

# Chauffieren lernen – warum nicht

**Mit schöner Regelmässigkeit stehen der Strassentransport und auch seine Berufchauffeure im medialen Scheinwerferlicht. Über die Form der Darstellungen, die oftmals gar politisch gefärbt sind, kann man geteilter Meinung sein. Eines ist aber klar, nämlich dass der Strassentransport, ob bei Personen oder Gütern, eine der Hauptschlagadern der Wirtschaft ist. Eine absolut zentrale Rolle spielen dabei die Chauffierenden. Ohne sie geht nämlich gar nichts.**

Man braucht sie überall, die Chauffierenden: beim Transport von Gütern jeglicher Art oder beim Lenken von ÖV- und Reisebussen. Unabhängig von Geschlecht und Alter sorgen sie jeden Tag dafür, und zwar weltweit, dass in ihrem Land und ihrer Region beispielsweise die Ver- und Entsorgung, das Rettungswesen oder auch der öffentliche Personentransport funktionieren. Oftmals bekommt man den Eindruck nicht los, dass sich weite Teile der Bevölkerung dessen überhaupt nicht bewusst sind. Welche Auswirkungen, egal welcher Art, ein Stillstehen des Transportwesens haben kann, kennt man bei uns nur aus Medienberichten über Naturkatastrophen, Kriege oder Streiks im Ausland. Da das Ganze ja nicht bei uns stattfindet, werden solche Meldungen, bewusst oder unterbewusst, schnell als irrelevant abklassiert und gleich wieder vergessen. Dieser Eindruck kommt auf, wenn man sich jeweils umhört und man auch die Reaktionen der Politzene wahrnimmt. Gleichwohl auch, als im Frühling 2011 der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) mit der Meldung Alarm schlug, dass im Jahr 2020 rund 25'000 Chauffeure im Güter- und Personentransport fehlen werden. Wir schreiben immerhin schon bald das Jahr 2013 und sind somit noch knapp sieben Jahre davon entfernt. Nicht auszudenken, was passiert, wenn die besagte Prognose eintrifft. Das Ausland wird

«Fahren können heisst auch, sich zukünftig im Verkehr verhalten»

die Fehlenden kaum liefern können, da in weiten Teilen Europas ähnliche Voraussagen im Raum stehen.

Nur so nebenbei sei noch erwähnt, dass auch aus Kreisen des übrigen Transportgeschehens (Schiene, Luft, Wasser) hin und wieder ähnlich düstere Prognosen gemacht werden.

Grundsätzlich ist es so, dass uns das Fehlen von Fachkräften auch aufgrund von zunehmenden Wirtschaftswachstums droht, und das nicht nur beim Transportwesen. Dies ist letztlich darauf zurückzuführen, dass die Bedürfnisse nach besserer Mobilität und optimaler Produktverfügbarkeit ihren Ursprung beim Konsumenten haben. Inwieweit solche Bedürfnisse einfach so entstehen oder von wem auch immer herangezogen werden, lassen wir einmal dahingestellt. Fakt ist, egal aus welchen Gründen, dass ein latenter Mangel an Berufsleuten besteht und dieser sich künftig noch massiv verstärken wird. Fakt ist auch, dass jeder Berufs-

zweig mit anderen Berufszweigen im Wettbewerb steht, wenn es um die Gunst der verfügbaren Leute geht. Gewinnen werden jene Wirtschaftszweige, die es schaffen, die Aufmerksamkeit im positiven Sinne auf sich zu lenken. Nur jammern über die schlechten Rahmenbedingungen ist da ein schlechter Ratgeber.

Der genannte Umstand hat uns dazu bewegt, der Thematik auf eine etwas





spezielle Art auf den Grund zu gehen. Eine weitere und laufende Sensibilisierung hinsichtlich der Problematik des Berufskräftemangels ist unserer Meinung nach dringend notwendig. Die Selbstverständlichkeit von funktionierenden Transportsystemen, speziell im Binnenverkehr, könnte für die Zukunft sehr trügerisch sein.

### Mögliche Gründe

Wenn irgendwo ein Mangel sichtbar wird, müsste man der Ursache eigentlich schon frühzeitig auf den Grund gehen und die entsprechenden Massnahmen treffen. Dies ist allerdings, speziell im Hinblick auf den drohenden Chauffeursmangel, einfacher gesagt als getan. Dass man es mit Menschen zu tun hat, macht es noch schwieriger. Einer der vielen Gründe sind mit Sicherheit die dauernden politischen Querelen um den Strassentransport, den Strassenverkehr und letztlich auch das Gerangel zwischen Schiene und Strasse. Leider gibt es immer noch zu viele Leute, die sich von irgendwelchen Irrglauben oder von ideologischem Gedankengut leiten lassen. Die daraus entstehenden unproduktiven Aktionen verhindern oder verzögern zumindest Lösungen. Es schleckt schlicht keine Geiss weg, dass wir jeden Verkehrsträger und die entsprechenden Leute dazu brauchen, um die Wirtschaft in Schwung zu halten. Das Wohlstandige hängt im Wesentlichen von gelösten Problemen ab. Politische Rangeleien sind für das Image einer Branche und eines Berufsstandes nicht gerade förderlich. Ein negatives Stimmungsbild hat mitunter einen entsprechenden Einfluss auf die Entscheidungen bei der Berufswahl. Kürzlich meinte ein Transportunternehmer dazu: „Wer will denn schon für etwas tätig sein, wo die Leute fast täglich Richtung Schlachtbank geführt werden?“.

Als weiteren Grund könnte man heute sicher auch die höher gesetzte Latte für den Erwerb und die Beibehaltung des Führerausweises mit dem Fähigkeitsausweises CZV (Chauffeurzulassungsverordnung) sehen. Über den Sinn und Zweck ist schon auf verschiedenen Ebenen diskutiert worden. Als Negativpunkt hat man in erster Linie immer die zusätzlichen und nicht kleinen Kosten ins Feld geführt.





## Im Gespräch mit Pius Gschwend

Im Rahmen der Übergabe des ersten fabrikneuen Scania Touring Reisecars in der Schweiz sind wir auf den Ostschweizer Nutzfahrzeug-Fahrschulunternehmer Pius Gschwend gestossen, der eine langjährige Erfahrung im Metier hat und dem das Marktgeschehen und die Chauffierenden sehr nah sind. Wir haben ihn besucht, ihm über die Schulter geschaut und mit ihm über

verschiedene Themen wie eben die CZV gesprochen.

### *Pius Gschwend, wer sind Sie?*

Interessante Frage. Ich bin Jahrgang 1954, gelernter Mechaniker, selber einige Jahre Chauffeur auf Lastwagen und Car und nun mit Leidenschaft Fahrlehrer und Fahrschulunternehmer für schwere Fahrzeuge. Ich startete meine

Fahrlehrerkarriere 1979 auf Personewagen. Seit 1980 konzentriere ich mich explizit auf die Grund- und Weiterbildung von Fahrschülern auf Nutzfahrzeugen. Brummis und Busse sind eben ganz anders als Personewagen. Es lohnt sich, die Konzentration voll auf die Schweren zu setzen. Als Person bin ich ein positiver, vorwärts denkender und kontaktfreudiger Mensch, der seinen Beruf mit Leidenschaft ausübt. Sicherlich gehöre ich auch zu der aktiven Sorte Mensch, die den Anschluss nicht verpassen möchte.

### *Den Anschluss nicht verpassen ...?*

Es gibt laufend Veränderungen auf der gesetzlichen Ebene. Ein grosses Thema ist die Chauffeurzulassungsverordnung CZV. Dann gibt es auch immer wieder viel Neues bei den Fahrzeugen. Wer da nicht dranbleibt, ist schnell einmal im Hintertreffen.

### *Was heisst das, in Sachen Fahrzeuge?*

Wir betreiben eine eigene Fahrzeugflotte, LKW und Bus, die regelmässig modernisiert wird und nur im Fahrschuleinsatz ist. Bei uns gibt es zurzeit zwei Mercedes- und zwei Scania-Nutzfahrzeuge sowie einen Volvo-Sattelzug. Schliesslich muss jeder künftige Chauffeur, und das schon in der Fahrschule, mit den modernen Technologien konfrontiert werden. Fahren können heisst auch, die Technik beherrschen. Ein wichtiger Teil ist dabei auch das Thema Ladungssicherung. Des Weiteren lege ich Wert darauf, dass unsere Fahrzeuge immer top gewartet und gepflegt sind.



**Warum drei unterschiedliche Marken?**

Das sind drei extrem gut positionierte Marken im Transportmarkt und folglich auch bei den zu Schulenden entsprechend gefragt. Grundsätzlich ist es so, dass auch die übrigen Marken sehr gute Fahrzeuge bauen. Nur kann ich nicht bei jedem einfach ein Fahrzeug kaufen. Dies würde meine Möglichkeiten übersteigen. Man kann nie alles haben, sondern muss sich für einen Teil entscheiden.

**Sie haben einen neuen Bus gekauft. Warum Scania?**

Ja, ich habe verdientes Geld für meine Kundschaft in einen fabrikneuen Scania Touring Reisecar investiert. Es ist übrigens die erste Auslieferung dieses Modells in der Schweiz. Warum Scania? Verhehlen kann ich es nicht, dass ich eine gewisse Schwäche für diese Marke habe. Ich habe den legendären V8-140 Super selbst gefahren. Wer dieses Fahrzeug kennt, wird meine Begeisterung für Scania gut verstehen. Die Produkte verdienen ganz einfach das königliche Image. Von der Lenkgenauigkeit, beziehungsweise von der Spurhaltung, bin ich besonders fasziniert.

**Was können Sie uns zum Thema CZV sagen?**

Die CZV Chauffeurzulassungsverordnung ergänzt die bisherige altrechtliche VZV Verkehrszulassungsverordnung. Hier reden wir vom Erlangen des gewerbsmassigen Führerausweises, Kategorie C, D, C1, D1, nach heutigen Bedingungen. Wir sind vom Bund spe-

ziell ermächtigt, CZV zu unterrichten. Wir sind zudem weit herum die einzige Fahrschule in der Ostschweiz mit dem vollen Programm, Grundausbildung und Weiterbildung, gemäss CZV.

**Können Sie uns zum CZV etwas mehr erzählen?**

Ja sicher, gerne. Also CZV ist die Abkürzung für Chauffeurzulassungsverordnung. Dies bedeutet eine zusätzliche Schulung, eine entsprechende Prüfung und letztlich ein Fähigkeitsausweis als separate Karte, der in Ergänzung zum Führerausweis ausgestellt wird. Der Fähigkeitsausweis – auch Ausweis 95 und im Ausland Fahrerqualifizierungsnachweis genannt – ist fünf Jahre gültig. Für die Erneuerung müssen fünf Weiterbildungstage nachgewiesen werden.

**Müssen alle einen solchen Fähigkeitsausweis haben oder gibt es Ausnahmen?**

Es gibt immer Ausnahmen. Nur ist es grundsätzlich so, dass jede weitere Berechtigung auch zusätzliche Chancen auf dem Arbeitsmarkt eröffnet und dem Arbeitgeber eine gewisse Flexibilität bei der Einsatzplanung gibt. Keinen Fähigkeitsausweis braucht es für private Fahrten, für Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis 45 Stundenkilometer, für Militär, Polizei, Feuerwehr, Zollverwaltung und Zivilschutz. Dann auch für Probe- oder Überführungsfahrten, in Notfällen oder für Rettungsmassnahmen, für Lern-, Übungs- oder Prüfungsfahrten. Letztlich braucht es den Ausweis auch nicht zum Transport von Material und Ausrüstung

**Truck-, Bus- und Staplerfahrschule**

Pius Gschwend ist mit seinem Fahrschulunternehmen ostschweizweit, inklusive Fürstentum Liechtenstein, sehr gut aufgestellt. Für die Schulungs- und Lernaktivitäten stehen drei Standorte (St. Gallen, Vaduz / Triesen (bis anhin Schaan) und Altstätten) zur Verfügung. Seine Fahrzeuge sind auf dem neusten technischen Stand und in äusserst gepflegtem Zustand. Der Auftritt mit den Fahrzeugen ist unverkennbar und das Schulungsangebot allumfassend.

**LKW- und Bus-Fahrschule**

Die Firma eurodriver AG ist in der Ostschweiz die führende Fahrschule für die Schulung zum Lenken von Nutz- und Spezialfahrzeugen. Das fundierte Angebotsspektrum reicht von Lastwagen über ÖV-Busse, Reisebuses, Schulbusse, Sanitätsfahrzeuge und bis hin zu Mobilheimen. Zusätzlich bietet man als geprüfte und kompetente Anhänger-Fahrschule Ausbildungskurse für alle Arten von Anhängern und Sattelanhängern an. Die eurodriver AG ist eduQua-SQS zertifiziert.

**Fahrerweiterbildung**

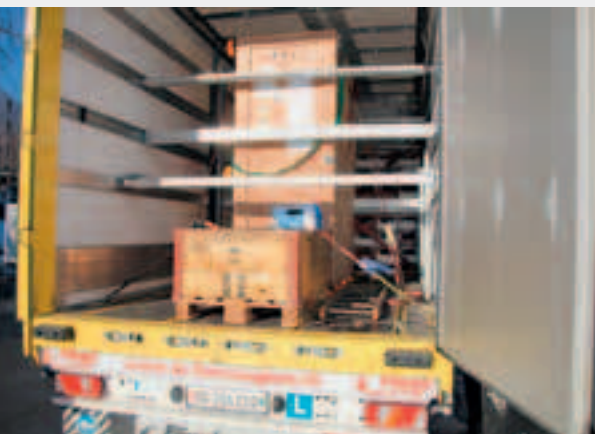
Die eurodriver AG ist gemäss Chauffeuren-Zulassungsverordnung (CZV) asa- anerkannt und eduQua-SQS zertifiziert. Das Fahrschulcenter für schwere Fahrzeuge ist berechtigt, sowohl Fahrerweiterbildungs- als auch Grundausbildungsprogramme anzubieten. Wer berufsmässige Fahrten durchführen will, braucht einen Fähigkeitsausweis. Die CZV unterscheidet zwischen der Fahrer-Grundausbildung für Neueinsteigende und der Weiterbildung für bereits im Berufsleben stehende Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen.

**Staplerfahrschule**

Sie ist Suva anerkannt und eduQua-SQS zertifiziert. Die Staplerfahrschule eurostapler GmbH hat ihre Schulungsräume im Güterbahnhofareal in St. Gallen. Zwölf moderne Stapler stehen zum Lernen bereit. Die Staplerkurse werden auch als CZV-Weiterbildung angerechnet.

Weitere Informationen: [www.eurodriver.in](http://www.eurodriver.in); [www.fahrerweiterbildung.ch](http://www.fahrerweiterbildung.ch) und [www.eurostapler.ch](http://www.eurostapler.ch)  
Truck- und Bus-Fahrschule eurodriver AG – Pius Gschwend, Industriestrasse 20, 9450 Altstätten, Telefon 071 – 755 12 22, Telefax 071 755 14 55





zur Berufsausübung, sofern das Führen des Fahrzeugs im Durchschnitt einer Woche höchstens die Hälfte der Arbeitszeit in Anspruch nimmt und im werkinternen Verkehr.

**Was wird an einer solchen CZV Prüfung denn so verlangt?**

Neben der bisherigen schriftlichen Zusatztheorieprüfung über Strassenvorschriften, Fahrzeugtechnik und Betriebssicherheit sowie der Prüfungsfahrt müssen für den Fähigkeitsausweis folgende Prüfungen bestanden werden:

- Schriftliche Theorieprüfung CZV im Strassenverkehrsamt am Computer, Fragen mit Mehrfachauswahl. Dauer 45 Minuten.
- Mündliche Theorieprüfung CZV an einem regionalen Prüfungsstützpunkt mit drei Prüfungsgesprächen zur Diskussion von konkreten Situationen aus der Praxis. Dauer dreimal 30 Minuten.
- Allgemeiner Teil Praxis CZV an einem regionalen Prüfungsstützpunkt mit einer praktischen Aufgabe, zum Beispiel zum Thema Ladungssicherung oder zum Komfort der Fahrgäste. Dauer 30 Minuten.

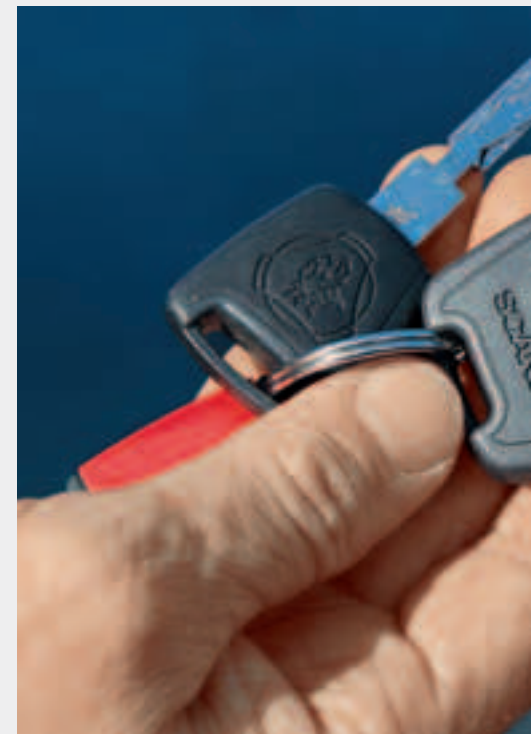
Die CZV Prüfung beinhaltet Fragen zum Lenken des Fahrzeugs, zum Fahrverhalten, zum Transport von Personen und Gütern, über die Verantwortung der Fahrer/innen sowie über das Verhalten in ausserordentlichen Situationen. Nicht bestandene Prüfungen können zweimal wiederholt werden. Kurse für die Prüfungsvorbereitung werden unter anderem von dazu berechtigten Fahrschulen angeboten.

Heute ist es so, dass man sich auch ausserhalb des Wohnkantons irgendwo in der Schweiz für die Prüfungen einschreiben kann. Das Gleiche gilt für Schulung.

**Wie kommt man eigentlich zum Führerausweis für die Schweren?**

Hier reden wir von der Berechtigung für gewerbmässige Fahrten im In- und Ausland. Interessenten zeigen wir das Ganze immer in Form eines 5-Schritte-Programmes auf. Im ersten Schritt gibt es zur VZV vier bis sechs Theorieabende in einem unserer Theorielokale in St. Gallen-Winkeln, Altstätten oder Vaduz/Triesen im Fürstentum. Des

Weiteren gibt es Unterstützungselemente zum Selbststudium daheim oder in einem unserer Theorielokale mit 24-Stunden-Zutritt. Im First Step ist auch die Theorieprüfung zur VZV beim Strassenverkehrsamt vorgesehen. Der zweite Schritt sieht den praktischen Fahrunterricht von Montag bis Samstag vor. Folgend darauf steht die praktische Fahrprüfung, je nach Wohnort, in einem der Ostschweizer Kantone an. Bei bestandener Prüfung ist man bereits berechtigt, nicht berufsmässige Fahrten zu machen. Im dritten Schritt sind an



acht Abenden Theoriebesuche zur CZV in St. Gallen-Winkeln angesagt. Auch hier gibt es, wie im Schritt eins, das Angebot der Unterstützung zum Selbststudium. Darauf folgend steht wiederum die Theorieprüfung zur CZV beim Strassenverkehrsamt an. Die Schritte vier und fünf, beide CZV, gehören der Vorbereitung zur mündlichen Prüfung beziehungsweise der Prüfung mit der Bezeichnung Praktische Arbeiten am Fahrzeug. Dazu haben wir das CZV-POWER-11-Programm im Angebot. Es beinhaltet elf Ausbildungstage mit gründlicher Prüfungsvorbereitung.

**Wie verhält es sich mit der Prüfung für einen Nicht-Ostschweizer, der bei Ihnen lernte?**

Das ist heute kein Problem mehr. Die

Prüfung kann bei unseren Strassenverkehrsämtern abgelegt werden und ist dann überall anerkannt.

Die Prüfungen im Schritt vier und fünf müssen so oder so bei der ASTAG auf einem der diversen Aussenstützpunkte abgelegt werden.

#### **Gibt es bei Ihnen ein spezielles Prüfungstraining?**

Wir trainieren die Auszubildenden nicht speziell auf die Prüfung. Den Fokus nur auf die Prüfung zu setzen, ist nicht unsere Art. Unsere Programme und



Ausbildner sind viel umfassender. Wir wollen, dass unsere Leute nicht nur Prüfungen bestehen. Sie sollen nach dem erfolgreichen Ablegen der Prüfungen, zwar respektvoll, aber ohne Angst, mit einem schweren Nutzfahrzeug im alltäglichen Unterwegssein bestehen können.

#### **Welche Leute kommen zu Ihnen in die Ausbildung?**

Oh, da gibt es fast nichts, was es nicht gibt, auch seitens des Alters. Der Beruf des Chauffeurs ist immer noch für viele mit einer grossen Faszination verbunden. Für Ältere ist es oftmals eine Chance, weiterhin in einem Arbeitsprozess eingebunden zu sein. Es ist ganz klar eine Form einer Neuorientierung und eine neue Herausforderung.

Viele von ihnen gehen dann in Richtung Bus, sei es im Linien- oder im Reiseverkehr. In diesem Zusammenhang gibt es aber auch welche, die lassen ihre bisher erfolgreiche Karriere, beispielsweise als Pilot, Unternehmer, CEO, Arzt, Banker, hinter sich. Es reizt das Neue, denn das Bisherige haben sie gesehen. Selbstverständlich gibt es auch viele junge Leute, die ihre Zukunft in der Strassentransportbranche sehen. Erstaunlich und erfreulich ist, dass der Anteil der interessierten Frauen stetig steigt. Dann gibt es aber auch Transporteure und etwelche Linienverkehrsbetriebe, die ihre Leute bei uns ausbilden lassen. Eines ist sicher – der Bedarf an neuen Chauffeuren ist da. Die Mangelsituation wird sich in Zukunft noch verschärfen.

#### **Wie steht es mit der Zusammenarbeit mit anderen Fahrlehrern?**

Für eine Zusammenarbeit sind wir grundsätzlich offen. Da gibt es einige Möglichkeiten. Es bilden im Verhältnis ja nur wenige Fahrerlehrerkollegen Chauffeure für LKW und Busse aus.

#### **Möchten Sie noch etwas ganz speziell erwähnen?**

Fahrschüler und Fahrschülerinnen gehören, neben ÖV-Betrieben, Carbetrieben und Transportunternehmen zu meinen Kunden. Neu Einsteigende haben es, nach dem erfolgreichen Erwerb der entsprechenden Ausweise, oftmals schwer, eine Arbeitsstelle zu finden. Oder wenn sie eine Anstellung bekommen, werden sie ohne grosse Einführung in den Transportalltag geschickt, beziehungsweise gleich ins kalte Wasser geworfen. Hier denke ich, dass einige Unternehmen in der Branche noch Verbesserungspotenzial haben. Dies bedeutet auch, dass einzelne Betriebe mit einer veränderten Praxis wesentlich zum besseren Image der Branche beisteuern könnten, es aber nicht unbedingt tun. Ein Umstand, den ich nicht ganz nachvollziehen kann, wenn man von einem Mangel an qualifizierten Chauffierenden spricht und sehr düstere Prognosen in die Welt setzt.

Beitrag, Bilder: Rolf Grob, Winterthur  
Teilpublireportage der eurodriver AG

