**DNW Kurs Zusatzschein Pferdetransport im PSZ**

Am 15. Februar boten die Distanzreiter Nordwest – der PNW Mitgliedsverein DNW – ihren ersten Kurs des Jahres: den durch die Firma ProEqui durchgeführten Kurs, der obligatorisch ist für gewerbsmässigen Transport von Pferden, fremder Pferde, und auf Transporten ins Ausland. Die Toleranzgrenze dafür, was bei Pferdetransport gerade noch als nicht kommerziell gilt, ist sehr tief, und beschränkt sich fast ausschliesslich auf Besitzer und Halter mit ihren oder den ihnen anvertrauten Pferden, oder eine Fahrt mit dem eigenen und dem eines Freundes ans gleiche Turnier – und auch das nur in der Schweiz.

Das Kursziel richtet sich “nach Verordnung 455.109.1, Art. 6. Ein Ziel der Ausbildung nach Artikel 150 TSchV muss sein, dass das Tiertransportpersonal schonend mit Tieren umgeht und für ihre fachgerechte Betreuung sorgt“. Das bedingt einiges an Wissen.

Es sollte ein langer Tag werden. Ab 7:45 trafen die Teilnehmer im Zem Ryterstübli im Pferdesportzentrum Binningen ein. Nachdem sich alle eingeschrieben und ihre Unterlagen erhalten hatten und alles andere Informativ-administrative erledigt war, konnte es mit der Theorie losgehen.

Die nach Kursabschluss ausgestellte Transportbewilligung ist der Kernnutzen der Ausbildung. Allerdings wurde im Verlaufe des Tages extrem viel wertvolle Information vermittelt, die jeder haben muss, wenn er mit einem Anhänger unterwegs ist, auch wenn er keine Pferde transportiert, oder das auch ohne Transportschein darf.

Kursleiter Thomas Havelka berichtet aus den verschiedenen Gesetzen, die für den Transport von Pferden oder Tieren allgemein relevant sind. Er macht uns darauf aufmerksam, wie wichtig es ist, genau zu wissen, wieviel Nutzlast der Anhänger, und wie viel das Auto hat. Aber Achtung, beide zusammen dürfen das erlaubte Gesamtgewicht nicht überschreiten. Zudem muss man bedenken, dass die jeweilige Stützlast in die Nutzlast des Autos eingerechnet werden muss, was bedeutet, dass man weniger ins Auto packen kann, sobald man einen Anhänger zieht. Zudem sind Deichsellast des Hängers und Stützlast des Autos meist nicht identisch, und es gilt dann jeweils die tiefere Angabe.

Auch die jeweilige Nutzlast von Auto und Hänger sollte man auf keinen Fall vergessen oder überschreiten – vor allem ein Thema bei Hängern mit grösserer Sattelkammer; all das Gedöns zusammen wiegt auch so richtig was. Und wenn im Auto alle erlaubten Sitze mit grossen Personen belegt sind, bleibt meist nicht mehr allzu viel Nutzlast, vor allem, wenn noch ein beladener Hänger mit rollt.

Und dann sind da all die kleinen Dinge, die gerne vergessen oder vernachlässigt weren, dabei allerdings für einen unfallfreien Transport unerlässlich sind; so z.B. korrekter Reifendruck bei Zugfahrzeug und Anhänger‚ in regelmässigen Abständen zu überprüfen. Braucht es zwingend eine Rampe am Anhänger? Braucht mein Pferdelaster Seitengatter auf der Verladerampe? ... Alles minutiös reglementiert‚ halt wie alles in der Schweiz. Und wussten alle, dass im Ausland für Auto und Hänger‚ das erstere auch ohne Anhänger‚ ein CH Klebeschild obligatorisch ist‚ und zwar in Originalgrösse?!

Nach der Einleitung gab es bald schon mal eine kurze Pause mit vom DNW spendierten Gipfeli und einem Kaffee, und dann legten die Kursteilnehmer aber so richtig los, und es wurde fleissig studiert, gelernt und nachgefragt bis zur Mittagspause um halb eins.

Man hatte vorgängig eines der drei angebotenen Menus gewählt, und die wurden nun flink und prompt serviert, was im Zem Ryterstübli immer ein kulinarisches Highlight ist bei den mit Phantasie und Liebe selber zubereiteten Gerichten.

Aber bald schon ging es weiter, nun draussen am Objekt. Ein Anhänger wurde an eine Auto angekoppelt und auf den Hof gestellt. Da gab es gleich mal zu bemängeln, dass die Anhängerkupplung lottert und somit nicht mehr 100%-ig schliesst, was natürlich sehr gefährlich ist; der Hänger könnte sich selber abhängen.

In Gruppen wird fleissig gemessen und gerechnet; Thomas zeigt auch, wie man die Deichsellast ohne Brückenwaage selber messen kann.

Man sollte auch ganz genau wissen, wie hoch der Hänger oder ggf. der Lastwagen ist, da das sonst bei niederen Brücken oder Tunnels sehr verhängnisvoll werden könnte.

Schliesslich ging es wieder zurück ins Ryterstübli, für den Kurs auch Kursraum. Nach einigen weiteren Erläuterungen gab es noch einmal eine kurze Pause, während derer man sich selber am Kuchenbuffet bedienen konnte; quasi als Dessert, das wegen der doch nur grad einstündigen Mittagspause auf das Vesper verschoben worden war. Die Zeit verging wie im Flug, und bald mahnte Thomas, die extrem anregenden Diskussionen müssten nun leider abgebrochen werden, da noch Zeit für die Prüfung bleiben musste. Nach ein paar abschliessenden Fragen und Erläuterungen war es dann sowiet: Thomas verteilte die Prüfungsbogen mit den 40 Fragen; alles Multiple Choice, dabei mussten aber alle Antworten angekreuzt werden, als richtig oder falsch. Die Fragen waren eine Mischung aus Transportgesetzen und allgemeinem Pferdewissen (einige wenige der Letzteren, nebenbei bemerkt, völlig irrelevant für Transport – was Thomas dann auch als Denkanstoss dankbar entgegennahm). Die Prüfung war durchaus nicht wie so oft bei derartigen Kursen eine reine Alibiübung, sondern forderte sehr detailliertes Wissen über das neu Gelernte – und alles musste völlig ohne Hilfe beantwortet werden. Dass keiner schummelte, wurde zusätzlich zu Thomas noch von Nathalie vom Ryterstübli überwacht, da eine zweite Aufsichtperson während der Prüfung vorgeschrieben ist! Bei einigen der 20 Kursteilnehmer – der Kurs war voll! – wurde die Zeit sogar ein wenig knapp, und Thomas gab 5 Minuten dazu.

Dann kam aber doch das Ende, und alle konnten nach Hause gehen – und gespannt auf das Ergebnis, und dann hoffentlich den Transportschein warten.

*Esty H. Geissmann*