

Flucht, Corona und Klima

Zum Vergleich von Mobilitätskrisen und mobilitätsbasierten, politischen Lösungsansätzen

Lena Laube

Beitrag zur Ad-hoc-Gruppe » (Not) done with walls? Prozesse des De- und Rebordering in globaler Perspektive«

Mobilität und Mobilitätspolitik im Krisenmodus

Die Globalisierungs- und Weltgesellschaftsforschung nimmt ihren Ausgangspunkt seit Jahrzehnten von der Annahme, dass sich die Verbindungen zwischen Personen an unterschiedlichen Orten dieser Erde intensivieren. Dazu gehört, neben der Zunahme an Kommunikation, in entscheidender Weise die Zunahme der physischen Mobilität von Individuen über nationale Grenzen hinweg (Urry 2007). Die unterschiedlichsten Mobilitätsformen sind in der modernen Gesellschaft zahlenmäßig im Anstieg begriffen gewesen, seien es Tourist*innen, Migrant*innen, Auslandsstudierende, Pendler*innen oder Geschäftsreisende. Die räumliche Mobilität wird als Grundvoraussetzung für eine globalisierte Gesellschaft betrachtet, was impliziert, dass ein Anstieg der Mobilitätskosten oder eine erneute Beschränkung von Mobilitätschancen gleichsam die Achillesferse der weiter voranschreitenden Globalisierung bildet.

Begleitet wird die Beobachtung des gesellschaftlichen Geschehens von zwei normativen Standpunkten. Der eine spricht sich für mehr Mobilität aus, sei es aus kosmopolitischer oder ökonomischer Motivation heraus, und betont die gesellschaftlichen Vorteile von Bewegungsfreiheit. Zugleich existiert immer auch der Gegenstandspunkt, der auf ein Begrenzen von Mobilität dringt und auf die Nachteile einer mobilen Gesellschaft fokussiert. Diese konträren Standpunkte zur Frage wieviel Mobilität und Migration Gesellschaften brauchen, vertragen und wollen, werden gerade mit Blick auf Einwanderung als neue gesellschaftliche Konfliktlinie interpretiert (Hooghe, Marks 2018). Wie kaum ein anderes Thema haben Fragen nach Migration und Integration in den letzten Jahrzehnten eine starke Politisierung erfahren (Grande 2018). Gemeinsam ist beiden normativen Standpunkten, egal ob sie eher auf die positiven oder negativen gesellschaftlichen Effekte fokussieren, die Annahme, dass der Trend sich tendenziell fortsetzen wird und wir in einem „age of migration“ (Castles, Miller 1993) oder einem „neuen Zeitalter der Mobilität“ (Zukunftsinstitut 2012) leben.

Die Mobility Studies haben den Blick darauf gelenkt, dass Mobilität immer politisch ist und allzu oft ein Mechanismus der sozialen Stratifikation (Baldwin et al. 2019), weil Mobilität nicht allen Menschen

in gleicher Weise möglich ist (Sheller, Urry 2006). Es wird davon ausgegangen, dass Bewegung über ganz unterschiedliche Distanzen soziale Beziehungen realisiert, organisiert und mobilisiert (Urry 2007). Für das Gros sozialer Interaktionen bildet Ko-Präsenz die Basis, auch wenn zunehmend über Telekommunikation und Digitalisierung andere Formen der Interaktion entstanden sind. Wer also von physischer Mobilität ausgeschlossen ist, kann viele Gelegenheiten sozialer Begegnungen nicht wahrnehmen. Dabei haben die Mobility Studies immer auch schon die Risiken von Mobilität betont: Unfälle, Krankheiten, Schmuggel, Terrorismus, Überwachung mobiler Körper oder der globale ökologische Schaden, den Mobilität selbst bewirken kann. Dennoch haben sie mit dem besonderen Fokus auf Mobilität die These noch bekräftigt, dass Mobilität für moderne Individuen von enormer und zunehmender Bedeutung ist.

Die Corona-Pandemie hat diesen Mobilitätsglauben in Zweifel gezogen und gezeigt, wie fundamental grenzüberschreitende, globale genauso wie regionale Mobilität zum Erliegen kommen kann, wenn sie politisch unterbunden wird und sich das Verhalten der Individuen entsprechend ändert, entweder als Folge von Einschränkungen oder aus eigenen Überlegungen heraus. Wir haben seit März 2020 erfahren, dass sich Mobilität weltweit massiv blockieren lässt und dass sich dazu auch in der EU alte Grenzziehungen reaktivieren lassen. Betroffen waren davon vor allem nationale, aber auch föderale Grenzen und solche zwischen Provinzen, Städten, Landkreisen und Kommunen. Die verschiedenen Ebenen zeigen dabei in der Krise sehr unterschiedliche Kapazitäten, politische Interventionen zu beschließen und durchzusetzen (Dodds et al. 2020).

Wissenschaftliche Beobachter*innen sehen bereits eine „post-mobility world“ (White, Lee 2020) am Horizont aufziehen und sprechen von einem Ende der jetzigen Globalisierungsphase, andere diagnostizieren zumindest einen Stresstest für die weltweite Governance von Mobilität und Raum bzw. einer Renaissance der Grenze (vgl. Eigmüller 2021; Vollmer, Düvell 2021). All dies ist Anlass genug, die aktuellen Krisen auf ihre Bedeutung für Mobilität und Grenzen hin zu analysieren und zu reflektieren, was diese Entwicklungen für die Soziologie der Grenze und die soziologische Mobilitätsforschung bedeuten mag.

Zunächst einmal soll konstatiert werden, dass die Phase der Moderne, in der weltweite Mobilität anstieg und in ihren Formen immer diverser wurde, in den letzten Jahren mehrere Krisenmomente hervorgebracht hat, in denen 1. bestimmte Mobilitätsformen als Ursache oder Auslöser der Krise erschienen, 2. die Notwendigkeit von Mobilität in kultureller, wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht grundlegend in Zweifel gezogen wurde und 3. Mobilitätspolitik als Form der Problemlösung im Krisenmodus herangezogen wurden. Ich schlage daher vor, die sogenannte „Flüchtlingskrise“, die „Coronakrise“ sowie die „Klimakrise“ einmal als Mobilitätskrisen zu betrachten, da sich ein wesentlicher Teil der politischen Maßnahmen zur Krisenbewältigung auf die Änderung des Mobilitätsgeschehens fokussierten. Diese Betrachtungsweise stellt dabei in keiner Weise in Abrede, dass diese Krisen auch in immenser Weise auf andere gesellschaftliche Bereiche eingewirkt haben.

Aus Perspektive der Politik liegt eine Mobilitätskrise vor, wenn eine Mobilitätsform gesellschaftliche Folgen evoziert, die politisches Handeln erforderlich bzw. möglich machen, welches in einer kurzfristigen, radikalen Abänderung der bisherigen Mobilitätspolitik besteht. Dem muss eine Problemaneignung durch die Politik vorausgehen, d.h. die Politik produziert eine Problemdefinition, reklamiert die Zuständigkeit für die Problemlösung oder bekommt diese zugeschoben und ein politischer Wille entsteht, die als bedrohlich definierte Situation durch kollektiv bindendes Entscheiden unter Kontrolle zu bringen.

Der Begriff der Mobilitätskrise ist bisher im Deutschen wissenschaftlich kaum etabliert. Er wurde bisher nur als politischer Kampfbegriff verwendet, um zum Beispiel auf das drohende Fehlschlagen der „Verkehrswende“ hin zu nachhaltigeren Verkehrsformen (ÖPNV, Carsharing, E-Mobilität in den

Städten) hinzuweisen. Eine Krise der Mobilität kann für Im/Mobile bedeuten, dass ihr bisheriges Mobilitätsverhalten, z.B. um einen Ort zu erreichen, der kurz- oder langfristig eine Verbesserung der eigenen Lebensverhältnisse (Schutz, Vergnügen, Nähe) verspricht, grundsätzlich in Frage gestellt wird. Wir erleben selbst zum Beispiel als Wissenschaftler*innen, dass die Corona-Pandemie zu einer globalen Mobilitätskrise geworden ist, wenn Tagungsbesuche, Feldforschungen in anderen Ländern, Auslandsaufenthalten usw. abgesagt oder sogar von der Politik verboten wurden.

Drei Krisen der Mobilität im beginnenden 21. Jahrhundert

Die Beobachtung dieser massiven Infragestellung von individueller Mobilität und der Einschränkung von Mobilitätsrechten, als durch die Politik beschränkte Bewegungsfreiheit oder Freizügigkeit (Mau et al. 2015) während der Corona-Virus-Pandemie ist der Ausgangspunkt für diesen Beitrag. Mit dem Ziel zu verstehen, was eine solche Krise uns über den gesellschaftlichen Wert von Mobilität verrät und über die Grenzregime, die Mobilität zu steuern versuchen, schlage ich vor, mehrere Mobilitätskrisen zu vergleichen, um relevante Gemeinsamkeiten und Unterschiede herausarbeiten zu können. Es werden drei Krisen in den Vergleich einbezogen: die sogenannte Flüchtlingskrise in 2015/16, die gegenwärtige Coronakrise in 2020/21 sowie die Klimakrise, als die Infragestellung individueller Mobilität angesichts hoher CO₂-Emissionen und des global voranschreitenden Klimawandels. Leitend sind dabei die Fragen, wessen Mobilität bzw. welche Art von Mobilität in der jeweiligen Krise durch staatliche Maßnahmen gesteuert werden soll und warum. Inspiriert ist dieser Vergleich von dem Konzept der „mobility justice“, in dem Mimi Sheller (2018) bereits die Flüchtlingskrise und die Klimakrise zusammendenkt. Sie spricht sogar von einer „triple mobility crisis“, dem Klimawandel, der Migration/Flucht und der Urbanisierung. Ihr geht es dabei immer um den Zugang zu sicherer Mobilität, der weltweit und innergesellschaftlich sehr ungleich verteilt ist und zum Gegenstand sozialer Verwerfungen wird. Sie bezeichnet ungerechte Mobilitäten als planetarisches Problem, das transnationale politische Lösungen erfordert. Mobilitätspolitik ist für sie „an ongoing struggle to control or disrupt the mobility regimes that shape power relations“ (Sheller 2018, S. 21).

„Flüchtlingskrise“

Die sogenannte „Flüchtlingskrise“ erscheint bereits als eher klassischer Fall einer Mobilitätskrise, also einer Situation, in der die geltenden Mobilitätspolitiken durch eine immense Zunahme von Mobilität, in diesem Fall von Asylsuchenden, an ihre Grenzen stoßen und eine kurzfristige Strategieänderung der staatlichen Steuerung von Mobilität vorgenommen wurde. Die grenzüberschreitende Mobilität von Flüchtenden und Migrant*innen, vor allem aus Syrien, überschritt 2015 aufgrund des Bürgerkriegs und einem sich verschärfenden Versorgungsnotstand in den Nachbarländern sprunghaft das sonst übliche Maß und führte dazu, dass sich Hunderttausende Flüchtlinge auf den Weg nach Westeuropa machten, um dort Schutz zu suchen (Piguet 2020). Besonders viele Menschen versuchten, über die sogenannte Balkanroute und über das Mittelmeer in die EU zu gelangen und so stieg die Anzahl der Ankünfte etwa in Italien und Griechenland in den Jahren 2015 und 2016 um ein Vielfaches (UNHRC 2021).

In dieser besonderen Lage, in der sich große Gruppen von Menschen an EU-Grenzübergangstellen, in den Transitländern und an Mobilitätsknotenpunkten innerhalb der EU sammelten, sahen sich einzelne EU-Regierungschef*innen zum politischen Handeln gezwungen, um eine Eskalation zu vermeiden. So wurden entgegen aller sonst üblichen Kontrollpraktiken Grenzabschnitte zeitweise geöffnet

und Migrant*innen und Flüchtlinge wurden auch im Weiteren nicht an der Durchreise durch mehrere EU-Staaten gehindert. An diesem „Durchwinken“ beteiligten sich die EU-Staaten Ungarn, Österreich und Deutschland. Während dieser Phase forderte zum Beispiel Deutschland von Österreich im Oktober 2015, zumindest nur 50 Personen pro Stunde und Grenzübergang passieren zu lassen. Die Geflüchteten wurden in Erstaufnahmestellen untergebracht und viele nutzten die Gelegenheit, um einen Asylantrag in dem jeweiligen Land zu stellen (Piguët 2020). Auf diese kurzfristige Grenzöffnung folgten Grenzschießungsprozesse und eine Diskussion über eine Gesamtobergrenze für Einwanderung, z.B. 400.000 pro Jahr nach Deutschland. Innerhalb des Schengenraums wurden temporäre Kontrollen an den Binnengrenzen wiedereingeführt, so in Deutschland im September 2015 und in Österreich im Januar 2016. Da sich die Schutzsuchenden aus Syrien und den Nachbarländern nicht mehr durch vorgelagerte Beobachtung und Kontrollen von der Weiterreise bis zu den EU-Außengrenzen abhalten ließen, kam es zu diesem Zeitpunkt erstmalig zu einem weitreichenden Zusammenbruch der Strategie exterritorialer Grenzkontrolle. Diese sieht seit den 1990er Jahren vor, Kontrolle und Zuständigkeit für Schutzsuchende von den nord- und mitteleuropäischen Ländern an die Länder an den EU-Außengrenzen und in einem zweiten Schritt an die Herkunfts- und Transitländer von Migrant*innen zu verlagern (Laube 2013). So kam es im August 2015 etwa zur Aussetzung des Dublin-Verfahrens für Syrer*innen. Das Dublin-Verfahren war bis dato ein Grundpfeiler der Externalisierung und hatte die Zuständigkeit für Asylverfahren an die Länder an den südlichen Außengrenzen der EU verlagert (Die Zeit 2015).

Die kurzzeitigen Grenzöffnungen für Asylsuchende als radikale Abänderung einer Politik der Abschottung und Externalisierung folgte der Annahme, dass man Personen, die schon an der Grenze stehen oder sich bereits im Schengenraum befinden, besser einlassen sollte, weil sonst die Gefahr von Protest, Menschenrechtsverletzungen oder Gewaltanwendungen durch Grenzschilder*innen, Bürger*innen oder Migrant*innen bestünde, für die letztendlich die Politik zur Verantwortung gezogen würde. Die dann erfolgte erneute und weitergehende Grenzschießung wiederum wurde mit einem möglichen Überschreiten der nationalen Aufnahmefähigkeit (sozial, logistisch, wirtschaftlich) begründet, das zu sozialen Spannungen im Inneren führen könnte. Auch im Schengenraum regelt eine EU-Verordnung unter welchen Bedingungen eine solche Wiedereinführung von Kontrollen für einen Zeitraum von 30 Tagen an den Binnengrenzen möglich ist (Verordnung (EU) 2016/399). Ein Blick auf die Begründungen, die die Mitgliedstaaten gegenüber der Kommission seit 2006 anführten, zeigt, dass zunächst nur vorhersehbare Großereignisse, wie G20-Treffen, Klimagipfel oder die Fußballweltmeisterschaft, die Wiedereinführung von Kontrollen rechtfertigen. Es kommen dann seit 2011 Begründungen wegen Terrorismusgefahr hinzu (Frankreich, Norwegen, Dänemark und Österreich). Seit der „Flüchtlingskrise“ 2015 setzt eine kontinuierliche Verlängerung von Kontrollen an den Binnengrenzen aufgrund von Sicherheitsbedenken wegen anhaltender Migration und sogenannten Sekundärbewegungen innerhalb des Schengenraums ein (Deutschland, Österreich, Slowenien, Ungarn, Schweden, Norwegen, Dänemark (Deutsche Welle 2020)), die die rechtlich zulässige Maximaldauer der Maßnahmen von zwei Jahren seit 2018 in einigen Ländern überschritten hat. Es ist wichtig, die sogenannte „Flüchtlingskrise“ daher nicht zu sehr als singuläres Ereignis zu betrachten. Die EU-Staaten berufen sich zum Teil immer noch auf dieselben Migrationsbewegungen. Und nach wie vor ertrinken im Mittelmeer fast täglich Nicht-EU-Bürger*innen und weiterhin wird Personen abhängig von ihrer Nationalität nur ein sehr ungleicher Zugang zu Schutz und globaler Mobilität gewährt. Aber das politische Momentum, das die hohe Anzahl der Grenzübertritte an der EU-Außengrenze in 2015–2016 hervorgerufen hatte, ist nicht mehr das gleiche.

Obwohl die Strategie der Externalisierung deutliche Schwächen bei der Migrationskontrolle gezeigt hatte, wurde sie nach der akuten Krise sogar noch verstärkt. Dies geschieht u.a. durch neue Formen

der Zusammenarbeit mit Partnerländern im Nahen Osten und in Afrika, wie dem EU-Türkei-Deal, dem Jordan Compact, dem EU African Trust Fund und bilateralen Abkommen zur Rückführung irregulärer Migrant*innen (Laube 2021).

COVID-19-Pandemie

Die sogenannte „Coronakrise“ wurde weltweit ab Frühjahr 2020 mit der Verstärkung von Grenzkontrollen und landesweiten Lockdowns beantwortet. Bereits im April 2020 war die Hälfte der Weltbevölkerung von ihren Regierungen gebeten oder angewiesen worden, zuhause zu bleiben (Zickgraf 2020). Dass Unterbrechungen individueller Mobilität bei der Verlangsamung der Verbreitung des neuartigen Coronavirus effektiv geholfen haben, zeigten erste Studien zum Fall des Lockdowns in Wuhan in der Provinz Hubei wie auch in anderen chinesischen Großstädten im Januar 2020 (Fang et al. 2020). Ein wesentlicher Teil der staatlichen Maßnahmen, die zur Eindämmung des Infektionsgeschehens in der frühen Phase der Pandemie, bevor die Wohnbevölkerung weitgehend geimpft werden konnte, ergriffen wurden, zielte auf die Steuerung individueller Mobilität, sei es über Grenzen hinweg oder beispielsweise auf dem Weg zur Arbeit. Die Anzahl der sogenannten Hochrisikokontakte zwischen Menschen sollte damit drastisch reduziert werden. Sinn und Zweck der Einschränkungen begründete Bundeskanzlerin Merkel am 16. März 2020 wie folgt: „Dennoch brauchen wir einschneidende Maßnahmen, um das Infektionsgeschehen, wie so oft schon gesagt, zu verlangsamen. Das sind Maßnahmen, die es in unserem Lande so noch nicht gegeben hat und die natürlich einschneidend sind. Aber sie sind im Augenblick notwendig, um die Zahl der Kontakte und damit auch die Zahl der Erkrankungen und damit auch der schweren Erkrankungen zu reduzieren und unser Gesundheitssystem nicht zu überfordern“ (Merkel 16.03.2020).

Die Grenzsicherungen zur Eindämmung des Infektionsgeschehens waren in Europa die weitreichendsten seit Gründung des Schengener Abkommens. Außer Berufspendler*innen und Reisende mit besonderen Ausnahmegenehmigungen durften zum Beispiel Bürger*innen aus Frankreich, Dänemark, Österreich, Luxemburg und der Schweiz im Frühjahr 2020 nicht mehr nach Deutschland einreisen. Zudem wurden alle Außengrenzen der EU wegen des Corona-Virus für Nicht-EU-Bürger*innen für zunächst 30 Tage geschlossen. Asylbewerber*innen wurden von der Einreisesperre zwar ausgenommen, da aber auch sämtliche Schutzprogramme und humanitären Hilfen zeitweilig ausgesetzt wurden, fehlten de facto sämtliche legale Wege einzureisen und Asyl in der EU zu beantragen (Von Bullion 2020). Die Schließung von Grenzen bzw. die Wiedereinführung von Kontrollen war im März 2020 eine der ersten staatlichen Reaktionen, weil diese Maßnahme den Staaten unmittelbar zu ihrer souveränen Verfügung stand. Aufgrund der Corona-Pandemie entschieden sich alle EU-Staaten mit Ausnahme von Schweden, Luxemburg und den Niederlanden zur Wiedereinführung von Grenzkontrollen und verlängerten oder erneuerten diese mehrfach. In Deutschland wurden die Grenzsicherungen gegenüber den Nachbarländern aufgrund der Corona-Pandemie im Juni 2020 vorerst beendet (Bundesministerium des Inneren 2020a). Anfang 2021 wurden dann neue Maßnahmen erlassen, die Einreisebeschränkungen und Beförderungsverbote wurden gegenüber Reisenden aus Ländern, in denen sich besonders ansteckende Virusmutationen stark ausgebreitet hatten, vorsahen (Zeit Online 2021). Statt systematischer Kontrollen an den Grenzübergängen beschränkten später viele EU-Mitgliedstaaten die Einreise aus bestimmten Nachbarländern rechtlich, sofern diese als Risiko-, Hochrisiko- oder Virusvariantengebiete eingestuft werden. So durften deutsche Bürger*innen im Januar 2021 zum Beispiel nicht zu touristischen Zwecken nach Dänemark, Tschechien und Frankreich einreisen (ADAC 2021). Zu den anderen Nachbarländern war der grenzüberschreitende Verkehr bis Januar 2021 grundsätzlich möglich, aber bei Nichtvorliegen eines triftigen Grundes waren die Hürden so hoch (Quarantänezei-

ten, Kosten für verpflichtende Tests im Vorfeld oder nach Ablauf der Quarantäne, Organisation und Anmeldung), dass eine Immobilisierung der EU-Bürger*innen stattfand, wie sie im scharfen Kontrast zur Personenfreizügigkeit in der Europäischen Union steht. Dennoch blieben die internationalen Reisebeschränkungen in der Kritik, aus virologischer Sicht wenig Sinn zu machen, weil sie sich an einer für das Infektionsgeschehen unerheblichen räumlichen Einteilung orientieren. Sie könnten eine Ausbreitung im besten Falle nur um ca. 2–3 Wochen verlangsamen, statt diese ernsthaft zu unterbrechen (Grill 2020; World Health Organization 2020), verursachten dafür aber einen erheblichen sozialen und wirtschaftlichen Schaden.

Die nationale Ebene reagierte zwar etwas schneller mit Prozessen des Reborderings zu Beginn der Pandemie im Inneren des Schengenraums, doch bereits am 16. März 2020 gab auch die EU-Kommission eine Mitteilung heraus, in der Reisebeschränkungen gefordert werden, und am 17. März einigten sich die Staats- und Regierungschef*innen auf eine „koordinierte vorübergehende Beschränkung nicht unbedingt notwendiger Reisen in die EU“ (Rat der Europäischen Union 9208/20, S. 2). Diese Beschränkungen beziehen sich auf Grenzübertritte an den EU-Außengrenzen, was dem Risiko begegnen sollte, dass aus Nicht-EU-Staaten infizierte Personen einreisen. Da jedoch zu diesem Zeitpunkt Europa gerade als „das Epizentrum der COVID-19-Pandemie“ galt, äußerte die Kommission ebenso die Absicht, dass die Maßnahmen auch EU-Bürger*innen von Auslandsreisen abhalten und so die „in den letzten Wochen zu beobachtende weitere Ausbreitung des Virus von der EU auf andere Länder verhindern sollen“ (COM (2020) 155 final, S. 2). Die Kontrollen an den EU-Außengrenzen wurden längerfristig verschärft. Italien und Malta schlossen sogar ihre Häfen für Schiffe der privaten Seenotrettung mit der Begründung, dass die Häfen kein sicherer Ort mehr für aus Seenot gerettete Menschen seien (Lüdke 2020).

Zudem haben viele europäische Regierungen zu Beginn der COVID-19-Pandemie aufwändige Rückholaktionen der eigenen Bürger*innen betrieben, was einem neuartigen (wenn natürlich auch nicht vollständigen) Zurücksortieren nationaler Bevölkerungen vor allem aus dem globalen Süden zurück in den scheinbar sichereren globalen Norden entsprach. Weltweit ging der Flugverkehr seit Februar 2020 rapide zurück, in den meisten Ländern starteten 70–90% weniger Flugzeuge als ein Jahr zuvor. Während der Flugverkehr im Januar 2021 in Ländern wie China, Australien, USA und Indien, wo es viele Inlandsflüge gibt, nur noch ein Minus von 3–45% verzeichnete, blieben die Zahlen in Europa noch vergleichsweise niedrig bei einem Rückgang von 62–77% gegenüber dem Vorjahr (Statista 2021).

Auch die Möglichkeiten Visa zu beantragen wurden erheblich beschränkt, zeitweilig schlossen Konsulate und Visaagenturen und für bestimmte Visakategorien wurden die Verfahren ausgesetzt. So konnten zum Beispiel erst seit August 2020 über die Agentur VFS Global wieder Anträge für die Einreise aus Indien nach Deutschland, seit November 2020 auch für die Einreise nach Österreich gestellt werden, jedoch nur für langfristige Aufenthalte von Hochqualifizierten, Wissenschaftler*innen, Studierenden und Familienmitgliedern (VFS Global 2020). Für die Mobilität zum Zwecke von Familienbesuchen wurden Gründe für „zwingend notwendige familiäre Besuche“ identifiziert, die Ausnahmen von den weitreichenden Einreiseverboten aus Drittstaaten rechtfertigen (z.B. Geburt, Beerdigung, Hochzeiten) (Bundespolizei 2021). Neben der Versagung von Einreisegenehmigungen für Bürger*innen bestimmter Länder (travel ban) oder der Stilllegung bestimmter Mobilitätsformen (Tourismus), adressierten viele Länder auch ihre eigenen Bürger*innen mit weltweiten oder länderspezifischen Reisewarnungen für „nicht notwendige touristische Reisen“ aufgrund der COVID-19-Pandemie (Auswärtiges Amt 2021). Das Kriterium der Notwendigkeit wurde an grenzüberschreitende Mobilität angelegt, um politisch zu entscheiden, was erlaubt und was untersagt werden sollte. Dabei ist die Definition, welche Mobilität in welche Kategorie (notwendig/ nicht-notwendig) fällt, ständig im Fluss. Nachjustierungen erfolgten zum Beispiel beim Besuch von unverheirateten Lebenspartner*innen aus Drittstaaten, die

von März bis August 2020 nicht unter die notwendigen familiären Besuche gefallen waren, die eine Ausnahmegenehmigung für die Einreise aus Drittstaaten in die EU beantragen konnten (Bundesministerium des Inneren 2020b).

Eine Verschärfung von Personenkontrollen an den Schengenbinnengrenzen hatte sich über die letzten Jahre hin schon wieder so stark eingebürgert, dass für die Europäischen Regierungen eine gewisse Sicherheit bestand, dass diese politische Maßnahme auf Akzeptanz stoßen würde und sich zugleich praktisch umsetzen ließe. Anders sah es bei neuartigen Beschränkungen der Mobilität aller EU-Bürger*innen im Rahmen der verschiedenen Varianten des Lockdowns im Inneren aus. Diese sind viel schwerer zu vermitteln und auch praktisch zu kontrollieren, was vor Augen führt, warum die Kontrolle einer territorialen Grenzlinie ein so hartnäckiges, wenn auch manchmal bereits überwunden geglaubtes, Mittel staatlicher Souveränität ist. Es gehört zum etablierten Repertoire von Nationalstaaten, grenzpolitische Maßnahmen auch symbolpolitisch zu nutzen (Schmidt 2004; Willke 2007). So signalisiert die Kontrolle der nationalen Grenzen staatliche Handlungsfähigkeit, auch angesichts eines diffusen Infektionsgeschehens und entspricht der Vorstellung vieler Bürger*innen, dass sich das Infektionsgeschehen in den Nachbarländern räumlich abkoppeln ließe. Dazu kam die Einsicht, wie Katharina Manderscheid (2020) in *Die Corona-Gesellschaft* bemerkt, dass es globale Mobilität war, die der Pandemie erst zum Durchbruch verholfen hat und dass sie das Virus immer wieder und weiter verbreiten würde. Eine Studie zum Ausbruchsgeschehen in der Provinz Hubei in China zeigte früh, dass das Reiseaufkommen von Wuhan in andere chinesische Städte der beste Prädiktor für die Verbreitung des Virus außerhalb von Wuhan war (Fang et al. 2020). Und entsprechend bestätigen Sirkeci und Yüceşahin (2020), dass die Ausbreitung von COVID-19 in anderen Ländern der Welt zentral durch den Bestand internationaler Migrant*innen chinesischer Herkunft und umgekehrt der Bestand internationaler Migrant*innen europäischer Herkunft in China erklärt werden kann. Neben weiteren Faktoren zieht diese Studie das Mobilitätsaufkommen zwischen den Ländern zur Erklärung des frühen Ausbreitungsgeschehens heran. Eine Aussage, dass Reisebeschränkungen langfristig die Verbreitung verhindern könnten, beinhalten diese Befunde dagegen nicht.

Natürlich ist die Beschränkung von grenzüberschreitender Mobilität nicht die einzige mobilitätsbasierte, politische Maßnahme zur Eindämmung des Virus gewesen, eine Reihe anderer territorialer Maßnahmen zielt auch auf das Unterbrechen von zwischenmenschlichen Kontakten durch die Steuerung individueller Mobilität. Häufig gewählte Politiken sind Lockdowns mit Kontakt- und Besuchsverböten, die Schließung von staatlich betriebenen Bildungseinrichtungen, das Gebot des Social Distancing, Quarantäne- und Isolationsauflagen u.v.m. (Dodds et al. 2020). Hier wird deutlich, dass ein enger Zusammenhang zwischen menschlichen Kontakten und Mobilität besteht. Wer nicht zusammen in einem Haushalt lebt, muss sich bewegen, um einander begegnen zu können. Wenn die Reduzierung von Hochrisikokontakten ein wesentliches Ziel der Pandemiebekämpfung ist, kann dies über das Verbot oder die Steuerung individueller Mobilität erfolgen. Mobilitätsbeschränkungen sind daher Mittel zum Zweck und nicht das eigentliche Ziel politischer Maßnahmen.

Die vielen Varianten des Lockdowns/Shutdowns weltweit haben unterschiedlichste Formen der Mobilitätsregulierung mit Einschränkungen in zeitlicher oder räumlicher Hinsicht hervorgebracht: Verbote, die eigene Wohnung länger als eine Stunde pro Tag oder zu bestimmten Uhrzeiten (Ausgangssperren) zu verlassen oder sich nicht weiter als zum Beispiel 15 km von dem eigenen Wohnsitz zu entfernen. Dabei reproduziert eine Ausgangssperre am deutlichsten das Prinzip der Grenze. Diese wird in diesem Falle an der eigenen Wohnungs- oder Haustür verortet, da so leicht zu erkennen ist, wer seinen zugewiesenen Bereich unerlaubter Weise verlassen hat, wenn jemand zur Sperrstunde im öffentlichen Raum angetroffen wird. Auch die Anzahl von Personen, die sich zu einem gemeinsamen Ort bewegen darf (z.B. Veranstaltungen nur mit bis zu 50 Teilnehmer*innen oder eingeschränkte pri-

vate Treffen), wurde in der Pandemie in vielen Ländern begrenzt. Das Gebot, Abstand zu halten zum Beispiel in Transportmitteln oder an Arbeitsplätzen, beeinflusst Mobilität im Inneren des Landes, verbietet es dagegen aber nicht grundsätzlich sich zu bewegen. Auch die legitimen Gründe für Mobilität wurden beschränkt, so wurden etwa die alltäglichen Tagesstrecken in vielen Ländern der Welt auf eine „Rest-Mobilität“ (Manderscheid 2020, S. 104) zurückgefahren, die nur noch Arbeitswege, lebensnotwendigen Konsum und z.B. Arztbesuche vorsah. Systemrelevante Berufsgruppen wurden im ersten Lockdown in Deutschland privilegiert, sowohl ihre Arbeitswege im Inland wie auch ihre Einreise in die EU wurden weiterhin erlaubt oder sogar erleichtert. Studien haben gezeigt, dass sich die Mobilität in Deutschland während des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020 deutlich reduziert hat und vor allem die zurückgelegte Distanz von Bewegungen verringert war. Weiter auseinander gelegene Regionen waren untereinander viel weniger verbunden als vor der COVID-19-Pandemie, was zu einer Verlangsamung des Infektionsgeschehens und stärkeren Regionalisierung geführt hat (Schlosser et al. 2020).

Darüber hinaus wurde die Nachvollziehbarkeit von Mobilität durch digitale Medien, sogenannten Tracking-Apps und speziellen Devices, als Instrument des Infektionsschutzes genutzt. Es wurden staatliche und kommerzielle Warn-Apps entwickelt und millionenfach genutzt, über neue Internetportale müssen intra-EU-Reisende online eine verpflichtende Anmeldung zum Grenzübertritt machen und die Bewilligung beim Überschreiten der Grenze mitführen (Robert Koch-Institut 2020). Die Politik interessiert sich in der Pandemie stärker für Veränderungen und also auch die Beobachtung von Mobilitätsverhalten etwa durch die Verkehrsforschung oder kommerzielle Anbieter, um etwa die Wirksamkeit von Lockdowns beurteilen zu können (infas 2020).

Ein wesentlicher Unterschied in der Mobilitätssteuerung während der Corona-Pandemie gegenüber klassischen Maßnahmen der Mobilitätssteuerung an Grenzen ist die Abkehr von der einseitigen Erteilung oder Verhinderung von Mobilitätschancen nach der Staatsbürgerschaft von Personen (Laube 2018; Shachar 2009) oder nach anderen Eigenschaften der mobilitätswilligen Person (Qualifizierung, politische Verfolgung, finanzielle Möglichkeiten). Diese Kriterien bestehen bei den Entscheidungen über den Zutritt auf ein nationales Territorium auch in der Pandemie fort, doch für die Steuerung von Mobilität im Inneren eines Landes oder innerhalb der Union werden bestimmte Formen der Mobilität für alle beschränkt, was zu einer Immobilisierung der europäischen Wohnbevölkerung führt. Diese Mobilitätspolitiken lassen sich nach Einschränkungen hinsichtlich der Dauer, der Distanz, den Zielorten und ihrem Zweck unterscheiden. Sie orientieren sich nicht an territorialen Grenzen, Mauern oder Stacheldraht noch an sozialen Mitgliedschaftsgrenzen (Mau 2006). Und doch greifen die Maßnahmen territorial, weil allein durch das Blockieren von Mobilität eine Reterritorialisierung der Lebensverhältnisse stattfindet, es gewinnt an Bedeutung, wo und in welcher Nachbarschaft man lebt. Hinzu kommt in einem föderalen System wie in Deutschland, dass viele für die Pandemiebekämpfung bedeutsame Entscheidungsvollmachten bei den Bundesländern oder Kommunen liegen und daher zum Teil kleinräumliche Maßnahmen in Abhängigkeit vom jeweiligen Infektionsgeschehen in einer Stadt oder einem Landkreis eingesetzt wurden. Mobilitäts- und Kontaktbeschränkungen im Inneren richten sich in der Coronakrise nicht an Personen mit besonderen Eigenschaften wie ihrem Alter, Geschlecht oder Ethnizität. Stattdessen werden Personen nach ihrem Wohnort und den dort aktuellen Pandemiekenzahlen kategorisiert. Eine Ausnahme bilden Beschränkungen der Bewegungsfreiheit von vulnerablen Gruppen, also etwa bestimmte Einkaufszeiten ausschließlich für Senior*innen, doch solche Maßnahmen haben sich in Deutschland nicht flächendeckend durchgesetzt.

Klimakrise

Als dritte Mobilitätskrise soll hier versuchsweise die globale Klimakrise herangezogen werden, die sich durch die Erwärmung der Erde bereits abzeichnet (IPCC 2018), aber bei den politischen Entscheidungsträger*innen noch nicht in seiner ganzen Krisenhaftigkeit mit entsprechend massiven politischen Reaktionen, also als Politik im Krisenmodus (Reckwitz 2020), wahrgenommen wird. Um die Frage, ob der Klimawandel bereits eine aktuelle und nur noch durch sofortiges Handeln zu umgehende Bedrohung des menschlichen Lebens auf der Erde ist, rankt sich der Kampf von Akteur*innen wie Greta Thunberg, Extinction Rebellion, Fridays for Future sowie grüner Parteien in Europa, die politische Aufmerksamkeit einfordern und auf schnelleres und radikaleres kollektiv bindendes Entscheiden etwa zur Begrenzung der CO₂-Emissionen drängen. Dabei ist der Streit über das angemessene politische Framing der globalen Erderwärmung als „Krise“, „Notstand“, „Kollaps“, „Katastrophe“ oder „drohendes Aussterben der Menschheit“ seit 2019 umfänglich geführt worden, um einer Verharmlosung der Situation als „Klimawandel“ entgegenzutreten (Europäisches Parlament 2019; Extinction Rebellion 2021; The Guardian 2019).

In Bezug auf Mobilität liegt bei dieser dritten Mobilitätskrise eine breit anerkannte Problemdefinition vor, nämlich der zu hohe verkehrsbedingte Ausstoß von CO₂. Das Ausmaß der Folgen dieses Problems wird jedoch noch sehr unterschiedlich eingeschätzt, also etwa, welcher Grad der Erwärmung des Klimas zu welchen ökologischen und sozialen Folgen führen wird, wie sehr mit einer Häufung extremer Wetterlagen zu rechnen ist, die wiederum Folgen für die Bewegung von Individuen haben können. Auch diese globale Mobilitätskrise führt zu einer Infragestellung der bisherigen Mobilitätspraxis und -politik sowie der Instrumente der Mobilitätsregulation, welche sowohl auf die Ermöglichung als auch Verhinderung bestimmter Mobilitätsformen gerichtet sind.

Bisherige Maßnahmen zur Steuerung von Mobilität aufgrund der Klimakrise beziehen sich maßgeblich auf die Verkehrsträger, die zur Mobilität genutzt werden. So ist das Hauptziel der sogenannten „Verkehrswende“, Menschen dazu zu bewegen, andere umweltfreundliche und klimaneutrale Mobilitätsangebote zu nutzen. Staatlich gefördert werden daher etwa der ÖPNV, Elektromobilität, Leihfahräder, die Einrichtung von Pop-Up-Bike-Lanes in Innenstädten und vieles mehr. Gleichzeitig soll der motorisierte Individualverkehr eingeschränkt werden, indem er unattraktiver gemacht wird. Dies erfolgt zum Beispiel durch Umwidmung von Parkraum und Autospuren für Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr, durch erhöhte Parkgebühren in urbanen Räumen und eine höhere Besteuerung der Kraftstoffe. Noch etwas weiter greifen Mobilitätspolitiken wie Fahrverbote für Dieselfahrzeuge bestimmter Schadstoffgruppen (u.a. Hamburg seit 2018) oder die Pflicht zur Entrichtung von Mautgebühren (u.a. London seit 2006) in gekennzeichneten innerstädtischen Zonen. Diese Maßnahmen sollen die Feinstaub- und Stickstoffoxidbelastung in urbanen Räumen senken, dienen damit allerdings vordergründig eher dem Gesundheits- als dem Klimaschutz. In den Augen der Klimaaktivist*innen sind diese Ansätze längst nicht ausreichend, um im Bereich Verkehr, als einer der großen Emissionsquellen neben der Energiewirtschaft und dem verarbeitenden Gewerbe (Umweltbundesamt 2020), an der Reduzierung der Treibhausgase mitzuwirken.

Auch bei dieser Mobilitätskrise steht nicht die Mobilitätssteuerung an nationalen Grenzen und durch Bezug auf die Staatsbürgerschaft mobiler Personen im Vordergrund. Stattdessen werden Teilnehmer*innen an bestimmten Mobilitätspraktiken und Nutzer*innen bestimmter Verkehrsträger adressiert. Es ging dabei bisher aber nicht zentral um weniger Mobilität, sondern um eine Veränderung der genutzten Verkehrsmittel oder -strecken. Nachdem in der COVID-19-Pandemie auch die Reduzierung der Mobilität eine wichtige Steuerungsdimension wurde, erscheint es wahrscheinlich, dass dieses Paradigma auch auf die Mobilitätssteuerung zur Bekämpfung der Klimakrise wirken wird. Ein

anschauliches Beispiel dafür ist das akademische Reisen. Da 2020 pandemiebedingt eine Reduzierung des dienstlichen Reisens einsetzte, wurden Möglichkeiten des (internationalen) akademischen Austauschs in digitalen oder hybrid abgehaltenen Meetings und Konferenzen erprobt (Braun, Rödder 2021). Eine Abwendung von der Erwartung, dass Forscher*innen möglichst aktiv und in Präsenz an internationalen Projekten und Kongressen teilnehmen sollten, zugunsten einer nachhaltigeren Abwägung, welche Mobilität für den Forschungsprozess und die individuellen Karrieren ernsthaft förderlich ist, hat dadurch bereits eingesetzt. Je stärker der Klimaschutz als Notwendigkeit zur Bewältigung der Klimakrise gesehen wird, desto wahrscheinlicher wird es, dass hier auch Maßnahmen durch den Staat oder durch die jeweiligen (Hochschul-)Organisationen zur Reduzierung des Reisens, zumal mit dem Flugzeug, ergriffen werden. Zudem verliert das Fliegen aufgrund seiner klimaschädlichen Folgen an sozialer Akzeptanz, was bereits zu Phänomenen wie der sogenannten „Flugscham“ führte. Dieses Phänomen hat bisher jedoch nur zu einer Änderung der Einstellungen, nicht aber zu einer messbaren Verhaltensänderung in der gesellschaftlichen Breite geführt (Jorzik 2020). Initiativen wie der der „Scientists for Future“, die sich selbstverpflichten, für dienstliche Reisen nur dann den Flugverkehr zu nutzen, wenn die Destination mehr als 1000 km entfernt liegt, versuchen eine solche selbstgewählte Verhaltensänderung herbeizuführen, da ein wesentlicher Anteil der Emissionen von Hochschulen auf das dienstliche Fliegen der Wissenschaftler*innen zurückgeht (Forschung und Lehre 2019).

Vergleich von Mobilitätskrisen und -politiken: Rebordering und Immobilisierung der Wohnbevölkerung

Die drei besprochenen Krisen der Mobilität eint, dass bestimmte Mobilitätsformen als Ursache oder Auslöser der Krise angesehen werden. Aus dieser Problemdefinition folgt, dass die Notwendigkeit oder Berechtigung bisheriger Mobilitätspraktiken in kultureller, wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht grundlegend in Zweifel gezogen wurde und Mobilitätspolitiken als Form der Problemlösung herangezogen wurden. Als Vergleichsdimensionen für die weitere Analyse der Mobilitätskrisen, bieten sich daher die folgenden Fragen an:

- Wie wird das durch Mobilität entstandene Problem definiert?
- Wessen Mobilität wird reguliert?
- Was ist das Objekt des Schutzes?
- Welche Mobilitätsform steht im Fokus?
- Welcher Steuerungsansatz und welche Steuerungsebene wird von der Politik gewählt?

Tabelle 1 stellt eine Heuristik zu Verfügung, um Problemdefinitionen und mobilitätsbasierte Lösungsansätze der Politik in den drei oben genannten Krisen der Mobilität systematisch vergleichen zu können. Ein besonderer Fokus liegt hier auf Antworten der deutschen und europäischen Politik. Die Heuristik eignet sich von ihrer Anlage her auch für die Analyse politischer Maßnahmen in anderen Weltregionen. Die COVID-19-Pandemie war lediglich der Anlass, die Möglichkeiten der politischen Mobilitätsregulierung und ihre Folgen systematisch zu untersuchen und den Blick auf grenzbezogene Mobilitätssteuerung zu erweitern. Der Hinweis von Antonio Guterres, dass „The COVID-19-crisis presents us with an opportunity to reimagine human mobility“ (United Nations 2020, S. 3), wird hier als Aufforderung auch für die soziologische Grenz- und Mobilitätsforschung verstanden, sich vergangenen, gegenwärtigen und zukünftigen Mobilitätspraktiken und -visionen zuzuwenden.

Tabelle 1: Problemdefinitionen und mobilitätsbasierte Lösungsansätze in Vergleich

Krise	Problemdefinition	Wessen Mobilität wird reguliert?	Objekt des Schutzes	Mobilität im Fokus	Steuerebene und -ansatz
Flucht/ Migration	Zu hohe Anzahl der Einreisen auf das EU-Makroterritorium mit Verbleib Überschreitung der nationalen Aufnahmefähigkeit (sozial, logistisch, wirtschaftlich), soziale Spannungen	Geflüchtete, Migrant*innen (nach nationaler Mitgliedschaft)	Nationales oder supranationales Territorium und die Privilegien seine Wohnbevölkerung, Souveränität über Mitgliedschaft zu entscheiden	A → B, Grenzüberschreitungen	National, supranational Nach Zielräumen und Status der Mobilen
COVID-19-Pandemie	Interaktionen: Zwischenmenschliche (Hochrisiko)kontakte Verbreitung der Virusinfektionen, Todesfälle, Überlastung der nationalen Gesundheitssysteme	Gesamte Wohnbevölkerung, wechselnde Gruppen aus Risikogebieten Personen, deren Mobilität nicht „systemrelevant“ ist	Menschenleben der Risikogruppen, nationales Gesundheitssystem	Ungeordnete Bewegungen, Begegnungen	National, föderal, lokal Distanz, Dauer und Zweck der Mobilität
Klimawandel	Verkehrsbedingter Ausstoß von CO ₂ Erwärmung der Erde und des Wassers, Verschlechterung der Luftqualität, extreme Wetterlagen, Wanderungsbewegungen als Adaption	Teilnehmer*innen an bestimmten Mobilitätspraktiken	Klima, Umwelt, Menschheit	Häufigkeit, Geschwindigkeit, Distanz sowie Fortbewegungsart und Energieverbrauch	National, global Verkehrsträger der Mobilität

Die Problemdefinitionen in den drei untersuchten Krisen unterscheiden sich hinsichtlich der Mobilität, die als (Mit-)Auslöser der Krise identifiziert wird und gesteuert werden soll, stark. Geht es bei der „Flüchtlingskrise“ um grenzüberschreitende Mobilität von Nicht-Staatsbürger*innen, so sind es in der COVID-19-Krise ungeordnete Bewegungen von Individuen, die zu Hochrisikokontakten führen. Dagegen trägt der allgemeine Verkehr mit seinen CO₂-Emissionen durch die Nutzung bestimmter Verkehrsmittel zur Verschärfung der Klimakrise bei. Die Gemeinsamkeit besteht lediglich darin, dass in allen Fällen zu viel Mobilität dieser Form die Krise bedingt und nicht ein Ausbleiben von Mobilität. Es geht bei der staatlichen Steuerung von Mobilität daher in allen Fällen um eine Reduzierung von Mobilität. In der Flüchtlingskrise um die Reduzierung nur bestimmter Formen – in der Coronakrise um eine allgemeine Reduzierung, da Mobilität als Treiber der Pandemie angesehen wird. In der Klimakrise geht es bisher nur um die Reduzierung der Mobilität mit bestimmten Verkehrsmitteln, um das Ausmaß des Klimawandels zu verringern. Perspektivisch kann hier aber auch ein Strategiewechsel erfolgen, der ebenfalls auf eine grundsätzliche Reduzierung individueller Bewegungen, vor allem über längere Strecken, abzielt. Doch der Klimawandel kann sich auch auf das Mobilitätsverhalten von Menschen auswirken, wenn Wanderungsbewegungen als Weg der Adaption mit veränderten und extremeren Wetterlagen gewählt werden. Dieser Problemhorizont wird bearbeitet, wenn es um politische Maßnah-

men zur Bekämpfung klima- und umweltbedingter Fluchtursachen in den Herkunftsländern potentieller sogenannter „Klimaflüchtlinge“ geht.

Im Folgenden werden drei zentrale Aspekte des gegenwärtigen EU-Grenzregimes in den Blick genommen und analysiert, welche von ihnen zur Lösung mobilitätsbedingter Krisen politisch herangezogen wurden. Seit den 1990er Jahren lassen sich Grenzkontrollpraktiken in Europa in exterritoriale, an der Grenzlinie stattfindende und interne Kontrollen unterscheiden (Laube 2013). Die Exterritorialisierung von Grenzen beschreibt die Verlagerung der Kontrolle grenzüberschreitender Mobilität an einen Ort außerhalb des staatlichen Territoriums, häufig sogar schon in die Herkunfts- oder Transitländer möglicher Migrant*innen und Flüchtender. Diese Strategie des „shifting borders“ (Lavenex 2006; Shachar 2020) gehört seit über 20 Jahren mit zu den effektivsten Maßnahmen des EU-Grenzregimes, da es Abschottung und flüssigen Grenzverkehr zur gleichen Zeit ermöglicht. Zu diesem Maßnahmenpaket gehören u.a. die Visavergabe bereits in den Herkunftsländern, die Kontrolle gültiger Reisedokumente im Zusammenspiel zwischen Behörden des Ziellandes und den Transportunternehmen, die sogenannten Vorfeldkontrollen und Kontrollen auf Hoher See und vieles mehr (Laube 2013; Zaiotti 2016). Bis 2014 ruhte das EU-Grenzregime maßgeblich auf dieser Strategie der Exterritorialisierung von Kontrolle auf, d.h. so viele Grenzübertritte wie möglich sollten schon vorab in erwünschte oder unerwünschte Mobilität eingeteilt werden. Entsprechend sollte die erste flüssig passieren, während die zweite Gruppe genaueren Untersuchungen unterzogen und ggf. abgewiesen werden sollte. Der zweite Aspekt ist die klassische Mobilitätskontrolle an territorialen Grenzlinien, welche erst ab den 1990er Jahren als dominante Strategie des Grenzregimes durch das Schengener Abkommen und die Öffnung der Binnengrenzen abgelöst wurde. Dieser Wandel bezieht sich jedoch nur auf die Gestaltung von Mobilitätssteuerung im Inneren des Europäischen Makroterritoriums. An seinen Außengrenzen setzt die EU seither auf umso vehementere Maßnahmen, um die Selektivität des Grenzregimes weiterhin durchzusetzen (Andreas, Snyder 2000; Mau et al. 2012). Den dritten Aspekt des Grenzregimes bilden mobilitätssteuernde Maßnahmen im Inneren des Territoriums, hierzu zählen Kontrollen an Mobilitätsknotenpunkten oder Arbeitsstätten sowie das Einstülpen der Grenzlinie (Shachar 2020) ins Innere durch die Berechtigung der Grenzpolizei, Ausweiskontrollen auch in einer bestimmten Zone hinter der Grenze durchzuführen.

Wie Tabelle 2 verdeutlicht, hat die Mobilitätskrise 2015/16 der Exterritorialisierung einen erheblichen Dämpfer gegeben, weil diese Strategie nicht ausreichte, die Fluchtbewegungen in die EU zu kontrollieren. Erst erfolgt eine teilweise und kurze Grenzöffnung, gefolgt von einem langfristigen Trend des Rebordering und der Abschottung gegenüber unerwünschter Mobilität von außen (Laube 2021).

Tabelle 2: Mobilitätskrisen und grenzpolitische Antworten im Vergleich

Krisen	Exterritorialisierung	Nationale Grenzen	Immobilisierung	Strategie des Grenzregimes
Flucht/ Migration	Kurzzeitiger Zusammenbruch der Strategie, u.a. Aussetzen von Dublin III für Syrer*innen (Aug–Okt 2015), Verstärkung vorgelagerter Maßnahmen, Finanzierung Grenzschutz in	Temporäre Grenzöffnung, „Durchwinken“ und danach Grenzsicherungen, temporäre Kontrollen der Schengenbinnengrenzen (D: Sep 2015, Ö: Jan 2016), Stacheldraht, Mauern, Zurückweisungen, Ober-	Beschränkung der Bewegungsfreiheit von Asylsuchenden	Kurzzeitige Grenzöffnung, dann Rebordering

	Transitländern, Rücknahmeabkommen, z.B. EU-Türkei-Deal	grenzen		
COVID-19-Pandemie	Aussetzen der Selektivität Schließung der Konsulate bzw. Notbetrieb, Aussetzen vieler Visaverfahren und Vergabe von Schengenvisa, Einschränkung der Migrationskanäle, kein Resettlement	Einreiseverbote für EU-Ausländer (30 Tage), temporäre Grenzkontrollen von Schengenbinnengrenzen (D/Ö: März-Juni 2020), Teststationen an ports of entry (August 2020), Schließung von Seehäfen für Bootsflüchtlinge, teils Aussetzen der EU-Freizügigkeit	Landesweite Lockdowns, Beschränkungen der Bewegungsfreiheit und erlaubten Kontakte, Beschränkung von Ko-Präsenz (Kita/Schulschließungen), Einrichtung von „Luftsicherheitszonen“ (Opitz 2020), Schutz des persönlichen Raums, Quarantänepflichten und Abstandsgebote	Grenzschließungen und Immobilisierung im Inneren
Klimawandel	Bekämpfung von Fluchtursachen in Regionen, die von extremen Wetterlagen betroffen sind, Vorbereitung von Resettlement von „Klimamigrant*innen“		Tempolimit, innerstädtische Fahrverbote, Initiativen für regionalen Tourismus, Flugscham, Verbote bestimmter Formen des Transports/Transportmittel, Anreize zur Unterlassung	?

Quelle: eigene Darstellung

Während der COVID-19-Pandemie wird ebenfalls früh auf die Schließung oder verstärkte Kontrolle der Grenzlinie gesetzt, was sowohl im März/April 2020 als auch wieder im Januar 2021 bei Ausbruch neuer Virusmutanten in der EU zu beobachten war. Durch Einreiseverbote, Kontrollen an den Schengenbinnengrenzen und das Aussetzen von Visaantragsverfahren geht Selektivität im Europäischen Grenzregime verloren. Der zweite Aspekt der Mobilitätspolitik in der COVID-19-Pandemie ist die Immobilisierung der Wohnbevölkerung durch Ausgangssperren und Beschränkungen von Ko-Präsenz an einem Ort. Die beiden Aspekte der Mobilitätssteuerung unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Konsensfähigkeit und Effektivität. Während die Politik mit der gesellschaftlichen Akzeptanz für Maßnahmen, die an der territorialen Grenzlinie stattfinden, rechnen kann und die Erfahrung besteht, dass auch Kontrollen an den Schengenbinnengrenzen über Jahre hinweg akzeptiert wurden, bedürfen neuere Maßnahmen der Immobilisierung im Inneren einer umfassenden rechtlichen Begründung und politischen Debatte. Ausgangssperren sind beispielsweise besonders weitreichende Eingriffe in die persönlichen Rechte der Bürger*innen und demokratisch verfasste Staaten müssen diese in besonderer Weise rechtfertigen. Als Rechtsgrundlage dient dafür im deutschen Fall das Infektionsschutzgesetz, das „besondere Schutzmaßnahmen“ erlaubt. Die jeweils zuständige kommunale Behörde darf Mobilität verbieten, denn sie „kann auch Personen verpflichten, den Ort, an dem sie sich befinden, nicht zu verlassen oder von ihr bestimmte Orte nicht zu betreten, bis die notwendigen Schutzmaßnahmen durchgeführt worden sind“. Eine Verhältnismäßigkeit der Maßnahme muss über ihre Effektivität im Sinne des Infektionsschutzes, bestimmte Ausnahmen und eine Befristung garantiert werden (Bräutigam, Kornmeier 2020).

Von einer Stilllegung von Mobilität ganz gleich ob im nationalen oder globalen Rahmen sind immer diejenigen gesellschaftlichen Bereiche, die mobilitätsbasiert sind, besonders betroffen. Was für die meisten Menschen in anderen Weltregionen auch in den vergangenen Dekaden gegolten hat, wird vielen westlichen Beobachter*innen erst wieder in der Corona-Pandemie deutlich: die Teilnahme an

Tourismus, großen Sport- und Kulturveranstaltungen, Wissenschaft, der Arbeit in globalen Unternehmen und Organisationen, Finanzwirtschaft und vieles mehr bauen auf globaler Bewegungsfreiheit auf, die nicht (immer) allen zugänglich ist. Durch die vielen genannten Aktivitäten wird Mobilität oftmals mit einer Idee von Freiheit verbunden, da die Möglichkeit sich freiwillig zu bewegen mit einem Gewinn an Handlungsoptionen in diesen Bereichen einhergeht.

Welches Set an Strategien der Mobilitätssteuerung zur Bekämpfung der Klimakrise herangezogen werden, wird sich noch zeigen. Bisher reduziert sich die Politik in diesem Bereich vor allem auf Veränderungen in der Art des Verkehrs, um den Anreiz, nachhaltigere Fortbewegungsarten zu wählen, zu stärken und bestimmte Transportmittel mit hohem CO₂-Ausstoß zu verdrängen. Gleichzeitig entstehen aber auch Initiativen, die eher der externen Dimension zuzuordnen sind. So sollen Hilfszahlungen und die internationale Zusammenarbeit dazu beitragen, kommende Fluchtursachen zu bekämpfen, wenn Regionen des globalen Südens zunehmend mit extremen Wetterlagen konfrontiert sein sollten. Die Mobilitätssteuerung an nationalen Grenzen ist hingegen bisher nicht erkennbar zum Einsatz gekommen, um der Klimakrise politisch zu begegnen.

Grenzforschung und Mobilitätspolitik

Die politischen Maßnahmen zur Steuerung von Mobilität haben in der COVID-19-Pandemie ganz andere Formen als die Begrenzung eines nationalen Territoriums angenommen. Dennoch haben wir es mit Maßnahmen zu tun, die Mobilität über das Prinzip der Territorialität zu steuern suchen (Dodds et al. 2020): Ein Raum wird als Instrument genutzt, um ein spezifisches Ergebnis zu erzielen (Sack 1986), hier die Durchsetzung kollektiv bindender Entscheidungen zur Reduzierung des Infektionsgeschehens. Die Kontrolle eines national definierten Raumes und der Zutritte auf dieses Territorium war stets nur eine unter vielen denkbaren Formen, wie ein bestimmter Raum als Instrument genutzt werden kann, um kollektiv bindende Entscheidungen durchzusetzen (Taylor 1994, S. 151). Diese Form wurde in der Pandemie mit Einreiseverboten und deren Kontrolle auch herangezogen. Die Immobilisierung der Bevölkerung hingegen wurde durch die rechtliche Definition von Bewegungsräumen und -zeiten erreicht. Interaktionen statt Zutritte wurden in den Fokus genommen und ihre Territorialität mittels Abstandsgebots und der Einrichtung von „Luftsicherheitszonen“ neu organisiert (Opitz 2020, S. 125). Die einfache Ko-Präsenz oder Begegnung von Menschen an einem Ort wird per Definition zu einem Hochrisikokontakt, wenn eine der Teilnehmer*innen mit dem Virus infiziert ist und der Kontakt in Gesprächsnähe länger als 15 min andauert. Als Hauptübertragungsweg des Virus wird gegenwärtig die „respiratorische Aufnahme virushaltiger Partikel, die beim Atmen, Husten, Sprechen, Singen und Niesen entstehen“, angesehen (Robert Koch-Institut 2021), weshalb Begegnungen und nicht erst Körperkontakte zu einer Ansteckung führen können.

Die Versuche der Eindämmung des Infektionsgeschehens mittels Mobilitätssteuerung war gerade in der frühen Phase der Pandemie Teil einer „Risikopolitik im Krisenmodus“ (Reckwitz 2020, S. 246), die versucht das akute Risiko eines exponentiellen Anstiegs von schweren Erkrankung und Todesfällen zu reduzieren. Hier ähnelt sich die Politik angesichts der Coronakrise und der Klimakrise bereits, da ein Risikomanagement das Ziel ist, bei dem es um die Herstellung von Sicherheit in der Zukunft geht, auch wenn die Frage, ob sich die Klimapolitik bereits ausreichend im Krisenmodus befindet, gegenwärtig noch heiß diskutiert wird. Individuelle Handlungsspielräume werden zur Abmilderung von Risiken beschränkt und dies wird neben Fragen des Konsums wohl zunehmend auch mobilitätsbasierte soziale Praktiken aller betreffen.

Nationalstaaten und Staatlichkeit verlieren dabei in der Coronakrise nicht an Bedeutung, vielmehr wurde erneuert, dass Staaten die Adressaten für Schutzerwartungen sind und die Letztverantwortung dafür tragen, wie schlimm sich die Pandemie in einem Land ausbreitet. Die Staaten konnten in lange nicht dagewesenem Ausmaß zeigen, wie weitreichend die Mittel sein können, die kollektiv bindend heute nur von Nationalstaaten ergriffen werden können. Andreas Reckwitz weist in die „Corona-Gesellschaft“ darauf hin, dass sich hier ein Strukturwandel von Staatlichkeit zeigen könnte, hin zum „resilienten Staat, dessen zentrale Aufgaben Prävention und Katastrophenmanagement sind“ (Reckwitz 2020, S. 249).

Die nationalen Antworten kamen sowohl 2015 als auch 2020 schneller als eine konzertierte EU-ropäische Antwort und letztere bezog sich jeweils nur auf den Bereich Einreise in den Schengenraum. Rückkehr zu klassischen Grenzkontrollen in der EU war für die Mitgliedstaaten ein politisches Mittel „at hand“, das eine Antwort auf die befürchtete Überforderung der Aufnahmekapazitäten (vgl. „wir schaffen das!“) oder respektive von Versorgungsengpässen (u.a. in der Intensivmedizin) sein sollte. Dieses Wiederbeleben der internen Grenzkontrollen im Schengenraum hat bereits 2015 dazu geführt, dass es nicht bei einzelnen Ausnahmen blieb, sondern eine gewisse Verstetigung der klassischen Grenzkontrollen an Territorialgrenzen stattfindet, z.B. an der deutsch/österreichische Grenze. Mit Blick auf das Europäische Projekt der Freizügigkeit bemerkt Monika Eig Müller zu den Reisebeschränkungen während der COVID-19-Pandemie: „Ob dies langsam, aber sicher das Ende des europäischen Projekts einläutet oder ob die EU sich von diesen Wochen nationalstaatlicher Renaissance im Krisenmodus erholen wird, ist derzeit noch offen. Allerdings zeigen gerade diese jüngsten Entwicklungen einmal mehr die zentrale Bedeutung, die territorialen Grenzen (sowohl Staats- als auch Landesgrenzen) im kollektiven Bewusstsein und insbesondere als politisches Steuerungsinstrument und zugleich als Gegenstand von Symbolpolitik zukommt“ (2021, S. 263).

Die Rückbesinnung auf Grenzen in Krisenzeiten wird dabei aber nicht nur als Souveränitätsdemonstration der Nationalstaaten oder als „Renaissance von Grenzen“ (Vollmer, Düvell 2021) interpretiert, sondern durchaus auch als „Governance failure“ (Ulrich, Scott 2021, S. 172), da bezweifelt wird, dass diese Rückbesinnung eine adäquate Antwort auf gesellschaftliche Krisen der Zukunft sein können. In die Krise geraten sind in diesen Momenten die etablierten Instrumente der Mobilitäts- und Migrationssteuerung, weshalb der Begriff der „Flüchtlingskrise“ inhaltlich unpassend erscheint.

Durch die Coronakrise fand eine Rückbesinnung auf klassische Grenzkontrollen statt wie sie von konservativen, neo-protektionistischen oder rechtspopulistischen Kräfte in Europa befürwortet wird, um eine weitere Abschottung der EU nach außen, aber auch im Inneren voranzutreiben. Mit Blick auf physische Personenmobilität haben beide Mobilitätskrisen, 2015 und 2020, Prozesse des Reborderings angestoßen oder Gelegenheiten dafür geschaffen. Dennoch gab es starke Unterschiede in den als problematisch identifizierten Formen der Mobilität und es ist sehr wahrscheinlich, dass es bei der Frage, wer mobil sein darf, langfristig nicht mehr zentral um Fragen von Inklusion und Exklusion gehen wird. Mobilität über größere Distanzen gilt als einer der Treiber der Pandemie und der Verkehr, allen voran der Flugverkehr, ist einer der wesentlichen Mitverursacher des Klimawandels. Die Grenzsoziologie hat in den 2000er Jahren dafür geworben, die Perspektive von der Migration auf die vielfältigeren Prozesse der Grenzüberschreitungen (und ihre Verhinderung) zu verschieben (Eig Müller 2006; Mau et al. 2008). Es scheint nun angebracht, darüber nachzudenken, ob eine weitere Perspektivenverschiebung nötig ist, die Grenzen und Mobilität stärker zusammen in den Blick nimmt (vgl. Nail 2021; Schindler 2021). Nationale Grenzen wurden zwar in den ersten beiden Mobilitätskrisen in ihrer Bedeutung gestärkt, zugleich werden politisch aber relevante nun neue Bereiche der Mobilitätssteuerung als Problemlösungsmodus ergänzt, die das Ziel einer allgemeinen Reduzierung von Mobilität verfolgen.

Die Perspektive auf Grenzen und Prozesse des Re- und Debordering fokussiert bei aller Offenheit für flexible, hybride und smarte Gestaltungen der Grenze, auf territoriale und im weiteren Sinne auf Mitgliedschaftsgrenzen. In- und Exklusionen von Individuen aufgrund ihrer Mitgliedschaft in nationalen Kollektiven, der vorhandenen oder nicht vorhandenen Nationalität, stehen im Fokus. Die gegenwärtigen und kommenden Mobilitätskrisen sind aber anders gelagert, es geht dann nicht mehr um eine einmalige oder wiederholte Mobilität zwischen einem Innen und einem Außen. Sondern es geht stärker um die Mobilität selbst, um die Form der Mobilität oder um das physische Aufeinandertreffen und seine Folgen, das nur durch individuelle Mobilität zustande kommt, wenn nicht jeder einfach bleibt, wo er oder sie ist, z.B. zuhause, wie die meisten von uns während der nationalen Lockdowns 2020 und 2021. Um diese Arten der Mobilitätskrisen analytisch in den Griff zu bekommen, lohnt sich eine Zuwendung der Soziologie zu den Mobility Studies.

Das Konzept der Grenze kann, wenn es konsequent auf Mobilität und die politische Strukturierung des Raumes bezogen wird, offen genug sein, um neue Formen der Immobilisierung zu erfassen. Denn Grenzen unterbrechen Mobilität nicht, sondern lenken und steuern sie (Laube 2013) und können ihrerseits mobil sein. Mobilitätssteuerung in all ihren Erscheinungsformen ist heute angesichts der besprochenen Krisen ein zentraler Aspekt politischer Problemlösungsstrategien bei gesellschaftlichen Großproblemen. Gegenwärtig erleben wir, dass dabei Mobilität sogar ganz grundsätzlich in Frage gestellt wird und der Mobilitätsimperativ der globalisierten Moderne verblasst. Physische und materielle Aspekte treten mehr in den Vordergrund, wenn es um die Reduzierung von Begegnungen im Raum oder die Frage des Energieaufwandes für den Transport geht. Aktuelle Formen der Mobilitätssteuerung wie das „social distancing“ werden über eine besondere Form der Mobilitätssteuerung erreicht, nämlich der Einrichtung von Abstandregeln, die dem Individuum einen Raum garantieren sollen, der nur von Familien- und Haushaltsmitgliedern oder Partner*innen betreten werden darf. Dieses Territorium wiederum wird mit den Individuen mobil und führt dazu, dass bestimmte öffentliche Räume unter Achtung der Abstandsgebote nur noch mit einer bestimmten Anzahl von Personen gefüllt werden dürfen (Versammlungsorte, Klassenräume, Büros u.v.m.). Diese Phänomene, die vermutlich über die Pandemie hinausweisen, sollten als Einladung an die soziologische Grenzsoziologie verstanden werden, sich neuen Grenzen, Abstandsmarkierungen und Beschränkungen der Bewegungsfreiheit zuzuwenden. Das Ideal der schnellen und ungehinderten physischen Überwindung von Distanzen wird in der Pandemie und auch aus ökologischen Gründen zunehmend in Frage gestellt. Damit wird dem liberalen Wert der individuellen Bewegungsfreiheit die Einschränkung von Mobilität zum Schutz des Kollektivs, dem diese Individuen angehören, wieder stärker entgegengestellt.

Literatur

- ADAC. 2021. Coronavirus. Die aktuelle Lage an Deutschlands Grenzen. <https://www.adac.de/news/corona-deutschland-grenzen/> (Zugegriffen: 3. Februar 2021).
- Andreas, Peter, und Timothy Snyder (Hrsg.). 2000. *The Wall Around the West: State Borders and Immigration Controls in North America and Europe*. Lanham: Rowman & Littlefield.
- Auswärtiges Amt. 2021. Reisewarnungen anlässlich der COVID-19-Pandemie. <https://www.auswaertiges-amt.de/de/ReiseUndSicherheit/covid-19/2296762> (Zugegriffen: 3. Februar 2021).
- Baldwin, Andrew, Christiane Fröhlich, und Delf Rothe. 2019. From Climate Migration to Anthropocene Mobilities. Shifting the Debate. *Mobilities* 14:289–297.
- Braun, Max, und Simone Rödder. 2021. Academic Air Travel. A Literature Review. CSS Working Paper Series No 3, Hamburg.

- Bräutigam, Frank, und Claudia Kornmeier. 2020. Kampf gegen das Coronavirus. Sind Ausgangssperren rechtmäßig? <https://www.tagesschau.de/inland/hintergrund-ausgangssperre-103.html> (Zugegriffen: 3. Februar 2021).
- Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat. 2020a. Ende der Kontrollen an deutschen Landesgrenzen. <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/kurzmeldungen/DE/2020/06/pk-ende-grenzkontrollen.html> (Zugegriffen: 3. Februar 2021).
- Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat. 2020b. Unverheiratete Partnerinnen und Partner aus Drittstaaten dürfen nach Deutschland einreisen. <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/kurzmeldungen/DE/2020/08/einreise-unverheirateter-paare.html> (Zugegriffen: 13. Januar 2021).
- Bundespolizei. 2021. Corona-Virus: Antworten auf häufig gestellte Fragen (FAQ). https://www.bundespolizei.de/Web/DE/04Aktuelles/01Meldungen/2020/03/200317_faq.html;jsessionid=0C0B69853514232DDE3287FD269EF5A8.1_cid289?nn=5931604#doc13824392bodyText9 (Zugegriffen: 3. Februar 2021).
- Castles, Stephen, und Mark J. Miller. 1993. *Age of Migration. International Population Movements in the Modern World*. Houndmills: Macmillan Press.
- Deutsche Welle. 2020. Grenzkontrollen in EU-Ländern stellen Schengen infrage. <https://www.dw.com/de/grenzkontrollen-in-eu-l%C3%A4ndern-stellen-schengen-infrage/a-51033606> (Zugegriffen: 21. Januar 2021).
- Die Zeit. 2015. Deutschland setzt Dublin-Verfahren für Syrer aus. <https://www.zeit.de/politik/ausland/2015-08/fluechtlinge-dublin-eu-asyl> (Zugegriffen: 14. Januar 2021).
- Dodds, Klaus, Vanesa Castan Broto, Klaus Detterbeck, Martin Jones, Virgine Mamadouh, Maano Ramutsindela, Monica Varsanyi, David Wachsmuth, und Chih Yuan Woon. 2020. The COVID-19 Pandemic. Territorial, Political and Governance Dimensions of the Crisis. *Territory, Politics, Governance* 8:289–298.
- Eigmüller, Monika. 2006. Der duale Charakter der Grenze. Bedingungen einer aktuellen Grenztheorie. In *Grenzsoziologie. Die Politische Strukturierung des Raumes*, Hrsg. Monika Eigmüller und Georg Vobruba, 55–74. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Eigmüller, Monika. 2021. Grenzen und Europa. In *Grenzforschung. Handbuch für Wissenschaft und Studium*, Hrsg. Dominik Gerst, Maria Klessmann und Hannes Krämer, 257–266. Baden-Baden: Nomos.
- Europäisches Parlament. 2019. The European Parliament Declares Climate Emergency. <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20191121IPR67110/the-european-parliament-declares-climate-emergency> (Zugegriffen 3. März 2021).
- Extinction Rebellion. 2021. Why rebel? <https://rebellion.global/de/why-rebel/> (Zugegriffen 3. März 2021).
- Fang, Hanming, Long Wang, und Yang Yang. 2020. Human Mobility Restrictions and the Spread of the Novel Coronavirus (2019-nCoV) in China. NBER Working Paper Series 26906. National Bureau of Economic Research.
- Forschung und Lehre. 2019. Wissenschaftler wollen Kurzstreckenflüge vermeiden. <https://www.forschung-und-lehre.de/politik/wissenschaftler-wollen-kurzstreckenfluege-vermeiden-2139/> (Zugegriffen: 3. Februar 2021).
- Grande, Edgar. 2018. Der Wandel politischer Konfliktlinien. Strategische Herausforderungen und Handlungsoptionen für die Volksparteien. In *Zwischen Offenheit und Abschottung. Wie die Politik zurück in die Mitte findet*, Hrsg. Winfried Mack, 17–43. Freiburg: Herder.
- Grill, Markus. 2020. Reisebeschränkungen. Mehr Schaden als Nutzen? <https://www.tagesschau.de/investigativ/ndr-wdr/reisebeschraenkungen-101.html> (Zugegriffen: 3. Februar 2021).
- Hooghe, Liesbet, und Gary Marks. 2018. Cleavage Theory Meets Europe's Crises: Lipset, Rokkan, and the Transnational Cleavage. *Journal of European Public Policy* 25(1):109–135.

- IPCC. 2018. Summary for Policymakers. Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the Impacts of Global Warming of 1.5°C above pre-Industrial Levels and Related Global Greenhouse Gas Emission Pathways, in the Context of Strengthening the Global Response to the Threat of Climate Change, Sustainable Development, and Efforts to Eradicate Poverty. IPCC Special Report 15.
- Jorzik, Oliver. 2020. Flugreisen und Klimadebatte. <https://www.eskp.de/en/pollutants/flugreisen-9351081/> (Zugegriffen: 3. Februar 2021).
- Laube, Lena. 2013. *Grenzkontrollen jenseits nationaler Territorien. Die Steuerung globaler Mobilität durch liberale Staaten*. Frankfurt a.M.: Campus Verlag.
- Laube, Lena. 2018. Was ist (m)ein Pass wert? Ungleiche Mobilitätsrechte, der strategische Erwerb von Staatsbürgerschaft und Migrations- und Grenzdiplomatie. In *Ausgeschlossen: Staatsbürgerschaft, Staatenlosigkeit und Exil*, Hrsg. Dörte Bischoff und Miriam Rürup, 243–267. München: etk.
- Laube, Lena. 2021 (im Erscheinen). Diplomatic Side-Effects of the EU's Externalization of Border Control and the Emerging Role of "Transit States" in Migration Diplomacy. *Historical Social Research* 46.x:1–27.
- Lavenex, Sandra. 2006. Shifting Up and Out: the Foreign Policy of the European Immigration Control. *West European Politics* 29:329–350.
- Lüdke, Steffen. 2020. Seenotretter in der Coronakrise. Gefangen auf dem Mittelmeer. <https://www.spiegel.de/politik/ausland/alan-kurdi-auf-dem-mittelmeer-wie-die-corona-krise-die-fluechtlingsretter-trifft-a-9a9df060-7a02-4b13-a972-6cc29ea4be7f> (Zugegriffen: 3. Februar 2021).
- Manderscheid, Katharina. 2020. Über die unerwünschte Mobilität von Viren und unterbrochene Mobilitäten von Gütern und Menschen. In *Die Corona-Gesellschaft. Analysen zur Lage und Perspektiven für die Zukunft*, Hrsg. Michael Volkmer und Karin Werner, 101–110. Bielefeld: transcript.
- Mau, Steffen. 2006. Mitgliedschaftsräume, wohlfahrtsstaatliche Solidarität und Migration. In *Moderne (Staats)Bürgerschaft. Vom klassischen Konzept zu den Citizenship Studies*, Hrsg. Jürgen Mackert und Hans-Peter Müller, 215–233. Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften.
- Mau, Steffen, Lena Laube, Christof Roos, und Sonja Wrobel. 2008. Grenzen in einer globalisierten Welt. Selektivität, Internationalisierung, Exterritorialisierung. *Leviathan* 36:123–148.
- Mau, Steffen, Heike Brabandt, Lena Laube, und Christof Roos. 2012. *Liberal States and the Freedom of Movement. Selective Borders, Unequal Mobility*. Houndmills: Palgrave Macmillan.
- Mau, Steffen, Fabian Gülzau, Lena Laube, und Natascha Zaun. 2015. The Global Mobility Divide: How Visa Policies have Evolved Over Time. *Journal of Ethnic and Migration Studies* 41:1–22.
- Merkel, Angela. 2020. Pressekonferenz von Bundeskanzlerin Merkel zu Maßnahmen der Bundesregierung im Zusammenhang mit dem Coronavirus. <https://www.bundestkanzlerin.de/bkin-de/aktuelles/pressekonferenz-von-bundestkanzlerin-merkel-zu-massnahmen-der-bundesregierung-im-zusammenhang-mit-dem-coronavirus-1731022> (Zugegriffen: 3. Februar 2021).
- Nail, Thomas. 2021. Critical Limology – ein Ansatz kritischer Grenzforschung. In *Grenzforschung. Handbuch für Wissenschaft und Studium*, Hrsg. Dominik Gerst, Maria Klessmann und Hannes Krämer, 475–489. Baden-Baden: Nomos.
- Opitz, Sven. 2020. Luftsicherheitszonen. Atmosphären des Selbst in Zeiten von COVID-19. In *Die Corona-Gesellschaft. Analysen zur Lage und Perspektiven für die Zukunft*, Hrsg. Michael Volkmer und Karin Werner, 125–134. Bielefeld: transcript.
- Piguet, Etienne. 2020: The 'Refugee Crisis' in Europe. Shortening Distances, Containment and Asymmetry of Rights a Tentative Interpretation of the 2015–16 Events. *Journal of Refugee Studies* 34(2):1577–1594.
- Reckwitz, Andreas. 2020. Risikopolitik. In *Die Corona-Gesellschaft. Analysen zur Lage und Perspektiven für die Zukunft*, Hrsg. Michael Volkmer und Karin Werner, 241–252. Bielefeld: transcript.
- Robert Koch-Institut. 2020. Digitale Einreiseanmeldung. <https://www.einreiseanmeldung.de/#/> (Zugegriffen: 3. Februar 2021).
- Robert Koch-Institut. 2021. Epidemiologischer Steckbrief zu SARS-CoV-2 und COVID-19. https://www.rki.de/DE/Content/InfAZ/N/Neuartiges_Coronavirus/Steckbrief.html;jsessionid=E9F8DE964E

- E9DFDCE579F87EF9AFE1F5.internet092?nn=13490888#doc13776792bodyText2 (Zugegriffen 3. Februar 2021).
- Sack, Robert D. 1986. *Human Territoriality. Its Theory and History*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Schindler, Larissa. 2021. Grenze und Mobilität – ein vielfältiges Forschungsgebiet. In *Grenzforschung. Handbuch für Wissenschaft und Studium*, Hrsg. Dominik Gerst, Maria Klessmann und Hannes Krämer, 331–344. Baden-Baden: Nomos.
- Schlosser, Frank, Benjamin F. Maier, Olivia Jack, David Hinrichs, Adrian Zachariae, und Dirk Brockmann. 2020. COVID-19 Lockdown Induces Disease-mitigating Structural Changes in Mobility Networks. *Proceedings of the National Academy of Science of the United States of America* 117:32883–32890.
- Schmidt, Daniel. 2004. Grenzregime als symbolische Politik, Grenze als politisches Symbol. In *Soziale Ungleichheit, kulturelle Unterschiede: Verhandlungen des 32. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie in München*, Hrsg. Karl-Siegbert Rehberg, 4135–4143. Frankfurt a. M.: Campus.
- Shachar, Ayelet. 2009. *The Birthright Lottery. Citizenship and Global Inequality*. Cambridge: Harvard UP.
- Shachar, Ayelet. 2020. *The Shifting Border: Legal Cartographies of Migration and Mobility*. Ayelet Shachar in *Dialogue*. Manchester: Manchester UP.
- Sheller, Mimi, und John Urry. 2006. The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A* 38:207–226.
- Sheller, Mimi. 2018. Theorising Mobility Justice. *Tempo Social* 30:17–34.
- Sirkeci, Ibrahim, und M. Murat Yücesahin. 2020. Coronavirus and Migration. Analysis is of Human Mobility and the Spread of COVID-19. *Migration Letters* 17:379–398.
- Statista. 2021. Veränderungen der Anzahl der geplanten Flugzeugstarts in ausgewählten Ländern im Zuge des Coronavirus-Ausbruchs vom 6. Januar 2020 bis 4. Januar 2021. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1105242/umfrage/entwicklung-der-flugzeugstarts-im-zuge-des-coronavirus-ausbruchs-nach-laendern/> (Zugegriffen: 3. Februar 2021).
- Taylor, Peter J. 1994. The State as Container: Territoriality in the Modern World-System. *Progress in Human Geography* 18:151–162.
- The Guardian. 2019. Why the Guardian is Changing the Language it Uses about the Environment. <https://www.theguardian.com/environment/2019/may/17/why-the-guardian-is-changing-the-language-it-uses-about-the-environment> (Zugegriffen: 3. Februar 2021).
- Ulrich, Peter, und James W. Scott. 2021. Cross-Border Governance in europäischer Regional Kooperation. In *Grenzforschung. Handbuch für Wissenschaft und Studium*, Hrsg. Dominik Gerst, Maria Klessmann und Hannes Krämer, 156–174. Baden-Baden: Nomos.
- Umweltbundesamt. 2020. Jährliche Treibhausgas-Emissionen in Deutschland. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/361/bilder/dateien/2020_thg_crf_plus_1a_details_ci.pdf (Zugegriffen: 3. Februar 2021).
- UNHCR. 2021. Most Common Nationalities of Mediterranean Sea and Land Arrivals from January 2020. <http://data2.unhcr.org/en/situations/mediterranean> (Zugegriffen: 3. Februar 2021).
- United Nations. 2020. COVID-19 and People on the Move. Policy Brief.
- Urry, John. 2007. *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- VFS Global. 2020. Update from the German Embassy. <https://visa.vfsglobal.com/ind/en/deu/news/german-embassy-update> (Zugegriffen: 3. Februar 2021).
- Vollmer, Bastian A., und Franck Düvell. 2021. Grenzen und Migration. Eine dynamische Interdependenz. In *Grenzforschung. Handbuch für Wissenschaft und Studium*, Hrsg. Dominik Gerst, Maria Klessmann und Hannes Krämer, 316–330. Baden-Baden: Nomos.
- Von Bullion, Constanze. 2020. Die Festung Europa wird Realität. Süddeutsche Zeitung. <https://www.sueddeutsche.de/politik/fluechtlinge-und-coronakrise-die-festung-europa-wird-realitaet-1.4852652> (Zugegriffen: 3. Februar 2021).

- White, Brent, und Jennifer J. Lee. 2020. The Future of International HE in a Post-Mobility World. <https://www.universityworldnews.com/post.php?story=20200417105255362> (Zugegriffen: 3. Februar 2021).
- Willke, Helmut. 2007. Politische Strukturbildung der Weltgesellschaft. Symbolordnung und Eigenlogik lateraler Weltsysteme. In *Weltstaat und Weltstaatlichkeit Beobachtungen globaler politischer Strukturbildung*, Hrsg. Mathias Albert und Rudolf Stichweh, 133–156. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- World Health Organization. 2020. Updated WHO Recommendations for International Traffic in Relation to COVID-19 Outbreak. <https://www.who.int/news-room/articles-detail/updated-who-recommendations-for-international-traffic-in-relation-to-covid-19-outbreak> (Zugegriffen: 3. Februar 2021).
- Zaiotti, Ruben. 2016. Mapping Remote Control: the Externalization of Migration Management in the 21st Century. In *Externalizing Migration Management: Europe, North America and the Spread of 'Remote Control' Practices*, Hrsg. Ruben Zaiotti, 3–30. Oxford: Routledge.
- Zeit Online. 2021. Kabinett erlässt Einreisesperre für Gebiete mit Virus-Mutationen. https://www.zeit.de/politik/2021-01/einreisesperre-fuer-corona-mutationsgebiete-ab-samstag?wt_zmc=sm.ext.zonaudev.mail.ref.zeitde.share.link.x (Zugegriffen: 3. Februar 2021).
- Zickgraf, Caroline. 2020. Were we all Trapped? Reflections on Immobility during a Global Pandemic. The COVID-19 Pandemic, Migration and the Environment. IOM Migration, Environment and Climate Change (MECC) Division.
- Zukunftsinstitut. 2012. Aufbruch in das neue Zeitalter der Mobilität. <https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/aufbruch-in-ein-neues-zeitalter-der-mobilitaet/> (Zugegriffen: 27. August 2020).