



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 193-2025
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2025.GRPARL.458

Eingereicht am: 01.09.2025

Fraktionsvorstoss: Nein
Vorstoss Ratsorgan: Nein
Eingereicht von: Hebeisen-Christen (Münchenbuchsee, SVP) (Sprecher/in)
Fuchs (Bern, SVP)
Rappa (Burgdorf, Die Mitte)
Roggli (Rüschegg Heubach, Die Mitte)
Egger (Frutigen, GLP)
Hegg (Lyss, FDP)
Schär (Schönried, FDP)
Martin (Täuffelen, EDU)

Weitere Unterschriften: 1

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Nein 04.09.2025

RRB-Nr.: 230/2026 vom 04. März 2026
Direktion: Sicherheitsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Ziffer 1: Annahme und gleichzeitige Abschreibung**
Ziffern 2-4: Annahme als Postulat

Einführung eines Reparaturbestätigungsverfahrens im Kanton Bern

Der Regierungsrat des Kantons Bern wird wie folgt beauftragt:

1. Es sind die erforderlichen gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, um im Kanton Bern ein verbindliches Reparaturbestätigungsverfahren (RBV) einzuführen.
2. Unter Aufsicht des Autogewerbeverbandes (AGVS) und des Strassenverkehrs- und Schiffsamtes des Kantons Bern (SVSA) werden Garagenbetriebe mit nachweislicher Fachkompetenz ermächtigt, Mängelbehebungen an Fahrzeugen formell zu bestätigen.
3. Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter können zwischen einer amtlichen Nachkontrolle und einer Reparaturbestätigung durch einen anerkannten Betrieb wählen.
4. Die Qualitätssicherung erfolgt durch unabhängige Audits sowie durch digitale Rückmeldungen (Bestätigung) an das SVSA.

Begründung:

Die Zahl der ungeprüften Fahrzeuge hat im Kanton Bern in den letzten zwei Jahren einen historischen Höchststand erreicht: Per April 2025 sind 83 788 Fahrzeuge ungeprüft – fast dreimal so

viele wie vor zwei Jahren. Rund 35 000 Fahrzeuge pro Jahr benötigen eine Nachprüfung; weitere ca. 40 000 weisen lediglich kleine Mängel auf. Für diese Bagatellmängel gibt es aktuell nur ein unstrukturiertes Unterschriftsverfahren, das weder standardisiert noch überprüfbar ist. Ob Mängel tatsächlich behoben wurden, bleibt offen.

Das SVSA befindet sich derzeit in einer organisatorischen Umstrukturierung. Dies bietet eine einmalige Gelegenheit, das RBV als bewährtes Instrument in die kantonalen Strukturen zu integrieren. In 15 anderen Kantonen wird es bereits erfolgreich praktiziert.

Vorteile des RBV:

- Für das SVSA:
 - Konzentration auf komplexe Fälle
 - Reduktion der Prüfrückstände (> 10 Prozent des Fahrzeugbestands)
 - Effizienterer Einsatz der Fachkräfte für Prüfungen statt Nachkontrollen
- Für das Gewerbe:
 - Zusätzliche Dienstleistungen für zertifizierte Betriebe
 - Förderung dezentraler Strukturen, insbesondere in Randregionen
 - Standardisierte Kontrollen durch Audits
- Für die Gesellschaft:
 - Wahlfreiheit zwischen amtlicher Nachkontrolle und Reparaturbestätigung
 - Zeit- und Kostenersparnis, weniger Fahrten = weniger Emissionen
 - Erhöhte Verkehrssicherheit durch verlässliche Mängelbehebung

Das RBV ist kein Ersatz für die amtliche Fahrzeugprüfung und keine Übertragung hoheitlicher Aufgaben im Sinne der Zulassungsprüfung. Es handelt sich um einen formellen, technischen Nachweis der fachgerechten Mängelbehebung durch Garagenbetriebe gemäss Artikel 33a VTS. Die Beurteilungs- und Entscheidungshoheit, ob ein Mangel vorliegt und in welcher Form nachkontrolliert wird, verbleibt vollständig beim Kanton.

Die Einführung des RBV im Kanton Bern schliesst eine bestehende Lücke, bietet den Bürgerinnen und Bürgern eine kundenfreundliche Wahlmöglichkeit und ermöglicht es, Rückstände effizient abzubauen – ohne Abstriche bei Qualität oder Sicherheit.

Begründung der Dringlichkeit: Rasches Handeln ist nötig, damit die Anzahl ungeprüfter Fahrzeuge nicht noch mehr ansteigt.

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass die Fahrzeugprüfungen im Kanton Bern effizient organisiert sind. Die Prüfrückstände im Kanton Bern hängen hauptsächlich damit zusammen, dass der Fahrzeugbestand kontinuierlich zunimmt, was zu einem höheren Prüfaufkommen führt. Gleichzeitig bleibt der Bestand älterer Fahrzeuge (älter als 10 Jahre) konstant hoch, so dass die wiederkehrenden Prüfungen dieser Fahrzeuge im gewohnten Umfang anfallen. Erschwerend hinzu kommt der bestehende Fachkräftemangel im Bereich der Fahrzeugprüfung. Vor allem wirkt der Prüfunterbruch während der Corona-Pandemie weiterhin nach: Während der Lockdown-Phase konnten während fast zehn Wochen keine Fahrzeug- und Führerprüfungen durchgeführt werden. Im Anschluss an den COVID-Lockdown mussten die Strassenverkehrsämter Teile der Revision der Führerausweisvorschriften (OPERA-3) umsetzen, was zu einer Ressourcenverschiebung zugunsten der praktischen Führerprüfungen führte.

Bereits in früheren politischen Vorstössen (vgl. Motion 251-2017) wurde die Einführung eines RBV-Systems im Kanton Bern eingehend diskutiert. Damals wurde eine Einführung bewusst abgelehnt. Eines der zentralen Argumente war die Wahrung der Gewaltentrennung: Wer Fahrzeuge repariert, soll sie nicht prüfen – wer prüft, soll sie nicht reparieren. Die Wahrung dieser Gewaltentrennung ist auch heute ein wichtiges Element des bernischen Systems.

Neu wird von den Motionärinnen und Motionären der Abbau der Prüfrückstände als Begründung für die Einführung eines RBV angeführt. Wie das Beispiel des Kantons Zürich zeigt, führt ein RBV nicht automatisch zu einem Abbau der Prüfrückstände. Die Steuerung der Prüfrückstände steht vielmehr in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der verfügbaren personellen und infrastrukturellen Leistungsfähigkeit. Eine dauerhafte Reduktion der Prüfrückstände setzt demnach voraus, dass zusätzliche Prüfkapazitäten geschaffen werden.

Der Regierungsrat ist dennoch bereit, die Einführung eines Reparaturbestätigungsverfahrens im Kanton Bern unter Einbezug der relevanten Anspruchsgruppen vertieft zu prüfen.

Die einzelnen Punkte der Motion beantwortet der Regierungsrat wie folgt:

Zu Ziffer 1

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass mit Art. 33a der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS; SR. 741.41) eine genügende gesetzliche Grundlage für ein RBV besteht. Eine explizite Verbindlichkeit erachtet der Regierungsrat unter dem geltenden Bundesrecht als nicht zulässig. Letztlich sind es die Kantone, die dem Gesetzgeber für die Einhaltung der Prüfungsintervalle verpflichtet sind und auch Gewähr dafür bieten müssen, dass delegierte Aufgaben vorschriftsgemäss durchgeführt werden.

Da aus Sicht des Regierungsrates die bestehenden rechtlichen Grundlagen für eine allfällige Einführung eines RBV ausreichend sind, beantragt er dem Grossen Rat, die Ziffer eins anzunehmen und gleichzeitig abzuschreiben.

Zu Ziffern 2-4

Der Regierungsrat erachtet es als essenziell, dass zunächst unter Beizug der relevanten Anspruchsgruppen im Rahmen eines Konzepts ausgearbeitet wird, welchen effektiven Mehrwert ein RBV generieren könnte, wie die Umsetzbarkeit in personeller, finanzieller und vor allem technischer Sicht aussieht und wie die Rahmenbedingungen für ein RBV aussehen könnten. Ein Entscheid für oder gegen die Einführung eines RBV sollte aus Sicht des Regierungsrates erst nach Vorliegen dieser Auslegeordnung erfolgen.

Der Abbau von Prüfrückständen dank einem RBV ist massgeblich davon abhängig, wie das RBV durch die Kundschaft genutzt wird. Das wiederum hängt massgeblich davon ab, ob das RBV für die Kundschaft zeitliche und finanzielle Vorteile mit sich bringt. Weiter ist relevant, wie viele Ressourcen das SVSA für die Bewirtschaftung und Qualitätssicherung des RBV und die beim SVSA verbleibenden Nachkontrollen investieren muss, um den gesetzlichen Auftrag zugunsten der Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Der Grundsatz der Gewaltentrennung bzw. guten Gouvernanz «Wer prüft, repariert nicht und wer repariert, prüft nicht» muss weiterhin Gültigkeit haben. Letztlich bedarf es einer umfassenden Kosten-Nutzen-Analyse.

Auf Basis der vorangehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat die Annahme der Ziffern zwei bis vier als Postulat.

Verteiler

– Grosser Rat