische Herangehensweise an Wissensbestände und ihre historische Rekonstruktion, bei welcher er Diskurse in ihr einzelnen Bestandteile zerlegt und die verschiedenen Bedeutungsschichten in ihrer symbolischen Ordnung in den Blick nimmt.

Sinne konstruktivistischen Wissenschaftsgeschichte“ ein (Sarasin 2017, 45). Gleichzeitig ist dies auch die Hochphase der strukturalistischen Theoriedebatten, obwohl Foucaults Beziehung zum Strukturalismus durchaus als ambivalent beschreiben werden kann (Sarasin 2017, 46). Trotz des großen Beitrags, den Foucault zur diskursanalytischen Theorie und Methodik leistete, bestand sein Ziel nicht darin einen konsistenten Leitfaden für die Untersuchung von Diskursen zur Verfügung zu stellen. Er beschreibt die Diskursanalyse als eine „epistemologische Haltung“ (Sarasin 2017, 46). Foucault selber versteht seine Bücher als „kleine Werkzeugkisten“, denen verschiedene Werkzeuge zur Analyse entnommen werden können (Foucault zitiert nach Mills 2007, 18). Anstatt also eine theoretische Gebrauchsanweisung vorzuweisen, beeindruckt das Werk Foucaults durch eigene umfangreiche Analysen von „Daten, Dokumenten und Archiven“ (Keller u. a. 2011, 123). Dabei betrachtet er seine Forschungsgegenstände stets als „historisch kontingente Erscheinungen, die ihre Existenz unterschiedlichen Wissens- und Praxisformationen verdanken“ (Keller u. a. 2011, 126).

3.2.1. Diskursive Struktur

Ein zentraler Begriff bei Foucault ist die Regelmäßigkeit, welche die Diskurse strukturiert und sie schematisch ordnet (Sarasin 2017, 47; Foucault 2013, 31). Die Regelmäßigkeiten sind nicht der linguistischen Struktur zu entnehmen, sondern befinden sich auf der Ebene der tatsächlichen Aussagen. Diese geben eine diskursive Struktur vor, ihre Regeln nennt Foucault Formationsregeln. Die Gesamtheit von Regelmäßigkeiten oder Aussage-Regeln bilden das Archiv, welches die Möglichkeit des im Diskurs Sagbaren bestimmt: „Das Archiv ist die im gegebenen historischen Augenblick unhintergehbare Möglichkeitsbedingung wahrer Sätze“ (Sarasin 2017, 47). Die diskursive Struktur und ihre Zwänge konstruieren also die Wahrnehmung von Dingen und Ereignissen (Mills 2007, 54). Durch diese diskursive Formation sind in einem diskursiven Raum zwar verschiedene Aussagen möglich, er ist aber grundsätzlich durch das Archiv begrenzt. Sprechende Subjekte können bei ihren Aussagen zwar noch eine Wahl treffen, ihre Aussagemöglichkeiten sind aber durch den Diskurs vorstrukturiert (Sarasin 2017, 48; Keller u. a. 2011, 133).

Der Diskurs und seine Struktur verengen unser Blickfeld auf die Welt, wir nehmen bestimmte Phänomene nicht mehr als real war oder schenken ihnen keine Aufmerksamkeit. Alle Objekte der gesellschaftlichen Wirklichkeit und ihre Bedeutung werden erst durch den Diskurs hervorgebracht und durch eine sprachliche Beschreibung materialisiert:

Wir müssen uns nicht einbilden, dass uns die Welt ein lesbares Gesicht zuwendet, welches wir nur zu entziffern haben. Die Welt ist kein Komplize unserer Erkenntnis. Es gibt keine prädiskursive Vorsehung, welche uns die Welt geneigt macht (Foucault zitiert nach Mills 2007, 55).

Deshalb sollte ein diskursanalytisches Analyseverfahren neben den Aussagen die diskursive Struktur in den Blick nehmen. Das bedeutet, nach Mustern und Regelmäßigkeiten zu suchen, welche die Gruppen von Aussagen strukturieren.

3.2.2. Wissen – Macht – Wissen

Macht und Wissen sind weitere zentrale Elemente für das Diskursverständnis von Foucault, welche er in seinem Konzept der Genealogie unter die Lupe nimmt:

Während die ‚Archäologie‘ Diskursanalyse als fotografischen Schnappschuss zu einem bestimmten historischen Zeitpunkt entwarf, betont die genealogische Perspektive die prozessuale Seite von Diskursgefügen, Praktiken sowie die Bedeutung von Macht/Wissen-Komplexen (Keller u. a. 2011, 137).

Aus der machtdurchwobenen Struktur des Diskurses geht ein spezifisches Wissen hervor, das in der Gesellschaft als Wahrheit definiert wird und den Diskurs wiederum strukturiert. Diese Wahrheit hat eine Ausschlussfunktion, indem sie reguliert und beschränkt, was wann von wem gesagt werden kann und was nicht gesagt werden darf:

Wahrheit ist demnach keineswegs die ‚richtige‘ Abbildung von Realität und niemals eine substanzielle Qualität von Aussagen, sondern ein historisch kontingentes Ergebnis von Wissenspolitiken (Keller u. a. 2011, 139)

Wissen ist nach Foucault immer in Machtverhältnisse verwoben, deshalb geben die vorhandenen gesellschaftlichen Wissensbestände Aufschluss über die zuvor geführten Machtkämpfe (Mills 2007, 23). Macht stellt laut Foucault eine Organisationsstruktur dar, die inhärent ist in sozialen Beziehungen: „Macht ist durch alle sozialen Beziehungen hindurch zersplittert und produziert mögliche Formen des Verhaltens ebenso wie einschränkende

Verhaltensweisen“ (Mills 2007, 21). Macht wird jedoch nicht als repressiv oder fixiert gedacht, sondern in einer dynamischen und produktiven Form, die sowohl hervorbringt als auch unterdrückt (Mills 2007, 39). Foucault bezeichnet die vielschichtigen Kräfteverhältnisse als Macht-Wissen-Komplex.

3.3. Wissenssoziologische Diskursanalyse

Mithilfe der sozialwissenschaftlichen Diskursanalyse können Diskurse empirisch untersucht werden. Unter diesem Sammelbegriff werden eine Vielzahl an Forschungsansätzen zusammengefasst. Die Diskursanalyse bezeichnet noch keine spezifische Methode, sondern nur die theoretisch begründete Forschungsperspektive auf die als Diskurse begriffene Untersuchungsgegenstände (Keller 2007; Keller u. a. 2011, 11f). Für die empirische Bearbeitung der Fragestellung dieser Arbeit greife ich auf die wissenssoziologische Diskursanalyse von Reiner Keller (2007; 2011) zurück. Im nachfolgenden Abschnitt gehe ich auf wichtige Aspekte dieser Herangehensweise ein.

3.3.1. Das wissenssoziologische Diskursverständnis

Die wissenssoziologisch-interpretative Diskursanalyse knüpft an die Foucault'sche Diskurstheorie an und verbindet diese mit der hermeneutischen Wissenssoziologie nach Berger und Luckmann. Reiner Keller ist heute der prominenteste Vertreter der wissenssoziologischen Diskursanalyse⁵ im deutschsprachigen Raum, seine aktuellen Werke dienen als Orientierungspunkt für die vorliegende Arbeit (Keller 2007; Keller u. a. 2011). Nach Keller eignet sich die Verknüpfung der beiden Theorierichtungen vor allem für gegenwartsdiagnostische Fragestellungen, die sich auf Prozesse des sozialen Wandels beziehen, z.B. mit Blick auf die Wissens-, Kommunikations- oder Risikogesellschaft (Keller u. a. 2011, 15). Sozialer Wandel wird dabei als „Verschiebung von Wissensregimen“ verstanden (Keller u. a. 2011, 193). Dabei betont Keller folgendes Merkmal moderner Gesellschaften: die Wahrnehmung von Wirklichkeit basiere nicht mehr nur auf lebenspraktischer Erfahrung mit

⁵ Reiner Keller hat dieses Vorgehen mit seinem Dissertationsprojekt „Müll – die gesellschaftliche Konstruktion des Wertvollen“ im Jahr 1998 begründet (Keller 1998).

den signifikanten Anderen, sondern wird durch massenmediales und internetbasiertes Wissen vermittelt:

An die Stelle überlieferter symbolischer Ordnungen treten die massenmedial vermittelte, ausgedehnte und beschleunigte Welterfahrung einerseits, die wissenschaftliche und professionelle Wissensproduktion und deren Sedimentierung in die außerwissenschaftliche Deutungs- und Handlungspraxis andererseits (Keller u. a. 2011, 15).

Keller orientiert sich in seiner Definition des Diskurses an Foucault: „Als Diskurse bezeichne ich institutionell-organisatorisch regulierte Praktiken des Zeichengebrauchs“ (Keller u. a. 2011, 12). Er argumentiert, dass gesellschaftliche Akteure über den Sprachgebrauch die „soziokulturelle Bedeutung und Faktizität physikalischer und sozialer Realitäten konstituieren“ (Keller u. a. 2011, 12). Die wissenssoziologische Diskursanalyse hat zum Ziel einerseits die „Prozesse der sozialen Konstruktion von Deutungs- und Handlungsstrukturen auf der Ebene von Institutionen, Organisationen bzw. kollektiven Akteuren“ und andererseits deren gesellschaftliche Auswirkungen zu untersuchen (Keller u. a. 2011, 12).

Die sozialkonstruktivistische Wissenstheorie von Berger und Luckmann, auf die Keller sich bezieht nimmt individuelle und kollektive Wissensvorräte in ihrer wechselseitigen Konstitution und Herstellung in den Blick (Keller u. a. 2011, 48). Dabei heben sie den Zusammenhang von interaktiven Prozessen der Institutionalisierung, Legitimation, Verdinglichung und subjektiven Aneignung hervor (Keller u. a. 2011, 48). Als Wissen gilt nach Berger und Luckmann die gesamte symbolische Ordnung der Wirklichkeit: „alles, was Bedeutung trägt, Sinn macht oder doch sinnvoll interpretiert werden kann“ (Keller u. a. 2011, 41,94). Die hermeneutische Wissenssoziologie trug in ihrem Feld zu einer kommunikativen Wende bei, indem sie die Analyse des Untersuchungsgegenstands durch ihr Verständnis von Kommunikationsprozessen erweiterte. Keller diagnostizierte dem Programm der hermeneutischen Wissenssoziologie allerdings weiterhin ein Defizit, da sie vorrangig auf die Wissensbestände von individuellen Akteuren des Alltags blickt und dabei gesellschaftliche Prozesse sowie kollektive Wissensvorräte vernachlässigt (Keller u. a. 2011, 185).

Mit der Betonung der diskursiven Konstruktion von Wissen schafft Keller eine neue Spezifizierung in der Tradition der Wissenssoziologie, die bisher nur die soziale Bedingtheit und Konstruktion von Wissen empirisch erforschte (Keller u. a. 2011, 93–96). In den Fokus

rücken durch das Foucault'sche Diskursverständnis die Beziehungen zwischen unterschiedlichen Aussageereignissen, gesellschaftlichen Arenen, institutionellen Feldern, Praxisbereichen und Akteuren (Keller u. a. 2011, 95):

Die Diskursperspektive führt also eine Strukturierungshypothese in die wissenssoziologische Analyse ein, entlang derer gesellschaftliche Wissensflüsse in institutionellen Feldern der Gesellschaft in ihrer zeit-räumlichen Genese, ihrer Fixierung und ihrem Wandel rekonstruiert und erklärt werden können (Keller u. a. 2011, 95).

Somit wird gesellschaftliche Wissenszirkulation bei der empirischen Analyse als sozialer Prozess verstanden und in seinen Formen und Effekten rekonstruiert (Keller u. a. 2011, 96).

3.3.2. Die wissenssoziologische Umweltdiskursanalyse

Die Umweltdiskursanalyse wird aufgrund ihres Forschungsgegenstands zu einem interdisziplinären Bestreben, da Umweltdiskurse⁶ auf verschiedenen gesellschaftlichen Ebenen stattfinden und mit zahlreichen sozialen Strukturen verschränkt sind. Keller und Pofperl gehen im Handbuch Umweltsoziologie näher auf Charakteristika von Umweltdiskursen ein, einige werde ich nachfolgend erläutern (Keller und Pofperl 2011). Die Umweltdiskursanalyse nimmt „konfliktreiche Prozesse der diskursiven Strukturierung von gesellschaftlichen Naturverhältnissen, Umweltproblemen und Gestaltungsmodellen im Medium des Wissens und in gesellschaftlichen Auseinandersetzungen in den Blick“ (Keller und Pofperl 2011, 199). Keller und Pofperl definieren Umweltdiskurse als

gesellschaftliche Realität, tatsächliche menschliche, organisatorische, institutionelle Praxis und also soziologischer Untersuchungsgegenstand – ebenso wie die davon ausgehenden Effekte für die menschlichen Naturverhältnisse (Keller und Pofperl 2011, 202).

⁶ Umweltdiskurse gibt es in Deutschland vermehrt seit den 60er Jahren. Sie entstanden unter den Bedingungen des gehobenen Wohlstandniveaus der Nachkriegszeit und einer gestiegenen Aufmerksamkeit gegenüber ökologischen Problemstellungen wie z.B. Ölkrise, Atomkraftwerke oder stetig wachsender Abfallproduktion. Ende der 1980er setzte eine sozialwissenschaftliche Analyse von Umwelt- und Risikodiskursen ein (Keller und Pofperl 2011).

3.3.3. Medien als öffentliche Diskursarena

Das diskursive Feld des Klima-Mobilitäts-Nexus kann als eine diskursive Arena betrachtet werden, in der verschiedene Diskurse um die Definition des Phänomens streiten (Keller u. a. 2011, 234). Hier produzieren verschiedene Akteure Aussagen und aktualisieren, reproduzieren oder verändern damit den Diskurs. Öffentliche Deutungskämpfe um die Konstruktion sozialer Wirklichkeit finden in verschiedenen diskursiven Arenen statt: dabei wird um Problemaufriss, Handlungsmöglichkeiten und Lösungsoptionen gestritten.

In dieser Arbeit interessiere ich mich für die kollektiven Akteure der massenmedialen Berichterstattung. Der mediale Diskurs kann als ein Institutionelles Feld der Gesellschaft bezeichnet werden. Die „Karriere sozialer Probleme“ wird durch öffentliche Aufmerksamkeit (mit) bestimmt - die institutionelle Struktur der Medien spielt hier eine große Rolle (Keller u. a. 2011, 75).

Das Sprechen über den Klima-Mobilitäts-Nexus in den Medien kann als ein allgemeinöffentlicher Diskurs bezeichnet werden, da eine allgemeine Teilnehmer- und Publikumsorientierung vorliegt:

„Public discourse(s)“ sind öffentliche Definitionskämpfe zwischen kollektiven Akteuren; sie werden nicht nur über Argumente, sondern über praktische sowie symbolische Strategien und im Rückgriff auf unterschiedlichste Ressourcen ausgetragen (Keller u. a. 2011, 75).

Der wissenschaftliche Diskurs oder ein parlamentarischer Politikdiskurs lassen sich als Spezialdiskurse einordnen, da Teilnahme und Zugang daran durch Qualifikationskriterien (Macht und Ressourcen) begrenzt sind.

3.3.4. Klima-Mobilitäts-Nexus als diskursiver Wissensbestand

Ein Punkt, auf den ich an dieser Stelle gesondert eingehen möchte, ist die diskursiv konstruierte Wirklichkeit von Umweltphänomenen. Aus der diskursanalytischen Betrachtung des Forschungsgegenstands Klima-Mobilitäts-Nexus folgt die Annahme, dass die gesellschaftliche Wahrnehmung und Beschreibung dieses Nexus diskursiv konstruiert sind. Das bedeutet keinesfalls, dass die Realität der drastischen Auswirkungen, welche der

Klimawandel für sehr viele Menschen (vor allem im Globalen Süden) tagtäglich mit sich bringt, relativiert oder verharmlost werden soll. In der Untersuchung richte ich die Aufmerksamkeit auf „Formen, Inhalte, Praktiken und Prozesse, in denen Umweltprobleme auf den gesellschaftlichen Agenden in Erscheinung treten“ (Keller und Pöferl 2011, 204). Die gesellschaftliche Aushandlung von Umweltproblemen ist wie bei allen Diskursfeldern ein machtdurchsetzter Prozess, in dem verschiedene Akteure um die Beschreibung, Interpretation und Lösung streiten. Die diskursive Struktur gibt vor, auf welche Art und Weise wir Dinge und Ereignisse interpretieren und in unseren Bedeutungssystemen einordnen. Die Diskursanalyse ist dabei ein gutes Werkzeug um gesellschaftliche Wahrnehmungs- und Praxismuster zu identifizieren und kritisch zu reflektieren. Dass wir die Realität durch diskursive Strukturen hindurch wahrnehmen, bedeutet nicht, dass es keine prä-diskursive Realität und Materialität von Dingen, Ereignissen oder Erfahrungen gibt (Mills 2007, 58). Menschen werden in ihrem (Im-)Mobilitätsverhalten durch die Veränderungen des Klimas (sowie durch andere Umweltprozessen) beeinflusst. Der Klimawandel erhöht vor allem den Druck auf vulnerable Gesellschaften im Globalen Süden. Auf welche Weise wir den Phänomenen der Mobilität und des Klimas* gesellschaftlich Bedeutung zuschreiben, kann sich allerdings enorm unterscheiden: beispielsweise in der Deutung von Mobilität als „humanitäre Katastrophe“ oder „Anpassungsstrategie“ und in der Bezeichnung von mobilen Personen als „Climate Warriors“ oder „Klimaflüchtlinge“. Um mit den Worten von Laclau und Mouffe abzuschließen:

Ein Erdbeben oder ein herabfallender Ziegelstein sind Ereignisse, die tatsächlich existieren, insofern sie hier und jetzt geschehen, unabhängig von meinem Willen. Ob ihre Besonderheit als Ding jedoch begrifflich als ‚Naturereignis‘ oder ‚Ausdruck des Zorn Gottes‘ gefasst wird, hängt von der Struktur des diskursiven Feldes ab (zitiert nach Mills 2007, 53).

4. Methodik

Nachdem ich im vorangegangenen Kapitel die theoretischen Bausteine der Arbeit dargelegt habe, werde ich daran anschließend meine methodische Vorgehensweise transparent machen. Dafür werde ich auf die einzelnen Schritte meines Forschungsprozesses eingehen.

4.1. Empirische Umsetzung des Forschungsvorhabens

In diesem Kapitel möchte ich die empirische Umsetzung des Forschungsvorhabens darlegen. Wie das Forschungsdesign einer diskursanalytischen Arbeit gestaltet wird, orientiert sich an der Frage- und Zielstellung, den diskurstheoretischen Grundannahmen sowie den verfügbaren Ressourcen der jeweiligen Arbeit. Das empirische Forschungsvorhaben dieser Arbeit lässt sich der qualitativ-interpretativen empirischen Sozialforschung zuordnen. Für die empirische Bearbeitung der Fragestellung wird im Anschluss an Foucaults Diskurstheorie auf die wissenssoziologische (Umwelt-)Diskursanalyse (Keller u. a. 2011; Keller 1998, 2007) zurückgegriffen. Sie grenzt sich von anderen diskursanalytischen Ansätzen durch ihre theoretische Herleitung in Anknüpfung an die hermeneutische Wissenssoziologie ab und entwickelte eine eigene Terminologie zur systematischen Beschreibung und Analyse des Untersuchungsgegenstands.

Die zugrundeliegende Fragestellung dieser Arbeit bezieht sich nicht auf den gesamtgesellschaftlichen Diskurs zum Klima-Mobilitäts-Nexus, sondern legt den Fokus auf einen speziellen institutionellen Ort des öffentlichen Diskurses: das Feld der massenmedialen Kommunikation. Diese Verortung beeinflusst die Sprecher*innenposition, also die politische oder ideologische Positionierung der am Diskurs beteiligten Person oder Gruppe gegenüber dem gesamten Diskurssystem. Öffentliche Diskurse zeichnen sich zudem durch eine allgemeine Publikumsorientierung aus.

Die Zeitungstexte gehören zu den diskursiven Praktiken⁷ des Diskurses, sie produzieren in Form eines schriftlichen Texts „natürliche“ Aussageereignisse⁸. Ziel der Analyse ist die wissenssoziologische Rekonstruktion der „Produktion, Stabilisierung und Veränderung *kollektiver* Wissensvorräte“ (Keller 2007, 74). Es soll gezeigt werden, wie sich die gesellschaftliche Wissensordnung zum Klima-Mobilitäts-Nexus über die Zeitungstexte materiell manifestiert (Keller 2007). Dafür wird in dem Datenkorpus nach Aussagen gesucht, also nach einem textübergreifenden, typisierbaren und regelhaftem Aussagegehalt.

⁷ Diskursive Praktiken (z.B. Schreiben, Vortragen, Predigen) unterscheiden sich von nicht-diskursiven Praktiken (z.B. symbolische Gesten, Kleidung) (Keller 2007, 62).

⁸ „Natürliche“ Daten grenzen sich von selbst erzeugten Daten ab (z.B. Interviews).

4.2. Methodisches Vorgehen

In diesem Abschnitt werde ich die verschiedenen Schritte meines Forschungsprozesses offenlegen und nachvollziehbar machen. Die Forschungsarbeit lässt sich in sechs verschiedene Phasen unterteilen: explorative Recherche, Strukturanalyse, Eingrenzen des Untersuchungsgegenstands, Zusammenstellung und Reduktion der Daten, qualitative Feinanalyse und zusammenfassende Interpretation. Bei der Konzeption des Forschungsvorhabens orientierte ich mich an verschiedenen von Reiner Keller vorgeschlagenen Stufen des Forschungsprozesses und passte diese an mein eigenes Forschungsdesign an (Keller 2007, 80–81).

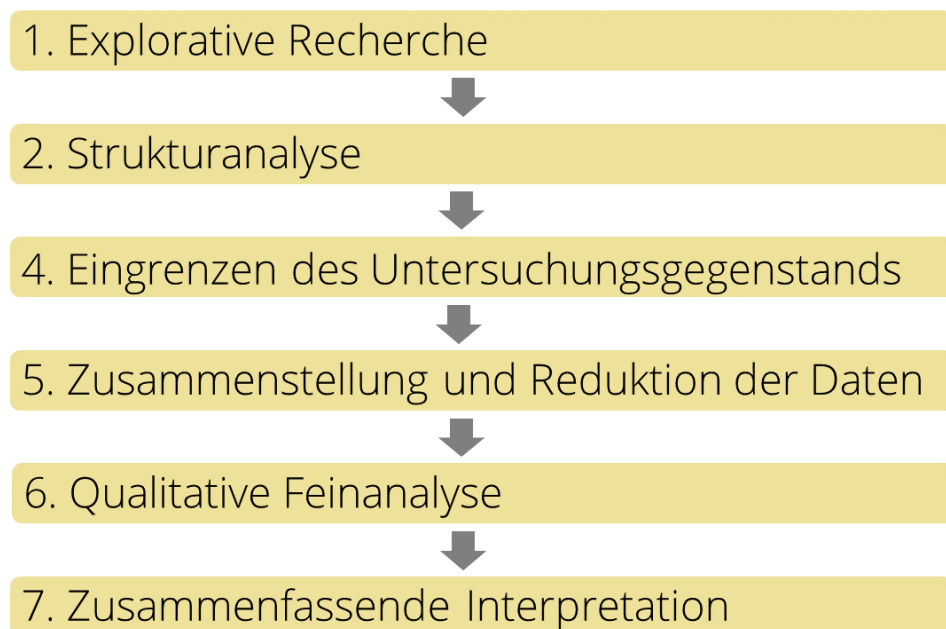


Abbildung 1: Stufen des Forschungsprozesses (eigene Darstellung)

4.2.1. Explorative Recherche

Im ersten Schritt konkretisierte ich mein Forschungsinteresse und verschaffte mir einen ersten Überblick über die diskursive Landschaft, in der die Zusammenhänge zwischen Klimawandel und Mobilitätsdynamiken debattiert werden. Durch die zweijährige Mitarbeit in der Nachwuchsforschungsgruppe MigSoKo am Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung (UFZ) in Leipzig habe ich mich vorher bereits mit dem Themenfeld befasst (MigSoKo 2021). Neben meiner Neugier für die wissenschaftliche Debatte hatte vor allem die sehr

alarmistische Berichterstattung mein Interesse für eine diskursive Betrachtung des Mediendiskurses geweckt. Ich führte eine erste Literaturrecherche durch, bei der ich wissenschaftliche Literatur zum Klima-Mobilitäts-Nexus sichtete. Dabei nutzte ich wissenschaftliche Datenbanken wie Web of Science⁹ oder Semantic Scholar¹⁰, die Datenbanken der Universitäten Leipzig¹¹ und Halle¹² und wurde durch das Literaturverzeichnis von relevanten Artikeln auf weitere Beiträge aufmerksam. Schnell wurde sichtbar, dass sich bereits ein Anteil der wissenschaftlichen Literatur mithilfe unterschiedlicher analytischer Zugänge der Reflexion von Wissensbeständen und -politiken des eigenen Forschungsfelds widmet. Bei dem weiteren Lesen der Artikel legte ich deshalb ein besonderes Augenmerk auf die bereits vorhandenen Diskurs- oder Wissensanalysen (siehe Kapitel 3.8.).

Meine explorative Recherche dokumentierte ich durch eigene Mitschriften und mithilfe eines Online Whiteboards, auf dem ich wichtige Informationen grafisch zusammentrug (siehe Anhang 1 und 2). Zudem erstellte ich eine schriftliche Ideensammlung, in der ich mein Forschungsvorhaben grob skizzierte und präsentierte diese auf einer internen MigSoKo-Tagung.

4.2.2. Strukturanalyse des Diskursfeldes

Keller empfiehlt Forschenden zu Beginn des Forschungsprozesses:

Sich aus verschiedenen Quellen (...) über das anvisierte Feld, den Untersuchungsgegenstand im Allgemeinen und auch den Diskussionsstand zur anvisierten Fragestellung im Besonderen zu informieren und dadurch den empirischen Gegenstand präzise zu erfassen (Keller 2007, 82).

Um die gesammelten Informationen der explorativen Recherche abzubilden, erstellte ich in mehreren Schritten zwei Mind-Maps. Eine historische Übersicht reicht zurück in die 1980er Jahre, in denen ich den Karrierebeginn des von mir untersuchten Diskurses verortete. In der zweiten Abbildung sammelte ich nur Inhalte aus den letzten Jahren und konnte mir einen

⁹ <https://www.webofscience.com> (letzter Besuch 15.11.2021)

¹⁰ <https://www.semanticscholar.org/> (letzter Besuch 15.11.2021)

¹¹ <https://www.ub.uni-leipzig.de/start/> (letzter Besuch 15.11.2021)

¹² <https://bibliothek.uni-halle.de/> (letzter Besuch 15.11.2021)

detaillierteren Eindruck von dem aktuellen Diskursgeschehen sowie den aus verschiedenen institutionellen Feldern beteiligten Akteuren der gesellschaftlichen Wissensproduktion bekommen. Neben der systematischen Literaturrecherche forschte ich auch im Internet zu diskursiven Ereignissen, Institutionen, Zeitungsartikeln oder Publikationen von Nichtregierungsorganisationen oder internationalen Organisationen, die mit dem Diskurs der letzten Jahrzehnte in Verbindung standen. Zusätzlich verschaffte ich mir einen ersten Überblick über die Print-Berichterstattung, in dem ich Artikel aus dem Online-Archiv der „Süddeutsche Zeitung“, „Der Spiegel“, „Welt“, „Handelsblatt“ und „taz“ in dem Zeitraum von 2015 und 2020 sichtete. Die Ergebnisse dieser Recherche zur Annäherung an den Themenkomplex können im Kapitel 5 und in den Anhängen nachvollzogen werden. Keller beschreibt das Vorgehen bei der Auswahl der Daten für eine diskursanalytischen Arbeit auch als „Suchprozess in verschiedene Richtungen“, um die Frage beantworten zu können, welches Wissen in Diskursen als Wirklichkeit behauptet wird (Keller 2007, 67).

2.2.3. Eingrenzen des Untersuchungsgegenstandes

Der Diskurs zum Klima-Mobilitäts-Nexus kann im Rahmen dieser Arbeit nicht in seiner vollen Breite erfasst werden. Deshalb grenzte ich im nächsten Schritt den Untersuchungsgegenstand meiner Arbeit weiter ein. Ich legte den Fokus auf das institutionelle Feld der massenmedialen Kommunikation, welches ich exemplarisch an den Zeitungstexten von überregionalen Qualitätstageszeitungen¹³ untersuchte. Da die Themenfelder menschliche Mobilität und Klimawandel globale Phänomene abbilden, eignet sich die überregionale Berichterstattung besser als ein lokales Zeitungsformate. Ich wählte die Welt und die Süddeutsche Zeitung aus, zwei der auflagenstärksten Tageszeitungen¹⁴ mit unterschiedlichem Profil. Die Süddeutsche Zeitung ist die größte deutsche Qualitätszeitung, sie erscheint in München und bedient zusätzlich den bayrischen Lokal- und Regionalmarkt. Vom Institut für Medien- und Kommunikationspolitik (IfM) wird sie als linksliberal eingeordnet,

¹³ Qualitätszeitung meint eine Zeitung mit hohen journalistischen Standards und wird hier in Abgrenzung zur Boulevardzeitung verwendet.

¹⁴ Auflagezahlen aus dem 4. Quartal 2019 (nur Abo+EV), Daten-Quelle: IVW

Platz 2: Süddeutsche Zeitung: 279.079

Platz 5: Welt Print Werktag (Welt + Welt kompakt): 66.957
(Schröder 2020)

sie ist bekannt für ihr Feuilleton und pflegt eine Kooperation mit der „New Yorck Times“ (Hachmeister 2012). Die Welt hat ihren Sitz in Berlin und Hamburg, sie gehört zum Axel-Springer-Konzern. Sie hat eine weniger konsistente Verlagsgeschichte als die Süddeutsche Zeitung und kann laut IfM als „großes, journalistisches Versuchslabor“ bezeichnet werden, dabei ist sie von einem bürgerlichen, liberal-konservativen Profil geprägt (Sasse 2012).

Zudem beschloss ich meinen Blick auf den aktuellen Diskurs zu richten, dafür wählte ich den Zeitraum 01.01.2015 – 31.12.2020 aus. Der Beginn des Untersuchungszeitraums wurde auf das Jahr 2015 gelegt, da es sowohl für klimapolitische Debatten durch das Paris Abkommen als auch in migrationspolitischen Debatten durch den Sommer der Migration eine Zäsur in der deutschsprachigen Debatte markiert. Für den Beginn im Jahr 2015 sprach außerdem das Anknüpfen an der Veröffentlichung einer Framing-Typologie von „Umweltmigrant*innen“ von Ransan-Cooper u.a. (2015), die sich auf den Zeitraum 1980 bis 2015 bezieht. Der Untersuchungszeitraum endet mit dem Beginn des Forschungsprozesses.

2.2.4. Zusammenstellung, Reduktion und Auswertung der Daten

In dieser Arbeit wurden Zeitungsartikel aus der „Süddeutschen Zeitung“ und der „Welt“ in den Jahren 2015 – 2020 einer Analyse unterzogen. Ziel der qualitativen Analyse ist die Erarbeitung der diskursiven Strukturmuster sowie der konventionalisierten Regeln, Formen und Inhalte der Bedeutungs- und Wissensproduktion (Keller 2007). In dem nachfolgenden Abschnitt erläutere ich die Zusammenstellung des Datenkorpus mit textförmigen Daten und die anschließende Auswertung in der qualitativen Feinanalyse mithilfe einer interpretativen Analytik.

Zusammenstellen des Textkorpus

Über die Lizenz der Uni Halle konnte ich auf das Online-Zeitungsarchiv der Süddeutschen Zeitung¹⁵ zugreifen. Das UFZ ermöglichte mir über die Online-Datenbank WISO¹⁶ den Zugriff auf das Archiv der Welt. Nach verschiedenen Testläufen entwickelte ich folgenden Suchbegriff, mit dem ich die Datenbanken nach Artikeln durchsuchte:

Klimamigra* ODER Umweltmigra* ODER Klimaflucht* ODER Klimaflücht* ODER Umweltflucht* ODER Umweltflücht* ODER „klimabedingte Migra*“ ODER „klimabedingte Flucht“ ODER „klimabedingte Flücht*“ „klimainduzierte Migra*“ ODER „klimainduzierte Flucht“ ODER „klimainduzierte Flücht*“ „klima-bedingte Migra*“ ODER „klima-bedingte Flucht“ ODER „klima-bedingte Flücht*“ „klima-induzierte Migra*“ ODER „klima-induzierte Flucht“ ODER „klima-induzierte Flücht*“

Der Suchbegriff wurde ausgewählt, da die Forschungsarbeit nach der diskursiven Konstruktion des „Klima- und Umweltflüchtlings“ durch die Zeitungstexte fragt. Neben der Suche nach dem Begriff „Klimaflüchtling“, der während der Recherche bereits als wichtiges begriffliches Konzept des medialen Diskurses identifiziert werden konnte, ergänzte ich auch andere Schreibweisen und weitere übliche Bezeichnungen wie „Umweltmigrant“ oder „klimainduzierte Migration“. Nach einer Sichtung der gefundenen Artikel, wurden Doppellungen und für die Analyse weniger relevante Artikel (z.B. Leser*innenbriefe) aus dem Korpus entfernt. Danach enthielt der Textkorpus 30 Artikel aus der Zeitung die Welt und 39 Artikel aus der Süddeutschen Zeitung. Die Suchergebnisse wurden als PDF- und Word-Dokumente heruntergeladen und ein Excel-Dokument mit einer vollständigen Übersicht der Artikel angelegt.

MAXQDA zur Unterstützung der qualitativen Analyse

Zur systematischen Auswertung von größeren Mengen an digitalen Texten eignet sich eine „Qualitative Data Analysis Software“ (QDAS)¹⁷, da diese einige Vorteile gegenüber der Auswertung mit Papier und Stift mitbringt. Für diese Arbeit verwendete ich zur diskursanalytischen Betrachtung der Zeitungstexte die Analysesoftware MAXQDA (Rädiker und Kuckartz 2019). Das Programm gehört zu den führenden Softwareprogrammen für

¹⁵ https://archiv.szarchiv.de/Portal/j_security_check (letzter Besuch 15.11.2021)

¹⁶ <https://www.wiso-net.de> (letzter Besuch 15.11.2021)

¹⁷ Gelegentlich wird auch das englische Akronym „CAQDAS“ für „Computer Assisted Qualitative Data Analysis Software“ verwendet.

qualitative Analysen und bietet eine Vielzahl an Analysewerkzeugen. Über das UFZ erhielt ich den Zugang zur aktuellsten Programmversion, zudem sind Handbuch und online Tutorials für MAXQDA einfach zugänglich und ermöglichten mir einen unkomplizierten Einstieg in die Software. MAXQDA unterstützt den Forschungsprozess durch die computergestützte Analyse von größeren Textmengen. Ein systematischer Überblick zu den Daten kann mithilfe von einer Vielzahl von Werkzeugen wie Codes, Memos oder Kommentare erreicht werden, da diese die Daten strukturieren und differenzieren. Das Logbuch ermöglicht alle Arbeitsschritte in einer Art Forschungstagebuch zu dokumentieren.

Exploration der Daten

Alle mithilfe des Suchbegriffs identifizierten Zeitungsartikel wurden als Word-Dateien in MAXQDA importiert. Zusätzlich erstellte ich eine Untergliederung der Artikel in Dokumentengruppen, die mir ermöglichten, die Artikel nach bestimmten Kriterien zu unterteilen (z.B. nach Erscheinungsjahr, Tageszeitung). Anschließend wurden alle Artikel in einem ersten Durchgang in chronologischer Reihenfolge gelesen. Da meine Analyse nur aus einem Textformat (Zeitungstexte) bestand, ist eine gute Vergleichbarkeit zwischen den Texten gegeben. Beim Lesen paraphrasierte ich den Text¹⁸ und markierte relevante Textsegmente mit Codes, Memos oder Kommentaren:

In dieser ersten Phase der Analyse lernt man nicht nur die Daten kennen, sondern beginnt bereits damit, ein dichtes Netz von Verbindungen, Anmerkungen, Ideen und Hypothesen zu knüpfen (Rädiker und Kuckartz 2019, 53).

Codes und Memos gehören zu den wichtigsten analytischen Werkzeugen von MAXQDA (Rädiker und Kuckartz 2019, 5–6). Mit Memos können ähnlich wie mit gelben Klebezetteln Metainformationen an Dokumenten, Textstellen, Codes oder das Gesamtprojekt geheftet werden (Rädiker und Kuckartz 2019, 40–41). Durch das Markieren von prägnanten oder auffälligen Textstellen mit Memos können Ideen, Anmerkungen und Hypothesen zum Text an der jeweiligen Stelle vermerkt werden. Bei der inhaltlichen Gruppierung der Zeitungsartikel arbeitete ich ebenfalls mit farbigen Memos, um eine schnelle Zuordnung zu

¹⁸ In MAXQDA gibt es die Funktion des Paraphrasierens. Textinhalte können mit diesem Hilfsmittel kurz (sinngemäß) zusammengefasst werden. Die Zusammenfassung kann in einer Spalte neben dem Dokument angezeigt werden.

ermöglichen und die Nachvollziehbarkeit der Vergabekriterien zu dokumentieren. Memos wurden außerdem zu den Codes angelegt, um die Kriterien zur Vergabe zu dokumentieren.

Beim Codieren werden Textstellen bestimmten Kategorien (Codes¹⁹) zugeordnet, dadurch werden sie zu codierten Segmenten (Rädiker und Kuckartz 2019, 68–69). Zur besseren Unterscheidung werden die Codes mit verschiedenen Farben versehen:

So dienen in der Forschungstradition der qualitativen Inhaltsanalyse am Material erarbeitete oder a priori definierte Kategorien der inhaltlichen Strukturierung, in anderen Anwendungsfällen der Typenbildung und Bewertung (Rädiker und Kuckartz 2019, 68).

Das Codesystem enthält verschiedene Ebenen: neben den Oberkategorien können mehrere Unterkategorien erstellt werden. Die Oberkategorie „Mobilitätsbeschreibung“ enthält beispielsweise weitere Unterkategorien (z.B. „(Im-)Mobilitätsgründe“, „Mobilitätsbewertung“), die wiederum Unterkategorien enthalten können (z.B. „Armut“, „Alter“, „Klima“, „Konflikt“, etc.). Um eine gute Übersicht zu behalten, erstellte ich pro Code höchstens 3 weitere Ebenen für Subcodes. Die Codes wurden durch eine induktive (datengesteuerte) Vorgehensweise vergeben, d.h. sie wurden beim Lesen aus den Daten gebildet und im Laufe des Analyseprozesses weiter vervollständigt, neu geordnet und aktualisiert:

Aus einer induktiven Forschungsperspektive heraus kann man Codes als verdichtete Beschreibungen erkannter Phänomene betrachten. Im Zusammenhang des „Codierens“ sollte demnach immer zwischen zweierlei unterscheiden werden: der Kategorien*anwendung* und der Kategorien*bildung* (Rädiker und Kuckartz 2019, 69).

Theoriegeleitete Reduktion des Datenumfangs

Grundsätzlich lässt sich mein empirisches Arbeiten als ein zirkuläres und interessengeleitetes Vorgehen beschreiben. Durch die Exploration der Texte in einem ersten Durchlauf verschaffte ich mir einen Überblick über die Daten, markierte die Texte mit Codes und Memos und notierte erste Beobachtungen. Um einen besser bearbeitbaren Textumfang zu erhalten, wurden die Artikel beim ersten Lesen mit Blick auf ihren thematischen Bezug (zum Klima-Mobilitäts-Nexus, zum Klimawandel oder zu Mobilität) sowie ihrer Relevanz für die Fragestellung hin untersucht. Ich stellte fest, dass trotz des Auftauchens meines Suchbegriffs

¹⁹ Die Begriffe Kategorien und Codes werden hier synonym verwendet.

einige Artikel den Klima-Mobilitäts-Nexus nur marginal erwähnten oder wenige Aussagen über die Phänomene Klima und menschliche Mobilität, sowie deren Zusammenhang trafen. Deshalb wurden vier Artikel-Kategorien erstellt, welche die Artikel nach ihrer Relevanz für die Fragestellung priorisierten. Für die detailliertere Feinanalyse widmete ich mich anschließend nur der ersten Kategorie von Artikeln. Hier waren alle Artikel enthalten, die den Klima-Mobilitäts-Nexus als zentrales Thema diskutierten. So entstand ein reduzierter Textkorpus mit 6 Artikeln aus der Welt und 8 Artikeln aus der Süddeutschen Zeitung, der immer noch über eine Breite an Textsorten und kontrastierenden Aussagen verfügte und eine gute Vergleichbarkeit zwischen den Tageszeitungen und über die verschiedenen Jahre ermöglichte.

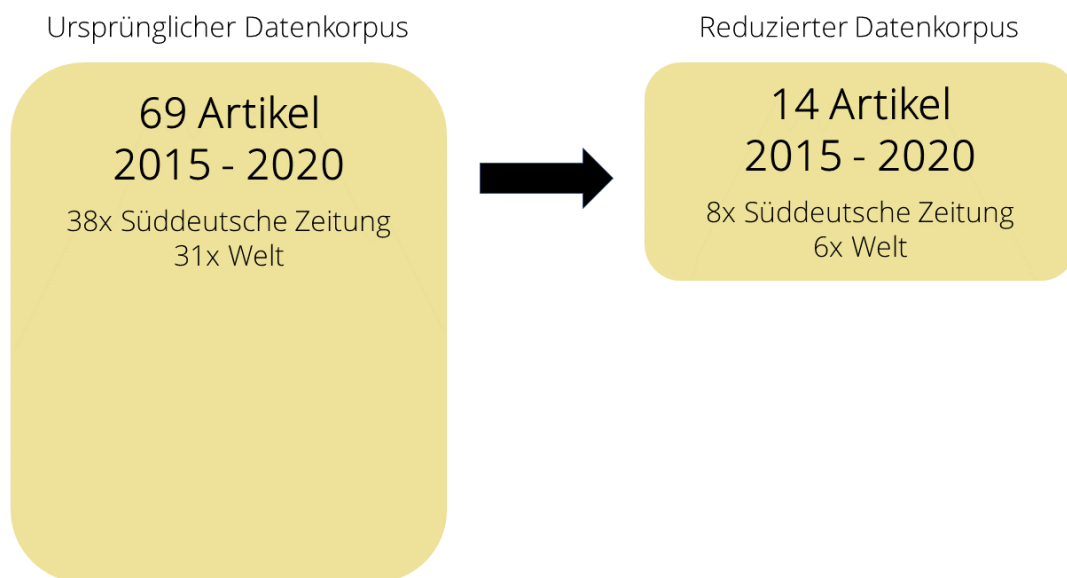


Abbildung 2: Reduktion des Datenkorpus (eigene Darstellung)

2.2.6. Qualitative Feinanalyse

Den reduzierten Textkorporus untersuchte ich in mehreren Schritten, in dem ich abwechselnd an den Daten arbeitete und dann abseits davon Zwischenergebnisse systematisierte, verschriftlichte und mit anderen diskutierte:

Phasen der Feinanalyse einzelner Daten wechseln ab mit Phasen der Hypothesenbildung, der theoretischen Verdichtung und Präsentation von Zwischenergebnissen. Bis schließlich die Untersuchung als „beendet“ gilt (Keller 2007, 81).

Die Forschungsfragen wurden ebenfalls in einem iterativen Prozess mit der Recherche und Datenauswertung weiterentwickelt und mit der Eingrenzung und den Zwischenergebnissen des Forschungsvorhabens weiter präzisiert (Keller 2007, 80).

Während der Arbeit an den Daten entstand ein komplexes Codesystem an Ober- und Subkategorien, das kontinuierlich weiterentwickelt und präzisiert wurde. Der Feinschliff des Codesystems fand vor allem im Rahmen der Feinanalyse statt. Zu Beginn der empirischen Analyse wurde mit den Codes in Form einer hierarchisch organisierten Liste gearbeitet. Später wurden die Codes nach vier verschiedenen Kategorienarten sortiert (Rädiker und Kuckartz 2019, 68). Fakten-Kategorien bezeichnen „leicht identifizierbare Tatbestände“ wie Ortsreferenzen, Personen, Autor*in oder Zeitungsrubrik (Rädiker und Kuckartz 2019, 68). Die inhaltliche Kategorie dient der thematischen Strukturierung und Organisation von textübergreifenden Themen und deren Subthemen wie Mobilität*, Rolle, Gerechtigkeitsperspektive (Rädiker und Kuckartz 2019, 68). Evaluative Kategorien verweisen auf bewertende Codes, die zum Teil über ihre Subcodes entlang einer Skala organisiert sind, wie Emotionalität, Risikobewertung, Handlungsmacht (Rädiker und Kuckartz 2019, 68). Nach einer längeren Auseinandersetzung mit den Daten und Codes entstanden die Analytischen Kategorien wie Mobilitätswissen, Komplexität, Legitimität, Historisierung. Sie gehören schon zur analytischen Interpretation der Arbeit und abstrahieren weiter von den Daten als die anderen Kategorien (Rädiker und Kuckartz 2019, 68).

Analytische Kategorien	Komplexität Mobilitätswissen	Legitimität Klima* Mobilitätsframes	Historisierung
-------------------------------	---------------------------------	---	----------------

Abbildung 3: Analytische Kategorien (eigene Darstellung)

Fakten-Kategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Personen • Orte • Autor*in • Zeitungsrubrik
--------------------------	--

Abbildung 4: Fakten Kategorien (eigene Darstellung)

Inhaltliche Kategorien	Mobilität* <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erklärung von Mobilitätsmuster ▪ (Im-)Mobilitätsgründe ▪ Mobilitätsbezeichnung ▪ Mobilitätsbewertung (evaluativ) 	Rolle <ul style="list-style-type: none"> ▪ Globaler Norden ▪ Globaler Süden ▪ Institutionen: Wissenschaft Politik Medien Recht Zivilgesellschaft 	Gerechtigkeitsperspektive <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menschenrechte ▪ Verursachung ▪ Betroffenheit ▪ Verantwortung ▪ Entschädigung ▪ Solidarität ▪ Rassistische Sprache 	Auswirkungen von Klima* <ul style="list-style-type: none"> ▪ Landwirtschaft ▪ Gesundheit ▪ Dürre ▪ Landdegradierung ▪ Extremwetter ▪ Meeresspiegelanstieg ▪ ...
	Akteursbeschreibung/ Ortsbeschreibung	Mobile-Personenbezeichnung	Klima*-bezeichnung	Lösungsansätze <ul style="list-style-type: none"> ▪ Migrationspol. Lösung ▪ Klimapolitische Lösung ▪ Entwicklungspol. Lösung

Abbildung 5: Inhaltliche Kategorien (eigene Darstellung)

Evaluative Kategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Erzählhaltung • Handlungsmacht • Emotionalität • Risikobewertung
------------------------------	---

Abbildung 6: Evaluative Kategorien (eigene Darstellung)

Bei der diskursanalytischen Betrachtung der Daten ist die Bedeutungsdimension der sprachlicheren Äußerungen zentraler Bestandteil der Analyse:

Jede Verwendung von Sprache legt also eine *spezifische* Existenz von weltlichen Phänomenen nahe. Die Erschließung solcher Inhalte muss die ursprünglichen Aussagen mehr oder weniger stark verdichten und typisieren (Keller 2007, 93).

Zur Erschließung der Bedeutungsdimension eignet sich ein Analyseschema. Der Prozess der Feinanalyse orientierte sich an der interpretativen Analytik von Keller (2007). Die interpretative-analytische Rekonstruktion:

Zielt auf die Erstellung einer detaillierten Matrix bzw. schematischen Erfassung der Aussage, die als Grundlage interpretierender Hypothesenbildung über die Gehalte, Funktionsweise und Wirkung eines Diskurses dient“ (Keller 2007, 97).

2.2.7. Zusammenfassende Interpretation

Im letzten Schritt wird der Forschungsprozess mit einer zusammenfassenden Interpretation abgeschlossen. Diese findet sich in der Darstellung der Analyseergebnisse in Kapitel 6. Am Ende des Kapitels werden die Ergebnisse abschließend diskutiert.

5. Karriere eines Diskurses

Der Diskurs zum Klima-Mobilitäts-Nexus produziert als globaler Risikodiskurs ein spezifisches Wissen, das Nash als „distinct area of research, policy, and knowledge production“ bezeichnet (Nash 2018b, 67). Der Anfang der Diskurskarriere lässt sich in den 80er Jahren verorten, als die Figur des „Environmental Refugee“ durch die Publikation von verschiedenen Berichten und durch die Bezugnahme der Medienberichterstattung begann öffentliche Aufmerksamkeit zu erregen. Auch wenn sich der Diskurs über verschiedene Felder der gesellschaftlichen Wissensproduktion als ein eigenständiger und abgrenzbarer Wissensbestand etabliert hat, ist dieser gefüllt mit widerstreitenden Darstellungen und Interpretationen. Wie der Diskurs im Laufe seiner Karriere aus verschiedenen gesellschaftlichen Wissenssphären heraus imaginiert und erzählt wurde, möchte ich in

diesem Kapitel schildern. Die historische Entwicklung und Veränderung des Diskurses sind aufschlussreich für eine Betrachtung der heutigen Debatten in einem breiteren Kontext.

Außerdem gebe ich in diesem Kapitel einen Einblick in den aktuellen Forschungsstand und zeige die Aktualität und Relevanz der Untersuchung auf. Grundlage dieses Abschnitts bilden vor allem Meta-Analysen, Reviews und andere Überblickstexte von etablierten Autor*innen des wissenschaftlichen Forschungsfeldes (Piguet 2013; Felgentreff 2015; Boas u. a. 2019; Cattaneo u. a. 2019; Piguet 2021) sowie vorhandene Diskurs- oder Wissensanalysen (Oels und Carvalho 2012; Nash 2018b, 2018a, 2020; Durand-Delacre u. a. 2021; Bettini 2013; Bettini, Nash, und Gioli 2017; Ransan-Cooper u. a. 2015). Von besonderer Relevanz ist die Framing-Typologie aus einer australischen Forschungsgruppe um Hedda Ransan-Cooper (Ransan-Cooper u. a. 2015), die anhand einer Vielzahl von Textdokumenten seit den 1980er Jahren vier dominante Frames der Figur des „Umwelt- oder Klimaflüchtlings“ identifizierten. In chronologischer Reihenfolge zählen dazu das Framing als „Opfer“, „Sicherheitsbedrohung“, „Adaptive Agenten“ oder „politische Subjekte“. Ebenfalls zentrale Wissenschaftler*innen für diese Arbeit sind Giovanni Bettini und Sarah Louise Nash, die mehrere Wissensanalysen zum Klima-Mobilitäts-Nexus publizierten. In einer ihrer Wissensanalysen benennt Nash drei zentrale konzeptionelle Probleme des Diskurses zum Klima-Mobilitäts-Nexus (Nash 2018a, 54):

1. Der Gegenstand des Diskurses ist ein „contested phenomenon“: Obwohl Einigkeit darüber besteht, dass es sich um ein ernstzunehmendes Phänomen handelt, besteht weniger Klarheit über die Charakteristika des Nexus und die wechselseitige Beziehung zwischen dem Klimawandel und dem menschlichen Mobilitätsverhalten. Begrifflichkeiten und Konzepte des Diskurses bleiben häufig vage und umstritten.
2. Der Diskurs ist durch eine Zukunftsorientierung geprägt: Der Diskurs bespricht häufig Szenarien, die in der Zukunft liegen.
3. Mobilität als ein multikausales Phänomen: Ein Merkmal von Mobilität im Kontext des Klimawandels besteht darin, dass Mobilität nicht isoliert von einzelnen Treibern verstanden werden kann, sondern nur durch das Zusammenspiel von verschiedenen Faktoren. Insbesondere der „Klimafaktor“ ist schwer isolierbar.

5.1. Wissensgeschichte: Mobilität und Umwelt

Bevor ich den Beginn der Karriere des Diskurses untersuche, möchte ich einen Blick auf die allerersten Untersuchungen zu Zusammenhängen zwischen menschlicher Mobilität und Umwelt in der westlichen Wissenschaftsgeschichte werfen. Der Beginn einer systematischen wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit Mobilität kann am Ende des 19. Jahrhundert verortet werden, beispielsweise im Jahr 1889 bei Ravenstein oder im Jahr 1882 bei Friedrich Ratzel (Schraven 2021; Piguet 2013). In diesen ersten Überlegungen zu der Fragestellung, warum und wie Menschen migrieren, wurden Umweltfaktoren wie Temperatur, Niederschlag oder Bodenfruchtbarkeit von verschiedenen Wissenschaftler*innen in ihre Forschungsarbeiten mit einbezogen (Piguet 2013, 1–3). In seiner Analyse der intellektuellen Ideengeschichte des Klima-Mobilitäts-Diskurses zeichnet Piguet nach, wie „Umwelt“ als Faktor zur Erklärung von Migrationsbewegungen zu Beginn des 20. Jahrhunderts wieder aus der wissenschaftlichen Auseinandersetzung verschwand. Einige Zeit später, zum Ende des 20. Jahrhundert erlebte der „Umweltfaktor“ ein großes Comeback in der gesellschaftlichen Auseinandersetzung mit Mobilität: Zum einen fand dieser wieder mehr Beachtung innerhalb der wissenschaftlichen Untersuchung von Mobilität und zum anderen erzielte er in der öffentlichen und politischen Debatte große Aufmerksamkeit und sorgte für kontroverse Debatten (Piguet 2013).

5.2. Wiederentdeckung der „Umwelt“ im Mobilitätsdiskurs

Seit den 1980er Jahren werden die Phänomene Klimawandel und Mobilität immer häufiger als miteinander zusammenhängend thematisiert. Das hängt mit der erhöhten Aufmerksamkeit für ökologische Problemstellungen und ihren gesellschaftlichen Effekten - insbesondere im Kontext des Klimawandels - zusammen. In den 90er Jahren kann eine „Zuspitzung und Vervielfältigung ökologischer Krisenphänomene“ beobachtet werden, die auch eine Debatte um die gesellschaftlichen Wirkungen dieser Phänomene nach sich zog (Dietz und Engels 2014, 2). Die wachsende öffentliche Aufmerksamkeit in dieser Zeit hat die wissenschaftliche Forschung zum Klima-Mobilitäts-Nexus angekurbelt und die Debatte an die politischen Verhandlungstische gebracht.

Zunächst hatten verschiedene umweltpolitische Berichte und Studien dafür gesorgt, dem Klima-Mobilitäts-Nexus mehr Bedeutung zuzuschreiben. 1985 verfasste der Wissenschaftler El-Hinnawi einen Bericht für das Umweltprogramm der Vereinten Nationen, der den Titel „Environmental Refugees“ trug (El-Hinnawi 1985). El-Hinnawi hatte damit den Begriff des „Umweltflüchtlings“ geprägt und für eine öffentliche Verbreitung gesorgt. El-Hinnawi verwendete eine sehr breite Definition des Begriffs, mit „Environmental Refugees“ meint er:

Those people who have been forced to leave their traditional habitat, temporarily or permanently, because of a marked environmental disruption (natural and/or triggered by people) that jeopardized their existence and/or seriously affected the quality of their life (El-Hinnawi 1985, 12).

Der erste Bericht des „Intergovernmental Panel on Climate Change“²⁰ aus dem Jahr 1992 war ein weiterer Diskursbeitrag²¹. Dieser beinhaltete ein alarmistisches Szenario von einer durch die Erderhitzung ausgelösten Migrationsbewegung, die mit einer sozialen Destabilisierung in Verbindung gebracht wurde:

As similar events have in the past, these changes could initiate large migrations of people, leading over a number of years to severe disruptions of settlement patterns and social instability in some areas (IPCC 1992, 89).

Auch das Climate Institute publizierte 1995 eine erste Studie des Umweltwissenschaftlers Norman Myers von der Oxford University, die er zusammen mit seiner Co-Autorin Jennifer Kent erstellte. Unter dem Titel „Environmental Exodus: An Emergent Crisis in the Global Arena“ zeichnen die Autor*innen ein Bild von verzweifelten und hoffnungslosen „Umweltflüchtlingen“, denen keine andere Wahl bleibt, als ihre Heimat zu verlassen:

There are growing numbers of people who can no longer gain a secure livelihood in their homelands because of drought, soil erosion, desertification, deforestation and other environmental problems. In their desperation, these ‘environmental refugees’ – as they are increasingly coming to be known and as they are termed in this report – feel they have no alternative but to seek sanctuary elsewhere, however hazardous the attempt (Myers und Kent 1995, 1).

²⁰ Der Weltklimarat (IPCC) wurde 1988 als zwischenstaatliche Institution ins Leben gerufen und erstellt seitdem regelmäßig Syntheseberichte die den wissenschaftlichen Stand der Forschung zum Klimawandel zusammenfassen.

²¹ Der IPCC hat in späteren Berichten seine Einschätzung und sein Framing angepasst und weniger alarmistische Formulierungen veröffentlicht.

In diesen frühen Publikationen wurden „Umweltflüchtlinge“ als hilflose und passive Opfer konstruiert, die wachsender Umweltzerstörung hoffnungslos und handlungsunfähig ausgesetzt sind (vgl. Victim Frame in Ransan-Cooper u. a. 2015, 109; Oels und Carvalho 2012). Dieses Framing wurde von verschiedenen internationalen NROs, durch Umweltwissenschaftler*innen und durch die mediale Berichterstattung erzeugt und verbreitet. Die verschiedenen Akteure verfolgten dabei entweder das Ziel, Aufmerksamkeit für ihre Themen zu generieren sowie ihre politischen Programme oder Nachrichtenmeldungen zu verbreiten (Ransan-Cooper u. a. 2015).

5.3. Aufkommender Alarmismus: Die Rolle von Zahlen und Prognosen

Zahlen und Prognosen zu „Umwelt- oder Klimaflüchtlingen“ spielen eine zentrale Rolle im Diskurs. Bis heute tauchen immer wieder höchst umstrittene, aber sehr wirkmächtige Prognosen zu „Millionen von Klimaflüchtlingen“ auf. Jacobsen bezifferte die Zahl der „Umweltflüchtlinge“ in ihrem Bericht für das Worldwatch Institute beispielsweise mit 10 Millionen (Jacobson 1988). Vor allem aber sorgte die Zahlen von Norman Myers für Aufsehen, der in den 90er und 2000er Jahren mehrere Publikationen mit sehr hohen Schätzungen veröffentlichte (Myers 1993; Myers und Kent 1995; Myers 1997, 2002). Für das Jahr 1995 errechnete er 25 Millionen „Umweltflüchtlinge“. Zudem prognostizierte er weitere 150 Millionen bis zum Jahr 2050 - später korrigiert er seine Schätzung nach oben auf 200 Millionen. Die Zahlen von Myers wurden in zahlreichen NRO-Berichten²² aufgenommen sowie medial weiterverbreitet.

Debatte zwischen Alarmismus und Skeptizismus

In dem weiter anwachsenden Diskurs standen sich etwas später zwei dominante Perspektiven gegenüber, üblicherweise bezeichnet als „Maximalisten“ und „Minimalisten“. Neben dem Betonen der alarmistischen Zukunftsprognosen verwendeten viele Vertreter*innen der maximalistischen Perspektive zusätzlich eine bedrohliche Sprache.

²² Zu diesen Berichten zählen z.B. „A Citizen's Guide to Climate Refugees“ (Friends of the Earth 2005), „Human Tide: The real migration crisis“ (Christian Aid 2007), „The Economics of Climate Change: The Stern Review“ (Stern 2007), sowie in „Beyond Borders. Our Changing Climate – its Role in Conflict and Displacement“ von der Environmental Justice Foundation (Environmental Justice Foundation 2009).

Hierzu zählte beispielsweise die Warnung vor „Flüchtlingsströmen“, „-wellen“ oder „-fluten“ (Piguet 2013; Bettini 2013). Aus diesem Blickwinkel galt nicht nur die Degradierung der Umwelt als eine große Katastrophe, sondern auch die Mobilität der Menschen wurde als gefährlich und problematisch bewertet:

According to the alarmist stance, migration is not only a consequence of environmental degradation but represents a catastrophe itself. Migration is thus seen as a proof of the necessity to act against climate change (Piguet 2013, 8).

In kritischer Bezugnahme darauf entstand die minimalistische Position, welche sich durch eine Skepsis gegenüber den alarmistischen Prognosen und Narrativen auszeichnete. Die Vertreter*innen der minimalistischen Perspektive kritisierten die umweltdeterministische Annahme eines linearen Kausalzusammenhangs zwischen Umweltdegradierung und Abwanderung, die den regionalen und sozioökonomischen Kontext von Mobilität ausblendet. Auch die Begriffe „Klima- oder Umweltflüchtling“, die diese Monokausalität implizierten, hielten sie für problematisch und irreführend, da die wachsende empirische Forschung zum Klima-Mobilitäts-Nexus diesen direkten und eindeutigen Zusammenhang der Phänomene nicht eindeutig belegen konnte (Piguet 2013).

Im öffentlichen Diskurs wurden die hohen Prognosen von zukünftigen „Klima- oder Umweltflüchtlingen“ von ihren Lobbygruppen vielfach weiter eingebracht. Sie hatten einen starken Einfluss auf klimapolitische Debatten - fast wie „whistle-blowers of an upcoming humanitarian catastrophe“ (Gemenne 2011, 45). Verschiedene Akteure benutzen die Zahlen als ein rhetorisches Werkzeug, um öffentlich Aufmerksamkeit auf ihr Anliegen zu lenken sowie politische Debatten zu beeinflussen. Auch für umweltpolitische Organisationen wie Greenpeace oder Welthungerhilfe dient das alarmistische Narrativ der Legimitation oder dem Werben für die eigene Arbeit (Schraven 2021, 4). Trotz der umfangreichen Kritik zirkuliert das alarmistische Narrativ bis heute weiter im medialen Diskurs:

Die Befürchtung, dass der Klimawandel schon in naher Zukunft Millionen Menschen – vor allem im Globalen Süden ihrer Heimat berauben könnte und diese Menschen dann als „Klimaflüchtlinge“ in Richtung Europa aufbrechen werden, spiegelt sich in unzähligen Medienberichten wider (Schraven 2021, 1).

Erst letztes Jahr betitelte die New Yorck Times eine umfangreiche Reportage mit der Überschrift „The Great Climate Migration Has Begun“ (Lustgarten und Kohut 2020). Ebenfalls

im letzten Jahr erschien das „Ecological Threat Register“ des IEP, welches von 1.3 Milliarden „people at risk of displacement“ spricht (Institute for Economics & Peace 2020). Hier heißt es:

High resilience regions, such as Europe and North America, have superior coping capacities to mitigate the effects of these ecological threats, however, they will not be immune from spillover effects, such as large flows of refugees. The refugee crisis of 2015 highlights that even relatively small numbers of refugees, equivalent to half a per cent of Europe's population, can cause considerable unrest and shift political systems.“ (Institute for Economics & Peace 2020, 2).

5.4. Versicherheitlichung (Securitization)

Der Diskurs der Versicherheitlichung²³ des Klima-Mobilitäts-Nexus knüpft weiter an dem alarmistischen Erzählstrang an. Seit der Jahrtausendwende mit einer Hochphase im Jahr 2007, setzte sich der Deutungsrahmen des Klimawandels als eine sicherheitspolitische Bedrohung in den medialen und politischen Debatten durch und veränderte damit die Risikokonstruktion des Diskurses (Oels und Carvalho 2012, 260). Der Klimawandel war vorher als ein Emissionsproblem begriffen worden, dem die Strategie der Emissionsminderung („mitigation“) als Lösung entgegengesetzt wurde. Mit der Erkenntnis, dass bestimmte Auswirkungen des Klimawandels nicht mehr aufzuhalten oder abzumildern sind, wurde das Lösungskonzept der Anpassung („adaptation“) ergänzt. Zentrale Publikationen für die neue Rahmung des Klimawandels als Sicherheitsbedrohung waren u.a. der Bericht des Wissenschaftlichen Beirats für globale Umweltveränderungen (WBGU) „Welt im Wandel: Sicherheitsrisiko Klimawandel“ (WBGU 2007) und der Stern Report (Stern 2007). Im WBGU Bericht heißt es unter dem Punkt „Konfliktkonstellation ‚Umweltbedingte Migration‘“:

Die Erfahrung zeigt, dass Migration die Konfliktwahrscheinlichkeit in Transit- und Zielregionen zum Teil erheblich erhöhen kann. Durch die Folgen des Klimawandels ist künftig damit zu rechnen, dass die Zahl der Umweltmigranten deutlich zunehmen wird. Dabei bergen vor allem in Entwicklungsländern die Zunahme von Dürren, Bodendegradation und steigende Wasserknappheit in Kombination mit hohem Bevölkerungswachstum, instabilen Institutionen, Armut oder großer Abhängigkeit von der Landwirtschaft besonders hohe Risiken für die Entstehung und Verstärkung von Umweltmigration (WBGU 2007, 3).

²³ Die Kopenhagener Schule definiert Versicherheitlichung als „performativen Sprechakt (...), der eine existentielle Bedrohung eines Referenzobjektes ausruft und außergewöhnliche Maßnahmen zur Beseitigung dieser Gefahr als gerechtfertigt erklärt“ (Waever Buzan zitiert nach Oels und Carvalho 2012, 261).

Mit der zunehmenden Versicherheitlichung der klimapolitischen Debatten bekam auch die Figur des „Umwelt- und Klimaflüchtlings“ ein neues Framing als sicherheitspolitische Bedrohung (vgl. Security Threat Frame in Ransan-Cooper u. a. 2015, 110). In diesem Framing wurde weiterhin eine sensationslüsterne, dramatisierende und bedrohliche Sprache verwendet, die der Figur Konflikt, Chaos oder Destabilisierung zuschreibt (Ransan-Cooper u. a. 2015; Oels und Carvalho 2012). Regierungsvertreter*innen und Vertreter*innen aus dem Militär, einzelne Wissenschaftler*innen sowie Journalist*innen porträtierten „Klima- und Umweltflüchtlinge“ als eine Bedrohung für die globale oder nationale Sicherheit. Politische Lösungsvorschläge kamen folglich auch aus dem Bereich des Militärischen, sowie in Form von Kontrolle und Begrenzung von Mobilität. John Kerry warnte in seiner Position als US-amerikanischer Außenminister 2015 vor durch den Klimawandel ausgelöster chaotischer Mobilität:

And we as leaders of countries will begin to witness what we call climate refugees moving, you think migration is a challenge to Europe today because of extremism, wait until you see what happens when there is an absence of water, an absence of food, or one tribe fighting against another for mere survival (PTI 2015).

Auch EU-Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker und der französische Präsident Francois Hollande warnten im Jahr 2015 vor Millionen „Klimaflüchtlingen“, die in absehbarer Zeit in Richtung Europa aufbrechen würden (Teffer 2015). In dem sicherheitspolitischen Framing der regierungspolitischen Sprecher*innen aus dem Globalen Norden wird häufig ein Zusammenhang von Mobilität mit Konflikten hergestellt, was wiederum das militärische Eingreifen politisch legitimieren soll:

Underlying the frame is a myth that, collectively, migration associated with environmental decline will exacerbate tensions over resources and thus lead to conflict. Such conflicts are likely to require military solutions, especially by, and in protection of Northern states (Ransan-Cooper u. a. 2015, 110).

Auch das sicherheitspolitische Framing zirkuliert bis heute weiter im Diskurs. Der Tagesspiegel verfasst als Reaktion auf die Publikation des „Ecological Threat Register“ folgende Schlagzeile: „Studie zum Klimawandel: Bedrohung für eine Milliarde Menschen“, im Artikel heißt es:

Infolge dieser Entwicklung warnen die Experten vor massenhaften Migrationsbewegungen, von denen vor allem die als relativ krisensicher eingestuften europäischen Länder betroffen sein würden. (...) Europa müsse sich der Bedrohung und der damit verbundenen Verantwortung bewusst werden, forderte Killelea. Regierungen müssten sich damit auseinandersetzen, wie sich die Widerstandsfähigkeit von Krisenstaaten stärken lasse (Tagesschau 2020).

5.5. Diskurswende: Migration als Anpassung

Die ersten begrifflichen Konzepte des „Umwelt- oder Klimaflüchtlings“ als „hilflose Opfer“ oder „Sicherheitsbedrohung“ waren stark negativ konnotiert. Die Mobilitätsentscheidung der Menschen wurde als ein Scheitern an prekären Lebensumständen verstanden (Felgentreff 2015, 144). Ein erhöhtes Mobilitätsaufkommen wurde durch die Rahmung der internationalen Klimapolitik („mitigation“) als etwas eingeordnet, das verhindert, vermieden oder begrenzt werden sollte (Schraven 2021, 4). Mit dem Jahr 2010 zeichnete sich eine Diskurswende ab, welche dem Phänomen der Mobilität ein neues und grundsätzlich positiveres Framing verlieh: Migration als eine legitime Anpassungsstrategie an den Klimawandel (vgl. Adaptive Agents Frame in Ransan-Cooper u. a. 2015). Dem zugrunde liegt das verschobene klimapolitische Problemverständnis: der Fokus war von der Minderung klimatischer Veränderungen auf die notwendige Anpassung gesetzt worden (Felgentreff 2015). Migration konnte dieser Auffassung nach ein Teil der Lösung sein und nicht eine negative Konsequenz des Klimawandels (Ransan-Cooper u. a. 2015). Diese Verschiebung hatte allerdings auch ein Ablegen der Verantwortung durch die Verursacher*innen des Klimawandels zur Folge, sowie ein Zurückdrängen der globalen Gerechtigkeitsperspektive und der Sorge um humanistische Missstände:

The climate change and migration nexus is moving away from an approach based on inherent rights and justice to a self-help approach to climate change adaptation based on resilience and preparedness“ (Bettini, Nash, und Gioli 2017)

Die Idee von Migration als Anpassungsstrategie wurde vor allem durch die Position der Skeptiker*innen und durch wissenschaftliche (Migrations-)Forschung vorgebracht. Eine zentrale Publikation ist der „Foresight Report“ aus dem Jahr 2011 (Black, Adger, Arnell, Dercon, Geddes, Thomas, u. a. 2011). Das Fördervolumen und die große Beteiligung renommierter Wissenschaftler*innen trugen zu einer raschen Verbreitung und Etablierung des Narrativs in der wissenschaftlichen Community bei. Auch ein Bericht der United Nations

University (UNU) hatte kurz vorher die Idee der Anpassungsstrategie mit hoffnungsvollem Ton beworben (Warner u. a. 2009).

Die Idee der Anpassung stützt sich auf Forschungsarbeiten, die positive Effekte für das Wohlergehen und die Resilienz von Menschen durch u.a. zirkuläre Arbeitsmobilität oder finanzielle Rücksendungen von mobilen Familienmitgliedern. Mobilität wird hier als positiv, sinnvoll und wünschenswert imaginiert. Die Überbetonung der positiven Aspekte hat allerdings zu Kritik des Framings geführt, weil die Idee der Arbeitsmarktintegration die Menschen teilweise auf ihre Nützlichkeit gegenüber dem kapitalistischen System reduziert (Ransan-Cooper u. a. 2015). Zudem führt der Fokus auf die individuelle Anpassung zu einer Individualisierung von Problemen und blendet strukturelle Problematiken aus (z.B. strukturelle Benachteiligung und Ausbeutung von Menschen im Globalen Süden). Menschen oder Haushalte werden außerdem individuell für ihre Anpassungskapazitäten verantwortlich gemacht:

Presenting migration as a welcome 'solution' and those effected as adaptable migrant workers can de-emphasise the need for migration and adaption in-situ (...). The adaptive agent framing also places the emphasis on affected individuals or households to alter their own behavior in response to external pressure and change, which includes their willingness to participate in capitalist markets as labors (Ransan-Cooper u. a. 2015, 111)

Der Anpassungsdiskurs intentioniert weniger ein Ermöglichen und Entkriminalisieren von Mobilität als Menschenrecht, sondern befürwortet einen Ansatz der Regulierung und Steuerung entlang von Kapazität des Arbeitsmarktes. Der „Groundswell Report“ der Weltbank aus dem Jahr 2018, verfasst von renommierten Wissenschaftler*innen, kann dem Anpassungs-Frame zugeordnet werden (Rigaud u. a. 2018). Im Gegensatz zu früheren Berichten reproduziert dieser nicht das vereinfachte Narrativ der „Massenmigration“ in Richtung Europa, sondern orientiert sich am aktuellen Stand der Forschung, die das Anpassungspotential von Mobilität betont. Die Forschung zeigt, dass Binnenmigration den allergrößten Anteil an Mobilität im Kontext von Klimaveränderungen ausmacht.

Zwei von vier zentralen Botschaften des Berichts legen ihren Fokus auf Anpassung, Resilienz und „Entwicklungsperspektiven“:

Key message 3 „Migration can be a sensible climate change adaption strategy if managed carefully and supported by good development policies and targeted investments“

Key message 4 “Internal climate migration may be a reality but doesn’t have to be a crisis. Action across three major areas could help reduce the number of people being forced to move in distress” (Rigaud u. a. 2018)

Trotz dieser fortgeschrittenen Differenzierung begünstigt die Quantifizierung von „Klimaflüchtlingen“ eine alarmistische Berichterstattung (z.B. in Tagesspiegel 2018). Dass die 2018 prognostizierten 140 Millionen Klimaflüchtling bis 2050 und 2021 auf 200 Millionen Klimaflüchtlinge bis 2050 erhöhten Berechnungen sich auf den Maximalwert der Modellierung berufen, findet in den Medien kaum Beachtung. Auch die Tatsache, dass diese Menschen sich innerhalb von Landesgrenzen bewegen würden, erhält in den Medien nur eine untergeordnete Aufmerksamkeit, die sich im Hintergrund der bedrohlichen Schlagzeilen bewegt:

The news media and policy alike tend to interpret the results of these models incorrectly. For example, they often refer to the maximum figures of a range of ‘prediction’, which in turn may be used to support the politics of border securitization (Boas u. a. 2019, 902).

5.6. Der Klima-Mobilitäts-Nexus als globale (klima-)politische Agenda

Seit dem Jahr 2005 wurde der Klima-Mobilitäts-Nexus immer präsenter in der ebenfalls an Bedeutung gewinnenden globalen klimapolitischen Agenda. Nash untersuchte die Emergenz des Klima-Mobilitäts-Nexus als spezifischen Politikbereich im Rahmen einer genealogischen Untersuchung von Politikpapieren und Interviews (Nash 2018a). Dabei stellt sie fest, dass der Diskurs stark in die Politikgestaltung der Klimarahmenkonvention²⁴ (UNFCCC) eingebunden wurde, das wichtigste Gremium für internationalen Klimaschutz. Vor allem die Phase von 2010 bis 2015 identifiziert sie dafür als relevanten Gestaltungsprozess. Dieser Zeitabschnitt markiert eine: „distinct era of policy making on climate change and migration“ (Nash 2018a,

²⁴Die Klimarahmenkonvention ist das Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen, das zum Ziel hat den Klimawandel einzudämmen. Das Abkommen wurde 1992 verabschiedet.

54). In Jahr 2010 wurde menschliche Mobilität erstmals als Anpassungsstrategie an den Klimawandel in ein Politikpapier integriert, im „Cancun Adaptation Framework“²⁵ taucht die Forderung im Abschnitt „Enhanced action on adaptation“ auf:

Measures to enhance understanding, coordination and cooperation with regard to climate change induced displacement, migration and planned relocation, where appropriate, at the national, regional and international levels (zitiert nach Nash 2018a, 55).

Drei Jahre später wurde menschliche Mobilität ebenfalls in den klimapolitischen Rahmen des „Warschauer Mechanismus Loss and Damage“²⁶ mit aufgenommen. Zu diesen Anlässen wurde ein immer wiederkehrender Ruf nach Wissenserweiterung zum Klima-Mobilitäts-Nexus unterstützt, der in einigen Fällen wie in einer „Echokammer“ auch von den gleichen Akteuren in Form von Forschungsprojekten oder anderen Wissensprodukten beantwortet wurde (Nash 2018a, 2018b).²⁷ Im Zuge des Pariser Abkommens wurde 2015 eine „Task Force on Displacement“ gegründet, die zum Ziel haben sollte, die negativen Auswirkungen des Klimawandels auf menschliche Mobilität „abzuwehren, zu minimieren und zu adressieren“ (Nash 2018b). Bereits 2013 hatte sich eine selbsternannte „Advisory Group of Climate Change and Human Mobility“ bestehend aus UN-Vertreter*innen gegründet, welche die internationalen Klimaverhandlungen zu dem Phänomen informieren sowie beraten sollte und sich damit gleichzeitig auf der Seite der Wissensproduktion sowie Politikgestaltung wiederfand (Nash 2018b). Mit dieser Position konnte die Advisory Group eine autoritäre Rolle in der Wissensproduktion und -vermittlung einnehmen, z.B. in Bezug auf die sprachlichen Wahrheitseffekte von Begrifflichkeiten und Konzepten, die sie erstellte.

²⁵ Ein Ergebnis der 16. Klimakonferenz in Cancun war das „Cancun Adaptation Framework“, das zentrale Ziele zu Anpassungsmaßnahmen beinhaltet.

²⁶ Der „Warschauer Mechanismus Loss and Damage“ wurde auf der 19. Klimakonferenz in Warschau beschlossen. Hier geht es um klimabedingte Verluste und Schäden, die trotz Anpassungsmaßnahmen auftreten werden.

²⁷ Nash kritisiert an dieser Stelle auch die problematischen Finanzierungsstrukturen, die diesen Effekt unterstützen.

Nash argumentiert, dass die Wissensproduktion des Diskurses besonders stark an die Prozesse der UN-Politikgestaltung gebunden ist:

Human mobility in the context of climate change is created as a phenomenon (a phenomenon requiring responses from the policy world) in incredibly elite and remote institutional circles. The centrality of Geneva, and the UN bubble that the city often represents for the majority of agencies involved in the Advisory Group, also introduces an geographical bias (Nash 2018b, 75).

Die Erzeugung des Klima-Mobilitäts-Nexus als ein bedeutsames Politikfeld im Zeitraum 2010 – 2015, also von der Cancuner bis zur Pariser Klimakonferenz, kann nicht als natürlicher oder offensichtlicher Prozess bezeichnet werden, vielmehr zeigt sich hier ein historisch, sozial, politisch und institutionell situiertes Phänomen eines diskursiven Prozesses (Nash 2018a, 55). Die Einordnung in den Rahmen des globalen klimapolitischen Prozesses (UNFCCC) und nicht in einen anderen migrationspolitischen Rahmen (z.B. UNHCR oder IOM) hatte zur Folge, dass auch der politische Horizont der Klimarahmenkonvention in Vorbereitung auf die Verhandlungen in Paris der wegweisende Orientierungspunkt für die Politikprozesse des Klima-Mobilitäts-Nexus wurde (Nash 2018a, 56). Vor allem die IOM nahm mit der Zeit, mehr als der UNHCR, ebenfalls eine zentrale Rolle im Diskurs ein und integrierte den Themenkomplex Klimawandel Mitte der 2000er in ihr Arbeitsfeld. Mit der Schaffung der Arbeitsgruppe „Migration, Environment and Climate Change“ (MECC) avancierte sie zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls zu einer Schlüsselfigur des Diskurses (Nash 2018a, 56). Weitere relevante politische Akteure sind seit 2012 die „Nansen Initiative“²⁸ und ab 2015 ihre Nachfolgerinitiative „Platform on Disaster Displacement“²⁹. Gemeinsam mit weiteren Akteuren wie der UNU trugen sie dazu bei, das Verständnis von menschlicher Mobilität als sozialen Effekt des Klimawandels zu verbreiten:

As the UNFCCC became the main site for policy making on climate change and migration and the policy horizon of climate change politics were adopted by the advocacy community, actors from outside the climate change community have been drawn into this new setting (Nash 2018a, 57).

²⁸ www.nanseninitiative.org (letzter Besuch: 15.11.2021)

Das Ziel der Nansen Initiative ist Wissenserwerb, die Durchführung von eigenen Studien, sowie das Erteilen von Politikempfehlungen für eine Schutzagenda für Vertriebene.

²⁹ <https://disasterdisplacement.org/> (letzter Besuch: 15.11.2021)

Die Plattform Disaster Displacement ist die Nachfolgeinitiative der Nansen Initiative, auch ihr Ziel ist Implementierung der Schutzagenda.

Nach den Klimaverhandlungen 2015 in Paris war der Klima-Mobilitäts-Nexus mithilfe der beteiligten Lobbygruppen und durch die stark angestiegene Berichterstattung auf der internationalen klimapolitischen Agenda prioritär platziert (Nash 2018a; Oels und Carvalho 2012). Das zog einen veränderten Fokus der beteiligten Akteure nach sich, die sich im Anschluss mehr auf die inhaltliche Aushandlung und Differenzierung von Begrifflichkeiten und Konzepten konzentrierte (Nash 2018a, 57).

Die 2010 im Cancun Adaptation Framework verankerte dreiteilige Bezeichnung: „climate change induced displacement, migration and planned relocation“ (UNFCCC 2010, 5) hat sich als eine zentrale sprachliche Formel des Diskurses durchgesetzt. Sie wurde nachfolgend in vielen akademischen und politischen Programmen verwendet und vielfach reproduziert. Dieser scheinbare Konsens verdeckt den immer noch umstrittenen Charakter und die nach Kontext wechselnde Bedeutung der Bezeichnungen (Nash 2020, 201):

Despite contradictions being widespread, and variations in both signifiers and what is being signified, the establishment of accepted language with which to talk about climate change and migration was a crucial aspect of creating the illusion of consensus for advocacy purpose (if not consensus itself) (Nash 2018a, 60).

An dieser Stelle zeigt sich die politische Dimension in der Verwendung von bestimmten sprachlichen Bezeichnungen, wenn gewisse Interpretationen, Bedeutungszusammenhänge oder Kategorien damit gezielt implementiert oder strategisch verbreitet werden (Nash 2018a, 201). Im Diskurs zum Klima-Mobilitäts-Nexus sind Überschneidungen des politischen und wissenschaftlichen Diskursfelds sehr deutlich, was beispielsweise an der Politikrelevanz wissenschaftlicher Arbeiten und an der Verwendung dominanter Kategorien erkennbar wird (Nash 2020, 202):

Different types of mobilities are also laden with complex layers of value judgement as to what types of mobilities are to be prevented, what types of mobilities are to be tolerated, and what types of mobilities are perhaps even desirable (Nash 2020, 203).

5.7. Wissensbestand zum Klima-Mobilitäts-Nexus

Über die letzten drei Jahrzehnte ist ein kollektiver Wissensbestand zum Klima-Mobilitäts-Nexus angewachsen. Verschiedene gesellschaftliche Felder der Wissensproduktion wie Politik, Forschung und Öffentlichkeit produzieren ihre eigene Sub- und Spezialdiskurse.

Wissen, Konzepte und Begriffe sind in diesen Diskursen nicht natürlicherweise vorhanden, sondern werden sozial und diskursiv produziert. Somit sind sie nie neutral, sondern eingebunden in soziale Gefüge und Machtkonstellationen.

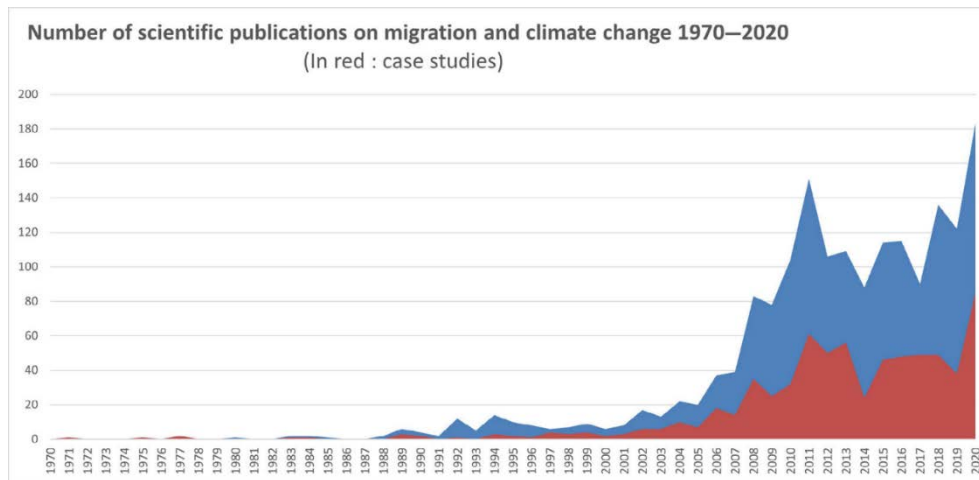


Abbildung 7: Anzahl der wissenschaftlichen Studien zum Klima-Mobilitäts-Nexus (Piguet 2021)

Wissenschaftliche Studien erforschen verschiedene Aspekte des Klima-Mobilitäts-Nexus auf unterschiedlichen räumlichen und zeitlichen Skalen (für einen interdisziplinären Literaturreview siehe Cattaneo u. a. 2019). Seit den 80er Jahren ist die Zahl der Publikationen angestiegen und dieser Anstieg hat sich seit dem Jahr 2005 teilweise sogar beschleunigt. Abbildung 7 zeigt die Anzahl der wissenschaftlichen Publikationen im Zeitraum 1970 bis 2020 basierend auf der CliMig Datenbank³⁰. Das Forschungsfeld zu Klima* und menschlicher Mobilität hat sich über die Zeit stark verdichtet und zudem weiter ausdifferenziert (Hoffmann, Šedová, und Vinke 2021; Piguet 2021; Cattaneo u. a. 2019). Mittlerweile gibt es eine eigene Forschungscommunity und etablierte wissenschaftliche Institutionen, die sich vorrangig der Verflechtung von Klima- und Umweltveränderungen mit Mobilitätsdynamiken widmen³¹.

³⁰ <https://climig.com/> (letzter Besuch: 15.11.2021)

³¹ Einige Beispiele:

HABITABLE <https://habitableproject.org/> (letzter Besuch: 15.11.2021)

Hugo Observatory https://www.hugo.uliege.be/cms/c_4655083/en/hugo (letzter Besuch: 15.11.2021)

IOM Migration <https://environmentalmigration.iom.int/#home> (letzter Besuch: 15.11.2021)

adelphi <https://www.adelphi.de/en/project/environmental-degradation-climate-change-and-migration-global-challenge> (letzter Besuch: 15.11.2021)

TransRe <https://geographie.univie.ac.at/en/working-groups/population-geography-and-demography/research/projects/former-projects/transre/> (letzter Besuch: 15.11.2021)

MECLEP <https://ehs.unu.edu/news/news/meclep-project-first-study-visit-to-haiti.html> (letzter Besuch: 15.11.2021)

Ein kleinerer Teil der Forschung widmet sich der Analyse und kritischen Reflexion von Wissensproduktion und -politik³². Der Bereich der öffentlichen und massenmedialen Wissensproduktion ist bisher vergleichsweise wenig erforscht³³.

Epistemische Wissensgemeinschaft

Nash argumentiert in theoretischer Bezugnahme auf den Foucault'schen Macht-Wissen-Komplex, dass Forschung, Politik und Wissensproduktion im Diskurs um den Klima-Mobilitäts-Nexus eng miteinander verwoben sind und sich gegenseitig konstituieren. Im Rahmen ihrer kritischen Analyse von Politikpapieren betont sie die Relevanz der Frage danach, *wieso* und *wer welches* Wissen im Diskurs produziert (Nash 2018a).

Der Diskurs habe spezifische „Wissensprodukte“ hervorgebracht, vor allem in Textform, die als autoritäres und elitäres Wissen fungieren und Wahrheitseffekte erzielen (Nash 2018b, 68). Diese Wissensprodukte sind nicht gleichzusetzen mit Forschungsergebnissen, sondern sie bezeichnen das machtvolle Wissen, das sich im Diskurs als wahr etabliert. Solche Wahrheitseffekte konnten beispielsweise durch die Aufnahme des Klima-Mobilitäts-Nexus in den IPCC-Bericht oder andere etablierte Dokumente mit ähnlicher Reichweite erwirkt werden (Nash 2018b). Alle im Diskurs sprechenden Expert*innen oder Wissenschaftler*innen, die über die Bezugnahme auf legitimes Wissen als legitime Akteure definiert werden, bezeichnet Nash als „epistemic community“ (Nash 2018b, 71).

MigSoKo <https://www.ufz.de/migsoko/> (letzter Besuch: 15.11.2021)

CARE <https://careclimatechange.org/> (letzter Besuch: 15.11.2021)

Uni Neuchâtel https://www.unine.ch/geographie/Migration_and_Climate_Change (letzter Besuch: 15.11.2021)

³² Beispiele für Wissensanalysen zu Wissenschaft und Politik:

wissenschaftliche Debatte zu „environmental refugees“ siehe (J. Morrissey 2012; Cattaneo u. a. 2019)

Wissenschaft und Politik (Boas u. a. 2019)

zum Konzept „trapped populations“ siehe (Ayeb-Karlsson, Smith, und Kniveton 2018)

³³ Beispiele für den öffentlichen und massenmedialen Diskurs:

deutschsprachig zu Medien und Politik siehe (Oels und Carvalho 2012)

englischsprachig zu Medien siehe (Cinzia Bevitori 2017)

globaler Blick auf Diskurs in Wissenschaft, Politik und Öffentlichkeit siehe (Schraven 2021)

globaler Blick auf Framing in Wissenschaft, Politik und Öffentlichkeit (Ransan-Cooper u. a. 2015)

Als kritische Aspekte der Wissensproduktion identifiziert sie die „self-reinforcing nature“ der Verknüpfung zwischen Wissenschafts- und Politikbereich, sowie den:

Self-perpetuating circle of policy, research and knowledge production that has formed, driven by calls for more policy, research, and knowledge embedded in knowledge product, and the activities of an elite epistemic community who continues to legitimize the very existence of the community through the necessity of continued policy, research and knowledge production work (Nash 2018b, 75).

Die Macht-Wissen-Beziehungen im Diskurs werden vor allem an der Grenzziehung der epistemischen Gemeinschaft deutlich, die vorgibt, was sagbar ist. Nash identifiziert vier Grenzen des Denk- oder Sagbaren, innerhalb deren Wahrheitseffekte erzielt werden (Nash 2018b). Erstens wird der Klima-Mobilitäts-Nexus als Problem dargestellt, das auf einer technischen Ebene mithilfe von Expert*innenwissen gelöst werden muss. Zweitens wird eine räumliche Grenze gezogen, innerhalb derer die Arbeit daran legitimer Weise ausgetragen werden kann (z.B. im Rahmen des UNFCCC). Dazu zählt auch, dass die wissenschaftliche Forschung ein räumliches Bias herausgebildet hat. Nicht nur die Politikgestaltung auch die akademische Wissensproduktion findet hauptsächlich im Globalen Norden statt und repräsentiert deshalb eine europäische Form der Macht (Piguet, Kaenzig, und Guélat 2018). Drittens bestimmt eine weitere Grenzziehung welches Wissen als legitim und zulässig wahrgenommen wird, auch hier übernimmt die UNFCCC eine Funktion als „gatekeeper“ (Nash 2018b, 78). Die vierte Grenze knüpft dort an, wo die Begrifflichkeiten und deren semantische und ideelle Bedeutungsebene festgelegt sind. Stimmen, die außerhalb dieser Grenzen sprechen, werden marginalisiert. Der Diskurs wird vor allem von Expert*innen geführt und verbleibt in Kreisen die räumlich, institutionell und sprachlich begrenzt sind. Das führt zu einem Ausschluss der Stimmen von Betroffenen und limitiert die Diversität vorhandener Perspektiven (Nash 2018b).

5.8. Die diskursive Erzeugung des „Umwelt- und Klimaflüchtlings“

In den vorangegangenen Kapiteln wurde gezeigt, wie die Figur „Umwelt- und Klimaflüchtling“ seit den 80er Jahren mithilfe von verschiedenen Framings diskursiv konstruiert wurde. Nach ihrem Comeback in den 80er Jahren erhielten „Umwelt- und Klimafaktoren“ seit 2005 einen

erneuten Aufmerksamkeitsschub und verschoben später die Wahrnehmung von Mobilität hin zu einer Betonung ihres Anpassungspotentials. Das Framing der „Adaptiven Agenten“ führte allerdings nicht dazu, dass die Framings als „hilflose Opfer“ oder als „Sicherheitsbedrohung“ aus dem Diskurs verschwanden. Da der Klimawandel gegenüber anderen Formen von Umweltdegradierung an zentraler Aufmerksamkeit im Diskurs gewann, setzte sich mit der Zeit der Begriff des „Klimaflüchtlings“ gegenüber der früheren Bezeichnung des „Umweltflüchtlings“ durch.

Mit der Etablierung des Klima-Mobilitäts-Nexus hat sich eine grundsätzlich neue Problemdeutung von Mobilität durchgesetzt: Mobilität wurde als ein durch den Klimawandel hervorgebrachtes Phänomen aufgefasst. Außerdem wurde Mobilität im Kontext des Klimawandels als etwas Neuartiges beschrieben. Seit der Nachkriegszeit hatte sich in Europa ein binäres Verständnis von menschlicher Mobilität verfestigt: einerseits die politisch erzwungene Flucht und dem gegenübergestellt eine wirtschaftlich motivierte Migration (Ionesco, Mokhnacheva, und Gemeine 2017, 16). Die diskursive Figur des „Klimaflüchtlings“ gewinnt seit den 80er Jahren zunehmend an Bedeutung und etablierte sich über die letzten Jahrzehnte als eine weitere Mobilitätskategorie, die über verschiedene Darstellungen und Interpretationen in einem dynamischen Prozess erzeugt wurde. Die klare Unterteilung in Freiwilligkeit oder Zwang sowie eine eindeutige Zuordnung zu einer politischen, ökonomischen oder neuerdings ökologischen Mobilitätsursache ist problematisch, da diese Kategorisierung der Vielfalt und Komplexität des Phänomens der menschlichen Mobilität kaum gerecht werden kann.

Nash untersucht ein paar zentrale Merkmale in Bezug auf die Sprachverwendung im Klima-Mobilitäts-Nexus. Sie stellt fest, dass der Diskurs sich der Sprache der Mobilitätspolitik bedient, obwohl sich die politische Ausgestaltung mehr nach der Klimarahmenkonvention richtet (Nash 2020, 197). Des Weiteren gibt es eine allgemein starke sprachliche Fixierung auf Zwang als Unterscheidungsmerkmal von Mobilitätsbewegungen (Nash 2020, 198). Die Unterteilung in gezwungene oder freiwillige Mobilität macht einen großen Teil der Terminologie aus (z.B. die Trennung von Vertreibung/Flucht – Migration).

Die Unterteilung spiegelt sich auch in Institutionen und politischer Zuständigkeit wider (z.B. UN Institutionen: IOM – UNHCR):

Different types of mobilities are also laden with complex layers of value judgement as to what types of mobilities are to be prevented, what types of mobilities are to be tolerated, and what types of mobilities are perhaps even desirable (Nash 2020, 203).

Die Figur des „Klimaflüchtlings“ ist Ausdruck einer spezifischen sozialen Vorstellungswelt zu dem Phänomen menschlicher Mobilität unter Bedingungen des Klimawandels, die vor allem über eine epistemische Wissensgemeinschaft im Globalen Norden erzeugt wird, um die Mobilität der Menschen im Globalen Süden zu beschreiben.

6. Ergebnisse der Diskursanalyse

In diesem Kapitel bespreche ich die Inhalte und Struktur des Diskurses entlang der Ergebnisse meiner qualitativen Feinanalyse. Dazu gehören der Vergleich der Tageszeitungen, der „Klimaflüchtling“ als zentrales begriffliches Konzept, sowie die Darlegung der diskursiven Struktur und der identifizierten Diskursstränge. Am Ende des Kapitels werden die Analyseergebnisse abschließend diskutiert.

6.1. Qualitative Analyse des reduzierten Datenkorpus

Nach der Reduktion umfasste der Textkorpus für die Feinanalyse insgesamt 14 Beiträge, davon waren sechs Artikel in der Welt (Anhang 3) und acht Artikel in der Süddeutschen Zeitung erschienen (Anhang 4). Alle Beiträge besprechen den Klima-Mobilitäts-Nexus als zentrales Thema, was eine gute Vergleichbarkeit der unterschiedlichen Darstellungen und Interpretationen in den Artikeln ermöglicht. Trotz der Reduktion der Textmenge fanden sich im reduzierten Datenkorpus weiterhin eine Breite an kontrastierenden inhaltlichen Perspektiven und diskursiven Positionen, sowie eine Vielzahl an Textsorten.

6.2. Analyse von Worthäufigkeiten

Wortwolke

Ein erstes von mir genutztes Analyseinstrument, war die Wortwolke. Sie ermöglicht die Visualisierung der häufigsten Wörter eines Dokuments oder einer Dokumentengruppe. Die häufigsten 30 Wörter werden im Verhältnis zu ihrer Häufigkeit in einer kleineren oder größeren Schriftgröße abgebildet. Wörter wie „ein“, „die“, „auch“, welche inhaltlich nicht aussagekräftig sind, werden durch eine Stopp-Liste von der Software aus der Wortwolke ausgeschlossen (Rädiker und Kuckartz 2019, 59). Ich erstellte zwei verschiedene Wortwolken zu den Dokumentengruppen der Welt (Abbildung 4) und der Süddeutschen Zeitung (Abbildung 5), um wichtige Begriffe beider Zeitungen zu identifizieren und miteinander zu vergleichen.

Beide Zeitungen ähneln sich in der größten Anzahl der Wörter „Menschen“ und „Klimawandel“, dicht gefolgt von „Migration“ und „Land“ oder „Länder“. Außerdem tauchen ähnliche Wortgruppen in beiden Wortwolken auf: Namen, Personenbezeichnungen sowie Regionen und Ortsbezeichnungen.



Abbildung 8: Wortwolke aus Dokumentengruppe die Welt (MAXQDA)

In der Wortwolke der Welt (Abbildung 8) fällt die häufige Erwähnung der „Sahel“ Region (oder „Sahara“) auf, weitere Regionalbezeichnungen die oft vorkommen sind „Syrien“, „Europa“ und

„Deutschland“. Zudem gehören bei der Welt Risikobegriffe zu den häufigsten Wörtern: „Folgen“, „Konflikt“, „Naturkatastrophen“ und „Umweltveränderungen“. An Personenbezeichnungen findet sich die Namen der*die Wissenschaftler*in „Schraven“ und „Melde“, sowie die Begriffe „Experten“, „Zusammenhang“ und „Politik“. Die häufigsten Begrifflichkeiten geben einen ersten Eindruck der Schwerpunktsetzung in der Berichterstattung der Welt.

In der Wortwolke der Süddeutschen Zeitung (Abbildung 9) tauchen andere Regionalbezeichnungen auf: neben „USA“ und „Europa“ finden sich „Kiribati“ und die „Marshallinseln“. Außerdem gibt es eine Wortgruppe an räumlich-physischen Bezeichnungen „Boden“, „Insel“, „Meer“, „Wasser“, „Dorf“, die auf eine nähere Ortsbeschreibung schließen lässt. Als Personenbezeichnungen tauchen die Vornamen von Betroffenen „Mona“ und „Ferdinand“ sowie die Begriffe „Leute“ und „Bauern“. Zudem drücken die Wörter „ihren“, „ihnen“ und das häufig auftauchende „wir“ eine Zugehörigkeit oder Gruppenkonstellation aus. Über „hier“ und „jetzt“ werden Aktualität und räumliche Nähe ausgedrückt.



Abbildung 9: Wortwolke aus Dokumentengruppe Süddeutsche Zeitung (MAXQDA)

Worthäufigkeiten zentraler begrifflicher Konzepte

Bei der Analyse codierte ich die in den Texten verwendeten Bezeichnungen für die zentralen von mir untersuchten Konzepte Klima* und Mobilität. Anschließend erstellte ich mit MAXQDA für die jeweilige Tageszeitung Balkendiagramme, von denen sich die Häufigkeit der verwendeten Begriffe ablesen lässt. Für die Bezeichnung von Klima* sticht die Verwendung

des Begriffs „Klimawandel“ in beiden Zeitungen deutlich hervor (39 Segmente in der Welt, 50 Segmente in der Süddeutschen Zeitung, vgl. Abbildung 10 und 11). Ebenfalls häufig verwendet werden die Begriffe „Erderwärmung“ oder „globale Erwärmung“ (insgesamt 8 Segmente in der Welt, und 8 Segmente in der Süddeutschen Zeitung, vgl. Abbildung 10 und 11).

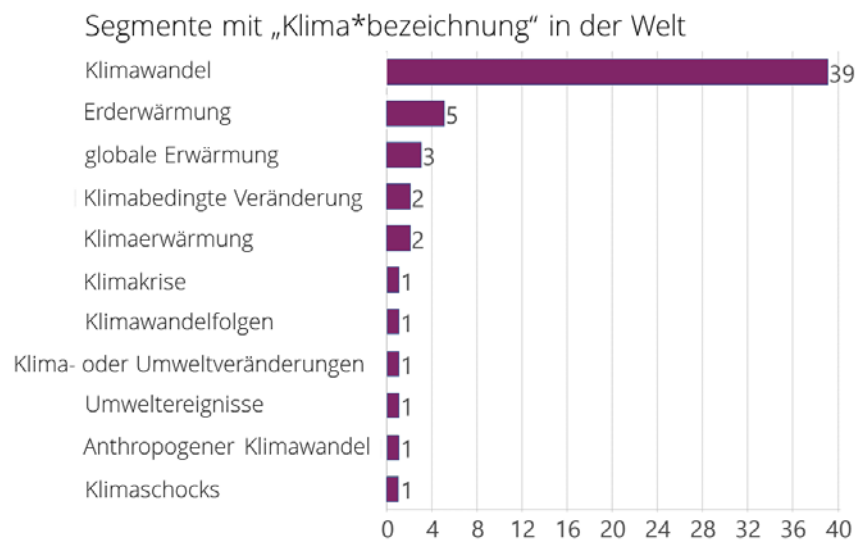


Abbildung 10: Klima*bezeichnung die Welt (MAXQDA, eigene Darstellung)

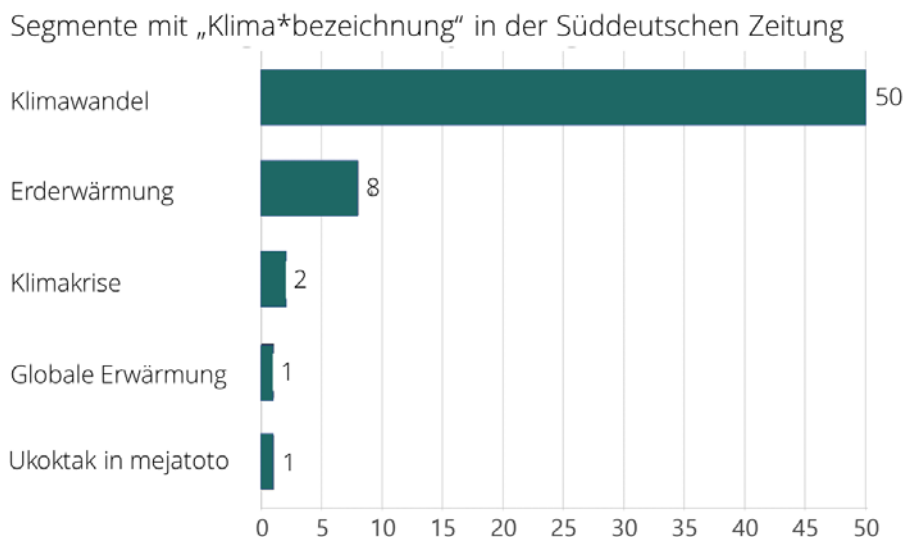


Abbildung 11: Klima*bezeichnung Süddeutsche Zeitung (MAXQDA, eigene Darstellung)

Auch bei der Analyse der mobilen Personenbezeichnung ist das Ergebnis eindeutig. Die häufigste Bezeichnung in beide Tageszeitungen ist die des „Klimaflüchtlings“ (13 Segmente in der Welt, 18 Segmente in der Süddeutschen Zeitung, vgl. Abbildung 12 und 13). Ebenfalls häufig tauchen die Begriffe „Migranten“ (5 Segmente in der Welt, 3 Segmente in der Süddeutschen Zeitung, vgl. Abbildung 12 und 13), „Flüchtlinge“ (1 Segmente in der Welt, 5 Segmente in der Süddeutschen Zeitung, vgl. Abbildung 12 und 13) und „Betroffene“ auf (4 Segmente in der Welt, 4 Segmente in der Süddeutschen Zeitung, vgl. Abbildung 12 und 13).

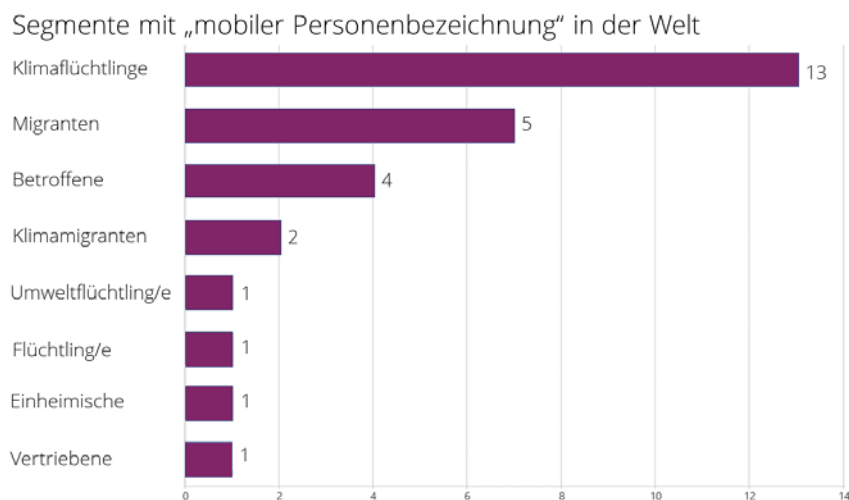


Abbildung 12: Mobile Personenbezeichnung die Welt (MAXQDA, eigene Darstellung)

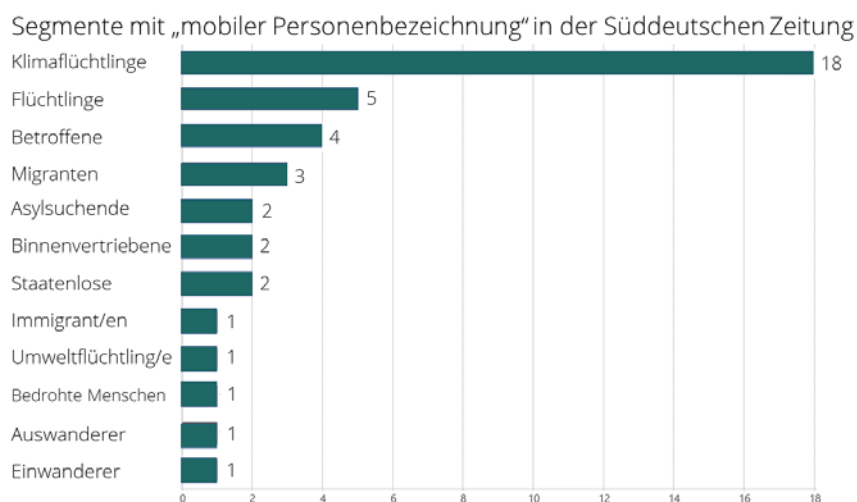


Abbildung 13: Mobile Personenbezeichnung Süddeutsche Zeitung (MAXQDA, eigene Darstellung)

Für die Beschreibung von Mobilität sind die häufigsten Begriffe „Migration“ (19 Segmente in der Welt, 27 Segmente Süddeutsche Zeitung, vgl. Abbildung 14 und 15) und „Flucht“ (5 Segmente in der Welt, 9 in der Süddeutschen Zeitung, vgl. Abbildung 14 und 15). Auffällig ist die Verwendung von weiteren Begriffen in der Welt, die auf eine hohe Zahl an mobilen Personen hinweisen: „Migrationsströme“ (4 Segmente, vgl. Abbildung 14) sowie „Massenmigration“ (2 Segmente, vgl. Abbildung 14). Auch der Begriff „Klimaflucht“ kommt in der Welt vor (2 Segmente, vgl. Abbildung 14). Bei der Süddeutschen Zeitung werden die Begriffe „Umsiedlung“ (9 Segmente, vgl. Abbildung 15), „Klimaflucht“ (6 Segmente, vgl. Abbildung 15) und „Fluchtbewegung“ (4 Segmente, vgl. Abbildung 15) verwendet.

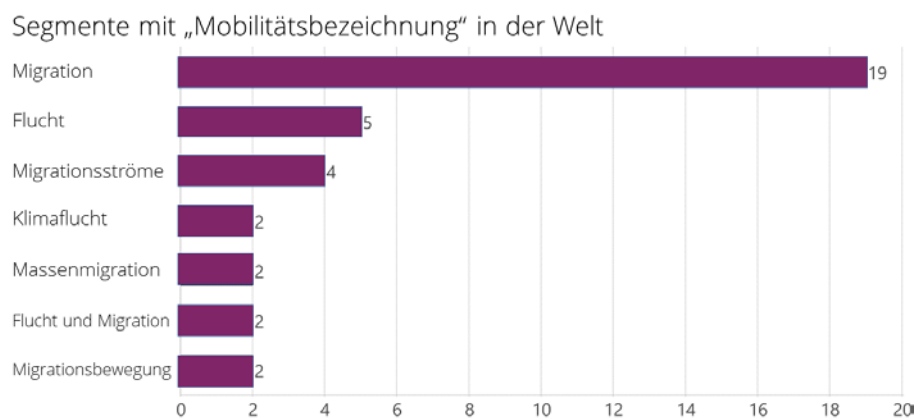


Abbildung 14: Mobilitätsbezeichnung die Welt (MAXQDA, eigene Darstellung)

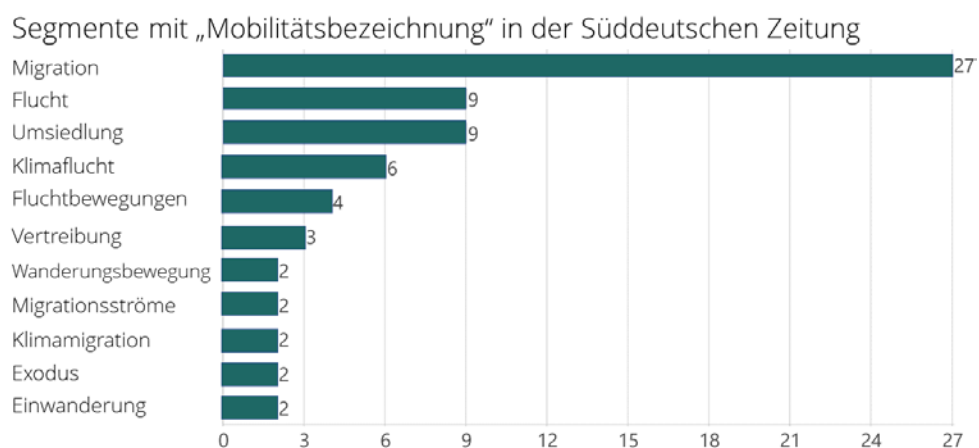


Abbildung 15: Mobilitätsbezeichnung Süddeutsche Zeitung (MAXQDA, eigene Darstellung)

6.3. „Klimaflüchtling“ als zentrales begriffliches Konzept

Der „Klimaflüchtling“ ist in den analysierten Daten das zentrale begriffliche Konzept zum Klima-Mobilitäts-Nexus. Sprachlich vermittelt die Zusammensetzung der Begriffe „Klima“ und „Flüchtling“, dass es sich um eine Form der erzwungenen Mobilität handelt, die durch den Klimawandel verursacht wurde.

Viele wissenschaftliche Studien zum Klima-Mobilitäts-Nexus zeigen, dass Mobilität als ein multikausales Phänomen zu verstehen ist und der Einfluss klimatischer Prozesse (oder andere Umweltprozesse) kaum isoliert von ihrem sozioökonomischen Kontext verstanden werden können (Black, Adger, Arnell, Dercon, Geddes, Thomas, u. a. 2011; Cattaneo u. a. 2019). Ebenfalls ist die binäre Unterscheidung in Flucht (Zwang) und Migration (Freiwilligkeit) selten so eindeutig, da Mobilität in vielen Fällen von verschiedenen Aspekten beider Komponenten beeinflusst wird. Forschungsergebnisse zeigen außerdem, dass Menschen in vom Klimawandel verursachten schwierigen Lebenssituationen auf unterschiedliche Anpassungsstrategien zurückgreifen - dabei ist Mobilität nur eine unter vielen. Beispielsweise untersuchten Wiederkehr u.a. in ihrer Meta-Analyse Trockengebiete im ländlichen Raum Subsahara Afrikas und kommt zu dem Ergebnis, dass dort nur 23% der 9700 interviewten Haushalte Mobilität als eine Anpassungsstrategie nutzten. Die meisten Menschen blieben an ihren Wohnorten und griffen z.B. auf agrarische Anpassungsmaßnahmen zurück (Wiederkehr, Beckmann, und Hermans 2018). Auf dieser Grundlage könnte man zu dem Schluss kommen, dass die Verwendung des Begriffs „Klimaflüchtling“ als häufigste Bezeichnung mobiler Personen irreführend sei und der Komplexität des wissenschaftlich untersuchten Phänomens nicht gerecht wird. Einige Zeitungsartikel greifen genau diese Schwierigkeit auf und hinterfragen die Verwendung des deterministischen Begriffs:

Wer vermag schon zu sagen, welchen Anteil der Klimawandel an diesen Entwicklungen hat? Und selbst wenn die Erderwärmung jemals als Fluchtgrund gelten würde – wer zieht dann die Grenze zwischen Wirtschafts- und Klimaflucht? (SZ_2015.11.28_Fortsetzung_EXODUS, Pos. 16)

Dabei beeinflussen nicht alle Veränderungen des Klimas die Migration gleich stark. Die Gesamtmenge des Niederschlags spielt eine kleinere Rolle als dessen Schwankungen. Extreme Wetterereignisse wie Stürme verstärken Migrationsbewegungen im Mittel über alle Länder hinweg. Die Forscher betonen gleichwohl, dass es dabei keinen Automatismus gibt. (S8.2020_Rodemann_Bleiben bis zur Schmerzgrenze, Pos. 11)

„Heute gibt es eine Generation von Bauern, die von der Realität abgeschnitten sind, wir müssen sie auf die neuen Bedingungen vorbereiten“, meint Agraringenieur Amadji Firmin. „Sie wissen zwar, wann sie den Mais säen müssen, aber nicht, wie sie mit der neuen Bodenknappheit und dem Klimawandel umgehen sollen.“ Lange sei er resigniert und verzweifelt gewesen angesichts der überbordenden Probleme seines Landes, sagt Firmin. Nun habe er wieder Hoffnung geschöpft und glaube, dass sich die Bauern wirklich anpassen können – wenn sie nur wollen.

Die Verwendung des Begriffs „Klimaflüchtling“ wirft außerdem konzeptionelle Schwierigkeiten auf. Außerdem wird über den Begriff des „Flüchtlings“ der Bezug zu einer juristischen Bezeichnung hergestellt wird, die politisch Verfolgten nach der Genfer Flüchtlingsverordnung von 1951 Schutzrechte zugesteht. Betroffene von Umwelt- oder Klimazerstörung erhalten nach der Konvention bislang aber kein Anrecht auf solchen Schutz (vgl. Kapitel 6.6.4.):

Es fängt an mit der Definition. Es ist komplex, zu Umweltfaktoren kommen soziale, kulturelle, konfliktbezogenen Gründe, die Migration und Flucht bedingen. Ab wann ist der Einfluss des Klimas so stark, dass man von Klimaflucht reden kann? Wir haben keine allgemein gültige beziehungsweise akzeptierte Definition des „Klimaflüchtlings“. (S6.2019_Bachstein_Zu arm um sich auf den Weg zu machen, Pos. 10)

Zwar seien die Folgen des Klimawandels auf Flucht und Migration unbestreitbar, sagt ein Sprecher. "Der Begriff des ‚Klimaflüchtlings‘ existiert aber im internationalen Recht nicht." Klimawandel allein zwingt Menschen selten zur Flucht. Stattdessen verschärften klimabedingte Veränderungen "viel häufiger die Not vieler Menschen und führen so zu mehr Konflikten und Gewalt, vor denen Menschen fliehen" (W5.2020_Breyton_Fluchtgrund Klimawandel, Pos. 14)

Die Figur des „Klimaflüchtlings“ drückt aber im öffentlichen Diskurs noch andere Bedeutungsebenen aus als die Kausalität zwischen Klima* und Mobilität oder die juristische Dimension. Das begriffliche Konzept des „Flüchtlings“ bezieht sich auf Menschen in einer prekären Lebenssituation. Vom Klima* zur Mobilität gezwungene Personen haben schließlich keine andere Möglichkeit als ihren Wohnort zu verlassen und sich vor gewaltigen Klimaveränderungen in Sicherheit zu bringen. Diese Erzählung der hilflosen Figur kann auf Mitgefühl mit den Betroffenen abzielen und lässt sich für eine Argumentation der Hilfestellung oder auch für einen Anspruch auf einen rechtlichen Schutzstatus verwenden. Über die Rahmung als „Klimaflüchtling“ wird außerdem eine höhere Dringlichkeit vermittelt. Da sich europäische Gesellschaften völkerrechtlich und moralisch verpflichtet sehen, Menschen in Notlagen zu helfen und Asyl anzubieten baut die Bezeichnung „Klimaflüchtling“ einen größeren Handlungsdruck auf.

Sprachliche Kategorien beschreiben die Welt nicht wie sie „natürlicherweise“ ist, sondern sie sind gesellschaftlich produzierte Bedeutungszuschreibung. Durch das Erstellen und Nutzen von sprachlichen Kategorien wird unser Blick auf Wirklichkeit beeinflusst, wir stellen sie uns auf eine bestimmte Weise vor und differenzieren sie von anderen Dingen. Der Prozess dieser Kategorisierung ist in gesellschaftliche Machtstrukturen eingebunden (Nash 2020, 19). Nash argumentiert auf Grundlage dieser Annahme, dass die Kategorien des Klima-Mobilitäts-Nexus viel mehr über diejenigen aussagen, die sie erschaffen haben, als über das Subjekt ihrer Beschreibung (Nash 2020). Betroffene selbst stellen beispielsweise den Zusammenhang von Klima* als Auslöser ihrer Mobilität viel seltener her und nutzen auch selten eine Selbstbezeichnungen als „Klimaflüchtling“ oder „Umweltmigrant*in“ (Herbeck und Klepp 2015). In einer Studie aus dem Jahr 2013 im Untersuchungsgebiet Äthiopien konnte Morrissey beispielsweise zeigen, dass die interviewten Haushalte klimatische Faktoren nicht unbedingt direkt benannten und selber nicht als relevant für die Mobilitätsentscheidung bewerteten. In der Auswertung der Interviews wurde dennoch deutlich, dass Umweltveränderungen in vielen Fällen eine indirekte Auswirkung auf die Lebenssituation (über Lebensunterhalt, Ernteerträge etc.) ausübten (J. W. Morrissey 2013).

6.4. Diskursive Struktur

In dem nachfolgenden Abschnitt gehe ich näher auf die diskursive Struktur der Zeitungstexte ein. Zunächst werde ich wichtige Charakteristika (Textsorte, Erscheinungsjahr, Problemzugang) der Artikel umreißen. Anschließend erläutere ich die identifizierten textübergreifenden Diskursstränge und zeige dabei verschiedene inhaltliche Facetten und Kontraste innerhalb der Diskursstruktur auf.

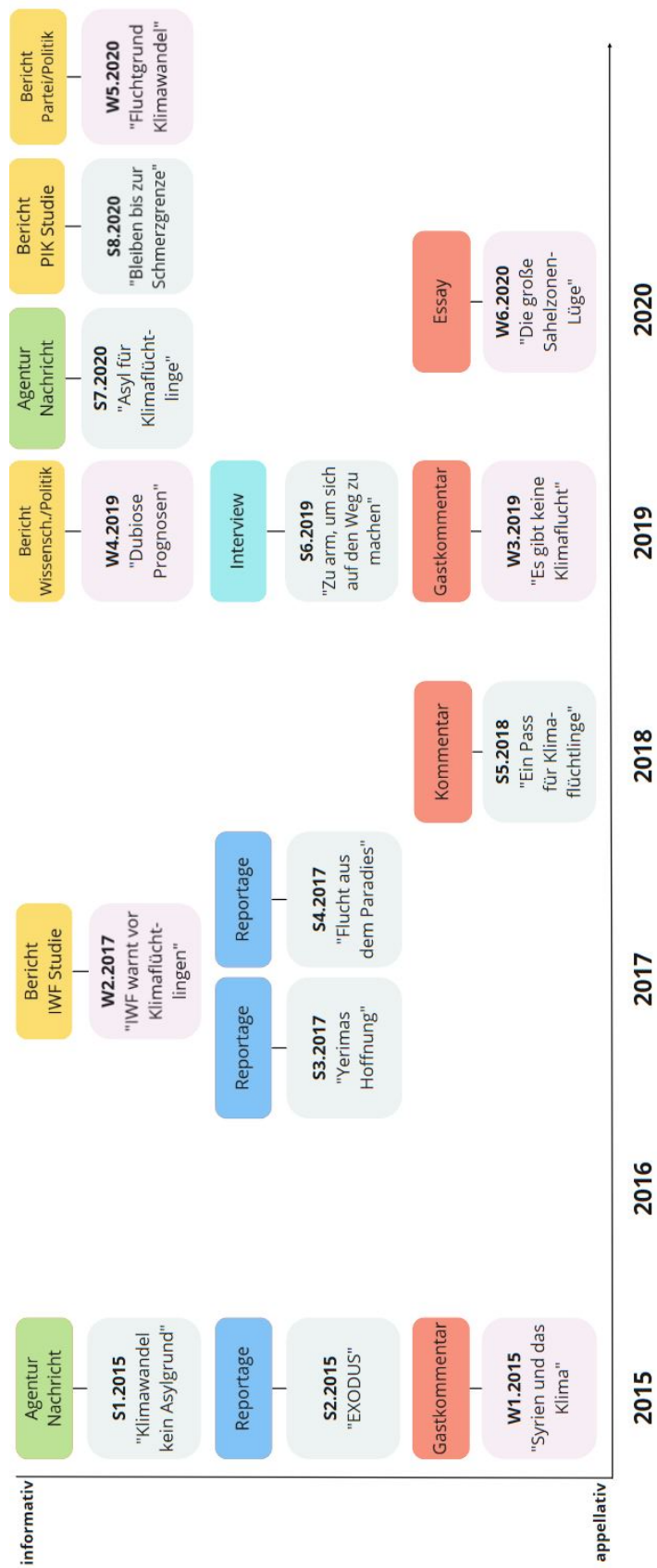


Abbildung 16: Verteilung der Artikel nach journalistischen Darstellungsformen zwischen informationsorientiert und meinungsorientiert (eigene Darstellung)

Wie in Abbildung 12 erkennbar, finden sich in dem Textkorpus eine Vielzahl an journalistischen Darstellungsformen, die sich in einem Spektrum zwischen informationsorientiert und meinungsorientiert erstrecken (informativ/appellativ). Insgesamt verteilen sich die Zeitungstexte ausgewogen in dem Spektrum, mit einer leichten Mehrheit an informationsorientierten Texten. Auffällig ist eine Zunahme an informationsorientierten Texten im Jahr 2020. Es lässt sich außerdem ein Unterschied zwischen den verschiedenen Tageszeitungen ausmachen. In der Süddeutschen Zeitung kommen mehr informationsorientierte Artikel vor. Dazu gehören zwei Nachrichten von Presseagenturen (S1.2015, S7.202), ein Bericht über eine wissenschaftliche Studie (S8.2020) sowie ein Interview mit einem Wissenschaftler (S6.2019). Die drei Reportagen aus jeweils unterschiedlichen Weltregionen haben ebenfalls einen informationsorientierten Gehalt, zusätzlich öffnen sie aber eine persönliche und subjektive Erzählebene, über die Empathie für die Protagonist*innen aufgebaut werden kann (S2.2015, S3.2017, S4.2017). Der einzige stark meinungsorientierte Text ist der Essay des WBGU Mitglieds und Professors Claus Leggewie (S5.2019). Die Artikel der Welt zeichnen sich insgesamt durch eine höhere Meinungsorientierung aus. Hierzu zählen insbesondere drei Artikel bestehend aus zwei Gastkommentaren von Frank Uekötter und Gunnar Heinsohn (W1.2015, W3.2019) und einem Essay von Ulrich Kulke (W6.2020). Ein Artikel informiert über eine Studie des IWF (W3.2017) und zwei weitere Artikel berichten über wissenschaftlichen Studien und parteipolitische Positionen (W4.2019, W5.2020).

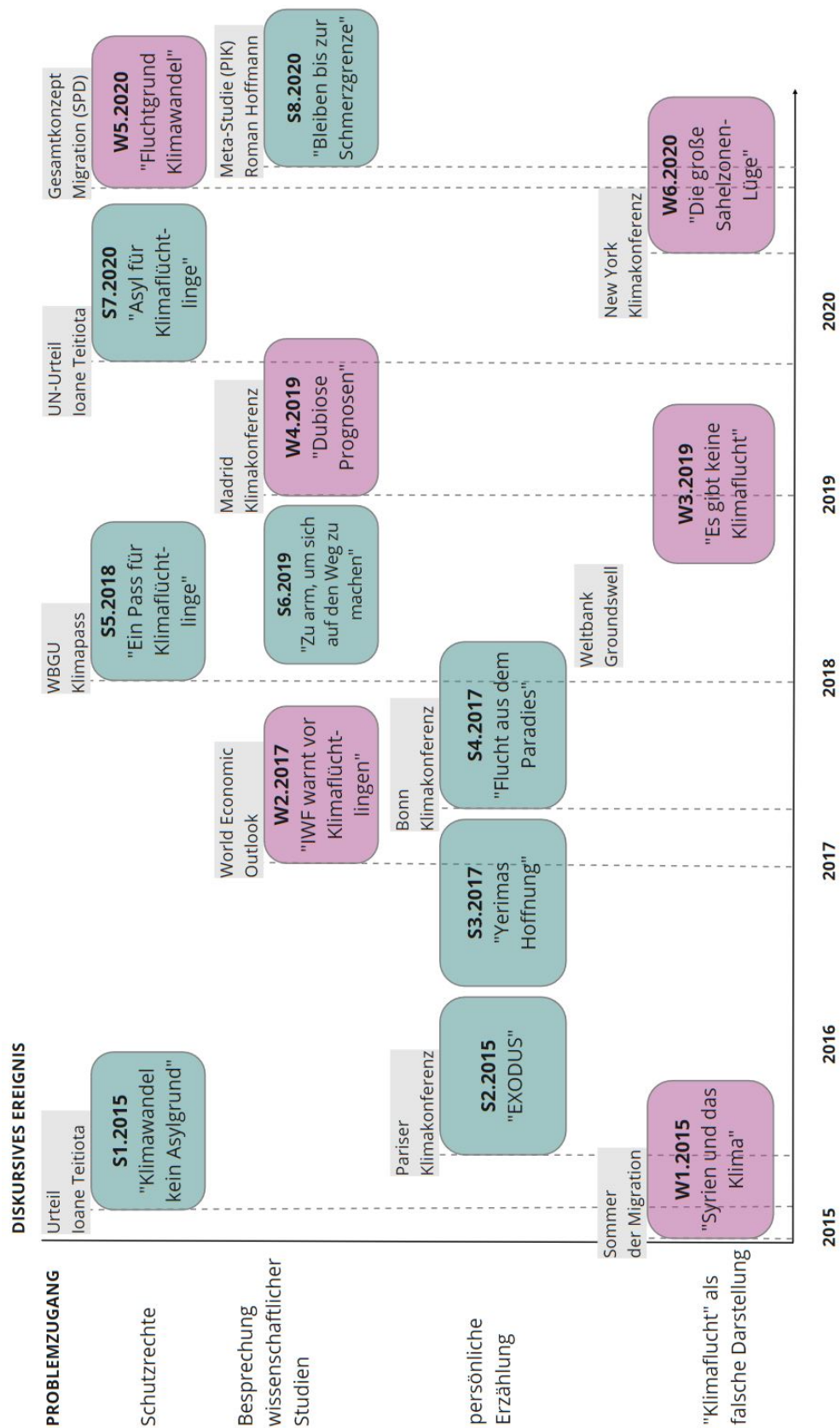


Abbildung 17: Verteilung der Artikel nach Problemzugang, diskursiven Ereignis und Erscheinungsjahr (eigene Darstellung)

Abbildung 13 zeigt die Verteilung der Artikel nach Erscheinungsjahr und entlang ihres Problemzugangs. Die Zahl der Publikationen steigt im Verlauf des Untersuchungszeitraums insgesamt und in beiden Tageszeitungen leicht an. Während beide Tageszeitungen im Jahr 2016 keinen Artikel zum Klima-Mobilitäts-Nexus publizierten, sind 2017 und 2020 die Jahre mit den meisten Veröffentlichungen (jeweils 4 Artikel). Zusätzlich kann das Erscheinen der meisten Artikel mit einem diskursiven Ereignis verknüpft werden. Der größte Teil wurde im Zusammenhang mit migrations- oder klimapolitischen Diskursereignissen publiziert, was sich durch das zeitliche Erscheinen oder den Bezug auf das jeweilige Ereignis im Text feststellen lässt (Abbildung 13). Zu den relevanten Ereignissen zählen die jährlichen Klimakonferenzen, juristische Urteile (Ioane Teitiota) sowie politische Berichte und wissenschaftliche Studien (IWF-Studie, Weltbank, WBGU Klimapass, Gesamtkonzept Migration, PIK-Studie).

Der Klima-Mobilitäts-Nexus wird in den Zeitungstexten anhand von verschiedenen Problemzugängen thematisiert. Der jeweilige Problemzugang wird vom Kernthema des Textes bestimmt, sowie der Darstellungsform und dem Format der Besprechung. Die beiden Tageszeitungen unterscheiden sich darin, über welche Problemzugänge sich dem Thema angenähert wird (Abbildung 13). Reportagen, also ein Zugang über eine persönliche Geschichte finden sich nur in der Süddeutschen Zeitung. Die Texte, die eine „Klimaflucht“ als falsche Darstellung einordnen und mit einem investigativen Ton den Anteil des Klimawandels an prekären Lebenssituationen in Subsahara-Afrika abstreiten, finden sich nur in der Welt. In beiden Zeitungen finden sich Berichte oder Interviews zu wissenschaftlichen Studien, parteipolitischen Positionen sowie eine Diskussion des Problemzugangs der Schutzrechte³⁴. Nachfolgend werde ich die verschiedenen Problemzugänge erläutern.

Schutzrechte

Vier Artikel haben die Frage nach rechtlichem Schutz von durch den Klimawandel betroffenen Menschen als Kernthema. Zwei Nachrichtenmeldungen der Süddeutschen Zeitung von 2015 und 2020 behandeln den Fall von Ioane Teitiota. 2015 weist ein Gericht in Wellington seine Klage gegen die Abschiebung aus Neuseeland ab, die er mit dem steigenden Meeresspiegel in seinem Heimatort Kiribati begründet (S1.2015). Fünf Jahre später bezieht sich eine weitere

³⁴ Auf Abbildung 13 finden sich mehr Artikel der Süddeutschen Zeitung zu diesem Problemzugang, er taucht auch in Form des Diskursstrangs „Klima* als Asylgrund“ in den Texten der Welt auf.

Nachrichtensmeldung auf denselben Fall: die Beschwerde von Ioane Teitiota wurde abgewiesen. Trotzdem beschließt der Menschenrechtsausschuss der Vereinten Nationen in Genf, dass Menschen grundsätzlich nicht in Regionen zurückgeschickt werden können, wo ihr Leben durch den Klimawandel existenziell bedroht wird (S7.2020). In einem weiteren Text der Süddeutschen Zeitung von 2018 hält Claus Leggewie ein Plädoyer für den Klimapass (S5.2018). Der letzte Artikel zu dieser Problemstellung erörtert die rechtlichen Schutzmöglichkeiten von „Klimaflüchtlingen“ entlang von (partei-)politischen Positionen (W5.2020).

Besprechung wissenschaftlicher Studien

Drei Artikel nähern sich dem Klima-Mobilitäts-Nexus über die Besprechung wissenschaftlicher Studien und Berichte, sowie über ein Interview mit einem Wissenschaftler. In der Süddeutschen Zeitung wurde 2019 ein Interview mit dem Politikwissenschaftler Benjamin Schraven abgedruckt, der dem Narrativ von großen Fluchtbewegungen widerspricht und auf die fehlenden finanziellen Mittel vieler Betroffener aufmerksam macht (S6.2019). Ein Jahr später erscheint ein Bericht über eine wissenschaftliche Studie vom Potsdam Institut für Klimafolgenforschung (PIK). Die Ergebnisse der Studie einer Forschungsgruppe um Roman Hoffmann zeichnen ein differenziertes Bild von vielfältigen Migrationsdynamiken (S8.2020). Auch die Welt veröffentlichte 2019 einen Bericht, der sich kritisch mit hohen Zahlen und Prognosen zu „Klimaflüchtlingen“ auseinandersetzt und dabei auf Einschätzungen von Wissenschaftler*innen und Politiker*innen zurückgreift (W4.2019). Ein weiterer Bericht der Welt aus dem Jahr 2017 zieht allerdings andere Schlüsse: mit Bezugnahme auf eine Studie des Internationalen Währungsfonds (IWF) werden die Auswirkungen des Klimawandels auf die Weltwirtschaft erläutert und zusätzlich eine durch den Klimawandel ausgelöste „Massenmigration“ prognostiziert (W3.2017).

Persönliche Erzählung

Drei Artikel der Süddeutschen Zeitung wählen den Problemzugang über eine persönliche Erzählung, die durch die Darstellungsform einer Reportage umgesetzt wird. Eine ausführliche Reportage aus dem Jahr 2015 geht auf das Schicksal einer Familie von den Marshall Inseln ein und auch auf den von der Protagonistin gewählten neuen Wohnort in Springdale, USA

(S2.2015). Eine weitere Reportage aus dem Jahr 2017 geht auf die Lebenssituation eines Landwirts in Benin ein und berichtet von lokalen Anpassungsstrategien und lokalen Expert*innen (S3.2017). Die dritte Reportage ist ebenfalls auf dem Jahr 2017 und berichtet von Bewohner*innen verschiedener pazifischer Inseln und den bereits umgesetzten und geplanten Umsiedlungsprogrammen innerhalb von Inselstaaten (S4.2017).

„Klimaflucht“ als falsche Darstellung

Drei weitere Artikel der Welt bestreiten den Anteil des Klimawandels an den prekären Lebenssituation im Globalen Süden und begründen eine Verschlechterung von Ernährungssicherheit mit dem starken Bevölkerungswachstum oder mit lokalem Missmanagement von natürlichen Ressourcen. Die Autoren argumentieren gegen Schuldzuweisungen oder Verantwortungsübernahme durch den Globalen Norden und bezeichnen Ansätze einer internationalen Klima*-Solidarität als „brandgefährlich“ oder als basierend auf „Lügen“ (W1.2015, W3.2019, W6.2020).

Auffällig sind die sehr unterschiedlichen und widersprüchlichen Diskurspositionen innerhalb der Welt meist in Abhängigkeit zu dem Problemzugang. Die eine Artikelgruppe (W4.2019, W5.2020) nimmt einen kritisch-analytischen Blick ein, einerseits auf die Verwendung von Zahlen und Prognosen und auf die Frage nach Schutzrechten. Dabei ähnelt sie den informationsorientierten Formaten der Süddeutschen Zeitung. Die andere Artikelgruppe (W1.2015, W3.2019, W6.2020) unterscheidet sich grundlegend in ihrer Problemanalyse, da sie die Auswirkung des Klimawandels abstreitet. Im Zentrum der Argumentation stehen anderen Problemursachen nämlich Bevölkerungswachstum, Korruption oder Missmanagement von natürlichen Ressourcen. Diese Artikelgruppe bezieht sich in ihren Beispielen auf die Sahara und auf Syrien. Ein weiterer Artikel, welcher die IWF-Studie bespricht, schätzt die Auswirkungen des Klimawandels wiederum als enorm hoch ein und warnt vor Folgen für die Weltwirtschaft und großen Mobilitätsbewegungen (W3.2017).

6.5. Diskursstränge

In diesem Kapitelteil werden die verschiedenen textübergreifenden Diskursstränge erläutert. Jeder Diskursstrang enthält verschiedene Darstellung und Interpretationen des Klima-Mobilitäts-Nexus. Es wurden sechs relevante Diskursstränge identifiziert, deren Inhalte anhand von drei dem Diskurs zugrundeliegenden Dimensionen Komplexität, Legitimität und Kontextualisierung besprochen werden. Die Diskursstränge ergeben sich aus einzelnen Diskursfragmenten, die in den Zeitungstexten regelmäßig und zusammenhängend auftauchen und den Diskurs dadurch in seinem Inhalt und seiner Form strukturieren.

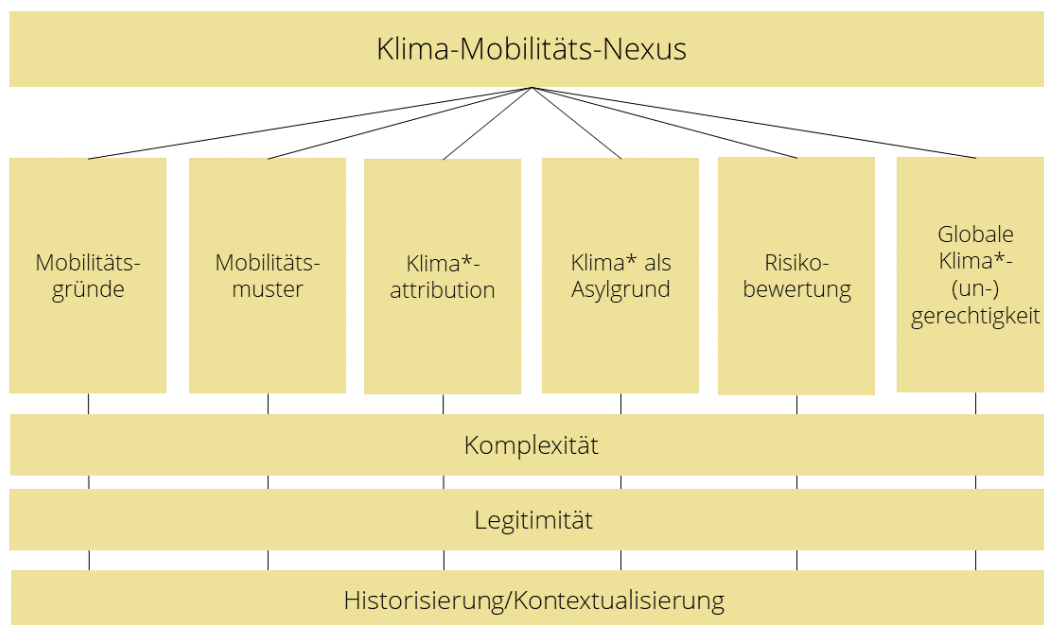


Abbildung 18: Inhalte des Diskurses (eigene Darstellung)

6.5.1. Diskursstrang: Mobilitätsgründe

In den Zeitungstexten werden die verschiedenen Gründe für (Im-)Mobilität besprochen. Klima* wird in den Artikeln am häufigsten als Grund oder Treiber für Mobilität benannt (Abbildung 15). Die Fokussierung der Texte auf Klima* als Grund für Mobilität hängt auch mit den Auswahlkriterien der Artikel zusammen. Trotzdem wird Klima* regelmäßig als ein primärer und direkter Grund für Mobilität aufgeführt. Als weitere (Im-)Mobilitätsgründe

werden finanzielle Mittel, Konflikte, Perspektivlosigkeit oder Ortsverbundenheit genannt. Auffällig ist, dass in den Texten der Süddeutschen Zeitung ein breiteres Spektrum an Mobilitätsgründen besprochen wird als in der Welt. Während zwei Artikeln der Welt Klima* als zentrale Ursache für Mobilität besprechen, argumentieren die restlichen Artikel der Welt, die Mobilität habe nichts mit Klima* zu tun.

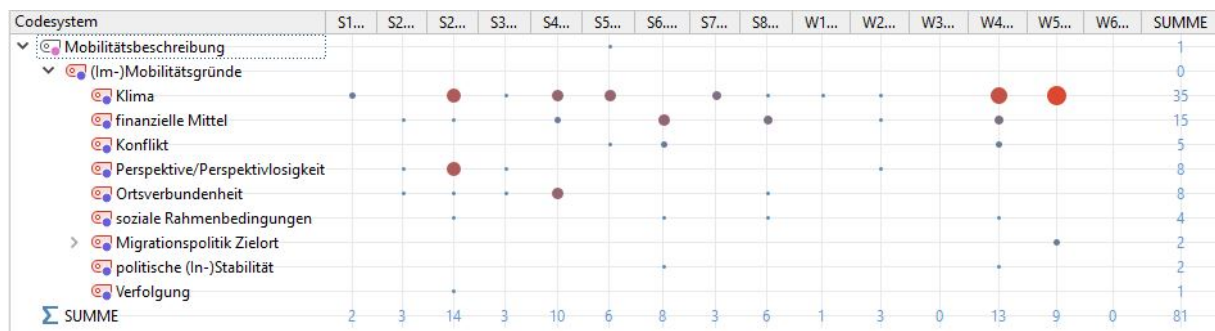


Abbildung 19: Codehäufigkeiten und Verteilung (Im-)Mobilitätsgründe (MAXQDA)

Klima* als zentraler Treiber für Mobilität

In vielen Artikeln wird Klima* als Hauptursache für Mobilität dargestellt, dabei wird von einem direkten (teilweise linearen) Kausalzusammenhang von Klima* und nachfolgend (erzwungener) Abwanderung ausgegangen:

Der Meeresspiegel wird in den kommenden hundert Jahren um Dutzende Zentimeter steigen, laut Weltklimarat IPCC könnte es auch ein Meter sein. Mehr als 150 Millionen Menschen, schätzt die US-Weltraumbehörde Nasa, werden dadurch weltweit ihre Heimat verlieren und fliehen. Unter den ersten: die Marshallier. (S2.2015_Fortsetzung_EXODUS, Pos. 7)

Die Vertreter des Archipels können nun zumindest ein bisschen Aufmerksamkeit für ein Phänomen erreichen, das bis heute die Industriestaaten weitgehend ignorieren: Dass immer mehr Menschen aufgrund von Klimafolgen ihre Heimat verlassen müssen. (S4.2017_von Brackel_Flucht aus dem Paradies, Pos. 11)

Dabei ist Umweltzerstörung eine der wichtigsten Fluchtursachen. Am klarsten wird der kausale Zusammenhang an der Existenzbedrohung flacher Inselstaaten, die schon bei einer Erderwärmung von „nur“ zwei Grad Celsius vom Untergang bedroht sind und deren Staatsvölker ihr Überleben nur durch Auswanderung sichern können. (S5.2018_Leggewie_Ein Pass für Klimaflüchtlinge, Pos. 7)

Die Inseln seines Staates seien wegen des steigenden Meeresspiegel unbewohnbar, unter anderem weil das Trinkwasser vom salzigen Meerwasser verdorben sei. (S7.2020_BAC_Asyl für Klimaflüchtlinge, Pos. 6)

Es besteht die Sorge, dass eine Massenmigration droht, ausgelöst durch den Klimawandel. (W2.2017_Ettel_Zschäpitz_IWF warnt vor Klimaflüchtlingen, Pos. 10)

Sirajganj sei eine Gemeinde in Bangladesch, "in der viele Menschen durch die Erosion des örtlichen Flusses vertrieben worden sind", ist in der Bildunterschrift zu lesen. Wer auf den Link zum Bild klickt, gelangt zu einem Text. Genannt werden weitere Beispiele, in denen Menschen aufgrund des Klimawandels in die Flucht getrieben worden seien: wegen "zerstörerischer Hurrikans" oder Dürren, die Ernten beschädigten. (W5.2020_Breyton_Fluchtgrund Klimawandel, Pos. 8)

Getrieben sind die Ideen von Überzeugungen: davon, dass der Klimawandel nicht gänzlich aufzuhalten sei. Davon, dass er zu Migrationsbewegungen führe. (W5.2020_Breyton_Fluchtgrund Klimawandel, Pos. 9)

Multikausalität der Migrationsentscheidung

In einigen Artikeln der Süddeutschen Zeitung wird aber auch die Komplexität und Vielschichtigkeit von Mobilitätsentscheidungen thematisiert. Vor allem die Reportagen und Berichte zu wissenschaftlichen Studien besprechen verschiedene Motivationen sowie sozioökonomische Kontexte von Mobilität. In der Reportage „EXODUS“ (S2.2015) werden beispielsweise Faktoren wie finanzielle Mittel, Perspektive, Ortsverbundenheit und soziale Netzwerke benannt.

Das Land ist für die Marshaller mehr als nur der Boden, in dem sie ihre Toten begraben, den sie bepflanzen und bebauen. Die Grundstücke werden seit jeher über die mütterliche Linie von (S2.2015_Hinzel_Jose_Wall_EXODUS, Pos. 11) Generation zu Generation vererbt. (S2.2015_Fortsetzung_EXODUS, Pos. 5)

Der Legende nach zog der Pionier von den Marshallinseln in die Ozark-Berge in Arkansas, um eine Frau zu finden und den amerikanischen Traum zu leben. Angelockt von seinen Geschichten zogen seine Familie, seine Freunde und später Wildfremde nach. Die meisten blieben in Springdale hängen. (S2.2015_Fortsetzung_EXODUS, Pos. 20)

Die Flüge sind seit Wochen ausgebucht. In den USA haben die alljährlichen Steuerrückzahlungen so viele Tickets finanziert, dass das Bürgerbüro in Majuro mit dem Ausstellen der Reisepässe kaum hinterherkommt. (S2.2015_Fortsetzung_EXODUS, Pos. 14)

In der Reportage „Yerimas Hoffnung“ (S3.2017) wird ebenfalls Ortsverbundenheit, Alter und Bildung als relevant für die Mobilitätsentscheidung erwähnt:

Immer mehr junge Leute gehen in die Städte und bieten Taxiservices an oder werden Verkäufer, es gibt immer mehr hungrige Mäuler, aber immer weniger Bauern und fruchtbare Böden. (S3.2017_Götze_Yerimas Hoffnung, Pos. 12)

Viele junge Bauern in der Gemeinde Gogounou, zu der das Dorf Wara gehört, verlassen ihre Elternhäuser Richtung Stadt. Bauer Orou Yerima hat noch nie darüber nachgedacht, seinen Grund und Boden aufzugeben. „Ich war nie in der Schule und habe keinerlei Abschluss, wie soll ich jemals woanders Fuß fassen?“, fragt er erstaunt. (S3.2017_Götze_Yerimas Hoffnung, Pos. 14)

Auch in „Flucht aus dem Paradies“ (S4.2017) spielt Ortsverbundenheit und Alter eine Rolle:

Die jungen Leute sind froh über die Umsiedlung. Sie haben jetzt Solarstrom für ihre Handys und Wasserklosetts. Die Alten hingegen trauern ihrem alten Dorf hinterher. (S4.2017_von Brackel_Flucht aus dem Paradies, Pos. 14)

„Im Boden manifestiert sich das gemeinsame Erbe, er ist Teil ihrer Identität, auch weil eine schriftliche Geschichtsüberlieferung fehlt“, sagt die Migrationsexpertin Sophie Wirsching von Brot für die Welt. Im Boden seien die Vorfahren begraben und dort, so glauben viele, leben deren Geister fort. „Werden die Inselbewohner davon beraubt, erleiden sie psychische Verletzungen.“ (S4.2017_von Brackel_Flucht aus dem Paradies, Pos. 8)

Im Artikel „Zu arm, um sich auf den Weg zu machen“ (S6.2019) erklärt der Politikwissenschaftler Benjamin Schraven die Multikausalität von Mobilität:

Es gibt ökologisch anfällige Situationen, wo Menschen tatsächlich fliehen müssen, etwa am Horn von Afrika. Die Dürreereignung dort ist hoch, durch den Klimawandel steigt sie wahrscheinlich weiter. Aber die Menschen dort fliehen, weil sie generell in fragilen Zuständen leben, geprägt von Gewaltkonflikten und dem Fehlen staatlicher Strukturen. (S6.2019_Bachstein_Zu arm um sich auf den Weg zu machen, Pos. 8)

Es ist komplex, zu Umweltfaktoren kommen soziale, kulturelle, konfliktbezogenen Gründe, die Migration und Flucht bedingen.“ (S6.2019_Bachstein_Zu arm um sich auf den Weg zu machen, Pos. 10)

Der Zusammenhang von Klimawandel und Migration ist zum größten Teil eine Armutproblematik. Hauptbetroffene sind kleinbäuerliche Haushalte, Viehnomaden, Fischer, auch städtische Arme. (S6.2019_Bachstein_Zu arm um sich auf den Weg zu machen, Pos. 18)

Im Artikel „Bleiben bis zur Schmerzgrenze“ (S8.2020) bespricht Julian Rodemann eine Meta-Studie des Wissenschaftlers Roman Hoffmann, in der finanzielle Ressourcen und Multikausalität eine Rolle spielen:

Hoffmanns Interpretation: „Die arme Bevölkerung dort kann sich aufgrund fehlender Ressourcen nach Missernten und anderen Umweltschocks einen Umzug oft nicht leisten.“ (S8.2020_Rodemann_Bleiben bis zur Schmerzgrenze, Pos. 9)

Niemand lässt Freunde und Verwandte einzig und allein deshalb zurück, weil es in den letzten Jahren weniger geregnet hat. Entscheidungen mit solcher Tragweite werden meist aufgrund vieler verschiedener Faktoren getroffen. (S8.2020_Rodemann_Bleiben bis zur Schmerzgrenze, Pos. 11)

Als einzige Artikel besprechen „Zu arm, um sich auf den Weg zu machen“ (S6.2019) und „Bleiben bis zur Schmerzgrenze“ (S8.2020) das Phänomen ungewollter Immobilität:

Ihnen ergeht es gewöhnlich viel schlimmer als denen, die mobil sein können. Und das ist ein Großteil der Bevölkerung im globalen Süden, besonders arme Kleinbauernhaushalte, Viehnomaden, die ihr Vieh verloren haben. (S6.2019_Bachstein_Zu arm um sich auf den Weg zu machen, Pos. 26)

Doch wie viele Menschen sich tatsächlich auf den Weg in ein fremdes Land machen, ist durchaus umstritten. Schließlich werden Landwirte in manchen Ländern durch derlei Krisen so arm, dass sie sich den teuren Umzug in andere Regionen schlicht nicht mehr leisten können. (S8.2020_Rodemann_Bleiben bis zur Schmerzgrenze, Pos. 7)

Die Vorstellung, dass die Mobilitätspolitik am Zielort oder erweiterte rechtliche Mobilitätsansprüche eine Rolle für die Mobilitätsentscheidung spielen, findet sich in der Kritik zu Schutzrechten im Artikel „Fluchtgrund Klimawandel“ (W5.2020):

Denn was ist, wenn die Vorschläge von Migranten als Anreiz verstanden werden - nämlich, nach Europa zu ziehen? (W5.2020_Breyton_Fluchtgrund Klimawandel, Pos. 9)

Zwar sei es unbestritten, dass der Klimawandel Einfluss habe auf Flucht und Migration, sagt Unionsfraktionsvize Thorsten Frei (CDU). „Keinesfalls dürfen Klimaveränderungen aber zu einem Freifahrtschein für Migration nach Deutschland führen.“ W5.2020_Breyton_Fluchtgrund Klimawandel, Pos. 15)

6.5.2. Diskursstrang: Mobilitätsmuster

Die Zeitungsartikel machen außerdem Aussagen über globale Mobilitätsmuster. Neben der Annahme, dass sich mobile Menschen aus dem Globalen Süden auf den Weg in den Globalen Norden machen, gibt es auch Darstellungen von Binnenmobilität, Süd-Süd Mobilität und zirkulärer oder saisonaler Mobilität.

Mobilität aus dem Globalen Süden in den Globalen Norden

Mobilität im Kontext des Klimawandels wird in vielen Texten als ein Phänomen dargestellt, dass sich auf internationale Mobilität in Richtung des Globalen Nordens bezieht.

Diese Darstellung knüpft an einem Narrativ an, welches im Diskurs schon lange kursiert (vgl. Kapitel 5):

„Fluchtursachen bekämpfen“, nennt man das im Politikspeech. Ehe die Menschen sich auf den Weg in andere Länder oder gar nach Europa aufmachen, soll ihnen zu Hause geholfen werden. (S3.2017_Götze_Yerimas Hoffnung, Pos. 15)

Nationalisten mästen sich vor allem an einem Thema: der Wanderungsbewegung von Süden nach Norden. (S5.2018_Leggewie_Ein Pass für Klimaflüchtlinge, Pos. 7)

Derartige Forderungen werden neue Migrationsströme nach Deutschland und Europa auslösen. (W5.2020_Breyton_Fluchtgrund Klimawandel, Pos. 15)

Jene, in denen die Temperaturen heute schon sehr hoch sind, werden stärker leiden als andere. Erschwerend komme hinzu, dass es sich dabei tendenziell um ärmere Länder handelt, aus denen sich ein neuer Migrantenstrom entwickeln könne, so der IWF. ‚Die meisten Staaten werden die direkten negativen Folgen eines ungemilderten Klimawandels immer stärker zu spüren bekommen‘, warnen die IWF-Ökonomen und untermauern das mit dramatischen Zahlen. (W2.2017_Ettel_Zschäpitz_IWF warnt vor Klimaflüchtlingen, Pos. 10)

Eine aktuelle Studie aus der renommierten Zeitschrift „nature communications“ kommt hingegen zu dem Schluss, dass klimatische Bedingungen in Herkunftsländern keine ausreichend differenzierte Grundlage seien, um zukünftige Fluchtbewegungen (nach Europa) vorherzusagen (Schutte u. a. 2021). Die Autoren des Friedensforschungsinstitut Oslo betonen, dass die Datenlage nicht ausreiche, um belastbare Vorhersagen zu Mobilitätsbewegungen zu treffen. Bisherige Vorhersagen wurden häufig mithilfe eines nicht immer geeigneten Regressionsmodells erstellt:

Regression-based projections that hold all non-climatic drivers constant fail to reveal the comparative magnitude of the climate effect and can say little about the expected overall volume of migration flows in the future (Schutte u. a. 2021, 2).

In der Studie wird die Rolle von klimatischen mit weiteren Faktoren, wie ökonomischen und politischen Rahmenbedingungen, verglichen und auch das Zusammenspiel von verschiedenen Kontextfaktoren untersucht. Die Analyse zeigt, dass im Fall der Asyl-Mobilität, vor allem politische Gewalt und Freiheitseinschränkungen Indikatoren für gezwungene internationale Migration sein können (Schutte u. a. 2021).

Süd-Süd Mobilität, Binnenmobilität, Umsiedlung, zirkuläre und saisonale Mobilität

In den Artikeln, die sich auf aktuelle Forschungsergebnisse beziehen, wird das Narrativ der Süd-Nord-Mobilität angesprochen und kritisch hinterfragt:

Diese Prognose ist veraltet, sagt Politikwissenschaftler Benjamin Schraven. Eine gigantische Flüchtlingsbewegung von Afrika nach Europa erwartet er nicht. (S6.2019_Bachstein_Zu arm um sich auf den Weg zu machen, Pos. 4)

Auch das Bild von afrikanischen Klimaflüchtlingen, die nach Europa wollen, ist zu simpel. So fanden die Forscher um Hoffmann zum Beispiel deutliche Belege dafür, dass Umweltveränderungen zunächst überwiegend zu Migration innerhalb eines Landes führen: Betroffene ziehen meist vom Land in die Städte. (S8.2020_Rodemann_Bleiben bis zur Schmerzgrenze, Pos. 12)

Die Reportagen (S.3.2017, S4.2017) und der Artikel zur Meta-Studie von Hoffmann (S8.2020) beschreiben, dass Mobilität im Kontext von Klimaveränderungen vor allem innerhalb des Globalen Südens oder innerhalb von Landesgrenzen stattfindet:

Noch hat die Regierung keine Zahlen, aber man vermutet, dass viele beninische Bauern nach Nigeria und Ghana auswanderten, wieder andere kämen aus Niger und dem Tschad oder aus anderen Krisenregionen nach Benin. Weil die Trockenheit in der Sahelzone nördlich von Benin noch extremer ausfällt, zögen auch die Viehhirten immer weiter ins Landesinnere von Benin. (S3.2017_Götze_Yerimas Hoffnung, Pos. 13)

So fanden die Forscher um Hoffmann zum Beispiel deutliche Belege dafür, dass Umweltveränderungen zunächst überwiegend zu Migration innerhalb eines Landes führen: Betroffene ziehen meist vom Land in die Städte. (S8.2020_Rodemann_Bleiben bis zur Schmerzgrenze, Pos. 12)

In der Reportage „Flucht aus dem Paradies“ (S4.2017) geht der Autor auf Umsiedlungsprogramme innerhalb der pazifischen Inseln ein:

Die Bevölkerung der zu Papua-Neu Guinea gehörenden Carteret Inseln soll schon jetzt wegen des Meeresspiegel-Anstiegs in die 86 Kilometer nordöstlich gelegene Hauptstadt Bougainville umsiedeln. Die etwa 500 Bewohner der zu den Salomonen gehörenden Insel Taro wollen wegen der Sturmfluten auf die große Nachbarinsel Choiseul umziehen. Und während die Malediven mit einem Treuhandfonds aus den Tourismus-Einnahmen einen Landkauf in Australien, Neuseeland oder Indien finanzieren wollen, hat Kiribati schon Land erworben und zwar auf den Fidschi-Inseln. (S4.2017_von Brackel_Flucht aus dem Paradies, Pos. 10)

6.5.3. Diskursstrang: Klima*attribution

Eine Frage, die sich durch viele der Artikel zieht, ist die nach der Klima*attribution: Welchen Anteil hat der Klimawandel an Umweltveränderungsprozessen? Und welche Rolle spielt er in der Mobilitätsentscheidung?

Definitorische und konzeptionelle Schwierigkeiten

In einigen Artikeln wird die Herausforderung in der Beantwortung dieser Fragen problematisiert:

Es fängt an mit der Definition. Es ist komplex, zu Umweltfaktoren kommen soziale, kulturelle, konfliktbezogenen Gründe, die Migration und Flucht bedingen. Ab wann ist der Einfluss des Klimas so stark, dass man von Klimaflucht reden kann? Wir haben keine allgemein gültige beziehungsweise akzeptierte Definition des „Klimaflüchtlings“. (S6.2019_Bachstein_Zu arm um sich auf den Weg zu machen, Pos. 10)

Wer vermag schon zu sagen, welchen Anteil der Klimawandel an diesen Entwicklungen hat? Und selbst wenn die Erderwärmung jemals als Fluchtgrund gelten würde – wer zieht dann die Grenze zwischen Wirtschafts- und Klimaflucht? (S2.2015_Fortsetzung_EXODUS, Pos. 16)

Die Frage nach der Klima*attribution stellt die Forschung zum Klima-Mobilitäts-Nexus vor konzeptuelle und definitorische Schwierigkeiten. Aktuelle Forschung zeigt, dass Klima* als Faktor in der Mobilitätsentscheidung kaum vollständig isoliert werden kann, da der Zusammenhang zwischen den Phänomenen ein sehr komplexer und vielschichtiger ist:

Attempts to isolate migration drivers related to climate change, and to identify and count ‘climate migrants’, are at odds with most social scientists’ understanding of migration. From a social science perspective, human mobility is well-accepted to be a multi-causal and complex phenomenon (Durand-Delacré u. a. 2021, 69)

„Klimaflucht“ als falsche Darstellung, Lüge oder Verschwörung

Auffällig sind an diese Stelle drei Artikel aus der Welt, die eine grundsätzlich andere Problemanalyse als die restlichen Zeitungstexte vornehmen (W1.2015, W3.2015, W6.2020). Alle drei Artikel argumentieren, dass Klima* keinerlei Einfluss auf die Verschlechterung von Lebenssituationen im Globalen Süden haben (es geht vor allem um Syrien und Subsahara Afrika).

Im Artikel „Syrien und das Klima“ (W1.2015) argumentiert Fran Uekötter, dass die Dürre in Syrien „Teil der ökologischen Normalität“ sei (W1.2015_Uekötter_Syrien und das Klima, Pos. 7). Deshalb sei sie nicht so einfach auf den Klimawandel zurückzuführen, sondern ein Problem von Missmanagement: „Die humanitäre Katastrophe entfaltete sich vor dem Hintergrund eines jahrzehntelangen Missmanagements im Umgang mit Land- und Wasserressourcen.“ (W1.2015_Uekötter_Syrien und das Klima, Pos. 7). Trotzdem werde der Westen für alle Übel der Region verantwortlich gemacht und ein „Schattenreich von Interessenten“ aus dem Globalen Süden (W1.2015_Uekötter_Syrien und das Klima, Pos. 8) wolle unter dem Vorwand des Klimawandels Geld abstauben. Der „gängige Klimadiskurs“ (W1.2015_Uekötter_Syrien und das Klima, Pos. 9) würde ein falsches Bild eines Konsenses für internationale Klimapolitik abgeben, aber der Autor schlussfolgert: „die humanitäre Katastrophe in Syrien zeigt, dass eine solche Sichtweise nicht nur naiv ist. Sie ist brandgefährlich.“ (W1.2015_Uekötter_Syrien und das Klima, Pos. 9)

Im Artikel „Es gibt keine Klimaflucht“ (W3.2019) nimmt Gunnar Heinsohn eine ähnliche Perspektive ein. Er beschreibt zunächst, dass ökologische Degradierung zu Konflikten und Abwanderung führt:

Geht die Verödung durch Anhalten des abträglichen Klimas jedoch weiter, kommt es zu Reibungen, Vertreibungen und schließlich auch zu Kämpfen. Ein solches Szenario wird vor allem auf die Sahelzone zwischen Mauretanien und dem Sudan angewendet. Von dort wird in der Tat abgewandert, und dort gibt es tödliche Auseinandersetzungen zwischen den Anwohnern. (W3.2019_Heinsohn_Es gibt keine Klimaflucht, Pos. 6)

Auch er argumentiert, dass Dürreperioden eine Normalität darstellen. Die Sahara habe sich über die letzten Jahrzehnte hingegen gar nicht nach Süden ausgedehnt.

Gleichwohl werden die massiven Fluchtbewegungen sowie die tödlicher werdenden militärischen Konflikte nicht in Abrede gestellt. Ihre Ursachen sind selbst den beteiligten Soldaten rätselhaft. Ein amerikanischer Kommandeur verspürt immerhin die Aussichtslosigkeit der politisch vorgegebenen Ziele: „Versuche zur Eindämmung des Dschihadismus durch das Töten aufständischer Führer funktionieren offensichtlich nicht: Bauen wir nur Sandburgen bei Ebbe?“ (W3.2019_Heinsohn_Es gibt keine Klimaflucht, Pos. 7)

Die agrarische Beeinträchtigung sei allerdings nicht dem Klimawandel geschuldet, sondern einer übermäßigen Beanspruchung des Bodens. Laut Autor sind es der enorme Bevölkerungsanstieg und die „Jünglinge im besten Kampfalter“ (W3.2019_Heinsohn_Es gibt

keine Klimaflucht, Pos. 9), die für Konflikte und Abwanderung sorgen. Deshalb schlussfolgert Heinsohn: „Das Problem der Sahelzone ist ganz unstrittig menschengemacht, aber demografischer und nicht klimatischer Natur.“ (W3.2019_Heinsohn_Es gibt keine Klimaflucht, Pos. 10)

Daran schließt der Artikel „Die große Sahelzonen-Lüge“ (W6.2020) an. Ulli Kulke bezeichnet Subsahara Afrika in seinem Artikel abwertend als „Hungerzone südlich der Sahara“ (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 5), und als „Sinnbild von Hunger“ (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 7). Die „Hungerkatastrophe in der Halbwüstenzone südlich der Sahara“ (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 8), die als Folge des Klimawandels regelrecht in Szene gesetzt würde, sei gar nicht auf den Klimawandel zurückzuführen, sondern auf „das ungebremste Bevölkerungswachstum“ (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 8). Deshalb sei das „schlechte Gewissen, das uns im Norden, in den Geberländern, zuletzt beim Thema Hunger im Sahel so nachhaltig eingetrichtert wird“ (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 8) auch kein guter Ratgeber. Die Wissenschaft hätte aber bereits herausgefunden, dass „der Sahel im Zuge des Klimawandels tendenziell eher ergrünt“ (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 11). Historisch hätte das wärmere Klima den Bereich der heutigen Saharawüste sogar bewohnbarer gemacht, „so dass nicht zuletzt die Menschheitswanderungen aus dem Süden des Kontinents in den Norden und anschließend ‚out of Africa‘ erst möglich wurden.“ (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 12). Die wenigen verfügbaren Ressourcen und das starke Bevölkerungswachstum sind laut Autor Ursache für die „Not im Sahel“ (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 19).

Eine andere Darstellung sei „Etikettenschwindel“ (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 19) und „wer durch die Begründung ‚Klimawandel‘ vor allem ein schlechtes Gewissen erzeugen will, wird auf die Dauer das Gegenteil erreichen“ (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 25):

Dabei kann der Boden des Niger seine heute schon 23 Millionen Bewohner nicht ernähren. Und die dann knapp 100 Millionen Einwohner werden bis dahin längst durch Übernutzung, Erosion sowie Vernichtung der Vegetation ihre eigene Nahrungsgrundlage zerstört haben. Ob man auch dann noch die anstehenden Hungersnöte nonchalant dem Klimawandel zuschreiben, die zwangsläufig stark zunehmenden Migrationsströme zum Beispiel nach Europa als „Klimaflüchtlinge“ bezeichnen wird?“ (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 17)

Eine ebenfalls im Gesamtbild kontrastierende Diskursposition nimmt Artikel W2.2017 ein. Anja Ettl und Holger Zschäpitz berichten von einer aktuellen ökonomischen Studie des Internationalen Währungsfonds (IWF). Der Studie liegt die stark umweltdeterministische und neoliberale Annahme zugrunde, dass Menschen bei einer Durchschnittstemperatur von 13 Grad am produktivsten seien. Auf dieser Annahme begründen Ettl und Zschäpitz die Überlegenheit des Globalen Nordens:

Und diese Erkenntnis liefert ihrer Ansicht nach eine Begründung dafür, warum manche Länder wirtschaftlich so viel besser abschneiden als andere. Das Wirtschaftswachstum in Deutschland liefert derzeit den besten Beleg für diese These: für die Monate Juli bis September wird ein Anstieg von 0,5 Prozent erwartet, der stärkste Anstieg in der Freiluftsaison seit 2013. (W2.2017_Ettl_Zschäpitz_IWF warnt vor Klimaflüchtlingen, Pos. 7-8)

Daraus leiten der*die Autor*in eine zunehmende Mobilität ab, infolge der die „Erderwärmung den Globus neu kartografiert“:

Nicht nur das Wirtschaftswachstum wird sich massiv verschieben. Es besteht die Sorge, dass eine Massenmigration droht, ausgelöst durch den Klimawandel. (W2.2017_Ettl_Zschäpitz_IWF warnt vor Klimaflüchtlingen, Pos. 10)

Auch entwickelte Volkswirtschaften müssten mit Produktivitätseinbußen rechnen, wenn das Klima über den optimalen Wert von durchschnittlich 13 bis 15 Grad steigt. Jedoch hätten diese den Vorteil, ein kühleres Klima aufzuweisen, so dass sich die dämpfenden Wachstumseffekte in Grenzen hielten. Außerdem hätten diese Länder mehr finanzielle Mittel, um mit den Folgen wie zunehmende Dürren, Überschwemmungen, Wirbelstürmen oder anderen Wetterextremen umzugehen. Allerdings müssen sich vor allem diese Staaten auf wachsende Migrationsströme einstellen, und das nicht nur aus anderen Ländern, sondern zum Teil auch innerhalb des eigenen Landes. (W2.2017_Ettl_Zschäpitz_IWF warnt vor Klimaflüchtlingen, Pos. 14)

6.5.4. Diskursstrang: Klima* als Asylgrund

Der Diskursstrang „Klima* als Asylgrund“ bezieht sich auf die menschenrechtliche Einordnung des Klima-Mobilitäts-Nexus. Wie bereits angedeutet bezieht sich die Verwendung des Begriffs „Flüchtling“ auf den völkerrechtlichen Vertrag der Genfer Konvention, der weltweit mittlerweile bereits 149 Staaten beigetreten sind. Die Konvention ist eine Errungenschaft der Nachkriegszeit, die politisch Verfolgten Asyl gewährt. Artikel 1 der Konvention definiert einen „Flüchtling“ als:

Person, die sich außerhalb des Landes befindet, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt oder in dem sie ihren ständigen Wohnsitz hat, und die wegen ihrer Rasse, Religion, Nationalität, Zugehörigkeit zu einer bestimmten sozialen Gruppe oder wegen ihrer politischen Überzeugung eine wohlbegründete Furcht vor Verfolgung hat und den Schutz dieses Landes nicht in Anspruch nehmen kann oder wegen dieser Furcht vor Verfolgung nicht dorthin zurückkehren kann (UNHCR 2021).

Fluchtgrund sind nach dieser Definition nur eine politische Verfolgung - Klima* wird dieser Definition nach nicht als ein Fluchtgrund anerkannt. In den untersuchten Artikeln gibt es verschiedene Blickwinkel auf die menschenrechtliche Dimension des Klima-Mobilitäts-Nexus. Die zwei Agenturmeldungen der Süddeutschen Zeitungen informieren über die rechtliche Entwicklung, anhand des Rechtsprozess von Ioane Teitiota: während sie 2015 noch titelten „Klima kein Asylgrund“ (S1.2015) heißt es in der Überschrift im Jahr 2020 „Asyl für Klimaflüchtlinge“ (S7.2020). 2015 lehnte das Gericht in Wellington Teitiotas Klage ab, in der Erklärung heißt es:

Die Richter räumten in ihrer Urteilsbegründung zwar ein, dass Kiribati unter dem Klimawandel leide. Kriterium für eine Anerkennung als Flüchtling sei laut UN-Konvention aber, dass der Antragsteller in seinem Heimatland Verfolgung fürchten müsse. (S1.2015_AFP_Klimawandel kein Asylgrund, Pos. 5)

Die Agenturmeldung aus dem Jahr 2020 greift den Fall von Teitiota auf und lässt eine beginnende Diskursverschiebung vermuten. Zwar hatte Teitiota mit seiner individuellen Beschwerde keinen Erfolg, trotzdem trifft das Gericht eine neuartige Entscheidung:

Wer vor lebensbedrohlichen Klima-Ereignissen flieht, hat ein Recht auf Asyl und darf nicht wieder dahin zurückgeschickt werden, wo die Umwelt sein Leben in Gefahr bringt. Dies hat zumindest am Dienstag in Genf der Menschenrechtsausschuss der Vereinten Nationen (CCPR) festgestellt. (S7.2020_BAC_Asyl für Klimaflüchtlinge, Pos. 5)

Das Kontrollorgan der UN zur Überwachung von Menschenrechten wies nun in Genf zwar den Fall der kiribatischen Familie ab. Denn, so die Begründung, im Heimatland Teitiotas sei ausreichender Schutz für die Bevölkerung geschaffen worden. Aber die 18 unabhängigen Menschenrechtsexperten aus aller Welt stellten grundsätzlich fest, dass Länder Asylsuchende nicht abschieben dürften, wenn in deren Heimat eine klimabedingte Lage ihr Recht auf Leben bedrohe. Und zwar gelte das sowohl für Situationen, die durch plötzliche Naturkatastrophen wie eine Flut eintreten, wie wenn allmählicher Klimawandel sie verursacht, beispielsweise durch Bodenerosion. (S7.2020_BAC_Asyl für Klimaflüchtlinge, Pos. 6)

Der Artikel „Fluchtgrund Klimawandel“ (W5.2020) erläutert verschiedene parteipolitische Positionen sowie die Haltung der IOM, der UN und des Bundesinnenministeriums zur menschenrechtlichen Einordnung von Mobilität im Kontext des Klimawandels und problematisiert zudem praktische und rechtliche Herausforderungen. Die IOM fordert weitreichende politische Maßnahmen:

„Migrationsmanagement in Zeiten des Klimawandels neu denken“, lautet der Titel des Texts. „Alle Aspekte‘ der Migrationspolitik müssten überdacht werden - um die zu schützen, die wegen Klima- oder Umweltveränderungen aus ihrer Heimat fliehen. Es ist ein weitreichender Vorschlag, den die IOM unterbreitet. Doch die UN-Organisation steht damit nicht allein. (W5.2020_Breyton_Fluchtgrund Klimawandel, Pos. 8-9)

Außerdem geht der Artikel auf das jüngste UN-Gerichtsurteil ein:

„Es besteht eine langjährige Spruchpraxis des UN-Menschenrechtsausschusses, nach der niemand in eine Situation abgeschoben werden darf, in der ihm oder ihr Folter oder unmenschliche Behandlung droht“, sagt Rechtswissenschaftler Andreas Zimmermann von der Universität Potsdam, der als deutscher Vertreter in dem Ausschuss sitzt. „Wir haben nunmehr entschieden, dass dies auch für Personen gilt, deren Leben in der Heimat bei einer Rückführung wegen Klima- oder Umweltveränderungen ernsthaft bedroht wäre.“ (W5.2020_Breyton_Fluchtgrund Klimawandel, Pos. 12)

SPD und Grüne sprechen sich ebenfalls für eine Erweiterung von Schutzrechten aus:

Grundlegendere Änderungen schlägt nun die SPD vor. „Man könnte über eine Ergänzung der Genfer Flüchtlingskonvention nachdenken, sodass sie auch Menschen umfasst, die wegen Umwelt- oder Klimaveränderungen aus ihrer Heimat fliehen“, sagt Schwabe. „Hier schnell zu Veränderungen zu kommen dürfte allerdings schwierig werden. Auch Entwicklungsländer sehen den Flüchtlingsstatus zum Teil skeptisch. Sie wollen lieber finanzielle Unterstützung, um mit den Folgen des Klimawandels umzugehen.“ Die Grünen fordern ebenfalls einen Schutzstatus für Klimamigranten. „Die Bundestagsfraktion plädiert dafür, die Kategorie des subsidiären Schutzes im Rahmen der EU-Anerkennungsrichtlinie auf Katastrophenvertriebene auszuweiten“, sagt die migrationspolitische Sprecherin Filiz Polat. Man setze sich zudem dafür ein, „die im Schengen-Kodex vorgesehene Möglichkeit humanitärer Visa konsequenter zu nutzen.“ (W5.2020_Breyton_Fluchtgrund Klimawandel, Pos. 13)

Die CDU spricht sich gegen diese Vorschläge aus, da sie als Folge mehr Mobilitätsbewegung nach Deutschland erwarte. Dabei bezeichnet der CDU-Vertreter mögliche Schutzrechte als „Freifahrtsschein für Migration“:

Scharf sind die Töne aus der Union. Zwar sei es unbestritten, dass der Klimawandel Einfluss habe auf Flucht und Migration, sagt Unionsfraktionsvize Thorsten Frei (CDU). „Keinesfalls dürfen Klimaveränderungen aber zu einem Freifahrtsschein für Migration nach Deutschland führen.“ Vielmehr müssten solche Migrationsursachen zunächst vor Ort im jeweiligen Land oder der betreffenden Region bekämpft werden. Hierzu leiste Deutschland im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit bereits umfassend Hilfe. Er frage sich auch, sagt Frei, welche Zielsetzung die SPD verfolge. „Derartige Forderungen werden neue Migrationsströme nach Deutschland und Europa auslösen.“ (W5.2020_Breyton_Fluchtgrund Klimawandel, Pos. 15)

Das Bundesinnenministerium erkennt zwar „Klima als Ursache irregulärer oder regulärer Migration“ (W5.2020_Breyton_Fluchtgrund Klimawandel, Pos. 16) an, bezieht aber auch eine Position gegen einen rechtlichen Schutz bzw. eine rechtliche Ausweitung der Genfer Konvention:

So ist denn auch die Rechtslage weiterhin die alte: Weder das deutsche Asylrecht noch die Genfer Flüchtlingskonvention sehen einen Schutzanspruch für Klimaflüchtlinge vor. Um Asyl, Flüchtlingsschutz oder sogenannten subsidiären Schutz zu erhalten, bedürfe es „grundsätzlich einer Gefahr, die von einem menschlichen Verfolger - staatlicher oder nichtstaatlicher Akteur - ausgeht“, stellte das Bundesinnenministerium Anfang des Jahres klar. Ein Schutzstatus sei daher „von vornherein ausgeschlossen“, wenn Antragsteller aus „klimabedingten Gründen“ ihr Herkunftsland verließen.“ (W5.2020_Breyton_Fluchtgrund Klimawandel, Pos. 11)

Das Bundesinnenministerium reagiert auf Anfrage zurückhaltend. Die Einschätzungen zu „der Kategorisierung von Klimawandel und Umweltveränderungen als Fluchtgründe im Sinne des Asylrechts und der Genfer Flüchtlingskonvention“ blieben unverändert erhalten, sagt eine Sprecherin. (W5.2020_Breyton_Fluchtgrund Klimawandel, Pos. 16)

Außerdem wird in drei Artikeln eine weitere Idee neben der rechtlichen Erweiterung der Genfer Konvention diskutiert, die des „Klimapass für Migrant*innen“ (WBGU 2018). Der Klimapass bezieht sich auf das Vorbild des Nansen-Passes für Staatenlose.

Der WBGU setzte diese Idee in einem Politikpapier im Jahr 2018 neu auf und knüpfte am Framing der Diskurswende von „Mobilität als Anpassung“ an³⁵:

Der Klimapass dient dabei nicht nur als humanitäres Instrument, das Migration als Anpassungsstrategie ermöglicht, sondern ist auch als Kompensation für klimabedingte Verluste und Schäden zu verstehen. (WBGU 2018, 28)

Der Artikel „Ein Pass für Klimaflüchtlinge“ (S5.2018) stammt vom WBGU Mitglied und Professor für Politikwissenschaften Claus Leggewie und liest sich dementsprechend wie ein starkes Plädoyer für den Klimapass: „Die Erderwärmung raubt vielen Bürgern von Inselstaaten die Heimat. Warum Deutschland und andere Länder sie aufnehmen sollten.“ (S5.2018_Leggewie_Ein Pass für Klimaflüchtlinge, Pos. 5). Sein Verständnis von Klima* und Flucht ist dabei eher deterministisch: „Dabei ist Umweltzerstörung eine der wichtigsten Fluchtursachen.“ (S5.2018_Leggewie_Ein Pass für Klimaflüchtlinge, Pos. 7). Leggewie referiert auf die Staatenlosen nach dem ersten Weltkrieg und nennt „Klimaflüchtlinge“ die „Staatenlosen von morgen“.

Menschen, die von der Erderwärmung existenziell bedroht sind, soll das Dokument die Option bieten, Zugang zu aufnahmebereiten Staaten zu finden und dort staatsbürgergleiche Rechte zu genießen. Den Staatenlosen von morgen, als Ersten den Bewohnern kleiner Inselstaaten, eröffnet das frühzeitige, freiwillige und humane Migrationswege. Der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) geht einen Schritt weiter und empfiehlt, den Pass auch massiv bedrohten Menschen anderer Staaten, einschließlich Binnenvertriebenen zu geben. Nach dem Verursacherprinzip müssen dazu Staaten mit erheblichen historischen wie aktuellen Treibhausgasemissionen bereit sein, welche die Hauptverantwortung für Klimawandel tragen. (S5.2018_Leggewie_Ein Pass für Klimaflüchtlinge, Pos. 10)

Begründet wird die Idee des Klimapasses von Leggewie und dem WBGU mit dem Verursacherprinzip, ein Prinzip aus dem Umweltrecht, das Verursacher*innen für Schäden verantwortlich macht. Demnach trage der Globale Norden, also die Staaten mit den höchsten kumulativen Emissionen die Hauptverantwortung für die Verursachung des Klimawandels:

Heute müssen wir begreifen, dass eine sichere und legale Aus- beziehungsweise Einwanderung nicht bloß Ultima Ratio ist, sondern den Betroffenen als Entschädigung für die mit ihrem Heimatverlust einhergehenden Verluste und Schäden zusteht. (S5.2018_Leggewie_Ein Pass für Klimaflüchtlinge, Pos. 9)

³⁵ Der WBGU nimmt in dem Politikpapier ein sehr anderes Framing an als noch im Jahr 2007, als es die sicherheitspolitische Bedrohung des Klimawandels in den Vordergrund stellte (vgl. Kapitel 5).

Der Klimapass unternimmt auch den Versuch die Rechtslücke der Genfer Konvention zu schließen:

Klima-Migranten können sich nicht auf den internationalen Flüchtlingsschutz berufen, der nur vor absichtlichem Handeln schützt wie bei der Verfolgung wegen religiöser oder politischer Überzeugung, nicht aber vor Umweltveränderungen und Naturkatastrophen. (S5.2018_Leggewie_Ein Pass für Klimaflüchtlinge, Pos. 12)

Die Ablehnung von umfassenderen Schutzmaßnahmen für mobile Menschen seitens Konservativen und Sozialdemokraten bezeichnet Leggewie als „schändlich“ und „eine Korrektur erforderlich“ (S5.2018_Leggewie_Ein Pass für Klimaflüchtlinge, Pos. 14). Der Behauptung der Rechten, Europa müsse mit dem neuen Migrationspakt „alle“ aufnehmen, widerspricht Leggewie, außerdem argumentiert er:

Aufnahmekapazitäten berechnen sich nach objektiven Erfordernissen, wie man in der Bundesrepublik nicht vergessen sollte, die zu Beginn ihrer Geschichte unter schlechteren Bedingungen Millionen Heimatvertriebene aufgenommen hat, und wie sich heute an den Nachbarstaaten Syriens bestätigen lässt, die die Hauptlast der Massenflucht tragen. Migration ist in diesen Zeiten und dieser Welt normal und wünschenswert. Die Verweigerung des Pakts ist ein moralisches Armutszeugnis der nationalistischen Rechten. (S5.2018_Leggewie_Ein Pass für Klimaflüchtlinge, Pos. 15-16)

Im Artikel „Zu arm, um sich auf den Weg zu machen“ (S6.2019) spricht sich auch Benjamin Schraven für einen umfassenderen rechtlichen Schutz von Betroffenen aus:

Wir sollten uns andere Kriterien überlegen, um Menschen besseren Schutz zu geben. Kategorien, die weit über die der Genfer Flüchtlingskonvention hinausgehen. (S6.2019_Bachstein_Zu arm um sich auf den Weg zu machen, Pos. 14)

Flora Wiesdorf geht in „Dubiose Prognosen“ (W4.2019) auf die Befürwortung des Klimapasses durch die Grünen ein, allerdings mit einem leicht skeptischen Unterton:

Doch auch Claudia Roth von den Grünen scheut sich nicht, genau diesen Zusammenhang herzustellen. „Die Klimakrise ist Ursache von Migration und Flucht - gerade im globalen Süden, der am wenigsten zur Erderwärmung beigetragen hat“, sagte sie vergangene Woche dem Redaktionsnetzwerk Deutschland. Die Grünen-Politikerin und Bundestagsvizepräsidentin fordert einen „Klimapass“ für „Flüchtlinge vor den Folgen der Erderwärmung“, will Betroffenen „eine selbstbestimmte und frühzeitige Umsiedlung in sichere Länder ermöglichen - und ihnen dort staatsbürgerähnliche Rechte gewähren“. Einen entsprechenden Antrag brachte die Partei am Freitag in den Bundestag ein. (W4.2019_Wiesdorf_Dubiose Prognosen, Pos. 8)

Auch in „Fluchtgrund Klimawandel“ wird die Idee des Klimapass in Bezugnahme zu der Parteipolitik der Grünen aufgegriffen. In diesem Zusammenhang wird auch ein ähnliches Programm der SPD „Gesamtkonzept Migration“ erwähnt:

Schon im vergangenen Jahr forderten die Grünen im Bundestag einen ‚Klimapass‘ für Migranten, deren Heimat infolge des Klimawandels ‘unbewohnbar‘ sei. Der Vorstoß fand keine Mehrheit. Vor Kurzem aber griffen die Migrationspolitiker der SPD-Bundestagsfraktion das Thema auf: In einem „Gesamtkonzept Migration“ fordern sie einen Schutz für Personen, die vor Umweltkatastrophen und Auswirkungen des Klimawandels fliehen. Getrieben sind die Ideen von Überzeugungen: davon, dass der Klimawandel nicht gänzlich aufzuhalten sei. Davon, dass er zu Migrationsbewegungen führe. (W5.2020_Breyton_Fluchtgrund Klimawandel, Pos. 9)

Auch die Reportagen der Süddeutschen Zeitung nehmen Bezug auf die Frage zum rechtlichen Schutz. Dabei problematisieren sie Schwierigkeiten, welche eine Ausweitung des Schutzes durch die Genfer Konvention mit sich bringen könnte:

Das Wort „Klimaflüchtling“ ist kein völkerrechtlich anerkannter Begriff. Erst im Juli dieses Jahres scheiterte ein dreifacher Familienvater des Inselstaats Kiribati im westlichen pazifischen Ozean endgültig damit, als erster Klimaflüchtling der Welt anerkannt zu werden. (S2.2015_Fortsetzung_EXODUS, Pos. 15)

Ob Menschen, die flüchten müssen, weil ihre Felder austrocknen oder das Grundwasser salzig wird, jemals rechtlich als Klimaopfer anerkannt werden, ist fraglich. Wer vermag schon zu sagen, welchen Anteil der Klimawandel an diesen Entwicklungen hat? Und selbst wenn die Erderwärmung jemals als Fluchtgrund gelten würde – wer zieht dann die Grenze zwischen Wirtschafts- und Klimaflucht? (S2.2015_Fortsetzung_EXODUS, Pos. 16)

Während die Bewohner Fidschis zumindest ihre Leute im eigenen Land umsiedeln können, müssen Korallenatolle langfristig ihr gesamtes Staatsgebiet aufgeben. Viele liegen nicht höher als zwei Meter über dem Meer. Dabei können die Menschen dort nicht mal auf Menschenrechts-Garantien setzen. Die Genfer Flüchtlingskonvention bezieht sich nur auf kriegerische Konflikte und Verfolgung. (S4.2017_von Brackel_Flucht aus dem Paradies, Pos. 20)

6.5.5. Diskursstrang: Risikobewertung

Dem Klima-Mobilitäts-Nexus wird in einigen Artikeln eine hohe Risikobewertungen zugeschrieben. Zum einen wird Mobilität regelmäßig als Massenphänomen dargestellt und zum anderen wird Mobilität häufig in den Zusammenhang mit Konflikt, Bedrohung oder Krieg gesetzt.

Massenphänomen

„Klimaflüchtlinge“ werden in den Artikeln häufig als bedrohliches Massenphänomen dargestellt, welches durch die Verwendung von einer alarmistischen Sprache oder durch hohe prognostizierte Zahlen gestützt wird. Zu den sprachlichen Äußerungen gehören regelmäßig auftauchende Bezeichnungen wie „Migrationsströme“, „Massenmigration“ oder „massive Fluchtbewegung“, die etwas häufiger in den Artikeln der Welt verwendet werden (Abbildung 16).

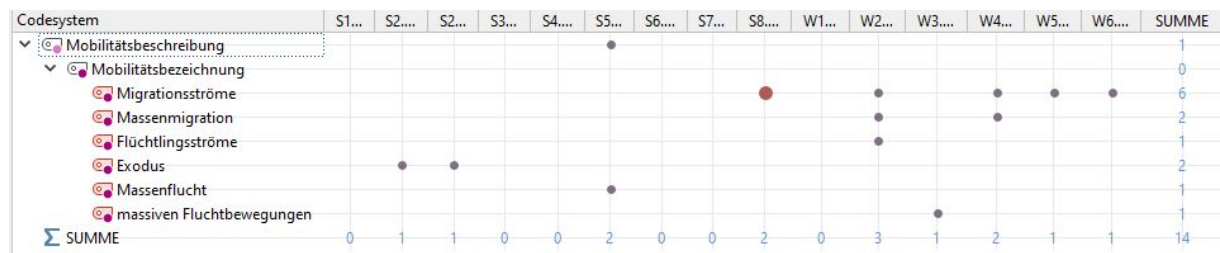


Abbildung 20: Codehäufigkeiten und Verteilung Massenphänomen (MAXQDA)

„Klimaflüchtlinge“ werden außerdem durch die Verwendung von hohen Zahlen als ein problematisches und dramatisches Massenphänomen inszeniert. Gleichzeitig erwecken die Zahlen den Anschein einer objektiven Information und rahmen sie als eine Herausforderung an ein gutes Management (Bettini 2013). Obwohl diese Zahlen in ihrer wissenschaftlichen Berechnung und Modellierung als wenig fundiert betrachtet werden können, zirkulieren sie als fester Bestandteil und oft ohne erklärenden Kontext durch die mediale Debatte (vgl. Kapitel 5.3.):

Mehr als 150 Millionen Menschen, schätzt die US-Weltraumbehörde Nasa, werden dadurch weltweit ihre Heimat verlieren und fliehen. (S2.2015_Fortsetzung_EXODUS, Pos. 7)

Demnach wird die Erderwärmung den Globus neu kartografieren. Nicht nur das Wirtschaftswachstum wird sich massiv verschieben. Es besteht die Sorge, dass eine Massenmigration droht, ausgelöst durch den Klimawandel. (W2.2017_Ettel_Zschäpitz_IWF warnt vor Klimaflüchtlingen, Pos. 10)

Die Entwarnung gilt jedoch nicht für etwaige Flüchtlingsströme. Die vom Klimawandel am härtesten getroffenen Volkswirtschaften sind das Zuhause von 60 Prozent der Weltbevölkerung, heißt es in der IWF-Analyse weiter. Der Anteil werde bis zum Ende der Dekade sogar auf 75 Prozent anschwellen. „Wenn der Meeresspiegel steigt, könnte das markante Migrationsbewegungen über Ländergrenzen hinweg auslösen“, warnt der IWF. Hunderte Millionen Menschen wären dann

gezwungen, ihre Heimat zu verlassen. (W2.2017_Ettel_Zschäpitz_IWF warnt vor Klimaflüchtlingen, Pos. 12-13)

Nach Schätzungen der Weltbank werden bis zum Jahr 2050 insgesamt 143 Millionen Menschen in Afrika südlich der Sahara, Südasien und Lateinamerika durch Klimafolgen innerhalb ihrer Länder vertrieben, wenn keine Gegenmaßnahmen ergriffen werden. (S5.2018_Leggewie_Ein Pass für Klimaflüchtlinge, Pos. 11)

Auf der anderen Seite müsse das Thema adressiert werden. Denn die Zahl der Menschen, die sich wegen Klima- oder Umweltkatastrophen auf den Weg machten, steige. Und zwar auf wahrscheinlich 140 Millionen Menschen bis zum Jahr 2050 laut der Welthungerhilfe. (W5.2020_Breyton_Fluchtgrund Klimawandel, Pos. 10)

Nicht in allen untersuchten Artikeln werden Zahlen oder Formulierungen unhinterfragt verwendet. Im Artikel „Dubiose Prognosen“ (W4.2019) setzt sich Flora Wiesdorf unter Bezugnahme auf wissenschaftliche Erkenntnisse kritisch mit den bestehenden Prognosen auseinander:

Der Professor der University of Oxford, ein angesehener Experte im Bereich der Biodiversitätsforschung, sagte voraus, dass es bis zum Jahr 2050 rund 200 Millionen „Klimaflüchtlinge“ geben werde. DIE-Experte Schraven hält diese Vorhersage für wenig stichhaltig. Im Prinzip habe Myers wohl irgendwie hochgerechnet, wie viele Gebiete in diesem Zeitraum durch Hitze, Naturkatastrophen und den Anstieg der Meeresspiegel unbewohnbar würden - und wie viele Menschen dort, bei stabilem Bevölkerungswachstum, leben würden. Bisher deutet wenig darauf hin, dass sich die Prognose bewahrheiten wird. (W4.2019_Wiesdorf_Dubiose Prognosen, Pos. 10-11)

Wiesdorf bezieht sich in ihrem Artikel zwar differenziert auf vorhandenes akademisches Wissen durch die Interviews mit IOM-Expertin Melde und Politikwissenschaftler Benjamin Schraven, trotzdem bewertet sie bisherige Ergebnisse aus Forschung und Politik am Ende ihres Artikels als „mickrig“:

Forschung und Politik sind dabei noch ganz am Anfang. Zwar hat der UN-Klimarat eine ‚taskforce on displacement‘ geschaffen. Doch die Bilanz ist bisher mickrig. Nicht nur die genaue Zahl der zu erwartenden ‚Klimaflüchtlinge‘ steht offensichtlich noch in den Sternen. (W4.2019_Wiesdorf_Dubiose Prognosen, Pos. 17)

Auch im Artikel „Zu arm, um sich auf den Weg zu machen“ (S6.2019) werden die Prognosen vom Politikwissenschaftler Benjamin Schraven kritisch beleuchtet:

Sorglosigkeit wäre sicherlich falsch, weil der Klimawandel real ist. Aber das Horrorszenario der Klimaflüchtlinge, die millionenfach kommen, wird in absehbarer Zeit nicht so aufgehen. (S6.2019_Bachstein_Zu arm um sich auf den Weg zu machen, Pos. 22)

Die Prognose von Millionen von Menschen, die wegen erhöhtem Klimastress oder aufgrund von Umweltkatastrophen ihre Heimat verlassen müssen, haben seit Beginn der Diskurskarriere einen wirkmächtigen Effekt auf das diskursive Kräftefeld. Von (Sozial-)Wissenschaftler*innen ernteten sie Kritik für die wenig robusten Methoden und die fehlende Belastbarkeit der Modellierungen. Diese Kritik wurde unter anderem an der ausbleibenden Differenzierung zwischen verschiedenen Mobilitätsdynamiken (temporär, permanent, zirkulär, intern, usw.) beziehungsweise an der Vielzahl unterschiedlicher Klima-veränderungen (abrupt, schleichend) geübt. Außerdem reicht die vorhandene Datengrundlage kaum aus, um Aussagen zum Mobilitätsverhalten mit großer Sicherheit treffen zu können. Ein weiteres konzeptionelles Problem stellt die umstrittene und uneindeutige Verwendung der Definitionen „Klimaflüchtling“ dar: „categorizing climate migrants as distinguishable from ‘non-climate migrants’ is not empirically possible in most, if not all, circumstances“ (Boas u. a. 2019, 902). Diese Ungenauigkeit erschwert ebenfalls das Treffen von verlässlichen Aussagen über zukünftige globale Abwanderungsbewegungen im Kontext von Klimaveränderungen (Gemenne 2011). Norman Myers ging in seinen populären Prognosen von einem sehr deterministischen und monokausalen Zusammenhang zwischen Umweltdegradierung und Abwanderung aus: Er nahm an, dass alle Menschen, die in von ihm als Klima*risikogebiet eingestuften Regionen leben, bei einem anwachsenden Klima*stress abwandern (Durand-Delacré u. a. 2021). Soziale, wirtschaftliche oder politische Rahmenbedingungen sowie die Möglichkeit auf lokale Anpassungsstrategien zurückzugreifen ignorierte er in seinen Modellen:

Numbers and quantitative estimates fail capture crucial dimensions of human mobility. Migrants' decision to move can be forced but also voluntary, are highly subjective, and need to be understood as situated, political, and non-deterministic (Durand-Delacré u. a. 2021, 64).

Auch wenn neuere Berechnungen mittlerweile verfeinert wurden und methodisch belastbarer sind, bleiben die methodologische Herausforderungen, welche ihre Aussagekraft weiterhin stark limitieren (Durand-Delacré u. a. 2021).

Konfliktbezug

Der Klima-Mobilitäts-Nexus wird in den Artikeln zusätzlich mit verschiedenen Risikodimensionen verknüpft. Diese erstrecken sich über ein Spektrum von Konflikt bis hin zu Terrorismus und Krieg. Dabei werden die Phänomene Klima* und Mobilität auf verschiedene Art und Weise in einen Zusammenhang mit Konflikten gesetzt. Auch in diesem Fall finden sich in den Artikel der Welt häufiger Konflikt- oder Kriegsbezüge als in der Süddeutschen Zeitung (Abbildung 17).

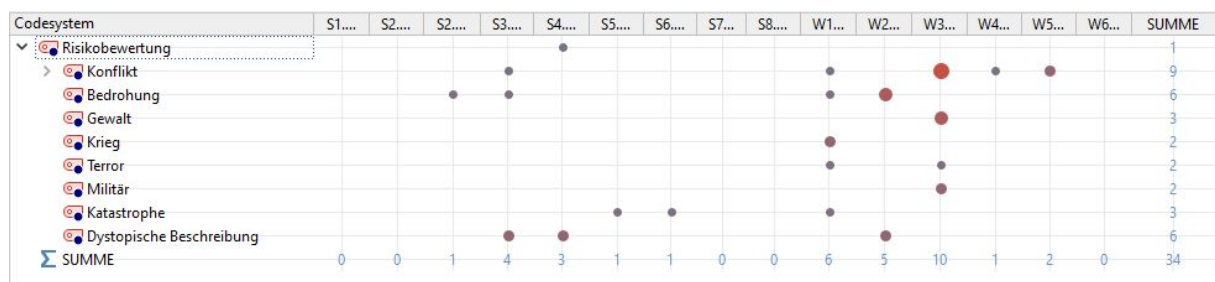


Abbildung 21: Codehäufigkeiten und Verteilung Risikobewertung (MAXQDA)

In einigen Artikel findet sich die Darstellung, Klima* führe (im Zusammenhang mit Mobilität) zu Konflikten:

Weil die Trockenheit in der Sahelzone nördlich von Benin noch extremer ausfällt, zögen auch die Viehhirten immer weiter ins Landesinnere von Benin. Auf der Suche nach Futter zerstörten ihre Herden jedes Jahr die Felder der Bauern. „Es gibt regelmäßig Tote, die sozialen Konflikte zwischen Bauern und Tierhaltern nehmen zu“, meint Ouinakonhan. (S3.2017_Götze_Yerimas Hoffnung, Pos. 13)

Auch die Flüchtlingsbewegung aus dem Nahen Osten war mit dem Klimawandel verknüpft; eine Jahrtausenddürre im ‚Fruchtbaren Halbmond‘ verschärfte 2011 die Spannungen in Syrien. Hinter ethnischen und religiösen Auseinandersetzungen, die meist als Haupttreiber von Kriegen gelten, stecken oft materielle Ressourcenkonflikte durch Umweltschäden. (S5.2018_Leggewie_Ein Pass für Klimaflüchtlinge, Pos. 7)

Aber trotz dieser empirischen Schwächen zeige die Studie, so Melde, wie der Klimawandel auch über Migration Konflikte weiter anheizen und so weitere Migration verursachen könne. Auch wenn man davon ausgehen müsse, dass die genaue Rolle des Klimawandels in jedem Einzelfall anders ausfalle. (W4.2019_Wiesdorf_Dubiose Prognosen, Pos. 16)

„Um diese Menschen muss sich die Weltgemeinschaft kümmern, ansonsten gibt es große Krisen.“ Schon heute gebe es „massive Konflikte“ in den bedrohten Gebieten, sagt Schwabe. „In Bangladesch leben 30 Millionen Menschen unter einem Meter über dem Meeresspiegel. Die kann man nicht einfach ihrem Schicksal überlassen.“ (W5.2020_Breyton_Fluchtgrund Klimawandel, Pos. 10)

Klimawandel allein zwingt Menschen selten zur Flucht. Stattdessen verschärften klimabedingte Veränderungen „viel häufiger die Not vieler Menschen und führen so zu mehr Konflikten und Gewalt, vor denen Menschen fliehen“. (W5.2020_Breyton_Fluchtgrund Klimawandel, Pos. 14)

In bestimmten Artikelabschnitten der drei Reportagen wird Klima* etwas expliziter als eine (existenzielle) Bedrohung für die betroffenen Menschen dargestellt:

Was vielen Inselstaaten, asiatischen Flussdeltas und Großstädten wie Shanghai oder Tokio erst noch droht, passiert hier bereits: Das Wasser bahnt sich seinen Weg an Orte, die es noch nie zuvor erreicht hat. Es schwappt in Häuser, schwemmt Betten und Stühle davon, reißt Dämme ein. (S2.2015_Fortsetzung_EXODUS, Pos. 8)

Durch die Erderwärmung schmelzen weltweit die Gletscher, zudem dehnt sich das wärmere Meerwasser aus. Es raubt den Menschen das Land, überschwemmt ihren Lebensraum, versalzt die Böden. Immer heftigere pazifische Stürme verwüsten die Siedlungen, Trinkwasser ist schon jetzt knapp (S2.2015_Fortsetzung_EXODUS, Pos. 9)

So ähnlich klagen Millionen Bauern in Ländern südlich der Sahara. Ein fataler Mix von verschleppten Problemen und einem Klima, das nicht mehr nach den Regeln spielt, gefährdet ihre Existenz. „In einem Jahr kann erst eine Dürre die Ernte verringern und dann eine Überschwemmung“. (S3.2017_Götze_Yerimas Hoffnung, Pos. 9)

Dort wo einst das Dorf stand, wuchert nun hohes Gras. Ein Wellblechdach liegt auf dem Boden, das Haus darunter ist durch die Aufweichung des Bodens eingesunken, Fliegen suchen Schatten. Nebenan stehen noch drei Hütten, in einer liegt eine Bibel. Ansonsten ist vom alten Dorf Vunidogoloa nur noch eine Steinstufe auf der Mitte der Wiese übrig, der Rest der einstigen Kirche. Sie wurde schon vor Jahren von einem Wirbelsturm weggefegt. (S4.2017_von Brackel_Flucht aus dem Paradies, Pos. 16)

In einigen Artikel der Welt hingegen werden die mobilen Menschen selber als eine (Sicherheits-) Bedrohung (für den Globalen Norden) beschrieben:

Gerne suggeriert der gängige Klimadiskurs, dass es einen wissenschaftlich legitimierten Konsens für die Weltklimapolitik gäbe und lediglich kurzsichtige Egoisten einem ‚Global Deal‘ im Wege stünden. Die humanitäre Katastrophe in Syrien zeigt, dass eine solche Sichtweise nicht nur naiv ist. Sie ist brandgefährlich. (W1.2015_Uekötter_Syrien und das Klima, Pos. 9)

Nicht nur das Wirtschaftswachstum wird sich massiv verschieben. Es besteht die Sorge, dass eine Massenmigration droht, ausgelöst durch den Klimawandel. (W2.2017_Ettel_Zschäpitz_IWF warnt vor Klimaflüchtlingen, Pos. 10)

Die Entwarnung gilt jedoch nicht für etwaige Flüchtlingsströme. Die vom Klimawandel am härtesten getroffenen Volkswirtschaften sind das Zuhause von 60 Prozent der Weltbevölkerung, heißt es in der IWF-Analyse weiter. (W2.2017_Ettel_Zschäpitz_IWF warnt vor Klimaflüchtlingen, Pos. 12)

Der Anteil werde bis zum Ende der Dekade sogar auf 75 Prozent anschwellen. „Wenn der Meeresspiegel steigt, könnte das markante Migrationsbewegungen über Ländergrenzen hinweg auslösen“, warnt der IWF. Hunderte Millionen Menschen wären dann gezwungen, ihre Heimat zu verlassen. (W2.2017_Ettel_Zschäpitz_IWF warnt vor Klimaflüchtlingen, Pos. 13)

Im Artikel „IWF warnt vor Klimaflüchtlingen“ (W2.2017) findet sich noch eine andere Bedrohungskonstruktion. Hier gilt die Sorge der Realwirtschaft, dem Bruttoinlandsprodukt (BIP) sowie der Bedrohung der Finanzmärkte:

Risiken bedrohen aber nicht nur die Realwirtschaft, sondern auch die Finanzmärkte: „Es gibt wachsende Beweise dafür, dass die Investoren den Einfluss von Klimaschocks auf die Produktivität zu gering einschätzen und Schocks damit in der Tendenz unterschätzen.“ (W2.2017_Ettel_Zschäpitz_IWF warnt vor Klimaflüchtlingen, Pos. 14)

Während die Folgen für das weltweite BIP als „zu verkraften“ bezeichnet werden, wird eine „Entwarnung“ jedoch nicht in Bezug auf „etwaige Flüchtlingsströme“ erteilt:

Demnach wird der Anstieg des Weltklimas um ein Grad ein Entwicklungsland mit einer Durchschnittstemperatur von 22 Grad etwa 0,9 Prozentpunkte Wachstum kosten. Aufstrebende Nationen, die in einer noch heißeren Klimazone mit 25 Grad liegen, würden sogar noch härter getroffen. Die Einbußen beim Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Kopf lägen bei 1,2 Prozentpunkten. Für das weltweite BIP seien die Effekte noch zu verkraften. Schließlich würden diese eher armen Länder nur ein Fünftel zur globalen Wirtschaftsleistung beitragen. Die Entwarnung gilt jedoch nicht für etwaige Flüchtlingsströme. Die vom Klimawandel am härtesten getroffenen Volkswirtschaften sind das Zuhause von 60 Prozent der Weltbevölkerung, heißt es in der IWF-Analyse weiter. (W2.2017_Ettel_Zschäpitz_IWF warnt vor Klimaflüchtlingen, Pos. 11-12)

Die Artikel der Welt, welche „Klimaflucht“ als eine falsche Darstellung bewerten, sehen hingegen keine Risikoursache im Klimawandel. Bestehende Klimaveränderungen in Subsahara Afrika oder Syrien beurteilen sie als normal und im historischen Vergleich nicht außergewöhnlich. Als problematisch und risikobehaftet beschreibt Frank Uekötter hingegen das Missmanagement von Land- und Wasserressourcen:

Die humanitäre Katastrophe entfaltetete sich vor dem Hintergrund eines jahrzehntelangen Missmanagements im Umgang mit Land- und Wasserressourcen. (W1.2015_Uekötter_Syrien und das Klima, Pos. 7)

Gunnar Heinsohn geht in „Es gibt keine Klimaflucht“ (W3.2019) ausführlich auf den Einsatz des Militärbündnis Minusma in der Sahelzone ein. Bestehende Konflikte in der Region führt er auf einen starken Bevölkerungsanstieg (viele „Jünglinge im besten Kampfalter zwischen 15 und 29 Jahren“ W3.2019_Heinsohn_Es gibt keine Klimaflucht, Pos. 9) und die Übernutzung der Böden zurück:

Die Hauptkampfgebiete in Mali, Niger und Burkina Faso verzeichnen zwischen 1950 und 2019 einen Bevölkerungsanstieg von zehn auf über 60 Millionen Einwohner. 2050 sollen sie bei 130 Millionen stehen. Nimmt man den Tschad und Kamerun als ebenfalls terrorbetroffene Nachbargebiete hinzu, geht es zwischen 1950 und 2019 von 18 auf 105 Millionen - durch Überweidung und Denaturierung der Böden - die Lebensgrundlage für alle unterminieren. (W3.2019_Heinsohn_Es gibt keine Klimaflucht, Pos. 8)

Auch Ulli Kulke führt Probleme wie Hunger in der Sahel Region auf das starke Bevölkerungswachstum zurück. Diese Wahrheit wird seiner Meinung nach verschwiegen, weil der Globale Norden zu Unrecht ein schlechtes Gewissen habe:

Und in Wahrheit eine ganz andere Ursache den Hunger verstärkt, die meist tunlichst verschwiegen wird, weil dieses Thema nicht zum guten Ton im Nord-Süd-Dialog passt, erst recht nicht zum schlechten Gewissen - das ungebremste Bevölkerungswachstum, ausgerechnet in den ärmsten Ländern der Welt, denen mit der geringsten "Tragfähigkeit", wie es die UN ausdrücken. (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 8)

Wer deshalb heute - zu Recht - die Not im Sahel beklagt, dabei das Bevölkerungswachstum komplett verdrängt, sie bestenfalls als eine Ursache unter vielen bezeichnet und ihren Stellenwert noch hinter den Klimawandel rückt, obwohl dieser Wandel dort überhaupt nicht negativ zu Buche schlägt, der betreibt Etikettenschwindel. (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 19)

Man muss die Erderwärmung nicht verharmlosen, wer oder was auch immer in welchem Maße dafür verantwortlich ist. Aber bevor alle, wie dies immer stärker zur Gewohnheit wird, jedes katastrophale Ereignis auf den Klimawandel zurückführen, sollte man sehr genau hinschauen. (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 25)

Mithilfe des Narrativs von „Klimaflüchtlingen“ als Massenphänomen und durch die Verknüpfung des Klima-Mobilitäts-Nexus mit Gefahr, Bedrohung oder Krieg lösen einige Artikel Angst und Sorge aus.

6.5.6. Diskursstrang: Globale Klima*(un-)gerechtigkeit

Ein weiterer Diskursstrang der quer durch die analysierten Artikel verläuft, betitelt ich als globale Klima*(un-)gerechtigkeit. Der internationale (technische) Diskurs zum Klima* wird von Akteuren des Globalen Nordens dominiert, was erst kürzlich während der 26. Klimakonferenz in Glasgow anschaulich demonstriert wurde (Taylor 2021). In den analysierten Printmedien finden sich zudem paternalistische und rassistische Sprache. Eine weitere Machtasymmetrie zeigt sich in den Rollen der Protagonist*innen, während Protagonist*innen des Globalen Nordens häufig als Expert*innen auftreten, kommen Protagonist*innen des Globalen Südens nur in den Reportagen als lokale Expert*innen vor, grundsätzlich nehmen sie eher die Rolle von (passiven) Betroffenen ein. Zuletzt gehe ich noch auf die Besprechung von Verantwortung und Verursachung in den Artikeln ein und auf die fehlende Kontextualisierung, was mich abschließend zu dem Schluss bringt, dass das Klima in der Nord-Süd-Beziehung in der Erzählung des Klima-Mobilitäts-Nexus von starken Ungleichheiten geprägt ist.

Klima* als (technischer) Diskurs des Globalen Nordens

Der Klima-Mobilitäts-Nexus hat zwar planetare Phänomene zum Gegenstand und bezieht sich größtenteils auf Betroffene im Globalen Süden, diskursiv wird er aber stark von Akteuren des Globalen Nordens dominiert (Piguet, Kaenzig, und Guélat 2018). Dabei wird die natürliche Umwelt des Menschen (Klima*) häufig als etwas außerhalb des Sozialen und als etwas primär Technisches oder Biophysikalisches verstanden. In dem Klima* als ein äußerliches Phänomen konstruiert wird, verdeckt dies die soziale Dimension, nämlich die global höchst ungleich verteilte Verursachung von ökologischer Degradierung und die extrem ungleich verteilte Vulnerabilität gegenüber den globalen Umweltveränderungsprozessen. Eine solche technische Darstellungsweise ist im Sinne der klima*-privilegierten Gesellschaften des Globalen Nordens, da sie die für den Klimawandel ursächliche imperiale Lebensweise verdeckt. Die Verursachung des Klimawandels wird beispielsweise auf den Ausstoß von CO₂ reduziert. Auch wenn Treibhausgase eine zentrale Rolle einnehmen, reicht eine Emissionsminderung seitens

der Industriestaaten nicht aus um strukturelle Ungleichheiten zu bekämpfen. Die Darstellung des Klima-Mobilitäts-Nexus in Form von Zahlen, ist ebenfalls Teil dieser technischen und quantitativen Interpretation des Klimawandels. Zahlen vermitteln den Eindruck, dass Phänomene quantifizierbar und folglich einfacher zu verwalten und zu managen sind:

Attempts to use numbers to address issues of climate justice and responsibility are undercut by the focus of quantification itself, which tends to limit debates to technical questions about how many will move and how movement can be organized (Durand-Delacré u. a. 2021, 64).

Erst durch die Kommunikation von sozialen, politischen und ökonomischen Kontexten sowie von subjektiven Mobilitätserfahrungen wird das Thema auf anderen Ebenen vermittelbar.

Rassismus / Paternalismus

In einigen der untersuchten Artikel finden sich rassistische Sprache oder Stereotype. Über den Prozess des „Othering“ werden Akteure des Globalen Südens (vor allem in den Artikeln der Welt) als andersartig konstruiert und in über die Differenzierung zu einem konstruierten „wir“ (im Globalen Norden) abgewertet. In den Reportagen der Süddeutschen Zeitung werden Menschen aus dem Globalen Süden teilweise exotisiert, verniedlicht und als andersartig markiert:

Tropische Rhythmen klingen jetzt von drüben herüber. (S2.2015_Fortsetzung_EXODUS, Pos. 44)

Der alte Orou Yerima steht in den Ackerfurchen seines Feldes und freut sich wie ein kleiner Junge. (S3.2017_Götze_Yerimas Hoffnung, Pos. 6)

Zu Yerimas Dorf Wara, das nur auf sehr detaillierten Karten verzeichnet ist, führt ein rötlicher Sandweg vorbei an schreienden Kindern und mit Wellblech gedeckten Lehmhütten – weit hinein in den Busch. (S3.2017_Götze_Yerimas Hoffnung, Pos. 7)

In der Schilderung ihrer Lebenssituationen finden sich düstere und triste Formulierungen:

Die Mittagshitze hat sich auf die verdorrte Landschaft im Norden Benins gelegt, es hat seit Monaten nicht geregnet. Pflanzen und Bäume sind sandfarben, und als flirrende Silhouetten trotten Herden abgemagerter Rinder über die staubigen Äcker. (S3.2017_Götze_Yerimas Hoffnung, Pos. 6)

Dort wo einst das Dorf stand, wuchert nun hohes Gras. Ein Wellblechdach liegt auf dem Boden, das Haus darunter ist durch die Aufweichung des Bodens eingesunken, Fliegen suchen Schatten. Nebenan stehen noch drei Hütten, in einer liegt eine Bibel. Ansonsten ist vom alten Dorf Vunidogloa nur noch eine Steinstufe auf der Mitte der Wiese übrig, der Rest der einstigen Kirche. Sie wurde schon vor Jahren von einem Wirbelsturm weggefegt. (S4.2017_von Brackel_Flucht aus dem Paradies, Pos. 16)

Dies wird ergänzt von einer paternalistischen Erzählweise:

So gesehen haben die Marshaller Glück. Sie haben ein Land, in das sie sich retten können. Ein Land, dessen schlechtes Gewissen so groß ist, dass es ihnen helfen muss: die USA. (S2.2015_Fortsetzung_EXODUS, Pos. 17)

Besonders stark abwertende rassistische Sprache findet sich in den Texten der Welt, in denen Akteure des Globalen Südens teilweise als „korrupt“, „gierig“, „chaotisch“ oder „ungehalten“ dargestellt werden. Die Gesellschaften werden auch als „unentwickelt“ oder „unzivilisiert“ in Abgrenzung zu Akteuren des Globalen Nordens beschrieben, was eine koloniale Kontinuität aufzeigt. Der Globale Norden erscheint in diesen Texten als:

„industrialisierte Westen“ (W1.2015_Uekötter_Syrien und das Klima, Pos. 6),
„reicher Norden“ (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 23),
„die entwickelten Länder“ (W4.2019_Wiesdorf_Dubiose Prognosen, Pos. 5),
„entwickelte Volkswirtschaften“ (W2.2017_Ettel_Zschäpitz_IWF warnt vor Klimaflüchtlingen, Pos. 14),
„Geberländer“ (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 8) und
„Aufnahmeländer“ (S5.2018_Leggewie_Ein Pass für Klimaflüchtlinge, Pos. 14).

Der Globalen Süden hingegen bekommt Zuschreibungen wie:

„armer Süden“ (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 23),
„Zuwanderung aus zutiefst patriarchalen, der Scharia unterworfenen Gesellschaften“
(W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 23),
"der Dritten Welt" (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 23),
„Entwicklungsländer“ (W5.2020_Breyton_Fluchtgrund Klimawandel, Pos. 13),
„einkommensschwachen Schwellen- und Entwicklungsländer“ (W2.2017_Ettel_Zschäpitz_IWF warnt vor Klimaflüchtlingen, Pos. 14)
„ein Schattenreich von Interessenten“ (W1.2015_Uekötter_Syrien und das Klima, Pos. 8)
„korrupten, unfähigen, oder von ethnischen Vormachtgelüsten geleiteten Regimes“
(W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 7).

Im Artikel „Syrien und das Klima“ (W1.2015) wird der Globale Süden als korrupter und gieriger Akteur dargestellt, der sich ungerechtfertigter Weise an Geldern für Klimaanpassungsmaßnahmen bereichert:

Für die Delegationen aus den Ländern des Globalen Südens ist es in den Verhandlungen auf dem Pariser Klimagipfel eine wohlfeile Begründung, nach mehr Geld für "Klimaadaptation" zu rufen. Und im Hintergrund gibt es ein Schattenreich von Interessenten, die schon jede Menge Ideen haben, was sich mit solchen Geldern so alles anstellen ließe. (W1.2015_Uekötter_Syrien und das Klima, Pos. 8)

Auch im Artikel „Die große Sahelzonen-Lüge“ (W6.2020) finden sich zutiefst rassistische und stereotypisierende Zuschreibungen:

Die Regierungen der durchgehend mehrheitlich muslimischen Region, abhängig von Glaubenswächtern und im Banne marodierender islamistischer Terrorgruppen, scheuen letztlich jeden offenen Gedanken an Familienplanung. Viel Volk, viel Macht, viel Ehr ist ihre Devise - ob offen ausgesprochen oder nicht - und vor allem: weniger Ärger mit den männlichen Untertanen. Denn die vor allem sorgen für die vielen Geburten, ob es ihren Frauen nun gefällt oder nicht. Eine Frau, die nach dem dritten oder vierten Kind mehrere Jahre nicht schwanger ist, steht unter Rechtfertigungszwang und sorgt für Prestigeverlust des Mannes. (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 20)

Der Globale Norden tritt in den paternalistischen Zuschreibungen häufig als Heilsbringer auf. Durch Entwicklungsgelder oder Asylangebote wird er zum Retter der Schutzlosen stilisiert, der dem Globalen Süden überlegen. In Artikel W6.2020 wird beispielsweise die einzige positive Zuschreibung (Senkung der Kindersterblichkeit) als eine „westliche Errungenschaft“ deklariert:

Dabei dokumentiert diese Entwicklung eine segensreiche Errungenschaft: die deutliche Senkung der Kindersterblichkeit und Steigerung der Lebenserwartung durch westliche Schulmedizin. Die für den Erhalt der Lebensgrundlagen zwingende Folge-Errungenschaft aber ist bisher ausgeblieben. Die Geburtenrate ist nicht gesunken. (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 18)

Betroffene versus Experten

Die Protagonisten nehmen in den Artikeln verschiedene Rollen ein, die ein neokoloniales Machtgefälle reproduzieren. Alle regionalen Beispiele der Texte (pazifische Inseln, Subsahara Afrika, Westafrika, Syrien) sowie alle dargestellten mobilen Personen³⁶ kommen aus dem Globalen Süden und treten meistens als eher passive und „einfache“ Charaktere auf:

„Klimaflüchtlinge“

„Migranten“

„Flüchtlinge“

„Betroffene“

Orou Yerima, Bauer (S3.2017_Götze_Yerimas Hoffnung, Pos. 6)

Tevity Tuimalawai, Bauer (S4.2017_von Brackel_Flucht aus dem Paradies, Pos. 15)

Mona Jetnil, mobile Person (S2.2015_Hinzel_Jose_Wall_EXODUS, Pos. 6)

Ferdinand Mueller, mobile Person (S2.2015_Fortsetzung_EXODUS, Pos. 18)

Ioane Teitiota, mobile Person (S1.2015_AFP_Klimawandel kein Asylgrund, Pos. 5)

Noch wissen die beiden Jungen nicht, dass ihre Mutter sie zurücklassen wird, wenn sie geht. Mona fehlt der Mut, es ihnen zu sagen. Das Geld hat nicht gereicht für die ganze Familie. Eine Zeit lang hat Mona davon gelebt, aus Palmbältern geflochtene Taschen, Körbe, Matten und Schachteln zu verkaufen. Dann wurden die Materialien zu teuer. Bwinan, der Vater von Monas Söhnen, wird sich um Peterson und Ranson kümmern, bis Mona auf der anderen Seite des Pazifiks genug Geld gespart hat für drei weitere Tickets. Ihr Ziel: Springdale, Arkansas, USA. Mona weiß nichts über diesen Tausende Kilometer entfernten Ort, an dem schon so viele ihrer Landsleute ihr Glück versuchen (S2.2015_Hinzel_Jose_Wall_EXODUS, Pos. 7-8)

An vier Tagen die Woche erwacht der Flughafen von Majuro zum Leben, wird zum Schauplatz eines geordneten Exodus. Die Auswanderer stehen geduldig an, um Kühlboxen voller Fische, Kokosnüsse und Brotfrüchte einzuchecken – Zutaten, um Tausende Kilometer entfernt in der neuen Heimat USA ihr Inselleben zu imitieren. (S2.2015_Fortsetzung_EXODUS, Pos. 13)

Viele der 56000 Marshallier leben vom Fischfang, die meisten von der Hand in den Mund. (S2.2015_Fortsetzung_EXODUS, Pos. 5)

Die meisten Personen, die in den Artikeln als sprechenden Expert*innen auftreten kommen hingegen aus dem Globalen Norden:

Für den deutschen Entwicklungsminister ist die Sache klar. "Wir gehen derzeit von 20 Millionen Klimaflüchtlingen in Afrika aus", sagte Gerd Müller kurz vor Beginn der Klimakonferenz in Madrid. (W4.2019_Wiesdorf_Dubiose Prognosen, Pos. 6)

³⁶ Eine seltene Ausnahme ist die Erwähnung, dass im Globalen Norden zukünftig auch „Klimaflüchtlinge“ erwartet werden können.

Der Politik- und Sozialwissenschaftler Benjamin Schraven befasst sich mit Fluchtforschung wie Zusammenhängen von Migration, Klima- und Umweltwandel und ländlicher Entwicklung. Er arbeitet am Deutschen Institut für Entwicklungspolitik. (S6.2019_Bachstein_Zu arm um sich auf den Weg zu machen, Pos. 6)

Ein fünfköpfiges Team um Roman Hoffmann vom PIK und dem Wiener Institut für Demographie hat dazu 30 Studien zur Klimamigration miteinander verglichen. Die Ergebnisse wurden am Montag im Fachblatt Nature Climate Change veröffentlicht. (S8.2020_Rodemann_Bleiben bis zur Schmerzgrenze, Pos. 8)

IOM-Expertin Melde weist darauf hin, dass Urbanisierung in dieser Zeit schon länger ein weltweiter Trend gewesen sei. (W4.2019_Wiesdorf_Dubiose Prognosen, Pos. 16)

Der menschenrechtspolitische Sprecher der SPD-Fraktion, Frank Schwabe, beschreibt die schwierige Lage. (W5.2020_Breyton_Fluchtgrund Klimawandel, Pos. 10)

Zwar sei es unbestritten, dass der Klimawandel Einfluss habe auf Flucht und Migration, sagt Unionsfraktionsvize Thorsten Frei (CDU). (W5.2020_Breyton_Fluchtgrund Klimawandel, Pos. 15)

Ein etwas anderes Bild wird stellenweise In den Reportagen vermittelt. Hier treten auch einige lokale Expert*innen des Globalen Südens als handelnde und kompetente Menschen auf:

Amadji Firmin, Agraringenieur (S3.2017_Götze_Yerimas Hoffnung, Pos. 18)

Médard Ouinakonhan, Leiter der Abteilung Klimaschutz im Umweltministerium (S3.2017_Götze_Yerimas Hoffnung, Pos. 13)

Moudachirou Soule, Verwaltungsmitarbeiter (S3.2017_Götze_Yerimas Hoffnung, Pos. 12)

Mary Meita, Mitarbeiterin Botschaft Kiribati (S4.2017_von Brackel_Flucht aus dem Paradies, Pos. 5)

Anote Tong, ehemaliger Präsident (S4.2017_von Brackel_Flucht aus dem Paradies, Pos. 6)

Kathy Jetnil-Kijiner, marshallische Poetin (S2.2015_Fortsetzung_EXODUS, Pos. 40)

Tony de Brum (S2.2015_Fortsetzung_EXODUS, Pos. 10)

Fehlende historische Kontextualisierung

In dem Großteil der Texte fehlt eine differenzierte Kontextualisierung von den besprochenen Phänomenen und Krisen. Dabei werden entscheidende Zusammenhänge ausgeblendet:

Menschen werden nicht einfach durch die „Knappheit“ natürlicher Ressourcen und „den Klimawandel“ in die Flucht getrieben. Stattdessen sind es ungerechte gesellschaftliche Verhältnisse – wie der ungleiche Zugang zu Land, Wasser und Produktionsmitteln -, die Ressourcen knapp und den Klimawandel für viele zu einer existentiellen Bedrohung machen (Brand und Wissen 2017, 11)

Die multiplen Krisen der heutigen Zeit (insbesondere den Klimawandel) erklären sich Brand und Wissen über die Krise des globalen Entwicklungsmodells. Mit dem Begriff der „Imperialen Lebensweise“ wollen Brand und Wissen den Alltag der Menschen mit den

gesellschaftlichen Strukturen verbinden. Das alltägliche Leben in den kapitalistischen Zentren wird wesentlich über den exklusiven und überproportionalen Zugriff auf Natur und Arbeitskraft andernorts -insbesondere im Globalen Süden - möglich gemacht. Auch die sozialen und ökologische Kosten dieser Lebensweise werden in dieses „Außen“ externalisiert (Brand und Wissen 2017). Die Lebensweise basiert auf „Ungleichheit, Macht und Herrschaft, mitunter auf Gewalt“ (Brand und Wissen 2017, 45). Die Imperiale Lebensweise war bereits Teil der Kolonialisierung und weist bis heute koloniale und kapitalistische Kontinuität auf.

Im Artikel „IWF warnt vor Klimaflüchtlingen“ (W2.2017) wird vielfach vor die Folgen des Klimawandels für Realwirtschaft und Finanzmärkte beklagt und vor „Flüchtlingsströmen“ gewarnt, insbesondere wird auch von Folgen für die „entwickelten Volkswirtschaften“ (W2.2017_Ettel_Zschäpitz_IWF warnt vor Klimaflüchtlingen, Pos. 14) gesprochen. Der Artikel benennt aber in keinem Satz die Verursachung des Klimawandels durch die kapitalistischen Zentren (im Globalen Norden). Obwohl die Autor*innen sich am Ende des Artikels für eine schnellere Umsetzung der Klimaabkommen aussprechen, ignorieren sie jeglichen historischen und ökonomischen Kontext der Verursachung des Phänomens.

Eine Ausnahme erfolgt an dieser Stelle in den Reportagen. In der Reportage „EXODUS“ wird beispielsweise ausführlich auf die atomare Bombentestung auf den Marshallinseln durch die USA eingegangen:

Die USA lassen die Inselbewohner nicht aus Mitgefühl einreisen. Ein Abkommen zwischen Inselstaat und Supermacht garantiert ihnen seit 1986 eine visafreie Einreise sowie eine Arbeitserlaubnis. Außerdem erhält das Land Finanzhilfen aus den USA. Es ist der Versuch der Wiedergutmachung. Die Insulaner haben vor gut 60 Jahren schon einmal einen Großteil ihres Landes verloren – damals nicht an das Wasser, sondern an die atomaren Strahlen. (S2.2015_Fortsetzung_EXODUS, Pos. 22)

Die Marshaller verlieren ihr Land gerade ein weiteres Mal. Der Unterschied zwischen der Bombe und den wechselnden Wolken wird sein: Bei verstrahlten Inseln konnten die Bewohner davon träumen, ihre Heimat eines Tages wieder zu besiedeln. Der Klimawandel aber beendet alle Sehnsüchte. Jetzt verschwinden die Inseln, für immer. Schlimmer noch: Das steigende Wasser droht, die atomare Vergangenheit wieder an die Oberfläche zu spülen. (S2.2015_Fortsetzung_EXODUS, Pos. 32)

Auch im Artikel „Flucht aus dem Paradies“ (S4.2017) in dem van Brackel auf Umsiedlungsprogramme innerhalb der Inselstaaten eingeht, wird die koloniale Geschichte problematisiert:

Kiribati hat deshalb die Sache selbst in die Hand genommen, um sich auf Fidschi einzukaufen, etwa auf der zweitgrößten Insel im Archipel Vanua Levu. Im Süden der Insel liegt das Dörfchen. Es heißt Naviavia. Über die Hügel mit dem kurzgemähten Rasen verteilen sich Bungalows, Schulkinder in blauen Uniformen rennen umher. Die 270 Einwohner Naviavias sind Nachfahren von Sklaven aus den Salomonen, die einst von den britischen Kolonialherren auf Schiffen nach Fidschi verschleppt worden waren, um auf Zuckerrohrplantagen zu arbeiten. Nun befürchten sie, erneut unterdrückt zu werden – von den neuen Herren aus Kiribati. „Es tut schon ein bisschen weh“, sagt die 69-jährige Deri Vakalele, wenn sie darüber nachdenkt, dass das Land, auf dem sie seit Jahrzehnten lebt, nun einem anderen Inselvolk gehört. (S4.2017_von Brackel_Flucht aus dem Paradies, Pos. 21)

Heißt Verursachung auch Verantwortung?

Einige Artikel argumentieren für eine (rechtliche oder finanzielle) Verantwortungsübernahme durch den Globalen Norden z.B. durch eine Ausweitung von Schutzrechten oder Entschädigungszahlungen, da dieser mit seinen hohen Treibhausgasemissionen den Klimawandel zu verantworten hat:

Nach dem Verursacherprinzip müssen dazu Staaten mit erheblichen historischen wie aktuellen Treibhausgasemissionen bereit sein, welche die Hauptverantwortung für Klimawandel tragen. (S5.2018_Leggewie_Ein Pass für Klimaflüchtlinge, Pos. 10)

Die Crux dabei ist, dass damit unabhängig von Migrationsströmen ausgerechnet die ärmsten Länder am stärksten unter der Klimakrise leiden werden. Die reichen Industriestaaten hingegen haben zwar das meiste CO₂ in die Atmosphäre geblasen. Sie könnten aber infolge des Klimawandels künftig zum Beispiel mehr Wein anbauen – was ziemlich zynisch erscheint angesichts von Hungersnöten und Naturkatastrophen im globalen Süden. (S8.2020_Rodemann_Bleiben bis zur Schmerzgrenze, Pos. 15)

Diese Forderung wird auch an wenigen Stellen aus Richtung der Inselstaaten formuliert:

Die kleinen Inselstaaten fordern Hilfe von den Verursachern des Klimawandels – den Industrieländern. Zum einen Entschädigungen für den Besitz und das Land, das sie verloren haben. Zum anderen die Aufnahme ihrer Bevölkerung, wenn sie ihre Inseln aufgeben müssen. (S4.2017_von Brackel_Flucht aus dem Paradies, Pos. 19)

Manchmal, wenn Mary Meita an ihre Heimat Kiribati denkt, an die Erinnerungen ihrer Kindheit, die im Meer versinken, dann spürt sie Wut in sich aufsteigen. Wut auf die Industrieländer. Sie will jetzt nur als Privatperson zitiert werden. „Wir hassen den Gedanken, umsiedeln zu müssen“, sagt sie. „Wir möchten nicht Klimaflüchtlinge genannt werden. Wir sind für all das nicht verantwortlich!“ (S4.2017_von Brackel_Flucht aus dem Paradies, Pos. 25)

In den Artikeln der Welt, die eine Problemverursachung durch den Klimawandel als falsche Tatsachendarstellung bewerten, wird eine globale Verantwortungsumkehr bezweckt (W1.2015, W3.2019, W6.2020). Die Artikel leugnen auf verschiedenen Ebenen die umfassenden akademischen Wissensbestand zum Klimawandel (IPCC 2014):

Man muss die Erderwärmung nicht verharmlosen, wer oder was auch immer in welchem Maße dafür verantwortlich ist. (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 25)

Die Autoren widersprechen der Tatsache, dass durch Hunger, Konflikte oder ökologische Degradierung bedingten prekären Lebenssituationen etwas mit dem Klimawandel – also einem vor allem durch den Globalen Norden verursachten Phänomen - zu tun zu haben. Somit fordern sie eine Lösungssuche und Verantwortungsübernahme durch die betroffenen Gesellschaften selber, da diese die Schuld für ihre eigene Situation tragen würden. Laut Kulke sei die fehlende Relevanz des Klimawandels auch wissenschaftlich bestätigt. Deshalb argumentiert der Autor gegen ein „schlechtes Gewissen“ der bereits großzügigen „Geberländer“:

Eine ganz andere Frage ist allerdings, ob das schlechte Gewissen, das uns im Norden, in den Geberländern, zuletzt beim Thema Hunger im Sahel so nachhaltig eingetrichtert wird, dabei ein guter Ratgeber ist. Immer lauter wird die Hungerkatastrophe in der Halbwüstenzone südlich der Sahara als Folge des Klimawandels regelrecht in Szene gesetzt, in einem Tonfall, als wüsste es sowieso jeder. Obwohl die Wissenschaft hierbei seit langem eine deutlich andere Sprache spricht. (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 8)

Wer durch die Begründung "Klimawandel" vor allem ein schlechtes Gewissen erzeugen will, wird auf die Dauer das Gegenteil erreichen. (W6.2020_Kulke_Die große Sahelzonen-Lüge, Pos. 25)

Auch Uekötter beschreibt Dürreperioden als „ökologische Normalität“ - also fern von westlicher (anthropogener) Verursachung - auf diese Normalität müssten sich die Regierungen selber vorbereiten:

Dürreperioden sind in ariden Gebieten Teil der ökologischen Normalität, und die Frage ist deshalb zugleich, wie sich Wirtschaft, Gesellschaft und Politik auf die Möglichkeit des ausbleibenden Regens vorbereiten. Die Bilanz der syrischen Regierung sieht in dieser Hinsicht ziemlich finster aus. (W1.2015_Uekötter_Syrien und das Klima, Pos. 7)

Da dem Globalen Norden laut Uekötter keine Verantwortung zugeschrieben werden kann, sollte dieser auch keine „Klimaflüchtlinge“ aufnehmen müssen:

Deshalb möge der Westen die Migranten als Klimaflüchtlinge anerkennen. Es ist eine Kausalkette, der der Westen bislang ziemlich ratlos gegenübersteht. (W1.2015_Uekötter_Syrien und das Klima, Pos. 6)

Uekötter zweifelt auch am wissenschaftlichen Konsens der internationale Klimapolitik und bezeichnet den globalen Lösungsansatz als „brandgefährlich“:

Und doch wird es interessant sein, das Ergebnis von Paris auch einmal im Lichte der moralischen Aporien zu betrachten, die unsere Weltgesellschaft hervorbringt. Gerne suggeriert der gängige Klimadiskurs, dass es einen wissenschaftlich legitimierten Konsens für die Weltklimapolitik gäbe und lediglich kurzsichtige Egoisten einem "Global Deal" im Wege stünden. Die humanitäre Katastrophe in Syrien zeigt, dass eine solche Sichtweise nicht nur naiv ist. Sie ist brandgefährlich. (W1.2015_Uekötter_Syrien und das Klima, Pos. 9)

Auch Heinsohn widerspricht der Einordnung von klimatischen Veränderungen als relevant für Betroffene und bezeichnet die „Probleme der Sahelzone“ als „menschengemacht“:

Aber auch ein Wachsen der Sahara mit bedrohlichen Folgen für die Anwohner steht nicht an. Das Problem der Sahelzone ist ganz unstrittig menschengemacht, aber demografischer und nicht klimatischer Natur. (W3.2019_Heinsohn_Es gibt keine Klimaflucht, Pos. 10)

Alle drei Autoren sind überzeugt, dass der Globale Norden in keiner Weise Mitverantwortung für die ökologische Degradierung oder Klimaveränderungen im Globalen Süden trägt. Dabei leugnen sie breitgefächerte wissenschaftliche Erkenntnisse der Klimaforschung und ignorieren globale und neokoloniale Machtstrukturen, die Menschen und Natur im Globalen Süden strukturell ausbeuten.

Das Klima der Nord-Süd-Beziehung

Bei der als „Klimaflucht“ bezeichnete Mobilität wird sich bei der Problematisierung fast ausschließlich auf mobile Menschen im Globalen Süden bezogen (Felgentreff 2015). In der Berichterstattung kommen „Klimaflüchtlinge“ fast ausschließlich aus dem Globalen Süden und bauen in dieser Erzählweise Druck auf die begrenzten Aufnahmekapazitäten des Globalen Nordens auf (Ransan-Cooper u. a. 2015, 110).

Durch die Betonung von ökologischen Treibern gegenüber anderen Rahmenbedingungen wird die Debatte oft naturalisiert und entpolitisiert. Indem der ökologische Treiber als ein äußerlicher und vom Menschen unabhängiger Faktor beschrieben wird, wird die global ungleich verteilte Verursachung des Klimawandels verdeckt (Felgentreff 2015). Dabei ist der

Klimawandel in Bezug auf seine Verursachung und Vulnerabilität ein Phänomen, das strukturelle soziale Ungleichheiten abbildet. An dieser Stelle wird deutlich, dass die Phänomene Klimawandel und Mobilität stark in ein asymmetrisches Nord-Süd-Machtverhältnis eingebettet und entlang von globalen Ungleichheitsverhältnissen strukturiert sind. Das Framing als Bedrohung wird beispielsweise über eine machtasymmetrische Nord-Süd-Beziehung konstruiert:

This framing is legitimised by broader, geopolitical framings that posit a North-South axis of security, where the supposedly rational North tends to be positioned normatively in a position of control in relation to 'chaotic' Southern states through agendas of military intervention, development and modernization, with sovereignty in the global North under threat (Ransan-Cooper u. a. 2015, 110).

Auch das Framing von „Klimaflüchtlingen“ als passive Opfer knüpft an eine neokoloniale Erzählung von globaler Entwicklung an, die Gesellschaften im Globalen Süden als unterentwickelt und dem gegenübergestellt die Gesellschaften des Globalen Nordens als modern und technisch fortgeschritten konstruiert. Im europäischen Mobilitätsdiskurs, zugespitzt durch den Sommer der Migration 2015, ist die Sorge vor Zuwanderung auch unabhängig vom Aspekt Klima* schon lange im kollektiven Wissen eingeschrieben:

Ein Narrativ, welches hier besonders ausgeprägt ist, basiert auf der Annahme, dass Europa und der globale Norden insgesamt im Zentrum einer Zuwanderung bislang beispiellosen Ausmaßes stehen beziehungsweise, dass eine solche Zuwanderung in der näheren Zukunft bevorsteht. Eng verwoben damit ist eine stark simplifizierende Erklärung von Migrations- oder Fluchtproblemen (Schraven 2021).

6.6. Zeitungsvergleich

Die beiden untersuchten Tageszeitungen zeigen in ihrer Berichterstattung zum Klima-Mobilitäts-Nexus erhebliche Unterschiede auf. Das zeigt sich z.B. in den journalistischen Darstellungsformen, in ihrer Risikobewertung, sowie in den unterschiedlichen Problemzugängen und Diskurspositionen.

Die Süddeutsche Zeitung hat eine insgesamt konsistentere Berichterstattung. Durch die Reportagen schafft die Süddeutsche Zeitung mehr Platz für Empathie mit den Betroffenen und einen Einblick in lokale Kontexte, auch wenn der Blick auf diese Fallbeispiele durch die Brille der Reporter des Globalen Nordens geworfen wird. Regionale Beispiele, die in der

Süddeutschen Zeitung besprochen werden, beziehen sich auf die pazifischen Inselstaaten, Westafrika, Syrien, Neuseeland und die USA. Innerhalb der Berichterstattung der Welt zeigt sich eine größere Heterogenität. Während W2.2017 ein sehr alarmierendes Bild von Massenmigration zeichnet, argumentieren W1.2015, W3.2019 und W6.2020 der Globale Süden müsse sich selber für seine Probleme verantworten. Im Kontrast dazu wirft W4.2019 einen kritischen Blick auf alarmistische Prognosen und W5.2020 berichtet über verschiedene Positionen zu Schutzrechten und zu Verantwortungsübernahme durch den Globalen Norden. Insgesamt weist die Welt einen höheren Anteil an rassistischer und abwertender Sprache auf, mehrere Artikel leugnen zudem Aspekte des wissenschaftlichen Konsenses der Klimaforschung. In der Kontextualisierung der Welt finden Dimensionen sozialer Ungleichheiten und neokoloniale Machtasymmetrien kaum Beachtung. Insgesamt kommen mehr Konfliktbezüge vor und die Artikel lösen in einem höheren Maße Angst und Beunruhigung aus. Regionale Beispiele, auf die in der Welt ausführlicher eingegangen wird sind Subsahara Afrika, Syrien und Bangladesch.

Diskurspositionen

Die meinungsorientierten Artikel der Welt W1.2015, W3.2019, W6.2020 nehmen rechtskonservative Diskurspositionen ein, die dem meinungsorientierten eher links-progressiv verorteten Artikel aus der Süddeutschen Zeitung S5.2018 in ihrer Argumentation diametral gegenüberliegen. Claus Leggewie empfiehlt, auf Grundlage eines eher deterministischen Verständnisses von Klima* und Flucht und unter Bezugnahme auf das Verursacherprinzip, einen Klimapass und die Aufnahme von „Klimaflüchtlingen“ durch Deutschland und andere Länder. Frank Uekötter, Gunnar Heinsohn und Ulli Kulke streiten die Verursachung von Problemen im Globalen Süden durch den Globalen Norden ab: Vielleicht hätte Deutschland einen großen Anteil an globalen Treibhausgasen zu verantworten, die würden jedoch in Dürreregionen wie Subsahara Afrika oder Syrien überhaupt keinen Einfluss nehmen. Viel mehr seien der Bevölkerungsanstieg, die Übernutzung der Böden und das Missmanagement die Ursachen für eine fehlende Ernährungssicherheit. Verantwortung müssten also die Betroffenen selber übernehmen, ein schlechtes Gewissen sei deshalb im Globalen Norden nicht angebracht.

Auch der informationsorientierte Text der Welt W2.2017 stellt einen starken Kontrast zu anderen informationsorientierten Texten aus der Süddeutschen Zeitung S6.2019, S8.2020 und dem der Welt W4.2019 dar. Ettl und Zschäpitz berichten darin von einer IWF-Studie, welcher die extrem umwelt-deterministische und neoliberale Annahme zugrunde liegt, Menschen seien bei einer Durchschnittstemperatur von 13 Grad am produktivsten. Das globale Wirtschaftswachstum würde sich deshalb verschieben und eine Massenmigration nach Europa auslösen. Dabei blenden sie lokal verschiedene soziale und politische Kontexte aus und reduzieren Menschen auf ihre ökonomische Nützlichkeit. Benjamin Schraven verfolgt im Interview mit Andrea Bachstein einen anderen Ansatz: Hier wird Mobilität als multikausal dargestellt und in seiner Verschränkung mit der Armutsdimension erläutert. Schraven kommt zu dem Schluss, dass viele Menschen in prekären Situationen sich Mobilität gar nicht leisten können und widerspricht dem Bedrohungsszenario massenhafter Mobilität. Eine ähnliche Perspektive nimmt Julian Rodemann im Bericht über die Meta-Studie von Roman Hoffmann u.a. ein: auch wenn Umweltfaktoren Migration beeinflussen würden, komme es stark auf die jeweiligen Rahmenbedingungen an. Finanzielle Mittel seien eine entscheidende Bedingung für Mobilität, zudem würden sich viele Menschen nur im eigenen Land bewegen oder in Richtung des Nachbarlandes. Flora Wiesdorf skizziert in ihrem Artikel in der Welt einen historischen Umriss der alarmistischen Prognosen und geht im Interview mit Susanne Melde und Benjamin Schraven auf aktuelle wissenschaftliche Forschungsergebnisse ein, die einen simplen Automatismus des Nexus widerlegen. In den hier erläuterten Darstellungen des Klima-Mobilitäts-Nexus bilden sich stark kontrastierende Diskurspositionen im Hinblick auf ihre wissenschaftlichen Grundannahmen ab.

Die beiden Agenturmeldungen in der Süddeutschen Zeitung geben Aufschluss über eine grundsätzliche Verschiebung einer Diskursposition über die Zeit in Bezug auf ihre rechtliche Einordnung (S1.2015, S7.2020): Während diese Einordnung im Jahr 2015 noch lautet „Klimaflüchtlinge“ hätten keinen Asylanspruch, heißt es fünf Jahre später für „Klimaflüchtlinge“ könnte ein Anspruch auf Asyl geltend gemacht werden. Auch der Artikel von Ricarda Breyton bespricht diese rechtliche Einordnung (W5.2020). Sie legt verschiedene (partei-)politische Diskurspositionen dar. Das Bundesinnenministerium sehe im bestehenden Recht keine Möglichkeit aus klimabedingten Gründen einen Asylanspruch zu gewährleisten. Ähnlich sieht

es der CDU Vertreter, er befürchtet eine rechtliche Ausweitung würde einem Freifahrtsschein für Migration gleichkommen. Die Diskurspositionen der SPD und Grünen unterscheiden sich davon: Sie haben Konzepte ausgearbeitet, die mehr Schutzrechte für „Klimaflüchtlinge“ vorschlagen. Auch die IOM bezieht Position für die Erweiterung von Schutzrechten.

Eine gemeinsame Diskursposition beziehen die Reportagen aus der Süddeutschen Zeitung. Sie nähern sich dem Nexus über eine andere Ebene, in dem sie persönliche Geschichten aus dem Globalen Süden erzählen und diese teilweise in einen größeren historischen und lokalen Kontext setzen. Dabei werden neue Aspekte vermittelt: Empathie mit den Betroffenen und ein Eindruck von subjektiven und komplexen Mobilitätserfahrungen. In den Reportagen treten auch lokale Expert*innen ins Bild. Trotzdem reproduzieren die Berichterstattungen eine paternalistische eurozentrische Sichtweise auf die Betroffenen.

6.7. Diskussion

Die Analyse der Zeitungsartikel zeigt vor dem Hintergrund der historischen Diskurskarriere, dass im untersuchten Printdiskurs weiterhin alarmistische und deterministische Darstellungen des Klima-Mobilitäts-Nexus präsent sind. Trotzdem lässt sich auch eine zunehmende Anzahl an komplexen Darstellungen des Nexus auf Grundlage von gegenwärtigen wissenschaftlichen Erkenntnissen und subjektiven Mobilitätserfahrungen erkennen. In diesen Darstellungen wird das Zusammenspiel von verschiedenen Faktoren für die Mobilitätsentscheidung illustriert sowie Mobilität über die Mobilitätsmuster der Binnenmobilität oder zirkulären und kurzzeitigen Mobilität erläutert.

Ein Klima der Angst

Dass Mobilitätsbewegungen ein durch den Klimawandel direkt verursachtes drohendes Massenphänomen seien, kann wissenschaftlich kaum ausreichend belegt werden (Boas u. a. 2019). Hinter dieser Erzählung verbirgt sich viel eher eine sehr wirkmächtige rhetorische Figur, die den „Klimaflüchtling“ als bedrohlichen „Anderen“ konstruiert. Auch die Herstellung des Zusammenhangs von Mobilität mit Konflikt oder Gefahr trägt dazu bei.

Es ist durchaus zu erwarten, dass der fortschreitende Klimawandel besonderen Druck auf prekäre Lebenssituationen von ärmeren und vulnerableren Menschen im Globalen Süden ausübt. Doch auch wenn das Narrativ der Massenmigration als Weckruf-Argument für mehr Klimaschutz oder als ein Appell für bessere Schutzrechte verwendet wird, erzeugt es Angst und Beunruhigung und unterstützt eher die mobilitätspolitischen Maßnahmen der Mobilitätskontrolle, -eindämmung sowie der Grenzschießung:

That this “unthinkable” human catastrophe is signified by hegemonic European discourse as an unavoidable incident to be fought with stricter migration policies is one of the most macabre examples of normalization, or the “impossible becoming possible” (Bettini 2013, 70).

Ein solches Narrativ ist unabhängig von der Motivation wenig hilfreich im Hinblick auf das Wohlergehen von Betroffenen:

On the one hand a focus on mass migration numbers is intended to construct climate migration as a crisis. However, framing this crisis as a humanitarian issue has done little to protect migrants and more to stoke the fires of anti-immigrant populism, providing arguments for more stringent border controls and increasingly restrictive migration policies across the Global North. At the same time, the promise of quantification creates the impression that this crisis can be clearly defined, and managed, as long as better numbers are made available (Durand-Delacré u. a. 2021, 64).

Die Erzählung einer durch den Klimawandel induzierten „Massenmobilität“ kann auch als Ausdruck oder Zugeständnis von eigener Sorge und Angst der Menschen in den Gesellschaften des Globalen Norden vor den Folgen des Klimawandels interpretiert werden. In den Gesellschaften des Globalen Nordens wägten sich Menschen bislang eher noch in Sicherheit vor den disruptiven Konsequenzen des fortschreitenden Klimawandels oder glauben an die technische Beherrschbarkeit der Natur durch den Menschen. Die Erzählung einer „massenhaften Fluchtbewegung“, die bis nach Europa reicht, lässt das vermeintliche Gefühl von Sicherheit oder Distanzierung bröckeln. Aus dem Gefühl der Angst können allerdings keine solidarischen mobilitätspolitischen Lösungsansätze entstehen. Mobilitätspolitische Lösungsansätze sollten nicht aus einem Angst- oder Bedrohungsgefühl heraus verhandelt werden. Ihnen sollte eine menschenrechtliche Argumentation zugrunde liegen, die sich an den Bedürfnissen und dem Wohlbefinden der Menschen orientiert:

It is people that matter, not numbers (Durand-Delacré u. a. 2021, 73).

Die Rolle von wissenschaftlichen Erkenntnissen und vielfältigen Mobilitäts-erfahrungen (Komplexität)

Über die letzten beiden Jahrzehnte hat der wachsende wissenschaftliche Spezialdiskurs zum Klima-Mobilitäts-Diskurs ein präziser werdendes Verständnis des Klima-Mobilitäts-Nexus hervorgebracht (Black, Adger, Arnell, Dercon, Geddes, Thomas, u. a. 2011; Piguet 2021). Trotzdem bleiben viele Mechanismen und Charakteristika des Nexus noch wenig erschlossen (Hoffmann u. a. 2020). Außerdem sollte bedacht werden, dass die verwendete akademische Sprache und wissenschaftlichen Konzepte kein neutrales, sondern ebenfalls ein spezifisches und machtdurchsetztes Wissen darstellen. Die Wissensproduktion zum Klima-Mobilitäts-Nexus wird durch eine elitäre epistemische Gemeinschaft im Globalen Norden dominiert und limitiert. Das Wissen und die Erfahrung von Betroffenen werden dabei immer noch marginalisiert oder nicht mittels ihrer eigenen Stimmen erzählt. Durand-Delace u.a. fordern deshalb auch eine methodische Neuorientierung in der wissenschaftlichen Auseinandersetzung, die sie als „Climate Mobilities Approach“ bezeichnen:

we are calling for approaches that engage with the subjective diversity of migrant mobilities and situate people involved and their perspectives more prominently in the research process (Durand-Delacré u. a. 2021, 70–71)-

Die Ergebnisse der qualitativen Analyse zeigen, dass frühe simplifizierende und deterministische Narrative zum Klima-Mobilitäts-Nexus (z.B. Klima* als einzige und primäre kausale Ursache von Mobilität, Mobilität hauptsächlich in Richtung des Globalen Nordens) in den untersuchten Printmedien weiterhin präsent sind. Gleichzeitig lässt sich eine neue Tendenz erkennen: u.a. durch den Einbezug von wissenschaftlichen Erkenntnissen und persönlichen Geschichten von Betroffenen erhält der mediale Diskurs eine weitere Ausdifferenzierung und vermittelt ein höheres Level an Komplexität im Hinblick auf die besprochenen Phänomene (nachvollziehbar in den Diskurssträngen „Mobilitätsgründe“ und „Mobilitätsmuster“). Im Printdiskurs (der Süddeutschen Zeitung) lässt sich im Verlauf des Untersuchungszeitraums eine leicht ansteigende Zahl an informationsorientierten Texten finden, welche im Vergleich der untersuchten Zeitungstexte eher dazu tendieren ein komplexeres Bild des Klima-Mobilitäts-Nexus zeichnen. Dabei behaupte ich nicht, dass eine einfachere Darstellung des Phänomens zwangsläufig irreführend oder inkonsistent sein

muss, eine gute Verständlichkeit ist für die Printberichterstattung sogar von Vorteil. Die Auswahl von vereinfachten Narrativen sollte jedoch überprüft werden, denn sie hat normative und diskursive Implikationen, die mitbedacht werden müssen (Bettini 2013, 68).

Trotzdem verbleibt in der analysierten Berichterstattung ein paternalistischer und teilweise rassistischer Blick auf den Globalen Süden. Die Bezeichnung als „Klimaflüchtling“ spiegelt selten eine von mobilen Menschen gewählte Selbstbezeichnung wider, sondern ist eine Bezeichnung, die über unterschiedliche Deutungsmuster (durch Expertenmeinungen) im Globalen Norden erzeugt wird. Dabei sagen diese Bezeichnung und die unterschiedlichen Deutungsrahmen mehr über die Erzeuger*innen dieses Begriffs aus, als dass sie Auskunft über die Erfahrungswelt der Bezeichneten geben (Nash 2020).

Die Frage nach dem Anspruch auf Mobilität und Naturverbrauch, sowie nach Verursachung und Verantwortung (Legitimität, Kontextualisierung)

Die Verhandlung des Klima-Mobilitäts-Nexus in den Zeitungstexten wird auch stark entlang der Frage nach Legitimität geführt. Das lässt sich vor allem in den Diskurssträngen „Asylrecht“ und „Globale Klima*(un-)gerechtigkeit“ nachvollziehen. Am Beispiel der Printdebatte zum Klima-Mobilitäts-Nexus lässt sich erkennen, dass in der öffentlichen Diskursarena die Aushandlung des gesellschaftlichen Anspruchs auf Mobilität und Naturverbrauch stattfindet. Diese Kontroverse reicht im Kern zurück bis in die Kolonialzeit. Durch die sich gegenwärtig verstärkende Erkenntnis der Endlichkeit von natürlichen Ressourcen, der Begrenztheit des Planeten, sowie der sozial-ökologischen Auswirkungen des extraktivistischen Systems kapitalistischen Wachstums wird die Verteilung von „Naturverbrauch“ zur zentralen globalen Verteilungsfrage. Im Printdiskurs wird diese Auseinandersetzung um Fragen nach globaler Klima*(un-)gerechtigkeit verkörpert durch die Figur des „Klimaflüchtlings“. Über die unterschiedlichen Haltungen gegenüber der Figur des „Klimaflüchtlings“ werden verschiedene gesellschaftliche Diskurspositionen zu globaler Klimagerechtigkeit ausgedrückt. Während die humanistisch-progressive Argumentation von Leggiewie in dem Phänomen der „Klimaflucht“ eine Ungerechtigkeit sieht, die internationaler Verantwortungsübernahme erfordert, sehen die rechtskonservativen Autoren der Welt darin ein eigenes Versagen der Akteure des Globalen Südens. Das Ausblenden von strukturellen sozialen Ungleichheiten naturalisiert und entpolitisiert den Diskurs zum Klima-Mobilität-Nexus.

Ist Mobilität das Problem?

Die Mobilität von den Betroffenen des Klimawandels wird im öffentlichen Diskurs des Globalen Nordens häufig als ein krisenhaftes Phänomen dargestellt, das es zu lösen, zu verwalten und zu kontrollieren gilt. Narrative zu Mobilität sind im deutschsprachigen Diskurs grundsätzlich negativ konnotiert, der Sommer der Mobilität im Jahr 2015 hat diese negativen Narrative in bestimmten politischen Lagern noch weiter verstärkt:

Ein Narrativ, welches hier besonders ausgeprägt ist, basiert auf der Annahme, dass Europa und der globale Norden insgesamt im Zentrum einer Zuwanderung bislang beispiellosen Ausmaßes stehen beziehungsweise, dass eine solche Zuwanderung bereits in der näheren Zukunft bevorsteht. Eng verwoben damit ist eine stark simplifizierende Erklärung von Migrations- oder Fluchtprozessen (Schraven 2021, 3).

Im Kontext des Klima-(Mobilitäts-)Diskurses ist die starke Fokussierung auf Mobilität meiner Meinung nach nicht immer sinnvoll. Mobilität oder Immobilität sind keineswegs grundsätzlich positiv oder negativ zu bewertende Phänomene. Menschliche Mobilität kann positive und negative Effekte für das menschliche Wohlergehen haben. Im Zentrum der Diskussion sollte allerdings immer das menschliche Wohlergehen und das Recht auf ein gutes Leben stehen. Die politische Herausforderung besteht darin positive Effekte von Mobilität zu unterstützen und negative zu minimieren. Das Recht auf Mobilität sollte international noch besser völkerrechtlich verankert und geschützt werden und sollte nicht ein Privileg von Wenigen (den Menschen des Globalen Nordens) sein.

Der Diskurs zum Klima-Mobilitäts-Nexus ist ein hoch brisantes politisches Kräftefeld mit unterschiedlichen sowie widerstreitenden Darstellungen und Interpretationen. Im Zentrum dieses politischen Aushandlungsraums wird nicht weniger als der gesellschaftliche Anspruch auf Bewegung und Naturverbrauch verhandelt. Die Figur des „Klimaflüchtlings“ wird in den Zeitungsartikeln zum Krisenprotagonist einer eurozentrischen Erzählung des Klimawandels.

7. Schlussbetrachtung

Die qualitative Analyse der Printberichterstattung dieser Arbeit kann die Hypothese der fortschreitenden Normalisierung und Verbreitung des Begriffs „Klimaflüchtling“ als eine zentrale Figur in der öffentlichen Klima*debatte bestätigen.

Eine methodische Stärke der Diskursanalyse liegt darin, die Kontingenz von Diskursen aufzuzeigen und in der Folge ihre Veränderbarkeit zu betonen. Zu Beginn dieser Arbeit habe ich betont, dass die diskursive Konstruktion von Wirklichkeit kontingent und „im Fluss“ ist. Diskurse sind nie fixiert und ihr kollektiver Wissensbestand sollten ständig kritisch hinterfragt werden. Außerdem habe ich das politische Potential hervorgehoben, das im Aufzeigen von Veränderbarkeit der Diskurse liegt. Marginalisierte Stimmen, die der dominanten Erzählung des Diskurses nicht entsprechen, sind wenig sichtbar. Wie diese Arbeit zeigen konnte, fehlen im Diskurs zum Klima-Mobilitäts-Nexus vor allem die Stimmen der Betroffenen. Sie können eine weitere soziale Wirklichkeit aufzeigen, die bisher zu wenig Beachtung findet.

Der historische Rückblick wie auch die Analyseergebnisse in dieser Arbeit zeigen die Relevanz und Aktualität der kritischen Auseinandersetzung mit dem Klima-Mobilitäts-Nexus. Diese Arbeit konnte einen systematischen Einblick in Inhalte und Struktur des aktuellen Printdiskurs in Deutschland geben. Trotzdem konnten im Rahmen dieser Untersuchung nur eine kleinere Auswahl an Zeitungsartikeln berücksichtigt werden. Keineswegs ist diese Auswahl repräsentativ für den gesamten medialen Diskurs. Weitere Forschungsarbeiten sind nötig, um den öffentlichen und medialen Diskurs zum Klima-Mobilitäts-Nexus in der Breite zu erfassen. Andere Schwerpunktsetzungen bei der Analyse wären ebenfalls eine sinnvolle Ergänzung, beispielsweise könnte eine linguistische Analyse oder eine Analyse der Rolle der Publizistik das Verständnis der medialen Debatte erweitern.

Auch wenn Zeitungsartikel für ein breites Publikum verständlich und nachvollziehbar bleiben sollten, ist Vorsicht vor den normativen Implikationen zu starker Vereinfachung geboten. In der Berichterstattung zum Klima-Mobilitäts-Nexus sollte mehr Mut zu Komplexität aufgebracht und mehr Raum für eine Kontextualisierung und Historisierung von den Phänomenen Klima* und Mobilität geschaffen werden. Auch wenn sich der öffentliche

Diskurs, anders als der wissenschaftliche, nicht übermäßig mit dem Verständnis von detaillierten Charakteristika des Nexus beschäftigen muss, sondern durchaus auch der Aushandlung von unterschiedlichen gesellschaftlichen Haltung und Bewertung dient, sollte dies auf einer besser informierten Basis geschehen. Wissenschaftliche Forschungsergebnisse sollten im öffentlichen Diskurs mehr Beachtung finden, was auch die aktive Beteiligung von Wissenschaftler*innen an der Debatte voraussetzt:

Zwar könnten sich Forscherinnen und Forscher beklagen, dass in der öffentlichen Debatte die Erkenntnisse der Migrationsforschung viel zu oft nur unzureichend zur Kenntnis genommen werden. Zielführender wäre es, wenn die Wissenschaft sich noch aktiver als bisher an öffentlichen und medialen Auseinandersetzungen beteiligen würde (Schraven 2021, 10).

Nicht nur quantitative Analysen, sondern in erster Linie auch qualitative Forschung kann einen Beitrag zu einem besseren Verständnis von komplexen, subjektiven und vielfältigen Mobilitätserfahrungen leisten. Außerdem kann nur über den Einbezug der Stimmen von Betroffenen und Expert*innen aus dem Globalen Süden ein dekolonialer Blick auf die sozialen Wirklichkeiten von mobilen Personen im Kontext des Klimawandels geworfen werden.

8. Literatur

- Angermüller, Johannes, Martin Nonhoff, Eva Herschinger, Felicitas Macgilchrist, Martin Reisigl, Juliette Wedl, Daniel Wrana, und Alexander Ziem. 2014. *Diskursforschung. Ein interdisziplinäres Handbuch*. Bielefeld: transcript Verlag.
- Ayeb-Karlsson, Sonja, Christopher D. Smith, und Dominic Kniveton. 2018. „A discursive review of the textual use of ‘trapped’ in environmental migration studies: The conceptual birth and troubled teenage years of trapped populations“. *Ambio*. <https://doi.org/10.1007/s13280-017-1007-6>.
- Bettini, Giovanni. 2013. „Climate Barbarians at the Gate? A critique of apocalyptic narratives on ‚climate refugees““. *Geoforum* 45: 63–72. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2012.09.009>.
- Bettini, Giovanni, Sarah Louise Nash, und Giovanna Gioli. 2017. „One step forward, two steps back? The fading contours of (in)justice in competing discourses on climate migration“. In *Geographical Journal*, 183:348–58. <https://doi.org/10.1111/geoj.12192>.
- Black, Richard, Neil Adger, Nigel W. Arnell, Stefan Dercon, Andrew Geddes, David Thomas, und W. Neil Adger. 2011. „Foresight Report on Migration and Global Environmental Change: Future Challenges and Opportunities. Final Project Report“. https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/287717/11-1116-migration-and-global-environmental-change.pdf.
- Black, Richard, Neil Adger, Niger Arnell, Stefan Dercon, Andrew Geddes, und David Thomas. 2011. „Foresight: Migration and Global Environmental Change“. *The Government Office for Science, London*. https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/287717/11-1116-migration-and-global-environmental-change.pdf.
- Boas, Ingrid, Carol Farbotko, Helen Adams, Harald Sterly, Simon Bush, Kees van der Geest, Hanne Wiegel, u. a. 2019. „Climate migration myths“. *Nature Climate Change*. <https://doi.org/10.1038/s41558-019-0633-3>.
- Brand, Ulrich, und Markus Wissen. 2017. *Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus*. München: oekom verlag.
- Cattaneo, Cristina, Michel Beine, Christiane J. Fröhlich, Dominic Kniveton, Inmaculada Martinez-Zarzoso, Marina Mastrorillo, Katrin Millock, Etienne Piguet, und Benjamin Schraven. 2019. „Human migration in the era of climate change“. *Review of Environmental Economics and Policy*. <https://doi.org/10.1093/reep/rez008>.
- Christian Aid. 2007. „Human tide: the real migration crisis“. *Christian Aid report*.

- Cinzia Bevitori, Jane Helen Johnson. 2017. „Human Mobility and Climate Change at the Crossroad. A Diachronic Corpus-Assisted Discourse Analysis of the UK and US Newspaper Discourse“. *Anglistica AION* 7 (22).
- Clement, Viviane, Kanta Kumari Rigaud, Alex De Sherbinin, Bryan Jones, Susana Adamo, Jacob Schewe, Nian Sadiq, und Elham Shabahat. 2021. „Groundswell Part 2: Acting on internal climate migration“. *World Bank*, 1–362.
- Deutscher Bundestag. 2019. „Anträge zur ‚globalen Klimagerechtigkeit‘ erörtert“. 2019. <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2019/kw50-de-migration-klima-670582>.
- Dietz, Kristina, und Bettina Engels. 2014. „Immer (mehr) Ärger wegen der Natur? – Für eine gesellschafts- und konflikttheoretische Analyse von Konflikten um Natur“. *Österreichische Zeitschrift für Politikwissenschaft* 43 (1): 73–90.
- Durand-Delacre, David, Giovanni Bettini, Sarah L. Nash, Harald Sterly, Giovanna Gioli, Elodie Hut, Ingrid Boas, u. a. 2021. „Climate Migration Is about People, Not Numbers“. In *Negotiating Climate Change in Crisis*, herausgegeben von Steffen Böhm und Sian Sullivan.
- El-Hinnawi. 1985. „Environmental Refugees“. Nairobi. <https://digitallibrary.un.org/record/121267?ln=en>.
- Environmental Justice Foundation. 2009. „No Place Like Home - Where next for climate refugees?“ London.
- Felgentreff, Carsten. 2015. „Klimaflüchtlinge“. In *Wörterbuch Klimadebatte*.
- Foucault, Michel. 2013. *Archäologie des Wissens*. 16. Auflag. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Friends of the Earth. 2005. „A Citizen’s guide to climate refugees“. Melbourne.
- Gemenne, François. 2011. „Why the numbers don’t add up: A review of estimates and predictions of people displaced by environmental changes“. *Global Environmental Change* 21. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2011.09.005>.
- Glasze, Georg, und Annika Mattisek. 2021. *Handbuch Diskurs und Raum. Theorien und Methoden für die Humangeographie sowie die sozial- und kulturwissenschaftliche Raumforschung*. Bielefeld: transcript Verlag.
- Hachmeister, Lutz. 2012. „Süddeutsche Zeitung“. *Institut für Medien- und Kommunikationspolitik*, 4. Mai 2012. <https://www.mediadb.eu/forum/zeitungsportraits/sueddeutsche-zeitung.html>.

- Herbeck, Johannes, und Silja Klepp. 2015. „Decentering Climate Change: Aushandlungen um Klimawandel und Migration in Europa und Ozeanien“. 203. artec-paper. Bremen.
- Hoffmann, Roman, Anna Dimitrova, Raya Muttarak, Jesus Crespo Cuaresma, und Jonas Peisker. 2020. „A meta-analysis of country-level studies on environmental change and migration“. *Nature Climate Change* 10 (10): 904–12. <https://doi.org/10.1038/s41558-020-0898-6>.
- Hoffmann, Roman, Barbora Šedová, und Kira Vinke. 2021. „Improving the evidence base: A methodological review of the quantitative climate migration literature“. *Global Environmental Change* 71. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2021.102367>.
- Institute for Economics & Peace. 2020. „Ecological Threat Register 2020“. *Institute for Economics & Peace*. <http://visionofhumanity.org/reports>.
- Ionesco, Dina, Daria Mokhnacheva, und Francois Gemenne. 2017. *Atlas der Umweltmigration*. München: oekom.
- IPCC. 1992. „First Assessment Report Overview and Policymaker Summaries and 1992 IPCC Supplement.“
- . 2014. *Climate Change 2014: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*.
- Jacobson, J. L. 1988. „Environmental refugees: a yardstick of habitability“. *Worldwatch Paper* 86. <https://doi.org/10.1177/027046768800800304>.
- Jäger, Siegfried. 2015. *Kritische Diskursanalyse. Eine Einführung*. Münster: UNRAST Verlag.
- Keller, Reiner. 1998. *Müll - die gesellschaftliche Konstruktion des Wertvollen. Die öffentliche Diskussion über Abfall in Deutschland und Frankreich*. Wiesbaden: Opladen.
- . 2007. *Diskursforschung. Eine Einführung für SozialwissenschaftlerInnen*. 3., Aktual. VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Keller, Reiner, Andreas Hirsland, Werner Schneider, und Willy Viehöver. 2011. *Handbuch sozialwissenschaftliche Diskursanalyse. Band 1 Theorien und Methoden*. 3. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. <https://www.springer.com/de/book/9783531173511>.
- Keller, Reiner, und Angelika Pöferl. 2011. „Umweltdiskurse und Methoden der Diskursforschung“. In *Handbuch Umweltsoziologie*, herausgegeben von Matthias Groß. Wiesbaden: Springer VS.

- Lustgarten, Abraham, und Meridith Kohut. 2020. „The Great Climate Migration Has Begun“. *The New York Times Magazine*, 2020.
- Middelbrink, Judith, Katja Lohse, Mathias Siedhoff, Anke Schwarz, und Nona Renner. 2019. „Wissenschaftlich Arbeiten. Handreichung für Studierende der Humangeografie“.
- MigSoKo. 2021. „Human migration and global environmental change: A vicious cycle?“ 2021. <https://www.ufz.de/migsoko/>.
- Mills, Sara. 2007. *Der Diskurs. Begriff, Theorie, Praxis*. UTB Kultur. Tübingen: Narr Francke Attempto Verlag.
- Morrissey, James. 2012. „Rethinking the ‚debate on environmental refugees‘: From ‚maximalists and minimalists‘ to ‚proponents and critics‘“. *Journal of Political Ecology* 19 (1): 36–49. <https://doi.org/10.2458/v19i1.21712>.
- Morrissey, James William. 2013. „Understanding the relationship between environmental change and migration: The development of an effects framework based on the case of Northern Ethiopia“. *Global Environmental Change* 23 (6): 1501–10. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2013.07.021>.
- Myers, Norman. 1993. „Environmental Refugees in a Globally Warmed World“. *BioScience* 43 (11): 752–61. <https://doi.org/10.2307/1312319>.
- . 1997. „Environmental Refugees“. *Population and Environment* 19 (2): 167–82.
- . 2002. „Environmental refugees: A growing phenomenon of the 21st century“. *Philosophical Transactions of the Royal Society B: Biological Sciences* 357 (1420): 609–13. <https://doi.org/10.1098/rstb.2001.0953>.
- Myers, Norman, und Jennifer Kent. 1995. „Environmental Exodus. An Emergent Crisis in the Global Arena“. Washington Dc.
- Nash, Sarah Louise. 2018a. „From Cancun to Paris: An Era of Policy Making on Climate Change and Migration“. *Global Policy* 9 (1): 53–63.
- . 2018b. „Knowing Human Mobility in the Context of Climate Change. The Self-Perpetuating Circle of Research, Policy, and Knowledge Production“. *movements. Journal for Critical Migration and Border Regime Studies* 4 (1). <https://movements-journal.org/issues/06.wissen/04.nash--knowing-human-mobility-in-the-context-of-climate-change-the-self-perpetuating-circle-of-research-policy-and-knowledge-production.html>.
- . 2020. „Disrupting the knowledge-power politics of human mobility in the context of climate change“. In *Climate Change, Security Risks, and Violent Conflict*, herausgegeben von Jürgen Scheffran Michael Brzoska, Essays from, 195–207. Hamburg University Press.

- Oels, Angela, und Anabela Carvalho. 2012. „Wer hat Angst vor ‚Klimaflüchtlingen‘? Wie die mediale und politische Konstruktion des Klimawandels den politischen Handlungsspielraum strukturiert“. In *Das Medien-Klima*, 253–76. https://doi.org/10.1007/978-3-531-94217-9_12.
- Piguet, Etienne. 2013. „From ‚Primitive Migration‘ to ‚Climate Refugees‘: The Curious Fate of the Natural Environment in Migration Studies“. *Annals of the Association of American Geographers* 103 (1): 148–62. <https://doi.org/10.1080/00045608.2012.696233>.
- . 2021. „Linking climate change, environmental degradation, and migration: An update after 10 years“. *Wiley Interdisciplinary Reviews: Climate Change*. <https://doi.org/10.1002/wcc.54>.
- Piguet, Etienne, Raoul Kaenzig, und Jérémie Guélat. 2018. „The uneven geography of research on “environmental migration”“. *Population and Environment* 39 (4): 357–83. <https://doi.org/10.1007/s11111-018-0296-4>.
- PTI. 2015. „John Kerry warns of refugee crisis due to climate change“. *Financial Express*, 1. September 2015. <https://www.financialexpress.com/economy/john-kerry-warns-of-refugee-crisis-due-to-climate-change/128821/>.
- Rädiker, Stefan, und Udo Kuckartz. 2019. *Analyse qualitativer Daten mit MAXQDA*. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-22095-2>.
- Ransan-Cooper, Hedda, Carol Farbotko, Karen E. McNamara, Fanny Thornton, und Emilie Chevalie. 2015. „Being(s) framed: The means and ends of framing environmental migrants“. *Global Environmental Change* 35: 106–15.
- Referat Gleichstellung für Mann und Frau. 2017. „Leitfaden. Geschlechtergerecht in Sprache und Bild“.
- Rigaud, Kanta Kumari, Alex de Sherbinin, Bryan Jones, Jonas Bergmann, Viviane Clement, Kayly Ober, Jacob Schewe, u. a. 2018. „Groundswell: Preparing for internal climate migration“. *Washington, DC: The World Bank*. https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29461/WBG_ClimateChange_Final.pdf.
- Sarasin, Philipp. 2017. „Diskursanalyse“. In *Handbuch Wissenschaftsgeschichte*. Springer-Verlag.
- Sasse, Sabine. 2012. „Die Welt“. *Institut für Medien- und Kommunikationspolitik*, 4. Mai 2012. <https://www.mediadb.eu/de/forum/zeitungsportraits/die-welt.html>.
- Schraven, Benjamin. 2021. „»Die Klimaflüchtlinge kommen« – Über die Problematik einer Begrifflichkeit“. *Leviathan* 49 (2): 244–57. <https://doi.org/10.5771/0340-0425-2021-2-244>.

- Schröder, Jens. 2020. „Die Auflagen-Bilanz der Tages- und Wochenzeitungen: ‚Bild‘ und ‚Welt‘ verlieren erneut mehr als 10%, ‚Die Zeit‘ legt dank massivem Digital-Plus zu“. *MEEDIA*, 17. Januar 2020. <https://meedia.de/2020/01/17/die-auflagen-bilanz-der-tages-und-wochenzeitungen-bild-und-welt-verlieren-erneut-mehr-als-10-die-zeit-legt-dank-massivem-digital-plus-zu/>.
- Schutte, Sebastian, Jonas Vestby, Jørgen Carling, und Halvard Buhaug. 2021. „Climatic conditions are weak predictors of asylum migration“. *Nature Communications* 12 (1). <https://doi.org/10.1038/s41467-021-22255-4>.
- Stern, Nicholas. 2007. *The economics of climate change: The stern review. The Economics of Climate Change: The Stern Review*. Bd. 9780521877. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511817434>.
- Tagesschau. 2020. „Bedrohung für eine Milliarde Menschen“, 9. September 2020. <https://www.tagesschau.de/ausland/studie-lebensraum-101.html>.
- . 2021. „200 Millionen Klimaflüchtlinge bis 2050 möglich“, 19. September 2021. <https://www.tagesschau.de/ausland/amerika/weltbank-klimawandel-103.html>.
- Tagesspiegel, Der. 2018. „140 Millionen Klimaflüchtlinge bis 2050“, 20. März 2018. <https://www.tagesspiegel.de/politik/weckruf-der-weltbank-140-millionen-klimafluechtlinge-bis-2050/21091728.html>.
- Taylor, Mathew. 2021. „Cop26 will be whitest and most privileged ever, warn campaigners“. *The Guardian*, 30. Oktober 2021. <https://www.theguardian.com/environment/2021/oct/30/cop26-will-be-whitest-and-most-privileged-ever-warn-campaigners>.
- Teffer, Peter. 2015. „Climate refugees coming to Europe, Juncker warns“. *EUObserver*, 9. September 2015. <https://euobserver.com/environment/130183>.
- UNFCCC. 2010. „COP decision 1/CP.16: The Cancun Agreements“. *Conference of the Parties on its sixteenth session*.
- UNHCR. 2021. „FAQ Flüchtlinge“. 2021. <https://www.unhcr.org/dach/de/services/faq/faq-fluechtlinge>.
- Walker, Peter. 2021. „Cop26 failure could mean mass migration and food shortages, says Boris Johnson“. *The Guardian*, 30. Oktober 2021. <https://www.theguardian.com/environment/2021/oct/30/cop26-failure-could-mean-mass-migration-and-food-shortages-says-boris-johnson>.
- Warner, Koko, Charles Ehrhart, Alex de Sherbinin, Susana Adamo, und Tricia Chai-Onn. 2009. „In Search of Shelter: Mapping the Effects of Climate Change on Human Migration“.

WBGU. 2007. „Welt im Wandel: Sicherheitsrisiko Klimawandel. Zusammenfassung für Entscheidungsträger“.

———. 2018. „Zeit-gerechte Klimapolitik: Vier Initiativen für Fairness“. Politikpapier.

Wiederkehr, Charlotte, Michael Beckmann, und Kathleen Hermans. 2018. „Environmental change, adaptation strategies and the relevance of migration in Sub-Saharan drylands“. *Environmental Research Letters* 13 (11). <https://doi.org/10.1088/1748-9326/aae6de>.

ZEIT ONLINE. 2020. „Forscher sehen Lebensraum von einer Milliarde Menschen bedroht“, 9. September 2020. <https://www.zeit.de/wissen/2020-09/klimawandel-studie-europa-migration-2050-lebensraum>.

9. Verzeichnis der benutzten Hilfsmittel und Danksagung

Benutzte Hilfsmittel

MAXQDA Software zur qualitativen Analyse der Zeitungstexte

Mendeley zur Erstellung des Literaturverzeichnisses

Web of Science Datenbank zur Literatursuche

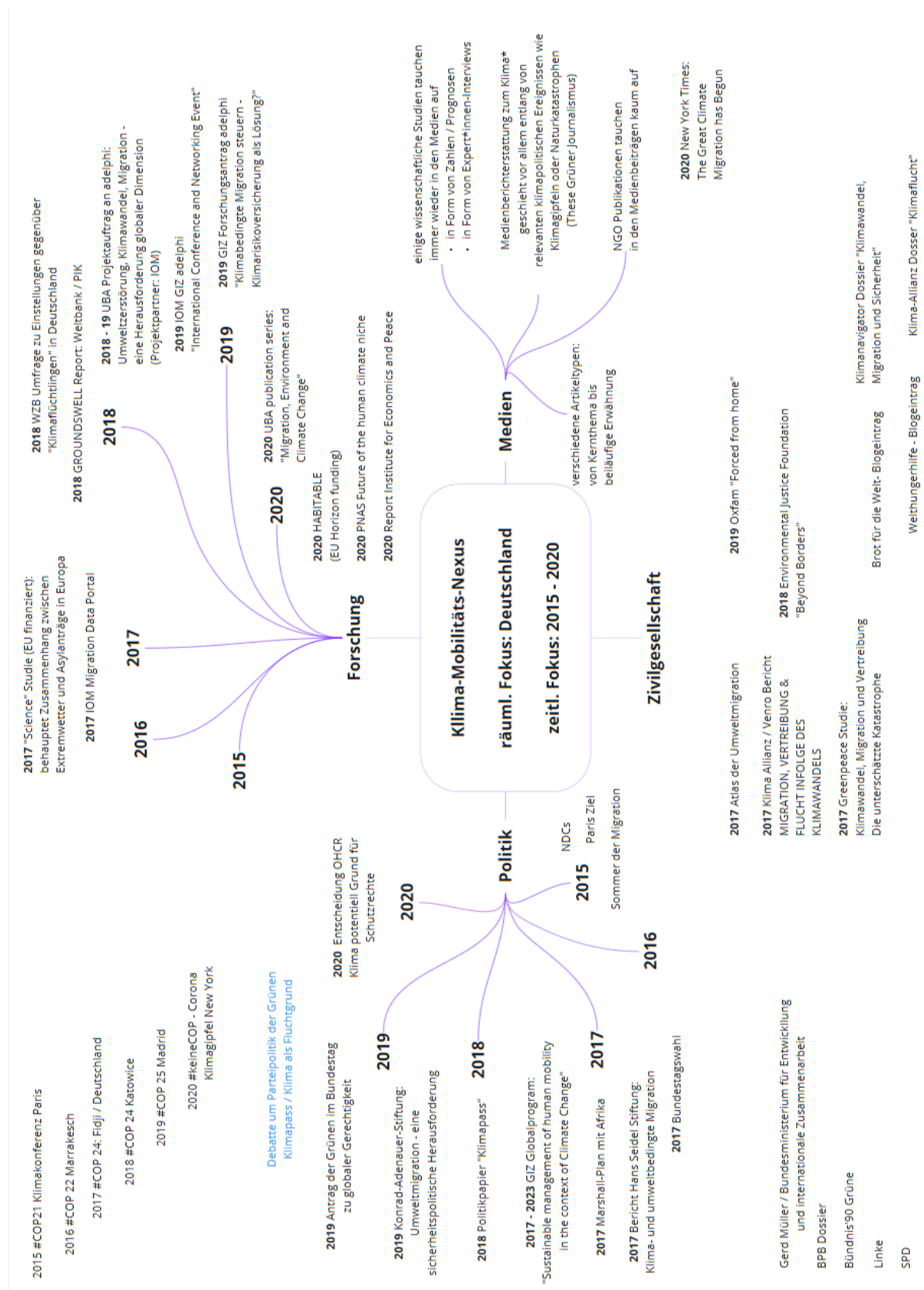
Semantic Scholar Datenbank zur Literatursuche

Danksagung

Ich bedanke mich für die Unterstützung und Begleitung des Forschungsprozess durch die*den Betreuer*in Prof. Dr. Ingo Uhlig und Dr. Kathleen Hermans. Vor allem bedanke ich mich für die Offenheit gegenüber der interdisziplinären Ausrichtung der Arbeit. Außerdem bedanke ich mich für die Unterstützung durch das MigSoKo-Team insbesondere Juliane Groth und Charlotte Wiederkehr.

Einen weiteren persönlichen Dank für die großartige Unterstützung im letzten Jahr möchte ich Barbara Pfennig-Friedrich, Dr. Ingrid Wagner, Justus Müssener, Sophie Hühne, Rahel Pötschke, Camila-Garcia Mendoza und Lena Rossner aussprechen.

Anhang 2: Mind Map aktuell (2015 – 2020)



Anhang 3: Reduzierter Datenkorpus Artikelübersicht „Die Welt“

Kürzel	Datum	Nr.	Seite	Rubrik	Autor*in	Titel	Teaser	Thema
W1.2015	28.11.2015	Nr. 278	S. 2	Gastkommentar	Frank Uekötter	Syrien und das Klima	k.A.	Klimawandel kann Konflikte anheizen und Migrationsbewegungen auslösen, Beispiel Syrien, viele meinen der Westen soll als Verursacher die Menschen aufnehmen. Diese Sichtweise der Kausalkette wird vom Autor als brandgefährlich eingestuft.
W2.2017	28.09.2017	Nr. 227	S. 13	Finanzen	Anja Ettl, Holger Zschäpitz	IWF warnt vor Klimaflichtlingen	Erstmals unterfüttert der Währungsfonds die Effekte der globalen Erwärmung mit konkreten Zahlen. Auch US-Bürger sind betroffen	Eine neue Studie des IWF zeigt die Folgen des Klimawandels gemessen am Bruttoinlandsprodukt und Wirtschaftswachstum der Länder. Als weitere Folge wird Massenmigration prognostiziert. Der Autor argumentiert (IWF), dass Menschen bei einer Temperatur von 13 Grad am produktivsten sind.
W3.2019	23.08.2019	Nr. 196	S. 2	Gastkommentar	Gunnar Heinsohn	Es gibt keine Klimaflicht	k.A.	Konflikte in der Region der Sahelzone werden von Bevölkerungszunahme und damit zusammenhängender Übernutzung der Böden verursacht, sie sind nicht klimatischer Natur.
W4.2019	27.12.2019	Nr. 294	S. 7	Politik	Flora Wisdorf	Dubiose Prognosen	Viele Experten und Politiker sprechen von Migration als Folge von Klimaerwärmung, drohen mit der Apokalypse einer gigantischen "Klimaflicht" in die entwickelten Länder. Belege dafür gibt es kaum	Kritik am alarmistischen Narrativ der "Millionen Klimaflichtlinge auf dem Weg nach Europa". Interviews mit wissenschaftlichen Expert*innen (Weide/Schraven) erläutern die Komplexität der Zusammenhänge zwischen Mobilität und Klima, sowie die Multikausalität der Migrationsentscheidung.
W5.2020	23.12.2020	Nr. 300	S. 7	Politik	Ricarda Breyton	Fluchtgrund Klimawandel?	SPD-Fraktion will "Umweltveränderungen" als Fluchtursache anerkennen. Rechtlich wäre das hoch kompliziert	Klimawandel als Fluchtgrund, Parteipolitik dazu von SPD Grüne CDU, Reform Genfer Konvention pro/con
W6.2020	28.12.2020	Nr. 303	S. 2	Essay	Ulli Kulke	Die große Sahelzonen-Lüge	Nicht der Klimawandel, sondern die Geburtenrate ist das große Problem in der Hungerzone südlich der Sahara. Das wird beschwigen - obwohl es neben der Umwelt auch um Frauenrechte geht	In Wahrheit ist nicht der Klimawandel an der prekären Lebenslage und Armut vieler Menschen in der Sahelzone schuld, sondern das Bevölkerungswachstum (sie sind selber schuld). Diese Info wird zurückgehalten, wie auch verschwiegen wird, dass die Wüste sich gar nicht ausbreitet sondern die Vegetation sich dort in Zukunft vermehren wird. Den "Geberländern" sollte man nicht zu viel zumuten.

Anhang 4: Reduzierter Datenkorpus Artikelübersicht „Süddeutsche Zeitung“

Kürzel	Datum	Dokument-ID	Seite	Ressort	Autor*in	Titel	Teaser	Thema
S1.2015	22.07.2015	A60804916	S.7	Politik	AFP	Klimawandel kein Asylgrund	k.A.	Ioane Teitota aus Kiribati hatte in Neuseeland gegen seine Abschiebung geklagt und den Gerichtsprozess verloren, da die UN-Konvention nur bei Verfolgung den Schutzstatus vergibt.
S2.2015	28.11.2015	A64661917	S. 14 - 15	Buch Zwei	Jan Hendrik Hinzl, Coleen Jose, Kim Wall	Exodus	Für die Bewohner der Marshallinseln ist der steigende Meeresspiegel kein Schrecken der Zukunft. Auf den Pazifik-Atollen zerstört das Meer bereits heute Häuser, versalzt Böden, schreckt Investoren ab. Was es bedeutet, sein Heimatland zu verlieren, haben die Insulaner schon einmal erlebt. Damals testeten die Amerikaner ihre Atombomben auf den Atollen. Wer kann, macht es wie Mona Jetnil: Sie verlässt die Heimat und zieht nach Arkansas	Klimazerstörung ist auf den Pazifik Atollen Realität, deshalb verlässt Mona Jetnil die Marshallinseln und zieht nach Arkansas.
S3.2017	25.07.2017	A71377123	S. 14	Wissen	Susanne Götze	Yerimas Hoffnung	Südlich der Sahara führt der Klimawandel bereits heute zu massiven Ernteaussfällen. Im westafrikanischen Benin lernen Bauern, wie sie sich gegen die Dürre wappnen können	Klimakrise und Landwirtschaft in Benin, detaillierte Beschreibung von Mobilitätsdynamiken und Auswirkungen der Klimakrise und Landdegradierung.
S4.2017	28.10.2017	A72222718	S. 36	Wissen	Benjamin von Brackel	Flucht aus dem Paradies	Der Meeresspiegel steigt, die Bewohner der Südseeinseln bereiten sich auf die große Umsiedlung um. Das schafft ökonomische, logistische und psychische Probleme. Was etwa geschieht mit den Geistern der Ahnen?	Umsiedlung auf den Südseeinseln, Kiribati, Fidschi

S5.2018	21.11.2018	A101259868	S. 2	Themen des Tages	Leggewie	Ein Pass für Klimaflüchtlinge	Die Erderwärmung raubt vielen Bürgern von Inselstaaten die Heimat. Warum Deutschland und andere Länder sie aufnehmen sollten.	Der Nansen-Pass für Klimaflüchtlinge als Lösungsvorschlag für eine sichere und selbstbestimmte Migration. Blick in die Geschichte und Argumentation durch Moral, Verantwortung und Solidarität, vereinfachte Kausalität zwischen Klima und Migration.
S6.2019	11.07.2019	A103723802	S. 6	Politik	Andrea Bachstein	"Zu arm, um sich auf den Weg zu machen"	200 Millionen Klimaflüchtlinge bis Mitte des 21. Jahrhunderts: Diese Prognose ist veraltet, sagt Politikwissenschaftler Benjamin Schraven. Eine gigantische Flüchtlingsbewegung von Afrika nach Europa erwartet er nicht	Interview mit Politikwissenschaftler Benjamin Schraven über Klima, Mobilität und Armut. Komplexere Zusammenhänge werden geschildert und Narrative und Annahmen ein bisschen dekonstruiert.
S7.2020	22.01.2020	A107298943	S. 6	Politik	BAC	Asyl für Klimaflüchtlinge		Entscheidung des Menschenrechtsausschusses über die Klage von Ioane Teitiota, die Klage gegen die Abschiebung wurde abgewiesen. Der UN-Menschenrechtsausschuss stellt aber fest, das Menschen deren Leben durch eine Klimabedingte Lange bedroht sei grundsätzlich Schutz auf Asyl haben.
S8.2020	15.09.2020	A109847117	S. 14	Wissen	Julian Rodemann	Bleiben bis zur Schmerzgrenze	Die Klimakrise vertreibt Menschen schon heute aus ihrer Heimat – allerdings nicht überall gleich stark	Einfluss des Klimawandels auf Mobilitätsdynamiken, es stehen uns große Migrationsbewegungen bevor. Studie des PIK mit Roman Hoffmann zeigt ein komplexes Bild von Einflussfaktoren.