Model **United Nations**
Schleswig-Holstein

Gremientext - WiSo

Stärkung nachhaltiger Landverkehrs korridore

Kurzzusammenfassung

In Zeiten des Klimawandels sind Veränderungen im internationalen Landverkehr zur Reduzierung der weltweiten Treibhausgasemissionen unabdingbar. Doch gerade hier fällt die Realität hinter dem zurück, was möglich wäre: Lange Wartezeiten an Grenzübergängen, unübersichtliche bürokratische Verfahren und fehlende oder inkompatible digitale Infrastruktur erschweren den grenzübergreifenden Handel. Gerade für Entwicklungsländer ohne Meereszugang kann eine schlechte Anbindung negative Folgen für die (wirtschaftliche) Entwicklung haben. Im Kontext des 2023 von der UN-Generalversammlung ausgerufenen Jahrzehnts des nachhaltigen Transports ist es eine Aufgabe des Wirtschafts- und Sozialrats entsprechende Maßnahmen zur Realisierung nachhaltiger Landverkehrskorridore zu erarbeiten.

Diskussionspunkte

- Wie lässt sich der Übergang zu emissionsfreien Transportmitteln in Korridoren mit unterschiedlichem wirtschaftlichen Entwicklungsstand koordinieren?

- Wie können gerade Entwicklungsländer ohne Meerzugang unabhängig von globalen Finanzmechanismen ihre internationale Anbindung nachhaltig verbessern?

- Welche Mechanismen sind am besten geeignet, um die Entwicklung von Landverkehrskorridoren besonders nachhaltig zu gestalten?

- Ist es im gemeinsamen Interesse, sich auf technische Standards zu einigen, um Interoperabilität über Grenzen hinweg zu gewährleisten?

- Sollten Grenzabfertigungen transparenter gemacht, vereinfacht und international standardisiert werden? Wenn ja, wie soll die nationale Souveränität aller Staaten gewahrt werden?

- Soll ein konkretes Abfertigungszeit Ziel angestrebt werden und wenn ja, mit welchen Maßnahmen soll es erreicht werden?

- Wie kann die Finanzierung von global wirksamen Korridoren sichergestellt werden, ohne Abhängigkeiten zu erzeugen?

Hauptteil

Einleitung

Ein LKW steht an der Grenze zwischen Polen und Belarus. Der Fahrer wartet seit einer Stunde vor dem Grenzübergang und weiß nicht, wie lange er für die Grenzüberquerung noch brauchen wird - eine Stunde, zwei oder sogar fünf? Während der Fahrer wartet, stößt CO2 aus dem Auspuff des LKW-Dieselmotors. Zur selben Zeit steht ein paar Kilometer weiter ein Güterzug zwischen Polen und der Ukraine auf den Schienen. Der Lokführer muss ebenfalls warten. Aufgrund der unterschiedlichen Schienensysteme am Grenzübergang muss ein Wagenwechsel durchgeführt werden.
Beides sind alltägliche Bilder im internationalen Landverkehr: Während einige Länder bereits digitale Grenzkontrollen und eine fortschrittliche Schieneninfrastruktur eingeführt haben, kämpfen andere Staaten noch mit fragmentierten IT-Systemen, veralteten Schienennetzen und Abfertigungsverfahren an den Grenzen. In einer Welt der Globalisierung und des Klimawandels, in der die Teilnahme am internationalen Handel die Staatsentwicklung vorantreibt und der Güterverkehr kontinuierlich zunimmt, sind nachhaltige und effiziente Landverkehrskorridore essentiell.
Hier nimmt der Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen eine entscheidende Rolle ein: Als wichtiger Koordinator in der Arbeit zur Erreichung der Ziele für nachhaltige Entwicklung beschäftigt er sich mit Infrastruktur, Klimaschutz und wirtschaftlichen Wachstum -Themen, die ohne den Ausbau nachhaltiger Landverkehrskorridore massiv eingeschränkt werden.

Hintergrund und Grundsätzliches

Was sind Landverkehrskorridore?

Ein Beispiel für einen Landverkehrskorridor ist der sogenannte Brennerkorridor, der Deutschland über Österreich mit Italien verbindet. Den Brennerpass in den Alpen selbst bezeichnet man als Achse des Korridors. Knotenpunkte wie München, Innsbruck und Bozen werden durch Verbindungen erreicht, dazugehört die “Brennerautobahn” und die “Brennerbahn”. Ein Korridor ist also eine Abfolge von Verkehrsknotenpunkten und Verbindungen, die den Verkehrsfluss von Personen oder Gütern ermöglichen, im Allgemeinen linear entlang einer Hauptinfrastruktur (wie etwa einer großen Hauptstraße oder eines Flusses). Linear bedeutet hier, dass die Hauptroute nicht ein riesiges verzweigtes Netz ist, sondern klar zwei Punkte miteinander verbindet. Der

Korridor kann gleichzeitig aus Flugstrecken, Wasserwegen, Schienen und Straßen bestehen.



CC BY 2.0, Belur Ashok, https://www.flickr.com

Was bedeutet es für einen Landverkehrskorridor, nachhaltig zu sein?

Nachhaltige Transportmöglichkeiten minimieren Treibhausgasemissionen und mögliche Umweltschäden. Gleichzeitig ist es für die Nachhaltigkeit einer Transportlösung unabdingbar, dass sie sicher, bezahlbar, ressourcenschonend und für alle gleichermaßen zugänglich ist. Gerade im Transportwesen sind systemübergreifendende Lösungen essentiell: Es geht um das Zusammenspiel von kluger Infrastrukturplanung, Technologieeinsatz und den richtigen Entscheidungen in der Politik.
Ein Beispiel: Im Zuge des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine gewann die Trans-Caspian International Transport Route (engl. TITR), die China über unter anderem Kasachstan, Aserbaidschan und Georgien mit der EU verbindet, zunehmend an Bedeutung. Der politische Wille, Handelswege zu diversifizieren besteht und der Containertransport entlang dieser Route nahm von 2021 auf 2022 um 33% zu (International Bank for Reconstruction and Development). Trotzdem wird durch die fragmentierte Nutzung digitaler Technologien, die unterschiedlichen Operatoren entlang des Schienennetzes und fehlende Koordination entlang des Korridors die Nachhaltigkeit des Netzes erheblich eingeschränkt.

Für die (wirtschaftliche) Entwicklung eines Landes ist die Teilnahme am internationalen

Handel von großer Bedeutung und gute grenzübergreifende Infrastruktur fördert ausländisches Investment. Gerade deshalb sind funktionierende Landverkehrskorridore insbesondere für Binnenstaaten besonders wichtig.

Probleme und Lösungsansätze

Bis 2050 wird sich der globale Güterverkehr in etwa verdoppeln. Dabei werden die meisten Waren per Schiff transportiert, doch vor allem die Wege von und zu den entsprechenden Häfen werden über Landverkehrskorridore abgewickelt. Die Wartezeiten, die ein Zug oder LKW dabei an den zu überquerenden Landesgrenzen durchlaufen muss, können wie etwa zwischen dem kroatischen Lipovac und dem serbischen Batrovci bis zu sechs Stunden dauern (Freight Perspectives, https://www.freightperspectives.com/p/border-waiting-times-europe, Stand 11.10.2026).



CC BY-NC-ND 2.0, Shiyang Huang, https://www.flickr.com

Die Gründe für diese langen Wartezeiten sind vielfältig:
Bürokratie. Wer Waren von einem Staat in einen anderen einführen möchte, muss genau dokumentieren, was wie transportiert wird, im schlechtesten Fall, auf Papier. Unterschiedliche Anforderungen aus den beteiligten Staaten von unterschiedlichsten beteiligten Landesinstitutionen (Zoll, Sicherheitsbehörden, Veterinäramt …) machen das Verfahren für alle Beteiligten unübersichtlich, sodass die gleichen Informationen oft

mehrmals an unterschiedlichen Stellen eingereicht werden müssen. Untersuchungen des Kiel Instituts für Weltwirtschaft zeigen, dass die Reduzierung derartiger nicht-tarifärer Handelshemmnisse zu 20% mehr Exporten führen und damit den lokalen Wohlstand spürbar fördern würden. Der Effekt aktuell geplanter Zollsenkungen liegt im Vergleich bei lediglich unter 1%.
Hier kann vor allem die Etablierung von sog. Single Windows helfen: Ein Single-Window-System ist eine zentrale Anlaufstelle, über die Käufer, Verkäufer, Zollbehörden etc. die benötigten Informationen an einer Stelle (digital) bündeln. Ein anderes Beispiel für einen Gegenentwurf stellt das TIR-System (frz. Transports Internationaux routiers) dar. LKWs mit dieser besonderen Plakette werden einmal im Abgangsland kontrolliert, sicher verschlossen und können so die geplanten Transitländer ohne zusätzliche physische Kontrollen passieren, sofern diese das TIR-System anerkennen.

Unterschiedliche Normen. Fehlende Normen verursachen gerade im Zugverkehr lange Wartezeiten: Alleine in Europa sind primär vier unterschiedliche Schienenbreiten in Gebrauch, die ein Umladen von Waren oder ein Umspuren der Güterwagen nötig machen. Ein anderes Beispiel sind Regulationen für den Warentransport via Truck zwischen den USA, Kanada und Mexiko: Nicht nur, dass alle drei Länder unterschiedliche Richtlinien für die maximale LKW-Last und- länge stellen, die Regularien variieren auch zwischen einzelnen Bundesstaaten, sodass Fahrende entweder umladen oder gemäß dem kleinsten gemeinsamen Nenner beladen müssen.

Verkehrsengpässe und fehlende Verbindungen. Verkehrsengpässe beschreiben eine Unterbrechung des Verkehrsflusses über Langstrecken oder Grenzübergängen, welche auf physische, technische, operationelle oder administrative Gründe zurückzuführen sind. Ein Beispiel ist der China International Highway 110: 2010 fand hier einer der längsten Staus der Geschichte statt, als Fahrende wegen Bauarbeiten und fehlender Straßenkapazität bis zu fünf Tage im Stau standen. Verkehrsengpässe erzeugen so Kosten durch längere Reisezeiten, reduzieren die Planungssicherheit im internationalen Handel und verursachen erhöhten CO2-Ausstoß.

Aktuelles

Im Jahr 2023 rief die Generalversammlung der Vereinten Nationen (General Assembly of the United Nations, UNGA) das erste UN-Jahrzehnt des nachhaltigen Transports aus und beauftragte den Wirtschafts- und Sozialrat mit der Verabschiedung der Resolution A/78/148 mit dem Ziel Verkehrsträger enger zu vernetzen, um die Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Dieser sollte dafür einen Plan zur praktischen Umsetzung entsprechender Maßnahmen entwickeln. Denn auch wenn keines der 17 *Ziele zur nachhaltigen Entwicklung* explizit Transport zum Thema hat, so spielt er offensichtlicherweise doch

eine signifikante Rolle, etwa für die Ziele 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur) und 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz).

Glossar

Ziele zur nachhaltigen Entwicklung: 17 Ziele, die alle Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen 2015 als Teil der Agenda für eine nachhaltige Entwicklung der Weltgemeinschaft adoptierten und um deren Umsetzung sich alle Mitgliedstaaten bemühen sollten. Die Ziele beinhalten zum Beispiel “Kein Hunger” oder “Keine Armut”.

Recherchehinweise

In einem ersten Rechercheschritt machen Sie sich am Besten mit der geographischen Lage und den Haupttransportrouten und -arten Ihres Staates vertraut: Wer sind die wichtigsten Handelspartner Ihres Staates? Was sind die für Sie relevanten Landverkehrskorridore, die für den jeweiligen Handel wichtig sind? Ist Ihr Staat in wichtigen internationalen (Freihandels-) Abkommen oder gibt es in Ihrem Land innovative Landverkehrslösungen oder Grenzübertrittsprotokolle? Handelt es sich bei Ihrem Staat um einen Staat ohne Meerzugang? Falls ja, welche Herausforderungen und Forderungen an die internationale Gemeinschaft könnten sich daraus ergeben?
Antworten auf diese Fragen finden Sie oft auf den entsprechenden offiziellen Seiten Ihres Staates und seiner Ministerien, für den allerersten Überblick lohnt sich aber oft auch ein kurzer Blick in den entsprechenden Wikipedia-Artikel. Ansonsten werfen Sie gerne einen Blick auf die Website der jeweiligen Regionalkommission des WiSo (auf Englisch ECOSOC) oder des UN Environment Programme.
Für diejenigen, die große Lust haben, sich anhand eines Beispiels in die Thematik einzulesen, lohnt sich ein Blick in
https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6248f697aed4be0f770d319dcaa4ca52-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf

Quellenverzeichnis

Besonders Nützliche Quellen:

Centre For Trade Facilitation And Electronic Business (UN/CEFACT): Trade Facilitation Recommendations. (Englisch)

https://unece.org/transport

ERA (European Union Agency for Railways): Railway Terminology – Bottleneck Definition. (Englisch) https://www.era.europa.eu/era-railway-terminology-collection/bottleneck/term/infrastructure

ITF-OECD: ITF Transport Outlook 2023 Summary. (2023) (Deutsch/Englisch) https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/repositories/itf-transport-outlook-2023-summary-de.pdf

Transport Geography: Glossary – Corridor Definition. (Englisch) https://transportgeography.org/contents/chapter2/geography-of-transportation-networks/transport-network-structural-components/

UIC (International Union of Railways): RailAdapt Final Report. (2017) (Englisch) https://uic.org/IMG/pdf/railadapt_final_report.pdf

UNCITRAL: International Convention on the Harmonization of Frontier Controls of Goods (Harmonization Convention). (Englisch) https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods

UNECE: Cross-Border Multimodal Digital Corridors White Paper. (10. 2024) (Englisch) https://unece.org/sites/default/files/2024-10/WhitePaper_CrossBorder-MulitmodalDigitalCorridors_Eng.pdf

UNECE/UN/CEFACT: Data Simplification Recommendation REC34. (12.2010) (Englisch) https://unece.org/DAM/cefact/recommendations/rec34/ECE_TRADE_400_DataSimplificationand_Rec34E.pdf

UNECE: Transport Links
Eine kleine Sammlung an Links zu den Transportministerien unterschiedlicher Länder. https://unece.org/transport-links.

UNECE: Transport for Sustainable Development - The Case of Inland Transport. (9.2015) *Eine sehr ausführliche Studie zum Thema Inlandtransport, die in einzelnen Kapiteln auf die Themen Inlandtransport & Umwelt oder Internationale Transportabkommen eingeht. Im Anhang befinden sich eine Menge nützlicher Zahlen.* (Englisch).
https://unece.org/transport/publications/transport-sustainable-development-case-inland-transport

UNDP Climate Promise: What Sustainable Transport and What Role Does It Play in Tackling Climate Change. (3.6.2025) (Englisch)
https://climatepromise.undp.org/news-and-stories/what-sustainable-transport-and-what-role-does-it-play-tackling-climate-change

UNGA. Strengthening the links between all modes of transport to achieve the Sustainable Development Goals. A/78/148.
https://digitallibrary.un.org/record/4031790?v=pdf

UN DESA: Implementation Plan for the Decade of Sustainable Transport (2026-2035). (10.2025) (Englisch)
https://sdgs.un.org/sites/default/files/2025-12/Implementation%20Plan%20for%20the%20Decade%20of%20Sustainable%20Transport%20%282026-2035%29.pdf

WCO/WTO: Role of Advanced Technology (Blockchain & DLT) in Trade Facilitation. (2022) (Englisch)
https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/wco-wto-paper/role-of-advanced-tech_en.pdf

World Bank: Landlocked Developing Countries – Logistics Constraints and Corridor Reforms. 2023. Dokument P500808. (Englisch)
https://documents1.worldbank.org/curated/en/099042226142014971/pdf/P500808-289f34bf-7999-473f-8cbd-63225ad20316.pdf

World Bank: Middle Trade and Transport Corridor. 2023. (Englisch)
https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6248f697aed4be0f770d319dcaa4ca52-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf