

Herrn
Rudolf Dieterle
Direktor
Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

Bern, 1. Juli 2009 sgv-Sa/gl

**Änderungen der Verkehrszulassungsverordnung (VZV): Mindestanforderungen an die Eignung zum Führen von Motorfahrzeugen
Antwort auf Anhörung**

Sehr geehrter Herr Direktor Dieterle

Der Schweizerische Gewerbeverband sgV, die Nummer 1 der Schweizer KMU-Wirtschaft, vertritt 280 Verbände und gegen 300'000 Unternehmen. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich die Dachorganisation sgV für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 30. März 2009 haben Sie den sgV eingeladen, zu den vorgeschlagenen Änderungen der VZV Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen.

1. Ausgangslage

In seinem am Gewerbekongress vom 30. Mai 2008 in Freiburg genehmigten Programm 2008-2010 hat sich der sgV als Kernthema die generelle Reduktion der gesetzlichen Normen und Vorschriften und die administrative Entlastung der KMU gesetzt.

Im Bereich der Mobilität fordert der sgV, dass die Verkehrsinfrastrukturen bedürfnisgerecht ausgebaut, weiter entwickelt und erhalten werden. Neue Steuern oder Abgaben lehnt der sgV ab und bekämpft sie aktiv.

Wir erlauben uns, an dieser Stelle auf die ASTAG-Resolution vom 15. Mai 2009 und ihre Forderungen, welche der sgV vollumfänglich unterstützt, hinzuweisen:

- *Keine Erhöhung oder Neueinführung von Steuern, Abgaben und Gebühren, da diese die wirtschaftliche Entwicklung und Konkurrenzfähigkeit existentiell bedrohen. Stattdessen muss der Strassentransport im Binnenverkehr gezielt und rasch entlastet werden.*
- *Finanzinstitutionen veranlassen, adäquate Kreditrahmen zur Verfügung zu stellen, damit Transportunternehmer (und KMU) ihre Investitionen und Tätigkeiten finanzieren können. Gleichzeitig müssen wirtschaftliche Anreize (zusätzliche steuerliche Entlastungen) für Investitionen in innovative Fahrzeuge geschaffen werden (steuerlicher Bonus statt Malus!).*

- *Konjunkturprogramme für den raschen Ausbau der Strasseninfrastruktur und insbesondere von Abstellplätzen zu nutzen.*
- *Cars und Taxis als wirtschaftliche sowie umweltfreundliche Transportarten und unerlässliche Bestandteile der gesamten Mobilitätskette anzuerkennen.*

2. Generelle Beurteilung der Revision

Grundsätzlich unterstützt der Schweizerische Gewerbeverband sgv Bemühungen um die Verbesserung der Sicherheit im Strassenverkehr seit jeher. Andererseits wendet er sich aber auch konsequent gegen Überreglementierungen, d. h. gegen administrative Aufwendungen und damit Kosten, die in einem Missverhältnis zum angestrebten Nutzen stehen und sich daher nicht rechtfertigen lassen.

Vor diesem Hintergrund und der oben aufgeführten Resolution lehnt der sgv die vorgeschlagenen Änderungen der VZV dort ab, wo sie eine Verschärfung oder eine Erhöhung des administrativen Aufwands im Vergleich zum geltenden Recht nach sich ziehen, ohne dass dabei belegbar eine markante Verbesserung der Verkehrssicherheit einhergeht. Wo die geplanten Rechtsänderungen eine Erleichterung bewirken, befürworten wir die Anpassungen.

Im Übrigen haben wir den Eindruck, dass bei dieser VZV-Anhörung eine Salami-Taktik betrieben wird, indem Via Sicura, das Programm des Bundes für mehr Sicherheit auf den Strassen, scheinbar zum Durchbruch verholfen werden soll. Vorliegend sehen wir Parallelen zur vorgeschlagenen Via Sicura-Massnahme „Mindestanforderungen an die Fahreignung“ (vgl. Faktenblatt 1) und zu den entsprechenden SVG-Änderungsvorschlägen (vgl. Erläuternder Bericht zum Vernehmlassungsentwurf, insbesondere betr. Art. 15c und 25 Abs. 3 SVG). Eine solche Taktik wäre weder statthaft noch zulässig und fände unsere entschiedenste Ablehnung.

In Zusammenarbeit mit der ASTAG, Fachmitglied im Bereich Strassenverkehr und Transport, möchte der sgv - neben dem ausgefüllten Fragebogen - auch drei Anträge betreffend die Senkung des Mindestalters für Attestausbildung EBA stellen.

2.1 Problemstellung und Zielsetzung

Im Rahmen der Berufsbildungsreform ist unser Mitglied zurzeit daran, die berufliche Grundbildung für Lastwagenführerinnen und Lastwagenführer zu revidieren.

Die zuständige Reformkommission hat beschlossen, dass der Name „Lastwagenführerin / Lastwagenführer“ neu in „Fachleute Transport“ bzw. „Fachfrau Transport / Fachmann Transport“ geändert werden soll. Aufgrund der Branchenbedürfnisse wird zusätzlich zur dreijährigen Grundbildung EFZ (Eidgenössisches Fähigkeitszeugnis) eine zweijährige Attestausbildung EBA (Eidgenössisches Berufsattest) aufgebaut. Diese neue Attestausbildung bezweckt den Erwerb der Führerausweiskategorien B und BE, sodass Sachentransporte mit leichten Transportfahrzeugen (Lieferwagen) durchgeführt werden können. Damit werden zwei tragfähige Berufsbilder mit hoher gegenseitiger Durchlässigkeit geschaffen.

Es ist geplant, die neuen Bildungsverordnungen „Fachfrau Transport / Fachmann Transport EBA und EFZ“ auf den 1. Januar 2012 in Kraft zu setzen.

Mit der Schaffung der Attestausbildung EBA soll den tatsächlichen und auch demografischen Entwicklungen Rechnung getragen werden. Die zweijährige Grundbildung verfügt über ein eigenständiges Profil und führt zu einem vollwertigen Beruf. Sie bietet insbesondere praktisch begabten Jugendlichen und Erwachsenen die Möglichkeit, einen eidgenössisch anerkannten Berufstitel zu erlangen, der ihnen in der Folge auch bessere Chancen in der Fort- und Weiterbildung eröffnet. Da die Jugendlichen in der Regel im Alter zwischen 15 und 16 Jahren in eine berufliche Grundbildung eintreten, stellt sich bei

der zweijährigen Attestausbildung EBA die Problematik des Mindestalters. Die Lernenden könnten nämlich wegen des gemäss Art. 6 VZV geltenden Mindestalters von 18 Jahren keine Lernfahrten mit Lieferwagen der Kategorie B durchführen.

Aus diesem Grund stellen wir im Hinblick auf das Inkrafttreten der neuen Bildungsverordnungen per 1. Januar 2012 die folgenden Anträge:

2.2 Antrag I: neue Begriffe

In den einschlägigen strassenverkehrsrechtlichen Bestimmungen sind sämtliche im Zusammenhang mit der Lastwagenführerlehre genannten Begriffe des „Lastwagenführerlehrlings“ durch „Fachleute Transport“ bzw. „Fachfrau Transport / Fachmann Transport“ zu ersetzen. Den Titel für das eidgenössische Berufsattest EBA werden wir in den nächsten Monaten definitiv festlegen.

2.3 Antrag II: Anpassung des Mindestalters gem. Art. 6 VZV

Antrag: Der Lernfahrausweis der Kategorien B und BE darf Personen, die sich zu „Fachleuten Transport EBA“ ausbilden lassen, bereits nach vollendetem 16. Altersjahr erteilt werden. Die Führerprüfung der Kategorien B und BE darf jedoch frühestens nach vollendetem 17. Altersjahr abgelegt werden. Auch der Führerausweis wird erst nach vollendetem 17. Altersjahr erteilt.

Bemerkungen/Begründungen: Im Rahmen ihrer beruflichen Grundbildung werden die Lernenden professionell auf Fahrzeugen der Kategorien B und BE ausgebildet. Dieses professionelle Umfeld beeinflusst nicht zuletzt auch die künftige Fahrweise des Lernenden in einem positiven Sinne und hilft damit mit, das Image und die Fahrweise der Lieferwagenführer, bei denen es gegenwärtig nicht zum Besten steht, nachhaltig zu verbessern. Wegen dem erwähnten professionellen Ausbildungsumfeld lässt es sich auch aus Verkehrssicherheitsgründen rechtfertigen, diesen Berufsleuten bereits mit dem vollendeten 17. Altersjahr den Führerausweis der Kat. B und BE zu erteilen. In den USA beispielsweise wird der Führerausweis der Kat. B auch bereits mit vollendetem 16. Altersjahr generell erteilt.

Aus der Senkung des Mindestalters auf 16 Jahre für Personen in der Attestausbildung EBA zum „Fachmann / Fachfrau Transport EBA“ ergeben sich zahlreiche Modifikationen weiterer VZV-Bestimmungen (z. B. Ausbildungsbewilligung gemäss Art. 20 VZV, Begleitung auf Lernfahrten gemäss Art. 17 VZV etc.), die hier nicht explizit aufgeführt werden sollen, aber mitgemeint sind.

2.4 Antrag III: Führerausweis auf Probe

Antrag: Im Rahmen der Grundbildung zur/zum „Fachfrau Transport / Fachmann Transport EFZ oder EBA“ soll der Führerausweis nicht auf Probe ausgestellt und Art. 44a VZV entsprechend angepasst werden.

Bemerkungen/Begründungen: Im Rahmen der beruflichen Grundbildung und auch in den überbetrieblichen Kursen werden den Lernenden u. a. die folgenden Kompetenzen vermittelt: Schulung und Erfahrungvermittlung der physikalischen Fahrzeugeigenheiten in Grenzsituationen und unter erschwerten Bedingungen sowie das Ergreifen von Gegenmassnahmen durch entsprechendes Fahrverhalten. Die „Fachleute Transport“ lernen, das Fahrzeug verkehrssicher, wirtschaftlich und umweltgerecht zu führen. Die Aufgaben und Arbeitsprozesse in der Transportkette sind anspruchsvoll und werden den „Fachleuten Transport“ umfassend vermittelt, so dass diese u. a. gut mit zeitlichen Belastungen umgehen und die ihnen zugewiesenen und auch die übrigen anfallenden Aufgaben ruhig, überlegt und zügig angehen können. Da der Umfang dieser Grundbildung die bei der Zweiphasenausbildung gestellten Anforderungen um ein Vielfaches übersteigt, kann auf die Erteilung des Führerausweises auf Probe verzichtet werden.

3. Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen

Siehe Beilage: Fragebogen.

4. Fazit

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv lehnt die vorgeschlagenen Änderungen der VZV dort ab, wo sie eine Verschärfung oder eine Erhöhung des administrativen Aufwands im Vergleich zum geltenden Recht nach sich ziehen, ohne dass dabei belegbar eine markante Verbesserung der Verkehrssicherheit einhergeht. Wo die geplanten Rechtsänderungen eine Erleichterung bewirken, befürworten wir die Anpassungen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



David Th. Augustin Sansonnens
Politischer Sekretär

Zustellung per Post und elektronisch (rudolf.dieterle@astra.admin.ch;
jeannette.soltermann@astra.admin.ch, svg@astra.admin.ch)

Beilage

- ASTRA-Fragebogen

z.K. an

- ASTAG, 3007 Bern
- Chambre vaudoise des arts et métiers, 1094 Paudex
- Mitglieder der Ständigen sgv-Kommission „Mobilität und Raumentwicklung“

Fragebogen des Bundesamts für Strassen ASTRA

Änderungen der Verkehrszulassungsverordnung (VZV): Mindestanforderungen an die Eignung zum Führen von Motorfahrzeugen
Antwort auf Anhörung

1. Körperliche und geistige Mindestanforderungen		
1.1 Sind Sie einverstanden, dass geistige Mindestanforderungen zum sicheren Führen eines Motorfahrzeugs in den Anhang 1 aufgenommen werden? (Art. 7 Abs. 1 und Anh. 1 Ziff. II)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Die geistigen/psychischen Mindestanforderungen sind zu allgemein gehalten und öffnen Tür und Tor für willkürliche Entscheide der Behörden und für Gutachten verkehrspsychologischer Untersuchungsstellen. Was ist beispielsweise mit dem „kritischen Reflexionsvermögen“ (Anhang 1 Ziff. 2.2) gemeint?		
1.2 Sind Sie mit der Aufteilung in den Sehtest und die augenärztliche Untersuchung einverstanden? (Art. 9 und 9a)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Art. 9 Abs. 1, 3 und 4 (Sehtest) <u>Einverstanden</u>, soweit Optometristen oder diplomierte Augenoptiker den Sehtest durchführen können. <u>Nicht einverstanden</u> betr. Gültigkeit des Sehtests. Dieser muss weiterhin eine Gültigkeitsdauer von 24 Monaten aufweisen. Begründet wird die Reduktion auf 12 Monate lediglich damit, dass das Sehvermögen sich in zwei Jahren stark verändern kann. Das ist keine stichhaltige Begründung, zumal es sich bei der hier hauptsächlich betroffenen Zielgruppe der Lern- und Führerausweisbewerber mehrheitlich um eher jüngere Personen handelt, deren Sehvermögen in aller Regel unproblematisch ist.</p> <p>Art. 9a (Augenärztliche Untersuchung) <u>Nicht einverstanden</u>. Wir lehnen die Ausweitung der Anforderungen ab. Ohne dass erwiesenermassen eine Verbesserung der Verkehrssicherheit eintritt, generiert die zusätzliche augenärztliche Untersuchung nur Kosten und administrative Aufwendungen. Die Kosten-Nutzen-Relation stimmt also u. E. nicht.</p> <p>Art. 9b (Sehhilfen) Absätze 1 und 2: <u>Einverstanden</u>. Absatz 3: <u>Nicht einverstanden</u>. Wenn wir diese Bestimmung richtig verstehen, so dürfte jemand, der mehr als plus oder minus acht Dioptrien aufweist, Fahrzeuge der Kat. C, C1, D, D1 überhaupt nicht mehr lenken sowie generell auch keine berufsmässigen Personentransporte mehr durchführen. Weshalb? In den Erläuterungen wird keine Begründung angeführt, weshalb wir diese massive Einschränkung nicht nachvollziehen können und daher ablehnen.</p>		

1.3 Sind Sie einverstanden, dass sich Personen mit einer vom Augenarzt festgestellten "fortschreitenden Augenkrankheit" vom Vertrauensarzt der kantonalen Behörde untersuchen lassen müssen? (Art. 11a und 27)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Art. 11a (Untersuchung durch Vertrauensarzt oder verkehrsmedizinische Untersuchungsstelle) Absatz 1 Buchstabe f: <u>Nicht einverstanden</u>. Da wir bereits die Ausweitung auf die augenärztliche Untersuchung ablehnen, lehnen wir auch diese nochmalige Ausweitung auf eine verkehrsmedizinische Untersuchungsstelle ab. Nebst der summarischen und der augenärztlichen Untersuchung würde hier eine dritte Untersuchungsstelle eingeführt, was des Guten eindeutig zu viel wäre.</p> <p>Art. 11b (Prüfung des Gesuchs) <u>Einverstanden</u>, da sich im Ergebnis materiell nichts ändert (gemäss Erläuterungen).</p> <p>Art. 11c (Amtsgeheimnis; Anerkennung von Eignungsgutachten) Absatz 3: <u>Nicht einverstanden</u>. Weshalb die Gültigkeit des Gutachtens von einem Jahr auf drei Monate verkürzt werden soll, leuchtet nicht ein. Es wird abermals keine Begründung dafür geliefert. Der Verweis auf Art. 11 Abs. 4 VZV trägt auch nichts zur Klärung bei, da diese Bestimmung ja auch entsprechend angepasst werden soll!</p> <p>Art. 27 Abs. 1 Bst. c und d, Abs. 3 (Vertrauensärztliche Kontrolluntersuchung) <u>Einverstanden</u>.</p>		

2. Anhang 1		
2.1 Sind Sie mit der Einteilung in zwei medizinische Gruppen einverstanden?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Die Teile, welche unsere Zustimmung oder Ablehnung finden, ergeben sich aus unseren obigen Bemerkungen zu den einzelnen VZV-Artikeln.		
2.2 Sind Sie inhaltlich mit den Mindestanforderungen einverstanden?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Die Teile, welche unsere Zustimmung oder Ablehnung finden, ergeben sich aus unseren obigen Bemerkungen zu den einzelnen VZV-Artikeln.		
<p>Zusätzlich Bemerkungen (soweit wir die medizinischen Indikationen überhaupt einzuschätzen vermögen): Ziffer I, Ziff. 2.5 (Stoffwechselerkrankungen), 2. Gruppe: <u>Nicht einverstanden</u>. Bei Vorliegen einer Zuckererkrankung sind die beabsichtigten Einschränkungen äusserst einschneidend. Selbst die Möglichkeit einer Über- oder Unterzuckerung soll genügen, die Fahreignung verneinen zu können. Für die Kategorien D und D1 soll die Fahreignung sogar gänzlich ausgeschlossen sein! Auch hier wird keine Begründung geliefert, weshalb wir die geplanten Restriktionen ablehnen.</p> <p>Ziffer II: <u>Nicht einverstanden</u>. Die Aufzählung ist dermassen schwammig und nichts sagend, dass sie anstelle der beabsichtigten Klärung gerade das Gegenteil bewirkt, nämlich mehr Rechtsunsicherheit und damit Willkürgefahr. Deshalb kann ohne Not auf die Liste verzichtet werden.</p>		

	<p>Anhang 1, Ziffer I (Körperliche Mindestanforderungen), 2.2 (Hörvermögen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • In der Gruppe 1 ist vermerkt: „Gehörlose einäugige sind vom Fahren ausgeschlossen. • In der Gruppe 2 ist vermerkt: „Hörweite für Konversationssprache beidseitig 3m, beieinseitiger Taubheit 6m (ohne Hörapparat). Keine Erkrankungen des Innen- oder Mittelohres. <p>Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollte aus unserer Sicht der Hörfähigkeit der Automobilisten mehr Gewicht eingeräumt werden. Ein Autolenker muss vorgängig zur Prüfung einen Sehtest durchführen lassen. Für das Gehör ist dies nicht notwendig.</p> <p>Es ist uns bewusst, dass man argumentieren kann, dass vor allem jugendliche Autolenker ihre Musikanlagen in den Personenwagen in sehr lauter Lautstärke betreiben und sie somit, auch wenn sie noch gut hören sollten, das Martinshorn sowieso nicht hören würden. Somit wäre eine Anforderung an ein gutes Hörvermögen nicht sinnvoll!? Aus unserer Sicht sollte man nicht mit einem Misstand einen anderen zu erklären versuchen. Ein gutes Hörvermögen trägt ganz sicher zur aktiven Verkehrssicherheit bei. Zu lautes abspielen von Musik in einem Fahrzeug, verringert die Verkehrssicherheit ebenso, wie ein eingeschränktes Hörvermögen.</p> <p>Es geht uns auch in keiner Weise darum, den Gehörlosen das Autofahren zu verbieten. Für diese Betroffenengruppe sollte ebenso eine Lösung gesucht werden. Für die breite Öffentlichkeit jedoch, sollte ein Hörtest als Grundvoraussetzung in die Verkehrszulassungsverordnung aufgenommen werden. Die Ausgestaltung sollte mit den Betroffenenverbänden (Schwerhörigenvereine, audiologische Kommission, ORL Gesellschaft) besprochen und ein Vorschlag ausgearbeitet werden.</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3. Anhang 2		
Sind Sie mit den vorgeschlagenen Änderungen einverstanden?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Zustimmung bzw. Einwände ergeben sich aus unseren vorstehenden Bemerkungen zu Anhang 1 und zu den einzelnen VZV-Artikeln.		

4. Anhang 3		
Sind Sie mit den vorgeschlagenen Änderungen einverstanden?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Zustimmung bzw. Einwände ergeben sich aus unseren vorstehenden Bemerkungen zu Anhang 1 und zu den einzelnen VZV-Artikeln.		

5. Anhang 4 Ziffern 4 und 5		
Sind Sie mit den vorgeschlagenen Änderungen einverstanden?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Zustimmung bzw. Einwände ergeben sich aus unseren vorstehenden Bemerkungen zu Anhang 1 und zu den einzelnen VZV-Artikeln.		

6. Anhang 12 Ziffer V		
Sind Sie mit der vorgeschlagenen Änderung einverstanden?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Zustimmung bzw. Einwände ergeben sich aus unseren vorstehenden Bemerkungen zu Anhang 1 und zu den einzelnen VZV-Artikeln.
7. Weitere Bemerkungen?	
	<p>Allgemein: Unser Verbandsmitglied AKUSTIKA stellt fest, dass sich die Verkehrssicherheit exklusiv auf die Sehbarkeit konzentriert, obwohl die Hörbarkeit auch eine wichtige Rolle spielt. In dem Sinn ist eine gewisse Inkohärenz festzustellen. Wir empfehlen Ihnen deshalb den Kontakt mit dem Verband, um die Frage abzuklären: AKUSTIKA, cas@akustika.ch, www.akustika.ch, Tel.: +41 41 750 90 00.</p>
	<p>Art 151i (Übergangsbestimmungen) <u>Nicht einverstanden.</u> Da wir strengere Vorschriften ohne nachgewiesene, klare Verbesserung der Verkehrssicherheit (gibt es z. B. Statistiken über die Unfallhäufigkeit infolge Augenkrankheiten?) ablehnen, erübrigen sich Bemerkungen zu allfälligen Übergangsbestimmungen. Gleichwohl folgende Anmerkung: Die Vermeidung von Härtefällen (erwähnt werden explizit Personen, die schon seit Jahren berufsmässig fahren und durch die Neuregelung in ihrer Existenz bedroht würden) ist zwar begrüssenswert. In der Begründung wird aber die bemerkenswerte Aussage gemacht, dass „<i>die Verkehrssicherheit dadurch <u>nicht gefährdet</u> wird, da die Zulassungsbehörde den Führerausweis nur belassen darf, solange die medizinischen Mindestanforderungen nach dem bisherigen Recht erfüllt werden und keine Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften bekannt werden, die auf die nicht erfüllten strengeren Mindestanforderungen zurückzuführen sind.</i>“ Bei einer solchen Argumentation fragt sich doch: Weshalb die ganze Revisions-Übung veranstalten, wenn die geltenden Bestimmungen die Verkehrssicherheit genügend gewährleisten?</p>

Bern, 1. Juli 2009 sgv-Sa/gl