

**Sperrfrist: 25.08.2016, 11:00 Uhr**

## **Faktenblatt (Vorabfassung)**

# **Zentrale Ergebnisse des WeltRisikoBericht 2016**

### **WeltRisikoIndex 2016**

- Vanuatu ist das Land mit dem höchsten Katastrophenrisiko (Indexwert: 36,28) unter den 171 im WeltRisikoIndex 2016 erfassten Ländern. Auf den Rängen 2 und 3 liegen Tonga (Indexwert: 29,33) und die Philippinen (Indexwert: 26,70). Deutschland belegt Rang 147 (Indexwert: 2,95).
- Die Hotspot-Regionen des Katastrophenrisikos befinden sich in Ozeanien, Südostasien, Zentralamerika und im südlichen Sahel (siehe Karte Seite 50/51).
- Unter den 15 Ländern mit dem höchsten Katastrophenrisiko sind sechs Inselstaaten vertreten. Auch die übrigen neun Länder liegen am Meer. Sie sind Naturgefahren wie Überschwemmungen, Wirbelstürmen und dem Anstieg des Meeresspiegels in besonderem Maße ausgesetzt.
- Für 17 der 28 Indikatoren des WeltRisikoIndex 2016 standen aktualisierte Daten zur Verfügung.

### **Schwerpunkthema: Logistik und Infrastruktur**

- Die Weltkarte auf Seite 17 zeigt die Exposition wesentlicher Verkehrsinfrastruktur gegenüber vier der fünf im WeltRisikoIndex berücksichtigten Naturgefahren (Erdbeben, Wirbelstürme, Überschwemmungen und Meeresspiegelanstieg). Sie verdeutlicht, dass insbesondere kleine Inselstaaten in der Karibik und Ozeanien sowie Staaten mit zugleich langen Küstenlinien und hohem Erdbeben- bzw. Wirbelsturmrisiko, besonders in Asien und Lateinamerika, durch eine hohe Naturgefahrenexposition ihrer bestehenden Verkehrsinfrastruktur gekennzeichnet sind.
- Hochwasserbedingte Schäden an Straßen und Bahntrassen etwa werden alleine in Europa jährlich auf rund 470 Mio. US-Dollar geschätzt, mit steigender Tendenz (Forzieri et al. 2015). Während der größte Anteil an Infrastrukturschäden in Ländern mit hohem Einkommen zu verzeichnen ist, sind die relativen Schäden, gemessen am Einkommensniveau der jeweiligen Länder, in Entwicklungs- und Schwellenländern häufig höher.
- Die Funktionalität bzw. Stabilität von Infrastruktur kann in einem Sektor stark von der Anfälligkeit der Infrastruktur in anderen Sektoren abhängen (Bach et al. 2013). Naturgefahrenbedingte Ausfälle der Stromversorgung beispielsweise können durch sogenannte Kaskadeneffekte weitreichende Auswirkungen auf andere im Katastrophenfall relevante Infrastrukturen wie Transport- oder Telekommunikationsinfrastruktur nach sich ziehen.

- Der WeltRisikoBericht identifiziert sehr hohen Handlungsbedarf für Verbesserung der Logistik und Infrastruktur in den stark durch extreme Naturereignisse gefährdeten Ländern Benin, Burundi, Haiti, Kambodscha, Kamerun, Madagaskar, Myanmar, Simbabwe und Tschad.
- Für weitere Ländergruppen wird der Handlungsbedarf angegeben (siehe Karte auf Seite 38/39), zur Ermittlung wurden drei Indikatoren herangezogen: die Logistikfreundlichkeit eines Landes („Logistics Performance Index“), die Verkehrsinfrastruktur und die Elektrizitätsversorgung.
- Bei der humanitären Hilfe nach extremen Naturereignissen gewinnen lokale Akteure seit einigen Jahren zunehmend an Bedeutung. So gibt es insbesondere das Bestreben, die Reaktionsfähigkeit auf nationaler und lokaler Ebene zu stärken. Dies erfolgt durch die Zusammenarbeit mit lokalen Hilfsorganisationen und auch lokalen Behörden bei der Vorbereitung für zukünftige Notfälle. Aus logistischer Sicht beinhaltet dies unter anderem das „Mapping“ kritischer Infrastrukturen wie beispielsweise Flughäfen, Häfen und Depots sowie der Strom- und Wasserversorgung. In exponierten Gebieten können die Logistik-Fachleute somit die Kapazitäten, Stärken und Schwächen der lokalen Infrastruktur bewerten und lokalisieren.
- Eine der wichtigsten Aufgaben in den kommenden Jahren wird vor allem die weitere Stärkung lokaler Kapazitäten sein – sowohl bezüglich der Katastrophenvorsorge als auch bezüglich der Logistik in der humanitären Hilfe. Internationale Organisationen sollen weniger selbst als Akteure in Erscheinung treten, sondern ihren Fokus auf die Stärkung lokaler Akteure legen.
- Gleichzeitig nimmt die Bedeutung der reinen Verteilung von Hilfsgütern („In-kind“) stetig ab. Stattdessen werden vermehrt „Cash-Transfers“ in Form von Bargeldzahlungen oder Gutscheinen („Vouchers“) alternativ oder ergänzend zur „In-kind“-Verteilung eingesetzt. Die Begünstigten erhalten entweder Barzahlungen, die sie zum Einkauf von Waren verwenden können, oder Gutscheine, die sie bei kooperierenden Händlerinnen und Händlern einlösen können. Allein beim Welternährungsprogramm (WFP) hat sich die Summe der Ausgaben für diese Programme zwischen 2009 und 2013 von zehn auf über 830 Millionen US-Dollar erhöht (WFP 2014).
- Es hängt entscheidend vom Entwicklungsstand und der Lage einer Region ab, inwieweit Informationstechnologien zugänglich sind. Dies wiederum hat Auswirkungen auf ihre regionalen Einsatzmöglichkeiten in der humanitären Logistik. Während der Anteil der Bevölkerung mit Internetzugang in Schwellen- und Entwicklungsländer bei nur 34 Prozent liegt, beträgt die Zugangsrate bei Mobiltelefonen statistisch betrachtet weltweit 97 Prozent. Mit einer hohen Verbreitung der Mobiltelefone und kontinuierlich sinkenden Kosten stellt diese Technologie Möglichkeiten für die humanitäre Logistik in Schwellen- und Entwicklungsländern und zunehmend auch für den ländlichen Raum dar (ITU 2015).
- Neue Technologien wie Drohnen und „Big Data“ bieten ebenfalls Chancen für die humanitäre Logistik. So kann zum Beispiel „Big Data“ genutzt werden, um die Ausbreitung von Epidemien nach Katastrophen zu überwachen, indem Daten aus sozialen Netzwerken gesammelt und ausgewertet werden.
- Soziale Medien wie Twitter, Facebook und Instagram gehören heute zudem zu den wichtigsten Kanälen für die Kommunikation zwischen Bevölkerung, nationalen Behörden, Rettungskräften und internationalen humanitären Organisationen. Zugleich verbessern sie die Selbstorganisation der betroffenen Bevölkerung. Doch nur rund 10 Prozent der Nachrichten in sozialen Netzwerken sind im Katastrophenfall für die Betroffenen relevant und informativ (Imran 2013). Spezialisierte Katastrophenhilfe-Apps sollen diesen Anteil erhöhen.