

---

**Regierungsrat**

Luzern, 11. September 2017

**ANTWORT AUF ANFRAGE**

**A 398**

Nummer: A 398  
Protokoll-Nr.: 971  
Eröffnet: 11.09.2017 / Justiz- und Sicherheitsdepartement

**Anfrage Troxler Jost und Mit. über die Schliessung des Standorts Sursee für die Führerprüfung Kategorie B und des Standorts Rothenburg für die Führerprüfungen der Kategorien A/A1**

Zu Frage 1: Was für Beweggründe führten zum erneuten Entscheid? Das STVA wollte ja schon 2008 den Standort Sursee schliessen und stiess auf grossen Widerstand bei der Bevölkerung. Dieses Vorhaben wurde schlussendlich auf politischem Weg gestoppt.

Der Entscheid des Regierungsrates basiert auf dem Konsolidierungsprogramm KP17 und dem Auftrag an alle Dienststellen der kantonalen Verwaltung, im Rahmen der Organisationsentwicklung (OE17) Prozesse auf Effizienz und Effektivität zu überprüfen. OE17 soll zu Einsparungen von 40 Mio. Franken führen. Es besteht ein klarer Auftrag der Politik, mögliches Spar- und Optimierungspotenzial zu identifizieren und Massnahmen entsprechend umzusetzen.

In Zusammenhang mit diesen Massnahmen verzichtet das Strassenverkehrsamt auf den personellen Ersatz eines Mitarbeitenden (Ersatz von Teilpensen in den Bereichen Verkehrsprüfung und Disposition). Der Sparbeitrag soll ab 2018 volumnäßig wirksam werden. Mit dieser Begleitmassnahme muss nun ein wesentlicher Teil der fehlenden produktiven Expertenstunden für die Prüfung von Fahrzeugen kompensiert werden. Dasselbe gilt für den Mitarbeitenden der Disposition. Nur wenn diese Massnahmen vollständig umgesetzt werden, kann der Leistungsauftrag in Bezug auf Fahrzeugprüfungen und der Effizienz in der Disposition erfüllt werden. Es handelt sich um eine betriebliche Optimierung, die eine nachhaltige Einsparung ergibt.

Zu Frage 2: Wie viele Prüfungen (Kat. B) wurden 2016 in Kriens und wie viele in Sursee absolviert?

	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>Kriens</b>	5369	5008	5213	4995
<b>Sursee</b>	1811	1729	1800	1739

Der Anteil der Prüfungen Kategorie B (Personenwagen) in Sursee schwankt zw. 25.2 % und 25.8 %.

Zu Frage 3: Wie viele Prüfungen (Kat. A/A1) wurden 2016 in Sursee und wie viele in Rothenburg absolviert?

In Rothenburg werden keine Führerprüfungen abgenommen, der Prüfungsort – neben Sursee – für die Kategorien A und A1 (Motorräder und Roller) ist beim Polizeistützpunkt Sprengi in Emmenbrücke. Die Infrastruktur an diesem Standort ist eher improvisiert und aufgrund von anstehenden baulichen Veränderungen künftig ungesichert.

	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>Sprengi</b>	862	919	849	882
<b>Sursee</b>	1050	964	949	951

Der Anteil der Prüfungen der Kat. A/A1 (Motorräder und Roller) in Sursee schwankt zwischen 54.9 % (2013) und 51.2 % (2014).

Zu Frage 4: Wie viel kann das STVA bei der Schliessung dieser Standorte einsparen: a)an Spesen für die Prüfungsexperten? b)an Mieten für Gebäude und Infrastruktur?

Die Zusammenstellung des Zusatzaufwands für die Abnahme der Prüfungen Kat. B in Sursee ergibt folgendes Bild:

<b>Reisezeit / Einsatztag</b>	<b>Bei jährlich 282 Std.</b>
Ertragsverlust bzw. Stundenansatz für Produktiveinsatz Fz-Prüfungen (Stundensatz Fr. 170.–)	Fr. 48'000
Miete monatlich	Fr. 15'000
Reinigung monatlich	Fr. 10'500
Erhöhung Programmauslastung: 0.5% aus Gesamtertrag Führerprüfungen (Fr. 1.5 Mio.)	Fr. 7'500
Flexibilitätsgewinn in Kriens	–
MA Spesen	Fr. 6'800
Fahrzeugkosten (Dienst-Fahrzeug, ca. 15'000 km/Jahr)	–
	<b>Fr. 87'800</b>

Heruntergebrochen auf die einzelne Prüfung in Sursee (total im Jahr 2016: 1739) ergibt dies einen Mehraufwand von je rund Fr. 50.–. Kein Betrag ausgewiesen ist für die erwartete Steigerung der Flexibilität in Kriens sowie den Wegfall eines Dienstfahrzeugs. Die Einsparungen sind nachhaltig, das heisst jährlich wiederkehrend.

Zu Frage 5: Reichen bei einer Schliessung des Standorts Sursee (Kat. B) die Kapazitäten in Kriens (Büro, Aufenthaltsraum, Parkplätze, etc.) oder müssen neue geschaffen werden? Müssen zusätzliche Parkplätze erstellt oder zugemietet werden?

Die Kapazitäten reichen aus; das bedeutet, dass keine zusätzliche Infrastruktur erstellt oder beschafft werden muss.

Zu Frage 6: Findet der Regierungsrat aus ökonomischer und ökologischer Sicht die Schliessung der beiden Standorte sinnvoll und vertretbar? Hätte man mit einer leichten Gebührenerhöhung nicht den gleichen oder besseren Spareffekt erreicht?

Diese Massnahmen entsprechen dem Auftrag des Kantonsrats, die Verwaltung sei zu mehr Effizienz und Effektivität zu verpflichten und es seien Prozessoptimierungen umzusetzen. In zahlreichen Bereichen konnte dies bereits umgesetzt werden, oder die Umsetzung ist im Gang

Eine Gebührenerhöhung ist per se keine Einsparung, sondern eine Einnahmenerhöhung. Anpassungen von Gebühren unterliegen dem Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip. Dabei ist zu beachten, dass überhöhte Kostendeckungsgrade und somit Quersubventionierungen dem Gesetz widersprechen (vgl. § 8 Gebührentgesetz; SRL Nr. 680). Die Gebühren für die Führerprüfungen weisen für 2016 einen Kostendeckungsgrad von 99,3 Prozent auf. Eine Erhöhung des Stundenansatzes für Führerprüfungen (denn darauf basiert die Gebühr) müsste daher zirka zehn Franken betragen. Und es hätte zur Konsequenz, dass sich die Prüfungskandidaten aus dem ganzen Kanton mit der Gebühr an der Aufrechterhaltung dieses Standorts beteiligen müssten.

Es ist aber auch festzuhalten, dass die Konzentration der Führerprüfungen für Personenwagen im Raum Luzern sowie für Motorräder und Roller im Raum Sursee zu einer gewissen Belastung durch zusätzliche Fahrten führen kann, welche der Regierungsrat aber als vertretbar erachtet.

Zu Frage 7: Findet der Regierungsrat die Informationspolitik und Informationskultur zwischen dem STVA und den Fahrlehrern ideal und konstruktiv? Die Fahrlehrer wurden nur per Rundmail Ende Juni 2017 über die Schliessungen informiert und das ohne vorgängige Gespräche zwischen Fahrlehrern und STVA.

Dass im Zuge der Sparbemühungen und vor allem im Nachgang zu Ablehnung der Steuerfusserhöhung vom 21. Mai unpopuläre und allenfalls einschneidende Massnahmen umgesetzt werden müssen, lässt sich nicht vermeiden. In KP17 wurden Sofortmassnahmen gefordert, die unverzüglich umzusetzen waren. Die Situation hat sich mit der Ablehnung der Steuerfusserhöhung und dem hohen zeitlichen Druck, Massnahmen zu identifizieren, vorzuziehen und umzusetzen, noch verschärft. Es ist zwingend notwendig, mit geeigneten Massnahmen die Budgetvorgaben 2017 und 2018 erfüllen zu können.

Wir mussten nach Ablehnung der Steuerfusserhöhung sehr kurzfristig zusätzliche Massnahmen ergreifen. Die Dienststellen mussten unserem Rat innerhalb von zehn Tagen entsprechende Vorschläge unterbreiten. Aufgrund dieser kurzen Zeitspanne konnten die Massnahmen nicht vorgängig mit den Anspruchsgruppen besprochen werden. Der gesetzte Zeitrahmen ermöglicht es, das Sparziel zu erreichen und wir sind davon ausgegangen, dass rund 3.5 Monate Vorlauf auch den Fahrlehrern genügend Zeit zur entsprechenden Disposition gibt.

Zu Frage 8: Wurde auch die Stadt Luzern vorgängig über den zukünftigen Mehrverkehr in der Stadt informiert? Schätzungsweise rechnet man mit 30'000-40'000 zusätzlichen Fahrstunden in der Stadt und das ohne die privaten Fahrstunden (ca. 50'000 Stunden).

Bereits heute sind bei einer umfassenden Fahrausbildung Fahrten in der Agglomeration Luzern unverzichtbar. Die wiederholt von den betroffenen Fahrlehrern geäusserten rund 20 zusätzlichen Fahrstunden je Prüfungskandidat (also total zirka 34'000 bis 36'000 Stunden) erachten wir als deutlich zu hoch gegriffen. Dieses Argument würde vermuten lassen, dass bisher der Ausbildung im Stadtverkehr zu wenig Beachtung geschenkt wurde.

Wir gehen von fünf bis sechs Stunden (total rund zirka 8'750 bis 10'500 Stunden) für den einzelnen Prüfungskandidaten aus, die im Bereich Stadt und Agglomeration Luzern zusätzlich anfallen, insbesondere in der letzten Phase der Ausbildung, in der Perfektionsschulung. Dies steht in keinem Verhältnis zum Mehrgewinn an Selbständigkeit und Sicherheit der Fahranfänger. Wir sind uns bewusst, dass auf städtischem und dem Gebiet der Agglomeration ein gewisser Mehrverkehr anfallen kann, dies aber keinesfalls in dem Ausmass, wie es der Vorstossverfasser befürchtet. Zur Einschätzung der privaten Fahrstunden können wir keine seriöse Angabe machen, wir würden aber auch in diesem Fall meinen, dass die Zahl von 50'000 Fahrstunden eine zu hohe Schätzung ist.

Zu Frage 9: Bei einer Schliessung des Standorts Rothenburg (Kat. A/A1) müssen sämtliche Fahrschüler auch die von Weggis, Greppen, Horw und Meierskappel ihre Prüfung in Sursee absolvieren. Kann man solch lange Anfahrtswägen diesen Leuten mit dem eigenen Prüfungsfahrzeug (Motorrad oder Roller) bei Wind und Wetter zumuten?

Bereits heute werden über 50 Prozent dieser Prüfungen in Sursee abgenommen. Die Distanz zwischen den beiden Prüfungsstandorten beträgt rund 20 Kilometer, was als zumutbar erscheint. Durch die Konzentration in Sursee entstehen keine zusätzlichen Kosten. Die Prüfungsorte Sprengi/Emmenbrücke und Sursee konnten bisher bei den Kategorien A1 und A frei gewählt werden. Mehrheitlich wird bereits heute der Standort Sursee bevorzugt. Die besseren Platzverhältnisse und die Infrastruktur sprechen für den Standort Sursee als Prüfungs-ort für die Kategorien A und A1. Seit Jahren wird die Problematik der Motorrad-Führerprüfungen gerade auch im Hinblick auf Prüfungsstandorte mit dem Vorstand des Fahrlehrerverban-des diskutiert. Leider haben diese Gespräche bisher keine Lösung ergeben.

Aber wir halten an dieser Stelle nochmal fest, dass der Standort Sprengi/Emmenbrücke aufgrund der Nutzung und möglicher baulicher Veränderungen schon bisher als nicht gesichert galt. Der Standort wird hauptsächlich durch das Zentras, den für den Unterhalt der Natio-nalstrassen zuständige Betrieb des Bundesamts für Strassen, betrieben sowie von der Lu-zerner Polizei mitbenutzt.