

Laster allen Übels

Die schweren Nutzfahrzeuge galten bis vor Kurzem als das hauptsächlichste Übel auf den Strassen. Fakten zur Verkehrsentwicklung in einem Meinungsbeitrag.

Im Angesicht der Corona-Krise, werden sie, wie viele andere Berufsgruppen, die wir häufig mit Gering-schätzung überschütten, als Helden gefeiert: Die Kapitane der Landstrasse. Die Chauffeure sind zahlreichen Anfeindungen ausgesetzt. Lasterer möchten Laster am liebsten von der Strasse haben. Sie bezichtigen den Schwerverkehr, wesentlich für das Stauaufkommen verantwortlich zu sein.

Stautunden massiv gestiegen

Staus sind ein Ärgernis, kein Zweifel. Doch manche Zeitgenossen machen es sich zu einfach, wenn sie auf Ursachenforschung gehen. Tatsache ist, dass die Stautunden in den letzten Jahren massiv gestiegen sind. Im Jahr 2000 lagen diese auf dem Nationalstrassennetz unter 8000 Stunden, verzeichneten dann aber ab 2008 einen rasanten Anstieg und verdoppelten sich bis 2018



2018 wurden auf Schweizer Hauptachsen über 25000 Stautunden registriert. Foto: zvg.

auf 25366 Stunden. Nicht eingerechnet sind in den Erhebungen die Staus auf Land- und Dorfstrassen sowie in den Agglomerationen. Als häufigste Stauursache wird die Verkehrsüberlastung (87,2%) genannt, dahinter folgen Unfälle (10,2%) und Baustellen (1,5%). Hinter die Baustellenquote darf man durchaus ein Fragezeichen setzen.

Zurück zur mit Abstand häufigsten Stauursache, der Verkehrsüberlastung. Wer den Lastwagenverkehr dafür verantwortlich machen will, wird schnell eines Besseren belehrt. In der Schweiz hat sich der Bestand der Personenwagen von 1990 mit 2'985'397 Einheiten bis 2019 auf 4'623'952 Fahrzeuge erhöht. Das entspricht einem Zuwachs von 59%.

Konkurs von ATU

Der deutsche Werkstatt- und Reifendiscouter Auto-Technik Unger (ATU) mit seinen sechs seit 2008 rasch hochgezogenen Standorten in der Schweiz, u.a. in Winterthur, Hinwil und Spreitenbach mit insgesamt rund 100 Mitarbeitern hat Konkurs angemeldet, und zieht

sich wieder aus der Schweiz zurück. Bereits vor der Pandemie-Krise musste er die Niederlande verlassen. Wie die rund 2000 Kunden an ihre in den ATU-Reifenhotels gelagerten Saison-Räder gelangen, ist bislang noch ungeklärt. (jwi.)

Im gleichen Zeitraum ist die Bevölkerungszahl in der Schweiz um 29% gewachsen, von 6'674'000 im Jahr 1990 auf 8,6 Millionen 2019. Der Motorisierungsgrad gibt Aufschluss darüber, wie viele Fahrzeuge pro 1000 Einwohner zugelassen sind und genutzt werden. Diese Kennziffer ist unabhängig von der Bevölkerungszahl. 1990 entfielen 447 Personenwagen auf 1000 Einwohner, 2019 waren es bereits 541. Gestiegen sind auch die durchschnittlichen Jahreslaufleistungen.

Diesen Zahlen seien jene des LW-Bestands gegenübergestellt. 1996 standen in der Schweiz 52'180 Lastwagen und Sattelschlepper im Verkehr. 2019 zählte man 52'804 Einheiten, was einem Zuwachs von 1,2% entspricht – trotz massiv gestiegenem Konsum.

Der Vorwurf sinnloser Fahrerei

Strassentransport-Unternehmern werden die Leerfahrten angekreidet. Grundsätzlich aber gilt: Kein einzi-

ger Transporteur wird seine Fahrzeuge zum Spass auf der Strasse bewegen. Zu hoch sind die LAV-, Investitions-, Betriebs- und Personalkosten. Er braucht klare Aufträge von Wirtschaft und als letztes Glied in der Kette vom Konsumenten, um einen rentablen Betrieb des Fuhrparks sicherstellen zu können

Wer das Thema der sinnlosen Fahrerei vorbringen will, soll sich folgende Tatsachen zu Gemüte führen. 45,2% der Fahrten im Individualverkehr entfallen auf Freizeit, 17,3% auf Arbeit, 13,2% auf Einkauf, 5,5% auf Ausbildung und 9,3% auf Übrige. Sind Brummis also das Laster allen Übels? Ein Blick auf die Verkehrsentwicklung jedenfalls ermahnt zur Volksweisheit: Wer im Glashaus sitzt, sollte nicht mit Steinen werfen. Übrigens: Der Nutzverkehr, wie der Name schon sagt, ist auch zu normalen Zeiten der Schlüsselfaktor, um eine funktionierende Landesversorgung sicherzustellen.

Erwin Kartnaller

Für Sie erfahren: Mercedes GLE 300d

Die M-Klasse war 1997 das erste SUV von Mercedes. Es ist ziemlich gewachsen, nennt sich nun GLE und ist eines unter vielen so genannten SUV's der Marke mit dem Stern.

Man staunt nicht schlecht; unter der Motorhaube des über zwei Tonnen schweren GLE 300d arbeitet ein 4-Zylinder-Motor mit lediglich zwei Litern Hubraum. Mindestens 80 000 Franken sind für den 2,1 Töner brutto fällig. Ein Tritt auf das Gaspedal, und alles ist gut, nicht zuletzt, weil hinten «300» draufsteht. Mit diesen Ziffern wurden früher deutsche Bundeskanzler chauffiert.

0-100 km/h in 7,2 Sekunden, das fühlt sich auf dem hohen Sitz fast spektakulär an, und klingt innen überhaupt nicht nach Diesel. Aussen schon eher. Zweifelsfrei handelt es sich um eine tolle Maschine, welche mit einer souveränen 9-Stufen-Automatik verblockt ist und bis 2,7 Tonnen ziehen darf; über Optionen sind sogar 3,5 Tonnen möglich. Wir wagten den Versuch mit einem 2,2 Tonnen schweren und 11 Meter langen Wohnwagen plus Ferienbagage; es funktioniert, ohne zum Schlangenfänger zu werden. Einige Mercedes-typische Eigenheiten mal ignoriert, ist die Bedienung stimmig, gefühlt ist man rasch daheim.

Ablenkungspotential

Bis man sich daran macht, das ganze Spektrum der Infotainment-Möglichkeiten auszuloten. Das Ablenkungspotential ist enorm. Also richtet man sich mit einem individuell gewählten Modus ein und freut sich an der die Hände schmeichelnden Haptik, noch mehr aber am sauberen Abrollkomfort; lediglich Kanaldeckel und grobe Bodenwellen trüben bei niedrigen Tempi das Komfortbild. Dynamisch mit geringer Seitenneigung kann der GLE auch.



Der Zweiliter-Vierzylinder hat mit über zwei Tonnen am Haken keinerlei Problem. Fotos: zvg.



Hübsche Details, teilweise überfrachtet.



Instrumentierung aktueller Mercedes-Standard.

Platzangebot vorne wie hinten, sowie im Laderaum sind klassengerecht. Für Fr. 3540.- bekommt man die dritte Sitzreihe.

Zwei Meter oder eher weniger?

Automatisch geht der 300d in den Allradmodus. Wer ins Gelände will, sollte das Offroad-Technik-Paket mit

Längssperre und Getriebereaktion bestellen (Fr. 2560.-), welches leider erst ab 350d (Reihen-Sechszylinder, 272 PS, ab Fr. 83 200.-) verfügbar ist.

Ansonsten braucht der Stadtmensch mit Haus in den Bergen und/oder einem schweren Wohnanhänger mehr als den Dreihunderter

wirklich nicht. Vielmehr könnte sich die Frage stellen, ob es der knapp über zwei Meter breite GLE sein muss, oder ob der formatmässig eher dem früheren ML ähnelnde GLC (LxB 465x189 cm) genügt. Umgekehrt; über allen Mercedes-SUV schwebt der 5,22 m lange GLS ab 108 900.- Franken.

Steckbrief Mercedes GLE 300d

• Preis ab 79 200 Franken

- Zylinder/Hubraum R4 Zylinder/1950ccm
- Leistung 245 PS/4200/min
- Drehmoment 500 Nm/1600min
- Antrieb Allrad, AT 9
- 0 bis 100 km/h 7,2 sec
- V/max 225 km/h
- Verbrauch Gesamt 6,1 l/100 km
- Verbrauch im Test 7,9 l/100 km
- CO₂-Ausstoss 226 g/km

- Länge/Breite/Höhe 495/202/183cm
- Leergewicht 2090 kg
- Kofferraum 630-2055 l
- Tankinhalt 85 l Diesel

+ Motor und Automatik perfekt
- Luxus Overkill, 2 Meter breit

Aufgefallen:

Die Leichtigkeit des Gewichts