



International
Transport
Forum

LEIPZIG 28-30 Mai 2008

MINISTERSITZUNG

Die Herausforderungen des Klimawandels

Kernbotschaften

29 Mai 2008

Das erste Weltverkehrsforum fand vom 28. bis 30. Mai 2008 in Leipzig (Deutschland) statt.

Die folgenden Kernbotschaften und die Einführung der finnischen Präsidentin des Forums wurden von den Verkehrsministern bei Ihrem Treffen im Rahmen des Forums erörtert.

Die Minister unterstützen diese Kernbotschaften, die eine Plattform für ihr zukünftiges Handeln darstellen werden.

Die Kernbotschaften werden als eines der Ergebnisse des Forums veröffentlicht.

EINLEITUNG DER PRÄSIDENTIN

Die Verkehrsminister trafen sich zum Weltverkehrsforum, um über die Herausforderungen zu diskutieren, die sich dem Transportsektor in den Bereichen Energie und Klimawandel stellen. Dies ist eine einzigartige Chance, da es das erste Treffen der Verkehrsminister auf einer solchen Ebene war, bei dem dieses wichtige Thema erörtert wurde.

Alle 51 Mitgliedsstaaten des Weltverkehrsforums waren vertreten, und wir freuten uns ganz besonders, Indien als Ehrengast begrüßen zu dürfen.

Es wurde ein produktiver, lebhafter und fruchtbarer Austausch geführt.

Wir stellten fest, dass es unter uns in vielen Punkten eine Annäherung gibt zu den Herausforderungen, die vor uns liegen, auch wenn die Verkehrsnetze und Transportsysteme in den verschiedenen Ländern große Unterschiede aufweisen.

Wir sind uns einig, dass die Verbesserung der Energieeffizienz und die Senkung der verkehrsbedingten Emissionen zu den größten Herausforderungen gehören, die sich diesem Sektor stellen. Und wir sind uns auch einig, dass wir intensiver arbeiten müssen, sowohl auf Länderebene als auch bei der internationalen Zusammenarbeit, um die besten Lösungen zu finden. In unseren Gesprächen tauschten wir viele Ideen und Politikansätze aus, darunter auch das ehrgeizige Ziel, auf einen Verkehrssektor ohne CO₂-Emissionen hinzuarbeiten. Die politischen Maßnahmen in diesem Sektor, die auf die Verbesserung der Kraftstoffeffizienz der Verkehrsmittel, die Reduzierung von Verkehrsstaus, die Verwaltung des Straßenverkehrs und die Förderung der Entwicklung von öffentlichen Verkehrsmitteln in den Städten hinwirken, finden eine breite Unterstützung und werden zur Erreichung unserer Ziele beitragen.

Das Thema ist komplex, und von Land zu Land, aber auch von Region zu Region gibt es erhebliche Unterschiede. Es überrascht deshalb nicht, dass es Bereiche gibt, in denen die Meinungen zu den notwendigen Maßnahmen und umzusetzenden Instrumenten voneinander abweichen und in denen weitere Forschungen, Analysen und Diskussionen notwendig sind, um auf regionaler, nationaler und globaler Ebene geeignete Herangehensweisen zu finden. Zu diesen Themen gehören die Fragen, wie der Verkehrssektor seine Ziele am besten formulieren kann (zum Beispiel durch spezifische Zielvorgaben), wie Biokraftstoffe auf nachhaltige Weise gefördert und entwickelt werden können und welches der effizienteste Weg ist, um auf Marktmechanismen basierende Maßnahmen, zu denen auch der Emissionshandel gehört, im Verkehrssektor umzusetzen. Viele Länder halten den Emissionshandel für einen soliden und kosteneffizienten Mechanismus zur Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor und sind bereit, ein solches System einzuführen.

Die folgenden Kernbotschaften stellen einen Leitfaden für unser zukünftiges Handeln dar. Wir unterstützen diese Botschaften in ihrer Gesamtheit und werden darauf hinarbeiten, dass die vorgeschlagenen Politiken und Maßnahmen umgesetzt werden. Wir sind uns bewusst, dass die Umstände und die Ausgangslage in den verschiedenen Ländern erhebliche Unterschiede aufweisen und dass diese Botschaften keinen zwingenden Charakter haben und an den Kontext in jedem einzelnen Land angepasst werden müssen.

Wir sind entschlossen, bei den Fragen, die auf unserer Tagesordnung standen, Fortschritte zu machen. Wir wollen enger zusammenarbeiten und Ideen, Forschungen, politische Maßnahmen und Technologie austauschen.



Anu VEHVILÄINEN
Verkehrsministerin, Finnland
Präsidentin des ITF 2008

KERNBOTSCHAFTEN AN DIE MINISTER

VERKEHR UND ENERGIE: DIE HERAUSFORDERUNGEN DES KLIMAWANDELS

Die Ausgangssituation

Der Verkehr ist ein wesentlicher Motor für die wirtschaftliche Entwicklung und für das Wachstum. Er erleichtert den Austausch zwischen den Ländern und fördert die Beziehungen zwischen den Menschen. Je nach Verkehrsart und geografischen Zonen weist die Aktivität des Verkehrssektors erhebliche Unterschiede und verschiedene Wachstumsraten auf. In vielen Teilen der Welt sind die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrssysteme wenig entwickelt.

Gleichzeitig trägt die Aktivität des Verkehrssektors signifikant und zunehmend zum globalen Klimawandel bei. Der Verkehr ist für 13% aller vom Menschen verursachten Emissionen von Treibhausgasen verantwortlich und hat mit 23% der weltweiten Gesamtemissionen und 30% der Emissionen der OECD-Länder einen noch größeren Anteil an den CO₂-Emissionen aus der Verbrennung fossiler Kraftstoffe. Auf weltweiter Ebene steigen die Emissionen aus dem Verkehrssektor schneller als die gesamten CO₂-Emissionen. Der Sektor ist zu 95% vom Erdöl abhängig und absorbiert 60% des gesamten Erdölverbrauchs. Der Verkehrssektor ist zunehmend dem steigenden Ölpreis und Versorgungsproblemen ausgeliefert.

Eine riesige Herausforderung; eine vielversprechende Chance

Die Suche nach dem richtigen Gleichgewicht zwischen der Stärkung der wirtschaftlichen Akteure von Handel und Mobilität einerseits sowie der Reduzierung des Energieverbrauchs und der Emissionen im Verkehrssektor andererseits gehört heute zu den Prioritäten auf den politischen Tagesordnungen der meisten Verkehrsminister. Die Zunahme des Verkehrs muss unbedingt von der Energienachfrage abgekoppelt werden, denn nur so kann ein Rückgang der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen angestoßen werden.

Eine Reihe von unterschiedlichen politischen Maßnahmen und Instrumenten weist ein signifikantes Potenzial zur Verbesserung der Energieeffizienz und zur Senkung der verkehrsbedingten Emissionen auf. Diese Maßnahmen reflektieren notwendigerweise die Besonderheiten der verschiedenen Länder, die diese Probleme von verschiedenen Ausgangspunkten und unter verschiedenen wirtschaftlichen, institutionellen, sozialen und politischen Blickwinkeln angehen müssen.

Wenn alle Maßnahmen, die derzeit von den Ländern vorgeschlagen werden, voll umgesetzt würden, könnte die erwartete Zunahme der Emissionen um über ein Drittel reduziert werden. Trotz dieser Feststellung wird von den meisten Akteuren angenommen, dass die weltweiten Verkehrsemissionen in den nächsten 30 Jahren um zwei Drittel zunehmen werden, außer es werden Technologien entwickelt, die zu wesentlichen Veränderungen führen.

Dies stellt eine riesige Herausforderung für den Verkehrssektor dar und macht es dringend erforderlich, dass Maßnahmen ergriffen werden. Aus den vorhandenen Studien und Diskussionen zwischen Experten geht immerhin hervor, dass diese Herausforderung auf lange Sicht bewältigt werden kann und dass die Bewältigung dieser Herausforderung auch vielversprechende neue Chancen für Wirtschaft und Industrie eröffnet.

Politisches Engagement und Handeln sind dringend erforderlich

Unabhängig davon welche politischen Maßnahmen miteinander kombiniert werden, sind jetzt eine starke Verpflichtung und ein entschiedenes Handeln zur Senkung des Energieverbrauchs im Verkehr und dadurch zur Reduzierung der CO₂-Emissionen unbedingt erforderlich. Das umfassende Ziel für alle Länder sollte lauten, die Abhängigkeit des Verkehrssektors vom Erdöl zu verringern und so schnell wie möglich zu einem CO₂-armen Verkehrssystem überzugehen.

Darüber hinaus sollten spezifischere nationale Ziele geprüft werden. Manche Länder setzten sich zum Beispiel präzise Ziele für Verbesserungen bei der Energieeffizienz in diesem Sektor. Andere streben quantifizierte Ziele für die Reduzierung der CO₂-Emissionen an. Alle Länder werden dringend dazu aufgefordert, den Austausch von Erfahrungen und guten Praktiken fortzusetzen, damit in jedem Fall die effizientesten und am besten geeigneten Maßnahmen umgesetzt werden.

Ein strategischer Ansatz ist gefordert

Die Länder müssen sich das Ziel setzen, einen globalen strategischen Politikansatz auszuarbeiten - sowohl für jede einzelne Verkehrsart als auch für den Gesamtverkehr und auf allen betroffenen Regierungsebenen -, um die Energieeffizienz im Verkehrssektor und damit die Senkung der CO₂-Emissionen signifikant zu verbessern. Dieser Ansatz soll mit weltweiten Programmen zur Begrenzung des Klimawandels kohärent sein.

Dieser strategische Ansatz soll auf politischen Maßnahmenpaketen aufbauen, die die Entwicklung von Technologien, verstärkte Forschung in neue Technologien und Kraftstoffe, den stärkeren Einsatz von Informationstechnologien sowie ein integriertes Mobilitätsmanagement beinhalten. Außerdem bedarf es einer breiten Vielfalt nicht-technologischer politischer Instrumente, die wirtschaftliche Effizienz verbessern und zur Senkung der Emissionen beitragen.

Es können alle möglichen Instrumente, die auch Vorschriften, wirtschaftliche Anreize und Verbraucherinformation umfassen, eingesetzt werden, um das Ziel eines CO₂-armen Verkehrssystems zu verwirklichen. Die Wahl und geeignete Kombination dieser verschiedenen politischen Instrumente wird von den besonderen Umständen in den verschiedenen Ländern und Regionen abhängen.

Eine geeignete Verkehrspolitik und besondere Maßnahmen sind unentbehrlich

Maßnahmen im Bereich der Verkehrspolitik, die zu einer Veränderung des Verhaltens ermutigen, sind ein wesentlicher Bestandteil der Maßnahmenpakete, die zur Bekämpfung des Klimawandels erforderlich sind, und erfüllen gleichzeitig auch andere verkehrspolitische Ziele. Zu diesen Maßnahmen gehören:

- eine verbesserte Organisation und die Nutzung der Telematik zur Optimierung der verschiedenen Verkehrsträger und insbesondere deren Vernetzung;
- eine effizientere Nutzung der Schiene, der Binnenwasserstraßen und des Seetransports auf kurzen Wegen für den Güterverkehr;
- eine verstärkte Werbung und eine verbesserte Servicequalität der öffentlichen Verkehrsmittel und der Bahn sowie die Förderung von nicht motorisierten Fortbewegungsarten wie Gehen und Fahrradfahren, insbesondere im Lebensraum der Mehrheit der Menschen, in den Städten;

- Maßnahmen zum effizienten Management der Verkehrsnachfrage und zur Stauvermeidung;
- effizientere Logistikkonzepte;
- anhaltende Bemühungen zur besseren Integration von Raumordnung und Verkehrsplanung;
- der Einsatz von Preismechanismen zur Förderung von Verhaltensänderungen und zur Sicherstellung, dass externe Faktoren berücksichtigt werden.

Die Einführung eines Emissionshandels für verschiedene Verkehrsarten, insbesondere für den Luftverkehr und die Seefahrt, ist ein Thema, das gesondert diskutiert wird. Allerdings gelangten die Mitgliedsstaaten des Forums zu keinem Konsens darüber, wie dieses Instrument international als ein Mittel zur Begrenzung des Klimawandels eingesetzt werden könnte.

Dem Einsatz von Marktmechanismen, wie dem Handel mit Emissionszertifikaten zur Senkung der verkehrsbedingten Emissionen, insbesondere aus Verkehrsarten mit internationaler Dimension wie Luftverkehr und Seefahrt, würden weitere Gespräche zwischen den Ländern sicherlich nützen. Dann kann besser verstanden werden, wie solche Maßnahmen im Verkehrssektor effizient eingesetzt werden können, um die Folgen des globalen Klimawandels zu begrenzen.

Die Förderung der technologischen Entwicklung ist grundlegend

Die verschiedenen Optionen für die Sicherung der langfristigen Energieversorgung für den Verkehrssektor müssen dringend weiter verfolgt werden: dazu gehören insbesondere die Entwicklung und die Förderung der Akzeptanz des Marktes für alternative Kraftstoffe und effiziente Antriebstechnologien wie fortgeschrittene Kraftstoffe aus Biomasse, Hybridfahrzeuge und Fahrzeuge mit Elektro-, Wasserstoff- oder Brennstoffzellenantrieb.

Das Erreichen des Ziels der niedrigen CO₂-Emissionen im Verkehrssektor wird eine erhöhte Unterstützung für Forschung, Entwicklung, Demonstrationsprojekte und Innovation erfordern. Der Austausch von Technologien und guten Praktiken sowie ein beispielhaftes Verhalten der Regierungsbehörden bei ihrer Beschaffung sind Möglichkeiten, um in dieser Richtung Fortschritte zu erzielen.

Kurzfristig sollten alle Möglichkeiten ergriffen werden, um die Kraftstoffeffizienz der vorhandenen Technologien zu verbessern. Diese Verbesserungen können auch erreicht werden durch die Kombination von Instrumenten wie Ordnungsrecht, wirtschaftlichen und fiskalischen Anreizen und Informationskampagnen, durch die die Verbraucher ermutigt werden, sich für die kraftstoffeffizientesten Technologien zu entscheiden. Als vielversprechende Beispiele können das Fahrtraining für Kraftstoff sparendes Fahren und die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Verbrauchsanzeigen angeführt werden, um eine kraftstoff-effiziente Fahrweise zu fördern.

Auch Biokraftstoffe können eine nützliche Rolle zur Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor im Vergleich zu fossilen Brennstoffen spielen. Die Produktion von Biokraftstoffen muss allerdings auf eine Weise erfolgen, die die Nachhaltigkeit in umweltpolitischer, wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht gewährleistet. Die Arbeiten, die derzeit zur Verbesserung der Nachhaltigkeit der Biokraftstoffe durchgeführt werden, sollten vorangetrieben und ein Erfahrungsaustausch sollte dazu erfolgen. Die Forschung zur Entwicklung von Biokraftstoffen der zweiten Generation sollten vorrangig weiter geführt werden.

Es muss auf allen Ebenen gehandelt werden

Es müssen verschiedene Aktionen zur Begrenzung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen auf lokaler, regionaler, nationaler und zwischenstaatlicher Ebene durchgeführt werden. Dazu gehören auch:

- die systematische Berücksichtigung der Folgen der CO₂-Emissionen für die Verkehrspolitik und Investitionsentscheidungen;
- die vorrangige Umsetzung der verkehrspolitischen Maßnahmen, die zu den besten Ergebnissen hinsichtlich des Ausstoßes von Treibhausgasen führen, andere mögliche Umweltfolgen angemessen berücksichtigen und kosteneffizient sind. Die Kosteneffizienz ist ein wesentliches Kriterium, um die Folgen der Maßnahmen zu maximieren, für die nur begrenzte Ressourcen vorhanden sind.
- Verbesserungen der nationalen Datenqualität, ihrer Verfügbarkeit, Vergleichbarkeit, Kohärenz und Analyse in jedem einzelnen Land und auf globaler Ebene, damit die politischen Maßnahmen und ihre Folgen messbar, darstellbar und nachprüfbar sind.

Kraftfahrzeuge

In der Europäischen Union, in den USA, in Kanada und Japan werden Fortschritte gemacht durch die Einführung von Vorschriften für den Kraftstoffverbrauch von Neufahrzeugen. Diese Fortschritte müssen weitergeführt und verstärkt werden, wenn die ehrgeizigen Ziele, die oben dargelegt wurden, erreicht werden sollen.

Insbesondere soll das Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge (WP.29) der UN/ECE seine Arbeiten zur Entwicklung gemeinsamer Methoden, Testzyklen und Messmethoden für Kraftfahrzeuge beschleunigen.

See- und Luftverkehr

Es ist zwingend erforderlich, dass die Emissionen aus dem internationalen Luft- und Seeverkehr weiter berücksichtigt werden und in zukünftige Lösungen zur Begrenzung des globalen Klimawandels eingeschlossen werden. Die Arbeiten, die derzeit innerhalb der International Civil Aviation Organisation (ICAO - Internationale Zivilluftfahrt-Organisation) und der International Maritime Organisation (IMO - Internationale Seeschiffahrtsorganisation) in diese Richtung ausgeführt werden, sind ein positiver Schritt. Diese Organisationen werden aufgefordert, ihre Diskussionen zu beschleunigen.

Wir müssen Fortschritte machen

Die Verkehrsminister müssen eine pro-aktive Rolle spielen, wenn wir die Herausforderungen bewältigen wollen, vor denen der Verkehrssektor im Energiebereich und durch den Klimawandel steht. Sie müssen mit allen Regierungsinstanzen und allen Akteuren des Sektors zusammenarbeiten, um kosteneffiziente Wege zur Senkung unserer Abhängigkeit vom Erdöl und zur Reduzierung der CO₂-Emissionen einzuführen.

Es ist notwendig, dass wir einen kontinuierlichen Dialog und Austausch führen, damit das ehrgeizige Ziel eines zukünftigen Verkehrssystems mit niedrigen CO₂-Emissionen erreicht werden kann.