

## **RADOST – Regionaler Auftakt**

im Rahmen der Konferenz „Küstenmanagement und Klimawandel: Status Quo“

Rostock-Warnemünde, 6.10.2009

### **Arbeitsgruppe Hafenvirtschaft**

*Moderation: Dr. Jesko Hirschfeld, Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW)*

In der Arbeitsgruppe Hafenvirtschaft berichteten verschiedene Akteure aus der Hafenvirtschaft im Ostseebereich, welche Auswirkungen des Klimawandels auf ihre Aktivitäten sie erwarten und wie sie sich auf den Klimawandel vorbereiten. Obwohl die Hafenvirtschaft sich erst seit kurzem ernsthafter mit dem Thema Klimawandel befasst, gab es in der Runde schon viel Wissen und Übereinstimmung über die mögliche Bedeutung des Klimawandels. Die aktuellen Herausforderungen beziehen sich hauptsächlich auf die mittel- und langfristige Planung im Hafenbereich. Im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit stehen hier der Hafenbetrieb und die Betriebsvorschriften sowie Sanierung und Neubau von Anlagen.

Der Klimawandel stellt die Zuverlässigkeit von Anlegemanövern und Verladung für die Zukunft in Frage. Es herrscht Unsicherheit, ob die gängigen Annahmen zu Seegangsbemessungen und Sedimentdynamik noch aufrechterhalten werden können. Extremwetterereignisse und Extremwasserstände sind möglicherweise von größerer Bedeutung als der Anstieg des durchschnittlichen Meeresspiegels. Zu berücksichtigen sind auch die Auswirkungen eines steigenden Grundwasserspiegels auf unterirdische Infrastrukturen.

Neben den unmittelbaren lokalen Auswirkungen des Klimawandels müssen Prognosen für die zukünftige Entwicklung von Wertschöpfungsketten und Güterverkehrsströmen in langfristige Planungen einbezogen werden; auch hier kann es Veränderungen in Abhängigkeit vom Klimawandel geben. Die vorherrschende Einschätzung in der Arbeitsgruppe war allerdings, dass es zumindest kurz- und mittelfristig keine dramatischen Änderungen beim Güterverkehr im Ostseebereich geben wird, durch die die Rolle der deutschen Ostseehäfen neu definiert werden müsste. Für Skandinavien wird für die Zukunft die gleiche Zulieferrolle prognostiziert wie bisher; auch wird kein wesentlicher Bedeutungszuwachs der Nordostpassage (über die nördliche Küste Russlands) erwartet.

Zwei Punkte, die bei der Planung berücksichtigt werden müssen, sind eine integrierte Herangehensweise (zusammen mit anderen sektoralen Strukturen und anderen Verwaltungseinheiten) sowie eine langfristige Flächenvorsorge für die eventuelle Verlegung von Anlagen landeinwärts. Kostenberechnungen und Schätzungen – welche Investition lohnt sich unter welchen Bedingungen – werden als wichtige Planungsgrundlagen gesehen. Fundierte Daten über die zu erwartenden Klimateinwirkungen sind hierfür unerlässlich. Die Zuverlässigkeit und die Sicherheit der Hafenanlagen bilden in jedem Fall die Schlüsselkriterien.

Die wichtigste Erwartung der Teilnehmer dieser Arbeitsgruppe an das RADOST-Projekt ist eine brauchbare, möglichst genaue Datengrundlage über die zu erwartenden Klimateinwirkungen, die öffentlich zur Verfügung steht. Die Bildung einer kontinuierlichen Arbeitsgruppe Hafenvirtschaft im Rahmen von RADOST wurde allgemein begrüßt. Befürwortet wurde das Zusammenwirken mit anderen Initiativen (z. B. KLIWAS) und die Einbindung weiterer Akteure (z. B. Bundesanstalt für Gewässerkunde).