

50-jähriges Jubiläum

**MOTOR-
FAHRZEUG-
PRÜF-
STATION
BEIDER
BASEL**

1975–2025

50-jähriges Jubiläum



MOTOR- FAHRZEUG- PRÜF- STATION BEIDER BASEL



Motorfahrzeug-Prüfstation beider Basel

1975–2025

Vorwort der Regierungsrätinnen Kathrin Schweizer und Stephanie Eymann	9
Die MFP entsteht Fotostrecke	12
Grussworte Vize-Präsident der Paritätischen Betriebskommission	21
1975–2025 Chronik	25
Erinnerungen von Mitarbeitenden und Beteiligten	43
Organigramm MFP 1974 und heute	68
Ein Auto wird geprüft Fotostrecke	72
Ausblick in die Zukunft	85

VORWORT

50 JAHRE MOTORFAHRZEUG- PRÜFSTATION BEIDER BASEL



Kathrin Schweizer
Regierungsrätin BL, Vorsteherin
Sicherheitsdirektion



Stephanie Eymann
Regierungsrätin BS, Vorsteherin
Justiz- und Sicherheitsdepartement

Ein halbes Jahrhundert Motorfahrzeug-Prüfstation beider Basel – was für ein schönes Symbol für die partnerschaftliche Zusammenarbeit unserer beiden Kantone. Die MFP hat in diesen fünf Jahrzehnten einiges erlebt, sowohl Schönes als auch Herausforderndes. Und es gab immer mehr zu tun. Denn die Anzahl der Fahrzeugprüfungen in Münchenstein ist in den letzten 50 Jahren von 39'232 Prüfungen auf 117'499 Prüfungen gestiegen.

Und damit stiegen auch die Anforderungen an die Prüfkapazitäten. Seit 1975 wurde die MFP mehrfach erweitert und modernisiert. Und sie wächst weiter. Aktuell wird eine neue Prüfinfrastruktur in Itingen geplant, um ab Anfang 2026 auch dort Fahrzeugprüfungen durchführen zu können.

Der Erfolg gibt uns recht: Zusammen sind wir stark. Die gemeinsame MFP beider Basel hat sich bewährt und gezeigt, dass eine enge Zusammenarbeit über Kantonsgrenzen nicht nur möglich, sondern auch erfolgreich ist.

Wir wünschen der MFP alles Gute zum Jubiläum und viele weitere erfolgreiche Jahre im Dienst an den Kundinnen und Kunden. Wir freuen uns auf die weitere partnerschaftliche Zusammenarbeit unserer beiden Kantone.

DIE MFP ENTSTEHT



Eingang zur Prüfhalle (1975)



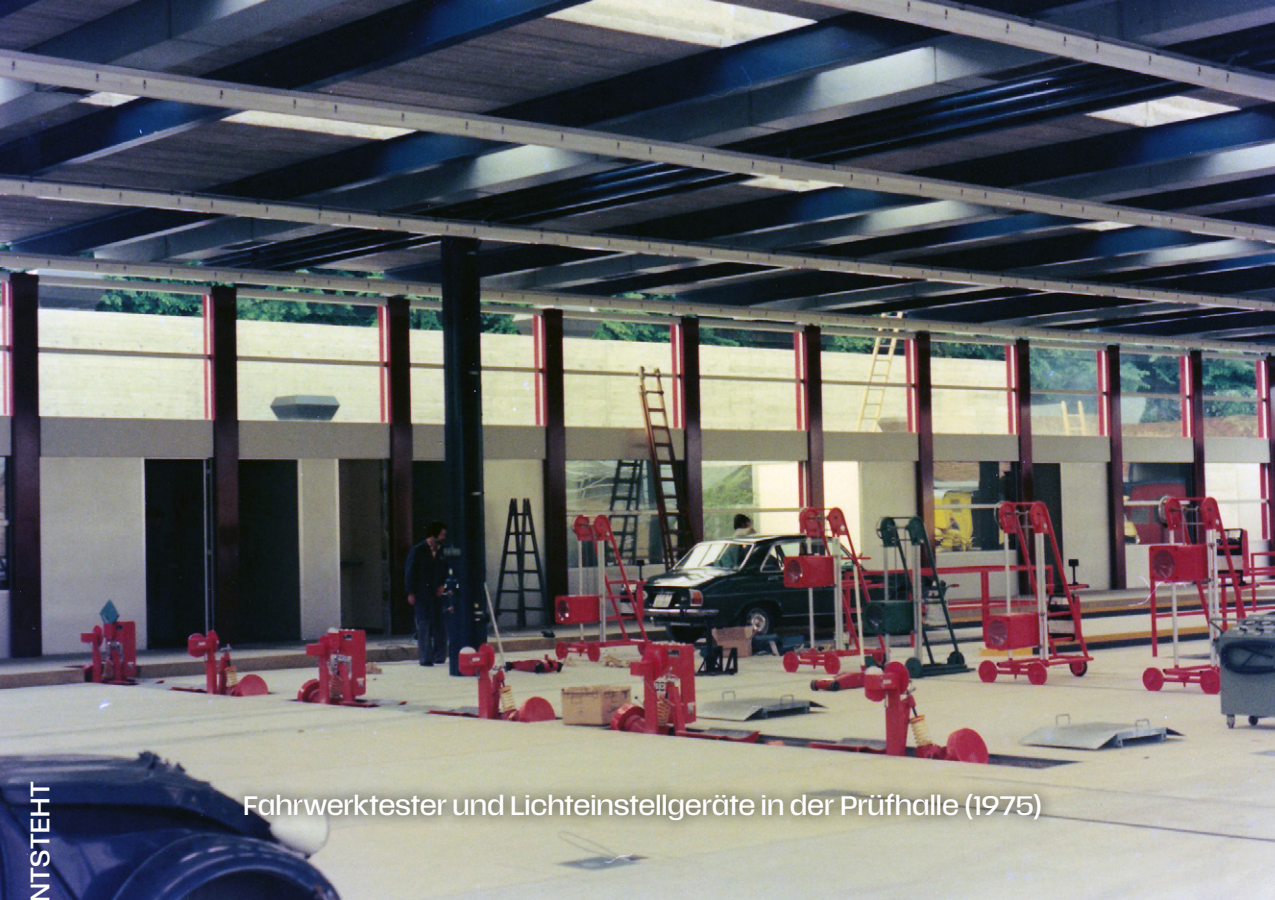
Zufahrt zum Gelände (1975)



Ansicht auf Prüfhalle mit «Lichttunnel»,
Einstellhalle und Verwaltungsgebäude (1975)



Verwaltungsgebäude mit vorgelagerten Parkplätzen (1975)



Fahrwerkstester und Lichteinstellgeräte in der Prüfhalle (1975)

DIE MFP ENTSTEHT



DIE MFP ENTSTEHT



Erste Fahrzeuge zu Testzwecken auf der Prüfbahn (1975)



Einbau der Prüfgeräte (1975)



Zufahrt zum Areal



Eingangskontrolle (1975)



DIE MFP ENTSTEHT

Fertiggestelltes Verwaltungsgebäude (1975)

GRUSS- WORTE

50 JAHRE – EIN JUBILÄUM MIT BLICK IN DIE ZUKUNFT

Peter Schweizer
Vize-Präsident der
Paritätischen Betriebskommission

Sehr geehrte Damen und Herren

Es ist mir eine grosse Freude, Sie anlässlich des 50-jährigen Bestehens der Motorfahrzeug-Prüfstation beider Basel herzlich willkommen zu heissen. Ein halbes Jahrhundert erfolgreicher Arbeit im Dienste der Verkehrssicherheit und der Bevölkerung ist ein bedeutender Meilenstein, auf den wir mit Stolz zurückblicken dürfen.

Die Motorfahrzeug-Prüfstation hat sich in den vergangenen fünf Jahrzehnten stetig weiterentwickelt und ist heute ein unverzichtbarer Bestandteil für die Sicherheit auf unseren Strassen. Dieses Jubiläum ist daher nicht nur ein Rückblick, sondern auch ein Anlass, den Blick in die Zukunft zu richten.

Ich danke allen Mitarbeitenden, Partnern und Unterstützern, die mit ihrem Engagement und ihrer Fachkompetenz zu dieser Erfolgsgeschichte beigetragen haben. Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, wünsche ich eine spannende und interessante Lektüre dieser Festschrift, die Ihnen Einblicke in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft unserer Motorfahrzeug-Prüfstation geben wird.

Mit freundlichen Grüssen

Peter Schweizer

**1975
–2025**

CHRONIK

1910

Das «Gesetz betr. den Motorwagen- und Fahrradverkehr» wird im Landrat beschlossen.

1958

Mit dem Bundesgesetz über den Strassenverkehr wird die periodische Fahrzeugprüfung eingeführt. Der Kanton Basel-Land prüft die Fahrzeuge bei der Motorfahrzeug-Kontrolle in Füllinsdorf, Der Kanton Basel-Stadt beim Stadion St. Jakob. Die Einrichtungen sind sehr bescheiden (Holzunterstand in Füllinsdorf).

1959/1960

Die Regierungsräte von Baselland und Basel-Stadt geben erste Abklärungen für eine gemeinsame Prüfstation für Motorfahrzeuge in Auftrag.

1961

Eine «gemischte Fachkommission» mit Vertretern beider Kantone wird gegründet. Sie soll ein Bauprogramm entwerfen und ein Projekt vorlegen.

1964

Am 14. April 1964 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Land und am 21. April 1964 der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt der Vereinbarung über eine gemeinsame Prüfstation in der «Unteren Wanne» in Münchenstein zugestimmt. Einsprachen verzögern das Projekt.

1968

Mit der Christoph Merian'schen-Stiftung schliessen die Trägerkantone am 1. März 1968 einen Baurechtsvertrag ab (Zinsanpassungen erfolgen zunächst nach 25 Jahren, dann jeweils nach 10 Jahren).

1974

Die Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Land vom 3./17. Dezember regelt die Grundlagen für den Betrieb der MFP Münchenstein. Die MFP verfügt über ein Statut einer selbständig öffentlich-rechtlichen Anstalt beider Kantone, mit eigener Rechtspersönlichkeit. Sie ist gemeinsames Eigentum der Kantone Basel-Land und Basel-Stadt. Aufsichtsorgan ist die Paritätische Betriebskommission, die sich selbst konstituiert. Sie besteht aus einem Präsidenten, einem Vizepräsidenten und vier Mitgliedern.

1975

Erstes Betriebsjahr: Die Betriebsrechnung startet am 1. Juni 1975, Personalbestand 34 Personen. Geprüfte Fahrzeuge in Münchenstein 23'647, in Füllinsdorf 2'509.

Entwurf zum Jahresbericht: «Am 1. Juni 1975 hat die Motorfahrzeugprüfstation ihren Betrieb termingemäss in Münchenstein trotz der unsicheren Rechtslage in Bezug auf die Vereinbarung betr. Motorfahrzeugprüfstation beider Basel vom 3./17. Dezember 1974 (vom Landrat des Kantons Basel-Landschaft noch nicht genehmigt) aufgenommen. Der Umzug der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen von den Prüfstationen Füllinsdorf und St. Jakob nach der neuen Anlage verlief reibungslos. (...) Keine bedeutende Schwierigkeiten ergab die Zusammenlegung des Personals beider Kantone, was bei einer solchen Fusion eher ungewöhnlich ist.»

Leiter der Administration, ab 1. Juli 1976 Betriebsleiter: Beat Hollenstein

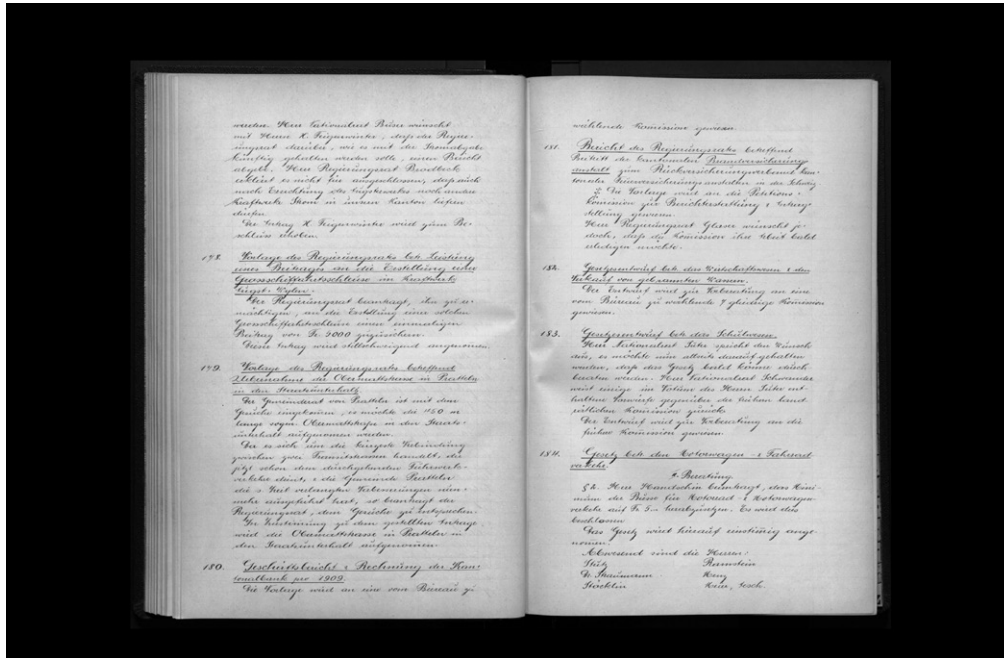
1977

Die Genehmigung der Rechnungen 1975 und 1976 wurden vom Landrat aufgeschoben, weil sich die Regierungen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft «bisher nicht auf einen gemeinsamen Abrechnungsmodus festlegen konnten» (Bericht des Regierungsrates des Kantons Basel-Landschaft an den Landrat vom 22. November 1977).

Die Finanzkommission schrieb dazu am 9. Februar 1978: «Die in der langen Zwischenzeit benötigten Aussprachen mit der Finanzkommission von Basel-Stadt, unter Anwesenheit der beiden Regierungsräte Herren Schnyder und Dr. Clemens Stöckli, haben sich gelohnt. Hätte unser Kanton gemäss durch unseren Regierungsrat genehmigter Rechnung 1975 ein Betriebsdefizit von Fr. 140'210.- übernehmen müssen, so dürfen wir heute einen von Fr. 74'694.60 festhalten.»

Im Landrat gaben die Sprecher der Fraktionen ihre Stellungnahmen ab:

Dora Hofstetter: «Die SP-Fraktion stimmt den Anträgen der Finanzkommission zu, allerdings ohne Begeisterung. (...) So müssen wir das Gefühl haben, dass wir Basel-Stadt entge-



Gesetz betr. den Motorwagen- und Fahrradverkehr, 1910



Fahrzeugprüfungen Füllinsdorf (Ende 60er, anfangs 70er-Jahre)

gekommen sind. Trotzdem beantragen wir dem Frieden zuliebe, der Lösung zuzustimmen.»

Alfred Schmutz für die SVP-Fraktion: «Es freut uns (...), dass durch die Änderung des Berechnungsmodus erhebliche Verbesserungen zugunsten unseres Kantons herausgeschaut haben.» Die Rechnungen der Jahre 1975, 1976 und 1977 wurden dann genehmigt.

1978

Hans Willi wird nach dem Rücktritt von Beat Hollenstein Leiter der MFB ab 1. Februar 1978.

Baukosten der Motorfahrzeug-Prüfstation: 13'213'439.80, woran sich Basel-Stadt mit 60% und Basel-Landschaft mit 40% beteiligen.

Total 35'430 Fahrzeugprüfungen aller Art wurden durchgeführt.

1979

Die Vereinbarung vom 3./17. Dezember 1974 wird am 9. Januar 1979 in Kraft gesetzt.

1980

Die Motorfahrzeug-Prüfstelle in Füllinsdorf wird zum 1. November 1980 geschlossen.

1981

Jahresrechnung 1981: «Der Auslastungsgrad der Prüfhalle, der 1979 noch rund 64% und 1980 rund 65% betrug, konnte im Berichtsjahr 1981 in entscheidendem Masse auf rund 83% gesteigert werden. (...) Ein noch höherer Auslastungsgrad ist abhängig von den krankheitsbedingten Absenzen der Mitarbeitenden, von den Dispositionen der Motorfahrzeugkontrollen in beiden Kantonen sowie vom Verhalten der Bürger.»

1982

Die Kontrollstelle hält in ihrem Bericht fest: «Verschiedene Kosten für Weihnachts-, Abschieds-, Geburtstagsgeschenke und dergleichen wurden der Betriebsrechnung angelastet. Für diese Kostenübernahmen fehlt ein klarer Entscheid der Betriebskommission.»

An der Südwest-Seite der Prüfhallen wird ein Tor eingebaut, um den Durchzug zu verringern: «Der Erfolg dieser Massnahme hat allgemein die darin gesetzten Erwartungen übertroffen.

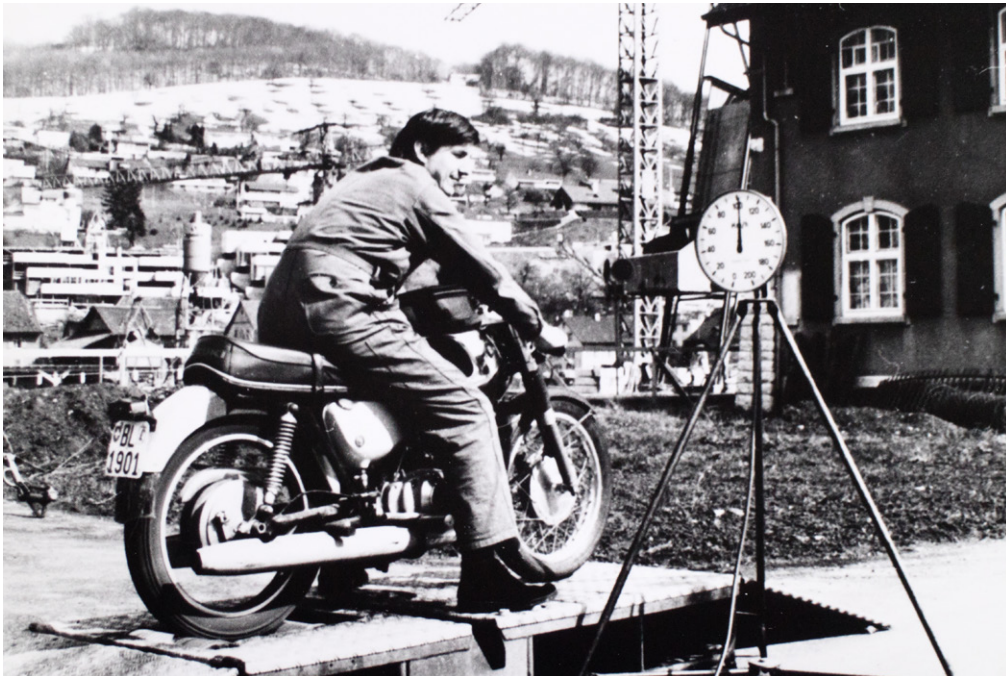
Personalbestand: 31 Personen



Fahrzeugprüfung Basel-Stadt (Ende 60er, anfangs 70er Jahre)



Fahrzeugprüfungen Füllinsdorf (Ende 60er, anfangs 70er-Jahre), die Prüfbahn in Füllinsdorf wurde bis 1979 betrieben



Motorradprüfungen in Füllinsdorf, 1973/1974



Lärmmessung in Füllinsdorf (ca. 1975)

1983

Erstmals eine ausgeglichene Rechnung. Eine Theorieprüfung kostet 22 Franken und eine praktische Führerprüfung 66 Franken. Anzahl praktische Prüfungen aller Kategorien 13'481.
Total Fahrzeugabnahmen 65'655
Personalbestand: 31 Personen

1984

Die neue, überdachte Abgasmessstation ist fertig gestellt.

1988

Der Buchungsautomat NCR 446 mit Lochstreifen-Programm, Baujahr 1972, ist defekt. Für die Anschaffung eines «PC-Computers» werden 12'000 Franken zurückgestellt, jedoch sind möglicherweise 16'000 Franken nötig.

1989

Studienreise der Betriebskommission nach Paris. Die Kontrollstelle monierte die privat verursachten Kosten zulasten der MFP: «Die eigentliche Studienreise dauerte gemäss den erhaltenen Auskünften jedoch nur bis Freitag, 21. April 1989. Am Samstag und Sonntag hielten sich die Teilnehmer privat in Paris aus, wofür die MFP keine Kosten zu tragen hat. (...) Es entspricht nicht den Gepflogenheiten der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, dass diese die Kosten für den privaten Teil von Studienreisen tragen. Es ist demnach angebracht, dass die Teilnehmer für den privaten Teil der Reise der MFP zurückerstatten. Pro Person macht das den Betrag von Fr. 657.- aus.» Ob diese Summe zurückgezahlt wurde, geht aus dem Bericht nicht hervor.

1990

Louis Wittwer übernahm die Leistung der MFP von Hans Willi, der pensioniert wurde.

Personalbestand: 27 technische und 6 administrative Mitarbeitende, total 33 Personen.

1992

Die Prüfhalle wird durch Tore am Hallenende geschlossen, das Verwaltungsgebäude wurde umgebaut. «Die vielen Störfaktoren (Lärm, Staub), Behinderung im Arbeitsablauf (Prüfhalle und Verwaltungsgebäude) gehören nun der Vergangenheit an», so der Jahresbericht 1992.

1994

Durch den Anschluss des Laufentals an den Kanton Basel-Landschaft erweitert sich das Gebiet der MFP. Gemäss den Übergangsbestimmungen wird die MFP die theoretischen und praktischen Führerprüfungen während fünf Jahren im Rathaus Laufen abnehmen, die Fahrzeugprüfungen erfolgen für einen Zeitraum von 10 Jahren durch die Verkehrsexperten der Motorfahrzeugkontrolle Solothurn, Zweigstelle Laufen/Wahlen, in Laufen.

Mit der Christoph Merian Stiftung wird erstmals nach 25 Jahren der Zins des Baurechtsvertrages angepasst.

1997

«Das untere Fricktal ist näher zu Münchenstein gerückt!» Die Regierungen der Kantone Aargau, Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben eine Vereinbarung getroffen, dass die Fahrzeuge aus dem unteren Fricktal in Münchenstein geprüft werden können. «Am 1. September 1997 konnte der erste aufgebote Fahrzeughalter aus dem unteren Fricktal in der MFP mit einem Blumenstrauss empfangen werden.»

1998

Ab 1999 sollen Daten zwischen der MFP und dem Strassenverkehrsamt des Kantons Aargau per Email ausgetauscht werden können.

Total geprüfte Fahrzeuge, inkl. Nachprüfungen: 75'850

1999

Millennium: «Abklärungen innerhalb der MFP haben ergeben, dass nicht alle Benutzerprogramme resp. Rechner diesen Anforderungen gewachsen sind. (...) Der Zugang zum Internet ist vorgesehen.»

2000

Im Zuge der Übernahme von EU-Vorschriften über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge in das schweizerische Recht wird eine Vermehrung der Fahrzeugprüfungen von ca. 15% erwartet. «Dafür reichen die heutigen Kapazitäten der MFP nicht aus.» Ein Kredit von 5 Millionen Franken für die Erweiterung der bestehenden Prüfhalle um zwei Prüfbahnen (eine für schwere Motorwagen und Anhänger und eine für leichte Motorwagen) wird von der Paritätischen Betriebskommission bewilligt.



2002

Die neue Prüfhalle wird in Betrieb genommen. Neu stehen sieben (bisher fünf) Prüfbahnen zur Verfügung.

Dieselfahrzeuge machen 6% der geprüften Fahrzeuge aus.
Total geprüfte Fahrzeuge, inkl. Nachprüfungen: 86'013

2004

Bei den Zweirädern gibt es eine neue Tendenz: «Speziell ist hier eine neue Fahrzeugart aufgefallen: Trottinette mit Motor. Diese Fahrzeuge werden in verschiedenen Formen zum Verkauf angeboten, obwohl eine Strassenzulassung dieser Geräte aufgrund mangelnder Ausrüstung in der Regel nicht möglich ist.»

2007

Die motorisierten Trottinets sind ausser Mode gekommen, dafür sind nun so genannte «Pocketbikes» von der Polizei eingezogen worden, Dabei handelt es sich um Nachbildungen grosser Motorräder in Miniaturausführung. «Da diese aber nur über eine unvollständige technische Ausrüstung verfügen und insbesondere den Lärm- und Abgasvorschriften nicht genügen, ist eine offizielle Inverkehrsetzung praktisch ausgeschlossen.»

Die Realisierung der geplanten Prüfstelle in Bubendorf musste aus politischen Überlegungen bis auf weiteres sistiert werden.

2008

Die Theorieprüfungen werden nur noch in den Landessprachen Deutsch, Französisch und Italienisch angeboten. Ebenso wurde an allen Prüfungsstandorten von Papierform auf Computer umgestellt.

Mit Unterstützung von Sponsoren konnte ein Fahrschulfahrzeug für behinderte Menschen angeschafft werden. Es steht für Lernfahrten zur Verfügung für Menschen, die von Arm- oder Beinbehinderungen betroffen sind oder keine Beine einsetzen können. Die Abwartswohnung im 3. Stock wurde aufgegeben und als Eigenbedarf genutzt.

Personalbestand: 43 zu 100%, 3 zu 90%, 4 zu 80%
Total geprüfte Fahrzeuge 96'757

2009

Die MFP erhält die Zertifizierung nach ISO 9001:2008 für ihr Qualitätsmanagement-System



Prüfstelle in Basel-Stadt (Datum nicht bekannt)



Basel-Stadt (Ende 60er, anfangs 70er Jahre)

Segways sind im Strassenverkehr neu präsent. Mit einem Führerausweis A1 darf das einachsige Fahrzeug gefahren werden.

Ab dem 1. Dezember 2009 sind Terminverschiebungen via Internet möglich.

2010

Roger Sterki übernimmt von Louis Wittwer die Leitung der MFP. Roger Sterki trat 2001 als Chef der technischen Abteilung in die MFP ein.

2012

Nach 36 Dienstjahren bei der MFP und 41 bei der Verwaltung geht der erste offiziell Angestellte der MFP, Jean-François Litzler, am 30. November 2012 in Pension. «Als Disponent war er ein gefragter Mann, der auch in hektischen Zeiten stets den Überblick bewahrte.»

Mit Martina Meier wird erstmals eine Frau Verkehrsexpertin für technische Fahrzeugprüfungen.

2013

Die Filiale der MFK für das Motorfahrzeuggewerbe wird in Betrieb genommen.

2015

Die MFP feiert ihr 40-jähriges Bestehen. Im Zuge der Reform der Basellandschaftlichen Pensionskasse wird eine Vorsorgekommission der Pensionskasse gegründet. Sie besteht aus drei Vertreter/innen der Arbeitgeberseite und drei Vertreter/innen der Arbeitnehmenden.

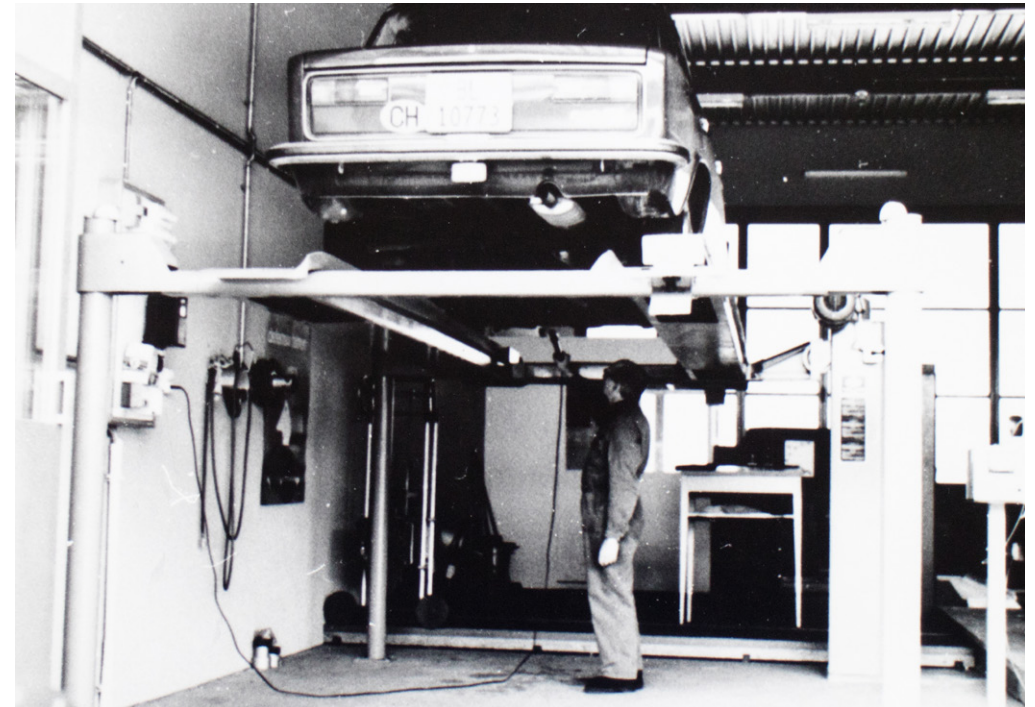
2017

Die Motorrad-Prüfhalle von 1975 wird abgebrochen und durch einen Neubau ersetzt. Der Prüfbetrieb wurde während der ganzen Bauphase aufrecht erhalten. Am 2. Oktober 2017 wurde die neue Motorrad-Prüfhalle in Betrieb genommen.

Die Homepage wurde überarbeitet und so gestaltet, dass sie auch auf Smartphones und Tablets gut lesbar ist.

2018

Durch die neuen Regeln von «Public Corporate Governance» (Beteiligungsmanagement) dürfen keine Regierungsräte mehr der Paritätischen Kommission angehören. Isaac Reber (BL)



Fahrzeugprüfung in Basel-Stadt (Ende 60er, anfangs 70er Jahre)



Wahrscheinlich Büro der MFK in BS (Ende 60er anfangs 70er Jahre)



Schalter der Motorfahrzeugkontrolle in BS (Ende 60er, anfangs 70er Jahre)

und Baschi Dürr (BS) traten daher als Präsident und Vizepräsident per Ende der Amtsperiode (31. März 2018) zurück.

Die Abteilungen zur Disposition der Fahrzeugprüfungen, welche bisher bei den Motorfahrzeugkontrollen BL und BS angesiedelt waren, werden unter dem Dach der MFP vereint. Dadurch resultieren vereinfachte Prozesse, Synergiegewinne und Vorteile für die Kundschaft.

2020

Die Covid-Pandemie brachte den Betrieb zum Erliegen. Durch den kantonalen Lockdown, bekanntgegeben am 15. März 2020, wurden ab dem 16. März 2020 alle Führer- und Theorieprüfungen abgesagt (bis 10. Mai 2025). Die Fahrzeug-Prüfungen wurden zunächst auf 70%, dann auf 50% reduziert, um Abstände einhalten zu können. Erst im August 2025 war wieder ein normaler Betrieb möglich. Aufgrund von massiven Ertragsausfällen musste die MFP die beiden Eigner-Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft um ein finanzielles Darlehen anfragen, was auch gewährt wurde.

2022

Die Aufhebung aller Pandemie-Einschränkungen ermöglicht wieder einen normalen Betrieb.

Für die Sanierung des Verwaltungsgebäudes wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Geprüft wird auch eine Verlegung des Hauptsitzes der MFK von Füllinsdorf nach Münchenstein, mit einem Erweiterungsbau.

2024

Stetige Teuerung und massiv gestiegene Strompreise haben den Betriebsaufwand spürbar erhöht. Die hohen Schulden infolge der Covid-Pandemie und der Pensionskassensanierung konnten zwar erneut reduziert werden, belasten aber die Jahresrechnung erheblich. 2023 resultierte ein Verlust. Daher wurden ab Oktober 2024 die Gebühren erhöht, erstmals seit fast 30 Jahren!

2025

Pläne für eine Filiale im Oberbaselbiet wurden im August 2025 bekannt gegeben. Zwei Prüfbahnen in Itingen sollen den Standort Münchenstein entlasten.

Die MFP feiert ihr 50-jähriges Bestehen mit einem «Tag der offenen Tür» am 20. September 2025.

ERINNE- RUNGEN

ICH BIN EIN TECHNIK-FREAK



Peter Schweizer
Vizepräsident der Paritätischen Betriebskommission
der Motorfahrzeugprüfstation beider Basel.

Ich bin in Liestal in der Nachbarschaft der Giesserei Erzenberg geboren und aufgewachsen. Da mein Vater bereits in der Autobranche arbeitete, war ich schon sehr früh von der Automobiltechnik begeistert. Nach meiner Schulzeit absolvierte ich in Gelterkinden bei der Firma Egon Singeisen eine Lehre als Automechaniker. Da Egon Singeisen ein guter Freund meines Vaters war, kam keine andere Lehrstelle in Frage. Ich wurde auf den Marken VW, Audi, NSU, Dodge und Chrysler USA ausgebildet.

Nach der Lehre leistete ich den Militärdienst in Thun als Motormechaniker ab. Nach Abschluss der Rekrutenschule und Unteroffizierschule arbeitete ich noch zwei Jahre in meinem Lehrbetrieb. Eines Abends klingelte es an unserer Haustür. Hanspeter Wicki, der Inhaber der Garage Wicki AG in Sissach, fragte mich, ob ich nicht mit ihm in Sissach arbeiten wolle. Er bot mir die Leitung der Werkstatt an. Dies war ein großer Schritt für mich, den ich wagte. Von Hanspeter Wicki habe ich viel gelernt. Wir arbeiteten sehr gut zusammen und hatten großen Erfolg mit der Marke VW. Mich fasziniert die Technik, ich bin ein Technik-Freak!

Gründung der eigenen Seat-Garage

Als ich 25 Jahre alt war, bot mir Markus Bürgin aus Sissach an, seinen Garagenbetrieb zu übernehmen. Nach kurzer Überlegungszeit sagte ich zu. Am 30. März 1984 gründeten meine Frau Monika und ich die Garage P. Schweizer AG in Sissach, mit einem Lehrling und der Marke Mazda. Ein Jahr später las ich ein Inserat der Marke SEAT in der „Automobil Revue“: „Händler gesucht“. Wir bewarben uns, da Volkswagen sich mit 50% bei SEAT eingekauft hatte und ich nach einem Werksbesuch überzeugt war, dass diese Marke großes Potenzial haben würde.

Am 1. April 1985 starteten wir als SEAT-Händler. Am 25. August wurde unser erster Sohn David Florian geboren, am 23. Januar 1987 folgte unser zweiter Sohn Jan Philippe.

Nach 21 Jahren in Sissach wurde uns ein Garagenbetrieb in Liestal zum Kauf angeboten. Endlich hatten wir eine eigene Liegenschaft mit einem Showroom, wie ihn die Hersteller verlangten. Ich besuchte sehr gerne Weiterbildungen und nahm viele Jahre am internationalen Technik-Wettbewerb der Marke SEAT teil. Um sich dafür zu qualifizieren, musste jeweils zuerst die nationale Ausscheidung gewonnen werden. Beim Wettbewerb 2010 in Spanien erreichte ich den zweiten Platz und wurde Vize-Weltmeister. Auf meinem weiteren Weg absolvierte ich dann auch noch die Ausbildung zum diplomierten Technik-Experten.

Neue Tätigkeitsfelder

Im Jahr 2019 durften wir die Garage an unseren Sohn David übergeben, der sie heute weiterführt. Nach über 40 Jahren mit der Marke SEAT hat unser Sohn David die Marke HYUNDAI ins Programm aufgenommen und vertritt diese als offizieller Händler.

Während meiner aktiven Zeit als Garagist wurde ich als Vertreter der Oberbaselbieter Garagen in den Vorstand des Autogewerbeverbandes AGVS, Sektion beider Basel, gewählt. Meine Ressorts waren Umweltschutz und Entsorgung sowie MFP und MFK.

Im April 2014 wurde ich von der Regierung des Kantons Basel-Landschaft als Vertreter des AGVS in die paritätische Betriebskommission der Motorfahrzeug-Prüfstation beider Basel (BK) gewählt. Diese neue Herausforderung gefiel mir sehr, und gemeinsam mit dem Leiter der Prüfstation, Roger Sterki, konnten wir viele kundenorientierte Ideen umsetzen. Als sich die beiden Regierungsratsmitglieder Baschi Dürr und Isak Reber 2019 aus der BK verabschiedeten, wurde ich gebeten, das Präsidium zu übernehmen. Um diese Aufgabe korrekt zu erfüllen, benötigte ich einen langjährigen Kommissionskollegen als Vizepräsidenten und bat Bernhard Frey-Jäggi, mich dabei zu unterstützen. Gemeinsam haben

wir viel erreicht und auch die große Herausforderung wie zum Beispiel «COVID19-Pandemie» im Team gemeistert.

2023 durfte ich das Präsidium an Bernhard Frey-Jäggi übergeben und ihn als Vizepräsident weiter unterstützen (gemäss Staatsvertrag wechselt das Präsidium alle vier Jahre zwischen Delegierten von BL und BS). Neben den üblichen betrieblichen und strategischen Aufgaben beschäftigten uns in der jüngsten Zeit vor allem die Überprüfung und Anpassung der Gebühren, wie auch das grosse Projekt zur Sanierung unseres Verwaltungsgebäudes. Dies erfordert eine Vielzahl von Entscheidungen und eine sorgfältige, vorrausschauende Planung. Auch am Projekt „PW-Prüfstelle Oberbaselbiet“ arbeiten wir mit Hochdruck und suchen den perfekten Standort. Bedauerlicherweise hat Bernhard Frey-Jäggi die BK im Juli 2024 verlassen. Bis die Vakanz besetzt ist und sich die BK neu konstituiert hat, darf ich die BK als Vize-Präsident bzw. Präsident ad interim führen. Das Team der BK besteht aus: Sarah Cruz-Wenger, Heidrun Gutmannsbauer, Martin Ruf, Christian Engeler und dem soeben neu gewählten Markus Sennhauser. Als Beisitzer mit dabei sind Pascal Donati und Frau Dana Böni (Leiter/in der MFK BL und BS.) Wir freuen uns auf weitere anspruchsvolle Aufgaben, die wir gemeinsam mit dem Leiter der Prüfstation Roger Sterki, lösen werden.

ANPASSUNGEN AN VERÄNDERUNGEN



Roger Sterki
Leiter Motorfahrzeug-Prüfstation

Ich bin im Fricktal aufgewachsen, in Gipf-Oberfrick. Mein Vater betrieb eine Autogarage, ich kam daher schon früh mit dieser Branche in Berührung. In den Schulferien arbeitete ich jeweils für ein Sackgeld und sah in alle Bereiche hinein, von der Werkstatt bis zum Büro. Mir gefielen diese Arbeiten und so machte ich eine vierjährige Lehre als Autoelektriker, einen Beruf, den es heute nicht mehr gibt. Später absolvierte ich ein Ingenieurstudium für Automobiltechnik in Biel. Da mich insbesondere das Fach Physik interessierte, fand ich nach dem Studium eine Stelle für die Rekonstruktion von Verkehrsunfällen beim Strassenverkehrsamt in St.Gallen. Da diese aber nur 50 Stellenprozente umfasste, wurde ich gefragt, ob ich mich zusätzlich auch zum Verkehrsexperten ausbilden lassen wollte. So kam ich in dieses Gebiet.

Louis Wittwer lernte ich während meiner Ausbildung zum Verkehrsexperten kennen. 2000 bewarb ich mich erfolgreich als technischer Leiter der MFP und absolvierte berufsbegleitend ein Nachdiplomstudium in Betriebswirtschaft. Zehn Jahre später trat ich seine Nachfolge als Leiter der MFP an.

Informatik von Null aufgebaut

Als ich 2001 hier anfing, gab es im ganzen Haus vier Computer. Einer stand bei Louis Wittwer und je einer bei den drei Bereichsleitenden (Technik, Führerprüfungen und Buchhaltung). Wir haben also quasi bei null angefangen. 2003 erstellten wir

ein erstes Informatik-Konzept, das die Grundlage für die moderne Prüfungsdisposition bildete. Für die Bahnbelegungen in der Halle gab es bis dahin ein dickes Buch, in dem die Termine von Hand eingetragen wurden. Die in den Folgejahren entwickelte Dispo-Lösung, ermöglichte uns eine enorme Arbeitserleichterung. Die Masse an Terminen könnten wir heute gar nicht mehr ohne Informatiklösungen bewältigen.

Ein weiterer Meilenstein war 2018 die Einführung der Tablets zur elektronischen Prüfdatenerfassung in der Prüfhalle. Vorher wurden Prüfberichte in Papierform ausgefüllt, die im Archiv verschwanden. Nun konnten wir Daten auswerten und unsere Schlüsse daraus ziehen. Zum Beispiel entdeckten wir grosse Abweichungen in den Erfolgsquoten der einzelnen Verkehrsexperten. Früher hörten wir öfters den Vorwurf, dass es stark vom Experten abhängig sei, ob eine Prüfung bestanden wird oder nicht, was die neu erhaltenen Daten mitunter bestätigten. Das war etwas, was ich verändern wollte. Wir suchten mit den Mitarbeitern das Gespräch und arbeiteten kontinuierlich daran, die Bandbreite der Beurteilungen zu verkleinern. Dies gilt nicht nur bei den Fahrzeugprüfungen sondern genauso bei den Führerprüfungen. Auch hier werden heute die Ergebnisse jedes Experten nach Geschlecht, Alter, und Herkunft der Prüfungskandidatinnen und -kandidaten überprüft und Auffälligkeiten besprochen.

Heute liegen die Erfolgsquoten unserer Mitarbeitenden nur noch wenige Prozentpunkte auseinander, was die Akzeptanz unserer Prüfungen stark verbessert hat. Unsere Verfahren sind heute fair und transparent. Das ist mir ganz wichtig. Die Gerüchte von früher, die MFP sei unberechenbar und ungerecht, sind daher auch völlig verstummt.

Zu Beginn meiner Tätigkeit war ein gewisses «Beamten-tum» in der MFP spürbar. Kein Wunder, denn bis Ende der 90er-Jahre wurden die Mitarbeitenden noch als Beamte gewählt! Mir war und ist der lösungsorientierte Umgang mit Kundenanliegen wichtig. Dies versuchte ich stets vorzuleben und zu verankern. Auch wenn wir eine hoheitliche Aufgabe erfüllen, ist es unser Ziel, bestmöglichen Service zu bieten.

Covid als Einschnitt

Der grösste Umbruch in meiner Zeit als Leiter der MFP waren die Covid-Monate. Ich weiss noch, wie ich Mitte März 2020 von Stephan Mathis, damals Generalsekretär der Justiz- und Sicherheitsdirektion, am Samstagnachmittag einen Anruf bekam: «Am Montag muss euer Betrieb eingestellt werden, Baselland macht alles zu.» Die MFP beider Basel gehört jedoch auch zur Hälfte dem Kanton Basel-Stadt und Basel-Stadt erliess keinen Lockdown. Was also tun? Nach einigem Kopfzerbrechen übers Wochenende entschieden wir, den Betrieb nur zu reduzieren und dafür entsprechende Sicherheitsmassnahmen umzusetzen. Die Führerprüfungen wurden per sofort eingestellt. Am Montag telefonierte unsere Disposition herum, bis die Apparate glühten, und informierten hunderte von Fahrzeugbesitzern, die einen Prüftermin für diese Woche

hatten, dass sie nicht zu kommen brauchten. Über 2-3 Wochen fuhren wir dann den Betrieb um die Hälfte herunter. Vulnerable Mitarbeiter schickte wir sofort nach Hause, später dann auch einen Teil der Verkehrsexperten, weil ja keine Autos mehr kamen. In der Verwaltung verblieb eine Mini-Besetzung, mit Masken, Abständen und allen geforderten Schutzvorrichtungen. Mit den Lockerungen normalisierte sich der Betrieb in den folgenden Monaten zunehmend wieder.

Weil wir massiv weniger Einnahmen hatten und die Ausgaben (vor allem Löhne) weiter liefen, entstand innert kurzer Zeit ein Liquiditätsengpass. Die vom Bund beschlossenen Hilfskredite konnten wir nicht in Anspruch nehmen, da wir eine Anstalt öffentlichen Rechts seien. Somit mussten wir zur Überbrückung kurzfristig einen Bankkredit in Millionenhöhe aufnehmen, den die Regierungen später ablösten und in Darlehen von je 600'000 Franken umwandelten. Wir benötigten dieses Geld für unser Überleben, sonst hätten wir die Löhne nicht mehr bezahlen können. Es zeigte sich einmal mehr: Die MFP ist zwar selbständig, aber nicht unabhängig!

Neben den finanziellen Auswirkungen führte die reduzierte Prüftätigkeit auch dazu, dass ein grosser Nachholbedarf an Fahrzeug- und vor allem Führerprüfungen entstand. Diesen mussten wir in den folgenden Monaten mit diversen Massnahmen abarbeiten.

E-Mobilität und technische Entwicklungen bringen Unsicherheit

Wir erleben aktuell eine Veränderung bei der Nutzungsdauer der Fahrzeuge. Man sieht dies anhand der Neuwagenverkäufe, die seit einigen Jahren rückläufig sind. Die Leute sind unsicher, ob sie der E-Mobilität trauen sollen oder nicht. Daher behalten sie ihr Fahrzeuglänger und fahren weiter damit herum. Das durchschnittliche Fahrzeugalter in der Schweiz ist deshalb in der jüngsten Vergangenheit von 6-7 Jahren auf heute über 10 Jahre angewachsen. Gemäss den geltenden Vorgaben müssen Autos erstmals nach fünf, danach nach drei und anschliessend immer alle zwei Jahre amtlich geprüft werden. Ein höheres Durchschnittsalter des Fahrzeugparks bedeutet für uns deshalb eine steigende Zahl von zu prüfenden Fahrzeugen, was mehr Personal und Infra-struktur erfordert.

Moderne Fahrzeuge müssen mit einer zunehmenden Zahl von Assistenzsystemen ausgerüstet sein. Im Moment können deren Funktionen anlässlich einer amtlichen Fahrzeugprüfung nur bedingt oder gar nicht kontrolliert werden. Wie soll man beispielsweise ein Notbremssystem in der Praxis prüfen? Man müsste einen Dummy (Puppe) aufstellen und dagegen fahren, um zu schauen, ob das System eine Notbremsung einleitet. Im Moment müssen wir uns auf die Selbstdiagnose der Systeme verlassen. Wir erwarten aber, dass künftig europaweit Regelung/Vorgaben in Kraft treten, wie damit umgegangen werden soll.

Projekte und künftige Entwicklungen

Die Digitalisierung geht zügig weiter. Bereits im laufenden Jahr kommt der digitale Lehrfahrausweis, und zwar schweizweit als App auf dem Handy. Der digitale Führerausweis wird dann folgen, aber hier haben wir noch kein Datum.

Vielleicht müssen wir künftig auch nicht mehr 150'000 Aufgebote pro Jahr per Post verschicken, sondern können dies auf dem elektronischen Weg via E-Mail machen. Das würde uns viel Geld sparen, und auch Zeit. Statt B-Post in fünf Tagen käme die Mitteilung sofort beim Empfänger an.

Was die MFP betrifft, müssen wir unsere Prüfkapazitäten erweitern, um dem wachsenden Fahrzeugbestand gerecht zu werden. Hierzu wollen wir im Oberbaselbiet einen zweiten Standort aufbauen. Fahrzeuge aus dem Oberbaselbiet müssen dann nicht mehr nach Münchenstein fahren, was mit Zeitersparnis für die Kundschaft und einer Entlastung des Standortes in Münchenstein einhergehen wird.

Dass die Führerprüfungen aufgrund autonom fahrender Fahrzeuge obsolet werden, halte ich in den nächsten 10-15 Jahren für unwahrscheinlich. Sicher hätte ein selbstfahrendes Auto praktische Vorteile, man könnte sich einfach herumchauffieren lassen und dabei arbeiten oder ein Nickerchen machen. Aktuell sind zwar vielversprechende Projekte auf dem Weg, es gibt aber auch noch sehr viele technische und rechtliche Fragen in diesem Zusammenhang zu klären.

Trotz aller Veränderungen ist eines zu bedenken: Ein Auto bleibt eine Zusammenstellung beweglicher Teile wie Räder, Bremsen, Aufhängung, Lenkung etc. Also vom Grundgerüst her sind wir nicht viel weiter wie vor 130 Jahren – nur drumherum hat sich viel getan. Solange ein Auto aber so aufgebaut bleibt und man eine technische Sicherheit gewährleisten will, muss auch geprüft werden. Entsprechend dürfte uns die Arbeit in absehbare Zeit nicht ausgehen.

DEN JOB KANN MAN NUR ÜBERNEHMEN, WENN MAN MENSCHEN VERSTEHT



Louis Wittwer
Leiter Motorfahrzeug-Prüfstation 1989–2010

Ich bin in einfachen Verhältnissen im Emmental aufgewachsen. Nach der Schule wollte ich Goldschmied werden, doch der Pfarrer hintertrieb diesen Wunsch. Er sagte meinen Eltern, Goldschmiede würden nach der Lehre nach Paris und noch weiter weggehen, so verbot mir mein Vater diesen Beruf. Ich lernte dann Automechaniker im Emmental und arbeitete später in Biel in einer Garage. Schöne Autos hatten wir da, BMWs und Jaguars, mir gefiel diese Arbeit. Aber der Chef fragte mich: «He Wittwer, du willst doch nicht dein Leben lang dreckige Hände haben?» So absolvierte ich die Ausbildung zum Meister.

Auf einem Zeltplatz im Tessin lernte ich meine Frau kennen, sie stammt aus Basel. Ihr Vater vermittelte mir eine Stelle bei einer Mercedes-Garage in Basel, da wurde ich mit der Zeit der Betriebsleiter. Ein Kollege machte mich auf ein Inserat in der Automobil-Revue aufmerksam, worin ein neuer Chef für die MFP gesucht wurde. Er riet mir, mich zu bewerben, ich aber zweifelte. Ich sagte zu meiner Frau: «Werde ich dann auch so stur wie dein Vater?» Doch sie ermutigte mich, den Schritt zu tun. Sie sagte: «Keine Angst, mit 42 Jahren wirst du dich nicht mehr ändern!»

Ich ging mit einer Liste mehreren Fragen ins Bewerbungsgespräch. Regierungsrat Karli Schnyder strahlte: «Endlich einer, der sich Gedanken gemacht hat!» Ich wurde von der Betriebskommission einstimmig gewählt, bekam aber noch Bedenkzeit. Nach einigen Tagen sagte ich dann zu.

Zunächst musste ich nach Zürich, wo ich im Strassenverkehrsamt eine 6-monatige Ausbildung als Verkehrsexperte durchlief. Dann löste ich Hans Wili ab und übernahm die Leitung der MFP Anfang 1989. Am Anfang zweifelte ich an mir—hatte ich mich da nicht etwas übernommen, einen Betrieb mit 50 Angestellten zu führen? Aber ich wuchs in die Aufgaben hinein und es ging gut. Das «Büdeli» war sehr gut organisiert, ich sagte, es war ein Spitzenbetrieb. Manches KMU könnte sich da ein Stück abschneiden.

Ein offenes Ohr und Verständnis sind wichtig

Den Job kann man nur übernehmen, wenn man Menschen versteht. Es gibt hier viele unterschiedliche Charaktere, Fahrlehrer, Garagisten, Bürgerinnen und Bürger, Gewerbetreibende. Alle haben ihre Bedürfnisse, ihre Vorzüge und ihre Macken. Dazu kommen noch meine Angestellten. Ich lernte mit allen umzugehen. Meinen Leuten sagte ich jeweils: Ihr seid Fachexperten, nicht Polizisten! Das ist ganz wichtig. Es gab solche, die suchten überall Fehler und das gab böses Blut. Ich musste da vermittelnd einwirken. Garagisten wiederum versuchten, für sich Vorteile herauszuholen, indem sie mich bei Reklamationen direkt anriefen. Ich bot ihnen dann an, zu einem Gespräch zu kommen, da ich solche Themen nicht am Telefon besprechen wollte. Dann war meistens Ruhe, diese Haltung verschaffte mir Respekt. Mit den vorgesetzten Regierungsräten hatte ich es immer sehr gut. Karli Schnyder, Jörg Schild, Andreas Koellreuter, das waren ganz gute Persönlichkeiten. Wenn man etwas abmachte, klappte es.

Schade finde ich, dass sich die Politik heute zurückgezogen hat. Mit den Regierungsräten in der paritätischen Betriebskommission waren die Entscheidungswege kürzer und rascher. Heute sind Entscheide viel schwieriger geworden, wo noch die Parlamente gefragt werden müssen, ehe zum Beispiel ein Kredit gesprochen wird.

Ich war vielleicht ein Streber, aber ich wollte gut sein in meinem Job. So konnte ich schöne Gewinne erwirtschaften, bis zu einer Million. Diese durfte die MFP aber nicht als Reserve behalten, sondern musste sie je zur Hälfte ihren Eignerkantonen abliefern. Umgekehrt musste ich dann dort wieder «betteln» gehen, wenn wir eine Anschaffung tätigen wollten. Das war kein gutes System, es hat mich sehr gestört.

Wir wirtschafteten gut. Fr. 56 gab es pro Zeiteinheit von 20 Minuten. Später erhöhten wir auf Fr. 60, diesen Tarif hielten wir 22 Jahre lang, da bin ich sehr stolz darauf. Dies funktionierte, weil es immer mehr Autos gab, die Kundschaft nahm zu. Im Betrieb schuf ich Anreize zur Weiterbildung. So fing ein

Verkehrsexperte zunächst mit PWS bis 3.5 Tonnen an. Machte er Kurse, zum Beispiel für landwirtschaftliche Fahrzeuge, Lastwagen oder Motorräder, stieg auch sein Lohn. Das motivierte meine Leute, sie sagten sich: «Wenn ich mich anstrenge, komme ich vorwärts!» So entstand eine gute Dynamik in den Betrieb.

Was ich nicht schaffte, war die Motorfahrzeugkontrolle BS-BL auf die gleichen Schalterzeiten zu bringen wie wir. Wir fingen um 7 Uhr an, die MFK um 7.30 Uhr. Wenn man in dieser Zeit eine Rückfrage hatte, nahm dort niemand ein Telefon ab! Ich beschwerte mich immer wieder, aber es war unmöglich, dies zu ändern! Auch verstand die Kundschaft den Unterschied zwischen MFP und MFK nicht. Immer wieder mussten wir erklären, dass man für das Nummernschild in die MFKs nach Basel oder Füllinsdorf müsse und wir hier nur das Fahrzeug prüfen würden.

Zukunft: Der Mensch bleibt am Steuer

Was die Zukunft angeht, so sehe ich stetes Wachstum. Die Löhne steigen stärker als die Kosten für ein Auto. Wenn ich denke: Mein Vater hat vor 60 Jahren einen Opel für Fr. 10'000 gekauft. Heute muss man etwa Fr. 15'000 bezahlen für so ein Modell, die Löhne sind aber um ein Vielfaches gestiegen. Ich verdiente 800 Franken nach der Lehre, heute sind es Fr. 5000-6000. Somit bleiben Autos für breite Einkommensschichten erschwinglich.

Die Elektrotechnik finde ich teilweise sinnvoll. Das Fahren in der Stadt, kurze Wege, niedrige Tempi, passen dazu. Da ist das E-Auto das richtige. Aber weite Strecken, auf der Autobahn, mit hohen Geschwindigkeiten, sind vom Verbrauch her nahezu identisch mit einem Benziner. Der Luftwiderstand wird unterschätzt.

Teilweise wird zu viel herumgefahren. Ich habe gestaunt, als ich realisierte, wie viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto durchs Quartier in die Schule fahren, für einige hundert Meter! Da habe ich mich schon gefragt, sind wir eigentlich noch normal?! Die Autobahnen sind auch übervoll. Mein früherer Arbeitsweg von Riehen nach Münchenstein könnte ich heute nicht mehr machen. Ständig verstopft. Zwischen Pratteln und Basel herrscht 12 Stunden pro Tag Stau. Hier braucht es neue Infrastrukturen.

Dem autonomen Fahren traue ich nicht, zu gefährlich! Die Technik kann vieles, aber bei so komplexen Situationen wie sie im Strassenverkehr bestehen, wird es nicht möglich sein, diese ohne den Menschen am Steuer zu lösen. Es fehlen auch gesetzliche Grundlagen. Wer ist verantwortlich, wenn ein Unfall passiert? Unterstützende Systeme werden zunehmen, aber am Ende steuert und bedient ein Mensch das Auto aus meiner Sicht, auch in Zukunft.

DIE ANFÄNGE



Jean-François Litzler
1975 bis 2013 bei der MFP als Disponent tätig

Ich arbeitete als kaufmännischer Angestellter auf der Motorfahrzeugkontrolle in Basel, dann wechselte ich für zwei Jahre zur Polizei. Ich hörte, dass eine neue Motorfahrzeugprüfstation entstehen wird. Ich bekam eine Anstellung und bezog ein Büro im neuen Verwaltungsgebäude, etwa drei oder vier Monate vor der Eröffnung. Draussen war alles erst im Aufbau. Es stand erst die Prüfhalle, aber noch ohne Geräte. Im Beton waren Löcher für die Maschinen eingelassen, aber die Maschinen waren noch nicht da!

Wir fingen quasi bei null an. Wohl holte man sich Anregungen und Anleitungen von anderen Kantonen, aber letztlich war unsere MFP ein kompletter Neuanfang. Wir mussten definieren, wieviel Zeit für ein Auto aufgewendet wird, wo welche Experten zum Einsatz kommen. Ich zeichnete die Ablaufpläne auf A3-Papier von Hand, teilte die Experten und die Prüfbahnen ein. Es gab Bahnen 1 bis 5 für Personenwagen, dann eine für Lastwagen und eine für Motorräder.

Die Experten schrieben Berichte über Unfallfahrzeuge von Hand, diese wurden dann auf einer Schreibmaschine von mir abgetippt. Daneben hatte ich aber auch Schaltdienst und musste Telefone entgegennehmen. Da konnte es passieren, dass ich einen Abschnitt im Text vergass. Ich musste dann die ganze Seite neu schreiben, einfach einfügen konnte man bei Schreibmaschinen nicht! Dann kamen auch die Zollformulare, die man für Importe benötigte. Es war ein reger Betrieb!

In der Kantine traf man sich zum Znüni, zum Zmittag und zum Zvieri. Das Essen schmeckte mir immer, manchmal gab es einen Wechsel in der Küche, aber es war ein gutes Essen. Die Chefs sassen am Anfang an einem eigenen langen Tisch, aber mit der Zeit vermischten sich die Plätze.

Anfänglich gab es schon Unterschiede beim Personal. Ein Teil kam aus Basel-Stadt, bei der Anlage beim Joggeli, und ein Teil aus Baselland, bei Füllinsdorf. Die Löhne waren unterschiedlich, auch die Pensionsansprüche. Auch bei den Kunden wirkte sich dies aus. Es gab Stadtbasler, die wollten ihr Auto nur von einem Basler Experten geprüft haben!

Ich hatte am Anfang keine Ahnung von der Landschaft. Einmal rief ein Bauer aus Maisprach an und fragte mich, wieso er mit seinem Mähdrescher nun nach Münchenstein fahren müsse. Als ich ihn fragte, wo denn Maisprach liege, wurde er richtig hässig! Ich besorgte mir dann eine Schulwandkarte und hängte diese im Büro auf, so dass ich immer gleich wusste, wo eine Ortschaft lag, wenn jemand anrief. Wir führten dann die lokale Prüfung der Landwirtschaftsmaschinen in den Gemeinden ein, das hat sich sehr bewährt.

Die Chefs waren sehr unterschiedlich. Herr Wittwer brachte frischen Wind. Er kam aus der Privatindustrie und packte manches anders an. Mir gefiel dies, ich hatte keine Probleme damit. Er «annektierte» auch das Fricktal und Solothurnische Gemeinden im Dorneck und Schwarzbubenland. Das brachte uns mehr Arbeit, aber auch mehr Kunden.

Erste Computer kommen

Ende der 1980er-Jahre hielten die Computer Einzug. Man gab mir ein dickes Handbuch, «DOS», mit dem sollte ich mich einarbeiten. Es gab keine Kurse, keine Anleitungen. So fing ich an und erstellte im Laufe des Morgens eine ansehnliche Liste. Am Mittag stellte ich den Computer aus. Als ich ihn nach dem Essen wieder einschaltete, war die Liste verschwunden. Ich fragte einen Kollegen, wo denn meine Liste sei. «Hast du sie nicht gesichert?» fragte dieser. «Gesichert, was meinst du?» fragte ich zurück. Er zeigte mir dann, wie man diese grossen Disketten einlegt, und ich fing mit meiner Liste nochmals von vorne an...

Der Zusammenhalt innerhalb der Belegschaft war kollegial. Anfangs waren wir ja nur etwa 20, 30 Personen, man kannte sich. Aber es gab keine Betriebskultur wie bei den anderen Staatsdienststellen, wo es jährliche Ausflüge und Betriebsfeste gab. Zum zehnjährigen Bestehen fuhren wir zusammen ins Grimselgebiet, das war sehr schön.

Interesse an Automobilen

Wenn man auf der MFP arbeitet, muss man schon etwas Freude an Autos haben. Die Techniker waren zum Teil schon etwas Autor-verrückt, ich auf dem Büro nicht sonderlich. Einmal kam ein Mann mit einem Alfa, einem Oldtimer. Da sah ich ein Loch, das geflickt wurde. «War da eine Antenne drinnen?», fragte ich. «Nein», sagte der Mann etwas zerknirscht, «das ist vom Rost!»

Mit speziellen Kunden hatte ich auch zu tun. Einmal kam eine ältere Dame mit einem Porsche, dort drinnen war eine Plakette befestigt: «Von der Firma Porsche für Gräfin xy». Das hat mich schon beeindruckt. Manche Garagisten brachten zum Dank eine Flasche Wein vorbei, die sie verschämt über den Schalfer schoben.

Einmal kam ein Holztransporter, mit langen Baumstämmen beladen. Er musste eine Bremsprobe machen auf der Rampe. Da rumpelte es: Alle Stämme rutschten aus dem Anhänger zur Seite, lagen kreuz und quer umher! Der Lastwagen hatte einen Kran dabei, mit dem er alle Stämme wieder selbständig auflud.

Ich blicke gerne auf meine Zeit bei der MFP zurück. Es war eine abwechslungsreiche Arbeit, die mir gefallen hat.

ALLES IM FLUSS



Urs Senn
Leiter Führerprüfungen 1980-2019

Ich stiess 1980 zur Motorfahrzeug-Prüfstation und gehörte dem dritten Jahrgang an, der in Zürich die eidgenössische Ausbildung zum Verkehrs-experten für Fahrzeug- und Führerprüfungen absolvierte. Zusammen mit Anton Lüscher besuchte ich diesen Kurs. Gelernt hatte ich ursprünglich Automechaniker.

Die Prüfhallen der MFP waren damals noch offen, es gab nur ein Plastiktür am Eingang jeder Prüfbahn. Bei starkem Wind wurden diese aber aufgedrückt und der Wind fegte trotzdem durch die ganze Halle! Die Winter 1984 bis 1986 waren sehr kalt und schneereich. Ich erinnere mich, wie der Schnee liegen blieb und nicht mehr wegschmolz, es gab ungefähr 10-20 Frosttage. Durch Wind wurde der Schnee bis in die Mitte der Halle verfrachtet, auch kamen Autos, deren Unterboden vollkommen schneebedeckt war! Da sah man gar nichts. Die Abgasmessstationen froren auch ein, da das Kondenswasser sich zu Eis verwandelte. Meine Kollegen und ich trugen Kappen und dicke Mäntel, wir sahen aus wie Eskimos! Das war kein schönes Schaffen. Zum Glück wurde die Halle später geschlossen und eine Lüftung eingebaut. Allerdings löste dies dann andere Probleme aus. Dem einen Kollegen wurde es im Sommer darin zu heiss, er wollte die Tore aufmachen, ein anderer fürchtete dann Durchzug, er wollte die Tore geschlossen lassen. So gab es Reibereien untereinander.

Das Arbeiten war am Anfang paradiesisch. Wir waren damals etwa 28 Experten. Man hatte seine Prüfbahn für sich und die zugewiesenen Autos. Doch dieser Betrieb war nicht wirtschaftlich. So wurden mit den Jahren mehr Experten eingestellt und mehr Autos aufgeboden, die Prüfbahnen wurden mit mehr Verkehrsexperten belegt. Die Prüfungsfahrzeuge wurden nicht

mehr dem einzelnen Verkehrsexperten zugewiesen. Das führte zu einiger Unruhe unter der Belegschaft. Auf den Prüfbahnen war der eine zu schnell, der andere zu langsam. Wer schneller fertig war, konnte sich dann auf dem Platz sein Wunschauto aussuchen. Wer langsam war, musste am Ende nehmen, was übrig war, und das waren meistens die schwierigen Fälle. So entstand böses Blut im Team, manche Kollegen wollten nicht mehr mit bestimmten Kollegen zusammen auf der gleichen Bahn arbeiten. Erst Louis Wittwer brachte dann Ruhe ins System, indem er jeweils zwei Kollegen miteinander in zehn Minuten versetzten Intervallen arbeiten liess. Dadurch entfiel auch die ungerechte Vorwegnahme des Prüfautos, die Fahrzeuge wurden nun wieder im Voraus fix zugeteilt.

Umkehrung Fahrzeugpflege Stadt-Land

Als ich bei der MFP anfang, kamen aus der Stadt generell die neueren und gepflegten Autos, von der Landschaft ältere und entsprechend arbeitsintensivere Fahrzeuge. Von Occasionshändlern kamen zum Teil richtige Schwarten. Mit den Jahren änderte sich das. Die Baselbieter Autos sind in der Regel neueren Datums, während die Stadtfahrzeuge meist älter und abgenutzt sind. Es ist ein Zeichen des Wandels: Die Wohlhabenden leben heute im «Speckgürtel», in der Agglomeration, hier wird das Auto schneller ersetzt. In der Stadt steht das Auto oft im Freien, es hat einen weniger hohen Stellenwert gegenüber früher.

Dramatische Fälle gab es früher schon noch ab und zu. Es kamen Autos zur Prüfung, die waren durchgerostet und durften keinen Meter mehr fahren. Oder es kamen solche mit Rissen im Achskörper, wo ich sagte, dass sie nur noch gerade zur Garage fahren dürfen. Das Begutachten von Unfallfahrzeugen war auch ein Tätigkeitsgebiet von speziell geschulten Verkehrsexperten. Einmal ging es um einen Lastwagen mit einem hydropneumatischen Bremssystem, der Chemiefüssigkeiten transportierte. Auf dem Armaturenbrett zeigte eine brennende Lampe an, dass das Bremssystem zu wenig Bremsflüssigkeit hatte. Den Chauffeur störte aber diese Lampe und er überklebte sie mit einem Abdeckband. Es kam, wie es kommen musste: Der Lastwagen konnte einmal nicht mehr bremsen und es kam zu einem Unfall, der hätte vermieden werden können mit der richtigen Wartung.

Im Lauf der Jahre kamen weitere Ausbildungen im Bereich schwere Fahrzeuge im Bereich Fahrzeug- und Führerprüfungen dazu. Sogar für die Prüfungsabnahme von Trolleybussen der BVB wurde ich ausgebildet. Die 14-tägige Schulung war sehr speziell. Ich erinnere mich noch an die Spalentorkreuzung, wo die Trolleybus-Fahrleitung mit jener des Trams kreuzte und daher stromlos war. Wenn man vom Rhein herkam, musste man mit Schwung hochfahren und dann über den stromlosen Abschnitt gleiten, in der Hoffnung, dass die vortrittsberechtigten Fahrzeuge von rechts einem durchlassen würden. blieb man stehen, musste man die Bügel absenken und mit dem

Notstromaggregat, einem VW-Motor, die stromlose Strecke passieren. Glücklicherweise blieb mir das erspart.

Digitalisierung und Zertifizierung

Als Reiner Frei pensioniert wurde, wurde ich 2005 zum Chef der Führerprüfungen befördert. Es gab auf allen Ebenen einen Digitalisierungsschub, die Fahrzeug- und Führerprüfungen werden nun elektronisch disponiert. Die Abnahme der Fahrzeugprüfungen erfolgt nun mittels Tablets. Dies erlaubt es die Ergebnisse besser auszuwerten. Im Fahrzeug- und Führerprüfungsbereich wurden Statistiken erstellt und die MFP nach ISO 9001 zertifiziert. Roger Sterki als neuer Dienststellenleiter hat hier entscheidende Impulse gesetzt. Zwar wurde ein Experte ein Stück weit «gläsern», aber es gab dadurch eine Transparenz, die sich für die Kunden vertrauensfördernd auswirkte. Früher war die Bandbreite bei den Experten grösser. Mit den statistischen Werten konnte das Band eingegrenzt werden, so dass niemand, der zur MFP kommt, das Gefühl haben muss, es sei hier Glück im Spiel, ob man durchkomme oder nicht.

International hat sich auch viel geändert. Die Schweiz wollte Ende der 1980er-Jahre mit den Abgas- und Lärmvorschriften einen Sonderweg gehen, aber man sah bald ein, dass dies Unsinn war. Indem man sich den europäischen Regelungen anschloss, wurde auf Stufe Gesetzgeber eine Standardisierung mit den Nachbarländern erreicht. Zum Glück haben wir jedoch keinen Privat-TÜV wie in Deutschland! Der TCS führt als einzige Privatinstitution Fahrzeugprüfungen durch. Die Bevölkerung kann vor dem offiziellen Aufgebot der Behörde frei wählen, ob sie die Prüfungsabnahme durch den TCS oder durch die Behörde durchführen lassen will.

Wachsende Mobilität

Die E-Mobilität wird weiterwachsen, aber momentan nicht auf Basis der Batteriebetriebe. Es ist unsinnig, für eine Reichweite von 400-500 Kilometern eine Batterie von 400-800 Kilogramm mitzuführen. Hier braucht es andere Ansätze. Möglich ist, dass bei leistungsfähigen Elektroautos bald ein Durchbruch stattfindet. Die Entwicklung leichter Autobatterien ist in vollem Gange. Was das automatische Fahren angeht, so bin ich noch skeptisch. Die Elektronik kann eine Lage nicht einschätzen. Als Mensch hinter dem Steuer sehe ich einen Fussgänger, erkenne seine Absicht und kann aufgrund meiner Einschätzung entweder weiterfahren oder bremsen. Die Elektronik bremsst aber in jedem Fall, weil sie ein Hindernis wahrnimmt, das aber möglicherweise gar keines ist.

Das Mobilitätsbedürfnis wird weiter zunehmen. Früher hatte eine Familie ein Auto, mit dem fuhr der Vater zur Arbeit, die Mutter und die Kinder gingen zu Fuss oder nahmen das Velo.

Doch die Gleichberechtigung bringt es mit sich, dass die Frau nun auch eine Fahrausbildung absolviert ein Auto besitzt, und die Kinder, wenn sie gross werden, ebenfalls. Somit stehen heute drei bis vier Autos da, wo früher eines war. Dieser Trend wird sich, solange es die wirtschaftlichen Verhältnisse es erlauben, fortsetzen.

Persönlich bin ich bis heute an Autos interessiert, die Veränderung der Technik und den sich ständig ändernden gesetzlichen Vorschriften. Es ist für mich interessant zu sehen, wie alles im Fluss ist.

EIN PRIVILEG, HIER MIT- ZUARBEITEN



Stephan Mathis
Mitglied Paritätische Kommission 1998-2019

1998 wurde ich Generalsekretär der Sicherheitsdirektion, damals noch Justiz- und Polizeidirektion, des Kantons Basel-Land. Peter Meier, mein Vorgänger, war bereits Mitglied im «Verwaltungsrat» der MFP, so nannten wir die Paritätische Kommission. Als sein Nachfolger nahm ich da auch Einsitz und verblieb dort bis ca. 2019. Speziell war die Zusammensetzung: Es waren damals ja die für die Sicherheit zuständigen Regierungsräte beider Basel auch vertreten. Im Alltag war der Regierungsrat bzw. die Regierungsrätin mein Chef bzw. meine Chefin, hier nun sassen wir uns auf Augenhöhe gegenüber. Ich nahm eine Exekutivfunktion an oberster Stelle wahr, die ich sonst innerhalb der Verwaltung nicht innehatte. In diesem Gremium wurden strategische Entscheide getroffen werden, was ich jedoch gerne tat.

Louis Wittwer war ein hervorragender Geschäftsführer. Er bereitete die Sitzungen ausgezeichnet vor, so dass eine intensive Beratung stattfinden konnte. Etwa einmal im Monat trafen wir uns zu einer Sitzung. Für mich war erfreulich zu sehen, wie hier beide Kantone effektiv, lösungsorientiert und erfolgreich zusammenarbeiteten. Es gab eine echt partnerschaftliche Gleichbehandlung bei gleichen Aufgaben, als ob es gar nicht zwei verschiedene Kantone wären. Das hing auch stark mit den Führungspersönlichkeiten zusammen. Das Duo Andreas Koellreuter – Jörg Schild verstand sich bestens, alles lief sofort perfekt. Auch Sabine Pegoraro und Hanspeter Gass kooperierten friktionslos und höchst erfolgreich, Isaac Reber

und Baschi Dürr bildeten ebenfalls ein Dream-Team! Für mich war es eine riesige Chance und eine grossartige Erfahrung, meine Kompetenz in das hochkarätige, paritätisch zusammengesetzte Leitungsteam der MFP einbringen zu dürfen und an der Entscheidungsfindung beteiligt zu sein.

MFP und MFK: getrennt, aber doch verbunden

Bemerkenswert ist, wie wenig der Landrat involviert war. Er genehmigte den Jahresbericht und hatte sonst keine Möglichkeit der direkten Mitsprache, trotzdem die MFP eine öffentlich-rechtliche Anstalt ist, aber mit starker privatwirtschaftlicher Orientierung. Das macht die MFP zu einem weit geringeren Politikum bei der Mittelbeschaffung als bei der kantonalen Verwaltung: Kurze Wege ermöglichen effiziente Abläufe.

Versuche, die MFP mit der MFK zusammenzulegen und ein «Strassenverkehrsamt beider Basel» zu schaffen, gab es immer wieder. Die meisten Kantone haben sich ja so organisiert, nur wir in den beiden Basel sind ein Sonderfall. Aber unser System läuft so gut, dass bei allen Studien, die man für ein Projekt «Strassenverkehrsamt beider Basel» in Auftrag gab, nie ein wirklicher Mehrwert resultierte und man daher am bisherigen Modus festhielt. Ein entscheidender Schritt war 2003 die Verlagerung der Disposition der Motorfahrzeugprüfungen von der MFK in die MFP. Dadurch konnten die Qualität der Abläufe und die Steuerung der Auslastung der Prüfbahnen nochmals erheblich gesteigert werden und es wurde die starke Annäherung an das Modell Strassenverkehrsamt («alle Dienstleistungen unter einem Dach») erreicht. Eine denkwürdige und sehr innovative Erneuerung war auch die Ermöglichung für Garagenbetriebe, die Fahrzeuge direkt in Münchenstein auf der MFP einzulösen. MFP und MFK sind eigenständig geblieben, doch über die Jahrzehnte sehr eng zusammengewachsen.

Vorbildlicher Grundlagenvertrag

Die interkantonale Vereinbarung über die MFP beider Basel von 1974 halte ich auch heute noch für ein Musterbeispiel einer vorausschauenden Planung und eines Staatsvertrages, der die Arbeit der betroffenen interkantonalen Institution tatsächlich auch fördert und unterstützt. Im Vertrag sind die Aufgaben und Organe präzise geregelt, dazu wird vermerkt, dass der Betrieb «kostendeckend» sein muss. Seit dem Inkrafttreten der Vereinbarung ist der Rahmen weit offen für die dynamische Entwicklung der MFP.

Was scheiterte, war das Projekt einer MFP-Filiale bei Bubendorf. Es wäre sinnvoll gewesen, um Münchenstein zu entlasten, aber es gab Gegenwind und dann wurde das Projekt nicht weiterverfolgt. Sehr geclückt ist dagegen die Stabs-

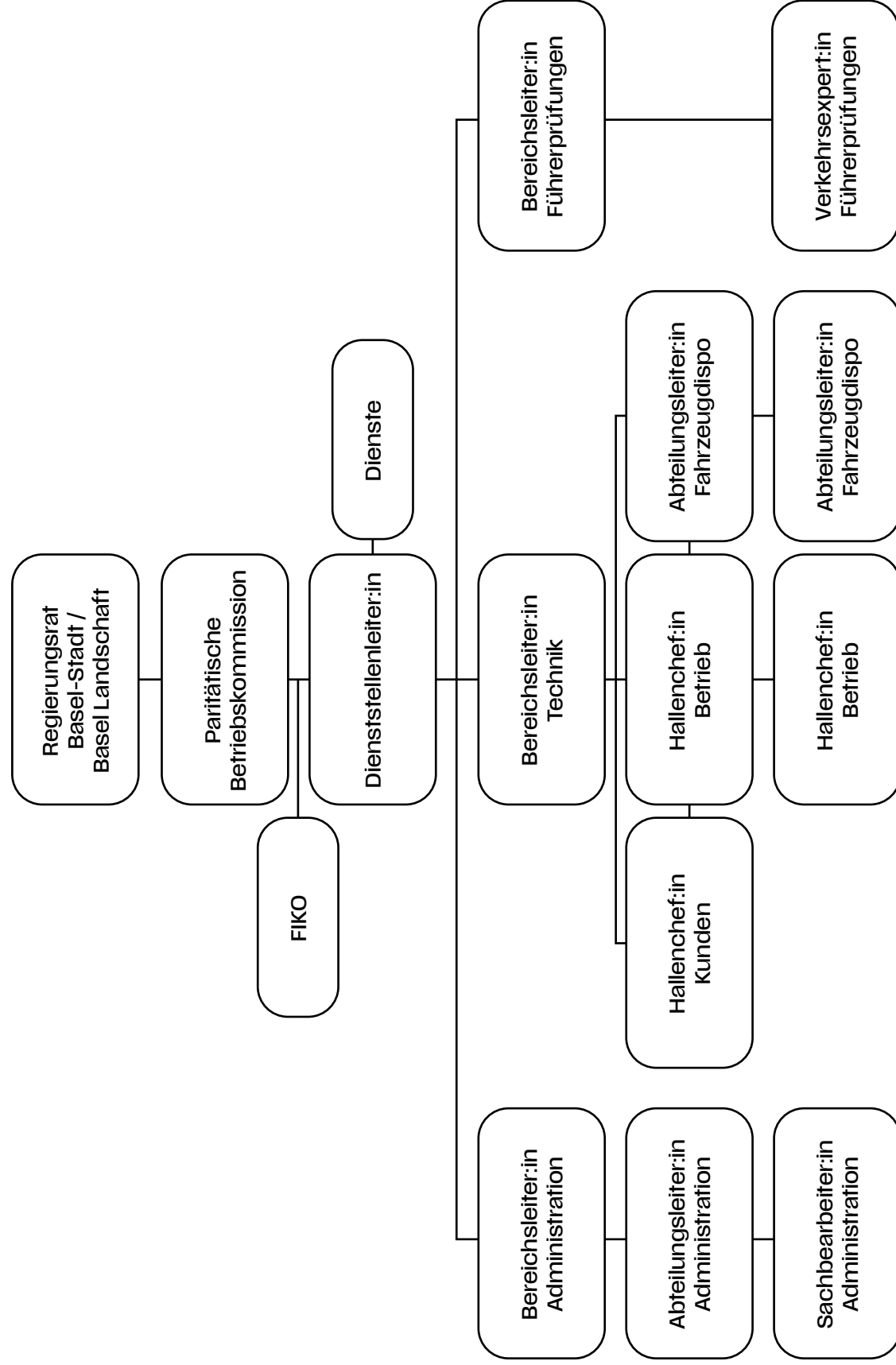
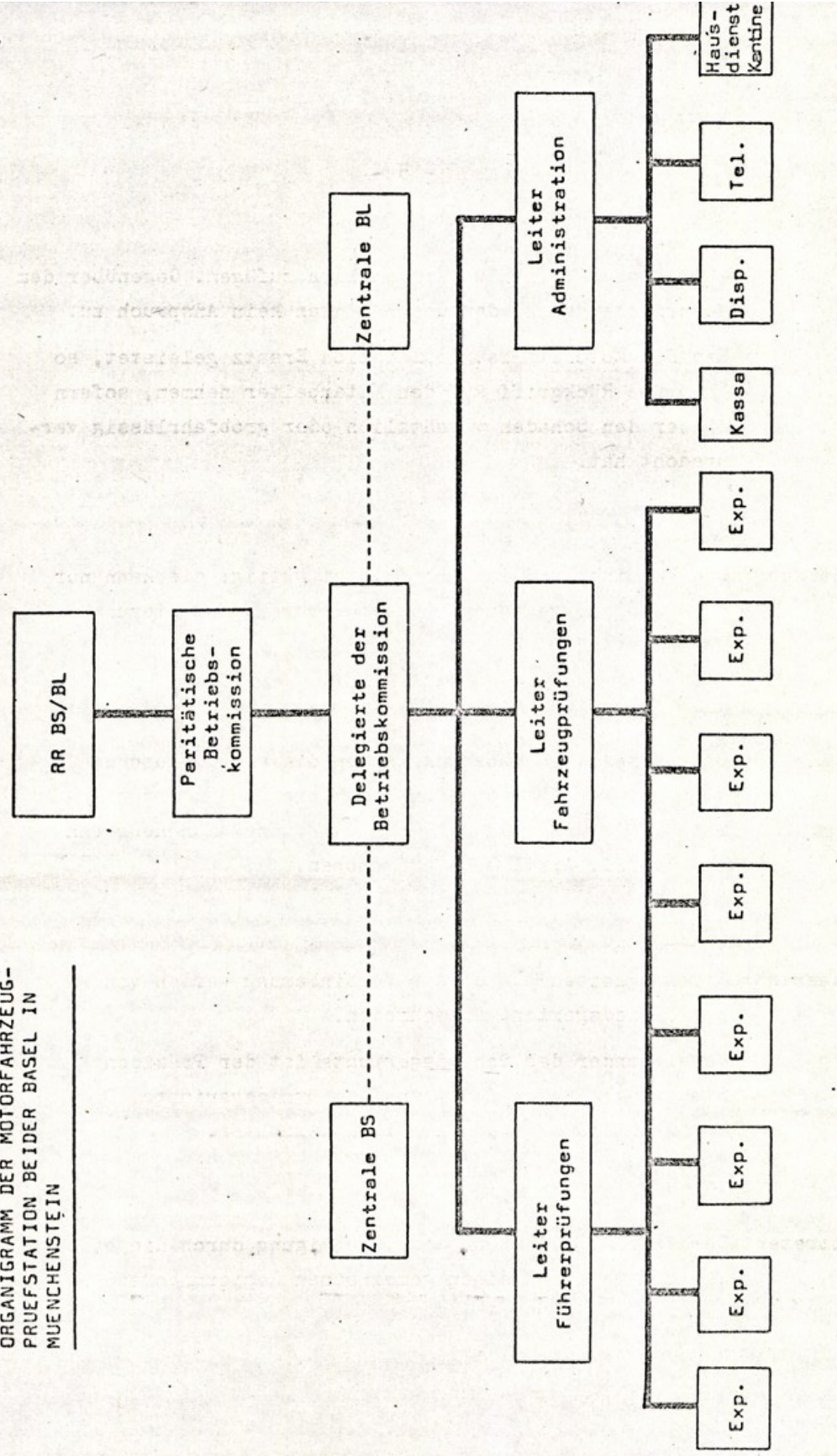
übergabe von Louis Wittwer an Roger Sterki, der den Betrieb aus seiner langjährigen Tätigkeit bei der MFP bereits bestens kannte. Ich war und bin beeindruckt, mit welcher Selbstverständlichkeit, Souveränität und hoher fachlicher und sozialer Kompetenz die MFP von Anfang an führte und führt.

Für das gute Funktionieren einer stark kundenorientierten Unternehmung sind das Engagement und die Kompetenz der Mitarbeitenden der entscheidende Faktor. Das Jubiläum der MFP bei der Basel ist der richtige Zeitpunkt, den aktuellen und ehemaligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der MFP für ihre vorbildliche Arbeit und für ihre Treue herzlich zu danken.

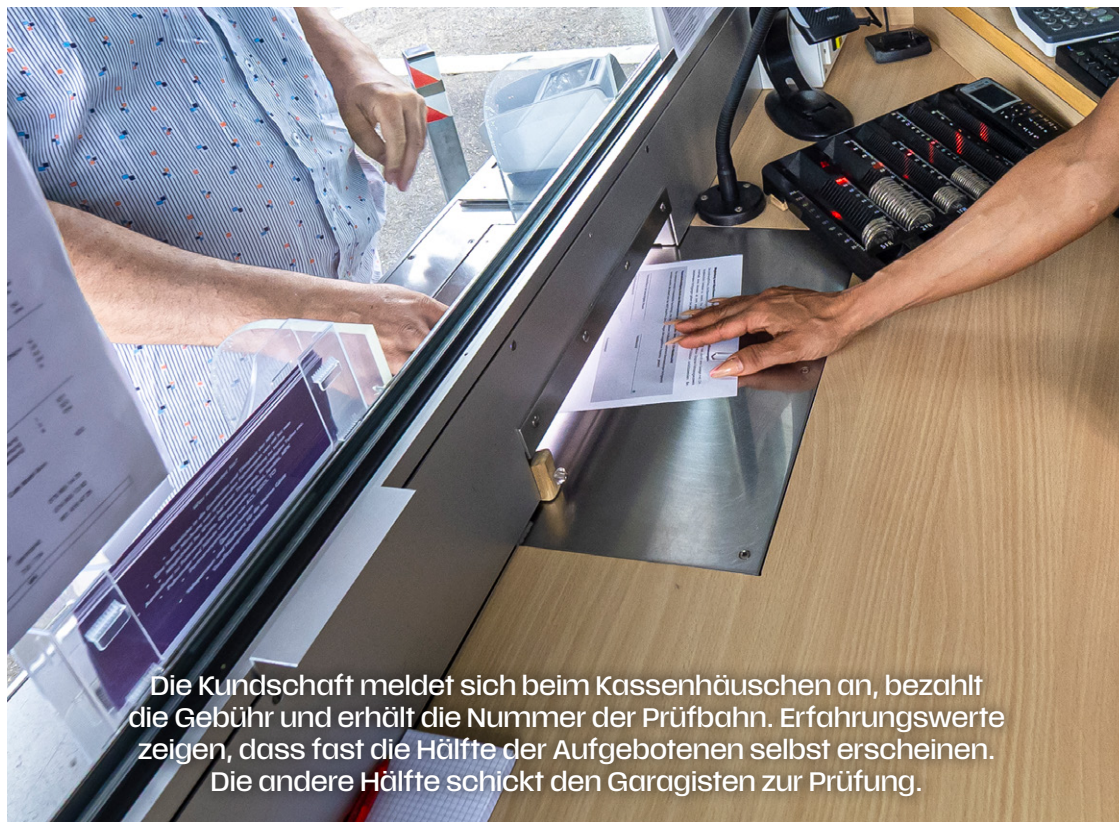
Die Arbeit in der Paritätischen Kommission war für mich interessant und ich erlebte sehr schöne Momente. Als Jörg Schild verabschiedet wurde, liess er die letzte Sitzung ganz oben im Turm des Rathauses stattfinden. Da kommt man sonst «als Ausserkantonaler» nicht schnell hin, die Aussicht war unglaublich! Wenn man mit der Region so stark verbunden und verwurzelt ist wie ich, dann sind das unvergessliche Momente. Es war für mich ein Privileg, derart lang für die MFP arbeiten zu dürfen. Ich bin für diese Zeit in meinem Leben sehr dankbar.

ORGANI- GRAMM

ORGANIGRAMM DER MOTORFAHRZEUG-
PRUEFSTATION BEIDER BASEL IN
MUEENCHENSTEIN



**EIN AUTO
WIRD
GEPRÜFT**



Die Kundschaft meldet sich beim Kassenhäuschen an, bezahlt die Gebühr und erhält die Nummer der Prüfbahn. Erfahrungswerte zeigen, dass fast die Hälfte der Aufgebotenen selbst erscheinen. Die andere Hälfte schickt den Garagisten zur Prüfung.



Es gibt 10 Prüfbahnen für Autos, Lieferwagen, Anhänger, Lastwagen und Motorräder. Die Kundschaft wartet im Auto vor dem weißen Strich, bevor die 20-minütige Prüfung beginnt.



Roger Meier arbeitet seit 13 Jahren bei der MFP als Verkehrsexperte. Er ist gelernter Automechaniker. Auf seinem Ipad sieht er die Daten des zu prüfenden Fahrzeuges. Hier erfasst er auch seine Feststellungen, Messergebnisse und Prüfungsergebnisse.



Am Auspuff wird ein Schlauch zum Absaugen der Abgase angehängt. Dieser ist an einer Schiene unterhalb der Decke befestigt und folgt dem Auto auf dem Weg durch die Prüfhalle.



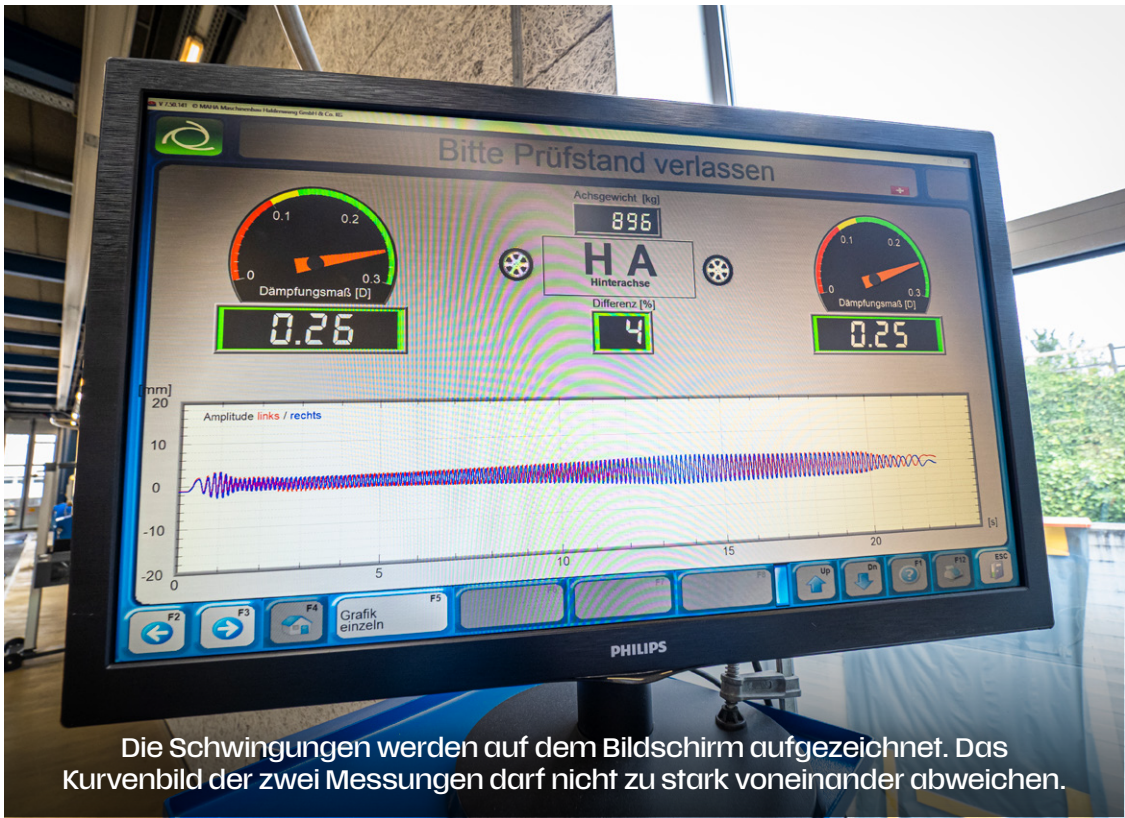
Die Lichteinstellung wird mit dem Spezialgerät auf Rollen gemessen. Die Höhe der Lampen, deren Neigungswinkel und Lichtstärke (in Lux) müssen innerhalb der Norm sein. Auch Blinklichter, Nebellampen und Scheibenwischer werden optisch geprüft.



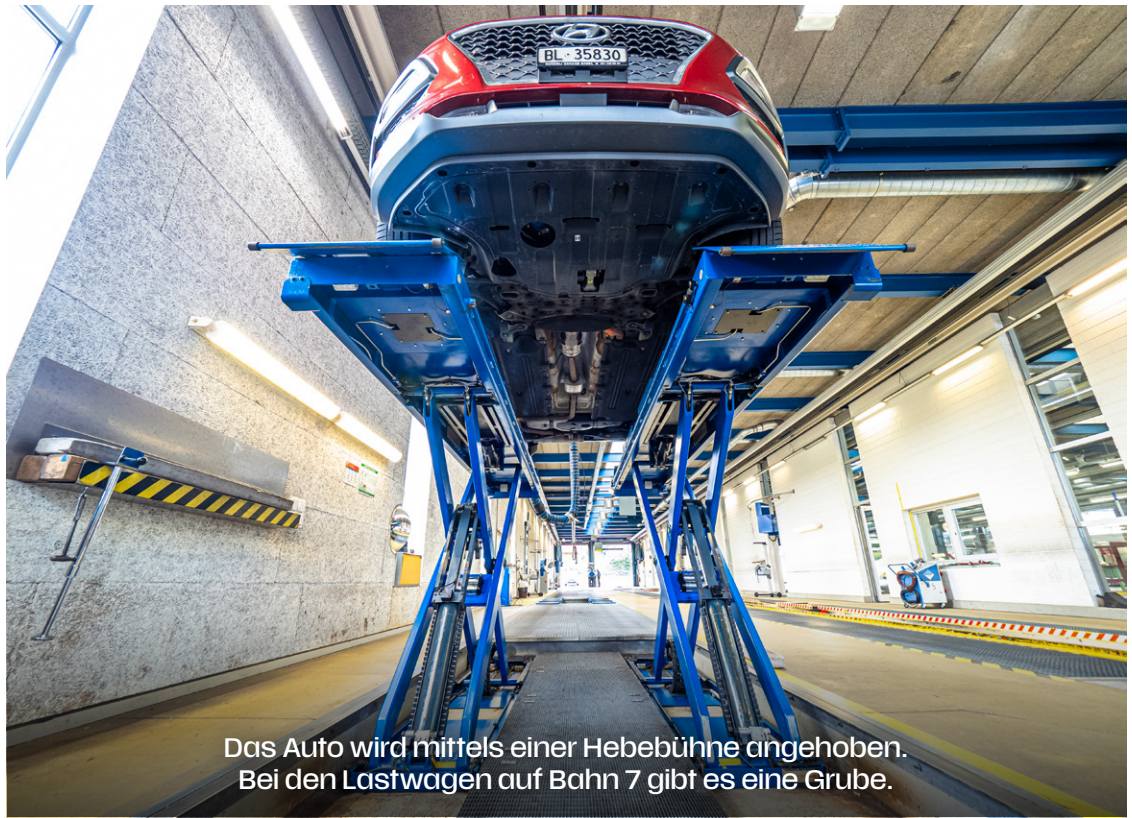
Die erste Station: Lichtkontrolle und Fahrzeug-Identifikation. Die Verkehrsexperten prüfen die Fahrgestellnummer und vergleichen sie mit dem Fahrzeugausweis.



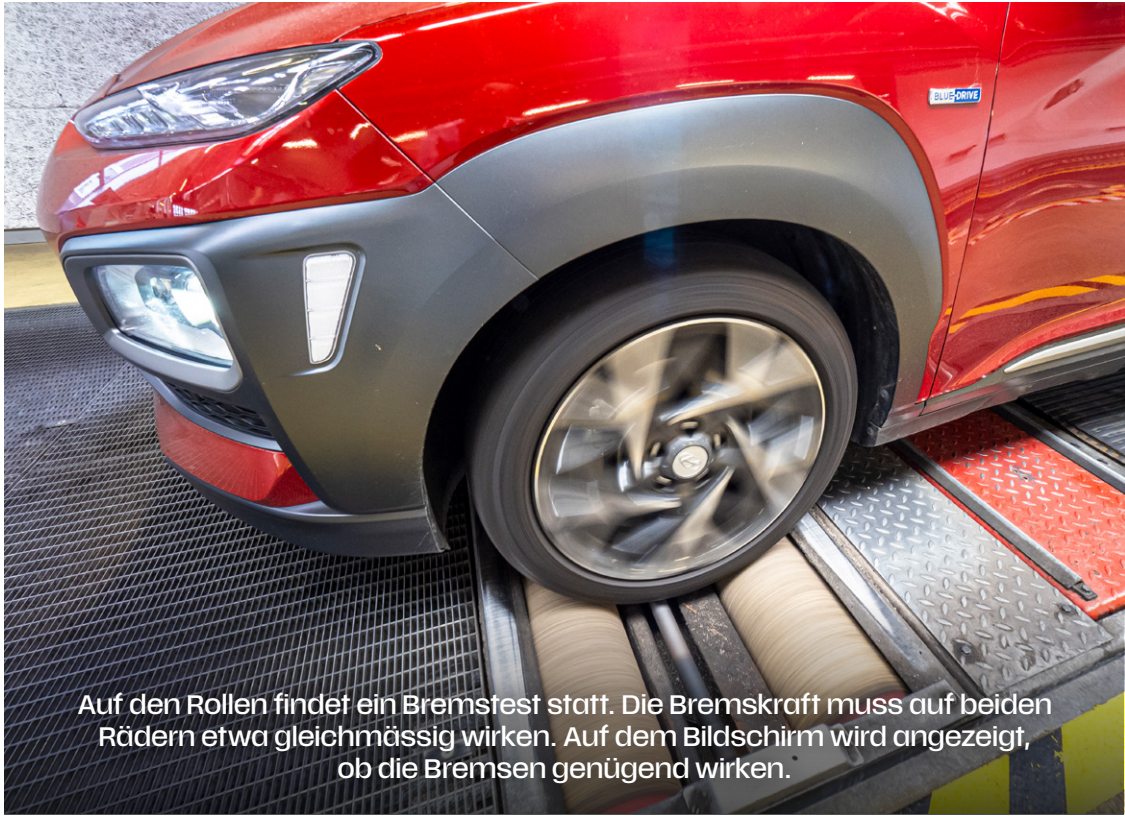
Auf dem Dämpferprüfstand werden die Stossdämpfer überprüft. Die roten Platten unter dem Auto bewegen sich und liefern Daten an das Messgerät.



Die Schwingungen werden auf dem Bildschirm aufgezeichnet. Das Kurvenbild der zwei Messungen darf nicht zu stark voneinander abweichen.



Das Auto wird mittels einer Hebebühne angehoben. Bei den Lastwagen auf Bahn 7 gibt es eine Grube.



Auf den Rollen findet ein Bremsfest statt. Die Bremskraft muss auf beiden Rädern etwa gleichmässig wirken. Auf dem Bildschirm wird angezeigt, ob die Bremsen genügend wirken.



Die Verkehrsexperten prüfen den Unterboden sowie Reifen, Bremsen, Dämpfer und Auspuffanlage. Beschädigungen, Rost und Undichtigkeiten werden beanstandet.



Die Verkehrsexperten kontrollieren Lenkgestänge, Aufhängungsteile und Federn und achten auf Flüssigkeitsverluste sowie Marderschäden an den Gummiteilen.



Die Hebebühne wird wieder abgesenkt. Nun ist die Prüfung in der Halle beendet. Es folgt die Probefahrt.



Bei Zweifeln an der Feststellbremse kommt das Auto auf die Rampe neben Prüfbahn 8 (18° Neigung), wo die Handbremse das Fahrzeug halten muss. Anfahrtests mit Lasten entfielen mit stärkeren Motoren.



An der Abgasstation führen die Verkehrsexperten einen Schlauch ins Auspuffrohr ein, ein Messgerät bestimmt die verschiedenen Gase und Schadstoffe. Anhand der Messwerte wird beurteilt, ob die Abgasreinigungssysteme einwandfrei funktionieren.



Die Verkehrsexperten machen eine Probefahrt um die Prüfhalle. Dabei werden unter anderem die Geschwindigkeitsanzeige, die Bremsleistung und die ABS-Funktion geprüft.



Die Verkehrsexperten schliessen den Prüfungsfall auf ihrem iPad. Die Ergebnisse werden direkt an die IT-Systeme der MFP und der MFK übermittelt.



Nach einer bestandenen Prüfung wird im Fahrzeugausweis mit der Stempelmaschine das Prüfungsdatum eingepreßt.

AUSBLICK

AUSBLICK IN DIE ZUKUNFT: FILIALE IN ITINGEN

Die MFP expandiert ins Oberbaselbiet: Ab Frühjahr 2026 können in Itingen Fahrzeugprüfungen von Personenwagen und Motorrädern angeboten werden. Dazu werden Räumlichkeiten der Garage Ritter gemietet, die sich in einem Gewerbegebiet, unmittelbar an den Autobahn-Ausfahrten von Itingen und Lausen befinden. Zwei Prüfbahnen werden in den nächsten Monaten eingerichtet.

Die bestehende Infrastruktur in Münchenstein ist an der Kapazitätsgrenze angelangt und kann nicht weiter ausgebaut werden. Die Anfahrzeiten für Kundinnen und Kunden aus dem Oberbaselbiet werden mit der Filiale Itingen wesentlich verkürzt und die Verkehrsdichte im Raum Münchenstein kann reduziert werden. Die MFP freut sich, nun eine Filiale im oberen Kantonsteil realisieren zu können, was einem langjährigen Kundenbedürfnis entspricht.



© 2025
Motorfahrzeug-Prüfstation beider Basel
Reinacherstrasse 40
CH-4142 Münchenstein
www.mfpbb.ch

Herausgeberin: Motorfahrzeug-Prüfstation beider Basel, Münchenstein
Konzeption und Texte: Lorenz Degen, Arlesheim
Gestaltung: Vanessa Serrano, Basel

Bildernachweis:
S. 12–17: Sammlung MFP, Münchenstein
S. 26–39: Staatsarchiv Basel-Landschaft, Liestal
S. 72–81: Guido Schärli, Hölstein



Motorfahrzeug-Prüfstation beider Basel 1975–2025



50 Jahre Motorfahrzeug-Prüfstation beider Basel – das bedeutet unzählige Geschichten auf und neben vier Rädern. In dieser Jubiläumsbroschüre finden sich spannende Einblicke und überraschende Zahlen: Wie viele Fahrzeuge wurden in einem halben Jahrhundert geprüft? Geschichten und Erinnerungen von Mitarbeitende und Wegbegleitende aus fünf Jahrzehnten schildern Erfahrungen aus ihrem Alltag, geben Einblicke hinter die Kulissen und erzählen von prägenden Momenten. Abgerundet wird die Publikation durch eine Fotostrecke, die Gegenüberstellung des Organigramms von 1975 mit dem heutigen sowie einen Text zur künftigen Ausrichtung der Prüfstelle.