

ÖKOEFFIZIENZ DES VERKEHRSSSEKTORS

Die Umwelteinflüsse des Verkehrs sind vor allem auf den Ausstoß diverser Schadstoffe in die Atmosphäre zurückzuführen, insbesondere durch Kraftstoffverbrennung. Die Bewertung der Ökoeffizienz dieses Sektors zielt in erster Linie darauf ab, die Entwicklung des Verkehrsbedarfs und der hiermit verbundenen atmosphärischen Emissionen zu vergleichen.

FAZIT

Der Verkehr¹ ist bis 2007 stetig angewachsen und verzeichnete 2010 einen Energieverbrauch von 38 TWh, hauptsächlich in Form von Flüssigkraftstoffen. Der Energiebedarf hat jedoch in leicht geringerem Maße zugenommen als der Verkehrsbedarf insgesamt. Dies ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen: steigender Gebrauch der öffentlichen Verkehrsmitteln, optimierte Beladung der Lastkraftwagen, Erneuerung des Kraftfahrzeugbestands, Rückgang des durchschnittlichen Hubraums der Kraftfahrzeuge, verbesserte Motorleistungen² u.a.m.

Da der Verkehr noch weitgehend auf herkömmliche Kraftstoffe angewiesen ist, zeigen die Treibhausgas-Emissionen eine ähnliche Entwicklung wie der Energieverbrauch. Seit 1995 ist allerdings eine Entkopplung der Emissionen säurebildender Stoffe und der Ozonvorläufersubstanzen festzustellen. Hauptgründe hierfür sind die Entschwefelung der Kraftstoffe, die gestiegenen Motorleistungen und der Einbau von Katalysatoren. Die Emissionen metallischer Spurenelemente sind seit 1990 im Zuge der Richtlinie 98/70/EG³ ebenfalls stark zurückgegangen.

Bewertung

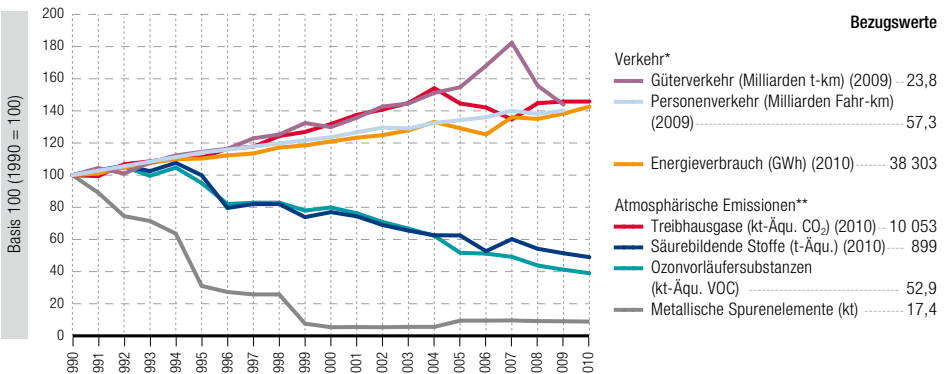
Bewertung gegenstandslos oder unmöglich (Informationsmangel)

[1] Einschließlich des internationalen Verkehrs, doch ohne Luftverkehr.

[2] Seit 1993 wurde der europäische Standard von Euro-Norm 1 auf Euro-Norm 6 angehoben. Dementsprechend haben die Automobilhersteller die Motoren ihrer Fahrzeuge weiterentwickelt, um die Feinstaub-, Stickstoffoxid-, Kohlenwasserstoff- und Kohlenmonoxid-Emissionen zu verringern.

[3] Richtlinie über die Qualität von Otto- und Dieselmotoren

Abb. 8-1 Ökoeffizienz des Verkehrssektors in der Wallonie



* ohne Luft-, Landwirtschafts- und Forstverkehr und ohne Pipeline-Beförderungen ** ohne Emissionen in Zusammenhang mit der Stromerzeugung für den Bahnverkehr
 SIWU 2012 – Quellen: SPW - AWAC (Berichterstattung im Februar und April 2012); FÖD Mobilität und Verkehr; IWEPS; SNCB; SPW - DGO4 - DEBB (vorläufige Energiebilanz 2010)

Schlüsselbegriffe: Verkehr, Ökoeffizienz, Entkopplung, Energieverbrauch, atmosphärische Schadstoffemissionen
 Verbundene europäische Indikatoren (siehe Seite 147): 13, 14, 30