

Fahren macht süchtig

Sicherheit und Pferdeschonung stehen im Vordergrund

Von Horst Brindel



Immer wieder ist die Rede von der Faszination Fahren. Was eigentlich unterscheidet das Fahren vom Reiten und was ist das Faszinierende am Freizeitfahren? Horst Brindel, Fahrbeauftragter der VFD in Bayern und selbstverständlich langjähriger und ambitionierter Fahrer, beantwortet hier Tölt.Knotens Fragenkatalog sachkundig und umfassend.

Die Leinen sind die „Verbindung“ vom Fahrer zu den Pferden. Bei gut ausgebildeten und gefahrenen Pferden werden sie ebenso fein geführt wie beim Reiten. Die Feststellung „Das Pferdemaul ist

heilig“ gilt für das Fahren mit Pferden ebenso uneingeschränkt wie für das Reiten.

Überhaupt gibt es viele Übereinstimmungen zwischen dem Reiten und Fahren, denn sie sind mehr als lediglich zwei sich ergänzende „Sparten“ des Umgangs mit Pferden.

Wie könnte es auch anders sein?

© töltknoten.de

Dennoch erleben manche Reiter bei ihren ersten Erfahrungen mit dem Gespannfahren einen „gefühlten Kontrollverlust“. Er ist darauf zurück zu führen, dass beim Fahren das Geben der Hilfen letztlich als sehr „indirekt“ empfunden wird. Die Gewichts- und Schenkelhilfen des Reiters entfallen komplett. Diese Mankos (sagt der neue Duden) müssen durch vorausschauendes Fahren und — wenigstens anfänglich — einen vermehrten Einsatz von Stimmhilfen ausgeglichen werden.



Unvergessliche Fahrmomente

Ähnlich wie bei der „Schmusewade“ des Reiters, darf die Stimmhilfe des Fahrers jederzeit „schmeichelnd“ geschehen. Pferde mögen Harmonie. Erheben muss der Fahrer seine Stimme lediglich aus triftigem Anlass. Und auch beim Fahren sind konsequent immer die gleichen Begriffe und Befehle anzuwenden.

Ohne das Zusammenwirken einer korrekten Ausbildung von Pferd und Fahrer und den technischen Gegebenheiten bzw. allgemeinen Sicherheitsanforderungen an Kutschfahrzeuge ergibt sich kein sicher zu fahrendes Gespann. Weder im Verkehr noch in der Natur.



Mit gutgehenden Pferden unterwegs zu sein — die wahre Freude am Fahren

Das Erlebnis gut gehender Pferde vor einem Wagen macht süchtig. Die Fahrkunst kann in solchen Momenten erahnt werden. Und einen beachtlichen weiteren Anteil der Faszination bezieht das Fahren aus seiner Kulturgeschichte.

Zu einer fundierten Fahrausbildung und dem Umgang mit dem Pferd kommt also ein zusätzlicher tiefer Einblick in die Entwicklungsgeschichte des Menschen.

In Verbindung mit dem Gespannfahren ist die Rede vom Fahren nach Achenbach. Was hat es damit auf sich?

Seit über einhundert Jahren wird bei uns überwiegend nach dem Achenbach'schen Fahrsystem gefahren. Durch sachgemäße Anspannung und sachgemäßes Fahren ermöglicht es die beste Ausnutzung der Pferdekraft bei größtmöglicher Schonung der Pferde und verbindet damit Sicherheit, Pferdeschonung und Zweckmäßigkeit.



Fahren mit Stil — nach den Fahr- und Anspannungsgrundsätzen von Achenbach

Benno Franz Ludwig Achenbach wird 1861 in Düsseldorf geboren. Beginnend mit einer mehrmonatigen Studienreise seines Vaters, die er begleiten darf, erhält er bleibende Eindrücke zum oft harten Einsatz der Pferde. Ab dann will er alles daran setzen, „... den Pferden vor dem Wagen die Arbeit so leicht wie möglich zu machen“. In England, dem Mutterland der Fahrkunst, holt sich Benno Achenbach sein Wissen und Können im Umgang mit gut

herausgebrachten Gespannen. 1899 erstellt er seine Stil- und Anspannungsgrundsätze. 1906 übernimmt Benno Achenbach die Leitung des königlich preußischen Marstalls in Berlin. 1909 wird er für seine Verdienste von Kaiser Wilhelm II. in den erblichen Adelsstand erhoben. Zu keinem Zeitpunkt verkörpert der königliche Fahrstall in Berlin Fahrkunst und Fahrkultur auf höherem Niveau. 1922/23 werden seine Fahr- und Anspannungsgrundsätze beim deutschen Militär übernommen und bilden noch heute die Grundlage für die Regelwerke zum Fahren von FN und VFD. 1936 verstirbt Benno von Achenbach nach kurzer, schwerer Krankheit in Berlin.

Seine Fahrvorschrift findet im gesamten deutschsprachigen Raum und darüber hinaus hohe Anerkennung und allgemeine Gültigkeit.

Gibt es beim Fahren Voraussetzungen, die ein Pferd erfüllen muss?

Grundsätzlich eignen sich alle Pony- und Pferderassen. Dennoch soll man sich bei einem Einstieg ernsthaft nach dem späteren Einsatz des Fahrpferdes fragen. Damit limitiert sich nämlich oftmals bereits im Vorfeld und sozusagen „von selbst“ die Auswahl für die in Frage kommenden Rassen.

Hinsichtlich der bevorzugten Fellfarben gibt es keine Einschränkungen, wenn auch ein gutes Harmonieverständnis und stilistisches Empfinden meist zu den klassischen Farben oder Kombinationen führt. Ab dem Zweispänner liegt das Ideal bei einem Passgespann mit möglichst farbgleichem Lang- und Kurzhaar. Auch fast gleichartige und -farbige



Farbgleiches Lang- und Kurzhaar gilt als Ideal bei Zwei- und Mehrspännern.

Abzeichen sind erwünscht. Gespanne in Farbmischungen können bei einigem Stilwissen mit Vorsicht zusammengestellt werden. Aber hier sind wir bereits bei ausgesprochenen Detailfragen.

Interieur: Am wichtigsten ist es, sich über die charakterlichen Grundeigenschaften des zukünftigen Fahrpferdes Gedanken zu machen. Gelassenheit, Gehfreude und Arbeitseifer sind neben einer guten nervlichen Ausstattung hervorragende Eigenschaften, über die ein Fahrpferd verfügen sollte. Gegenseitiges Vertrauen muss erarbeitet werden und fördert die Kooperation des Pferdes.

Von vorne herein sind hektische, widersetzliche und ängstliche Pferde nicht oder nur mit viel

Mühe, Können und Geduld geeignet, zuverlässige Fahrpferde zu werden.

Exterieur: Vom äußeren Erscheinungsbild her sollen Fahrpferde über Gliedmaßen in korrekter Stellung, eine gute Oberlinie, eine lange, schräge Schulter, Ganaschenfreiheit, einen



Stangenarbeit mit der Doppellonge

gut und nicht zu tief angesetzten langen Hals und ausgeprägten Widerrist, der lang in den Rücken ausläuft, verfügen. Brust und Gurttiefe sollen viel Platz für Herz und Lunge bieten. Die Hufe sollen bei kräftiger Hornqualität erstklassig sein.

Das Knie sollte lang sein und weit nach vorne reichen, um einen kräftigen Schub aus der Hinterhand zu ermöglichen. Die Kruppe soll gut bemuskelt und lang sein, das tief. Das Pferd soll über einen starken

Sprungelenk sitzt bei entsprechender Winkelung Vorwärts-Aufwärtsdrang verfügen.



Vertrauensvolle Kommunikation ist auch die Basis für das Fahren

Die Ausbildung beginnt wie bei einem Reitpferd durch den Aufbau von Vertrauen zum Menschen bzw. dem Ausbilder. Fehler, die in dieser Phase gemacht werden, sind meist nur schwer und mit viel Zeiteinsatz und Geduld zu korrigieren.

Klassisch beginnt die Arbeit mit einem Fahrpferd mit der Gewöhnung an die Ausrüstungsgegenstände. Longe, Doppellonge und Bodenarbeit sind wichtige Schritte, bei denen das Pferd auch lernt, auf die Stimme des

Menschen zu achten. Anschließend erfolgen in kleinen Schritten die Gewöhnung an das Kopfstück und an den Zug. Nur wenn das Pferd bei allen diesen Vorübungen ruhig und gelassen bleibt, wird als nächster Schritt seine Ausbildung vor dem Wagen begonnen.

Bei allen Vorbereitungen ist es von höchster Bedeutung, in kleinen Schritten zu arbeiten. Auch wenn das Pferd von sich aus mehr Arbeitsbereitschaft anbietet, sollte man bei kleinen Ausbildungssteigerungen bleiben. Es ist besser fünfmal am Tag in Drei-Minuten-Einheiten zu beginnen und die Dauer nach zwei bis drei Tagen auf fünf Minuten zu steigern, als das Pferd gleich über zehn Minuten und nur einmal täglich zu arbeiten. Schließlich müssen sich neben seiner Psyche auch die Hautpartien und Muskeln des Pferdes an die neuen Anforderungen gewöhnen dürfen.

Welche Voraussetzungen sollte ein Fahrer erfüllen?

Der Gespannlenker muss überlegt und verantwortungsbewusst für seine Pferde, seine Verkehrs- und Umwelt, die eigene und die Sicherheit Dritter handeln. Ein gutes Können und Selbstdisziplin sind gefragt. Der Fahrer unterliegt im öffentlichen Verkehrsraum sämtlichen Regeln der StVO mit ihren Gebots- und Verbotsschildern. Demnach dürfen bekannt oder vorhersehbar ungehorsame oder nicht durchlässige Pferde beim Fahren generell nicht eingesetzt werden.



“Bodenarbeit und Trockenübungen“— auch für Fahrer, hier auf einem Fahrkurs „ungarisches Fahren“.

Über die Pferdekunde der VFD oder den Basispass der FN erfolgt der Nachweis zum Wissen rund um die Bedürfnisse des Pferdes.

Bestimmungen des Tierschutzgesetzes sind wesentliche Bestandteile.

Umfassende moralische Verpflichtungen für alle mit Pferden Beschäftigten ergeben sich aus dem Tierschutzgesetz, den Ethischen Grundsätzen der FN und den Leitsätzen für das Pferd bei der VFD.

Die Fahrausbildung erfolgt normalerweise nach dem Achenbach'schen Fahrsystem. Eine korrekte Fahrausbildung tut not, alleine schon aus Versicherungs- und Haftungsgründen. Das Gesetz schreibt kein Fahrabzeichen vor. Ausnahme: Gewerbliches Fahren. Allerdings ist im Zweifelsfalle immer eine Qualifizierung zum Führen eines Gespannes nachzuweisen.

In Verbindung mit Pferdeschonung und dem Sicherheitsdenken sind Sachverstand und Augenmaß, vorausschauendes Fahren, Rücksicht und Umsicht, Höflichkeit und freundliche Zurückhaltung weitere Attribute eines guten Fahrers.



Kenntnisse in Erster Hilfe bei Mensch und Pferd, verbunden mit praktischen

Das Fahren hat eine lange Tradition

Fertigkeiten und dem Wissen um die Anforderungen von StVO, StVZO und Tierschutzgesetz, sind ebenfalls von besonderer Bedeutung.

Hinsichtlich der Sicherheitsanforderungen kommt dem Sitz des Fahrers auf dem Kutschbock Bedeutung zu. Er darf weder zu hoch noch zu tief sein und muss zulassen, dass der Fahrer über die Pferdeohren hinwegsehen kann.

Nur so ist es für ihn möglich, die vor dem Gespann liegende Situation beurteilen zu können.

Das ist auch die Erklärung für den etwas erhöhten, so genannten Bocksitz auf der (rechten) Fahrerseite der Kutsche. Darauf befindet sich der Fahrer beinahe im „Stehsitz“. Diese Position verleiht ihm eine gewisse Sitzstabilität und erlaubt es, weit voraus zu schauen, die Pferde gut im Blick zu haben und beim Umsehen auch über den Beifahrer hinweg eine Verkehrssituation einschätzen zu können.

Während der Fahrer traditionell der Eigentümer des Gespannes ist (Selbstfahrer), handelt es sich im Sprachgebrauch beim Kutscher um einen Angestellten. An der richtigen Nutzung der beiden Begriffe zeigt sich unter anderem, wer eine grundsätzliche Ahnung vom Fahren hat.

Zur persönlichen Kleidung eines echten Fahrers gehören neben einer ordentlichen Kleidung immer eine Kopfbedeckung, Fahrhandschuhe und feste Schuhe. Eine sog. Bockdecke rundet das Erscheinungsbild ab.



Auf Wanderfahrt – der Weg ist das Ziel.

Mit der Peitsche zu knallen ist verpönt. Rauchen ist nach Benno von Achenbach auf dem Kutschbock nicht zulässig. Erlaubt wären lediglich Zigarre oder Pfeife. Beides ist dennoch unpraktisch und so verzichtet der ausgebildete Fahrer oder Kutscher darauf komplett. Die erhöhte Konzentration des Fahranfängers auf sein Gespann lässt das Rauchen ohnedies nicht zu. Gleiches gilt übrigens auch für den Beifahrer

und alle Passagiere und ebenso für das Telefonieren mit Mobiltelefonen außerhalb von Notsituationen.

Unter welchen „Ausrichtungen“ kann man beim Fahren wählen?

Das Fahren mit Pferden lässt eine immense Vielfalt zu:

- Beim reinen **Freizeitfahren** kann man ohne jeden Leistungsdruck puren Fahrspaß genießen. Im Vordergrund steht meist das Naturerlebnis oder ein schöner Ausflug mit der Familie oder Freunden.
- Das **Wanderfahren** wird immer beliebter und ist dem Wanderreiten sehr verwandt. Beim Reisen mit Pferd und Wagen ist der Weg das Ziel. Die Pferde müssen ordentlich vorbereitet sein und der Gespannführer benötigt solide Kenntnisse der Wetterkunde und beim Umgang mit Karte und Kompass (und/oder GPS).
- **Distanzfahren** ist eine Ausdauersportart für Pferd und Mensch. Eine bestimmte Strecke ist innerhalb der bestmöglichen Zeit zu befahren. Dabei erfolgt eine strenge tierärztliche Überwachung, damit kein Pferd zu Schaden kommt.
- Relativ neu in Deutschland ist das **Orientierungsfahren** (T.R.E.C.), eine Kombination aus Strecken- und Hindernisfahren, das seine bisher weiteste Verbreitung in Frankreich hat und den Geschicklichkeits- und Leistungsgedanken verbindet. Solche Wettbewerbe existieren auch beim Reiten.
- Das **Traditionsfahren** ist eine Kombination aus stilsicherer Traditionspflege mit einem Schuss sportlicher Herausforderung vor historischem Hintergrund. Die Präsentation eines historischen Fahrzeuges mit passenden Pferden, Geschirren und Begleitern erfordert viel Wissen und manche Investition.
- Eine Besonderheit stellen alle **Mehrspanner** dar. Tandem- oder Random-Anspannung, Einhorn oder Troika, vier- und sechsspänniges Fahren usw. verlangen eine fundierte Ausbildung und viel Wissen um die Ausrüstung sowie eine gutes Auge für die Platzierung der Pferde.



Connemara Ponys im Tandem

- Zum **gewerblichen Fahren** zählen alle land- und forstwirtschaftlichen Arbeiten mit Pferden. Sie unterliegen ebenfalls spezifischen Kenntnissen mit eigens ausgebildeten Pferden. Aber auch Hochzeitsfahrten oder Ausflüge mit Freunden können zum gewerblichen Fahren zählen. Also immer, wenn sogenannte geldwerte Vorteile damit verbunden sind, fährt man gewerblich!

Wer gewerblich fährt muss eine Fahrausbildung nachweisen und entsprechend versichert sein.

Brauchumsfahrten

sind in ländlichen Bereichen weit verbreitet und lassen alte Traditionen aufleben. Häufig sind sie historisch an bestimmte Tage des Kirchenjahres gebunden und in der Bevölkerung tief verwurzelt. Sie zeigen die ganze Festtagspracht der reich herausgeputzten meist bäuerlichen Anspannungen.



Bäuerliche Anspannungen gehören in ländlichen Bereichen immer noch dazu.

- **Karnevals- und Festumzüge** erfordern sehr charakterfeste, ruhige Pferde, die ganzjährig gut trainiert und vorbereitet werden. Immer wieder hört man in diesem Zusammenhang von Dopingfällen, d.h. die Pferde erhalten Beruhigungsmittel, damit Zwischenfälle mit Zuschauern und Angetrunkenen vermieden werden können.
- Schließlich bietet der **Turniersport** mit den drei Disziplinen Dressur, Marathon, Hindernisfahren und einer kombinierten Prüfung in den jeweils unterschiedlichen Leistungsklassen für die Fahrer ein großes sportliches Betätigungsfeld.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, sich verschiedenen klassischen Fahrstilen zu widmen. Zur Auswahl steht neben dem Fahren nach Achenbach noch der ungarische Fahrstil. Er spielt in unserem Kulturraum eine gewisse Rolle, während sowohl der

amerikanische als auch der russische Fahrstil hier ohne praktische Bedeutung sind.

Was muss man selber lernen und wo macht man den Fahrkurs? Wie lange dauert die Grundausbildung in der Regel?

Die großen Pferdesportverbände bieten über ihre Fahrausbilder entsprechende Fahrkurse an: FN, VFD, IGZ. Voraussetzung sind in allen Fällen fundierte Kenntnisse der Pferdekunde (VFD) oder der Basispass (FN). Vom Juniorfahrkurs über den Grundkurs Fahren bis hin zu spezialisierten Fahrausbildungen reicht das Angebot. Ein Blick in das Internet zeigt sowohl die Anforderungen für jede Ausbildungsstufe als auch deren Ausbildungs- und Prüfungsinhalte.



Die Beurteilung der Tagesform des Pferdes, der artgerechte Umgang mit ihm, korrektes Auf- und Abschirren und An- und Abspannen, Geschirr- und Wagenkunde, die Regelungen der StVO und StVZO, Tierschutzgesetz und Versicherungs- und Risikofragen etc. sind Bestandteil.

Alle Fahrkurse beinhalten einen soliden praktischen Ausbildungsteil mit der notwendigen Theorie. Die praktische Fahrausbildung nimmt etwa 50% der Unterrichtseinheiten (UE) ein. Großer Wert wird auf das Einüben der Fahrergriffe am Fahrlehrgerät gelegt. Erst wenn die Leinengriffe „sitzen“, ist es gegenüber den empfindlichen Pferdemäulern zu vertreten, dass der Kursteilnehmer unter Echtbedingungen mit dem Gespann lernt und arbeitet.

Für solche Fahrten müssen Pferde und Fahrer fit und gut trainiert sein.

Die Grundkurse zum Fahren sind von den praktischen und theoretischen Inhalten her bei den Verbänden der FN und VFD annähernd

identisch. Die IGZ hat mehr den schweren Zug im Fokus. Deshalb sollte bei der persönlichen Entscheidung für eine Ausrichtung auf die zukünftigen eigenen Fahranforderungen beachtet werden, für welche grundsätzliche Richtung man sich entscheiden will.

Zwar stehen bei allen Verbänden Sicherheit und Pferdeschonung im Vordergrund, bei der VFD jedoch eine eindeutige Betonung des sicheren Fahrens mit Pferd und Wagen im öffentlichen Verkehrsraum und der Natur, während die FN-Fahrausbildungen in den Folgestufen eine Turnierausrichtung zulassen und bei der IGZ Arbeitsanspannungen im Mittelpunkt stehen.

Bei einer Anerkennung der Fahrausbildung in den Grundstufen lässt die VFD bundesweit die FN-Fahrprüfungen zu. Umgekehrt akzeptieren jedoch nur einzelne Landesverbände der FN die Anerkennung der VFD-Fahrerpässe. Der FN-Landesverband Bayern zählt nicht dazu.

Bei entsprechender Vorbildung wird ein vernünftiger Fahrkurs mindestens 40 UE umfassen. In der Regel darf man jedoch von einer Kursdauer über etwa 10-12 Tage bis zur Prüfungsreife ausgehen. Enthalten ist darin die Fahrprüfung der jeweiligen Stufe, wofür am Kursende ein Tag anzusetzen ist.

Bei der VFD übernimmt ein Fahrprüfer die Abzeichenprüfung, während FN-Prüfungen von zwei Fahrprüfern abgenommen werden. Die Anzahl der Prüfer reflektiert sich entsprechend in den Prüfungsgebühren.

Die Kosten für einen Fahrkurs liegen derzeit bei rund € 500. Bei der Preisgestaltung gibt es geringfügige regionale Unterschiede und auch die Anzahl der Teilnehmer mag für die einzelne Kalkulation eine Rolle spielen. So ist bei der VFD in der Gebühr die jeweilige Arbeitsmappe für den



„Fahrerpass I“ bzw. für die „Pferdekunde“ oder die „Beifahrerunterweisung“ und den „Junior-Fahrerpass“ enthalten. Allgemein im Kurspreis nicht enthalten sind i.d.R. die Kosten für weiterführende Literatur und die Prüfungsgebühr.

Die Prüfungsgebühr bei der VFD beträgt zum Beispiel für die „Pferdekunde“ € 15,- für ein Juniorfahrabzeichen € 15,- und beim Grundkurs zum „Fahrerpass I“ € 30,-.

Wie beim Reiten auch, lernt man Fahren nur durch Fahren. Dazu werden von den Verbänden spannende Möglichkeiten der Weiterbildung angeboten. Mehr dazu in den Lesetipps am Ende dieses Artikels

Wie wichtig ist ein Beifahrer? Kann man ohne Beifahrer fahren und welche Risiken ergeben sich bei seinem Fehlen?

Ohne Beifahrer geht es nicht! Gesetzlich ist ein Beifahrer nicht vorgeschrieben. Aus Sicherheitsgründen jedoch immer! Ein „Alibi-Beifahrer“ ist damit nicht gemeint. Die Rede ist vielmehr von einem qualifizierten Beifahrer, der in unvorhergesehenen Situationen eine echte Hilfe ist, weil er weiß wo er hinfassen muss. Pro Pferdepaar wird mit einem Beifahrer gerechnet.

Die Aufgaben des Beifahrers sind sehr verantwortungsvoll. So sichert er nach dem Anspannen das Gespann vorne am Kopf des Pferdes bis zur Abfahrt und wieder unmittelbar nach der Rückkunft. Im Straßenverkehr ist er für die Fahrtrichtungszeichen nach links

verantwortlich. Bei brenzligen Situationen kann er schnell nach vorne gehen, um das Pferd zu beruhigen oder an einer schwierigen Passage vorbeizuführen. Bei schwer einsehbaren Straßenkreuzungen wird er absteigen und nach vorne gehen, um die Verkehrssituation zu beurteilen und sie dem Fahrer zu melden. Im Falle von kritischen Vorkommnissen hilft er bei



Die Aufgaben des Beifahrers sind verantwortungsvoll und wichtig.

der Sicherung der Pferde und/oder der Kutsche. Auf Anweisung des Fahrers kann er die nötigen Handgriffe ausführen, beispielsweise beim Übertreten eines Pferdes über den Strang.

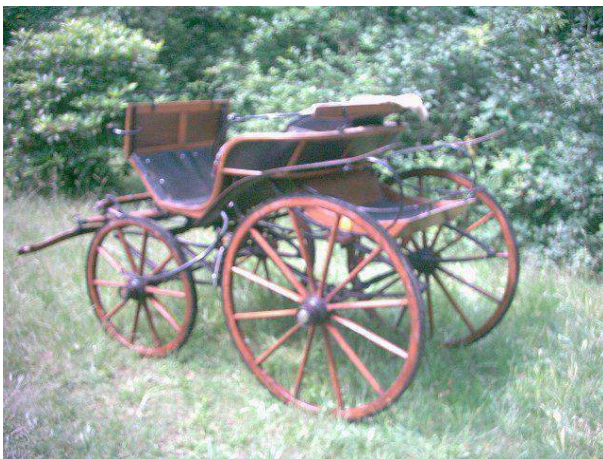
Alles in allem ist also der Beifahrer das wichtigste Teammitglied. Die VFD bietet deshalb eigene Kurse zur Beifahrerunterweisung an.

Gelegentlich sieht man mehr oder weniger abenteuerliche, selbst gebastelte Geschirr- und Wagenkonstruktionen. Wie kommt man an eine zuverlässige Ausrüstung?

Die StVZO stellt klare Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge und die Ausrüstung, einschließlich der lichttechnischen Einrichtungen, der Aufstiege und Bremsen usw. Selbstgebastelte Wagen enthalten Risiken.

Eine sehr gute Unterlage zu diesem Thema beispielsweise die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen in Hamburg, mit dem Titel „Unfallverhütung in der Pferdehaltung“, bereit.

Zur Ausrüstung für Notfälle, die mitgeführt werden muss, zählen zwingend Unterlegkeile, Verbandskasten und Warnkleidung. Sinnvoll sind außerdem zusätzliche reflektierende Artikel für das Pferd, Ersatzstrang, starke Schnüre und ein scharfes Messer das zusammen mit dem Mobiltelefon unbedingt am Körper getragen werden sollte.



Das Gäuwagerl

Ich selbst hatte Glück mit meinem ersten Wagen, einem kleinen Gäuwagerl, das vorschriftsmäßig ausgestattet war, viele Tausende Kilometer gefahren wurde und mir tolle Wanderfahrten ermöglichte.

Neben dem technisch einwandfreien Wagen muss das Augenmaß auch dem Geschirr gelten. Hier hatte ich mit meinem Einspanner-Geschirr nicht so großes Glück. Es war ein preisgünstiges Importgeschirr, aber es zeigte sich schnell, dass es nicht wirklich alltagstauglich war. Insofern zählte es zu meinen teuersten Anschaffungen.

Der kompetente Rat eines Fahrerfreundes oder des Ausbilders ist hier sehr wertvoll. Auch die Suche im Internet erlaubt eine gute Vorabinformation, denn es gibt eine Reihe namhafter und gut sortierter Fachhändler für alles rund um das Fahren.

Nur selten ist die aktuell billigste Anschaffung tatsächlich auch die langfristig preiswürdigste.

Wie hoch wird die Investition in eine sichere Ausrüstung von Geschirr und Wagen ausfallen müssen?

In jedem Falle ist der richtige Sitz eines Geschirres wichtig. Nur dann leidet das Pferd nicht nach kurzer Zeit an entzündlichen Scheuer- und Druckstellen, fühlt sich wohl und seine Zugkraft wird optimal eingesetzt.

Bei der Neuanschaffung für ein Ledergeschirr in durchschnittlich guter Qualität ist bei einem Einspanner mit etwa € 700 zu kalkulieren. Beim Zweispänner beginnen die Anschaffungskosten für ein Geschirr (Brustblatt) vielleicht ab € 700 oder ab € 1.200 für ein englisches Kumt.



Beim Brustblatt- oder Sielengeschirr zieht das Pferd über seine gesamte Brust.

Fahren und Sicherheit: Gut ausgebildete Pferde, sachgerecht angepasstes Geschirr, ein den Anforderungen der StVZO genügender Wagen incl. einer Ausrüstung für Notfälle und sachkundige Fahrer und Beifahrer, dann steht einem schönen und sicheren Fahrvergnügen nichts mehr im Wege.

Verstellbare Riemen lassen ein variables Einstellen auf verschiedene Pferdemaße zu. Selbst bei sachgerechter Anpassung kann es ein Nachteil sein, dass Buggelenk und/oder Luftröhre eingengt werden - im Grenzfalle lieber zu Lasten der Luftröhre, um keinesfalls das Buggelenk in seiner Bewegung zu behindern. Wegen dieser Umstände ist das

Brustblattgeschirr für den schweren Zug nicht geeignet.

Das Kumt- oder Kummetgeschirr besteht aus einem Holzrahmen, der gut abgepolstert ist. Er umfasst die gesamte Fläche des Pferdehalses vor der Schulter und lässt Buggelenk und Luftröhre frei. Bei dieser Anspannungsart kann das Pferd seine gesamte Körperkraft einsetzen, da mehr Auflagefläche als beim Brustblatt vorhanden ist. Nur bei absolut passendem Kumt werden die Pferde ihre ganze Kraft entfalten können und es ergeben sich keine Druck- und Scheuerstellen. Das Kumt ist daher für den schweren Zug besonders geeignet.

Eine Mischung aus Brustblatt- und Kumtgeschirr ist das sogenannte Marathon-Kumtgeschirr, das beim Einspänner ab € 800 und für den Zweispänner um die € 1.500 kosten kann. Nicht alle Fahrer sind von diesem Geschirr überzeugt, da sie der Meinung sind, dass wegen der Auflage von relativ viel Leder am Pferd sich ein höherer Hitzestau bilden mag.

Seit einiger Zeit sind auch optisch hervorragende, preiswürdige und pflegeleichte Kunststoffgeschirre auf dem Markt. Ob dort das Fehlen von „Sollbruchstellen“, wie sie



Gestütsschauen und Pferdemeßen bieten dem interessierten Zuschauer Einblicke in die Welt des Fahrens

Ledergeschirre zwangsläufig bieten, in Kauf genommen werden kann, muss ein jeder Fahrer für sich selbst entscheiden. Mir persönlich ist dieses Risiko zu hoch und ich putze deshalb mehrmals pro Jahr meine Ledergeschirre selbst, was bei einem Zweispännergesschirr

schon mit knapp drei Stunden intensiver Arbeit verbunden ist.

Die Neuanschaffung des Wagens liegt bei einem Trainingswagen mit Stollenreifen, der universell eingesetzt werden kann, bei etwa € 2.500, aufwärts.

Abzuraten ist aus meiner Sicht von sog. Marathonwagen. Sie sind für den Sport konstruiert und nicht alltagstauglich, da dann zumeist der Beifahrer, der den Gewichtsausgleich am Wagen bewirkt, nicht zum Einsatz kommt. Diese Wagen haben einen kurzen Radabstand und eine geringe Spurbreite. Sie kommen dann bei schnellerer Fahrt gerne ins Schlingern und sind stark kippfährdet.

Allerdings existiert ein sehr großer Gebrauchtmrkt, der es bei entsprechendem eigenen Urteilsvermögen erlaubt, preiswert an gute funktionelle und passende Geschirre sowie technisch einwandfreie und fahrbereite Wagen zu kommen.

Nach oben gibt es sowohl bei Neuanschaffungen als auch bei Geschirren und Wagen aus zweiter Hand kaum Grenzen.

Es gibt sehr viele Ausbilder und „Fahrschulen“. Wie finde ich die richtige?

Eine Ausbildung unter den Gesichtspunkten der Kommunikation durch Körpersprache und eine behutsam auf Führtraining aufgebaute Longenarbeit sind Grundlagen einer artgerechten Ausbildung von Pferden. Zusätzlich erforderlich sind vertrauensbildende Maßnahmen durch Aufmerksamkeit, Respekt und Vertrauen auf Gegenseitigkeit. Mit der Arbeit an der Doppellonge und das „Fahren



Ein solide ausgebildetes Fahrpferd hat auch bei einer Rast beim Köhler keinen Stress.

vom Boden aus“ (auch im Straßenverkehr), wird das Pferd schonend auf die bevorstehende Zugbelastung durch die Arbeit mit der Schleppe gewöhnt. Durch diese behutsame Ausbildungsmethode wird das Pferd in kleinen und verständlichen Schritten auf seine

Aufgabe vor dem Wagen vorbereitet.

Wiederum verfügen die Verbände der FN, VFD und IGZ über Fahrausbilder, die sich speziell mit der Ausbildung von Jung- und Fahrpferden beschäftigen. Auch hier sind Rat und Empfehlung von kompetenten Personen Ihres Vertrauens „Gold“ wert.

Sogenannte Schnupperfahrkurse sind eine hervorragende Möglichkeit, um sowohl das allgemeine Metier des Fahrens, als auch die Qualität eines bestimmten Ausbilders kennenzulernen. Bei der VFD werden solche „Schnupperkurse“, meist an einem Wochenende, über zwei Tage angeboten. Die Kosten liegen aktuell zwischen 130 bis 150 € und werden von verschiedenen Ausbildern beim Besuch eines zeitnahen Fahrkurses mit einem bestimmten Betrag angerechnet.

Persönlich habe ich gute Erfahrungen mit mobilen Ausbildern gemacht.

- bei den Einfahrübungen ist man dabei und verfolgt, was das eigene Pferd erlebt
- der Lernerfolg des Pferdes lässt sich auf diese Weise kontinuierlich messen
- die eigenen "Hausaufgaben" bis zur nächsten Trainingsstunde können ausführlich besprochen und dann vorbereitet werden
- hinzu kommt ein eigener Lerneffekt bei den Fahrstunden und durch die selbst durchgeführten Trainingseinheiten.



Übung macht den Meister. Mit einem erfahrenen Kollegen an der Seite wird hier ein Isländer ein gut ausgebildetes Fahrpferd.

Viele positive Argumente sprechen also für eine solche Lösung. Das Pferd kann in seiner gewohnten Stallumgebung bleiben, was auch den Kostenaufwand begrenzt und es leichter macht, sich wirklich ausreichend häufige Ausbildungseinheiten zu „leisten“.

Nicht immer bietet sich eine solche Lösung an. Bevor Sie aber Ihr Pferd einem externen Ausbilder in dessen Betrieb überlassen, sollten Sie neben der Art der Unterbringung (mit und ohne Freigang?), Futter und Anzahl der Fütterungen/Karenzzeiten einige Fakten klären:

- Trainingsdauer und -häufigkeit,? Danach richten sich Ausbildungserfolg und auch -aufenthalt.
- Kosten? Pro Trainingseinheit oder pauschal? Welchen Nachweis gibt es?
- Können Sie selbst regelmäßig an den Trainingseinheiten teilhaben? Wenn ein Ausbilder nicht zulässt, dass Sie bei der Ausbildung anwesend sind, Hände weg! Schließlich wollen Sie wissen, was mit Ihrem Pferd passiert.

Wenn dann sicher gestellt ist, dass Ihr Fahrpferd solide und gut ausgebildet wurde, ist eine sehr wichtige Voraussetzung erfüllt. Dennoch ist der Fahranfänger mit einem Fahrpferd als Novizen nicht so gut beraten. Wie immer bei Pferden, braucht es Wissen, Können und Geduld bei der Ausbildung und der Fahranfänger ist zumeist noch zu sehr mit sich beschäftigt. Einfach mal so anzuspannen, wie es auch die Kataloge großer Pferdeversandhäuser vorgaukeln, ist kein guter Einstieg.

Eine mögliche Überlegung ist es deshalb, sich ein bereits ausgebildetes Fahrpferd anzuschaffen. Eine Auflistung zu den gewünschten Anforderungen an das zukünftige Fahrpferd und eine klare Eingrenzung des Budgets können als nützliche Entscheidungshilfen eingesetzt werden.



Gegenseitige Rücksichtnahme, eine an die Situation angepasste Geschwindigkeit und das Einhalten des vorgeschriebenen Sicherheitsabstandes aller Verkehrsteilnehmer sorgen für Sicherheit.

Wegen einiger Unfälle in Verbindung mit Kutschen gab es in letzter Zeit oftmals eine kritische Presse. Wie sind solche Stimmen zu werten?

Der durchschnittliche Verkehrsteilnehmer unserer Tage, egal ob Autolenker, Motorrad- oder Fahrradfahrer, Fußgänger aber auch Zuschauer weiß über die Besonderheiten von Pferden und die mit ihnen verbundenen Gefahren kaum mehr

Bescheid.

Besonders der Autofahrer ist zusätzlich durch Telefonate über die Freisprechanlage, Bedienen des Navigations-gerätes oder Autoradios und angeregte Unterhaltungen oftmals sehr unkonzentriert. Hier setzt die VFD mit Vorträgen und praktischen Demonstrationen bei Verbänden der Fahrlehrer an. Es ist für die meisten Fahrlehrer eine neue Erfahrung, mit einem Pferdegespann im Straßenverkehr unterwegs zu sein. Dadurch soll die Sensibilität für Pferde im Straßenverkehr weitergegeben und multipliziert werden.

Es bleibt dennoch erschreckend, mit welcher Unbekümmertheit und Leichtfertigkeit andere Verkehrsteilnehmer an Tieren vorbeifahren. Der gesetzliche Mindestabstand für PKWs beträgt 1,50 m, für LKWs gar 2,50 m. In der Praxis liegt die Entfernung sehr häufig bei unter 80 cm.

Die Tierschutzorganisation PETA forderte erst kürzlich imperativ, alle Pferdegespanne von den Straßen zu verbannen. Leider wird das in Manier einer BILD-Zeitung völlig plakativ und stark vereinfacht getan. Hintergrund ist nach meinem Verständnis ein generelles Verbot des Einsatzes von Pferden in Freizeit und Sport, so wie es bei einem Interview mit einer PETA-Aktivistin Anfang des Jahres 2011 erkennbar wurde. Beim zitierten Unfall wurde überhaupt nicht angesprochen, dass eine Autofahrerin aus Unachtsamkeit auf das Pferdegespann auffuhr! Leider arbeitet PETA auch mit nicht korrekten Statistiken. So erschienen in einer Internet-Aufzählung der „Kutschenunfälle in Deutschland ab 2009“ mindestens neun Fälle aus der Schweiz und Österreich.

Einen ganz anderen, ausgewogenen und seriösen Weg schlagen die großen Pferdesportverbände ein. Sie setzen bei einer fachgerechten Ausbildung an. Ausbildung hilft, Unfälle zu verhüten. Mit sorgfältig ausgebildeten Pferden, die ihrem Reiter oder Fahrer vertrauen, gibt es auch im Straßenverkehr keine Probleme. Fundierte Ausbildung und Fortbildung geben Sicherheit. Die Risiken, die andere Verkehrsteilnehmer einbringen, lassen sich damit jedoch leider nicht ausschalten. Deshalb auch der Ansatz, nicht nur in der Ausbildung von Pferden, Reitern und Fahrern tätig zu werden, sondern auch bei Fahrschulverbänden und dem ADAC, wie bereits weiter oben ersichtlich wurde.

Die Pferdesteuer ist derzeit in aller Munde. Betrifft sie auch die gewerblichen und

privaten Gespanne?

Sie betrifft alle Pferdehaltungen und damit auch die angesprochenen Gruppen. Ungeheuerlich ist es, dass damit erstmals eine Sportart besteuert wird. Alle großen Interessenverbände der Landwirtschaft und des Pferdesports kämpfen vehement gegen diesen Unsinn, bei dem noch nicht einmal klar ist, ob nach Abzug der Verwaltungskosten wirklich nennenswerte Einnahmen für diese Gemeinden entstehen.



Die Pferdesteuer geht uns alle an!

Wesentlich näher will ich darauf wegen der reichhaltig verfügbaren Informationen und Kommentare in den Fachzeitschriften und dem Internet an dieser Stelle nicht eingehen. Auch die Argumentensammlungen der Interessenverbände können dort nachgelesen werden. FN und VFD sind zu diesem Thema im Schulterschluss und arbeiten u.a. mit einem gemeinsam erstellten Flyer.

Mehr dazu:

www.vorreiter-deutschland.de/verein/pferdesteuer/pferdesteuer und <http://www.vfdnet.de>

Abschließend noch eine Tölt.Knoten Schlüsselfrage: Eignen sich Islandpferde auch für das Fahren?

Wie bereits eingangs gesagt, sind alle Rassen für das Fahren geeignet. Allerdings trifft auch zu, was mein Schmied so schön formulierte: „Es gibt Sonderschüler unter den Pferden!“ Natürlich sind das — von Geburt an — Ausnahmen, oder aber die Pferde erlebten entsprechend schlechte Erfahrungen, die verantwortungslose Menschen zu vertreten haben. Das empfinde ich persönlich immer als besonders bestürzend.

Sicherlich ist das Islandpferd von seinem Ursprung her nicht das geborene Fahrpferd. Dennoch kenne ich eine Reihe sehr gut herausgebrachter und gefahrener Gespanne mit Islandpferden, die auch wunderschön anzusehen sind.

Zuverlässigkeit, Raumgriff und Gehfreude sind hervorragende Eigenschaften des Islandpferdes. Sie prädestinieren das Islandpferd zu einem herrlichen Allrounder, der auch vor der Kutsche eindrucksvoll und zuverlässig arbeitet.

Zusätzlich erweitert das Fahren den Pferden und Menschen die bunte Palette der sinnvollen Beschäftigungen miteinander.

Ein klares JA also für das Fahren mit Islandpferden. Und viel Freude damit — oder wie wir Fahrer wünschen: „Rad- und Deichselbruch.“

Besten Dank, lieber Horst Brindel, für das ausführliche und so informative Gespräch!



© töltknoten.de

Horst Brindels Lese- und Link Empfehlungen:

In der Fachliteratur gibt es eine Fülle von Werken und Anleitungen zum Fahren:

Eine sehr kompakte und gut strukturierte Darstellung für den Fahranfänger habe ich im Verlag Müller Rüschlikon gefunden. Der Band trägt völlig zu Recht den Titel

Fahren für Einsteiger (ISBN 978-3-275-01803-1) und kostet ca. € 11. Verfasserin ist Sabine Schweickert, selbst aktive Fahrausbilderin, die auf 90 Seiten alles Wesentliche für den Fahranfänger anspricht. Ich verwende das Büchlein gerne für Fahrkurse der Grundstufe.

Sonstige weiterführende Literatur:

FN-Richtlinien **Band 5 Fahren** und **Band 6 Longieren** und div. Lehrtafeln,

Die Kunst des Fahrens von Max Pape,

Fahrlehre von Christian Lamparter,

Zweispännig Fahren von Erich Oese,

Wanderfahren von Sabine Schweickert,

Allgemeine Literatur

Anatomie des Pferdes von Bodo Hertsch,

Landwirtschaftliche BG **Pferdehaltung**,

aid Infodienst **Sichere Weidezäune**,

BMLV **Leitlinien zur Beurteilung von Pferdehaltungen unter Tierschutzgesichtspunkten**,

Fassung vom 9.6.2009

Links

<http://www.vfdnet.de>

<http://vfd-bayern.de>

<http://fahrsportpferde.de>

<http://isifahren.de>

Text: Horst Brindel

Fotos: Archiv Brindel / Fotos privat; Archiv Schrallhammer /Fotos privat; Archiv Fendt / Foto privat; Archiv Ambros / Koch; <http://isifahren.de>

Die Fragen an Horst Brindel stellte Barbara Schnabel

© töltknoten.de 2013