



Klimaanpassung als Herausforderung für die Regional- und Stadtplanung

Unter diesem Titel fand am 30. September 2011 ein KLIMZUG-verbundübergreifender Workshop im Institut der deutschen Wirtschaft in Köln statt. In drei Blöcken wurden im Rahmen zahlreicher Vorträge und moderierter Diskussionen auf Klimaanpassung in Städten, im ländlichen Raum und an den Küsten eingegangen und dabei die Möglichkeiten und Grenzen der Regionalplanung aufgezeigt. Dabei flossen in die Diskussionen nicht nur die bisherigen Erkenntnisse und Zwischenergebnisse aus den KLIMZUG-Verbänden ein, sondern auch aus den Modellvorhaben „KlimaMORO“ und „Klima-ExWoSt“. Entsprechend breit war das Spektrum der thematisierten Fragestellungen und Probleme. Immer wieder ging es darum, eine ausgewogene Balance zwischen formellen und informellen Instrumenten der Regionalplanung zu finden. So wurden einerseits partizipative und kommunikative Planungsprozesse gerade vor dem Hintergrund unsicherer Klimaentwicklungen als überaus wichtig erachtet. Andererseits wurde aber auch angemahnt, einen pragmatischen Weg zu gehen und die Vermittlerfunktion der Regionalplanung nicht überzubewerten und zu überfordern. Zudem besteht vor allem bei umsetzungsorientierten Themen wie z. B. Finanzierung oder Climate-Proofing, aber auch No-Regret-Maßnahmen ein großer Diskussions- und Konkretisierungsbedarf.



Rhein-Hochwasser vor dem Institut der deutschen Wirtschaft Köln (Foto: F. Lang)

Der Workshop hat zudem gezeigt, dass durch Kooperationen zwischen thematisch verwandten Projekten und Fördermaßnahmen die vorhandenen Synergien in der regionalen Klimaanpassung besser genutzt werden können. Das große Interesse an der Veranstaltung legt nahe, dass Bedarf an solchen Vernetzungsmöglichkeiten besteht. Im Workshop wurden vor allem Transferpotenziale bei der Analyse von Betroffenheiten (Klimafunktionskarten, Betroffenheitsindex, Gewerbeklimalotse, EDV-gestützter Verwundbarkeitscheck) und bei baulich-planerischen Ansätzen (klimaangepasste Siedlungsstrukturmodelle, multifunktionale Flächen) gesehen. Mit Hinblick auf die Einbindung von Akteuren sind aber auch neue informatorisch-organisatorische Instrumente, wie etwa Szenario-Workshops, von großer Bedeutung. *mahammadzadeh@iwkoeln.de*

Klimaanpassung von Unternehmen

Auf Einladung von nordwest2050 fand das vierte Treffen der KLIMZUG-Arbeitsgruppe „Wirtschaftliche Fragen der Anpassungsforschung“ am 22. und 23. September 2011 in Oldenburg statt. Teilnehmende aus KLIMZUG-Verbänden, der Forschungsgruppe Chamäleon und des Bundesumweltamtes tauschten sich zum aktuellen Forschungsstand und über erfolgreiche Praxisstrategien der betrieblichen Klimaanpassung aus. Grundlage der Diskussion bildeten vor allem Praxisprojekte mit Unternehmen sowie die von KLIMZUG-Projekten und vom Begleitvorhaben im Institut der deutschen Wirtschaft Köln durchgeführten Unternehmensbefra-

gungen. Auch verschiedene methodische Herangehensweisen wie Fallstudien oder Szenariotechniken wurden erörtert.

Die Ergebnisse der Unternehmensbefragungen zeigen, dass sich Unternehmen mit dem Thema Klimaschutz intensiver befassen als mit der Klimaanpassung. Doch mit den wahrnehmbaren physischen, marktlichen und rechtlichen Veränderungen werden sich Unternehmen mit diesem Thema zunehmend auseinandersetzen müssen. Wenige Pioniere stellen sich schon heute auf die Klimaänderungen der nächsten Dekaden ein.

tina.stecher@uni-oldenburg.de

KLIMZUG im Dialog



„Kräfte bündeln und Kräfte wecken!“ hieß es am 2. und 3. November 2011 auf der KLIMZUG-Statuskonferenz im Umweltforum Berlin. Die sieben KLIMZUG-Verbundprojekte nutzten die Gelegenheit, um den rund 270 Teilnehmern einen Einblick in ihre Zwischenergebnisse auf dem Weg zu integrierten regionalen Anpassungsstrategien zu geben. In acht thematischen Arbeitsgruppen konnten diese Ergebnisse weiter vertieft und diskutiert werden. Dabei wurde vor allem die Bedeutung der Akteure aus Wissenschaft, Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft in den unterschiedlichen Bereichen herausgearbeitet. Die bisherigen Ergebnisse liefern wichtige Impulse für die nationale aber auch internationale Anpassung an die Folgen des Klimawandels. Mit gebündelten Kräften der Akteure soll in den KLIMZUG-Regionen auch in Zukunft an der Klimaanpassung und damit an einer nachhaltigen Gesellschaft gearbeitet werden. Dabei gilt es, vor allem die bestehenden Netzwerke langfristig tragfähig zu machen. Forschungs- und Netzwerkarbeit wird auch bei einem erfolgreichen Transfer von Konzepten und Maßnahmenideen zu leisten sein.



Die KLIMZUG-Broschüre ist da!

Der KLIMZUG-Begleitprozess hat in Zusammenarbeit mit der KLIMZUG-Community eine 40-seitige Broschüre erstellt. In einer ansprechenden Form werden darin die Förderinitiative und die Verbundprojekte mit ihren vielfältigen Ansätzen, Themenschwerpunkten und Aktivitäten vorgestellt. Druckexemplare können über das Institut der deutschen Wirtschaft Köln geordert werden. Zum Download gibt es ein PDF der Broschüre unter www.klimzug.de. *kontakt@klimzug.de*

Gefördert vom



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

Herausgeber:
Institut der deutschen Wirtschaft Köln
Forschungsstelle Umwelt- und Energieökonomik
Verantwortlich für den Inhalt:
Dr. Hubertus Bardt

Kontakt: Institut der deutschen Wirtschaft Köln
Konrad-Adenauer-Ufer 21 · 50668 Köln
Telefon: 0221 49 81-790 · Fax: -99790
E-Mail: kontakt@klimzug.de
www.klimzug.de

Institut der deutschen
Wirtschaft Köln



SCHWERPUNKT: VERKEHR UND LOGISTIK

Die Hafen- und Logistikwirtschaft in Zeiten des Klimawandels

In der Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten werden Hochwasser- und Starkregenereignisse aber auch Hitzeperioden in den nächsten 40 Jahren zunehmen. Ein guter Grund für Unternehmen, sich auf die Folgen des Klimawandels vorzubereiten. Daher wird im Cluster „Hafen & Logistik“ des Verbundprojektes nordwest2050 unter anderem untersucht, wie Speditionsunternehmen die Herausforderungen des Klimawandels einschätzen und ob sie sich bereits heute darauf vorbereiten. Erste Ergebnisse zeigen, dass Unternehmen zwar sensibilisiert sind, aber keinen akuten Handlungsbedarf sehen. Klimaanpassungsmaßnahmen sind für viele Unternehmen in den nächsten Jahren noch nicht relevant. Gründe hierfür sind die – für die Branche typischen – kurzen Investitionszyklen von fünf bis maximal zehn Jahren, welche einen langfristigen und strategi-



(Foto: ecolo)

schen Anpassungsfahrplan verhindern. Darüber hinaus sind die Störereignisse für die Akteure noch nicht real existent, und der Bedarf an Anpassungsmaßnahmen wird vor allem im öffentlichen Bereich und nicht beim Einzelunternehmen gesehen. Jedoch werden Frühwarn-

systeme als vielversprechendes Instrument bewertet, mit dem die Leistungsfähigkeit von Infrastrukturen im Falle von Extremwetterereignissen aufrechterhalten werden kann.

Gerade die Betreiber des Seehafens Bremerhaven sehen in der Implementierung von Frühwarnsystemen eine Möglichkeit, Lkw-Staus aufgrund von Abfertigungsstopps bei Starkwinden oder Starkregenereignissen zu verhindern. Speditionen im direkten Einzugsgebiet des Hafens könnten vorzeitig informiert werden und ihre Lws entsprechend zurückhalten. Die Einrichtung eines solchen Systems bedarf einer engen Kooperation zwischen den Betreibern, Spediteuren, Wetterdiensten und anderen staatlichen Institutionen. Daher will das Teilprojekt die Weichen für die Einrichtung eines Frühwarnsystems stellen. anna.meincke@hs-bremen.de

Anpassungsmaßnahmen im Verkehr



(Foto: P. Krichel)

Im Verbundprojekt KLIMZUG-Nordhessen stehen die Themen Mobilität und Verkehr (Personen- und Wirtschaftsverkehr) im Fokus von drei Teilprojekten. Hier ist für Nordhessen eine umfassende Vulnerabilitätsanalyse der Verkehrsinfrastruktur vorgenommen worden.

Darüber hinaus konnte für den Personenverkehr gezeigt werden, dass vor allem mit klimawandelbedingten Verhaltensänderungen gerechnet werden muss. Um einem Umstieg in gut klimatisierte Autos bei Hitze entgegen zu wirken, bedarf es insbesondere im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) Klimaanpassungsmaßnahmen – etwa indem Haltestellen mit Sonnenschutz ausgestattet werden.

Ein weiteres Problem höherer Temperaturen stellt die steigende Immissionsbelastung von Luftschadstoffen (beispielsweise aufgrund geringerer Durchlüftung) dar. Daher wurden in einem weiteren Teilprojekt Maßnahmen untersucht, die zur Emissionsminderung in der Innenstadt beitragen. Das kann durch den verstärkten Einsatz von Fahrradkurieren erreicht werden. Die Wirtschaft ist auf gute Transportwege angewiesen. Daher

ist auch das betriebliche Mobilitätsmanagement Gegenstand der Anpassungsforschung in Nordhessen. Unter anderem wurden Handlungsbedarfe aus Sicht der Wirtschaft aufgezeigt. Bei dem Austausch mit den betroffenen Akteuren, wurde auch die hohe Akzeptanz und Mitwirkungsbereitschaft der Unternehmen deutlich. Einige der gemeinsam erarbeiteten Empfehlungen sollen zügig umgesetzt werden. Das bezieht sich vor allem auf multimodale Lösungen, d.h. den Ausbau und die Verknüpfung von ÖPNV, Fahrradverkehr, Fahrgemeinschaften, Bike+Ride und Park+Ride. Bei dem Transfer von Forschungsergebnissen bildet ein „Klimaanpassungsmanager Mobilität“ die Schnittstelle zwischen den Forschungsprojekten, Regionalmanagement und der Mobilitätswirtschaft in Nordhessen.

kluger@regionnordhessen.de

Anpassungsbedarf der deutschen Ostseehäfen

Die maritime Wirtschaft in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern zählt mit rund 75.000 Beschäftigten und einem jährlichen Umsatz von rund 13 Mrd. € zu den bedeutendsten Wirtschaftsbereichen in der Region. Dabei sind die umsatz- und beschäftigungsstärksten Branchen die Seeschifffahrt, der Schiffbau einschließlich maritimer Ausrüstungen, der maritime Tourismus und die Hafenwirtschaft.

Auch diese Branchen werden von den Auswirkungen des Klimawandels und Extremwetterereignissen nicht verschont bleiben. Daher untersucht das Verbundprojekt RADOST im Rahmen eines regionalen Dialogprozesses die Auswirkungen des Klimawandels auf Häfen und maritime Wirtschaft entlang der deutschen Ostseeküste. Insbesondere für die Hafengesellschaften

besteht angesichts der Veränderungen von Wasserständen, Wellengang, Strömung, Sedimenttransport und einer möglichen Verlagerung von Güter- und Passagierströmen ein besonderer Anpassungsbedarf. Gemeinsam mit Akteuren der Hafenwirtschaft wird daher ein mittel- bis langfristiges Anpassungskonzept entwickelt, das diesen Anforderungen Rechnung trägt. Damit soll sichergestellt werden, dass langfristige Investitionen in Hafen- und Infrastrukturanlagen die mit dem Klimawandel verbundenen Risiken und Chancen angemessen berücksichtigen.

Im Anwendungsprojekt „Anpassungsstrategie für den Lübecker Hafen“ werden unter anderem die Auslegung der Hafenanlagen, des Hochwasserschutzes, der Sicherheitseinrichtungen und Notfallpläne analysiert. Darauf



Skandinavienkai, Lübecker Hafen

Foto: LHG / ZDS

aufbauend wird eine konkrete Anpassungsstrategie entwickelt, die beispielsweise zusätzliche Hochwasserschutzanlagen oder auch veränderte Sicherheitsanlagen für Schiffe und Hafenbauwerke vorsehen könnte. Elemente dieser Anpassungsstrategie sollen auch auf andere Häfen übertragbar sein.

jesko.hirschfeld@ioew.de