

# UIRR wirft Autoindustrie Manipulation vor

Die internationale Vereinigung der KV-Unternehmen UIRR kritisiert eine Studie des Verbandes der deutschen Automobilindustrie scharf. Darin wird behauptet, der Bahntransport von Gütern sei per se nicht klimafreundlicher als der Einsatz von Lkw.

«Die in der Studie gewählten Beispiele für den Vergleich von Energiebedarf und Emissionen von Lkw, Bahn und Schiff im Güterfernverkehr sind nicht repräsentativ», erklärt die UIRR in einer Stellungnahme. So seien lediglich Züge mit 6, 15 und 30 Waggons sowie Lkw mit besonders niedrigen Verbrauchswerten von 30 l auf 100 km aus Testzyklen gewählt worden. «Daraus wird der Schluss gezogen, die Bahn schneide gegenüber dem Lkw tendenziell nur besser ab bei Transporten mit mehr als 20 oder 25 Wagen und nicht auch bei kurzen Zügen mit weniger als 15 Waggons im kombinierten Verkehr», so die KV-Vereinigung.

Die Realität sei aber eine andere, betont sie. Bei der deutschen UIRR-Gesell-

schaft Kombiverkehr beispielsweise habe der kürzeste Zug schon die im maximalen Fall der Studie angenommene Kapazität von 20 Waggonstellplätzen, die längsten Züge hätten 39 und im Durchschnitt 28 bis 30 Waggonstellplätze. Auch lägen die durchschnittlichen Zugkapazitäten und Auslastungen bei den UIRR-Gesellschaften weit über dem besten in der Studie untersuchten Fall.

«Es bleibt dabei: Verkehrsverlagerungen auf den kombinierten Verkehr gehören zu den effektivsten Massnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen im Güterfernverkehr», betont die KV-Vereinigung. Eine eigene Studie mit realen Werten von Zuglängen und -auslas-

tungen hätte für jeden vom Lkw auf die Schiene verlagerten Tonnenkilometer eine durchschnittliche Energieeinsparung von 29% und eine Reduktion der Treibhausgasemissionen von 60% ergeben, erklärt sie und betont: «Niemand bestreitet, dass der Lkw aus wirtschaftlicher und umweltpolitischer Sicht seinen berechtigten Platz im Nahverkehr, auf mittleren Entfernungen sowie bei allen Verkehren, die sich nicht ohne Weiteres zu ganzzugfähigen Mengen bündeln lassen. Aber wo im Einzelfall die Grenze liegt, sollte der Wettbewerb entscheiden. Vorausgesetzt, es gelingt, faire Rahmenbedingungen zwischen den Verkehrsträgern herzustellen.» *ben*

[www.uirr.com](http://www.uirr.com); [www.vda.de](http://www.vda.de)