



Regierungsrat

Luzern, 22. Mai 2018

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 527**

Nummer: A 527
Protokoll-Nr.: 524
Eröffnet: 19.03.2018 / Justiz- und Sicherheitsdepartement

Anfrage Arnold Robi und Mit. über das Strassenverkehrsamt

Zu Frage 1: Wie lange ist die Wartezeit (Neuzulassungen/schon im Verkehr) für eine Fahrzeugprüfung?

Für die Neuzulassung von Personenwagen ist ein Termin innert Wochenfrist möglich. Meist wird das Fahrzeug aber mittels sogenannter Selbstabnahme (unabhängig vom Strassenverkehrsamt) vor der Zulassung direkt durch den Fahrzeughändler geprüft. Termine für die periodische Prüfung von Personenwagen werden innerhalb weniger Tage angesetzt.

Bei der Prüfung von Motorrädern ist die Situation identisch. Die periodische Prüfung wird dabei in 20 Prozent der Fälle durch einen Mitarbeiter des Strassenverkehrsamtes direkt beim Motorradgewerbe vor Ort vorgenommen.

Zu Frage 2: Wie viel Zeit wird für eine Fahrzeugprüfung (komplett mit Schreibearbeit) aufgewendet?

Die Prüfungsdauer variiert je nach Arbeitsaufwand, Fahrzeugart und Prüfung und der damit einhergehenden Komplexität der Vorschriften. In der Regel kann von folgendem Zeitaufwand ausgegangen werden:

- Motorräder und gleichgestellte Fahrzeugarten: 20 Minuten
- leichte Fahrzeuge: 25 Minuten
- schwere Fahrzeuge (zu zweit): 40 Minuten

Zu Frage 3: Wie hoch ist dabei die Mitarbeiterauslastung (wie viele Abnahmen macht ein Mitarbeiter im Schnitt)?

Die Auslastung der umfangmässig relevanten Arbeitsprogramme im Bereich Fahrzeugprüfungen der Jahre 2016 und 2017 sind wie folgt:

	2017	2016
Leichte Fahrzeuge	95.9%	96.6%
Schwere Fahrzeuge	93.8%	90.4%
Motorräder	92.3%	92.6%

Wie viele Abnahmen ein Experte durchschnittlich erledigt, wird nicht erhoben, weil die Mitarbeitenden in diesem Bereich multifunktional einsetzbar sein müssen. Das verbindliche Arbeitsprogramm gibt dabei den Rhythmus vor. Die oben aufgeführten Zahlen verdeutlichen die hohe Effizienz wie auch die zentrale Bedeutung der Auslastung auf den Jahresabschluss.

Die Auslastung der Arbeitsprogramme der Experten sowie der Prüfinfrastruktur ist von grosser Bedeutung und wird entsprechend bewirtschaftet. In Bezug auf die Einhaltung der Budgetvorgaben ist die optimale Auslastung von zentraler Bedeutung. Eine Veränderung von einem Prozent entspricht einem Ertrags- oder Verlustwert von 45'000 Franken. Dies wirkt sich unmittelbar im Jahresabschluss aus.

Zu Frage 4: Warum werden die Kosten für die Fahrzeugprüfung nicht gleich bei Abnahme eingefordert (Barzahlung) wie zum Beispiel im Kanton Aargau oder Basel oder wie bei der Abgabe von Wunschnummernschildern?

Im Kanton Luzern werden an über 100 Prüfungsstandorten Fahrzeugprüfungen abgenommen. Arbeits- und Ausnahmefahrzeuge sowie landwirtschaftliche Fahrzeuge werden in praktisch allen Gemeinden des Kantons geprüft. Zudem bestehen mit rund 20 Motorradbetrieben Vereinbarungen, um die Fahrzeuge direkt vor Ort zu prüfen. Lediglich rund 40 Prozent der Fahrzeugprüfungen finden am Standort Kriens statt, wo das Strassenverkehrsamt seinen Kunden dank der vorhandenen Infrastruktur auch die Möglichkeit zur Barzahlung anbieten kann.

Um Barzahlungen entgegenzunehmen, ist eine entsprechende Infrastruktur notwendig. Ausserdem müssen alle für das Handling mit Bargeld erforderlichen Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden. Das Strassenverkehrsamt erachtet es als sicherheitstechnisch unrealistisch, an allen Prüfungsorten die entsprechende Infrastruktur aufrecht zu halten. Selbst wenn auf die notwendigen Infrastrukturen in den dezentralen Prüfstellen verzichtet würde, wäre der Zeitaufwand für die nachträgliche manuelle Verbuchung jeder einzelnen Prüfung unverhältnismässig gross. Dies würde auch grundlegend den Bestrebungen der E-Government-Strategie des Kantons Luzern zuwiderlaufen. Ausserdem gehen auch die Kundenbedürfnisse klar in Richtung bargeldlose Zahlung.

Die Strassenverkehrsämter beider Basel bieten bei Fahrzeugprüfungen die Möglichkeit der sofortigen Barzahlung an. Hingegen wird gemäss Auskünften des Strassenverkehrsamts Aargau bei Fahrzeugprüfungen grundsätzlich Rechnung gestellt.

Zu Frage 5: Arbeitet das Strassenverkehrsamt auch mit Mitarbeitern auf Abruf, um den Personalaufwand zu optimieren?

Das Strassenverkehrsamt arbeitet bei den Fahrzeugprüfungen grundsätzlich in einem Planungsbereich von sechs bis acht Wochen und bei Führerprüfungen im Bereich von drei bis fünf Wochen. Da die Verkehrsexperten flexibel in mehreren Arbeitsgebieten – Führerprüfungen, Fahrzeugprüfungen, Prüfungen Schifffahrt – tätig sind, kann seitens der Disposition den verschiedenen Prüfungsgebieten und den saisonal unterschiedlichen Bedürfnissen (beispielsweise Motorrad und Schifffahrt) die erforderliche Priorität gegeben werden.

Der Kanton Luzern realisierte im Jahr 1997 aufgrund des damaligen Personalstopps gemeinsam mit dem Garagengewerbe das Projekt «Tandem». Dabei standen Mitarbeiter von Garagen nach einer internen Ausbildung dem Strassenverkehrsamt regelmässig eine Woche pro Monat für die Prüfung von Personenwagen zur Verfügung. Nach knapp zehn Jahren wurde das Projekt aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit und der beschränkten Einsetzbarkeit der «Tandem»-Mitarbeiter beendet. Zudem schränkten die nach 1997 erlassenen bundesrechtlichen Anforderungen an ein Qualitätsmanagement-System eine Beschäftigung von externen

Mitarbeitern stark ein. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das Konzept «Mitarbeiter auf Abruf» weder kostensenkende Wirkungen noch einen Flexibilisierungseffekt entwickeln konnte. Im Gegenteil waren die Planung der Einsätze für beide Seiten zu aufwendig.

Auch in den anderen Bereichen (Administrativmassnahmen, medizinische Kontrolle, Führer- und Fahrzeugzulassung) würde die Beschäftigung von Mitarbeitern auf Abruf kaum Optimierungspotenzial bieten. Die Gründe sind ähnlich wie im Bereich Führer- und Fahrzeugprüfungen. Hinzu kommt ein grosser Anteil Laufkundschaft am Schalter, der sich im Verlauf eines Tages unplanbar verändern kann. Mitarbeiter auf Abruf müssten daher innert kürzester Zeit aufgeboten werden können, was aus logistischer Sicht nicht realistisch und aus Arbeitgeberperspektive finanziell unattraktiv (Entschädigung für Pikettdienst) wäre.

Zu Frage 6: Wie viel Prozent der Fahrzeugprüfungen werden durch Dritte ausgeführt (TCS)? Gedenkt die Regierung, diesen Anteil auszubauen?

Beim TCS Waldstätte werden durchschnittlich rund 2.5 % der Fahrzeugprüfungen, vorwiegend Personenwagen (PW) und zu einem geringen Anteil auch Motorräder, durchgeführt:

Erstprüfungen	2015	2016	2017
Strassenverkehrsamt (StVA), nur PW	66'530	66'559	61'640
TCS	1'414	1'794	1'599
Anteil TCS	2.1 %	2.7 %	2.6 %

Grundsätzlich steht der Zusammenarbeit mit Dritten nichts im Wege. Mit dem Touring-Club der Schweiz (TCS) besteht eine Vereinbarung, wonach ein TCS-Experte, der über dieselben Weiterbildungen wie die Mitarbeitenden des Strassenverkehrsamtes verfügt, regelmässig auch an einem der StVA-Standorte als Fahrzeugprüfer zum Einsatz kommen kann. Diese Vereinbarung mit garantierter Grundaustattung sichert dem TCS die Wirtschaftlichkeit seines Angebots, und die regelmässige Weiterbildung gewährleistet die Einhaltung der rechtlich geforderten Standards. Dieser qualifizierte Mitarbeiter hat den TCS inzwischen verlassen, und bis zum heutigen Zeitpunkt hat der TCS diese Vakanz nicht ersetzen können. Das Strassenverkehrsamt steht in Dialog mit dem TCS, Sektion Waldstätte, und hat einen Vorschlag für eine Nachfolgelösung unterbreitet.

Zu Frage 7: Wie viele Termine werden nicht benutzt, sprich, können somit nicht verrechnet werden?

Wie in der Antwort auf Frage 3 ausgeführt, liegt die Auslastung des Arbeitsprogramms bei rund 95 Prozent. Verkehrsexperten sind nur in den ersten Jahren ihrer Tätigkeit im engen Arbeitsspektrum als Fahrzeugexperten tätig. Mit regelmässigen Weiterbildungen eröffnen sich weitere Tätigkeitsgebiete. Dies kann unter anderem Expertisen für Polizei und Untersuchungsbehörden, Einsatz bei Führer- und Theorieprüfungen oder das Aufarbeiten von Schulungsunterlagen umfassen. Diese zusätzlichen Einsatzfelder erhöhen die innerbetriebliche Flexibilität. Allfällige Terminabsagen werden also laufend mit anderen Aufgaben oder Nebentätigkeiten kompensiert.

Zu Frage 8: Könnte sich die Regierung ein System, wie es in Deutschland angewendet wird (TÜF), vorstellen? Wenn nicht, warum?

In der Schweiz wird grundsätzlich ein Aufgebotssystem für die Fahrzeugprüfungen angewendet. Die Fahrzeuge respektive deren Halter werden für die Prüfung aufgeboten. Entspre-

chend besteht für die Auslastung der Infrastruktur mehr Planungssicherheit. In anderen Ländern – auch in Deutschland – ist der Fahrzeughalter verpflichtet, vor Ablauf der Kontrollfrist sein Fahrzeug erneut überprüfen zu lassen. Für Prüfstellen führt dieses System zu weniger Planungssicherheit und zu einer tendenziell markant geringeren Auslastungsquote der Prüfinfrastruktur. Die Folgen davon wären Minderertrag oder allenfalls Gebührenerhöhungen.

Eine komplette Auslagerung der Kontrolltätigkeit wurde im Zusammenhang mit der Motion Benjamin Kunz und Mit. über die Privatisierung der Motorfahrzeugkontrolle (M 308, eröffnet: 14. September 2004) bereits geprüft. Die damals angeführten gewichtigen Gründe sind auch aus heutiger Sicht ausschlaggebend, um von einer Auslagerung dieser Tätigkeit abzusehen:

- Bei den Aufgaben des Strassenverkehrsamtes handelt es sich praktisch ausschliesslich um hoheitliche Aufgaben. Damit sind der Handlungsspielraum und auch die Umsetzung mit sehr geringem Spielraum verbunden. Die Art. 29 ff. der Verordnung des Bundesrates über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) verlangen in den meisten Fällen die Prüfung durch eine amtliche Stelle.
- Um die Qualität aufrechtzuerhalten, müssten die privaten Prüfungsstellen permanent kontrolliert und beaufsichtigt werden. Die Kosten könnten vermutlich nur marginal gesenkt werden.
- Das Strassenverkehrsamt arbeitet mit kostendeckenden Gebühren. Bei einer Privatisierung besteht die Gefahr, dass kundenseitig die Kosten aufgrund der schlechteren Auslastung und der Gewinnmaximierung der privaten Unternehmen steigen könnten.
- Weiter zeigen Erfahrungen aus dem Ausland, dass die Qualität von Fahrzeugprüfungen durch staatliche Stellen verlässlicher ist als Kontrollen von privaten Unternehmen, die gewinnorientiert arbeiten. Sichere Fahrzeuge bedeuten auch Sicherheit im Strassenverkehr.