

Rückstau vor dem Prüfstand

Viele Strassenverkehrsämter kommen nicht damit nach, Autos innerhalb der vorgeschriebenen Intervalle zu kontrollieren. Eine halbe Million Fahrzeuge rollt derzeit ungeprüft auf der Strasse

David Strohm

Was hinten herauskommt, lässt sich nur erahnen. Gesund scheint es nicht zu sein. Ist der Motor kalt, qualmt es gewaltig aus dem alten Diesel, den unsere Nachbarn schon seit zwölf Jahren fahren. Und hin und wieder russt er halt. Zuletzt musste das Auto Mitte 2020 zur Motorfahrzeugkontrolle, auf das neue Aufgebot wartet der Halter schon länger.

So geht es derzeit vielen Automobilisten, nicht nur im Kanton Zürich. Denn in den letzten beiden Jahren hat sich ein grosserer Rückstau vor den Prüfständen der kantonalen Strassenverkehrsämter aufgetan.

Alte Autos alle zwei Jahre

Dort findet in vorgeschriebenen Intervallen die amtliche Prüfung statt: Die erste Motorfahrzeugkontrolle (MFK) nach Inverkehrsetzung von Autos und Motorrädern sollte nach 5, spätestens 6 Jahren erfolgen, die zweite 3 Jahre später.

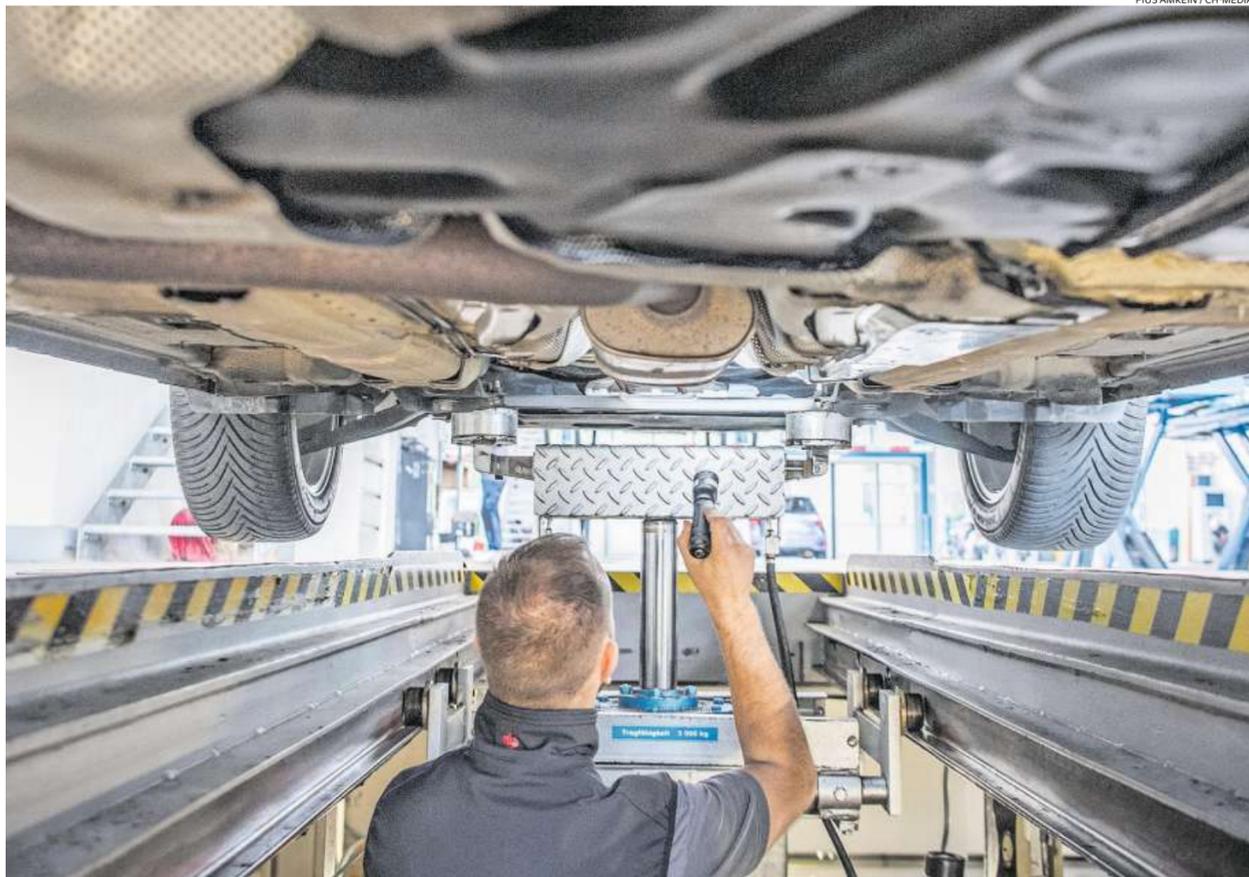
Danach müssten sie gemäss Artikel 33 der Verordnung über die technische Anforderungen an Strassenfahrzeuge alle 2 Jahre zur Prüfung. Laut neuen Zahlen der Vereinigung kantonalen Strassenverkehrsämter (ASA) fuhr jedoch

Viel zu prüfen

Strassenfahrzeuge in der Schweiz

	2000	2022
Personenwagen	3 545 247	4 721 280
Busse	40 260	105 158
Gütertransportfahrzeuge	278 518	475 714
Landwirtschaftsfahrzeuge	177 963	196 942
Industriefahrzeuge	48 949	79 691
Motorräder	493 781	789 794
Mofas/ E-Bikes T45	218 932	257 753
Total	4 803 650	6 626 332

Quelle: BFS, Astra



Versteckte Mängel? Ein Prüfer des Strassenverkehrsamts Luzern in Kriens schaut genau hin.

Ende Juni dieses Jahres nahezu eine halbe Million Fahrzeuge herum, deren Kontrolltermin längst hätte stattfinden sollen. Dies entspricht 7,1% des gesamten Fahrzeugbestands.

«Die Prüfungsrückstände sind in der Tat in den letzten Jahren angestiegen, und zwar über alle Kantone und Fahrzeugarten hinweg», sagt ASA-Präsident Andreas Vetsch. Verschiedene, sich überlagernde Faktoren hätten dazu geführt:

• **Corona:** 2020 und 2021 wurde wegen des Lockdowns in den meisten Kantonen die Durchführung von Fahrzeugprüfungen zuerst unterbrochen und danach aufgrund von Schutzmassnahmen mit reduzierter Kapazität durchgeführt.

• **Expertenmangel:** Zugleich war die Nachfrage nach Führerprüfungen sehr gross. Da Verkehrsexperten sowohl Fahrzeug- als auch Führerprüfungen abnehmen, hat dies zu einer Reduktion der Kapazitäten für Fahrzeugprüfungen geführt.

• **Lieferengpässe:** Bei Neufahrzeugen führten diese dazu, dass der Fahrzeugbestand weiter gealtert ist, was kürzere Prüfungsintervalle und einen höheren Prüfungsbedarf in den Strassenverkehrsämtern zur Folge hatte.

• **Ersatzteile:** Weil es ebenfalls Lieferengpässe bei Ersatzteilen gab, konnten nicht alle von den Prüfern festgestellten Mängel fristgemäss behoben werden.

• **Immer mehr Fahrzeuge:** Landesweit beträgt der Bestand mehr als 4,7 Mio. Personenwagen, über alle Kategorien hinweg waren es letztes Jahr etwa 6,6 Mio. Fahrzeuge (Stand: 30. 9. 2022, siehe Tabelle). Das sind fast 40% mehr als im Jahr 2000. Mittlerweile rollen beinahe 7 Mio. motorgetriebene Vehikel auf unseren Strassen.

• **Occasionshandel:** Mit dem Siegel «frisch ab MFK» erzielen die Händler höhere Preise für gebrauchte Autos, weswegen diese oft freiwillig und vorzeitig durchgeführt werden.

Das Autogewerbe sieht die Prüfrückstände kritisch, auch weil das Durchschnittsalter des hiesigen Autobestands auf mittlerweile 10 Jahre gestiegen ist. «Zu vermuten ist, dass immer mehr Autos mit verdeckten Mängeln unterwegs sind», sagt Markus Peter, Leiter Technik & Umwelt beim Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS).

Nicht zum ersten Mal kommen die Prüfer mit der Arbeit nicht nach. Anfang der 2010er Jahre waren die Prüfrückstände in ein-

zelnen Kantonen auf mehr als ein Drittel des zu prüfenden Fahrzeugbestandes angewachsen. In der Schweiz führen rund 1,3 Mio. Autos - ein Viertel aller damals eingelösten Fahrzeuge - in ungeprüftem Zustand herum, wie der AGVS 2014 bemängelte. In den Strassenverkehrsämtern wurde daraufhin das Personal und die Infrastruktur aufgestockt.

Der damalige Rückstau bei der MFK löste zudem eine politische Debatte aus, die Ende 2016 in einer Verlängerung der Prüferintervalle für die erste Kontrolle mündete. Seither gilt die 5-Jahres-Regel für neue Autos. Das Bundesamt für Strassen (Astra), das die Verordnungsänderung in die Wege leitete, argumentierte, dass moderne Fahrzeuge aufgrund des technischen Fortschritts einen höheren qualitativen Standard aufwiesen.

Komplexe Assistenten

Die Garagisten sehen das genau umgekehrt: Wegen der immer komplexeren Motor- und Assistenzsysteme brauche es eher kürzere Fristen. Und ausreichende technische und personelle Kapazitäten, um die Technik gründlich auf sicherheitsrelevante Defekte prüfen zu können, wie Markus Peter vom AGVS fordert. «Viele

der hochkomplexen Systeme lassen sich in einer kurzen MFK gar nicht testen», sagt Peter. Die Pannenstatistiken zeigen denn auch, dass Autos bereits nach 5 Jahren zahlreiche Mängel aufweisen können, wenn sie nicht regelmässig gewartet werden.

Entlastung erhoffen sich Strassenverkehrsämter und Gewerbe vom Ausbau bewährter Kooperationsmodelle mit externen Prüfstellen.

So dürfen in Genf zertifizierte Garagen die erste Kontrolle nach Inverkehrsetzung selbst durchführen. Im Kanton Zürich dürfen seit zwei Jahren Garagisten die Mängelbeseitigung nach einer Prüfung vornehmen, anstelle der davor nötigen Nachkontrolle auf dem Amt.

Auch der TCS nimmt den Strassenverkehrsämtern Arbeit ab: «Einige der 22 technischen Zentren des TCS haben mit dem jeweiligen Kanton eine Kooperation, damit amtliche Prüfungen vorgenommen werden können», sagt TCS-Sprecherin Vanessa Flack. Die Regelungen seien in den Kantonen jedoch sehr unterschiedlich.

Allein in den Zürcher TCS-Zentren wurden 2022 rund 40 000 Prüfungen vorgenommen, viele davon vor Fahrzeugverkäufen.

Nun fordern ...

Fortsetzung von Seite 12

diese Weise habe die Einführung der Sozialsysteme dazu beigetragen, dass das gesellschaftliche Bewusstsein für den Wert der Kinder nach und nach verschwunden sei.

Wie sich die Einstellung zu Kindern gewandelt hat, erforscht Valérie-Anne Ryser vom Schweizer Haushaltspanel, das an der Universität Lausanne angesiedelt ist. Ihre Auswertung zeigt, dass noch nie so viele Frauen kinderlos waren wie heute: In nur drei Jahrzehnten ist ihr Anteil von 16% auf 25% gestiegen. «Diese Entwicklung spiegelt den Bedeutungsverlust des traditionellen Familienmodells. Früher wurden Frauen primär über ihre Mutterrolle definiert. Das hat sich mit der Gleichstellung und ihrem Eintritt in den Arbeitsmarkt geändert.» Der zunehmende Individualismus sowie die Erfindung der Antibabypille habe den Trend ebenfalls gefördert.

Schon einmal, in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, war die Kinderlosigkeit verbreitet - allerdings aus ganz anderen Gründen, erklärt Ryser: «Damals konnten es sich viele Menschen finanziell nicht leisten, zu heiraten. Somit war die Kinderlosigkeit im Gegensatz zu heute häufiger unfreiwillig.» Lange Zeit hätten Leute, die keine Kinder hatten, unter einer Stigmatisierung gelitten. Doch inzwischen sei die gesellschaftliche Akzeptanz viel grösser.

Dies deckt sich mit der Einschätzung der Sozialwissenschaftlerin Jeannine Hess von der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften. Sie spricht von einem historischen Wandel: «Früher musste man sich bewusst gegen Kinder entscheiden. Heute dagegen ist es eher so, dass man einen bewussten Entscheid für ein Kind fällt.» Aufgrund der gesellschaftlichen Entwicklung erwarte sie, dass der Anteil der Kinderlosen weiter zunimmt.

Womit der AHV künftig noch mehr Beitragszahler fehlen. Nur dank den Hunderttausenden Ein-

gewanderten hielt sich die Lücke bis jetzt in Grenzen. «Niemand kann ein Interesse daran haben, dass unserer Altersvorsorge das Geld ausgeht», sagt der Ökonom Wolfram Kägi. «Eine kinderabhängige Rente bringt nicht nur mehr Gerechtigkeit, sondern verbessert ebenso die finanzielle Nachhaltigkeit der AHV.»

Ihm sei bewusst, dass ein solcher Umbau Jahrzehnte brauche, so Kägi. Denn die Betroffenen benötigten genügend Zeit, um eine ergänzende Vorsorge aufzubauen. In seinem Modell erhalten Gutverdiener ohne Kinder nur noch die halbe AHV-Rente. Dagegen müsse man Alleinstehenden mit tiefen Einkommen, welche nicht genügend eigenes Kapital ansparen konnten, weiter die volle soziale Absicherung gewährleisten. Nach einem ähnlichen Konzept funktioniert schon heute die Erziehungsgut-schrift in der AHV: Auch sie belohnt den Aufwand der Eltern.

Gleichwohl bezeichnet Sylvia Locher die Idee der kinderabhängigen Rente als «Blödsinn». Die Präsidentin der Organisation Pro

Single Schweiz sagt: «Wir Kinderlose lassen uns sicher nicht einreden, dass wir einen zu geringen Beitrag für die Gesellschaft leisten. Zumal wir die Infrastruktur und das Sozialsystem weniger belasten als eine Familie.»

Sie unterstütze den Beitrag, welche die Gesellschaft für das Bildungswesen leiste, erklärt Locher: «Doch die Schulen stossen schon heute an ihre Grenzen, so dass wir einen weiteren Babyboom gar nicht verkraften könnten.» Zudem halte sie Prognosen, wonach der AHV der Nachwuchs ausgehe, für «Panikmache».

Verglichen mit Südkorea ist die Geburtenrate in der Schweiz noch immer erfreulich hoch. Dort greift der Staat zu zunehmend verzweifelten Mitteln, um der jungen Generation auf die Sprünge zu verhelfen. So haben die Behörden begonnen, Verknüpfungsanlässe zu organisieren. An einem solchen Event hätten sich 39 neue Paare gefunden, meldete etwa die Millionenstadt Seongnam stolz. Bei der jetzigen Geburtenrate wären das immerhin 30 zusätzliche Babys.

Elon Musk mit provokativem Vorschlag

Wahlrecht nur für Eltern?

Der umtriebige Unternehmer Elon Musk kümmert sich nicht nur um Elektroautos oder Raketen. «Ein Kollaps der Geburtenrate ist mit Abstand die grösste Gefahr für die Menschheit», warnte der Milliardär mehrfach auf Twitter. Das Risiko sei gar grösser als der Klimawandel.

Der demografische Trend kippt vielerorts schneller als von Experten erwartet: Bereits in 124 Ländern ist die Geburtenrate unter die Marke von 2,1 gefallen, so auch in Indien oder Brasilien. Eine schrumpfende Bevölkerung bremst das wirtschaftliche Wachstum und führt zu höheren Steuern sowie Staatsausgaben, insbesondere für die Rentner. Das Beispiel von Japan zeigt jedoch, dass ein solcher Wandel nicht zwingend zu einer Krise führen muss.

Elon Musk jedoch, der selbst Vater von neun Kindern ist, nutzt das Thema für fragwür-



Elon Musk hat neun Kinder.

dige Provokationen: In einem Tweet Anfang Monat unterstützte er die Idee, das Wahlrecht auf Eltern zu beschränken. «Die Kinderlosen haben wenig Interesse an der Zukunft», lautete sein lapidares Argument. (sal.)