

Leuenbergers Abschiedsgeschenk

Bundesrat Leuenberger hat aus seiner Gesinnung nie einen Hehl gemacht: So sind unter seiner Führung Dinge entschieden worden, die die Strassen in der Schweiz keinesfalls sicherer gemacht haben. Beispiele gefällig? Mit dem Fall der **28t-Limite für Lastwagen** war es leicht vorzusehen, dass damit auf der kürzesten Verbindung in den Süden – und im Gegensatz zu unseren Nachbarländern **ganz ohne Tunnelgebühren** – am Gotthard eine LW-Lawine ausgelöst würde, die beispielsweise zu diesem schrecklichen Ereignis führte: 2001 passierte am 24. Oktober im Tunnel die grosse Katastrophe, die vorzusehen war! Ihr fielen 11 Menschen zum Opfer, als zwei Lastwagen frontal kollidierten und ein Brand ausbrach.

Die Begleitmassnahme war ein Abkommen mit der EU, welche die Lastwagen auf die rollende Strasse bringen sollte. Leuenberger handelte bei einem geforderten Betrag von Fr. 650.– einen Preis von Fr. 325.– pro Transport aus: Die Differenz, die daraus hervorgeht, bezahlen seither alljährlich die Steuerzahler in der Schweiz.

Unter ihm wurde auch **das neue Konzept über den Vortritt am Fussgängerstreifen** aufrecht erhalten, obwohl nach Einführung der Neuregelung die Unfallstatistik dessen Gefährlichkeit bewies: Die Steigerung in der Altersgruppe «Senioren» betrug 30 Prozent, ein Drittel mehr Tote auf dem Fussgängerstreifen! In den 15 Jahren seiner Tätigkeit wurden alle Versuche, zum alten Regime zurückzukehren, wie beispielsweise eine Ständesinitiative des Kantons Zürich abgeblockt. Seither fahren in der Stadt Zürich regelmässig die Trams Fussgänger auf dem Fussgängerstreifen tot; kein Mensch versteht, wie man einen Zebrastreifen im Bereich der Tramschienen über die ganze Strasse malen kann. Jüngstes Opfer ist die 20jährige Frau, die vor Weihnachten in Oerlikon im Bereich eines Fussgängerstreifens unter das Tram gekommen ist und danach ihren Verletzungen erlag. So könnte die Liste von Leuenbergers Wirken, das einzig im Kreise seiner Gesinnungsgenossen Freude auslöste, beliebig verlängert werden.

Nun, ein Abschiedsgeschenk hat er seiner Nachfolgerin überlassen: Im Moment läuft die Vernehmlassung, dass in Städten sogenannte Umweltzonen zum Schutz der Luft eingeführt werden sollen. In erster Linie geht es dabei um die Feinstaubpartikel. Abgesehen davon, dass die Grenz-

(Fortsetzung auf Seite 7)



Neu entdeckte 800er-Klasse: BMW F800 – erfolgreich verkauft in mittlerweile 3 verschiedenen Varianten.



Der Konkurrenz «abgekupfert»: Triumph Tiger 800 – ein erfolgreicher 3-Zylinder-Motor wird neu vermarktet!

2011: Motorrad, wohin?

Dass die Finanzkrise nicht ganz an der Töffszene vorbeigehen würde, war wohl vorzusehen. So waren zuallererst verschiedene Sponsoring-Verträge davon betroffen, denn alle mussten kleinere Brötchen backen. Dass das auch «hinten rausgehen» konnte, musste beispielsweise Honda erkennen: Nach Jahren des Engagements in der Formel 1 (Honda Racing F1 Team) zogen sie sich zurück und ihr Team wurde unter dem neuen Namen Brawn ihres Teamchefs und mit Motoren von Mercedes gleich darauf Weltmeister. Für Otto Normalverbraucher änderte sich nicht allzu viel: Anstatt mit der Neuauflage ihrer Flaggschiffe in der Welt der schnellsten Motorräder alle



Yamaha FZ8: Erstarkter 4-Zyl.-Reihenmotor erfolgreich lanciert. Hubraum ist durch nichts zu ersetzen!

Während noch vor 10 oder 20 Jahren nur die Japaner das Sagen hatten, hat sich diese Situation grundlegend geändert: Heute geben europäische Motorradhersteller, vorab die sehr erfolgreich verkauften BMW-Motorräder, den Takt an. Während die Japaner Mühe haben, ihre Verkaufszahlen zu halten, steigert sich BMW weltweit mit riesigem Verkaufszuwachs auf allen Märkten. Selbst die negativen Schlagzeilen, dass bei den häufigen Modellwechseln neben der Qualität auch die sagenhafte Werterhaltung auf der Strecke bleibt, können dem Erfolg nichts anhaben. Im Gegenteil: 2010 hat BMW in der von japanischen Herstellern dominierten Königsklasse der super-schnel-

Neu erstarkte Mittelklasse: Alle neu lancierten 750/800er Maschinen



Oben: Aprilia Dorsoduro 750, unten: Ducati 796



Honda Crossrunner: Von allem etwas – Honda lanciert ein neues, keiner Einteilung zuzuordnetes Modell!

len Sportmotorräder auf Anhiel eines Volltreffer gelandet, indem sie sich die besten Eigenschaften der Konkurrenzmaschinen aussuchten, geschickt arrangierten und mit einem Plus an Motorkraft, gepaart mit elektronischen Ausstattungen, kombinierten, wie sich die Japaner bisher nicht getrauten. Ob sie sich qualitativ ebenfalls auf demselben Niveau bewegen können, wird die Zukunft zeigen. Denn bisher überraschten die Japaner in erster Linie damit, dass sie immer alles im Griff und alltagstauglich hingebracht haben: Schnell, qualitativ hochstehend und zuverlässig, ohne «wenn und aber». Diesen Beweis muss BMW erst noch antreten.



Oben: Suzuki GSR750, unten: Kawasaki Z750R



«30 Jahre Töff-Fahrlehrer und kein bisschen müde!»

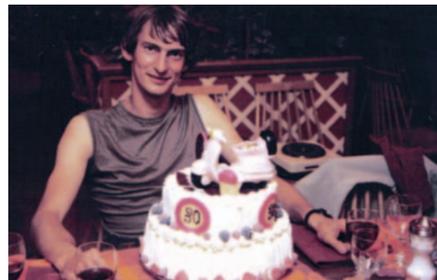


Im Bild: 1982 Autofahrlehrer mit Motorrad-Bazillus im Ausbildungs-Seminar 1 im Fahrhof Wohlen.



Zum Abschluss des Seminars: Alle Ausbilder und Teilnehmer (Urs zweiter vorne von rechts)

Tatsächlich: Nun gehe ich bereits in die 30. Saison als Töff-Fahrlehrer! Seit dem Tag nach meinem 18. Geburtstag, als ich zum ersten Mal mit meinem ersten Töff fuhr, zieht sich dieses Thema wie ein roter Faden durch mein Leben: Erst als Transportmittel, welches mir eine bisher ungeahnte Mobilität verlieh, dann als Hobby, für welches ich meine ganze Freizeit opferte und schliesslich als Beruf, als aus dem Lehrer ein Fahrlehrer für angehende Töff-FahrerInnen wurde. Der Weg zum Töfflehrer ging über die Ausbildung zum Autofahrlehrer: Zu jener Zeit durfte jeder Fahrlehrer, der selbst die Kategorie A hatte, Töfffahrer ausbilden. Nur die Angefressenen aber legten sich ins Zeug!



An der Vorstandssitzung des Schweiz. Motorrad-Fahrlehrer-Verband feierte ich 1985 meinen 30. Geburtstag.

Erst 1993 kam die Spezialisierung zum Töff-Fahrlehrer, mit dem Grundschulungs-Obligatorium für die Kat. A1, welches zusammen mit der Verkehrskunde für alle Neulerner eingeführt wurde. Da war ich bereits auf der Ausbilderseite, d. h. ich bildete bestehende Töff-Fahrlehrer weiter und neue Auto- und Töff-Fahrlehrer für ihren Beruf aus.

Zu diesem Zeitpunkt, und noch viel mehr nach 2003, als das Grundkurs-Obligatorium auf alle Töff-Kategorien ausgedehnt wurde, sprangen viele Autofahrlehrer auf den Zug auf, ohne dass sie selbst über eine, und wenn überhaupt nur geringe Fahrpraxis verfügten. Wie will jemand dem anderen etwas beibringen, wenn er selbst noch (fast) nichts davon versteht? Ausbildungsangebote für Töff-Fahrer schossen wie Pilze aus dem Boden, keiner wollte sich die Chance entgehen lassen, am grossen Kuchen teilzuhaben. «Neue Besen wischen gut» – das war der (Anfangs-) Erfolg dieser Frischlinge: Den Motorradhändlern brachten sie Umsatz, gehörte die Sturzreparatur doch gleich zum preisgünstigen Kursangebot, und dies in den meisten Fällen auf Kosten des unwissenden Kunden. Bei den Teilnehmerzahlen (sie liegt gesetzlich vorgeschrieben bei max. 5 Teilnehmern pro Fahrlehrer in der Gruppe) nahmen und nehmen sie es auch nicht so genau: Hauptsache, die Kasse stimmt!

Als ich mich 1987 dazu entschloss, meine Tätigkeit ausschliesslich auf die Motorradausbildung zu beschränken, gab es viele Fahrlehrer, die mich belächelten. Dass ich dies nach nunmehr bald 30 Berufsjahren immer noch mit demselben Enthusiasmus tue, liegt an der ungebrochenen Freude an meinem Beruf, aber auch an der Freude des Fahrens: Egal, ob ich auf einem 50-Kubik-Roller, einer 125er-Maschine oder einem 1800er-Chopper sitze, das Fahren macht mir immer noch unäglich Spass! Es ist das erhabene Gefühl, mit der Maschine eins zu sein, Teil des Systems «Fahrer-Maschine» (nach Bernt Spiegel), zusammen optimal zu funktionieren!



1990: Auf Mallorca durften wir eine 3tägige Weiterbildung mit Jacques Cornu absolvieren.

Auf der anderen Seite ist es, das geliebte Hobby weiterzugeben, andern Menschen, jüngeren und älteren, Frauen und Männern dabei zu helfen, auf dem kürzesten Weg und möglichst schnell das sichere Motorradfahren zu lernen und dabei eine neue Welt zu entdecken: «The more you know, the better it gets!» lautet die Devise, die hinter meinem Fahrschulsignet steht – und so sind mir alle Töff-Fahrer und Töff-Fahrerinnen willkommen, egal wie kurz oder wie lange sie fahren, ob mit oder ohne Prüfung, einen Teil ihres Weges zum perfekten Fahrkönnen mit mir zu machen.

Dass ich nach bald 30 Jahren immer noch mit derselben Motivation frühmorgens zur Arbeit fahre, hat bestimmt damit zu tun, dass ich in der glücklichen Lage bin, meinen Traum, Beruf und Hobby zusammenlegen zu dürfen, leben darf und weder das eine noch das andere auf der Strecke blieb: Ich liebe meine Tätigkeit als Lehrer, ich liebe das Töfffahren noch immer, nur dass meine Ansprüche mit der Erfahrung gewachsen sind. Davon können alle, die den Weg an die Tramstr. 100 finden, profitieren: Egal, ob im Einzelunterricht, in der Gruppe, in Weiterbildungskursen oder bei Ausfahrten, ein- oder mehrtägigen Ausflügen oder Veranstaltungen – es ist die Erfahrung, die zählt! Und dabei werde ich von einem treuen, langjährigen Mitarbeiterstab unterstützt.



«Editorial»

Seit 1987 «Töff, Töff – nüt als Töff!»

«Nicht wahrgenommen zu werden» ist kein gutes Gefühl: Egal, ob als Schüler, als Mitarbeiter, als Soldat, als Partner oder als Bürger! In der «Ignoranz» spielt sich Macht ab, die alle Betroffenen ohnmächtig erscheinen lassen.

Mit dem Titel «Der vergessene Töff...» schrieb ich als Redaktor des «INFORAMA», der damaligen Verbandszeitung des Schweiz. Motorrad-Fahrlehrer-Verbands, über die Verordnungsänderung betr. Trottoir-Parkierens einen Artikel, indem ich darauf hinwies, dass in der Ausformulierung offenbar die motorisierten Zweiräder vergessen gegangen sind! Es ist unglaublich: Ausdrücklich gilt seit dem 1. Juli 1989 ein generelles Parkierverbot auf Trottoirs. Die einzige Ausnahme besteht darin, dass, sofern eine Mindestbreite von 1,5 m breiter Raum für die Fussgänger frei bleibt, dort Fahrräder abgestellt werden dürfen. Gleichzeitig wurde eine zweite Regelung eingeführt: In einem Parkierfeld darf nur ein Fahrzeug abgestellt werden, für das das Feld markiert ist: Also ein Auto in einem Autoparkierfeld, ein Lastwagen in einem LW/Car-Parkfeld, usw. Zu dieser Zeit gab es nur Velo- und Mofa-Parkfelder, die jedoch für einen «ausgewachsenen» Töff zu klein waren.

Ignoranz

Das Trottoirparkierverbot gilt für alle Motorfahrzeuge, also auch für zweirädrige! Hätte es geheissen, dass das Trottoirparkierverbot nur für die Motorwagen gilt, hätte es automatisch die Möglichkeit offen gelassen, die für die Fahrräder vorgesehene Lösung mit den 1,5 Metern auch für Motorräder zu nützen. Oder: Hätte es im Gesetz geheissen, dass «Zweiräder» parkieren dürfen, sofern dieser Raum frei bleibt, dann wäre dieselbe Situation entstanden, auch für Töff. Die einzige Änderung also, hätte den Wortteil betroffen, aus Motorfahrzeuge «Motorwagen» zu machen oder aus Fahrräder «Zweiräder» zu machen.

Seit 20 Jahren also leben wir mit dem Unding, dass es in der Schweiz verboten ist, ein Motorrad abzustellen: In der Stadt Zürich stehen geschätzten 20'000–30'000 Motorrollern und -rädern etwa 700 Parkierfelder gegenüber, die dann auch noch mit Velos und Mofas geteilt werden müssen. Und auch nach 20 Jahren ist noch keine Lösung in Sicht... Unglaublich, findest Du auch, oder? Während 20 Jahren ignoriert zu werden ist hart: Wie lange dauert wohl noch dieser Zustand?

Herzlichst

Urs Tobler