

Es lebe der Föderalismus

26 Kantone und ähnlich viele Interpretationen, was die Zulassung von nicht ganz serienmässigen Neuwagen anbelangt. Aber nicht nur das.

Auf den Motorfahrzeugkontrollen (MFK) wird der Föderalismus gelegentlich auf die Spitze getrieben, wie Fälle vermuten lassen, welche einem an der «AR-Klagemauer» zugeschoben worden sind.

Wichtig dabei zu wissen: Auch die Strassenverkehrsämter sind der neuen politischen Leitlinie unterworfen: Jede Institution muss kostendeckend funktionieren. Deshalb ist man bestrebt, so viel Geld wie möglich zu erwirtschaften.

Im täglichen Kompromiss liegt das Geheimnis; nirgends anecken, aber trotzdem ausreichend kassieren.

So wurde in den 90er-Jahren vom Astra (Bundesamt für Strassen) entschieden, dass jedes zur Vorführung anstehende Fahrzeug vom Halter in jedem beliebigen Kanton und an jedem beliebigen Standort der MFK präsentiert werden darf.

Inzwischen sind einige Ämter dazu übergegangen, ausserkantonale Kontrollen mit einer «Bewilligung» von 20 Franken zu belasten. Das Schlechteste daran: Diese Bewilligung zur ausserkantonalen Prüfung wird dem Halter per Rechnung gesondert zugestellt, verbunden mit der Aufforderung, jenem Kanton, in dem das Fahrzeug eingelöst ist, die «Prüfungsakten» postalisch zukommen zu lassen. Der Kunde ärgert sich über den Garagisten, dem er die Vorführung und den administrativen Aufwand in Auftrag gegeben hat.



Motorfahrzeugkontrollen müssen kostendeckend sein. In kleinen Märkten nicht einfach.

Einmal Ja, einmal Nein

Interessant, wie sich einige Verkehrsämter zu besserwisserischen Behörden aufschwingen, sobald es darum geht, Spezialeinträge im Fahrzeugausweis zu erledigen. So akzeptieren einige Ämter gewisse angebaute Tuningteile trotz Gutachtens aus einem EU-Staat nicht, andere tragen sie sogar via Selbstabnahme im Fahrzeugausweis ein. Uns liegen Beispiele vor, wo sich selbst zwei Prüfstellen im gleichen Kanton über die Zulassung eines bestimmten Teils nicht einig waren.

Heutzutage gibt es nach wie vor einige Dieselaautos, die ab Werk nicht mit einem Partikelfilter erhältlich sind. Ein Glück für umweltbewusste (und zahlungswillige) Bürger, dass es Lieferanten gibt, die Nachrüstsätze samt den erforderlichen Papieren liefern, abgenommen beispielsweise vom Kraftfahrt-Bundesamt im deutschen Flensburg.

Ein wirbliger Verkaufsberater hat zwei solche Fahrzeuge verkauft und auf der MFK via Selbstabnahme zulassen können. Beim dritten Versuch bietet aber die gleiche Behörde ein umgerüstetes Fahrzeug trotz vorliegender Dokumente zur individuellen Prüfung auf und verlangt dafür zusätzliche Prüfungsunterlagen. Lieferverzögerung für den Kunden, der für einen nachgerüsteten Partikelfilter freiwillig Fr. 1200.– bezahlt hat: drei Wochen. Prüfgebühr Fr. 60.–, plus kostenpflichtiger Eintrag im Fahrzeugausweis, plus die damit verbundenen Umtriebe. Der schwarze Peter ist beim Händler, der dem Kunden eine kürzere Lieferzeit versprochen hat.

Gemäss einem Schreiben des Astra über den nachträglichen Einbau von Partikelfiltern ist die Motorfahrzeugkontrolle zwar im Recht. Sie hat aber keine Erklärung dafür, wie zwei Fahrzeuge ohne Vorführung die Kontrolle passieren, ein weiteres Fahrzeug jedoch nicht. Und wir kennen Kantone, welche

Partikelfilternachrüstungen ohne Weiteres via Selbstabnahme akzeptieren, sofern die erforderlichen Dokumente beigelegt worden sind.

Auch Importeure stolpern

Umfangreicher ist der Fall, in dem ein Importeur versuchte, seine Fahrzeugpalette mittels vorliegenden TÜV-Dokumenten als CNG-tauglich (Compressed Natural Gas) anzubieten und über 30 umgebaute Autos in verschiedenen Kantonen gaskompatibel in Verkehr setzen konnte. Bis ein aufgeweckter Experte die Hand hob und zusätzliche Dokumente, sprich nachträgliche Prüfungen verlangte. Aber: Keine MFK in der Schweiz ist in der Lage, Motorentests anzubieten oder Abgaszyklen zu fahren.

Die Folge: Über 100 Kunden mussten zwölf Monate und länger warten, bis sie endlich Erdgas zapfen konnten. An den vorerst abgelehnten Autos mussten keinerlei Änderungen vorgenommen werden; nach den erweiterten Tests passierten die Fahrzeuge die aufgestellten Hürden einwandfrei.

Trotz des zerschlagenen Geschirrs beharrte das federführende Amt später darauf, dass jedes Fahrzeug zeitraubend einzeln vorgeführt werden musste. Der durch den eifrigen Experten verursachte Mehraufwand geht in die Hunderttausende von Franken, viele Kunden haben das Vertrauen in den Importeur verloren, und die Garagisten sind mit ihren Nerven am Ende.

Cassis de Dijon

Ein anderer Fall führt in den schwer durchschaubaren Dschungel der Busse und Wohnmobile. Es geht z.B. um zugelassene Sitzplätze. Auch da haben logischerweise die deutschen Kollegen breiter abgestützte Erfahrungen.

Im besagten Fall liegen alle nötigen Unterlagen vor, um das über 150000 Franken teure Motorhome als Sechsplätzer zuzulassen. Der angefahrene Kanton bewilligt aber nur vier, was den betroffenen Caravanhändler veranlasst, der Motorfahrzeugkontrolle einen Minderwert in Rechnung zu stellen. Während der Kunde auf die Auslieferung seines Vehikels wartet, stellt das Astra dem Caravanhändler Fr.800.- in Rechnung, um seine Beschwerde weiterbearbeiten zu können. Der Verkäufer weist dagegen auf eine Vereinbarung der EU hin, die nach seiner Auffassung besage, dass jedes Produkt, welches in der EU geprüft und anerkannt ist, ohne Weiteres auch in der Schweiz zugelassen werden könne. (Gemeint ist das Cassis-de-Dijon-Prinzip, das aber für die Schweiz noch keine Gültigkeit hat. Bei der Revision des Bundesgesetzes über die technischen Handelshemmnisse soll es aber ins Gesetz aufgenommen werden. Die Vernehmlassung des Revisionstextes startete am 29. November 2006 und dauert bis zum 16.März 2007.) Nachdem der Händler die geforderten Fr.800.- einbezahlt hatte, räumte das Astra der betreffenden MFK 30 Tage Frist ein, um den Vorgang zu rechtfertigen.

Letztlich geht es immer um Gebühren und um Bewilligungen. Der kleinste Kanton der Schweiz – Appenzell Innerrhoden – hat erkannt, dass es die Masse macht. Mit 18000 Einwohnern lässt sich beim besten Willen keine Strassenverkehrs-Administration selbsttragend am Leben erhalten, ergo erledigen die Innerrhoder die Mietwagenimmatrikulationen zum Pauschalpreis und zur vollen Zufriedenheit der weltweit operierenden Rental-Firmen, obwohl sie in Appenzell keine Filiale haben. Mit VD, SH, und FR teilt man sich das stattliche Volumen und ärgert so die wichtigen Mietwagenkantone BS, GE und ZH. So dramatisch es für die einzelnen Mitarbeiter der Strassenverkehrsämter klingen mag: Auch das Zulassungswesen der Motorfahrzeuge ist renovationsbedürftig, kleine Königreiche innerhalb der Eidgenossenschaft müssen hinterfragt und eliminiert werden.

Den Artikel finden Sie in der Ausgabe 07/2007 der «Automobil Revue», welche Sie natürlich auch [online abonnieren](#) können.

AR 06 vom 14.2.2007