

REGIERUNGSRAT

9. September 2026

26.219

(26.219) Interpellation betreffend Zukunft des Strassenverkehrsamts Aargau: Chancen und Risiken einer Verselbstständigung bzw. (Teil-) Privatisierung vom 30. Juni 2026 von Stefan Huwyler, FDP, Muri; Beantwortung

I.

Text und Begründung der Interpellation wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

Vorbemerkungen

Das Strassenverkehrsamt des Departements Volkswirtschaft und Inneres erfüllt einen bundesrechtlich vorgegebenen Vollzugauftrag mit hoheitlichen und sicherheitsrelevanten Aufgaben. Das Wachstum des Fahrzeugbestands, dessen steigendes Durchschnittsalter und der damit verbundene zusätzliche Prüfbedarf erhöhen die Anforderungen an Personal, Infrastruktur und betriebliche Leistungsfähigkeit.

Die in der Interpellation verwendeten Begriffe sind zu unterscheiden:

- Bei einer **Kooperation mit privaten Partnern / Delegation** werden einzelne Leistungen, beispielsweise Fahrzeugprüfungen, durch private oder interkantonale Partner erbracht. Das Strassenverkehrsamt bleibt Teil der kantonalen Verwaltung. Delegationen sind heute etabliert und grundsätzlich bewährt.
- Bei einer **Verselbstständigung** werden Aufgaben einer staatlich getragenen Organisation mit eigener Rechtspersönlichkeit, beispielsweise einer öffentlich-rechtlichen Anstalt, übertragen.
- Eine **Privatisierung** bedeutet demgegenüber die Übertragung von Aufgaben oder Organisationsteilen an ein privatrechtlich organisiertes und gegebenenfalls privat beherrschtes Unternehmen.

Die Prüfrückstände sind in erster Linie darauf zurückzuführen, dass der Prüfbedarf über Jahre stärker gewachsen ist als die verfügbaren personellen und infrastrukturellen Kapazitäten. Die Organisationsform beeinflusst, wie rasch auf diese Entwicklung reagiert werden kann, ist aber nicht deren Ursache.

Der Regierungsrat erachtet die heutige Organisation als kantonales Amt weiterhin als geeignet für den Vollzug der hoheitlichen Aufgaben im Bereich Verkehrssicherheit. Gleichzeitig bestehen Gren-

zen, wenn kurzfristige betriebliche Erfordernisse auf politische Planungs-, Budget- und Entscheidungsprozesse treffen. Betriebliche Ergebnisverantwortung und abschliessende Ressourcenkompetenz liegen teilweise auf unterschiedlichen Ebenen.

Der Regierungsrat sieht derzeit keinen Anlass, eine Änderung der Rechtsform einzuleiten. Im Vordergrund stehen der Ausbau der erforderlichen Kapazitäten, eine langfristige Personal- und Infrastrukturplanung, die Zusammenarbeit mit geeigneten Partnern sowie die Überprüfung der hierfür relevanten Rahmenbedingungen.

Zu diesen Rahmenbedingungen gehört auch die Gebührenordnung. Die Höhe der Gebühren beeinflusst die Kostendeckung des Strassenverkehrsamts wie der privaten Partner, die im Rahmen von Delegationen Dienstleistungen wie Fahrzeugprüfungen erbringen und damit eine wichtige Rolle beim Abbau der Prüfrückstände spielen können. Schon 2023 hat der Regierungsrat den Grossen Rat darauf aufmerksam gemacht, dass private Anbieter für kostendeckende Dienstleistungen auf höhere Gebühren angewiesen sind als das Strassenverkehrsamt.¹ Damit externe Partner Kapazitäten bereitstellen, ist also eine gewisse Gebührenhöhe notwendig. Das Strassenverkehrsamt kann diese Gebühren nicht unterbieten, weil die Kundinnen und Kunden für die Fahrzeugprüfungen dann wieder von einem privaten Dienstleister zum Strassenverkehrsamt wechseln würden, das seinerseits nicht über ausreichend Kapazität für zusätzliche Prüfungen verfügt.

Zur Frage 1.1

"Wie beurteilt der Regierungsrat die aktuelle Situation hinsichtlich

- Prüfrückständen bei Fahrzeugprüfungen,
- Kapazitäten und Personalbestand
- Entwicklung des Fahrzeugbestands im Kanton Aargau?"

Prüfrückständen bei Fahrzeugprüfungen

Bei den periodischen Fahrzeugprüfungen bestehen Rückstände. Per 1. Juli 2026 waren 123'720 der insgesamt 606'351 prüfpflichtigen Fahrzeuge über dem vorgesehenen Prüfintervall. Dies entspricht einer Quote von 20,4 %. Am 1. Januar 2026 waren 122'785 von 595'907 prüfpflichtigen Fahrzeugen beziehungsweise 20,6 % überfällig.

Die Quote konnte damit im ersten Halbjahr 2026 um 0,2 Prozentpunkte reduziert werden. Aufgrund des gleichzeitig wachsenden Fahrzeugbestands nahm die absolute Zahl der überfälligen Fahrzeuge jedoch um 935 zu. Für das ganze Jahr 2026 kann bestenfalls eine Stabilisierung erreicht werden. In den Sommermonaten reduziert die hohe Zahl an Führerprüfungen die für Fahrzeugprüfungen verfügbaren personellen Kapazitäten zusätzlich.

Die grössten Rückstände bestehen bei Personenwagen und Motorrädern. Bei Kleinbussen, Lieferwagen und Lastwagen sind die Rückstände deutlich geringer oder nicht vorhanden.

Die heutige Situation hat mehrere Ursachen. Dazu gehören das Wachstum und die Alterung des Fahrzeugbestands, reduzierte Prüfkapazitäten während der Covid-19-Pandemie und der Sanierung der Prüfhalle, begrenzte Personal- und Infrastrukturkapazitäten sowie der Wegfall externer Prüfleistungen.

Die Rückstände sind somit nicht auf einen einzelnen Faktor zurückzuführen. Sie zeigen jedoch, dass der Prüfbedarf über längere Zeit stärker gewachsen ist als die verfügbaren Kapazitäten.

¹ Die (23.241) Botschaft "Sammelvorlage für Verpflichtungskredite und Nachtragskredite 2023, II. Teil", S. 8, hält fest: "Die externen Partner haben schon verschiedentlich signalisiert, dass eine Anpassung der Gebühr nach unten dazu führen würde, dass bei ihnen die Kostendeckung nicht mehr gegeben sei und sie somit einen Verzicht auf diese Dienstleistung prüfen müssten. Zwar wäre eine Gebührenreduktion bei den Gebühren für Prüfungen durch den Kanton Aargau denkbar. Dies würde aber zu einer Abwanderung der Kundinnen und Kunden von den Partnern bedeuten, was deren Kostendeckung wiederum negativ beeinflussen würde. Das Strassenverkehrsamt könnte zudem diese Prüfkapazitäten für die steigende Nachfrage mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen (Personal und Infrastruktur) nicht decken."

Kapazitäten und Personalbestand

Das Strassenverkehrsamt verfügt aktuell über 52,4 Stellen für Verkehrsexpertinnen und Verkehrsexperten. Diese führen neben Fahrzeugprüfungen auch Führer- und Theorieprüfungen, Betriebskontrollen bei Garagen, technische Abklärungen sowie Schifffahrtsprüfungen durch. Die budgetierte jährliche Kapazität beträgt einschliesslich der delegierten Prüfungen rund 150'000 Fahrzeugprüfungen.

Neben dem Personal begrenzt die Infrastruktur die mögliche Prüfleistung. Die Prüfhalle in Schafisheim konnte im Rahmen der Sanierung optimiert, aber nicht erweitert werden. In Wettingen wird die bestehende Infrastruktur der Regionalen Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen genutzt. Deren Neubauprojekt "Segelhof" dürfte kaum vor 2032 in Betrieb gehen. Der Delegationspartner Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) betreibt Prüfstellen in Zofingen und Kleindöttingen; die Prüfstelle Zofingen wurde um eine Prüfbahn erweitert. Die provisorische Prüfstelle Frick wird weiterhin genutzt.

Zur Erhöhung der Prüfleistung wurden Projektstellen geschaffen und bestehende Kapazitäten optimiert. Die Rekrutierung und Ausbildung von Verkehrsexpertinnen und Verkehrsexperten benötigt jedoch Zeit. Zusätzliche Stellen erhöhen die Prüfleistung deshalb nicht unmittelbar.

Dauerhafte Stellen, grössere Investitionen und Infrastrukturvorhaben müssen in den Aufgaben- und Finanzplan aufgenommen und von den zuständigen politischen Organen bewilligt werden. Zwischen erkanntem Bedarf und dessen Umsetzung kann dadurch ein erheblicher zeitlicher Abstand entstehen.

Entwicklung des Fahrzeugbestands im Kanton Aargau

Der Fahrzeugbestand im Kanton Aargau ist von 526'317 Fahrzeugen im Jahr 2014 auf 619'932 Fahrzeuge im Jahr 2025 gestiegen. Diese Zahlen umfassen auch Fahrzeuge, die nicht der periodischen Prüfpflicht unterliegen. Per 1. Juli 2026 waren insgesamt 606'351 prüfpflichtige Fahrzeuge registriert.

Bei einer Fortsetzung der bisherigen Entwicklung ist bis 2036 mit rund 700'000 prüfpflichtigen Fahrzeugen zu rechnen. Diese Prognose ist mit Unsicherheiten verbunden und muss regelmässig überprüft werden.

Für den Prüfbedarf ist nicht allein die Anzahl der Fahrzeuge massgebend. Mit zunehmendem Fahrzeugalter verkürzen sich die Prüfintervalle. Der Prüfbedarf wächst deshalb derzeit stärker als der Fahrzeugbestand, weil das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte anhaltend steigt.

Zur Frage 1.2

"Welche konkreten Auswirkungen hat der Ausstieg des TCS als externer Anbieter auf die Prüfkapazitäten im Kanton?"

Der Touring Club Schweiz (TCS) stellte seine Tätigkeit als Delegationspartner für amtliche Fahrzeugprüfungen per 31. Dezember 2024 ein. Dadurch entfiel eine jährliche Kapazität von rund 8'000 Fahrzeugprüfungen beziehungsweise rund 5 % der bisherigen Gesamtleistung.

Der Wegfall erhöht die Beanspruchung der verbleibenden kantonalen und delegierten Prüfkapazitäten und erschwert den Abbau der Rückstände. Die bisherige Leistung lässt sich nicht kurzfristig vollständig ersetzen. Zusätzliche Prüfkapazitäten setzen geeignetes Fachpersonal, entsprechende Infrastruktur und gegebenenfalls neue vertragliche Lösungen voraus.

Die Delegation von Fahrzeugprüfungen bleibt grundsätzlich ein geeignetes Instrument zur Ergänzung der kantonalen Kapazitäten. Voraussetzung sind geeignete Partner, klare Qualitäts- und Aufsichtsregelungen sowie eine Vergütung, die privaten Anbietern eine wirtschaftliche Leistungserbringung ermöglicht (vgl. Vorbemerkungen).

Die Frage, in welchem Umfang künftig zusätzliche externe Kapazitäten benötigt werden, ist Teil der weiteren Kapazitätsplanung. Sobald dieser Bedarf und mögliche Delegationsmodelle präziser be-

stimmt sind, werden auch die geltenden Gebühren und Vergütungen daraufhin überprüft, ob sie angemessene Voraussetzungen schaffen (siehe dazu auch Vorbemerkungen).

Zur Frage 1.3

"In welchem Umfang sind die heutigen Gebühren kostendeckend? Wo bestehen strukturelle Probleme bei deren Festlegung oder Anpassung?"

Das Strassenverkehrsamt finanziert sich durch Gebühren und weitere Entgelte, insbesondere Inkassoentschädigungen und Erträge aus Kontrollschildversteigerungen. In der Kantonsrechnung übersteigen die Einnahmen insgesamt die ausgewiesenen Aufwendungen.

Im Rahmen der letzten Gebührenrevision wurden wesentliche Teile der damaligen Überdeckung abgebaut.

Der Grundpreis für Fahrzeugprüfungen beträgt seit 2008 58 Franken. Verschiedene Kantone verlangen für vergleichbare Prüfungen rund 70 Franken, der Kanton Tessin 80 Franken.

Der heutige Grundpreis wirkt sich in zweifacher Hinsicht aus:

- Beim Strassenverkehrsamt sinkt der durchschnittliche Ertrag pro Expertenstunde, wenn der Anteil zeitintensiver Fahrzeugprüfungen, technischer Abklärungen und Führerprüfungen zunimmt. Eine Führerprüfung dauert viel länger als eine Fahrzeugprüfung.
- Externe Prüfpartner müssen ihre Leistungen auf Grundlage des kantonalen Tarifs wirtschaftlich erbringen können (vgl. Vorbemerkungen). Nach Einschätzung des TCS war dies unter den bisherigen Rahmenbedingungen nicht mehr möglich.

Aktuell ist eine umfassende Kapazitätsüberprüfung und Kapazitätsplanung in Arbeit. In diesem Zusammenhang wird der Regierungsrat auch die Gebührenordnung überprüfen und dabei die benötigten Kapazitäten und die mögliche Rolle externer Partner berücksichtigen. Die gesetzlichen Anforderungen an die Gebührenbemessung gelten unabhängig von der Organisationsform.

Zur Frage 2.1

"Wo sieht der Regierungsrat heute die wesentlichen Potenziale und Grenzen der heutigen Organisationsform als kantonales Amt (insbesondere bei Personal, Investitionen, Kooperationen)?"

Die heutige Organisation gewährleistet eine klare politische und administrative Verantwortung. Das Strassenverkehrsamt ist in die kantonalen Steuerungs-, Finanz- und Aufsichtsstrukturen eingebunden und kann zentrale Leistungen insbesondere in den Bereichen Personal, Finanzen, Informatik, Immobilien, Beschaffung und Recht nutzen.

Diese Einbindung begrenzt gleichzeitig die betriebliche Eigenständigkeit. Personalressourcen, grössere Investitionen und Infrastrukturvorhaben unterliegen der Aufgaben- und Finanzplanung und damit der politischen Priorisierung. Dies ermöglicht eine Abstimmung mit den übrigen Aufgaben des Kantons, kann aber dazu führen, dass ein ausgewiesener betrieblicher Bedarf verzögert oder nicht im beantragten Umfang umgesetzt wird.

Kooperationen mit privaten oder interkantonalen Partnern sind bereits heute möglich und werden genutzt. Sie setzen geeignete Partner sowie klare rechtliche, finanzielle und fachliche Rahmenbedingungen voraus.

Die heutige Organisationsform ist funktionsfähig und bewährt. Die aktuellen Prüfrückstände zeigen aber auch, dass die politisch festgelegte Ressourcenausstattung (Personal und Infrastruktur) zu Kapazitätsengpässen führen kann.

Zur Frage 2.2

"Welchen Einfluss hat die heutige Organisationsform auf die Fähigkeit des Strassenverkehrsamtes, auf steigende Nachfrage und Kapazitätsanforderungen zu reagieren?"

Das Strassenverkehrsamt kann innerhalb der bestehenden Organisation zusätzliche Stellen, Investitionen, Standorte, Digitalisierungsvorhaben und Kooperationen beantragen. Geschwindigkeit und Umfang solcher Anpassungen hängen jedoch von den Budget-, Stellenplan- und Investitionsprozessen sowie den erforderlichen politischen Entscheiden ab. Steigt der Leistungsbedarf schneller als die bewilligten personellen und infrastrukturellen Kapazitäten, können die daraus entstehenden Engpässe nicht allein durch betriebliche Optimierungen aufgefangen werden.

Eine eigenständigere Organisationsform könnte allenfalls kürzere Entscheidungswege und eine flexiblere Ressourcensteuerung ermöglichen. Entscheidend wäre jedoch, welche Personal-, Finanz- und Investitionskompetenzen tatsächlich übertragen würden. Eine Änderung der Rechtsform ohne entsprechende Kompetenzen würde die Reaktionsfähigkeit nicht verbessern. Wie erwähnt gilt das kantonale Gebührenrecht zudem unabhängig von der Organisationsform.

Zur Frage 2.3

"Welche Massnahmen wären im bestehenden System möglich, und wo bestehen klare Grenzen?"

Innerhalb der heutigen Organisation bestehen insbesondere folgende Handlungsmöglichkeiten:

- langfristige Personal-, Kapazitäts- und Infrastrukturplanung
- bedarfsgerechte Weiterentwicklung der personellen Ressourcen
- Ausbau oder längerfristige Sicherung geeigneter Prüfstandorte
- verstärkte Zusammenarbeit mit privaten oder interkantonalen Partnern
- weitere Digitalisierung und Optimierung der Geschäftsprozesse
- Überprüfung des Gebührenrahmens auf Grundlage des künftigen Kapazitätsmodells

Der bestehende organisatorische Rahmen bietet damit Entwicklungsmöglichkeiten. Deren Wirksamkeit setzt voraus, dass betrieblicher Bedarf, finanzielle Planung und politische Priorisierung rechtzeitig aufeinander abgestimmt werden. Grenzen bestehen dort, wo zusätzliche Stellen, grössere Investitionen oder Infrastrukturvorhaben Entscheide ausserhalb des Strassenverkehrsamts erfordern.

Zur Frage 2.4

"Wie sieht der interkantonale Vergleich bei den Prüfrückständen aus? In einer entsprechenden Auswertung soll zudem markiert werden, in welchen Kantonen die Strassenverkehrsämter (teil-)autonom organisiert sind."

Die nachfolgenden Daten beziehen sich auf den Stichtag 1. Juli 2026. Die Daten des Militärs stammen vom 1. Januar 2026. Die Spalte "Fahrzeuge" bezeichnet die Anzahl der prüfpflichtigen Fahrzeuge.

Kanton Instanz	Fahrzeuge	Überfällige	Quote in %	Organisationsform
OW	38'489	30	0,1	Selbstständige interkantonale öffentlich-rechtliche Anstalt
SZ	159'056	262	0,2	Kantonale Verwaltungseinheit
NW	41'682	104	0,2	Selbstständige interkantonale öffentlich-rechtliche Anstalt
FR	294'757	814	0,3	Selbstständige kantonale öffentlich-rechtliche Anstalt

NE	135'479	402	0,3	Selbstständige kantonale öffentlich-rechtliche Anstalt
UR	32'679	573	1,8	Kantonale Verwaltungseinheit
VD	595'983	12'577	2,1	Kantonale Verwaltungseinheit
BS	83'544	3'252	3,9	Teilautonom: MFK kantonal; Prüfbereich bei selbstständiger interkantonaler öffentlich-rechtlicher Anstalt
BL	218'367	9'413	4,3	Teilautonom: MFK kantonal; Prüfbereich bei selbstständiger interkantonaler öffentlich-rechtlicher Anstalt
ZG	110'355	5'148	4,7	Kantonale Verwaltungseinheit
FL	46'656	2'230	4,8	Staatliche Verwaltungseinheit
AI	33'841	1'848	5,5	Kantonale Verwaltungseinheit
LU	343'524	19'541	5,7	Kantonale Verwaltungseinheit
AR	48'964	3'341	6,8	Kantonale Verwaltungseinheit
M (Militär)	28'399	2'014	7,1	
SG	433'831	34'945	8,1	Kantonale Verwaltungseinheit
GR	197'562	20'123	10,2	Kantonale Verwaltungseinheit
JU	72'425	7'406	10,2	Kantonale Verwaltungseinheit
GE	305'027	31'892	10,5	Kantonale Verwaltungseinheit
CH / FL	6'974'915	813'857	11,7	
VS	353'437	46'349	13,1	Kantonale Verwaltungseinheit
SO	238'588	32'639	13,7	Kantonale Verwaltungseinheit
TG	286'724	39'962	13,9	Kantonale Verwaltungseinheit
BE	826'277	118'881	14,4	Kantonale Verwaltungseinheit
TI	327'640	55'474	16,9	Kantonale Verwaltungseinheit
AG	606'351	123'720	20,4	Kantonale Verwaltungseinheit
SH	78'464	16'476	21,0	Kantonale Verwaltungseinheit
ZH	1'027'644	218'005	21,2	Kantonale Verwaltungseinheit
GL	37'569	8'450	22,5	Kantonale Verwaltungseinheit

Tabelle: Interkantonaler Vergleich bei den Prüfrückständen

Zur Übersicht muss angemerkt werden, dass die Rückstandssituation durch Fahrzeugbestand und Fahrzeugalter, Personal- und Infrastrukturkapazitäten, Delegationsmodelle sowie die jeweilige Vollzugsstrategie beeinflusst werden.

Zur Frage 3.1

"Wurden andere Organisationsformen (z. B. öffentlich-rechtliche Anstalt, teilautonome Einheit, Einbindung privater Anbieter) schon einmal geprüft?"

Der Regierungsrat hat die vollständige oder teilweise Verselbstständigung des Strassenverkehrsamts in den Jahren 2002 und 2003 geprüft. Unter Beizug externer Fachberatung wurden verschiedene betriebswirtschaftliche, rechtliche, organisatorische und finanzielle Modelle untersucht.

Geprüft wurden sowohl die Verselbstständigung des Strassenverkehrsamts als Ganzes als auch verschiedene Teilmodelle. Als mögliche Rechtsformen standen insbesondere eine selbstständige öffentlich-rechtliche Anstalt und eine privatrechtliche Aktiengesellschaft im Vordergrund. Ein wesentlicher Auslöser war die interkantonale Weiterentwicklung der Betriebssoftware VIACAR, für die eine eigenständige organisatorische und finanzielle Trägerschaft geprüft wurde.

Die Untersuchung kam zum Ergebnis, dass eine Verselbstständigung grundsätzlich rechtlich und organisatorisch umsetzbar wäre. Das Vorhaben blieb in den Folgejahren formell bestehen, wurde jedoch nicht substantiell weiterbearbeitet und nicht umgesetzt. Im Jahr 2008 wurden die Arbeiten sistiert.

Die damalige Prüfung war nicht als umfassender ergebnisoffener Vergleich sämtlicher Organisationsformen angelegt. Die Verselbstständigung war bereits als politisches Ziel vorgegeben; ein gleichwertig vertiefter Vergleich mit der Weiterentwicklung des Status quo war deshalb nicht Gegenstand der Untersuchung.

Die damaligen Erkenntnisse sind aufgrund der veränderten technologischen, rechtlichen, betrieblichen und politischen Rahmenbedingungen nicht direkt auf die heutige Situation übertragbar.

Private Anbieter sind unabhängig davon seit längerer Zeit in die Aufgabenerfüllung eingebunden. Bestimmte Fahrzeugprüfungen werden durch anerkannte Delegationspartner durchgeführt. Dies stellt keine Änderung der Organisationsform dar, sondern eine ergänzende Leistungserbringung unter staatlicher Aufsicht.

Zur Frage 3.2

"Wie beurteilt der Regierungsrat das Modell des Kantons Bern (Verselbstständigung in eine öffentlich-rechtliche Anstalt) hinsichtlich der Übertragbarkeit auf den Kanton Aargau?"

Das Berner Modell sieht die Überführung des Strassenverkehrsamts in eine öffentlich-rechtliche Anstalt vor, um insbesondere bei Personal, Finanzen, Investitionen und betrieblicher Steuerung zusätzliche Handlungsspielräume zu schaffen.

Der Grosse Rat des Kantons Bern wies das Detailkonzept im März 2024 mit Auflagen namentlich zu Governance, politischer Steuerung, Gebühren, Personal und dezentraler Versorgung zurück. Die Arbeiten sind bis zum Vorliegen des kantonalen Beteiligungsgesetzes sistiert.

Das Berner Modell liesse sich in den Grundzügen auch im Kanton Aargau umsetzen, erlaubt mangels Umsetzungserfahrungen aber keine verlässlichen Rückschlüsse auf Prüfrückstände, Kosten oder Leistungsfähigkeit. Der Regierungsrat leitet daraus derzeit jedenfalls keinen unmittelbaren Handlungsbedarf für eine Änderung der Organisationsform ab.

Zur Frage 3.3

"Welche rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Voraussetzungen wären für eine solche Lösung im Aargau notwendig?"

Die in der Antwort zur Frage 3.1 erläuterten Arbeiten kamen zum Ergebnis, dass einer Verselbstständigung grundsätzlich keine unüberwindbaren bundes- oder kantonale rechtlichen Hindernisse entgegenstehen. Aufgrund der seitherigen Entwicklungen müssten die Voraussetzungen heute jedoch neu beurteilt werden.

Erforderlich wären insbesondere:

- eine aktuelle Aufgaben-, Organisations- und Wirtschaftlichkeitsanalyse
- eine gesetzliche und politische Grundlage mit klarer Regelung von Auftrag, Kompetenzen, Eigentümersteuerung und Aufsicht;
- ein Finanzierungsmodell einschliesslich Kapitalisierung, Gebühren, Immobilien, Vermögenswerten und Personal;
- eine organisatorische und technische Umsetzung mit Regelungen zu Führung, Informatik, Datenschutz, Haftung, Rechnungslegung, Revision, Rechtsschutz und Übergang.

Eine solche Neuordnung wäre ein langjähriges politisches und organisatorisches Vorhaben und kein bereits kurz- und mittelfristig wirksames Instrument zum Abbau der Prüfrückstände.

Zu den Fragen 4.1 und 4.2

"Welche konkreten Chancen sieht der Regierungsrat in einer flexibleren Organisationsform, insbesondere bezüglich:

- Abbau von Prüfrückständen
- Personalgewinnung und -planung
- Digitalisierung und Investitionen?
- Gebührenentwicklung und Kostentransparenz"

"Inwiefern könnte eine solche Lösung dazu beitragen, dass zusätzliche Leistungen oder Effizienzgewinne erzielt werden (z. B. neue Dienstleistungen, interkantonale Zusammenarbeit)?"

Eine alternative Organisationsform kann zu grösserer Flexibilität in betriebswirtschaftlichen Entscheidungen führen, was sich vorteilhaft auswirken kann. Gleichzeitig gelten die rechtlichen und viele politischen Rahmenbedingungen unabhängig von der Organisationsform. Dies betrifft insbesondere die Gebührenhöhe und damit die Ressourcenausstattung, aber auch regulatorische Vorgaben des Bundes oder die Verfügbarkeit von Fachkräften. Die Auswirkungen auf die genannten Bereiche sind damit nicht belastbar zu prognostizieren.

Eine eigenständigere Organisation könnte Leistungen für andere Kantone erbringen, gemeinsame Prüf- oder Fachangebote aufbauen und Kooperationen flexibler entwickeln. Effizienzpotenziale könnten sich insbesondere aus kürzeren Entscheidungswegen, einer mehrjährigen Ressourcensteuerung, klarerer Ergebnisverantwortung und gemeinsamen interkantonalen Angeboten ergeben.

Ob solche Vorteile tatsächlich eintreten, könnte nur anhand eines konkreten Geschäfts- und Organisationsmodells beurteilt werden. Die angesprochenen Verbesserungen, insbesondere Digitalisierung, Prozessoptimierung und Kooperationen, sind grundsätzlich auch innerhalb der bestehenden Amtsorganisation möglich.

Zur Frage 5.1

"Welche Risiken wären mit einer Verselbständigung verbunden?"

Eine Verselbstständigung wäre insbesondere mit folgenden Risiken verbunden:

- Transformations- und Übergangskosten sowie organisatorische Unsicherheiten
- zusätzliche Führungs-, Aufsichts- und Berichterstattungsstrukturen
- neue Schnittstellen, mögliche Doppelstrukturen und der Verlust einzelner Synergien mit der kantonalen Verwaltung;
- finanzielle Risiken sowie eine geringere unmittelbare politische Einflussnahme auf operative Entscheide.

Eine öffentlich-rechtliche Anstalt bliebe Teil der staatlichen Aufgabenerfüllung. Wesentliche politische und finanzielle Risiken verbleiben deshalb trotz rechtlicher Eigenständigkeit beim Kanton.

Zur Frage 5.2

"Wie könnte sichergestellt werden, dass staatliche Kernaufgaben (Verkehrssicherheit, Aufsicht, Gebührenkontrolle) bei einer Änderung der Organisationsform weiterhin gewährleistet bleiben?"

Die Verantwortung des Kantons für einen rechtsgleichen und sicheren Vollzug sowie die Gewährleistung der Verkehrssicherheit würde durch eine Änderung der Organisationsform nicht entfallen. Auch bei der Delegation einzelner Leistungen müssten die staatliche Verantwortung, die fachliche Aufsicht und die Qualitätskontrolle gewährleistet bleiben.

Dazu wären verbindliche Leistungs-, Qualitäts- und Sicherheitsziele, eine Eigentümerstrategie mit klaren Steuerungs- und Aufsichtskompetenzen, die staatliche Kontrolle der Gebühren, parlamentarische Obergericht und unabhängige Revision, ein gesicherter Rechtsschutz sowie verbindliche Vorgaben zu Datenschutz, Informationssicherheit und Risikomanagement erforderlich. Die politische Steuerung einer verselbstständigten Organisation müsste sich auf Auftrag, Ziele, Qualität, Finanzen und Ergebnisse konzentrieren.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 2'035.—.

Regierungsrat Aargau