

«Gelassenheit muss gelernt sein»

Erfahren Pius Gschwend ist Geschäftsführer der Eurodriver AG. Er feiert heuer mit seinem Unternehmen, das als Lkw-Fahrschule Marktführer in der Region ist, das 40-jährige Jubiläum. Im Interview gibt Gschwend Einblick in die Arbeit eines Fahrlehrers und die Zukunft der Branche.

VON RETO MÜNDLE

Herr Gschwend, wie kommt man eigentlich dazu, eine eigene Lkw-Fahrschule zu gründen?

Ich habe ursprünglich Mechaniker gelernt. Die Technik sowie das Fahren von Motorfahrzeugen haben mich immer schon begeistert. Zuerst war ich als Jugendlicher oft mit dem Traktor unterwegs. Mit 19 Jahren fuhr ich bereits Lkw, zwei Jahre später hatte ich die Zulassung für den Car erworben. Und irgendwann kam ich dann ins heiratsfähige Alter, sodass ich mich entscheiden musste: entweder Lkw-Chauffeur oder Familie. Beides liess sich schlecht miteinander vereinbaren. Mit dem Beruf des Fahrlehrers habe ich eine tolle Zwischenlösung gefunden. 1979 habe ich mit einer eigenen Fahrschule begonnen. Das ist jetzt genau vierzig Jahre her.

Was zählt heute zu den Angeboten von Eurodriver?

Wir bieten eine breite Palette an Ausbildungen an: Lastwagen, Anhänger, Car, Kleinbus, die grossen Wohnmobile. Zusätzlich können auch Stapler-Ausbildungen absolviert werden. 2009 kam dann die sogenannte Chauffeur-Zulassungsverordnung (CZV) dazu.

Was ist das?

Früher legte man eine Theorie- und Fahrprüfung ab, und damit hatte man die Erlaubnis, gewerbemässig einen Lkw oder Car zu fahren. In der Zwischenzeit wurden die Auflagen wesentlich strenger. Heute braucht es insgesamt fünf Schritte, damit man berufsmässig unterwegs sein darf. Für den privaten Bereich gilt das nicht, hier sind immer noch die alten Richtlinien in Kraft, also eine Theorieprüfung und eine Fahrprüfung der entsprechenden Kategorie.

Wie beurteilen Sie die Konkurrenz in Ihrer Branche?

Die ist insgesamt nicht so gross. Wir haben schon Mitbewerber, aber wir sprechen alle miteinander und haben ein gutes Verhältnis. Es braucht für diese Branche erstens viel Herzblut, zweitens aber auch einen relativ teuren Fahrzeugpark. Die Weiterbildung vom Autofahrer zum Lkw-Fahrer ist zudem sehr aufwändig. Es gibt viele Weiterbildungspflichten und Auflagen.

Erinnern Sie sich noch an die ersten Schritte in die Selbstständigkeit?

Ja, ich fühlte mich von Anfang an wohl dabei. Als geborener Wassermann habe ich unzählige Ideen, die für drei Leben reichen würden. Meine Arbeitswoche dauerte von Montagmorgen bis Samstagabend, aber es machte mir Spass. Auch heute noch biete ich trotz meines



Pius Gschwend führt seit vierzig Jahren die Fahrschule Eurodriver. Auch in Vaduz befindet sich eine seiner Lerntheken.

Bilder: Tatjana Schnalzer

fortgeschrittenen Alters Theorie- und Fahrunterricht an.

Sie haben mittlerweile eine ganze Reihe an Fahrschulen in der Region. Wo war die erste?

Ich komme aus Altstätten, dort war die erste Fahrschule. Zu Beginn war ich mit dem Unternehmen Eurodriver sehr auf St. Gallen ausgerichtet, weil dort auch die kantonalen Prüfungen abgenommen wurden. Aktuell habe ich aber Theorie- und Uzwil. Weitere Prüfungsorte sind in der Vergangenheit dazugekommen: Winterthur, Vaduz, Chur, Winkeln, Amriswil und Frauenfeld sowie Appenzell Inner- und Ausserrhoden. In Vaduz führe ich aber die einzige Lkw-Fahrschule des Landes.

Welches dieser Lokale ist Ihr «Zugpferd»?

Das sind sicher die Eurodriver Anstalt im Lova Center in Vaduz und die Eurodriver AG in St. Gallen. Aber auch die anderen sind wichtig geworden. Ich habe bei der Wahl der Standorte immer darauf geachtet, dass eine Nähe zu den Strassenverkehrsämtern respektive Motorfahrzeugkontrollen gewährleistet ist. Nur so lässt es sich effizient arbeiten.

Wieviele Ihrer Lernenden treten denn jährlich zu praktischen Prüfungen an?

Das dürften aktuell etwa 200 Prüflinge pro Jahr sein.

Wie hoch ist der Frauenanteil?

Bei Lastwagenausbildungen sind etwa 10 Prozent Frauen dabei, beim Car/Linienbus aber mehr. Hier sprechen wir von 20 Prozent.

Hat sich diese Zahl in den vergangenen Jahren gewandelt?

Ja, tendenziell ist die Zahl steigend. Vor 40 Jahren hatten wir eigentlich kaum Frauen bei unseren Lehrgängen. Weder beim Bus noch beim Lastwagen.

Warum ist das heute anders?

Ich denke, die Fahrzeuge lassen sich heutzutage besser handhaben, weil die meisten auf Automatik beruhen. Das dürfte ein Grund sein, weshalb sich mehr Frauen dafür interessieren. Zusätzlich hat sich das Bild in der Gesellschaft auch gewandelt, Frauen sind hinterm Steuer plötzlich akzeptiert.

Wieviele eigene Fahrzeuge benötigt man als Lkw-Fahrschule?

Wir haben aktuell vier Lastwagen, einen grossen und kleinen Car sowie ein C1-Fahrzeug. Alle sind auf dem absolut neusten Stand.

Und wie gross ist Ihr Team?

Vier Lkw-Fahrlehrer, drei Frauen im Büro und 1,5 Stellen Staplerinstruktor. Das Unternehmen ist über die Jahre kontinuierlich gewachsen. Ich darf sagen, dass ich sprichwörtlich «die Nase im Wind» hatte. Entwicklungen in der Branche ahnte ich voraus und passte so das Unternehmen an. Man muss in diesem Markt auch die umliegenden Länder beobachten, die womöglich einen Schritt weiter sind als wir in dieser Region. Ich bin mich auch ständig am Weiterbilden, Fachmagazine stapeln sich bei mir zu Hause. Ich mache das Dreifache von dem, was vorgeschrieben ist.

Wie geht es mit Ihrem Betrieb in Zukunft weiter?

Ich hätte schon noch Ideen. Aber es ist an der Zeit, dass die nächste Generation kommt. Ich konzentriere mich bald stärker auf den Radurlaub im Südtirol (lacht).

Geben Sie die Leitung ab?

Schritt für Schritt übergebe ich die Leitung an meinen Sohn. Er führte bislang eine eigene Pkw-Fahrschule und wird mein Nachfolger. Das geschieht aber nicht von heute auf morgen, sondern fliessend.

Vor welchen Herausforderungen steht Ihre Branche insgesamt?

Ich weiss, was Sie damit andeuten wollen. Die Digitalisierung wird auch unsere Branche treffen. Aber ich glaube fest an unsere Zukunft. Bis tatsächlich Lastwagen ohne Chauffeur auf unseren Strassen unterwegs sein werden, vergehen ganz sicher weitere zwanzig Jahre. Da müssen unsere Ingenieure noch intensiv nachgrübeln. Einen Fahrer braucht es meiner Meinung nach immer, und damit auch eine Ausbildung.

Wieviele Fahrstunden sind heute obligatorisch?

Das hängt von der Kategorie ab. In der Kategorie C wären eigentlich gar keine Fahrstunden obligatorisch. Wer fahren kann, darf bei einer Prüfung antreten. Die Durchfallquote unserer Lernenden bei den Prüfungen ist geringer als fünf Prozent. Das ist ein toller Wert. Wir haben aber wirklich eine Kundschaft, die etwas lernen möchte. Damit haben wir automatisch die besseren Fahrschüler.

Gibt es den typischen Fahrschüler für Schwertransporter?

Nein, alle sind unterschiedlich, jeder bringt seine persönliche Geschichte mit. Es gibt Lernende im Alter von fünfzig Jahren, die sich umschulen lassen wollen, grundsätzlich eine berufliche Veränderung anstreben. Wir hatten aber auch schon Bäcker, die plötzlich an einer Mehlallergie litten, und deshalb den Job wechseln mussten. Viele möchten irgendwann Linienbus fahren. Die Lernenden müssen dann Pflichtlektionen im Ausmass von 24 oder 52 Lektionen absolvieren.

Welches sind die häufigsten Fehler der Lernenden?

Die meisten Schüler steuern zu rasant los. Man merkt vor allem bei denjenigen, die aus der Lieferwagenbranche kommen, dass sie sich ständig gestresst fühlen. Viele bleiben zu lange auf dem Gaspedal, anstatt mit dem Gewicht des Lasters zu arbeiten. Die Masse des Fahrzeugs, also Länge, Breite und Höhe, hat man relativ schnell drin. Auch das Rückwärtsfahren mit den Spiegeln und Rückfahrkameras ist kein Problem mehr. Beim Anhängerfahren braucht es dann wieder viel Übung. Aber zentral ist eben die Gelassenheit beim Fahren.

40 Jahre Eurodriver, feiern Sie diesen Anlass eigentlich noch offiziell?

Vielleicht im nächsten Jahr dann. Ich schwimme gerne gegen den Strom und bin ein Freund von Primzahlen: Da käme mir die 41 gerade recht.

ZUR PERSON

Pius Gschwend ist Geschäftsführer der Eurodriver AG, Sicherheitsinstruktor, Lastwagenfahrlehrer, Car-Fahrlehrer und Fahrerweiterbildungs-Experte. 1979 gründete er seine Fahrschule. Pius Gschwend ist Mitglied bei der ASTAG, den Les Routiers Suisses, im Chauffeur-Club Rheintal, beim Swiss Drivers Club und beim Verband Bus-Driver. Mitglied im SFV, Schweizerischer Fahrlehrerverband.



Intermodal Verkehr

Internationale und nationale Transporte

Weil Qualität entscheidet!

Eberle Transport
FL-9497 Triesenberg CH-9470 Buchs

www.eberle-transport.com