



GÜTERVERKEHRSTEILUNG

Die einzelnen Güterverkehrsarten über Land (Straße, Bahn, Wasser) haben sowohl unterschiedliche Betriebsmerkmale (Geschwindigkeit, Zugänglichkeit usw.) als auch verschiedene Umweltauswirkungen (Energieverbrauch, atmosphärische Schadstoffemissionen, Lärmbelästigung u.a.m.).

FAZIT

2009 belief sich der Güterverkehr in der Wallonie¹ auf 23,8 Milliarden t-km, davon 84 % per Straße. Der Anteil des Straßenverkehrs ist im Vergleich zu 1990 gestiegen, zum Nachteil des Eisenbahnverkehrs. Der überwiegende Anteil des Straßenverkehrs ist auf die große Flexibilität zurückzuführen, wobei hier außerdem der beträchtliche Zuwachs an leichten Nutzfahrzeugen (Lieferwagen) sowie die im wallonischen Gebiet sehr stark entwickelte Straßeninfrastruktur zum Tragen kommen.

Die Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Umwelt sind allgemein größer als die des Bahn- oder Wasserverkehrs. Die CO₂-Ausstöße pro gefahrenen Bahnkilometer beispielsweise liegen 2 bis 10 Mal niedriger als die von Lkws (je nach Frachtgewicht). Die Kosten in Zusammenhang mit dieser Art von Umweltbelastungen werden teilweise auf die Verkehrsbranche abgewälzt², wobei Belgien bis 2016³ folgende Abgaben einführen will:

- eine Kilometerabgabe, die je nach Lkw-Art, Straßenart und Euro-Normen unterschiedlich hoch ausfällt;
- eine Umweltabgabe, um die Kosten der Luftverschmutzung und der Lärmbelästigung mit Blick auf die in der Richtlinie 2011/76/EU vorgeschriebenen Höchstwerte zu decken.

Bewertung

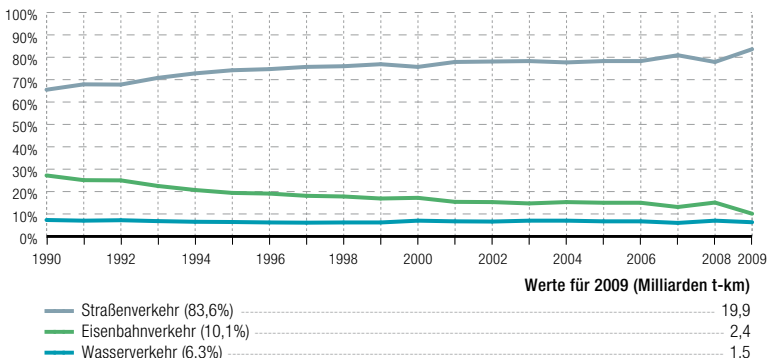
Ungünstige Situation, die sich weiter verschlechtert

[1] Einschl. internationaler Transitverkehr, ohne Luftverkehr.

[2] Interregionale Reform der Straßenverkehrssteuer: am 19.07.2012 von der Wallonischen Regierung genehmigtes vorläufiges System.

[3] Für Lkws ab 3,5 t aufwärts oder zumindest im erweiterten Eurovignette-Straßenverkehrsnetz.

Abb. 4-3 Güterverkehrsteilung* in der Wallonie



* Einschließlich internationaler Verkehr, ohne Luftverkehr

SIWU 2012 – Quellen: FÖD Mobilität und Verkehr; SNCB; IWEPS

Schlüsselbegriffe: Verkehrsteilung, Güter, Straßenverkehrsnetz, externe Kosten

Verbundene europäische Indikatoren (siehe Seite 147): 18, 57, 63, 73