

POSTULAT VON KARL RUST, HANS PETER SCHLUMPF,
WERNER VILLIGER UND OTHMAR BIRRI

BETREFFEND REORGANISATION UND RECHTLICHE STELLUNG DES
STRASSENVERKEHRSAMTS DES KANTONS ZUG
(VORLAGE NR. 1423.1 - 11984)

BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES

VOM 3. APRIL 2007

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsräte Karl Rust, Zug, Hans Peter Schlumpf, Steinhausen, Werner Villiger, Zug, und Othmar Birri, Zug, sowie 20 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner reichten am 20. März 2006 ein Postulat (Vorlage Nr. 1423.1 - 11984) ein mit folgendem Wortlaut:

Der Regierungsrat wird dringend eingeladen, die sich im Gange befindlichen Arbeiten betreffend rechtlich/organisatorischer Reorganisation des Strassenverkehrsamtes des Kantons Zug so zu steuern, dass sie nicht im Widerspruch stehen zu den laufenden Pilotprojekten in wirkungsorientierter Verwaltung nach Zuger Begriff (Pragma) und eine Reorganisation des Amtes auf jeden Fall so auszugestalten, dass die laufenden Erkenntnisse aus dem Pragma-Pilotprojekt damit nicht präjudiziert werden.

Zur Begründung des Postulats wird darauf verwiesen, dass die Regierung bzw. die für das Strassenverkehrsamt zuständige Sicherheitsdirektion schon seit geraumer Zeit an einem Projekt zur Verselbständigung des Strassenverkehrsamts arbeite. Im Zuge der Beratungen des Pragma-Projektes habe der Sicherheitsdirektor die Teilnahme des Strassenverkehrsamts am Pilotbetrieb mit der Begründung abgelehnt, für dieses Amt werde an einer anderen Lösung gearbeitet. Im Rahmen der Budgetberatung für das Jahr 2005 habe der Sicherheitsdirektor erklärt, es sei vorgesehen, die

rechtlichen Grundlagen für eine selbständig öffentlich-rechtliche Institution zu schaffen und noch innerhalb der laufenden Amtsperiode 2003 - 2006 dem Kantonsrat darüber Bericht und Antrag vorzulegen.

Nach Auffassung der Postulanten gibt es heute kaum zwingende und politisch einleuchtende Gründe, den Bereich Strassenverkehrsamt von der politischen Mitbestimmung und Aufsicht abzukoppeln, wie es bei einer Umwandlung in eine selbständig öffentlich-rechtliche Anstalt (etwa Gebäudeversicherung) der Fall wäre. Dies umso mehr, als mit der wirkungsorientierten Verwaltung nach Zuger Begriff (Pragma) ein Instrument in Vorbereitung sei, das die politische Aufsicht der Öffentlichkeit durch das Parlament umfasse und respektiere, aber gleichzeitig die erwünschte betriebswirtschaftliche Eigenverantwortung auf operativer Ebene innerhalb eines politisch vorgegebenen Rahmens gewähre. Nachdem sich der Regierungsrat dazu bekenne, den Pragma-Führungsansatz für die öffentliche Verwaltung ernsthaft und systematisch in der Praxis zu prüfen und bei positivem Ergebnis eine flächendeckende Einführung nicht ausschliesse, stelle sich daher aktuell die politische Frage, ob es sinnvoll und klug sei, in dieser Phase der Pragma-Pilotversuche für das Strassenverkehrsamt einen gänzlich anderen Führungsansatz in Betracht zu ziehen. Schliesslich sei das Strassenverkehrsamt für einen Pragma-Ansatz geradezu prädestiniert, erwähnten doch Fachleute in wirkungsorientierter Verwaltungsführung die Strassenverkehrsämter immer als Paradebeispiele für diesen Führungsansatz.

Die Postulanten erwähnen die Reorganisation der Strassenverkehrsämter in verschiedenen Kantonen. So seien die Kantone Aargau, Schwyz, Solothurn, Thurgau und andere daran, ihre Strassenverkehrsämter innerhalb der Staatsverwaltung zu belassen, künftig jedoch nach dem Prinzip von Leistungsauftrag und Globalbudgetierung (analog Pragma) zu führen und damit die verlangten Leistungen bedarfsgerecht, qualitätsbewusst und kostengünstig zu erbringen. Es wäre deshalb falsch, ohne übergreifendes Konzept für die künftige Organisation unserer Staatsführung allein für das Strassenverkehrsamt einen Organisations- und Führungsansatz zu wählen, der nicht nur grundlegend anders, sondern aus politischer Sicht auch fragwürdig wäre und ein unerwünschtes Präjudiz schaffen würde, das nicht so rasch wieder aus der Welt geschaffen werden könnte. Im Hinblick auf den Wechsel in der Sicherheitsdirektion auf die Legislatur 2007 - 2010 hin soll nicht noch vor Ende der Legislatur vorschnell ein Richtungsentscheid zementiert werden.

An seiner Sitzung vom 30. März 2006 überwies der Kantonsrat das Postulat dem Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung.

1. Massnahmen im Strassenverkehrsamt

Bevor der Regierungsrat sich mit der Frage nach einer allfälligen Reorganisation des Strassenverkehrsamtes auseinandersetzt, sind die Massnahmen aufzuzeigen, die das Strassenverkehrsamt zur Verbesserung seiner Aufgabenerfüllung bereits eingeleitet hat. Die Massnahmen zielen auf eine Effizienzsteigerung im Betrieb ab.

- a. Zur Zeit lässt das Strassenverkehrsamt seine Betriebsabläufe durch eine externe Firma ISO zertifizieren (International Organization for Standardization). Die ISO-Zertifizierung soll für die Qualitätssicherung folgende Ziele erreichen:
 - Einführung des Qualitätsmanagements,
 - Sicherstellung des Wissensmanagements bezüglich Know-how und Qualität,
 - Prüfung der Ablauforganisation auf Transparenz,
 - Aufbau einer effizienten Aufbau- und Ablauforganisation mit klarer Aufgabenzuordnung,
 - Sicherstellung einer geordneten Datenverwaltung und -ablage,
 - Bereitschaft zur Flexibilität in der Umsetzung der ändernden Rechtsgrundlagen.

- b. Zudem plant das Strassenverkehrsamt die Einführung der Kosten- und Leistungsrechnung für das Jahr 2008. Das neue Finanzhaushaltsgesetz vom 31. August 2006 (FHG; BGS 611.1) bietet dafür die nötige Rechtsgrundlage. Diese Rechnungsführung "dient als Führungsinstrument und zeigt auf, welche Kosten eine bestimmte Leistung verursacht und welche Erlöse damit erzielt werden" (§ 11 Abs. 2 FHG). Der Regierungsrat entscheidet gestützt auf § 11 Abs. 1 FHG über die Einführung dieser Rechnungsführung beim Strassenverkehrsamt. Der entsprechende Antrag wird dem Regierungsrat demnächst unterbreitet, so dass die Vorarbeiten bereits im zweiten Semester 2007 aufgenommen werden können.

Zusammenfassend sind also bereits wichtige Massnahmen eingeleitet oder stehen unmittelbar bevor mit dem Ziel, die Aufgabenerfüllung des Strassenverkehrsamts zu verbessern und seine Effizienz zu steigern.

2. Neue Organisationsform für das Strassenverkehrsamt?

Zwischen der Führung des Betriebs "Strassenverkehrsamt" und der Organisationsform, die allenfalls für das Strassenverkehrsamt in seiner Eigenschaft als Unternehmen in Frage kommt, gibt es Schnittstellen. Diese betreffen insbesondere die Frage nach dem Umfang der "unternehmerischen Freiheit".

Die Entscheide, die das Strassenverkehrsamt in seiner Organisationsform betreffen, sind politisch bedeutsam. Die Arbeit des Strassenverkehrsamts betrifft mindestens die motorisierte Bevölkerung. Deshalb sind alle Aspekte, die den Betrieb und die Organisation des Strassenverkehrsamtes betreffen, sorgfältig und umfassend zu prüfen. Die Erfahrungen, die die Pragma-Ämter gemacht haben, sind in die Überlegungen miteinzubeziehen. Dem Regierungsrat ist für die Grundlagenarbeit genügend Zeit einzuräumen, damit er nicht vorschnell einen Grundsatzentscheid zu fällen hat.

Das weitere Vorgehen hängt wesentlich vom Entscheid ab, ob dereinst die Verwaltungsführung flächendeckend nach den Grundsätzen von Pragma erfolgt. Der diesbezügliche Entscheid fällt erst nach Abschluss der Probephase. Diese läuft gemäss Verordnung über die Erprobung der Verwaltungsführung mit Leistungsauftrag und Globalbudget vom 10. August 2004 (BGS 153.63) Ende 2009 aus. Wird Pragma dann für die ganze Verwaltung eingeführt, fällt auch das Strassenverkehrsamt darunter. Fällt der Entscheid hingegen anders aus, wird dazumal die für das Strassenverkehrsamt passende und angemessene Lösung zu finden sein.

Diese Vorgehensweise entspricht durchaus der Strossrichtung des Postulats und trägt den Anliegen der Postulanten Rechnung. Als neues Führungselement wird die Kosten- und Leistungsrechnung eingeführt. Der Abschluss einer Leistungsvereinbarung zwischen Regierungsrat und Strassenverkehrsamt hingegen, mit der die Aufgaben und Dienstleistungen definiert würden, wird nur bedingt in Frage kommen. Dem Strassenverkehrsamt obliegen nämlich in erster Linie der Vollzug der eidgenössischen und kantonalen Erlasse zum Strassen- und zum Schiffsverkehr sowie der Vollzug des Motorfahrzeugsteuergesetzes. Es kann also nicht frei wählen, welche

Aufgaben es wahrnehmen will und welche nicht. Eine Gestaltungsfreiheit in der Auswahl seiner Dienstleistungen hat das Strassenverkehrsamt nicht.

3. Fazit

Zur Zeit sind Arbeiten im Gang zur Verbesserung der Aufgabenerfüllung des Strassenverkehrsamts und zur Effizienzsteigerung im Betrieb, nicht jedoch solche, die auf eine Änderung der Rechtsform für das Strassenverkehrsamt abzielen. Eine Umgestaltung der Rechtsform drängt sich im heutigen Zeitpunkt nicht auf. Auf Grund der Erfahrungen mit den Pilotbetrieben der Pragma-Ämter wird der Regierungsrat zu gegebener Zeit prüfen, wie diese Form der Verwaltungsführung in Zukunft weitergeführt werden soll. Dem von den Postulanten angestrebten Ziel wird somit vollumfänglich entsprochen. Die für das Strassenverkehrsamt beschlossenen und eingeleiteten Massnahmen sollen allein die Führung seines "Betriebes" stärken. Auf einen Entscheid über dessen Organisations- und Rechtsform haben sie hingegen keinen Einfluss.

4. Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen **b e a n t r a g e n** wir Ihnen,

das Postulat von Karl Rust, Hans Peter Schlumpf, Werner Villiger und Othmar Birri sowie Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner betreffend Reorganisation und rechtliche Stellung des Strassenverkehrsamtes des Kantons Zug vom 20. März 2006 (Vorlage Nr. 1423.1 - 11984) im Sinne der Erwägungen erheblich zu erklären und als erledigt abzuschreiben.

Zug, 3. April 2007

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Der Landammann: Joachim Eder

Der Landschreiber: Tino Jorio

Die Beantwortung dieses Postulats kostete Fr. 2'500.--

300/mb