

## Verkehrspolitik in der Sackgasse

In meinem Geografieunterricht in der Mittelschulzeit dokumentierte unser Lehrer die Hochrechnungen des Club of Rome, einer Konferenz von Wissenschaftlern, die dank der neuen Computertechnologie Hochrechnungen angestellt hatten, wie endlich unsere Vorräte an Rohstoffvorkommen wären: 1990 dürfte das Erdöl aufgebraucht sein, was zu einer Endzeitstimmung führte. Der Erdölshock 1973, später das fiktive Waldsterben, welches bei uns nie stattgefunden hat, taten das ihrige, diese Fiktion zu unterstützen. In diese Zeit fiel auch der Entscheid, die zweite Röhre am Gotthard nicht zu bauen, da es (so das Argumentarium der Linken) ihn ja nach 1990 gar nicht mehr braucht: Ohne Benzin kein Verkehr, wofür also einen so teuren zweiten Tunnel bauen?

Seither wird bei uns der öffentliche Verkehr ausgebaut: Es ist sehr attraktiv, inzwischen fast rund um die Uhr vor der Haustür in den Bus, ins Tram einzusteigen und mit perfekt abgestimmten Fahrplänen innert kürzester Zeit zum Fahrziel zu gelangen. Es gibt wohl keinen Ort auf der Welt, wo dies nicht besser, nicht perfekter umgesetzt wurde. Inzwischen ist der vierte unterirdische Bahnhof in Zürich im Bau, d.h. es wird bald noch attraktiver sein, mit noch weniger Umsteigen direkt zum Ziel zu fahren. Dass neue Verkehrsinfrastrukturen auch zu noch mehr Verkehr führt, ist gewollt – nur bleibt der fahle Beigeschmack, dass jeder Mehrverkehr auch mehr Kosten verursacht, wohlverstanden ungedeckte Kosten, die von der Allgemeinheit getragen werden, also dem Steuerzahlenden. Mitunter auch von all jenen, die als Auto- und Töfffahrer praktisch nie diese Infrastruktur nützen.

Auf der Gegenseite ist in den letzten dreissig Jahren praktisch nichts passiert: Nach dem abgelehnten Autobahn-Y, welches die Autobahn von Winterthur, Baden und Südenschluss in Richtung Chur und Luzern verbunden hätte, ging es sage und schreibe geschlagene 30 Jahre, bis Zürich zum Teil vom Durchgangsverkehr entlastet wurde! Zum Teil natürlich nur, weil es beispielsweise wenig Sinn macht, von Thalwil auf dem verstopften West- bzw. Nordring nach Oerlikon zu fahren, was einen Umweg von 20 Zusatzkilometern bedeuten würde. Also versinkt Zürich immer noch täglich im lokalen Durchgangsverkehr, welcher zusätzlich noch durch eine fragwürdige Verkehrspolitik der rotgrün regierten Stadt behindert wird: Denn, wie uns ein durch die Presse vermittelter Auftritt an einer Verkehrskonferenz in Amerika zeigt, wird im Ausland von unseren Behörden damit geprahlt, wie sie es fertig bringen, den Autofahrern in Zürich das Leben noch schwieriger zu machen. Mittels entsprechender gesteueter Ampelanlagen wird die Durchfahrt extra weniger attraktiv gemacht, sprich: die Durchfahrt behördlich behindert! Dass damit viele eigene Mitarbeiter betroffen sind, die damit einen Teil ihrer Arbeitszeit sinnlos vor Ampeln im Stau verbringen, wird dabei in Kauf genommen. Somit

(Fortsetzung auf Seite 7)



**In Mailand hat Honda eine völlig neu aufgelegte Version der Mittelklasse vorgestellt: Die in Taiwan gebauenen Motorräder als CB500 in der Normalversion mit der Bezeichnung CB500F (o.r.), die sportlich vollver-**



**schalte Version CBR500R (o.l.) und die Funduro CB500X. Mit diesen Modellen machen sie Konkurrenz im eigenen Haus: Die 3er-Familie NC700, Naked als S, Fun als X und der Grossroller Integra.**



## 2013: Motorradtrends – wohin?

Die letzte Töff-Ausstellung des Jahres findet in Mailand statt: Früher haben die grossen Hersteller ihre Welt- und Europa-Premieren verteilt, ein bisschen auf der IFMA in Köln, ein bisschen in Paris und schliesslich in Mailand. Heute kommt ein grosses Feuerwerk in Mailand und das wird dann regelmässig zelebriert. Und diesmal, nach 2, 3 verhaltenen Jahren des Aufpäppelns der laufenden Modelle, mit Ausnahme der auf grossem Vormarsch befindlichen europäischen Marken, fiel das Feuerwerk, vielleicht mit Ausnahme von Suzuki und Yamaha, sehr grosszügig aus. Und die gute Nachricht für alle: Es gibt eine Wiedergeburt der Alltags-Maschinen, der Brot-und-Butter-Motorräder – und zwar durchaus bei allen Marken! Töff, die nicht mit Leistungsdaten protzen, gut ausgerüstet zu spitz kalkulierten Preisen, und, man höre und staune, die mit dem Benzin echt sparsam umgehen. Für den Endverbraucher heisst das: Fortschritt in Technik und Ausrüstung zu einem vernünftigen Preis. Natürlich gibt es auch die Spezialitäten, die das Salz in der Suppe ausmachen. Aber im Gegensatz zu früher, können nicht mehr sehr grosse Stückzahlen davon abgesetzt werden, weil seit 2008 der Weltwirtschaftsmotor stottert und seine Spuren in dieser doch sehr von Freizeit besetzten Sparte hinterlassen hat. Der Endkunde dankts, denn er muss sich nun nicht mehr mit 10-, 15-jährigen Occasionsmaschinen begnügen, wenn er sich etwas Einfaches, Alltagsaugliches zulegen will: Er findet es nun wieder zuvorderst im Regal und dies fast bei allen Anbietern.



**Wichtig für die Zukunft ist der Nachwuchs: So kann mit Freude verzeichnet werden, dass die Hersteller günstigste kleine 125er-Maschinen in attraktiver Verpackung auf den Markt bringen, die im Ausland be-**



**reits ab 16 Jahren gefahren werden dürfen. Die in der 250/300er-Klasse angesiedelten Einsteigermaschinen sind den über 18jährigen angehenden Motorradfahrern vorbehalten und sind sehr preiswert.**

