

Jahresbericht 2024

Jahresbericht des Präsidenten

Die mit den regulatorischen Anpassungen der letzten Jahre zusammenhängenden Herausforderungen prägten den Berufsalltag vieler Fahrlehrer:innen – und damit auch das Engagement von L-drive Schweiz. Hinzu kam 2024, dass die Fahrausbildung in den kommenden Jahren aufgrund der Automatisierung und Digitalisierung grundlegende Veränderungen erfahren dürfte. Der Verband begleitet diese Transformation eng.

Viele Fahrlehrer:innen sahen sich auch 2024 mit grossen Herausforderungen konfrontiert: Die schwierige Marktlage, die zu einem grossen Teil auf die regulatorischen Anpassungen der letzten Jahre (Stichwort: Opera-3) zurückzuführen sind, setzten viele aktive Fahrlehrer:innen auch 2024 unter (zum Teil existenziellen) Druck.

Hinzu kommt, dass die Fahrausbildung angesichts der fortschreitenden Automatisierung und Digitalisierung aktuell generell einem grundlegenden Wandel unterliegt. Im Jahr 2024 zeigte sich hierbei, dass Themen wie «autonomes Fahren» und «Fahrassistenzsysteme» den Berufsalltag der Fahrlehrerschaft immer stärker prägen werden.

Zu denken geben sollte uns in diesem Zusammenhang jedoch vor allem, dass die Verkehrssicherheit in den letzten Jahren in der Schweiz tendenziell abgenommen hat. Dies hat auch die [Beratungsstelle für Unfallverhütung \(BFU\) in ihrem «Sicherheitsbarometer 2024»](#) festgehalten:

«Die letzten fünf Jahre zeigten eine ungünstige Entwicklung in der Verkehrssicherheit, die sich im vergangenen Jahr weiter akzentuiert hat. Der Trend geht in die falsche Richtung. Um die Zahl der schweren Verkehrsunfälle zu senken, muss die Schweiz wirksame und wirtschaftliche Massnahmen konsequenter umsetzen.»

Evaluation Opera-3: Vorschläge zur Optimierung der Fahrausbildung eingereicht

L-drive Schweiz hat sich 2024 aktiv in diesen Prozess eingebracht.

Bereits 2023 hatte L-drive Schweiz gesamtschweizerisch Workshops durchgeführt, um die Fahrlehrer:innen schweizweit in die Diskussionen über notwendige Anpassungen an der Fahrausbildung einzubeziehen. Die mit der Revision der Verkehrszulassungsverordnung VZV (Opera-3) seit 2018 verursachten Probleme müssen aus Sicht von L-drive Schweiz rasch und ohne Tabus angegangen werden. Insbesondere die einjährige Lernphase sowie das Fahren mit 17 haben sich in dieser Form nach Ansicht vieler Fahrlehrer:innen nicht bewährt. Und bei den Motorrad-Kategorien bedarf die praktische Grundschulung (PGS) einer umfassenden Reform. Die Unfallstatistiken sprechen hier eine klare Sprache!

Die Resultate aus den Workshops sind im Frühjahr 2024 in zwei Berichte mit Massnahmenvorschlägen eingeflossen. Diese sind bei den Regionalverbänden in eine Konsultation geschickt worden.

Im März 2024 sind die beiden Berichte dem Bundesamt für Strassen ASTRA zugestellt worden.

Aufgrund der gemachten Erfahrungen und der Rückmeldungen der Fahrlehrer:innen aus der ganzen Schweiz hat L-drive Schweiz dem Bundesamt für Strassen ASTRA folgende Massnahmen zur Optimierung der Verkehrszulassungsvorschriften für die Kat. B/BE und A vorgeschlagen:

Optimierung der Vorschriften für Kat. B/BE:

1. **Fahren mit 17 Jahren – unter bestimmten Voraussetzungen:** Der Lernfahrausweis (LFA) soll weiterhin ab 17 Jahren erhältlich sein. Neu soll die Prüfung jedoch stets mit 18 Jahren absolviert werden können. Dadurch bleibt die einjährige Lernphase freiwillig möglich, die Junglenker:innen haben jedoch mehr Flexibilität.
2. **Begleitpersonen:** Lernfahrer:innen sollen bis zu zwei private Begleitpersonen wählen können, die mindestens 26 Jahre alt sind, seit fünf Jahren einen unbefristeten Führerausweis besitzen und keine strafrechtlich relevanten Verkehrsverstösse begangen haben.
3. **Einführung für Begleitpersonen:** Vor der ersten Fahrt müssen Laienbegleiter:innen eine Einführung bei einer/einem Fahrlehrer:in absolvieren, mit dem sie während der Lernphase im Austausch bleiben.
4. **Strukturierung der Lernphase:** Die Prüfung der Basistheorie und der Verkehrskundekurs müssen überarbeitet werden. Die theoretische Prüfung darf beim Erwerb des LFA höchstens sechs Monate zurückliegen.
5. **Höheres Prüfungsniveau:** Eine anspruchsvollere Prüfung soll die Verkehrssicherheit erhöhen. Falls dies gewährleistet ist, könnte auf weitere Massnahmen für Begleitpersonen verzichtet werden.
6. **Klarere Definitionen:** Unklare Begriffe wie „Prüfungsreife“ müssen präziser definiert werden, insbesondere im Hinblick auf die Nutzung von Autobahnen und Autostrassen während der Lernfahrten.

Optimierung der Vorschriften für Kat. A/A1:

1. **PGS-Kurs für 15-Jährige (Kat. A1 in der EU: AM):** Ein verpflichtender 8-stündiger PGS-Kurs soll auch für schnelle E-Bikes/Motorfahrräder gelten. Dieser darf nicht für höhere Kategorien angerechnet werden, es sei denn, eine Kombination mit einem Motorradkurs der nächsthöheren Kategorie und einer zweistündigen Repetition erfolgt.
2. **Leistungsbegrenzung für 16- und 17-Jährige:** Die maximale Leistung der Kat. A1 soll auf 8,5 kW (inkl. Elektrofahrzeuge) beschränkt werden. Ab 18 Jahren sollen 11 kW erlaubt sein.
3. **Praktische Grundschulung (PGS):** Die 12-stündige PGS ist beim erstmaligen Erwerb von A1 oder A (max. 35 kW, Mindestalter 18 Jahre) einmalig zu absolvieren.
4. **Kompetenzausbildung für Aufstieg:** Beim Wechsel von A1 16 auf A35 (EU: A2) sowie von A35 auf A ist eine 6-stündige Ausbildung bei einer/einem Motorradfahrlehrer:in der Kat. 4 erforderlich. Die Fahrlehrer:innen müssen diese Ausbildung bestätigen.

Berücksichtigung der EU-Richtlinien: Die geplante 4. Führerschein-Richtlinie der EU könnte eine Anhebung des Mindestalters für Kat. A1 auf 18 Jahre vorsehen. Zudem stellt sich die Frage, ob der Direkteinstieg in Kat. A in der Schweiz weiterhin möglich sein soll.

Alle Massnahmen für die Kat. B/BE und A zielen darauf ab, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Regelungen praxisnäher zu gestalten.

Evaluation Opera-3: Was evaluiert das ASTRA genau?

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat seinerseits 2024 mit der gesetzlich vorgeschriebenen Überprüfung gewisser Opera-3-Massnahmen (Fahren mit 15, einjähriger Lernfahrausweis) begonnen. Es wird untersucht, ob die 2018 beschlossenen Massnahmen tatsächlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Die Ergebnisse dieser Evaluation sollen bis Ende 2025 vorliegen.

Im Rahmen der 2024 angelaufenen Evaluation werden verschiedene Aspekte der neuen Regelung untersucht, darunter:

1. Ob die einjährige Lernphase zu mehr Fahrerfahrung, einem sichereren Fahrverhalten und einem geringeren Unfallrisiko nach der Führerprüfung führt.
2. Inwiefern die Neuregelung das Unfallrisiko während der Lernphase beeinflusst.
3. Ob es durch die Massnahme zu einer Verschiebung des Alters beim Beginn der Fahrausbildung und zu einer Zunahme des Verkehrs kommt.
4. Ob der Prüfungserfolg von 17-jährigen Fahrschüler:innen im Vergleich zu anderen Altersgruppen abweicht.

Zur Datenerhebung werden Onlinebefragungen durchgeführt, Prüfungserfolgsstatistiken der kantonalen Strassenverkehrsämter analysiert und Strassenverkehrsunfalldaten ausgewertet.

Da belastbare statistische Analysen eine gewisse Zeitspanne erfordern, werden mindestens drei abgeschlossene „Unfalljahre“ (2022, 2023, 2024) benötigt. Bis März 2025 sollen die vollständigen Daten vorliegen, um den Evaluationsbericht Ende 2025 fertigzustellen.

Nach der Veröffentlichung der Ergebnisse wird das ASTRA die Resultate mit L-drive Schweiz analysieren und über mögliche Anpassungen der Regelung beraten.

Einjährige Lernphase stösst auch in der Politik auf Kritik

Vor dem Hintergrund der anlaufenden Evaluation der Opera-3-Massnahmen ist 2024 auch die Politik aktiv geworden – unter anderem auch im Rahmen der von L-drive Schweiz initiierten Parlamentarischen Gruppe «Fahrausbildung/Fahrlehrer:innen»:

Die einjährige Lernphase gilt nicht nur für 17-Jährige, sondern auch für 18- bis 20-Jährige, was zunehmend als ungerecht empfunden wird. FDP-Nationalrat Andri Silberschmidt-Buhofer hat deshalb eine Motion eingereicht, um diese Pflicht für volljährige Fahrschüler:innen abzuschaffen. Unterstützung erhält er dabei von SVP-Nationalrat Mike Egger sowie weiteren Mitgliedern der eidgenössischen Räte aus der Mitte und der SVP.

Parallel zu politischen Vorstössen wurde die Petition *lernfahrfrist-nein.ch* ins Leben gerufen, um der Forderung zusätzlichen Nachdruck zu verleihen. Ziel ist es, die Verkehrszulassungsverordnung so anzupassen, dass die einjährige Lernfrist für 18- bis 20-Jährige abgeschafft wird. L-drive Schweiz hat die Petition 2024 aktiv und breit unterstützt.

Die 2024 öffentlich geführte Debatte zeigt, dass die aktuelle Regelung für Diskussionen sorgt – ob sie tatsächlich geändert wird, bleibt abzuwarten.

Prüfungsordnung für Fahrlehrer:innen: Beschwerde vor Bundesverwaltungsgericht

L-drive Schweiz hat sich 2024 indessen nicht nur auf dem politischen Parkett für die Anliegen der Fahrlehrer:innen eingesetzt. Auch juristisch blieb der Verband 2024 am Ball:

Die von einer Fahrlehrer-Ausbildungsinstitution eingereichte Beschwerde gegen die neue Prüfungsordnung für Fahrlehrer:innen ist im Januar 2024 ans Bundesverwaltungsgericht weitergezogen worden. Zuvor hatte das Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation (SBFI) die Einsprache abgelehnt.

Bis Ende 2024 lag noch kein Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts vor. Aufgrund des laufenden Verfahrens kann die neue Prüfungsordnung weiterhin nicht in Kraft gesetzt werden.

Verzögerungen bei der Prüfungsordnung: Folgen für die Fahrlehrerverordnung (FV)

Da die neue Prüfungsordnung direkt mit der Revision der Fahrlehrerverordnung (FV) verknüpft ist, kommt es zu weiteren Verzögerungen bei der Anpassung der Fahrlehrerverordnung (FV). Die geplanten Anpassungen, darunter die getrennte Ausbildung für die verschiedenen Fahrlehrer-Fachrichtungen A, B und C/D sowie Änderungen bei der obligatorischen Weiterbildung, können vorerst nicht umgesetzt werden.

Ein Inkrafttreten der Prüfungsordnung wird frühestens 2025 erwartet. Anschliessend benötigt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) rund ein weiteres Jahr, um die Fahrlehrerverordnung (FV) final zu überarbeiten und durch den Bundesrat verabschieden zu lassen.

Unklar bleibt zudem die künftige Regelung der Fahrlehrerweiterbildung. Insbesondere muss geklärt werden, wie mit Fahrlehrer:innen umgegangen wird, die sich bereits in einer laufenden fünfjährigen Weiterbildungsperiode befinden. Die Klärung dieses Punktes könnte den Zeitplan zusätzlich beeinflussen.

Die Fahrlehrerbranche muss sich somit weiterhin gedulden, bis endgültige Entscheidungen zur neuen Prüfungsordnung und Fahrlehrerverordnung getroffen werden.

Politisches Engagement von L-drive Schweiz - Vernehmlassungen

2024 hat sich L-drive Schweiz verschiedentlichen an Vernehmlassungsverfahren beteiligt:

a) Revision Verkehrskunde-Unterricht VKU

In der Stellungnahme zur Teilrevision der Verkehrszulassungsverordnung (VZV) und der Einführung der neuen Verordnung des ASTRA über den Verkehrskundeunterricht (VKU) hat sich

L-drive Schweiz im September 2024 grundsätzlich positiv zu den geplanten Änderungen geäußert, gleichzeitig jedoch Verbesserungen gefordert.

Begrüssung der Modernisierung: L-drive Schweiz begrüßte die Modernisierung des VKU und die Integration von Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen in den Unterricht. Diese Themen sind angesichts der zunehmenden Automatisierung im Strassenverkehr von zentraler Bedeutung und sollten nicht nur Neulenkenden, sondern auch allen Fahrer:innen im Sinne des lebenslangen Lernens nähergebracht werden. L-drive Schweiz forderte daher, dass der Umgang mit Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen nicht nur von Neulenkenden erlernt werden müsste, sondern verpflichtender Bestandteil einer obligatorischen, kontinuierlichen Weiterbildung für alle im Verkehr sein sollte.

Beibehaltung des Präsenzunterrichts: Ein weiteres wichtiges Anliegen von L-drive Schweiz für den VKU war die Beibehaltung des Präsenzunterrichts im VKU. Der direkte Austausch unter den Kursteilnehmenden und die Interaktivität vor Ort sind aus ihrer Sicht entscheidend für das Verständnis und die Verinnerlichung der vermittelten Inhalte.

Auch die geplante Einführung eines Lehrplans wird begrüßt, jedoch forderte L-drive Schweiz in der Stellungnahme eine Ergänzung um Zeitangaben pro Themenblock. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Themen einheitlich und umfassend behandelt werden.

Forderungen nach Detailanpassungen: L-drive Schweiz erachtete den Entwurf der Verordnung als noch nicht vollständig ausgereift und hat deshalb einige Forderungen zur Verbesserung gestellt:

1. **Qualitätssicherung der Kursunterlagen:** Für die Durchführung der VKU-Kurse dürfen nach Ansicht von L-drive Schweiz nur geprüfte und zertifizierte Kursunterlagen verwendet werden. L-drive Schweiz hat vorgeschlagen, dass die Kursunterlagen nicht zwingend in gedruckter Form vorliegen müssen, sondern auch digitale Materialien wie Präsentationen oder Dokumentationen zulässig sind. Die Zertifizierung der Lehrmittel könnte vom Verband gewährleistet werden.
2. **Erhöhung der Gesamtstundenanzahl des VKU:** Die geplante Integration der Themen rund um Fahrerassistenzsysteme im VKU könnte dazu führen, dass für andere Themen die Zeit fehlt. L-drive Schweiz forderte daher im Rahmen der Vernehmlassung eine Erhöhung der Gesamtstundenanzahl des VKU auf mindestens 16 Lektionen.

b) Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV)

Bereits im Oktober 2023 hatte der Bundesrat eine Vernehmlassung zur Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) eröffnet. Ziel war es, die rechtlichen Grundlagen für den Einsatz automatisierter Fahrzeuge in der Schweiz zu schaffen.

L-drive Schweiz, als Dachorganisation der Fahrlehrerschaft, nahm 2024 umfassend Stellung zur Vorlage und begrüßte das Engagement des Bundesrates, frühzeitig gesetzliche Rahmenbedingungen zu etablieren.

Gleichzeitig wies L-drive Schweiz jedoch auf Verbesserungsmöglichkeiten hin, insbesondere im Bereich der Fahrausbildung.

Die Vernehmlassung behandelte wesentliche Aspekte der Automatisierung im Strassenverkehr, die sowohl Chancen als auch Risiken für die Verkehrssicherheit mit sich bringen. Für L-drive Schweiz ist in diesem Zusammenhang klar, dass die zunehmende Automatisierung von Fahrzeugen erhöhte Anforderungen an Fahrer:innen stellen wird, insbesondere in Bezug auf die Bedienung und Überwachung automatisierter Systeme. In diesem Zusammenhang strich L-drive Schweiz erneut die Notwendigkeit einer kontinuierlichen Weiterbildung für Fahrzeugführende hervor – ähnlich wie dies bei Piloten der Fall ist.

Ein zentraler Punkt in der Stellungnahme von L-drive Schweiz war die Notwendigkeit einer obligatorischen, spezialisierten Fahrausbildung für den Umgang mit automatisierten Fahrzeugen. Die Ausbildung sollte nicht nur die technischen Fähigkeiten umfassen, sondern auch auf die psychologischen Anforderungen eingehen, die mit der Nutzung solcher Fahrzeuge verbunden sind, wie etwa die Überwachung der Systeme und die Bereitschaft zur Übernahme der Kontrolle im Notfall.

Der Bundesrat hat die Verordnung über das automatisierte Fahren schliesslich im Dezember 2024 verabschiedet. Sie wird am 1. März 2025 in Kraft treten.

c) Teilrevision Signalisationsverordnung

2020 hat der Bundesrat beschlossen, dass er im Signalisationswesen keine konkreten technischen Normen von privatrechtlichen Organisationen mehr für rechtsverbindlich erklären will. Die wichtigsten Inhalte dieser Normen sollen deshalb ins Bundesrecht überführt werden.

L-drive Schweiz hat 2024 zum Vorschlag des Bundesrates zur Teilrevision der Signalisationsverordnung zur Übernahme der wichtigsten Inhalte bestimmter technischer Normen in das Signalisationsrecht des Bundes; der neuen Verordnung des UVEK über die Wegweisung bei Anschlüssen und Verzweigungen auf Autobahnen und Autostrassen; der neuen Verordnung des UVEK über die besonderen Markierungen sowie der Änderung der Ordnungsbussenverordnung mehrheitlich zustimmend Stellung bezogen.

Parlamentarische Gruppe «Fahrausbildung/Fahrlehrer:innen»

Die von L-drive Schweiz administrativ geführte Parlamentarische Gruppe «Fahrausbildung/Fahrlehrer:innen) unter dem Co-Präsidium der Nationalratsmitglieder Benjamin Roduit (Die Mitte/VS), Gabriela Suter (SP/AG), Pierre-André Page (SVP/FR) und Céline Weber (Grünliberale/VD) setzte sich schwergewichtig mit den aktuellen Themen der Evaluation zu Opera-3 (Fahren mit 17, einjährige Lernphase sowie praktische Grundschulung PGS) sowie mit der Revision des Verkehrskunde-Unterrichts VKU auseinander. Sie tagte am 14. März sowie am 26. September 2024 am Rande der Sessionen jeweils in Bern.

L-drive Mobility-Forum mit Bundesrat Albert Rösti

Das L-drive Mobility-Forum auf dem Gurten in Bern beleuchtete am 14. November 2024 die veränderte Einstellung junger Menschen zur Automobilität und deren Einfluss auf die

Fahrausbildung. Die Veranstaltung warf die Frage auf, ob die Jugend heute überhaupt noch Interesse am Auto hat.

Finanziert wurde der Anlass – wie auch die 2024 weitergeführte Kommunikationskampagne «L-Profis» – vom Berufsbildungsfonds BBF Fahrlehrer:innen.

Das Fazit: Junge Menschen sind weiterhin stark an Automobilität interessiert. Die Fahrausbildung steht allerdings vor der Herausforderung, moderne Methoden wie Blended Learning effizient zu integrieren. Digitale Lernansätze wie das VKU-Quiz der BFU könnten die Verkehrssicherheit erhöhen. Zudem ist eine umfassende Vorbereitung auf automatisiertes Fahren nötig. Blended Learning gilt dabei als vielversprechender Ansatz, um junge Fahrer:innen gezielt auf neue Technologien vorzubereiten.

Dank der Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Verkehrssicherheitsrat (VSR) gastierte 2024 zudem auch Bundesrat Albert Rösti an der Fachveranstaltung. Der Verkehrsminister versicherte in einem Gespräch, dass er ein offenes Ohr für die Anliegen der Fahrlehrer:innen habe, wobei er L-drive Schweiz zugleich zu einem Gespräch einlud.

Delegiertenversammlung von L-drive Schweiz

An der Delegiertenversammlung von L-drive Schweiz vom 23. April 2024 in Bern bestätigten die Delegierten alle statutarischen Geschäfte. Der Jahresbericht 2023 sowie die Jahresrechnung 2023 wurden einstimmig angenommen, obwohl die Rechnung mit einem Defizit von CHF 31'000 abgeschlossen hatte. Das Budget 2024 wurde ebenfalls diskussionslos genehmigt, wobei die Mitgliederbeiträge für 2024 unverändert blieben.

Die Delegiertenversammlung wählte zudem Anne Bader einstimmig für eine weitere Amtsperiode in die Qualitätssicherungskommission (QSK).

Zudem wurden Romina Riesen, die die Geschäftsstelle von L-drive Schweiz 2024 verlassen hat, sowie Hans-Jürg Leuenberger, der in vielen Chargen für den Verband und die Fahrlehrerschaft engagiert war, verabschiedet.

Anstellung und Trennung von Geschäftsführer Philippe Kurth

Ende Februar 2024 wählte der Vorstand von L-drive Schweiz Philippe Kurth zum neuen Geschäftsführer. Philippe Kurth, der über eine kaufmännische Ausbildung und die Fahrlehrerbewilligungen Kat. B und A verfügt, trat die Stelle am 15. März 2024 im Teilzeitpensum von 50 Prozent an. Obwohl dieses in der Folge auf 60 Prozent erhöht wurde, musste das Arbeitsverhältnis Ende November per 31. Dezember 2024 im gegenseitigen Einvernehmen wieder aufgelöst werden.

Dieser Schritt wurde aufgrund organisatorischer und finanzieller Herausforderungen sowie der Notwendigkeit, zuerst eine stabilere Basis für die Weiterentwicklung des Verbands schaffen zu müssen, notwendig. Die Entwicklungen in diesem Zusammenhang haben gezeigt, dass L-drive Schweiz organisatorisch nach dem Zusammenschluss mit der Fédération Romande des Écoles

de Conduite noch nicht dergestalt gefestigt ist, dass man einen weiteren Schritt in dieser Form machen könnte.

Bis auf weiteres übernimmt QSK-Geschäftsleiter Christian Stäger zusätzliche Aufgaben. Unterstützt wird er von Madeleine Gross sowie im Bereich QSK von Jean-Claude Frei.

Herzliches Dankeschön

Ich möchte an dieser Stelle allen, die sich im vergangenen Jahr in den Organen von L-drive Schweiz (Kommissionen/Fachgruppen), in Projekt- und/oder Arbeitsgruppen sowie in den Regionalverbänden/Sektionen für die professionelle Fahrausbildung, die Verkehrssicherheit und die Fahrlehrer:innen eingesetzt haben, danken.

Ein besonderer Dank gilt zudem den Mitgliedern des gesamten Vorstandes von L-drive Schweiz.

Auch den Behörden (Bundesamt für Strassen ASTRA, Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation SBFJ) sowie allen Partnerorganisationen und ihren Vertreter:innen auf gesamtschweizerischer Ebene (wie der Vereinigung der kant. Strassenverkehrsämter asa) und in den Kantonen (kant. Strassenverkehrsämter, Verkehrsexpert:innen, Verkehrspolizeien) sei an dieser Stelle herzlich gedankt. Sie waren uns auch 2024 zuverlässige Ansprechpartner:innen.

Sodann gilt natürlich ein besonderer Dank den Mitarbeitenden auf den Geschäftsstellen von L-drive Schweiz in Bern und Puidoux.

Und schliesslich gilt der Dank allen engagierten Fahrlehrer:innen und Mitgliedern, die sich tagtäglich für mehr Sicherheit und eine professionelle Fahrausbildung einsetzen.

L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera

Dr. Michael Gehrken
Präsident