



Das Amt für Strassenverkehr – **GESTERN** und **HEUTE**

GESTERN



HEUTE

Herausgeber:



AMT FÜR STRASSENVERKEHR
FÜRSTENTUM LIECHTENSTEIN

Gewerbeweg 2
9490 Vaduz
Liechtenstein

Autoren

Daria Schlegel, Melissa Beck, Belina Büchel

Druck

drucks^{ch} Schweiz GmbH, 9050 Appenzell

Bilder, Gestaltung und Layout

Larina Bühler, Eduard Tschütscher

Verantwortlich für den Inhalt

Dr. Otto C. Frommelt

Vorwort

«WIR SIND KUNDENORIENTIERT; EFFIZIENT UND MODERN UNTERWEGS»

Das Amt für Strassenverkehr (ASV) ist die Anlauf-, Auskunft- und Informationsstelle betreffend Angelegenheiten im Strassenverkehr für liechtensteinische Bürgerinnen und Bürger.

Die Hauptaufgaben des ASV umfassen die Ausstellung von Fahrzeugzulassungen (Fahrzeugausweise und Kontrollschilder), die Erteilung von Lernfahrausweisen und Führerscheinen, die Abnahme von Theorie- und



Führerprüfungen sowie die technische Kontrolle von Motorfahrzeugen und Anhängern sowie die Erteilung von Sonderbewilligungen und die Ausstellung von Behinderten-Parkkarten. Zudem umfasst der Aufgabenbereich die Anordnung von Administrativmassnahmen (ADMAS) gegenüber Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführern sowie Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter. Im Weiteren ist das ASV zuständig für die Vertretung Liechtensteins in diversen internationalen Expertengremien und Arbeitsgruppen sowie für die Umsetzung von neuem schweizerischen und europäischen Strassenverkehrsrecht in liechtensteinisches Recht, soweit dies für Liechtenstein relevant ist.

Im Jahr 2022/2023 durften drei Lernende der Liechtensteinischen Landesverwaltung (LLV), Daria Schlegel (1. Lehrjahr), Melissa Beck (2. Lehrjahr) und Belina Büchel (2. Lehrjahr) ein Lehrjahr von insgesamt drei Jahren als Kauffrauen im ASV mitarbeiten. Neben den administrativen Arbeiten führten sie ebenfalls kreative Arbeiten aus und konnten Ende des Lehrjahres die Geschichte des ASV aufbereiten und nun in diesem Nachschlagewerk publizieren.

Ziel dieser Ausgabe ist es, der liechtensteinischen Bevölkerung und Interessierten die Geschichte sowie die Aufgaben- und Tätigkeitsfelder im Bereich Strassenverkehr näher zu bringen und einen Überblick betreffend das ASV zu vermitteln.

Die Lernenden haben dafür monatelang recherchiert, Interviews mit verschiedenen Persönlichkeiten der Liechtensteiner Autobranche geführt und durften ihrer Kreativität freien Lauf lassen.

Wir wünschen Ihnen viel Spass mit dieser spannenden Lektüre.

AMT FÜR STRASSENVERKEHR
FÜRSTENTUM LIECHTENSTEIN



Dr. Otto. C. Frommelt
Amtsleiter

Vaduz, März 2024

Inhaltsverzeichnis

1. Mobilität in Liechtenstein	2
Einführung.....	2
Mobilität in Liechtenstein	2
Moderne Verkehrsmittel.....	2
Motorisierung und Liechtenstein als Autoland	2
Entwicklung Fahrzeugbestand	3
Wachstum und Ausblick Fahrzeugbestand	3
2. Rückblick	5
Autofahren im 19. Jahrhundert.....	5
Brücke- und Bahnverbindung.....	5
Anschluss Bahnnetz.....	5
Der erste Pferdekurs zur Personenbeförderung.....	6
Das Auto und Liechtenstein als Durchfahrtsland	6
Rasen in Liechtenstein.....	6
Verkehrssicherheit und Geschwindigkeit.....	6
Kunst des Autofahrens, Führerschein und Fahrzeugausweis.....	7
Erste Motorfahrzeugsteuern und volkswirtschaftliche Nutzen	7
Doppelter Transportzweck.....	7
Internationaler Verkehr und Gebührentettel	7
3. Das Amt für Strassenverkehr gestern und heute	10
Vom Rennfahrer zum Amtsleiter	10
Vom internationalen Manager zum Amtsleiter	16
4. Infrastruktur und Neubau	23
Neubau Polizeigebäude, Gefängnis und Motorfahrzeugkontrolle.....	23
Motorfahrzeugkontrolle mit Prüfhalle.....	23
Gemeinsame Nutzung.....	23
Realisierung Neubau	24
5. Rechtsgrundlagen: Gesetze und Verordnungen.....	27
Internationale Abkommen im Strassenverkehr	27
Führerausweis und Fahrzeugprüfungen	28
Gesetzliche Grundlagen	28
Strassenverkehrsgesetz.....	28
Relevante Verordnungen für den Strassenverkehr.....	29

Verkehrsregelverordnung	29
Verkehrsversicherungsverordnung	29
Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge	29
Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit der Führer von Motorfahrzeugen zum Güter- und Personentransport	29
6. Die Abteilungen und Fachbereiche des ASV	31
Administrativmassnahmen	31
Kundenschalter und Back Office / Disposition	31
Technik/Verkehrsexperten.....	32
7. Der Weg zum Führerschein	34
Informationen zum Führerschein und Führerscheinkategorien	34
Theorieprüfung	34
Nothelferausweis	35
Praktische Führerprüfung	35
8. Berechtigte Führerdokumente	38
Blauer Führerschein	38
Führerscheinkarte	38
Führerscheinkarte mit Sicherheitsstandard	38
Digitaler eFührerschein	38
9. Arten von Kontrollschildern	40
Farben von Kontrollschildern	40
Wunschnummern.....	41
Versteigerung von Nummernschildern	42
10. Max Heidegger AG	45
11. Veteranenfahrzeuge	50
Wie erhält ein Fahrzeug den «Veteranenstatus»?.....	51
Motor Veteranen Club Liechtenstein (MVCL)	51
12. Schlusswort	53

1 |
Mobilität
in
Liechtenstein



1. Mobilität in Liechtenstein

Einführung

In der Sitzung vom 21. Dezember 1908 stellte der Landtag an die Fürstliche Regierung das Ersuchen, eine Verfügung zu erlassen, welche den Automobilverkehr verbietet und nur in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen als Ausnahme gestattet ist. Am 12. August 1915 erliess die Regierung eine Verordnung über die Lenkung und Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen. Die 1925 publizierte Fahrzeugstatistik weist 35 Autos und 12 Motorräder aus. In den folgenden Jahrzehnten stieg der Fahrzeugbestand rasant um durchschnittlich über 10% pro Jahr an.

Mobilität in Liechtenstein

Die Mobilität der Liechtensteiner Bevölkerung hat sich seit 1900 dramatisch verändert. Wer um 1900 etwas ausserhalb seines Hauses zu erledigen hatte, tat dies fast immer zu Fuss. Kaum jemand besass ein Pferd, so dass die Reit- und Zugtiere im Personenverkehr fast keine Rolle spielten. Pferde wurden allenfalls für Warentransporte eingesetzt. Die Eisenbahn, an die das Land seit 1872 angeschlossen war, eignete sich nicht für den Alltag mit kurzen Wegen im dörflichen Umfeld. Die Bahn nahm man nur für weite Reisen in Anspruch, die selten waren. Kurz vor 1900 kam das Fahrrad auf, wenig später der Personenkraftwagen (PKW) (Merki, 2022, S. 5).



Mobilität um 1940, Foto: Landesarchiv

Moderne Verkehrsmittel

Bis diese beiden modernen Verkehrsmittel für die alltägliche Mobilität relevant wurden, dauerte es aber noch. Fahrräder setzten sich nach etwa zwei- bis drei- Jahrzehnten bei der Bevölkerung durch, das Auto in der breiten Masse erst nach einem halben Jahrhundert. Für viele Liechtensteiner bot stattdessen das Motorrad einen ersten, kostengünstigen Einstieg in die Motorisierung. Dann gab es noch die Linienbusse. Sie wurden 1922 eingeführt. Auch bei ihnen dauerte es eine Weile, bis sie massentauglich waren. Die Linienbusse verzeichneten erstmals nach 1970 über eine Million Fahrgäste pro Jahr. Das letzte Puzzleteil einer allumfassenden Mobilität waren Flugreisen. Sie kamen zuletzt und sind seit etwa zwei bis drei Jahrzehnten ein Massenphänomen für jedermann. Inzwischen hat sich das Auto als Alltagstransportmittel bis in die letzte Ecke durchgesetzt (Merki, 2022, S. 5).

Motorisierung und Liechtenstein als Autoland

Liechtenstein hat heute nach Andorra den höchsten Motorisierungsgrad aller europäischen Länder, so dass man ohne weiteres von einem «Autoland» sprechen kann. Die Liechtensteiner sattelten im letzten Jahrhundert nicht nur auf viele moderne Verkehrsmittel um. Sie legten damit auch immer weitere Strecken zurück. Konkrete Zahlen für das Land Liechtenstein fehlen. Schätzungen dazu gibt es nur für das Nachbarland Schweiz, die in etwa vergleichbar sein



dürften. 1895 brachte jeder Schweizer durchschnittlich 180 Kilometer Weg pro Jahr hinter sich, das war gerade einmal ein halber Kilometer pro Tag (ohne Mobilität zu Fuss). 1920 wurden 820 Kilometer im Jahr zurückgelegt. Im Jahr 1955, nach dem Zweiten Weltkrieg und mit dem Beginn der Massenmotorisierung, waren es schon 3'920 Kilometer. Bis 1975 verdreifachte sich die zurückgelegte Strecke pro Person nochmals, nunmehr auf 11'830 Kilometer (Merki Seite 5, 2022).

Entwicklung Fahrzeugbestand

Der immens anschwellende Verkehr bestand seit den 1950er Jahren vor allem aus Motorrädern, Bussen und Autos. Fussgänger und Radfahrer wurden an den Strassenrand gedrängt. Heute geht im Alltag niemand mehr zu Fuss zum Einkaufen oder Arbeiten in den nächsten Ort – wie es die Urgrosseltern noch ganz selbstverständlich getan hatten (Merki, 2022, S. 5).

Wachstum und Ausblick Fahrzeugbestand

Abbildung 1 zeigt das Wachstum der Motorfahrzeuge in Liechtenstein. Im Jahr 1990 waren noch lediglich 22'373 Motorfahrzeuge registriert. Bis zum Jahr 2020 verdoppelte sich diese Zahl auf 40'997 Einheiten. Ein moderater Ausblick bzw. konservative Schätzungen zeigen, dass im Jahr 2030, unter Annahme eines Wachstums von 1,5%, ca. 47'579 Fahrzeuge, bei einem Wachstum von 2,0%, ca. 49'733 Fahrzeuge zugelassen sein werden. Anders ausgedrückt: Aufgrund des hohen Motorisierungsgrad Liechtensteins ist in den nächsten zehn Jahren mit einem prozentualen Wachstum von 16% bis 20% zu rechnen.

Abbildung 1: Wachstum Fahrzeugpark 1990-2030

Wachstum Bestand der Motorfahrzeuge pro Jahr zwischen 1,5% und 2,0%	
Jahr	Anzahl Fahrzeuge
1990 (Bau ASV Prüfhalle)	22'373
2000	28'447
2010	35'291
2015	38'345
2020	40'997
2025	ca. 44'165 bis 45'222
2030	ca. 47'579 bis 49'733
Zunahme gegenüber 2020	+ 16% bzw. 20%



2| Rückblick



2. Rückblick

Autofahren im 19. Jahrhundert

Die Mobilität der liechtensteinischen Bevölkerung war um 1900 noch weitgehend traditionell geprägt. Die Dorfbewohner kamen kaum aus ihren Dörfern heraus. Reisen war nichts für gewöhnliche Leute. Diese hatten zum Reisen weder Zeit noch Geld. Die Arbeitswege waren kurz. Bei Handwerkern befanden sich Wohnen und Arbeiten oft unter einem Dach und bei den Bauern schlug allenfalls der Weg aufs Feld zu Buche. Weite Wege zurückzulegen hatten etwa jene Triesenberger «Fabriklerinnen», die in der Textilindustrie von Vaduz und Triesen arbeiteten. Weite Wege musste man auch dann hinter sich bringen, wenn man im Sommer auf die Alp zog. Zug- oder Reittiere spielten im Personenverkehr nur eine untergeordnete Rolle. Wer etwas ausser Haus zu erledigen hatte, tat dies in der Regel zu Fuss: Einkaufen, Behördengänge, Besuche im Wirtshaus oder am Sonntag zur Kirche. Natürlich gab es auch Liechtensteinerinnen und Liechtensteiner, die weiter kamen: Auswanderer, die beachtliche Strecken zurücklegten; Kinder, die ins Ausland verdingt wurden (sogenannte Schwabenkinder); Studenten, die eine ausländische Universität besuchten; Pilger, die ausländische Wallfahrtsorte aufsuchten; Saisonarbeiter, die im Ausland auf Arbeitssuche gingen; Gesellen, die auf der Walz waren. Doch diese Reisen waren meistens jahreszeitlich oder auf eine bestimmte Phase im Leben beschränkt und nicht alltäglich (Merki, 2022, S. 8).

Brücken- und Bahnverbindung

Im 19. Jahrhundert erfuhr diese im Vergleich zu heute traditioneller, sehr beschränkter Mobilität eine erste Erweiterung. Seit 1858 gab es auf der Schweizer Seite des Rheins eine Bahnverbindung zwischen Rorschach und Chur. Dank der Holzbrücken über den Rhein, die an die Stelle von Fähren traten, konnte diese Schweizer Bahnstrecke auch von Liechtenstein aus besser erreicht werden:

Am 15. Mai 1868 wurde die neue Brücke zwischen Schaan und Buchs dem Verkehr übergeben, eine Woche später die zwischen Haag und Bendern; am 18. Juli 1871 wurde die Brücke zwischen Vaduz und Sevelen kollaudiert, am gleichen Tag diejenige zwischen Balzers und Trübbach (Merki, 2022, S. 8).

Anschluss Bahnnetz

Wenig später fand das Land Liechtenstein selbst Anschluss an das Bahnnetz: Am 24. Oktober 1872 wurde die Bahnverbindung zwischen Feldkirch (A) und Buchs (CH) als Teilstrecke der k. u. k. privilegierten österreichischen Bahn eröffnet (Merki, 2022, S. 8).



Verlauf der «Lichtensteiner Bahn»,
Bild: Elmar Oberegger



Der erste Pferdekurs zur Personenbeförderung

Davor gab es nur einen sehr eingeschränkten öffentlichen Verkehr: So hatte der Postmeister Josef Ferdinand Wolfinger im Jahr 1863 einen Pferdekurs eingerichtet, der täglich von Balzers nach Feldkirch und wieder zurückfuhr und der drei Passagieren Platz bot.

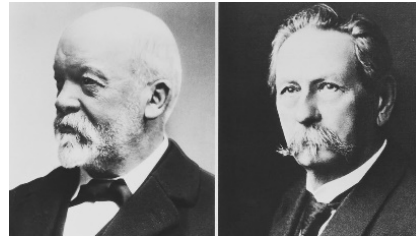


Postkutsche in Balzers. Foto: Landesarchiv

Der moderne Individualverkehr kam langsam voran: Kurz vor 1900 verbreitete sich in Liechtenstein das Fahrrad, ein Jahrzehnt später tauchten die ersten Motorräder und Automobile auf. All diese Veränderungen hatten aber anfänglich nur geringe Auswirkungen auf die alltägliche Mobilität der Menschen (Merki, 2022, S. 8).

Das Auto und Liechtenstein als Durchfahrtsland

Erfunden wurde das Auto 1886 durch die deutschen Konstrukteure Gottlieb Daimler und Carl Benz. Es verbreitete sich zuerst in den Grosstädten, namentlich in Paris, und nur sehr zögerlich auf dem Land. Gegenüber einem pferdegezogenen Vehikel verfügte das Automobil anfänglich nur über wenige Vorteile: Es war ein bisschen schneller als sein tierisches Pendant und hatte mehr Kraft. Dem standen als Nachteile hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten entgegen, so dass das Auto noch während Jahrzehnten ein Privileg wohlhabender Gruppen blieb. Hinzu kam der starke gesellschaftliche Widerstand, auf den das Auto anfänglich traf. Viele wollten es nicht: Das Auto brachte durch Unfälle, Staub, Lärm und Gestank hohe soziale Kosten mit sich, und sein Herrschaftsanspruch drängte die übrigen Strassenbenutzer an den Rand. Die ersten Automobile tauchten in Liechtenstein um die Jahrhundertwende auf.



Gottlieb Daimler und Carl Benz, Foto: Mercedes Benz Group

Rasen in Liechtenstein

Am 17. August 1900 berichtete das Liechtensteiner Volksblatt: «Vaduz. Mit mehr als Eilzugsgeschwindigkeit raste dieser Tage ein von mehreren Personen besetzter Motorwagen durch unser Dorf. [...] Ganz mit recht ist das schnelle Fahren mit Tieren durch Ortschaften verboten und es wird auch das Rasen mit diesem neuesten Beförderungsmittel nicht erlaubt sein.»

Verkehrssicherheit und Geschwindigkeit

Mehr als fünfzig Automobile durchquerten am 24. Juni 1902 zwischen Schaan und Schaanwald das Land, als der französische Automobilclub auf seiner Promenadenfahrt von Paris nach Wien im Land vorbeikam. Die Schaaner Schüler hatten aus diesem Anlass frei bekommen und jubelten den Automobilen zusammen mit zahlreichen anderen Neugierigen zu. Bald schon gab es in Liechtenstein ein erstes Auto. Der Verwalter des Konsumvereins Mühleholz, der Vorarlberger Marcus Amman, war der Besitzer. Natürlich gab es im Lande noch niemanden, der eine Fahrprüfung hätte abnehmen können.



Kunst des Autofahrens, Führerschein und Fahrzeugausweis

Deswegen sprach Marcus Amman eines Tages bei der Regierung mit der Bestätigung eines Zürcher Mechanikers vor, dass er die Kunst des Autofahrens bei ihm erlernt habe. Daraufhin erteilte ihm die Regierung am 8. November 1902 die Fahrbewilligung für sein Auto. Marcus Amann besass den Wagen bis 1906, dann verliess er das Land. Etwa um die gleiche Zeit erwarb als erster Liechtensteiner der Schaaner Arzt Alfons Brunhart ein Auto. Doch er war damit offenbar unzufrieden, denn er verkaufte es nach kurzer Zeit wieder und sattelte auf ein Motorrad um. Brunharts Motorrad hatte ein Vorarlberger Kennzeichen, das er beim k. u. k. Bezirkshauptmann in Feldkirch gelöst hatte: «W 110». Als der Landtag im Dezember 1908 dem Zeitgeist entsprechend ein völliges Verbot des Autoverkehrs beriet, existierte im Land praktischerweise kein einziger Autobesitzer, auf den man hätte Rücksicht nehmen müssen. Der Antrag, den Automobilverkehr in Liechtenstein nicht zuzulassen, wurde im Landtag angenommen.

Erste Motorfahrzeugsteuern und volkswirtschaftlicher Nutzen

Die Abgeordneten sahen «keinen volkswirtschaftlichen Nutzen, sondern nur Schäden am Eigentum» auf das Land und seine Bevölkerung zukommen und ersuchten die Hohe Fürstliche Regierung, den Autoverkehr wie im Schweizer Nachbarkanton Graubünden zu verbieten. Das geschah nicht. Stattdessen entschied sich die Regierung, ein Taxensystem einzuführen, also die Autofahrer zu besteuern. Im Juli 1911 liess der in Vaduz wohnhafte Ernst von Brand, ein «Rittmeister a.D.», seinen Personenwagen registrieren. Seine Frau Friederike von Brand dürfte die erste Autofahrerin Liechtensteins gewesen sein – auf jeden Fall war sie es, die 1913 die Jahrestaxe für das Automobil löste. Der nächste Eintrag im «Register der Kraftfahrzeuge» ist die Textilfabrik Jenny, Spoerry & Cie. (Triesen), die ihren Lastwagen der Marke Arbenz im Mai 1913 anmeldete.

Doppelter Transportzweck

Der Wagen erfüllte einen doppelten Zweck. Am Morgen wurden in der Garage Bänke auf dem Wagen angebracht, um die in Balzers wohnhaften Arbeiterinnen abzuholen, die früher zu Fuss in die Fabrik nach Triesen hatten gehen müssen. Tagsüber wurden nach dem Abmontieren der Bänke Gütertransporte für die Firma durchgeführt. Abends war dann wieder Personentransport nach Balzers angesagt. Das Auto war also zugleich der erste Omnibus und der erste Lastwagen im Lande. Den Wagen steuerte Hermann Marxer (1889–1965). Marxer hatte sich in Zürich bei einer Auto-Fahrschule ausbilden lassen und versah seinen Dienst als Berufschaffeur während fast fünfzig Jahren.

Internationaler Verkehr und Gebührenzettel

Während in Liechtenstein vor dem Ersten Weltkrieg sehr wenige Autos angemeldet waren, verkehrten schon sehr viel ausländische Fahrzeuge. Die Zollämter in Balzers, Vaduz, Schaan und Bendern zählten 1908 und 1909 jährlich etwa 300 durchfahrende Automobile. Dazu kamen noch die Fahrzeuge, die aus Vorarlberg einfuhren und dorthin zurückkehrten, «ohne ein Zollamt zu berühren». Seit 1911 mussten alle Autofahrer (also auch die aus Österreich) eine Taxe entrichten. Für eine Jahrestaxe waren 60 Kronen zu zahlen, für eine Wochentaxe fünf Kronen. Dies waren happige Gebühren, wenn man daran denkt, dass der durchschnittliche Taglohn eines Arbeiters damals drei bis vier Kronen betrug. 1912, im ersten vollen Jahr der Taxerhebung, wurden an den österreichisch-schweizerischen Zollämtern sowie an der



«Einhebungsstelle» Schaanwald insgesamt 547 Taxzettel ausgestellt. 282 Autofahrer, das heisst mehr als die Hälfte, kamen von Vorarlberg über Schaanwald ins Land. 149 Taxzettel gingen an Österreicher, 123 an Schweizer, 91 an Deutsche, 78 an Franzosen und 41 an Amerikaner. Unter diesen Gebührenzetteln waren nur acht Jahrestaxen. Sie wurden von Geschäftsleuten aus der Nachbarschaft gelöst, die in Liechtenstein des Öfteren Geschäfte zu erledigen hatten. Insgesamt kamen im Jahr 1912 Taxen im Umfang von 2'911 Kronen zusammen, die an die landschaftliche Armenkasse, einen Vorläufer der heutigen Liechtensteinischen AHV-IV-FAK, überwiesen wurden.



3 |

Das

Amt für Strassenverkehr gestern und heute



3. Das Amt für Strassenverkehr gestern und heute

Um einen Einblick in die Entwicklung des ASV zu geben, wurden u.a. Interviews mit ehemaligen und aktuellen Amtsleitern geführt, sowie auch mit Herrn Max Heidegger, Gründer der Max Heidegger AG. Die folgenden Amtsleiter führten die frühere Motorfahrzeugkontrolle (MFK), bzw. das heutige Amt für Strassenverkehr:

1. Rupert Quaderer
2. Gustav Marxer
3. Paul Matt
4. Manfred Schurti
5. Fidel Frick
6. Dr. Otto C. Frommelt (2016 bis heute)

Vom Rennfahrer zum Amtsleiter



36 Jahre lang war Manfred Schurti bei der Motorfahrzeugkontrolle tätig: Im Jahr 1966 begann er als Motorfahrzeugexperte und wurde schliesslich 1980 von der Fürstlichen Regierung als Amtsleiter gewählt. 20 Jahre führte Manfred Schurti die vielseitigen Aufgaben dieses Amtes aus, bis er letztlich im Dezember 2001 mit 60 Jahren in den wohlverdienten Ruhestand ging.

Bis 1998 war Manfred Schurti begeisterter Motorradfahrer und Pilot. Nun ist er engagierter Golfspieler. Im Sommer geniesst der Pensionist die warmen Tage auf dem Golfplatz, in den kalten Monaten macht er sich häufig auf Reisen in den Süden.

Manfred Schurti, Foto: ASV

Während seiner Tätigkeiten als Motorfahrzeugexperte war Manfred auch Autorennsportler. Im Jahr 1972 wurde er Europameister der Formel Super-V und wurde in dem selbem Jahr als Sportler des Jahres gewählt. Im darauffolgenden Jahr wurde Manfred Weltmeister der Formel Super-V. Dieser Erfolg bescherte ihm einen Vertrag als Porsche-Werksfahrer. 24-Stunden-Rennen von Le Mans, Deutsche Rennsport-Meisterschaft, Sportwagen-Weltmeisterschaft: Mit all den Rennen waren seine vier Wochen Urlaub schnell aufgebraucht. Er erhielt vier Wochen unbezahlten Urlaub, um Zeit für seine Leidenschaft zu haben. Nachdem er die Stelle als Amtsleiter annahm, beendete er seine Motorsportkarriere um sich voll und ganz auf die Leitung der MFK zu fokussieren.



Manfred Schurti, Foto: Liechtensteiner Vaterland



Der ehemalige Amtsleiter Manfred Schurti nahm sich die Zeit, um unsere Fragen rund um seine Zeit bei der MFK in den Jahren 1966 bis 2001 zu beantworten. Das folgende Interview wurde von Daria Schlegel, Melissa Beck und Belina Büchel geführt.

Lieber Herr Schurti, vielen Dank für die Zusage. Nun sitzen Sie wieder in Ihrem alten Büro, an ihrem alten Tisch.

Manfred Schurti: Gerne bin ich hier. Ich hoffe, ich kann euch mit meinem Interview ein Stück weiterhelfen. Ist schon Jahre her, seit ich das letzte Mal hier oben im 1. Stock in meinem ehemaligen Büro sass.

Wie war es zu Ihrer Amtszeit?

Manfred Schurti: Bevor ich im Jahr 1966 in die Motorfahrzeugkontrolle als Motorfahrzeugexperte eingetreten bin, war ich als Fahrlehrer tätig. Kennt ihr die Geschichte von der MFK früher?

Lernende: Nein, nicht wirklich.

Manfred Schurti: Ganz zu Beginn wurden die gesamten administrativen Aufgaben von der Landespolizei erledigt. Fahrzeugüberprüfungen gab es noch keine; es gab nur Führerscheinquellenprüfungen. Führerprüfungen waren delegiert. Alfred Hüsler, der Wirt vom damaligen Grüneck in Vaduz, und Willi Meier von Nendeln nahmen die Führerscheinquellenprüfungen ab. Die beiden waren meines Wissens nach nicht ausgebildet. Sie waren aber von der Regierung berechtigt, Führerscheinquellenprüfungen abzunehmen.

Später kam Gustl Marxer dazu. Gemeinsam gründeten sie die Motorfahrzeugkontrolle. Der erste Amtsleiter war Rupert Quaderer. Interessanterweise hatte Herr Quaderer weder ein Auto noch einen Führerschein. Er war bloss für die administrativen Arbeiten zuständig. Somit war Gustl Marxer alleiniger Verkehrsexperte, welcher die Führerprüfungen abgenommen hat. Ab der Gründung der MFK führte man Fahrzeugüberprüfungen ein. Von diesem Moment an, musste man nun alle 2-3 Jahre sein Auto vorführen. Zwei Jahre später, ca. 1962, kam Paul Matt als zweiter Verkehrsexperte dazu. Im Jahr 1966 übernahm Gustl Marxer die Stelle als Amtsleiter, da Rupert Quaderer sich pensionieren liess. In diesem Jahr wurde ich eingestellt: Mein erster Arbeitstag als Motorfahrzeugexperte war am 15. Januar 1966.

Das heisst, Sie waren bereits früh dabei. Zu dieser Zeit benutzte man ja noch die Schreibmaschine. Wie war die Umstellung von der Schreibmaschine auf den PC?

Manfred Schurti: 1980 wurde ich im Januar von der Fürstlichen Regierung als Amtsleiter der MFK gewählt. Meine erste Handlung war die Einführung der EDV – *die elektronische Datenverarbeitung*. Davor mussten wir beispielsweise die Achslastberechnungen von Nutzfahrzeugen mit dem Rechenschieber vornehmen, da es zu dieser Zeit noch keine Rechenmaschinen gab.

Vermissen Sie die Autorennen?

Manfred Schurti: Nein, eigentlich nicht. Ich bin 20 Jahre lang Autorennen gefahren und das hat mir gereicht. Ab und zu verfolge ich noch Rennen im Fernseher und früher habe ich



manchmal Autorennen besucht aber ich war so lange dabei, dass ich nun zufrieden bin ohne die Rennen.

Was war das erfolgreichste Erlebnis bei den Autorennen?

Manfred Schurti: 1972 wurde ich Europameister bei der Formel Super V. 1973 war ich Weltmeister in der Formel Super V in Amerika. Später fuhr ich dann für Porsche und habe einige Weltmeisterschaftsläufe gewonnen. Unter anderem bin ich auch 9-mal das 24-Stunden Le Mans Rennen gefahren, von 1974 bis 1982, ununterbrochen jedes Jahr. Viermal habe ich in Le Mans meine Klasse gewonnen und mein bestes Resultat bei der Gesamtwertung war 1976 4. Platz und später, 1980, 6. Platz von total 52 gestarteten Rennfahrzeugen.

Wieso haben Sie eigentlich Ihre Rennfahrerkarriere beendet?

Manfred Schurti: Als ich noch Motorfahrzeugexperte war habe ich immer, zusätzlich zu meinen bezahlten Ferien, vier Wochen unbezahlten Urlaub erhalten, damit ich meine Rennen fahren konnte. Die Ferien, die ich hatte, musste ich tageweise nehmen, um an den Rennen teilnehmen zu können. Sehr oft musste ich vom Ausland zurückreisen und bin teilweise erst zwischen 4 Uhr oder 5 Uhr morgens zuhause angekommen. Um 7 Uhr musste ich dann wieder im Büro sein. So habe ich meine gesamten Ferien plus den Sonderurlaub für meine Leidenschaft, die Rennfahrerei aufgebraucht.

Als ich die Amtsleitung übernommen habe, konnte ich nicht mehr zusätzlich zu meinen Ferien für längere Zeit wegbleiben. In einer Führungsposition geht dies natürlich nicht, zwei Monate nicht vor Ort zu sein. Somit musste ich meine Rennsportkarriere aufgeben.

Allerdings bin ich 1981 und 1982 jeweils noch die 24 Stunden von Daytona (USA) und die 24 Stunden von Le Mans gefahren.

Wie wurden Sie Amtsleiter der MFK?

Manfred Schurti: Ich war Stellvertreter von Gustl Marxer, dem damaligen Amtsleiter. Im Sommer 1979 ist dieser leider mit 59 Jahren verstorben. Im Januar 1980 bin ich als dessen Nachfolger von der Regierung gewählt worden.

Was hat Ihnen am besten an der Arbeit als Amtsleiter gefallen?

Manfred Schurti: Die Arbeit als Amtsleiter ist natürlich sehr interessant. Ich durfte das Team führen. Da wir ein kleines Team waren, war auch ich sehr stark im Tagesgeschäft involviert. Ich musste wichtige Entscheidungen treffen, doch glücklicherweise verfügte ich über sehr gute, kompetente und zuverlässige Mitarbeiter, was mir die Arbeit natürlich sehr erleichterte. Falls es verschiedenen Ansichten gab – wie in jedem anderen Betrieb auch– konnten diese durch gute Gespräche immer bereinigt werden.

Aber neben all dem, neben der Leitung des Amtes sowie Einführung der EDV, erledigte ich auch alltägliche Arbeiten. Arbeiten, welche in einem grossen Amt eigentlich nicht vom Amtsleiter gemacht werden. Somit half ich auch am Schalter aus oder nahm notfalls Prüfungen ab. Die Zusammenarbeit mit Kunden war mir sehr wichtig, ebenfalls Sorgen mit den Mitarbeitern teilen zu können. Was mir auch ein grosses Anliegen war, dass wir gut mit der Kundschaft auskommen, mit dem Gewerbe, speziell mit dem Autogewerbe, ein gutes Einvernehmen haben sowie dass alle am gleichen Strick ziehen.



Ich persönlich war immer auf der Seite des Kunden. Meiner Meinung nach ist der Kunde, d.h. die Bevölkerung, unser Arbeitgeber. Wir müssen dem Kunden hilfsbereit entgegenkommen und nicht schikanös handeln. Sie führen ihre Autos vor, legen Prüfungen ab und geben uns Arbeit.

Wenn Sie die Möglichkeit hätten nochmals Amtsleiter zu werden, würden Sie diese ergreifen?

Manfred Schurti: Es wäre eine komplett neue Situation, eine neue Aufgabe. Es ist nicht mehr dasselbe wie früher, aber warum nicht. Ich habe gerne mit Personen im Team zusammengearbeitet und mir gefiel es zu kommunizieren und zu führen, sodass alles gut und rund läuft.

Haben Sie eine Erinnerung an Ihre Amtszeit, an welche Sie sich besonders gerne erinnern? Etwas was Ihnen geblieben ist, etwas Spannendes oder Amüsantes?

Manfred Schurti: Eigentlich gab es immer etwas Spannendes. Bremsprüfungen wurden zu Beginn an auf öffentlichen Strassen absolviert, was teilweise zu amüsanten Vorkommnissen führte. Es gibt Geschichten, an die ich mich gerne erinnere: es kam eine Bäuerin mit einem VW Käfer. Ich prüfte das Auto und nach der Vollbremsung sagte die Bäuerin zu mir «Mein Gott!» jetzt habe sie ganz vergessen zu sagen, der Kofferraum sei voller Eier. Bei der Bremsprüfung ging somit die gesamte Ladung Eier kaputt. So etwas Ähnliches passierte auch mit einer Milchkanne im Auto. Die Milchkanne ist umgekippt und die ganze Milch war im Auto verteilt.

Was war Ihre schwierigste Aufgabe?

Manfred Schurti: Meine schwierigste Aufgabe war definitiv die EDV-Einführung. Dies war ein relativ neues Gebiet und die Umstellung ein enormer Aufwand. Es gab viele Schwierigkeiten. Während der Entwicklung des EDV-Programms ist die zuständige Firma, welche das Programm für uns entwickelt hat, bankrottgegangen. Das hat mir sehr zu schaffen gemacht und ich habe viele graue Haare während der Entwicklungsphase bekommen.

Was war Ihr grösster Erfolg im Amt?

Manfred Schurti: Schlussendlich eindeutig die Entwicklung und Einführung der EDV. Ich war immer schon offen für Neues. Davor haben wir alles von Hand gemacht: Zum Beispiel haben wir bereits im Oktober begonnen, Steuerrechnungen für jedes einzelne Auto zu schreiben und führten dementsprechend Karteien. Wir hatten eine Kartei bei dem jeder Fahrzeugausweis in Kopie nach Nummer und einmal nach Namen war. Gut, damals hatten wir vielleicht um die 10'000 bis 12'000 Autos, nicht wie heute. Es war trotzdem ein riesiger Aufwand, den wir mit der EDV-Einführung stark reduzieren konnten. Es war eine grosse Erleichterung für uns. Alle Fahrzeugausweise und alle Führerscheine wurden bis dahin mit der Schreibmaschine erstellt.



Computer 1980,
Foto: 7Dayshop



Sie hatten auch einen Lernenden. Was hat dieser genau gemacht?

Manfred Schurti: Der Lernende hat beim Schalter mitgeholfen. Er hat innerhalb seiner Zeit hier von einer Abteilung des Schalters zur anderen gewechselt. Damals waren vier bis fünf Personen am Schalter. Schlussendlich machte der Lernende dann auch Fahrzeugzulassungen, wie die anderen Mitarbeiter auch.

Können Sie uns noch ein bisschen vom Bau des jetzigen Gebäudes erzählen?

Manfred Schurti: Ich war selbstverständlich in der Baukommission, fast schon als Bauherr mit dem Polizeichef zusammen. Es war eine sehr spannende Zeit.

Es gab aber auch da relativ viele Probleme. Ursprünglich wollten wir zwei Stöcke unterirdisch bauen, doch durch die massive Entnahme des Grundwassers neigten sich die Gebäude an der Ostseite der Strasse, welche Richtung Meierhof führt. Deshalb mussten die Entnahme blitzartig gestoppt werden und wir mussten umplanen: Nun wollten wir nur noch einen Stock in die Tiefe, dafür aber zusätzlich einen Stock über Erdniveau. Der Bau hat etwa 1 1/2 Jahr gedauert.

Was ist hier speziell am Amt für Strassenverkehr in Vaduz?

Manfred Schurti: Wir sind natürlich bereits deshalb schon speziell, weil wir ein Amt eines Landes sind, nicht eines Kantons. Die Schweizer haben eine Kantonsregierung, wir einen Landesfürsten. Es gibt eine Vereinigung von den Chefs der Strassenverkehrsämter (StVA). Da ist der Chef von jedem StVA der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein vertreten. Jedes Jahr gibt es eine Sitzung, respektiv zwei: eine Frühlings- und eine Herbstsitzung. In der Frühlings-sitzung organisiert immer ein anderer Vertreter eine Sitzung in seinem Kanton.

Als ich an der Reihe war, die Sitzung in Liechtenstein vorzubereiten, richtete ich die Versammlung hier in Vaduz im Sitzungssaal des Polizeigebäudes aus. Mit allen Bundesbehörden waren wir um die 35 Teilnehmer. Die Behörden waren begeistert von unserem Neubau. Nach der Sitzung gab es auch immer ein Zusatzprogramm: «einen Apero und dann eine spezielle Aktivität». Ich habe für diese Aktivität einen Besuch im Schloss Vaduz bei unserem Landesfürsten organisiert. Dieser Besuch kam bei den Schweizern sehr gut an, so etwas konnte niemand von den Schweizern bieten und wird für immer unvergesslich bleiben.

Sie sind ja jetzt in der Pension. Wie schaut Ihr Alltag aus?

Manfred Schurti: Mein Alltag? Sehr streng.

Als ich 2001 in Pension gegangen bin, war ich sehr begeisterter Motorradfahrer, habe natürlich sehr oft im Sommer Motorradtouren gemacht. Ich war auch oft mit dem Flieger auf eigene Faust unterwegs. Danach begann ich Golf zu spielen.

Jetzt, seit 20 Jahren, bin ich begeisterter Golfer. Ich schätze, wenn die Tage wieder wärmer werden und wenn das Wetter einigermaßen mitmacht, bin ich etwa fünf Mal pro Woche auf dem Golfplatz. So ist meine Woche ziemlich ausgebucht. Meine Frau ist glücklicherweise ebenfalls ambitionierte Golferin, sie spielt etwas besser als ich – nicht nur ein bisschen, sondern um einiges besser.



Was machen Sie im Winter?

Manfred Schurti: Im Winter kann man bei uns nicht golfen. Deshalb gehen wir in den Süden. Wir waren bereits schon zehnmal in Südafrika jeweils vier Wochen golfen. Das zeigt, dass ich begeisterter Golfer bin, obwohl ich es nicht so gut kann wie meine Frau.

Haben Sie vielleicht noch etwas Wissenswertes für uns?

Manfred Schurti: Was vielleicht erwähnenswert ist, ist dass die MFK nicht so ein wahnsinniges Lieblingsamt von der damaligen Obrigkeit der Regierung war. Wir mussten immer um Lokalitäten kämpfen. Ich war insgesamt 36 Jahre lang bei der MFK, innerhalb dieser Zeit sind wir siebenmal umgezogen. Man nahm uns Räumlichkeiten weg und wir mussten nach neuen Standorten suchen. Teilweise war es eine sehr frustrierende Angelegenheit, doch schlussendlich fanden wir unseren Platz hier. Die erste Abnahmestelle, bei der man Fahrzeugprüfungen abnahm, war hinter dem Regierungsgebäude in Vaduz, damals war die Telefonzentrale noch da. Dort gab es eine sehr kleine Garage, in der wir die Autos prüften. Lastwagen konnten dort nicht geprüft werden. Vis-à-vis von der Kirche, wo jetzt das *Bürohaus Dr. Marxer* steht, war ein Parkplatz, auf dem Lastwagen geprüft wurden. Das war unser erster Standort.

Und der zweite?

Manfred Schurti: Ganz in der Nähe von hier, bei der NUFA Garage in Vaduz. Hinter dem Gebäude gab es eine «Box», in der sogar ein Bremsprüfstand vorhanden war. Nach einer Weile konnten wir uns für damalige Verhältnisse gut einrichten. Vorher mussten die Experten immer auf der öffentlichen Strasse die Bremsen überprüfen, während der Probefahrt. Wir sind zum Beispiel vom Regierungsgebäude rausgefahren, vom Heiligkreuz bis zum Irkales und retour. Hier beim Gewerbezug hatten wir dann endlich eine eigene Prüfstrasse.

War das nicht gefährlich?

Manfred Schurti: Na ja, früher gab es nicht so einen Verkehr wie heute.

Wo waren die restlichen Standorte?

Manfred Schurti: Als ich bei der MFK begonnen habe, waren wir in einem Gebäude beim Au-Kreisel in Vaduz, dort waren unsere Büros. Später sind wir ins «Rostige Haus»¹ gezogen. Das ist hier in der Nähe, vielleicht etwa 200 Meter vom heutigen ASV entfernt. Dann fanden wir Räumlichkeiten beim Gerichtsgebäude. Ebenfalls waren wir einmal beim ehemaligen Standort des Grundbuchamtes in Vaduz eingemietet. In diesem Gebäude waren wir zum ersten Mal nach einigen Jahren endlich vereint, also die technische und administrative Abteilung zusammen.

Vielen Dank, dass Sie sich Zeit für uns genommen haben.

¹ Das war ein Bürogebäude an der Landstrasse in Vaduz, das vom liechtensteinischen Volk «Rostiges Haus» genannt wurde. Heute ist es grün und in Sichtweite des jetzigen Polizeigebäudes



Vom internationalen Manager zum Amtsleiter



Dr. Otto C. Frommelt, Foto: ASV

Im Anschluss durften wir mit dem jetzigen Amtsleiter, Dr. Otto C. Frommelt ein Interview führen. Somit kann man einen Vergleich von den Fortschritten der Zeit machen.

Dank seines Grossvaters Otto Frommelt, Gründer des Postautobetriebs im Liechtensteinischen Oberland, ist Dr. Otto C. Frommelt von jung auf begeistert von der Mobilität und der Technologie.

Bevor er im Jahr 2016 die Stelle als Amtsleiter der damaligen Motorfahrzeugkontrolle, des heutigen Amts für Strassenverkehrs angetreten ist, ist er international unterwegs gewesen und hat in unterschiedlichen Ländern gearbeitet.

In die Berufswelt gestartet ist Dr. Otto C. Frommelt bei der Firma Max Heidegger AG, wo er seine Lehre als Automechaniker absolvierte. Nach vielen Weiterbildungen in unterschiedlichen Stellen fand er seinen jetzigen Arbeitsplatz in seiner Heimat in Vaduz.

Sein Motto: «Wir heben uns durch Teamwork, Schnelligkeit, Flexibilität und durch Innovation ab».

Hoi Otto, danke dass Du Dir Zeit genommen hast für uns. Kannst Du uns ein bisschen von deiner Amtszeit erzählen?

Dr. Otto C. Frommelt: Im Oktober 2016 habe ich die Stelle als Amtsleiter übernommen. Wir haben seit meinem Eintritt sehr viele Abläufe neu aufgearbeitet und eingeführt, was sehr energieaufwendig war. Dieser Aufwand hat sich jedoch für alle gelohnt.

Die letzten sechs Jahre als Amtsleiter waren wunderschön und ich hoffe auf viele weitere Jahre der Zusammenarbeit mit meinem kompetenten ASV Team.

Die Amtszeit bis heute war sehr herausfordernd, weil wir viele Neuerungen eingeführt haben. Veränderungen sind immer sehr anspruchsvoll.

Wusstet ihr, dass wir Liechtensteiner bis vor 2019 illegal in Amerika gefahren sind? Weil unser Führerschein z.B. in den USA nicht gültig resp. anerkannt war. Leider war Liechtenstein bei wichtigen internationalen Abkommen im Strassenverkehr, das heisst z.B. beim Genfer Abkommen, nicht dabei – dieses gibt es übrigens seit 1949. Oder beim Wiener Abkommen, das seit 1968 in Kraft ist. Wir haben die Situation analysiert und festgestellt, dass unsere Absenz in diesen zwei Abkommen nicht in Ordnung ist. Somit haben wir uns im «ASV Team» an die Arbeit gemacht, der Regierung die Aufnahme empfohlen und der Landtag hat am Ende einstimmig abgestimmt, dort beizutreten.

Was war das Erste, was Du als Amtsleiter getan hast?

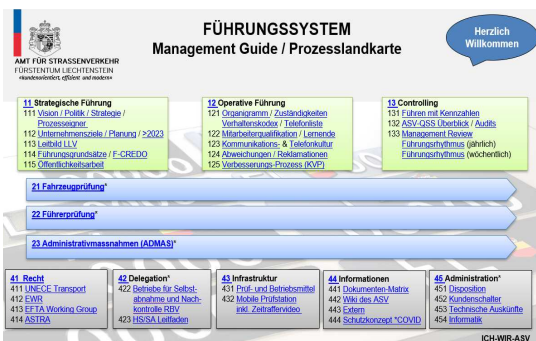
Dr. Otto C. Frommelt: Das Allererste war, dem ASV Team eine Vision zu geben. Um die Arbeit so zu erledigen, wie es sich gehört, braucht ein Unternehmen eine Vision. Meine Vision ist: «Das beste Strassenverkehrsamt der Region zu werden. Die Region ist nicht definiert: Es kann Liechtenstein sein: da sind wir bereits auf Platz eins, da wir das einzige Amt für Strassenverkehr in Liechtenstein sind. Es gibt aber auch noch die Region Ostschweiz und dann die ganze Schweiz, im Nachhinein Europa und letztlich die ganze Welt. Spass bei Seite – unsere Vision



ist offen. Mit dieser Einstellung bin ich angetreten und werde bis zum Schluss daran arbeiten, miteinander tagtäglich das ASV zu verbessern und gemeinsam zu wachsen.

Und Deine erste Neueinführung?

Dr. Otto C. Frommelt: Unser Qualitäts- und Führungssystem zu entwickeln und innerhalb von drei Monaten einzuführen. Beispielsweise gab es das Qualitätssystem vor mir nicht. Dies braucht es nicht nur für uns, sondern für unsere Kunden und Partner. Ebenfalls ist das Qualitätssystem ein integraler Bestandteil, um uns mit allen Schweizerischen Strassenverkehrsämtern gegenseitig anzuerkennen. Ebenso fordert die EU Richtlinie für die technische Kontrolle der Fahrzeuge einen einheitlichen Qualitätsstandard. Wir haben zusätzlich kurzfristig Kernprozesse digitalisiert und iPads eingeführt, z.B. um Fahrzeugprüfungen abnehmen zu können. Als ich hier begonnen habe, haben wir weniger Fahrzeugprüfungen gemacht, ca. 10'000 pro Jahr. Jetzt sind wir durchschnittlich auf ca. 15'000 Fahrzeugprüfungen pro Jahr. So haben wir eigentlich das ganze System im Sinne und Geiste ans Limit der Kapazität und Auslastung geführt. Viel mehr lässt es aufgrund der Infrastruktur, die aus dem Jahr 1990 stammt, nicht zu. Nichtsdestotrotz haben wir viele Verbesserungen und Erneuerungen eingeführt. Wir haben auch wo möglich an- und umgebaut um die Prozesse zu optimieren.



Was ist Dir wichtig?

Dr. Otto C. Frommelt: Mir ist es wichtig, dass wir unser im ASV Team erarbeitetes Leitbild täglich verwirklichen. Die Punkte habe ich gemeinsam mit meinen ASV Mitarbeitenden entwickelt. Zusammenzuarbeiten ist das eine, zusammen die Vorsätze zu leben, das andere. Es liegt gut in unseren Händen, das tagtäglich gemeinsam zu leben. Manchmal funktioniert es nicht so gut, dann braucht es Korrekturen und Offenheit, meistens klappt es wunderbar.

Was ist dein grösster Erfolg bis jetzt?

Dr. Otto C. Frommelt: Da gibt es nicht nur einen. Was auf jeden Fall ein grosser Wurf war, ist die Einführung des neuen Führerscheins mit Laserdruck, den wir im Jahr 2019 in Kraft gesetzt und lanciert haben. Diesen Standard hat die Schweiz dann im Jahr 2023 auch übernehmen. Wir drucken die Führerscheine im Laserdruckverfahren mit Sicherheitsmerkmalen, diese Anforderung wurde im Jahr 2006 von der EU in Kraft gesetzt. Allerspätestens musste man im Jahr 2013 umsetzen, dass wir einen Führerschein drucken mit allen Sicherheitsstandards. Wenn ihr jetzt die Führerscheine anschaut, welche davor ausgestellt wurden, fällt die Folie ab. Wir in Liechtenstein haben im Alleingang diesen neuen Führerschein eingeführt. Wir mussten zuerst die nötigen Geldmittel beschaffen um den Laserdrucker kaufen zu können, wir mussten



ihn in Funktion setzen, die neuen Führerscheinkarten designen und kreieren. Das waren alles wichtige Aktivitäten, die wir in meiner Zeit im Team umgesetzt haben.

Noch ein anderer Erfolg?

Dr. Otto C. Frommelt: Eine andere strategische und zukunftsweisende Massnahme ist unser elektronischer Führerschein – der digitale eFührerschein. Wir sind eines von nur acht Ländern der ganzen Welt, die es geschafft haben, einen elektronischen Führerschein offiziell einzuführen. Hier galt es digital, rechtlich und administrativ Hürden zu meistern. Heute sind wir sozusagen weltmeisterlich unterwegs.

Vor meinem Eintritt für der liechtensteinische Führerschein erst in 28 Ländern anerkannt, jetzt sind wir in 155 Ländern anerkannt. Auf der ganzen Welt sind es nur 24 Länder, deren Führerschein in 155 Ländern anerkannt sind, das heisst, unsere Führerscheine haben heute eine grosse internationale Akzeptanz.

Wir sind unter anderem Mitglied der Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein. Der Verein nennt sich abgekürzt «asa». Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat das ASV vorgeschlagen als Mitglied bei der «Conference of European Directors of Roads» (CEDR) : Dies ist eine Vereinigung und Plattform von allen Verkehrsdirektoren aus Europa. Heute sind wir auch international aufgestellt. Das sind wichtige Dinge, auf die ich persönlich sehr stolz bin und mich mit meinem ASV-Team und für das Amt sehr freue.



eFührerschein, Bild: ASV

Du warst international sehr aktiv. Was hast Du vor Deiner Amtszeit alles gemacht?

Dr. Otto C. Frommelt: Das wäre eine lange Antwort. Ich habe in vielen Ländern der Welt gearbeitet und auch viele unterschiedliche Positionen besetzt. Ich habe zwei Lehren abgeschlossen. Habe eine Marketingweiterbildung in Harvard absolviert. Ich war an der University of Warwick in England für meinen MBA und habe einen Dokortitel der Nottingham University Business School absolviert.

Beruflich war ich als Geschäftsführer, Marketing-Manager, IT-Leiter sowie als Chief Financial Officer (CFO) in unterschiedlichen Ländern verantwortlich, wie beispielsweise für Deutschland, Österreich, Schweiz und England. Ebenso war ich sechs Jahre Geschäftsführer (CEO) in Österreich sowie für Volvo in Unternehmensberatung weltweit unterwegs. Die meiste Zeit habe ich für Volvo gearbeitet, ich habe aber auch an Universitäten als Dozent im Bereich Marketing und Internationalisierung von Strategien Bachelors und Masterlehrgänge unterrichtet. Ich bin auch Key Note Speaker und Forum Member an Konferenzen und Kongressen. Nebenbei bin ich seit 2008 zertifizierter Mentor, natürlich unentgeltlich. Ich mache gerne etwas Gutes für meine Mitmenschen.



Welche Sprachen sprichst Du denn?

Dr. Otto C. Frommelt: Natürlich Deutsch, Englisch, Französisch und noch ein wenig Italienisch und Schwedisch.

Wieso bist Du Amtsleiter beim Amt für Strassenverkehr geworden?

Dr. Otto C. Frommelt: Ich weiss nicht, ob euch der Name Otto Frommelt etwas sagt, vielleicht seid ihr doch zu jung dafür (schmunzelt), aber Otto Frommelt hat etwas mit Autos in Liechtenstein zu tun. Mein Grossvater war einer der Pioniere in der Mobilität in Liechtenstein. Somit war ich schon als kleiner Junge an Autos interessiert. Ich habe in unterschiedlichen Standorten gearbeitet und war praktisch immer auf die eine oder andere Art mit Autos in Berührung.

Nach immerhin 33 Jahren im Ausland habe ich beschlossen, wieder nach Liechtenstein zu ziehen. Ich habe mich auf die Suche nach interessanten offenen Stellen gemacht. Zum guten Glück wurde die Stelle als Amtsleiter gerade ausgeschrieben und ich dachte mir, wieso nicht? Das Amt passt zu mir.

Was war die anstrengendste Aufgabe bisher?

Dr. Otto C. Frommelt: Unsere mobile Prüfstation. Wir mussten das Ministerium überzeugen, dass dies eine gute Investition ist. Es gab viele Diskussionen. Das Ministerium musste den Landtag aufklären und der Landtag musste schliesslich abstimmen, ob wir das nun durchführen können oder nicht. Schlussendlich stimmte der Landtag für die Investition, was sich bis heute als absolut richtig erwiesen hat, weil uns sonst ganz einfach die Kapazität für Fahrzeugprüfungen, die weiter zunehmen werden, gefehlt hätte. Ebenso erhöht dies die Flexibilität.



*Mobile Prüfstation für Fahrzeugprüfungen,
Foto: Liechtensteiner Vaterland*

Einmal wöchentlich sind wir bei Dir. Wieso ist Dir der Kontakt zu den Lernenden so wichtig?

Dr. Otto C. Frommelt: Ich war selbst einmal Lernender, ich war in der gleichen Position wie ihr. Dazu kommt noch, Lernende sind «unsere Zukunft». Einerseits kann ich euch in diesem Jahr etwas mit auf dem Weg geben, andererseits könnt ihr mir etwas zurückgeben. Ich kann euch hier in diesem Jahr auf diesem Weg begleiten und sehe, wie es euch geht, wie ihr euch verhaltet und weiterentwickelt als Kauffrauen – so haben wir einen guten Draht zueinander zur Basis.

Worin hebt sich Deiner Meinung das ASV hier von anderen ab?

Dr. Otto C. Frommelt: Es gibt einige Unterschiede. Der Wichtigste ist ganz klar die Grösse. Wir sind ein wirklich sehr kleines Amt verglichen zu unseren Schweizer Kollegen. Man kann das



mit dem Fahrzeugbestand veranschaulichen. Klein heisst, klein aber auch fein. Klein heisst auch, klein aber schnell. Klein heisst auch, modern und flexibel zu agieren. Wir heben uns dadurch ab, dass wir wie schon gesagt im Vergleich zu der Schweiz klein sind, dementsprechend agil. Aber auf der anderen Seite sage ich immer, wir sind nicht nur ein Strassenverkehrsamt, welches Führer- und Fahrzeugprüfungen durchführt, sondern wir bereiten zusätzlich Vorschläge zu Gesetzgebungen, Verordnungen und Umsetzungen von EU-Richtlinien vor. Dies ist eine riesengrosse zusätzliche Aufgabe, die kein Schweizer Kollege hat. Wir sind ein Amt in einem souveränen Staat, welcher eigenständig ist und EU-Recht umsetzen muss (aufgrund der Mitgliedschaft im EWR). Abschliessend kann ich noch sagen, wir sind eines der modernsten Strassenverkehrsämter in dieser Region sind. Dies stellt z.B. unser digitaler eFührerschein unter Beweis.

Was ist Deine Lieblingstätigkeit als Amtsleiter?

Dr. Otto C. Frommelt: Am meisten mag ich es, im Team neue Projekte auszuarbeiten, umzusetzen und zukunftsgerecht unterwegs zu sein. Ebenso liegt der Kundenkontakt.

Was gefällt Dir am wenigsten?

Dr. Otto C. Frommelt: Ganz klar: Spesenabrechnungen selber ausfüllen!

Was ist Dir am wichtigsten in Bezug auf das Team?

Dr. Otto C. Frommelt: Am Liebsten schaue ich zu, dass alles super läuft. Ich freue mich, wenn Mitarbeitende neue Ideen haben und ihre Initiative einbringen. Wichtig ist, diese Ideen dann auch selbstständig in die Praxis umzusetzen. Mit anderen Worten, es soll Eigeninitiative ergriffen werden. Motivierte und engagierte Mitarbeiter sind der Motor für Wachstum und Erfolg.

Was ist Dein coolestes Erlebnis bis jetzt?

Dr. Otto C. Frommelt: Das cooleste Erlebnis war, als ich im Mai 2022 allen meinen Schweizer Kollegen den eFührerschein präsentieren konnte. Diesen konnte ich mit einem «stolzen» Lächeln im Gesicht vorstellen.

Was ist Dein Traumauto?

Dr. Otto C. Frommelt: Die Fragen werden immer schwieriger. Ich sage immer «Horses for courses» also auf gut Deutsch – für jeden Anlass das Passende. Für mich ist eines der coolsten Autos der Jaguar XK 140 DHC. Wenn nicht besitzen, würde ich diesen gerne einmal auf einer Rennstrecke einfach mal selber fahren. Auch finde ich einen alten Fiat 500 super. Bei mir in der Garage steht ein Fiat 850. Den habe ich vor 40 Jahren selber vollständig restauriert und er läuft bis heute noch einwandfrei. Was mir ebenfalls sehr gefällt, ist, dass er eine giftgrüne Farbe hat (Anmerkung: Originalfarbe). Dies gibt dem Fahrzeug ein gewisses Flair.



Was sind Deine Hobbys?

Dr. Otto C. Frommelt: Ich bin durch und durch Liechtensteiner. Ich liebe die Natur und versuche jede Sekunde bei jeder Witterung in freier Natur zu verbringen wie z.B. beim Wandern, Vespa fahren und Skifahren. Nebenbei schreibe ich gerne Artikel und publiziere diese auch. Themen sind hauptsächlich: Leadership, Strategie, Kommunikation und Blockchain Technologie. Es ist ein tolles Hobby. Seit 2008 fungiere ich als Mentor, das liegt mir am Herzen und ich kann Menschen vieles zurückgeben: Ein tolles Erlebnis war als ich als Mentor beispielsweise einen jungen Schweden dabei begleitet habe, ein eigenes IT Unternehmen aufzubauen. Dies ist übrigens immer noch erfolgreich und wächst weiter. Ich denke immer gerne an die Leute zurück, mit denen ich gemeinsam etwas erarbeiten, gestalten oder verändern konnte.



4| Infrastruktur und Neubau



4. Infrastruktur und Neubau

Bevor das heutige ASV seinen rechtmässigen Platz im Gewerbegebiet in Vaduz erhielt, war das Amt bis 1964 in Büros des Regierungsgebäudes untergebracht. Die technischen Prüfungen wurden in einer Garage hinter dem Regierungsgebäude durchgeführt. In den Jahren 1965 bis 1974 wurden die Verwaltung und Kontrollen in diversen Privathäusern durchgeführt. Ab dem Jahr 1975 wurde im alten Marinum in Vaduz die Verwaltung untergebracht sowie im Neugut in Vaduz die Fahrzeugprüfungen durchgeführt. Dies dauerte bis zum Neubau.



Standort ASV, Foto: ASV

Neubau Polizeigebäude, Gefängnis und Motorfahrzeugkontrolle

Öffentliche Bauten liegen im besonderen Blickfeld der Bürger. Sie heben sich nicht nur gegenüber Privatbauten durch ihre besondere Nutzung ab, sei es eine Schule, ein Gericht oder ein Polizeigebäude. Sie dienen als Identifikationsorte der Gesellschaft. Der öffentliche Bau nimmt städtebaulich, kulturell und gesellschaftspolitisch meist eine besondere Stellung ein, was in Architektursprache oder beim Standort besonders zum Ausdruck kommt (Hochbauamt Vaduz, 1991).

Motorfahrzeugkontrolle mit Prüfhalle

Neben der Landespolizei und dem Untersuchungsgefängnis findet im neuen Gebäude auch die Motorfahrzeugkontrolle eine neue bleibende Unterkunft. Erstmals sind nun die Prüfhalle und die Büros der Motorfahrzeugkontrolle am selben Platz, was die Arbeitsabläufe erleichtert (Hochbauamt Vaduz, 1991).

Gemeinsame Nutzung

Dieses Bauwerk ist mit dem Begriff der Einmaligkeit in vielerlei Beziehung charakterisiert. Konzept, Planung und Ausführung sind von den speziellen Nutzungsanforderungen eines Polizeigebäudes mit Untersuchungsgefängnis und der Kombination mit der Motorfahrzeugkontrolle geprägt. Ein derartiges Gebäude ist im Fürstentum Liechtenstein einmalig. Auf lange Zeit hinaus wird der Staat kein zweites Gebäude dieses Inhaltes errichten. Die Besonderheit der Nutzung hat ebenso besondere wie einmalige Anforderungen an die Planung und Ausführung gestellt. Zwar konnte man auf Erfahrungen in anderen Ländern zurückgreifen, vieles war aber für die speziellen Verhältnisse im Fürstentum Liechtenstein neu zu überdenken. Vor allem im Trakt der Landespolizei wurden viele technische und architektonische Konzepte entwickelt, die neuartig sind und auch für künftige Bauten des Auslandes richtungsweisend sein können (Hochbauamt Vaduz, 1991).



Realisierung Neubau

Die Baukommission mit folgenden Mitgliedern zeichnete sich für die Planung und Realisierung verantwortlich:

- Hans Brunhart, Regierungschef
- Dr. Herbert Wille, Stv. Regierungschef
- Vinzenz Batliner, Polizeichef
- Werner Marxer, Polizeichef
- Manfred Schurti, MFK
- Wolfgang Luther, Hochbauamt
- Walter Walch, Hochbauamt
- Adolf Marxer, APO

Abbildung 2: Vorbereitungs- und Planungsablauf

Zeitraum	Aktivität
05/1983	1. Entwurf Raumvorstellungen Landespolizei
11/1984	1. Entwurf Raumvorstellungen MFK
12/1984	Modifizierte Raumbedürfnisse, erarbeitet mit Benutzern MFK + Landespolizei
4/1986	Abgabe der Wettbewerbsentwürfe der am Wettbewerb beteiligten Architekten
6/1986	Jurytermin mit Bewertung der 9 eingereichten Entwürfe, 5 Projekte
6/1986	Architekturauftrag an Hubert Ospelt, Vaduz zur Überarbeitung des Wettbewerbsprojekt
10/1986	Vorstellung und Beurteilung des überarbeiteten Projektes durch die Wettbewerbsjury
2/1987	Auftragserteilung an die am Bau beteiligten Ingenieure (Statik-, Heizungs-, Lüftungs-, Elektro-, Sanitär- und Sicherheitsplanung)
6/1987	Baugrund- und hydrologische Bodenabklärung
6/1987	1. Sitzung der Baukommission
9/1987	Umwidmung der Gewerbezone in die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
12/1987	Baugesuch eingereicht bei der Gemeinde Vaduz
01/1988	Bauvisiere erstellt
03/1988	Landerwerb: Gemeinderatsbeschluss über den Grundstückstausch (Neugut, Aeule, Jenny-Spoerry-Areal)
04/1988	Landtagsbeschluss über den Verpflichtungskredit von CHF 35 Mio.
04/1988	Ausschreibung des Verpflichtungskredites zum Referendum
08/1988	Aushubbewilligung



Abbildung 3: Ausführungsphase

Zeitraum	Aktivität
08/1988	Spatenstich
08/1988	Beginn der Aushubarbeiten
10/1988	Baubewilligung
11/1988	Geotechnischer Untersuchungsbericht
12/1988	Abklärungen und Messungen zeigen, dass die Grundwassersituation nur unter grösstem Aufwand zu bewältigen wäre
01/1989	Entscheid für die Umplanung mit Verzicht auf das 2. Untergeschoss
05/1989	Beginn Betonierarbeiten – Bodenplatten (Trägerplatten)
11/1989	Rohbaufertigstellung MFK
03/1990	Rohbaufertigstellung Untersuchungsgefängnis
07/1990	Rohbaufertigstellung Polizeigebäude
08/1990	Aufrichtfeier mit allen am Bau beteiligten Handwerkern
12/1990	Bezug Prüfhalle und Expertenbüros der MFK
01/1991	Bezug der Büros und Verwaltungsräume der MFK
08/1991	14. und letzte Sitzung der Baukommission
09/1991	Bezug und Inbetriebnahme Gebäude Landespolizei
10/1991	Bezug Untersuchungsgefängnis
11/1991	Offizielle Eröffnung der gesamten Anlage mit kirchlicher Einsegnung durch den Pfarrer
11/1991	Tag der offenen Tür



5|

Rechtsgrundlagen: Gesetze und Verordnungen



5. Rechtsgrundlagen: Gesetze und Verordnungen

Im Strassenverkehr gibt es verschiedene Gesetze und Verordnungen, an die sich die Teilnehmenden des Strassenverkehrs halten müssen. Die höchste Norm ist hierbei die internationale Richtlinie, ausserdem gibt es zweitrangig die europäischen Richtlinien und drittrangig die Gesetze und Verordnungen, die nur im Fürstentum Liechtenstein gelten. Die liechtensteinischen Gesetze und Verordnungen berücksichtigen unter anderem auch die schweizerischen Normen und Verordnungen. Damit entsteht eine Gleichstellung. Für die gegenseitige Anerkennung verpflichten sich die Vertragsparteien dazu, den jeweiligen Richtlinien zu folgen.

Um eine Vereinheitlichung zu gewährleisten, gilt es, internationalen Standards zu folgen, wie zum Beispiel für:

- gebaute und immatrikulierte Fahrzeuge / Fahrzeugspezifikationen
- Signalschilder und Strassenmarkierungen
- Führerschein- und Fahrzeugkategorien
- Zulassungen

Internationale Abkommen im Strassenverkehr

Die internationalen Abkommen im Strassenverkehr sind Verträge zwischen verschiedenen Ländern, die Regeln und Vorschriften für den Strassenverkehr festlegen. Sie sollen dazu beitragen, dass der Verkehr auf den Strassen sicherer und flüssiger wird. Die Abkommen enthalten unter anderem Bestimmungen zur Verkehrsregelung, zur Fahrzeugtechnik und zur Fahrerlaubnis. Es ist wichtig, dass sich alle Verkehrsteilnehmer an diese Regeln halten, um Unfälle zu vermeiden und den Verkehr flüssig zu halten (ChatGPT).

Es gibt drei wichtige internationale Abkommen: das Pariser Abkommen 1926, das Genfer Abkommen 1949 und das Wiener Übereinkommen 1968.

Wenn ein Land Mitglied in allen drei Abkommen ist, haben seine Bürgerinnen das Recht, in 155 Ländern mit seinem nationalen Führerschein zu fahren. Liechtenstein ist eines von nur 24 Ländern weltweit, welches diese Voraussetzungen erfüllt. Es gibt jedoch einige Länder, in denen es nicht erlaubt ist, mit einem liechtensteinischen Führerschein zu fahren:

Abbildung 4: Nichtmitglieder im internationalen Abkommen

Abchasien	Gabun	Nepal
Afghanistan	Gambia	Nicaragua
Afrikanische Union	Grenada	Niue
Andorra	Guinea	Oman
Antigua / Barbuda	Guinea-Bissau	Osttimor / Timor
Äquatorialguinea	Honduras	Palästina
Arzach	Indonesien	Palau
Äthiopien	Jemen	Panama
Bhutan	Kamerun	Salomonen
Bolivien	Kiribati	Sambia
Brunei	Kolumbien	Samoa
Burundi	Komoren	São Tomé /Príncipe
China	Kosovo	Macau
Cookinseln	Libyen	St. Kitts und Nevis



Costa Rica	Malediven	St. Lucia
Nordkorea	Marshallinseln	St. Vincent /Grenadinen
Dominica	Mauretanien	Sudan
Dschibuti	Mexiko	Südossetien
Eritrea	Nauru	Südsudan
Tonga	Tschad	Tuvalu
Vanuatu	Usbekistan	Ukraine mit Krim

Erwähnenswert ist, vor Reiseantritt sicherzustellen, einen gültigen internationalen Führerschein, der «nur» eine Übersetzung des nationalen Führerscheins ist, mitzuführen. Der internationale Führerschein gilt jedoch nur in Kombination mit dem nationalen Führerschein.

Führerausweis und Fahrzeugprüfungen

Richtlinie 2006/126/EG – Führerausweis

Die rechtliche Grundlage des Führerscheins ist die EU Richtlinie 2006/126/EG. Gemäss der Richtlinie kann er nur noch für eine Gültigkeitsdauer von 15 Jahren oder befristet bis zur nächsten vertrauensärztlichen Kontrolluntersuchung ausgestellt werden.

EU Richtlinie 2014/45/EU – Fahrzeugprüfung

Um in Europa eine einheitliche Regelung für die periodischen Untersuchungen von Fahrzeugen zu gewährleisten, wurde die EU-Richtlinie 2014/45/EU erlassen. Die Periodizität für Fahrzeugprüfungen variiert, je nach Fahrzeugart:

- Personenwagen: erstmals nach vier Jahren, danach alle zwei Jahre
- Lastwagen und Busse: jährlich
- Veteranenfahrzeuge: alle 6 Jahre

Gesetzliche Grundlagen

Die gesetzlichen Grundlagen im Strassenverkehr sind in den jeweiligen nationalen Gesetzen und Verordnungen festgelegt. Diese Regeln legen fest, wie sich Verkehrsteilnehmer auf der Strasse verhalten müssen, welche Geschwindigkeiten erlaubt sind, welche Verkehrszeichen und Markierungen zu beachten sind und welche technischen Anforderungen an Fahrzeuge gestellt werden. Die Einhaltung dieser Regeln ist wichtig, um die Sicherheit auf den Strassen zu gewährleisten und Unfälle zu vermeiden. Verstösse gegen die gesetzlichen Grundlagen können zu Bussgeldern oder sogar zum Entzug des Führerscheines führen (ChatGPT). Im folgenden Abschnitt wird das Strassenverkehrsgesetz (SVG) und alle dazugehörigen Verordnungen erläutert.

Strassenverkehrsgesetz

Das Strassenverkehrsgesetz (SVG) mit seinen Verordnungen regelt die Bestimmungen für die Teilnahme am öffentlichen Strassenverkehr sowie die Haftung und die Versicherung für Schäden, welche durch Motorfahrzeuge, Fahrräder oder fahrzeugähnliche Geräte verursacht werden. Die Verkehrsregeln (Art. 24 ff) gelten für die Führer von Motorfahrzeugen und

741.01	
Liechtensteinisches Landesgesetzblatt	
Jahrgang 1978	Nr. 18
ausgegeben am 29. August 1978	
Strassenverkehrsgesetz (SVG) ¹	
vom 30. Juni 1978	

Strassenverkehrsgesetz, Foto: Gesetze.li



die Radfahrer auf allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Strassen, für die übrigen Strassenbenutzer nur auf den für Motorfahrzeuge oder Fahrräder ganz oder beschränkt offenen Strassen (gesetzl.i, 2023).

Relevante Verordnungen für den Strassenverkehr

Die Verkehrszulassungsverordnung (VZV) regelt die Zulassung von Fahrzeugführern und Fahrzeugen zum Strassenverkehr, die Aus- und Weiterbildung der Fahrzeugführer sowie die Anforderungen an die Verkehrsexperten. In Liechtenstein ist es möglich, den Lernfahrausweis ab dem 17. Lebensjahr für die Kategorie «B» zu erwerben.

Verkehrsregelverordnung

Die Verkehrsregelverordnung (VRV) bestimmt wie der Name schon sagt, die Verkehrsregeln. Es ist wichtig, die Verkehrsregeln zu kennen und zu befolgen.

Verkehrsversicherungsverordnung

Die Verkehrsversicherungsverordnung (VUV) enthält die Haftpflicht- und Versicherungsbestimmungen für Motorfahrzeuge. Diese gelten, unter Vorbehalt von Art. 38 und 39 dieser Verordnung, für alle Motorfahrzeuge.

Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

Die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) regelt die Kriterien für die Einteilung von Strassenfahrzeugen, die Zulassungsprüfung, Nachprüfung und Abgaswartung von Strassenfahrzeugen sowie die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge. Fahrzeuge, die auch auf Schienen, zu Wasser oder in der Luft verwendet werden, unterstehen ebenfalls dieser Verordnung, solange sie unabhängig von Gleisen auf öffentlichen Strassen verkehren. Das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, die keiner Zulassung unterliegen, ist ebenfalls in dieser Verordnung geregelt.

Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit der Führer von Motorfahrzeugen zum Güter- und Personentransport

Die Verordnung Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit der Führer von Motorfahrzeugen zum Güter- und Personentransport (ARV) regelt die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit der Führer von Motorfahrzeugen zum Güter- und Personentransport einschliesslich des übrigen Fahrpersonals, die Kontrolle der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit und die Pflichten der Arbeitgeber.



6|
Die Abteilungen
und
Fachbereiche
des ASV



6. Die Abteilungen und Fachbereiche des ASV

Das ASV ist in zwei Abteilungen und einen Fachbereich unterteilt: Die Abteilung Administration (Disposition/Backoffice und Schalter), die Abteilung Technik (Fahrzeug- und Führerprüfungen) sowie den Fachbereich Administrativmassnahmen (ADMAS).

Administrativmassnahmen

Der Fachbereich Administrativmassnahmen (ADMAS) wird erst aktiv, wenn eine Meldung der Polizei, intern oder von Dritten eintrifft, die eine Massnahme nach sich ziehen kann. Beispielsweise wenn es im Strassenverkehr zu einer Kontrolle oder einem Unfall kommt, in welcher die Polizei im Spiel ist, wird durch diese ein Rapport über den Sachverhalt erfasst. Dieser wird anschliessend an den Fachbereich ADMAS weitergeleitet. Aufgrund des Rapportes, des Verkehrsleumunds und der festgelegten Richtlinien wird ein Administrativverfahren eingeleitet. Dieses kann von einer Verwarnung bis zu einem Entzug des Führerausweis führen, sofern die betroffene Person in Liechtenstein wohnhaft ist. Ausländischen Fahrzeugführern kann der Führerausweis aberkannt werden. Im ersten Schritt wird das sogenannte rechtliche Gehör erlassen, um Betroffenen zu ermöglichen, sich zum Vorfall zu äussern und eine Stellungnahme abzugeben. Dies kann telefonisch oder auch schriftlich erfolgen. Im zweiten Schritt erfolgt die Verfügung, in der die definitive Massnahme bekanntgegeben wird. Des Weiteren werden Fahreignungsabklärungen bei Führerinnen, denen vorübergehend oder dauernd die körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeiten zum sicheren Führen eines Motorfahrzeuges nicht ausreichen, getroffen.

Kundenschalter und Back Office / Disposition

Diese Abteilung ist verantwortlich für Fahrzeugausweise und Führerscheine. Es werden Führerscheine ausgestellt und/oder verlängert, Verzichte eingetragen oder ausländische Führerscheine in einen Liechtensteinischen umgetauscht. Bei den Fahrzeugzulassungen werden Aufgaben wie Halter- oder Fahrzeugwechsel, Wechselschilder, Herausgabe von Tagesschildern, Deponierung oder Abholung von Kontrollschildern sowie Namen- und Adressänderungen erledigt. Das ASV hat insgesamt vier Kundenschalter (A-D). Während den



Kundenschalter ASV, Foto: ASV

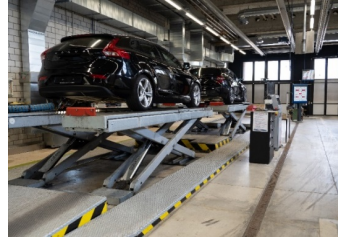
Öffnungszeiten von Montag bis Freitag von 8.00 bis 11.30 Uhr und 13.30 Uhr bis 16.30 Uhr werden an den Schaltern tatkräftig die Anliegen der BürgerInnen bearbeitet. Vor und nach den offiziellen Öffnungszeiten werden die Backoffice Arbeiten durchgeführt.



Technik/Verkehrsexperten

Die Abteilung Technik mit ihren Verkehrsexperten ist zuständig für die technischen Kontrollen von leichten und schweren Motorfahrzeugen und deren Anhängern, melde- und prüfpflichtigen technischen Änderungen an einem Fahrzeug, welche den Original-Zustand verändern, sowie für die Zulassungsprüfung für Importfahrzeuge.

Des Weiteren führen die Verkehrsexperten die Abnahme der Theorieprüfung sowie praktischen Führerprüfungen verschiedener Kategorien aus. Ebenfalls führen Sie medizinische Kontrollfahrten bei Personen mit chronischen Erkrankungen sowie beim Umtausch eines nicht EU-Führerscheins eine Ausländerkontrollfahrt durch.



Prüfhalle ASV, Foto: ASV



7|
Der Weg
zum
Führerschein



7. Der Weg zum Führerschein

Ein Führerschein begleitet einem fast das ganze Leben. Dieser ist auch das Mittel zum Zweck in Bezug auf individuelle Mobilität. In Liechtenstein ist ein Führerschein umso wichtiger, da das Land «zersiedelt» ist. Im Folgenden werden wichtige Informationen bezüglich des Führerscheins, inkl. Digitalisierung und Sicherheitsstandards, aufgezeigt sowie die Kategorien erläutert. Der Liechtensteinische Führerschein ist heute u.a. in 155 Staaten der Welt anerkannt.



Führerschein, Bild: ASV

Informationen zum Führerschein und Führerscheinkategorien

Um einen Führerschein zu erwerben, benötigt es in den meisten Fällen eine bestandene Theorieprüfung, den Nothelferausweis, den Verkehrskundeunterricht, sowie die praktische Führerprüfung. Dies wird im Folgenden näher erläutert.

Ab einem Alter von 14 Jahren darf man nach bestandener Theorieprüfung motorisiert am Strassenverkehr teilnehmen. Dies mit einem Motorfahrrad (Kategorie M) oder einem landwirtschaftlichen Motorfahrzeug (Kategorie G) mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h oder nach einer praktischen Schulung sogar mit 40km/h.

Ab einem Alter von 15 Jahren darf man mit bestandener Basistheorie und besuchtem Verkehrskundeunterricht (VKU), Kleinmotorräder und Leichtmotorfahrzeuge bis 45 km/h (Kategorie AM) mit kleinem gelbem Kontrollschild lenken.

Ab einem Alter von 16 Jahren darf man Motorräder mit einem Hubraum von nicht mehr als 125cm³ (Kategorie A1) führen. Damit man fahren darf, muss zuerst eine Theorieprüfung absolviert werden. Nach Bestehen der Theorieprüfung kann ein Lernfahrausweis ausgestellt werden, welcher vier Monate gültig ist. In dieser Zeit muss die praktische Grundschulung (PGS) absolviert werden, damit der Lernfahrausweis um weitere 12 Monate verlängert wird. Bevor man zur praktischen Prüfung antreten kann, muss noch der Verkehrskundeunterricht (VKU) besucht werden (sofern Kategorie AM nicht vorhanden). Motorräder mit einem Hubraum von mehr als 125 cm³ dürfen ab 18 Jahren gelenkt werden (Kategorie A2). Nach einer Lernphase von zwei Jahren mit der Kategorie A2 (Motorrad mit max. 35kW) kann frühestens mit 20 Jahren die praktische Prüfung für die Kategorie A (keine Beschränkungen) absolviert werden.

Ab einem Alter von 17 Jahren ist es erlaubt, mit Motorwagen (Autos und Lieferwagen) und dreirädrigen Motorfahrzeugen zu fahren (Kategorie B). Der Lernfahrausweis hat eine Gültigkeit von zwei Jahren. Zur praktischen Prüfung können Personen zugelassen werden, welche das 18. Lebensjahr vollendet haben und den VKU besucht haben.

Theorieprüfung

Sie erhalten eine persönliche Zulassungsbestätigung zur Theorieprüfung nach Einreichung des Gesuchformular für einen Lernfahr- oder Führerausweis. Hierfür ist ein Sehtest nötig und einige Gesundheitsfragen müssen wahrheitsgetreu beantwortet werden. Voraussetzung zum Ablegen der Prüfung ist die Vorlage dieser Zulassungsbestätigung sowie eines Personalausweises in Form einer Identitätskarte, Ausländerausweises oder Reisepasses. Der Prüfungsort und die Prüfungszeit sind auf der Zulassungsbestätigung aufgeführt. Die Prüfung umfasst, je



nach Kategorie, die Teile Basistheorie oder Zusatztheorie. Die Theorieprüfungen werden grundsätzlich am Tablet abgelegt. Die Basistheorie kann frühestens einen Monat vor Erreichen des Mindestalters der jeweiligen Kategorie abgelegt werden. Eine bestandene Theorieprüfung ist unbeschränkt gültig. Keine Prüfung der Basistheorie müssen Personen ablegen, die bereits einen Führerausweis der Kategorien A2, A1, B oder B1 besitzen. BewerberInnen um den Lernfahrausweis der Kategorie F sind von der (vereinfachten) Basistheorieprüfung befreit, wenn sie Inhaber des Führerausweises der Kategorie G sind.

Nothelferausweis

Den Nothelferausweis bekommt man durch das Bestehen des Kurses über lebensrettende Sofortmassnahmen, auch Nothilfekurs genannt. Dies ist ein 10-stündiges Erste-Hilfe-Training, welches ein obligatorischer Teil der Fahrausbildung darstellt. Der Nothelferkurs geht in der Regel über zwei Tage und kann natürlich auch von allen anderen Personen (ab 14 Jahren) abgelegt werden. Diese Kurse werden zum Beispiel von Fahrschulen oder Samaritervereinen angeboten und an verschiedenen Standorten durchgeführt. Die Gültigkeit beträgt sechs Jahre.

Praktische Führerprüfung

Die praktische Führerprüfung ist der Prüfungsteil bei dem die Fahrkompetenz des Kandidaten durch einen Verkehrsexperten überprüft wird. Die Prüfung erfolgt entsprechend den allgemeinen Prüfungsanforderungen nach Richtlinie 7 der asa (Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz und Liechtensteins). Der Motorfahrzeugführer muss sich jederzeit an Verkehrsregeln halten können und das Fahrzeug so beherrschen, dass er den gegebenen Vorschriftspflichten nachkommen kann.

Tipps für eine erfolgreiche Führerprüfungen

- Theorie durch eine logische Denkweise verstehen, nicht auswendig lernen
- Sich mit Verkehrsregeln und -zeichen vertraut machen
- Fahrstunden bei einem Fahrlehrer nehmen
- Sich mit der Fahrzeugbedienung vertraut machen
- Regelmässige private Übungsfahrten
- Ausgeruht und ausgeschlafen zur Prüfung antreten, Ruhe bewahren

Die folgende Tabelle zeigt einen Gesamtüberblick aller Fahrzeugkategorien im Detail, erläutert das Mindestalter und beschreibt deren Verwendung:



Abbildung 5: Führerscheinkategorien

Kategorie	Alter / Jahre	Beschreibung der Verwendung
A	20 J. und 2 J. Führerschein mit Kat. A2	Motorräder mit mehr als 35 kW und Leistungsgewicht 0.20 kW/kg
A2	18	Motorräder mit höchstens 35 kW und max. Leistungsgewicht 0.20 kW/kg, die nicht von einem Fahrzeug mit mehr als der doppelten Motorleistung abgeleitet sind
A1	16	Motorräder mit max. Hubraum von 125 cm ³ und Motorleistung von höchstens 11 kW
AM	15	Kleinmotorräder und Leichtmotorräder max. 45km/h
B	18	Motorwagen mit einem Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg sowie nicht mehr wie neun Sitzplätzen
B1	18	Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge mit höchstens 550 kg
C	18	Motorwagen von mehr als 3500 kg Gesamtgewicht
C1	18	Motorwagen von mehr als 3500 kg bis 7500 kg Gesamtgewicht
C1 118	18	Führen von allen Feuerwehrmotorwagen
D	21	Personentransport von mehr als neun Sitzplätzen
D1	21	Personentransport von neun bis siebzehn Sitzplätzen
BE	18	Zugfahrzeug aus Kat. B und Anhänger mit einem Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg
CE	18	Zugfahrzeug aus Kat. C und Anhänger mit einem Gesamtgewicht von mehr als 750 kg
C1E	18	Zugfahrzeug der Unterkategorie C1 und einem Anhänger mit Gesamtgewicht von mehr als 750kg, sofern das Gesamtzuggewicht 12 000 kg nicht übersteigt oder ein Zugfahrzeug der Kategorie B und einem Anhänger mit Gesamtgewicht von mehr als 3500kg, sofern das Gesamtzuggewicht 12 000 kg nicht übersteigt
DE	21	Zugfahrzeug aus Kat. D und Anhänger mit Gesamtgewicht von nicht mehr als 750 kg
D1E	21	Zugfahrzeug der Unterkategorie D1 und einem Anhänger mit Gesamtgewicht von mehr als 750 kg
F	16	Motorfahrzeuge, ausser Motorräder mit Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h
G	14	Landwirtschaftliche Motorfahrzeuge mit Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h



8|

Berechtigte Führerdokumente



8. Berechtigte Führerdokumente

Aktuell gelten vier mögliche Dokumente, die berechtigen, ein Fahrzeug zu lenken.

Blauer Führerschein

Der blaue Führerschein, auch genannt als «altrechtlicher Führerschein», war grundsätzlich unbefristet gültig. Diese Regelung wurde abgeschafft. Jede Person, die im Besitz eines solchen Dokuments ist, muss dieses spätestens bis 19. Januar 2033 umtauschen.

Führerscheinkarte

Am 1. April 2003 wurde der erste Führerschein im Kreditkartenformat herausgegeben. Dieser entsprach aber nicht den Führerscheinrichtlinie (RL2006/126) der Europäischen Union und hatte bis zum 70. Geburtstag Gültigkeit.

Führerscheinkarte mit Sicherheitsstandard

Am 1. April 2019 wurde erstmals der heutige Führerschein herausgebracht: Dieser erfüllt den Standard gemäss EU-Richtlinie (RL/2006/126/EG). Die Sicherheitsmerkmale sind spezifisch auf Liechtenstein ausgerichtet. Dazu gehören die Landkreisumrisse hinten, das Fürstenwappen und die Krone als Kinogramm, welches je nach Blickwinkel von Gold zu Grün wechselt. Unter UV-Licht ändert sich der Farbverlauf, sodass der Ausweis blau erscheint und hinten einen geschwungenen, spiralförmigen Kurvenverlauf aufweist. Diese Merkmale wurden eingebaut, um den Führerschein fälschungssicher zu machen und somit den Sicherheitsstandard zu erhöhen.

Digitaler eFührerschein

Seit dem 19. Mai 2022 wird der digitale e-Führerschein in Liechtenstein in Verbindung mit der eID Liechtenstein zu Identifikationszwecken akzeptiert. Die entsprechende Verkehrszulassungsverordnung wurde zuvor entsprechend angepasst. So müssen Inhaber des digitalen Führerscheins keinen Papier- oder Plastikführerschein mehr mit sich führen. Der digitale eFührerschein ist kostenlos, kundenfreundlich und erleichtert die Überprüfung der gültigen Zulassung einer Person zum Strassenverkehr. Der eFührerschein ist heute (Stand August 2023) in Liechtenstein und der Schweiz anerkannt.



9|
Arten
von
Kontrollschildern



9. Arten von Kontrollschildern



Der Fahrzeugbestand wird jährlich Ende Juni erhoben. Per 30. Juni 2023 sind total 41'987 Motorfahrzeuge und 4'189 Anhänger auf den liechtensteinischen Strassen unterwegs: somit mehr Fahrzeuge als Einwohner.

Jedoch hat nicht jedes Fahrzeug dasselbe Kontrollschild. Je nach Art des Fahrzeugs gibt es ein anderes Schild. Diese unterscheiden sich durch Grösse, Länge und vor allem der Farbe.

Nun stellt sich die Frage, welches Nummernschild zu welchem Fahrzeug gehört. Was für eine Nummer erhalte ich am Schalter oder kann ich mir ein «spezielles» Kontrollschild selber aussuchen?

Farben von Kontrollschildern

Die Grundfarbe der Kontrollschilder gibt Auskunft über die Fahrzeugart bzw. ihre besondere Zweckbestimmung.

Schwarzer Grund

Die Fahrzeuge mit einem schwarzen Schild dienen dem Sachen- oder Personentransport. Das vordere Schild besitzt immer die gleiche Masse: 300 x 80 mm. Bei den hinteren Schildern unterscheidet man zwischen Lang- und Hochformat: die Masse des Langformats sind 500 x 110 mm, Hochformat 300 x 160 mm.

Blauer Grund

Fahrzeug, das als Arbeitsgerät nur zur Verrichtung einer speziellen Arbeit verwendet werden kann, keine Ladefläche aufweist und folglich auch keine Sachtransporte durchführen kann.



Brauner Grund

Fahrzeuge, die wegen ihrer Bauart bzw. ihres Verwendungszweckes den Bestimmungen der VTS bezüglich der Masse und Gewicht nicht entsprechen. Fahrzeuge mit braunen Kontrollschildern sind Ausnahmefahrzeuge und dürfen nur mit einer schriftlichen Sonderbewilligung verkehren.



Grüner Grund

Landwirtschaftliches Fahrzeug (darf nicht zur Verrichtung von gewerblichen Arbeiten verwendet werden, sondern ausschliesslich für land- und forstwirtschaftliche Fahrten).



Roter Grund

Seit dem 1. März 2022 besteht neu die Möglichkeit, ein rotes Kontrollschild für die Anbringung am Lastenträger zu beziehen, welches auch im Ausland anerkannt wird. Bis anhin musste jeweils das schwarze hintere Kontrollschild am Lastenträger montiert werden, sofern durch diesen das Kontrollschild am Fahrzeug hinten verdeckt wurde. Dieser Aufwand entfällt neu, da das neue Kontrollschild bei Gebrauch des Lastenträgers nur einmalig anzubringen ist und dann dort verbleiben kann. Das dritte Kontrollschild weist einen roten Grund mit weisser Schrift auf. Es wird ausschliesslich im Langformat ausgestellt. Der Erwerb des Kontrollschildes ist freiwillig. Das Kontrollschild darf ausschliesslich zusammen mit dem Hauptschilderpaar verwendet werden und wird im Fahrzeugausweis eingetragen.



U-Schilder / Händlerschilder

In Liechtenstein kennzeichnet das U-Schild ein Fahrzeug als Händlerfahrzeug. Es handelt sich dabei um ein spezielles Kennzeichen, dass von Reparaturbetrieben verwendet wird, um ihre Fahrzeuge im Strassenverkehr zu führen. Das Händlerschild ermöglicht es Betrieben, ihre Fahrzeuge zu verschieben, zu präsentieren und zu testen, ohne dass sie für jedes einzelne Fahrzeug ein reguläres Kennzeichen mittels Fahrzeugzulassung beantragen müssen.



Befristete Schilder

Sitzgesellschaften sowie Personen mit einer festen Aufenthaltsgenehmigung bekommen befristete Kontrollschilder. Diese sind für maximal ein Jahr gültig und müssen danach verlängert werden. Die Gebühren müssen direkt am Schalter bei der Einlösung/Verlängerung bezahlt werden.



Tagesschilder

Tagesschilder dürfen nur auf Personen/Firmen mit Wohnsitz in Liechtenstein ausgestellt werden. Diese kann man ausserhalb des periodischen Prüfintervalls maximal für 24h einlösen, für eine längere Dauer (max. 96h) nur mit Bestätigung der Verkehrssicherheit einer anerkannten liechtensteinischen Garage oder nach vollständiger Prüfung durch das ASV.



Wunschnummern

Kennzeichen werden am Schalter bei der Zulassung eines Fahrzeugs zugeteilt. Die Schilder werden in der fortlaufenden Serie herausgegeben (aussergewöhnliche Ziffernkombinationen gehören nicht dazu). Möchte man jedoch eine «spezielle» Ziffernkombination, gibt es die Möglichkeit, eine sogenannte «Wunschnummer» für einen Betrag von CHF 500 zu reservieren.

Eine Reservierung ist nicht möglich, wenn das gewünschte Schild bereits an einen anderen Halter zugeteilt ist, oder die Ziffernkombination unter die Bestimmungen von Kapitel 8.3 fällt.



Versteigerung von Nummernschildern

Folgende Nummernschilder werden weder in der fortlaufenden Serie herausgegeben, noch ist es möglich, sie als Wunschnummer zu reservieren:

- Tiefe Kontrollnummern (zweistellig bei Kontrollschild für Motorräder oder 4-stellige bei Kontrollschildern für Motorwagen)
- aussergewöhnliche Ziffernkombinationen wie beispielsweise FL 39000, FL 40000, FL 40004, FL 44444

Oben genannte Kontrollschilder werden als «speziell» eingestuft und werden ausschliesslich durch eine Versteigerung ausgegeben.

Das Mindestangebot beträgt jeweils CHF 500 und erhöht sich, bis der Höchstbietende den Zuschlag erhält – der freie Markt entscheidet. Der bisher höchste Steigerungsbetrag lag bei CHF 30'500.

Die Versteigerung wird alle zwei Jahre durchgeführt. Der Entscheid der Schilderauswahl, sowie Termin und Häufigkeit der Versteigerung obliegt und trifft die Amtsleitung des ASV. Die genauen Daten dazu werden in den Zeitungen sowie im Internet rechtzeitig der Bevölkerung kommuniziert.

Bei der Ersteigerung eines solchen Schildes muss Nachstehendes beachtet werden:

Eigentum der Kontrollschilder

Die Kontrollschilder bleiben immer im Eigentum des ASV. Der Halter ist nicht berechtigt, in irgendeiner Form darüber zu verfügen.

Teilnahme an der Versteigerung

Es dürfen nur Kontrollschilder für den Eigenbedarf ersteigert werden. Zur Teilnahme berechtigt sind alle Personen mit ordentlichem Wohnsitz in Liechtenstein. Ist es einer Person nicht möglich selbst an der Versteigerung teilzunehmen oder soll für eine Gesellschaft mitgesteigert werden, ist vor Beginn der Versteigerung eine entsprechende Vertretungsvollmacht vorzulegen.

Steigerungsbetrag und Kautio

Die ersteigerten Schilder sind am Tag der Versteigerung vor Ort bar oder vor der Zulassung durch Überweisung des Steigerungsbetrages an das Amt für Strassenverkehr zu bezahlen. In jedem Fall ist für die Teilnahme an der Versteigerung eine Kautio von CHF 500 zu bezahlen, welche bei der Zulassung des Fahrzeuges angerechnet wird.

Gebühren

Der an der Versteigerung für ein bestimmtes Schild bezahlte Betrag befreit nicht von ordentlichen Gebühren und Abgaben jeder Art, z.B. für die Umschreibung oder Deponierung von Schildern.

Rückerstattung

Es erfolgt in keinem Fall eine Rückerstattung des Steigerungsbetrags.



Zulassung eines Fahrzeugs

Auf das ersteigerte Kontrollschild muss innerhalb von 3 Monaten nach dem Tag der Versteigerung ein Fahrzeug zugelassen werden. Andernfalls erlischt der Anspruch auf das Kontrollschild. Die bereits bezahlte Kautions wird nicht zurückerstattet.

Verlust eines ersteigerten Kontrollschildes

Werden die ersteigerten Kontrollschilder gestohlen oder geraten in Verlust, werden diese in den üblichen Fahndungssystemen der Landespolizei (inter)national ausgeschrieben. Die Schilder sind für 15 Jahre zur Ausgabe gesperrt und können anschliessend wieder der Person zugeteilt werden, welche diese ersteigert hat.



10|

Max Heidegger AG



10. Max Heidegger AG

Herzblut. Seit 1962.

Max Heidegger ist Gründer der Max Heidegger AG in Triesen – BMW Vertretung in Liechtenstein. Nach 30 Jahren übergab Max Heidegger seinen Kindern, Jakob W. Heidegger und Jasmin Collini-Heidegger, die Leitung der Autofirma. Seit 31 Jahren sind diese nun dabei, die Max Heidegger AG stetig zu verbessern und weiterzuentwickeln. Wir durften Max Heidegger und dessen Sohn Jakob W. Heidegger in unser Büro einladen und ihnen einige Fragen stellen.



HERZBLUT.SEIT 1962.

Logo Max Heidegger AG, Bild: google.li

Wir freuen uns, Euch bei uns begrüßen zu dürfen. Wann wurde die Max Heidegger AG gegründet?

Max Heidegger: Im Jahr 1962.

Wie hat sich Deiner Meinung nach, die Technologie bezüglich der Autos verändert? Auch das ASV?

Max Heidegger: Das ist mit heute gar nicht mehr vergleichbar. Früher haben nur zwei Männer bei der MFK gearbeitet: Herr Rupert Quaderer im Büro und Herr Paul Wacker, mein ehemaliger Chef, prüfte alles rund ums Auto. Autos waren zu damaliger Zeit sehr rar. In Triesen gab es eine Garage, bei der man die Fahrzeuge reparieren liess. In Vaduz gab es Volkswagen und Renault. Das war alles. Ich durfte meine Lehre als Motorrad- und Velomechaniker machen. Zu dieser Zeit war nichts los. Ich musste somit meinem Chef ungerne mitteilen, dass ich eine zusätzliche Ausbildung erlernen möchte, so kann man nicht leben. Unvorstellbar, wenn man denkt. Als ich gefragt wurde weshalb, habe ich gesagt, dass ich auch zur Konkurrenz gehören möchte, wenn sich der Strassenverkehr weiterentwickelt. Mein damaliger Chef lachte und meinte, dass jeder, der etwas erreichen möchte, arbeiten muss. Darauf machte ich eine Lehre als Automechaniker. Es war eine ganz andere Welt. Die Sicherheitsmerkmale, Karosserien, Sicherheitsgurte und all das kannte man schlichtweg nicht. Als die ersten Sicherheitsgurte kamen, hiess es dann: «An schöna Spinner, ez hett er no an Gort ihtua».

Wie war deine Verbindung zum ASV?

Max Heidegger: Heute stehe ich nicht mehr so aktiv in Verbindung mit dem ASV. Früher natürlich die ganze Zeit. Anfangs gab es noch die Typenprüfungen, die gibt es heute nicht mehr. Als wir die ersten «Spoiler» montiert haben, brauchten wir die Freigabe von der MFK. Es gab aber nichts zum Testen. Paul Matt ist mit mir bei starkem Wind nach Balzers gefahren. Wir fuhren etwa 160 km/h und ich liess das Lenkrad los. Das war die Art, wie man Spoiler testete. Damals war es egal, was man mit den Autos gemacht hat. Grob gesagt, gab es ja eben keine Autos.



Wie hat sich die Autobranche verändert?

Jakob W. Heidegger: Ich bin in der Autowelt aufgewachsen und es gab eine riesen Wandlung in den vergangenen Jahren. Mein Vater führte die Firma 30 Jahre lang und nun, seit 31 Jahren, sind meine Schwester Jasmin und ich am Zug. Technisch gesehen, war es damals ähnlicher unter den Herstellern: Man konnte fremde Marken reparieren, was heute nur noch sehr bedingt möglich ist. Mit all den neuen Elektroniksystemen und allen Daten der Hersteller, ist es schwer, etwas Fremdes zu reparieren. Jeder ist auf etwas anderes spezialisiert. Der BMW-Händler ist ausschliesslich mit dem BMW vertraut, der Mercedes-Händler mit dem Mercedes. Freie Garagen können in der Regel ältere Fahrzeuge reparieren, doch alles was mit Garantie und Service zu tun hat, muss natürlich der Markenhändler ausführen. Ein Vierzylinder war ein Vierzylinder, es gab die gleichen Zündungen und es war eigentlich immer identisch. Heutzutage nicht mehr, die Vielfalt entwickelt sich immer mehr.



Foto: Liechtensteiner Vaterland

Max Heidegger: Aus dem Automechaniker ist der Automechatroniker geworden und nach einer weiteren Spezialisierung Automobil diagnostiker. Mit dem Aufkommen der Elektroautos entstand ein komplett neues Arbeitsfeld.

Was gefällt euch in eurer Branche am besten?

Max Heidegger: Man konnte nie aufgeben, es gab immer etwas Neues und man war immer beschäftigt. Was ich vor allem schön fand, war, dass man das Ergebnis der eigenen Arbeit im selben Moment hat und man den Erfolg sofort geniessen kann.

Jakob W. Heidegger: Das stimmt. Heutzutage ist es fast unumgänglich, offen für Neues zu sein. Jemand, der immer dagegen ist, hat es schwer im heutigen Leben. Die Mechaniker, die damals nicht auf Elektronik gegangen sind, machen heute Restaurationen. Ohne Weiterbildungen, Elektronikschulungen bei den ganzen Elektroautos, ist man verloren. Wie gesagt: ein unheimlicher Wandel.

Max Heidegger: Man muss sagen, es sind auch zwei verschiedene Berufe geworden: heute gibt es Automechaniker und Autoelektroniker. Der gesamte Bereich wurde so komplex und aufwändig. Jetzt, mit dem Aufkommen der Elektroautos, entsteht nochmals ein neues Feld.

Jakob W. Heidegger: Ich gehe gerne auf die Rennstrecke. Dort schaue ich zu, ich fahre nicht selber. Mir ist Geschwindigkeit und Dynamik wichtig, ich brauche das. Auch fahre ich gerne Fahrrad, es muss einfach etwas mit Bewegung zu tun haben. Bei meinem Vater ähnlich, stimmt's?

Max Heidegger: Ich bin immer viel Motorrad gefahren. Früher durfte man Vollgas von Liechtenstein bis ins Tessin fahren. Es gab keine Kontrollen, nichts. Gemeinsam ist man dann über den Monteceneri gefahren. Als Manfred Schurti dann mit den Rennen begonnen hat, bin ich in den Genuss des Motorenbaus gekommen.



Was macht ihr in eurer Freizeit? Als Gegensatz zu der ganzen Arbeit mit den Autos?

Jakob W. Heidegger: So einen richtigen Schnitt gibt es bei mir zwischen Privat und Geschäft nicht. Ich bin gerne mobil, sei das auf dem Fahrrad oder in Autos. Gerne bin ich auch auf Rennstrecken und genieße die Atmosphäre dort. Rennen fahre ich keine, aber diese Geschwindigkeit und Dynamik zu erleben, brauche ich. Ich denke auch bei meinem Vater ist es ähnlich, stimmt's?

Max Heidegger: Ja, absolut. Früher bin ich mit meinen Brüdern viel Motorrad gefahren. Jetzt im Alter geht man alles ruhig an. Als Motorrad-Begeisterter war ich mit meinen Söhnen und Enkeln schon wiederholt am Tourist Trophy (TT) Rennen auf der Isle of Man (Insel in der Irischen See). Das sind für mich absolute Highlights.

Was ist der grösste Erfolg der Max Heidegger AG?

Jakob W. Heidegger: Dass mein Vater den Mut gehabt hat, den Betrieb zu eröffnen, dass er seine Eltern von seinem Vorhaben überzeugen konnte. Im 2023 besteht die Max Heidegger AG seit 61 Jahren als Familienunternehmen. Es ist eine grosse Verantwortung und Aufgabe unseren Betrieb zu führen. Wir haben etwa 64 Angestellte, auch ihnen gegenüber sind wir verpflichtet, dass die Max Heidegger AG erfolgreich bleibt. Unsere Eltern haben das auch schon so gehalten. Seit 1992 sind meine Schwester Jasmin und ich für die Leitung verantwortlich, seit 7 Jahren haben wir noch Unterstützung von Michael Frei als Mitglied der Geschäftsleitung.

Max Heidegger: Auch ich bin dankbar, dass die Max Heidegger AG schon so lange erfolgreich ist und sich meine Kinder Jakob und Jasmin mit Herzblut für die Firma engagieren. Aus rennsportlicher Sicht, sind die Siege von Manfred Schurti unvergesslich für mich. Auch der Triumph 1974 am 24-Stunden Rennen in Le Mans mit einem französischen Rennteam war ein Riesenerfolg für uns Aussenseiter.

Grosse Rennerfolge, die wir feiern durften: Am Anfang als Motorenbauer, z.B. die Meisterschaften die Manfred Schurti mit unseren SV-Motoren herausgefahren hatte, auch andere SV Teams z.B. (ATS-UWES Moderacing Bertam Schäfer) waren mit unseren Motoren sehr erfolgreich. Auch in der Formel-2 haben mehrere Male Teams, die mit unseren Motoren gefahren sind, gegen die Teams, die mit Honda oder BMW Werksmotoren gefahren sind, gewonnen. Als Team mit eigenem Auto waren z.B. der Sieg in Le Mans 1975 und der Sieg am Norisring (Auto- und Motorradrennstrecke in Nürnberg) gegen die BMW und Ford Werke für uns absolute Höhepunkte. Wenn man als kleines Team kommt und gegen die Giganten gewinnt, freut es einem sehr.

Was ist eure Meinung zu Veteranenfahrzeugen?

Jakob W. Heidegger: Veteranenfahrzeuge werden gehütet und sind Preziosen. Wie mein Vater schon sagte: muss etwas repariert werden oder gibt es ein technisches Problem, sollte ein Fachmann konsultiert werden. Sonst wird es gefährlich für den Lenker und die restlichen Teilnehmer im Strassenverkehr. Als Lenker eines Veteranen musst Du noch mehr aufpassen, einerseits, da dem Fahrzeug diverse Sicherheitssysteme fehlen, und andererseits da es schwierig ist, Original-Ersatzteile für Reparaturen und Instandstellungen zu finden.



Max Heidegger: Veteranenfahrzeuge sind Kulturgut. Sie stammen aus längst vergangenen Zeiten und können nicht mit heutigen Massstäben gemessen werden. Kleine Ölflecken unter dem Auto, langsames Ansprechen beim Bremsen oder schwergängige Lenkung: das gehört zu einem Oldtimer- bzw. Veteranenfahrzeug. Aber gerade diese Fahrzeuge gehören in fachmännische Hände bei Reparaturen. Hier haben wir Spezialisten, welche schon seit vielen Jahren mit uns arbeiten.

Wir hatten z.B. folgenden Fall: bei einem alten Jaguar hat die Handbremse nicht richtig funktioniert. Also musste ich für ein 60-jähriges Auto ein komplettes Bremssystem finden und danach nach Liechtenstein importieren. Ich hatte ein Riesenglück und die nötigen Kontakte um an Original-Teile zu kommen. Ich habe alles ersetzt, das Bremsverhalten war aber nach wie vor nicht mit dem Bremsverhalten heutiger Autos vergleichbar.

Jakob W. Heidegger: Das ist bei einem Oldtimer nicht zu erwarten, diese Autos entsprechen nicht dem heutigen Stand der Technik. Es gibt so viele dieser mobilen Kunstwerke und die gehören gehütet, es handelt sich um Kultur und Zeugnis alter Handwerkskunst und Zeitgeschichte. Ein 90-jähriger Rolls-Royce hat keinen Rückspiegel, den brauchte er zu seiner Zeit auch nicht. So etwas kann und darf man nicht einfach nachrüsten, dann verliert das Fahrzeug an Authentizität und Wert.

Max Heidegger: Wir haben ein sehr altes Auto. Das hat noch keine Blinker. Es ist 120 Jahre alt. So ein Auto fährt man nicht täglich, sondern zu besonderen Anlässen und nur bei schönem Wetter und dies vielleicht nur drei bis vier Mal im Jahr. So ein Auto auf heutigen Stand zu bringen ist ein Stilbruch, das geht nicht.

Jakob W. Heidegger: Es gibt ja den Veteranenstatus. Da kann man ein paar Veteranenautos auf ein Wechselschild nehmen, d.h. mehrere Oldtimer haben. Es ist super, so hat man die Möglichkeit die Klassikfahrzeuge zu bewegen. Die werden ja sonst nicht bewegt. Und wenn wir ehrlich sind: Es sind so viele Länder neidisch auf diese Möglichkeit, welche wir hier in Liechtenstein haben.

Wir bedanken uns für eure wertvolle Zeit.



11 |

Veteranenfahrzeuge



11. Veteranenfahrzeuge

Veteranenfahrzeuge sind Fahrzeuge, welche älter als 30 Jahre sind und in ihrem Originalzustand erhalten sind. In der Regel sind sie nicht für den täglichen Gebrauch geeignet und werden häufig als Exponate und/oder für Ausstellungen verwendet. Veteranenfahrzeuge sind einzigartig und können als wertvolle historische Artefakte betrachtet werden.

In Liechtenstein gibt es einige Veteranenfahrzeuge, welche auf den öffentlichen Strassen zu sehen sind. Viele stammen aus Zeiten vor dem 2. Weltkrieg. Dazu gehören beispielsweise der Jaguar XK 140 DHC, Ferrari 250 GT PF Coupé oder Stanley Steamer Model 62.

Jaguar XK 140 DHC

Der Jaguar wurde im britischen Blackpool vom 21-jährigen William Lyons und vom acht Jahre älteren William Walmsley erstellt. Die Bauzeit lag zwischen den Jahren 1954 und 1957. Man hat insgesamt 2'310 Stück hergestellt. Er hat eine Länge von 450 Zentimeter und hat ein Leergewicht von 1'410 Kilogramm. Seine Motorleistung liegt bei 200 PS.



Ferrari 250 GT PF Coupé

Am 18. Februar 1898 wurde Enzo Anselmo Ferrari geboren. Als 10-jähriger sah er in Modena sein erstes Autorennen. Er war fasziniert davon und erlernte auch nach seiner Schulzeit das Schlosser-Handwerk in der Schmiede seines Vaters. Nach seiner Militärzeit während des ersten Weltkriegs bewarb er sich bei FIAT als Werksfahrer. Er wurde abgelehnt und dies war vermutlich der Antrieb zu seinem späteren Erfolg. Im Jahr 1958 wurde der Ferrari 250 GT PF Coupé hergestellt. Er hat eine Motorleistung von 240 PS und einen Hubraum von 3000 ccm.



Stanley Steamer, Model 62

Die amerikanischen Zwillinge Francis Edgar Stanley und Freelan Oscar Stanley waren gelernte Violinenbauer. Sie stellten erst Fotoplatten her und bauten im Jahr 1897 ihr erstes dampfgetriebenes Automobil. 1902 gründeten die Brüder die Firma Stanley Motor Carriage Company, um ihre Fahrzeuge in Serie herzustellen. Ihr bekanntestes Modell war der Stanley Steamer Model 62, der von 1912 bis 1915 produziert wurde. Das Fahrzeug war ein Dampfauto und erlangte Aufmerksamkeit durch seine Zuverlässigkeit und Leistung, insbesondere bei Bergfahrten.



Wie erhält ein Fahrzeug den «Veteranenstatus»?

Nicht jedes ältere Fahrzeug erhält einen sogenannten «Veteranenstatus». Die erste Inverkehrsetzung muss mindestens 30 Jahre zurückliegen und das Fahrzeug muss optisch und technisch in einwandfreien Zustand sein. Es muss ein ausserordentlicher «Pflegeaufwand» (technisch und optisch) erkennbar sein. Oft gibt es Dokumentationen, welche die Geschichte des Fahrzeuges belegen, was natürlich von sehr grossem Vorteil ist für die Beurteilung des Originalzustandes des Fahrzeuges sowie Umbauten, die jeweils in der Epoche des Fahrzeuges erfolgten. Ebenfalls benötigt es eine technische Fahrzeugprüfung. Der Verkehrsexperte stellt anschliessend auf dieser Grundlage fest, ob es als Veteranenfahrzeug zugelassen werden kann, gemäss den Kriterien der asa. Bei bestandener Prüfung erhält man einen Eintrag im Fahrzeugausweis als Veteranenfahrzeug.

Für Fahrzeuge, die als Veteranenfahrzeuge im Fahrzeugausweis klassifiziert sind, gibt es spezielle Vorschriften und teilweise Ausnahmen von bestimmten Prüfungsanforderungen oder andere Rechtsvorschriften.

Motor Veteranen Club Liechtenstein (MVCL)

In Liechtenstein gibt es den Motor Veteranen Club Liechtenstein. Der MVCL wurde 1995 gegründet und hat sich zur Aufgabe gemacht, historische Fahrzeuge zu erhalten, zu pflegen und zu präsentieren.

Der MVCL organisiert regelmässig Veranstaltungen wie z.B. Ausfahrten, Treffen und Besuche von Ausstellungen, bei denen die Mitglieder ihre Fahrzeuge präsentieren und sich mit Gleichgesinnten austauschen können. Der MVCL ist auch Mitglied im Schweizerischen Oldtimer-Verband und nimmt an verschiedenen Oldtimer Ausfahrten in der Schweiz und anderen Ländern teil.



12| Schlusswort



12. Schlusswort

Es war ein langer Weg, der viel Zeit in Anspruch genommen hat, bis wir dort angekommen sind, wo wir hinwollten: Am Ende ein Nachschlagwerk als «Projekt der Lernenden» zu realisieren.

Wir konnten in der Zeit der Entwicklung dieses Buches viel Neues lernen und können nun Einiges mitnehmen – beruflich sowie auch privat. Wir freuen uns, von diesem Wissen auf unserem weiteren Weg profitieren zu können.

Wir hatten viel Spass, das Buch zu planen, zu schreiben und schlussendlich realisieren zu dürfen. In der Zeit der Entwicklung dieses Buches durften wir liechtensteinische Persönlichkeiten kennenlernen, welche eine wichtige Rolle in Bezug auf die Fahrzeugentwicklung in Liechtenstein gespielt haben. Sie konnten uns über die alten Zeiten viel Spannendes und besonders Interessantes berichtet.

Neugierig, mit Blick in die Zukunft sind wir bereits gespannt, wie sich das ASV und der generelle Strassenverkehr in Liechtenstein im Verlauf der nächsten Jahre weiterentwickeln wird.

Wir bedanken uns bei allen Mitwirkenden sowie «den stillen Helfern», die sich Zeit genommen haben, uns dabei zu unterstützen, dieses Projekt von der Idee bis zur Realisierung umsetzen zu können. Unser grosser Dank geht an Herrn Dr. Otto C. Frommelt und sein gesamtes ASV-Team. Besonderen Dank auch an unsere Praxisbildnerinnen Frau Barbara Vogt und Frau Corina Weithaler, welche uns auf unserem Weg während unseres Lehrjahres vom 1. August 2022 bis 31. Juli 2023 beim Amt für Strassenverkehr begleitet haben.

Wir hoffen, Sie als geschätzte Leserschaft konnten Gefallen finden bei der Lektüre dieses Nachschlagwerks und mit uns gemeinsam in die Welt des Strassenverkehrs in Liechtenstein eintauchen.

Daria Schlegel

Melissa Beck

Belina Büchel

1. Lehrjahr

2. Lehrjahr

2. Lehrjahr



