



Deutscher *Kanu*-Verband

Version: 4.0 vom 29. April 2021

Touring oder Wasserwandern

Ein Handbuch zum Lernen
und Nachschlagen

2021



GABRIELE KOCH

splendi

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Der Kanu Wandersport wird von den „richtigen“ Paddlern, die sich für die Disziplin Wildwasser oder Seekajak entschieden haben, immer ein wenig von oben herab belächelt. Hier wurde bisher wenig Ausbildung angeboten, nicht strukturiert wie bei den Seekajakern oder in den Wildwasserwochen in den Alpen. Wie oft habe ich den Satz gehört:

Was will/kann/soll ein Wanderfahrer schon lernen?

Diese Ausbildungsmappe soll auflisten, was und wie ein/e moderner Kanu-Touring Paddler*in kann und können sollte; Grundlage dazu ist der Lernzielkatalog, den der Europäische Paddelpass EPP Deutschland für den Bereich Touring vorgibt.

Die Mappe ist ein lebendiges Dokument und soll im Laufe der weiteren Erfahrungen wachsen.

Autorin und Redakteurin:



Gabriele Koch

Ressortleiterin Service im Deutschen Kanu-Verband e.V.

- Referentin EPP Deutschland im Resort Service (2013-2019)

- Referentin Touring im Resort Ausbildung

- Trainer B Kanu-Freizeitsport

Fuldastrasse 10
53332 Bornheim

email: gabi@touring-kanu.de

Co-Autoren:

Nikolaus-Dieter Koch, Bonn

klaus@touring-kanu.de

Elke Roder, Bonn

elke@touring-kanu.de

Sabine Stümges, DKV GmbH

sst@dkvgmbh.de

Christian Dingenotto, Küstenreferent Niedersachsen

epp@freizeit-kanu.de

u.a.m.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	6
Vom Wanderpaddeln zum Kanu-Touring.....	7
Faszination Kanu-Touring.....	7
Wanderfahrer/Touring-Tradition und das Fahrtenbuch.....	7
Das Papierfahrtenbuch.....	9
Das digitale Fahrtenbuch eFB des DKV	10
Auszeichnungen im Kanu-Touring.....	12
Das DKV-Wanderfahrerabzeichen für Erwachsene.....	12
Wanderfahrerabzeichen in Bronze	12
Wanderfahrerabzeichen in Silber.....	12
Wanderfahrerabzeichen in Gold	13
Sonderstufen des Wanderfahrerabzeichens in Gold	13
Globus-Abzeichen.....	13
Das DKV-Wanderfahrerabzeichen für Schüler und Jugendliche	14
Bedingungen für das Schüler-WFA.....	14
Bedingungen für das Jugend-WFA	15
Antragsverfahren.....	15
... und zum Schluss Das Kanu-Sportabzeichen EPP Deutschland:	16
Ausrüstung, Fähigkeiten und Wissen rund um das Kanu-Touring	17
Das Boot	17
Checkliste Boots-ausrüstung eines Tourenbootes:.....	18
Das Paddel – Euro oder Grönlandpaddel	18
Die weitere Ausrüstung.....	19
Checkliste Ausrüstung Tourenboot	19
Tourenboot packen für die große Fahrt.....	20
- Tagestouren	20
- Wochenendtouren	20
- Urlaubstouren	20
Die Kenntnisse.....	22
Technik:	22
Sicherheit:.....	22
Umwelt:.....	23
Zusammenfassung.....	23
Ausbildungsangebote für Kanu-Touring.....	24

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Öko-Schulungen	24
Sicherheitsschulungen.....	25
Workshops, die es bisher noch nicht flächendeckend gibt.....	26
Workshop Grundlegende Paddeltechniken	26
Vier Elemente des effizienten Paddelns.....	26
Paddelschläge.....	27
Terminologie zu den Paddelschlägen.....	27
Der Grundschiag.....	27
Bogenschiag:.....	28
Kanten und Lehnen	29
Paddelstütze.....	29
Bug- und Heckruder - Steuerschläge.....	30
S-Schiag.....	31
Workshop Assistierte Rettung und Eigenrettung.....	32
Heel Hook in Partner-Rettung:	32
Selbstrettung mit Paddlefloat und heel hook	34
Rettung durch Schleppen	35
Workshop Paddeln auf Bundeswasserstrassen	37
Wichtige Hinweise zum Paddeln auf Binnenschifffahrtsstraßen (Autor: Nikolaus-Dieter Koch)	38
Workshop Querbauwerke – Hindernisse fürs Wanderpaddeln.....	40
Wehranlagen	40
Staufufen und Schleusen	42
Bootsrutschen	43
Fischborstenpässe	44
Workshops Fahrtenplanung (Autorin: Elke Roder).....	45
Ziel und/oder Zielgruppe festlegen:.....	45
Befahrungsregeln	45
Gepäckfahrt oder Standquartier?	45
Welcher Flussabschnitt	46
Karten-/ Infomaterial:	46
Sicherheit:.....	46
Umsetzen in die Tat.....	47
Vor dem Einsetzen.....	47
De-Briefing.....	48

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Workshop Winterpaddeln.....	49
Risiken des Winterpaddelns	49
Gefühlte Kälte.....	49
Im Wasser ist die Kälte in ihrem Element	50
Der Sturz ins Wasser ist ein Schock.....	50
Dress for the water, not for the air!.....	50
Unterkühlung (Hypothermie).....	51
Risikovermeidung: Gute Vorbereitung hält warm	52
Workshop Hitze – eine unterschätzte Gefahr beim sommerlichen Paddeln.....	55
Sonnenbrand	55
Hitzekollaps (Ohnmacht).....	55
Hitzeerschöpfung	56
Hitzschlag.....	56
Sonnenstich	57
Workshop Ladelogistik – Boote transportieren	59
Personenbeförderung	59
Bootstransport	59
Kajaktransport auf dem Autodach	60
4. Auf die Wahl des Dachgepäckträgers achten:.....	60
Absicherung gegen Verrutschen der Dachlast:	60
Verzurren der Boote.....	60
Workshop Gruppendynamik (group awareness und leadership)	61
Kommunikationsebenen und Rollen	61
Leadership und group awareness	62
Das Eisberg-Modell.....	62
Welche Konsequenzen hat das für Planung und Durchführung von Gemeinschaftsfahrten? .	63
Probleme antizipieren – vor der Fahrt	63
Probleme eindämmen/lösen - während der Fahrt	64
Konfliktauslöser:.....	64
Lösungsansätze – unterwegs.....	65
Soziale Kompetenzen – Achtsamkeit gegenüber den Mitpaddlern:.....	66
Angst und Paddeln	66
Führungsfähigkeiten:.....	67
Der Europäische Paddelpass Deutschland – das deutsche Kanu-Sportabzeichen.....	68
Das Qualifizierungssystem – Inhalt und Struktur	68

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Der Stufenaufbau des EPP Deutschland.....	69
In welchen Disziplinen wird der EPP Deutschland vergeben?	70
Wer darf die Prüfungen zum EPP Deutschland abnehmen?.....	70
Mehrwert für Paddler und Vereine durch den EPP-Deutschland	71
Die Matrix der Fähigkeiten in den EPP-Stufen	72
Der Kompetenzkompass	73
Anhang	75
Bilderverzeichnis	75
Literaturverzeichnis.....	76
Stichwortregister/Index	76
Anlagen:.....	77
Adressen.....	78

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Vorwort

Ich bin begeisterte Wanderpaddlerin, fahre auch leichtes Wildwasser und fühle mich auch auf dem Meer sehr wohl in meinem Kajak. Durch das Seekajakfahren habe ich Ausbildungsmappen kennen und schätzen gelernt. Da hat man alle wichtigen Informationen über das, was man wissen muss, in einem Dokument.

Ich bilde seit vielen Jahren im Bereich Touring – Wanderpaddeln aus. Mein Wissen aus den beiden Bereich Wildwasser und Seekajak hilft mir dabei; ich habe festgestellt, dass die meisten grundlegenden Fertigkeiten und Kenntnisse die Gleichen sind. Bei der Bearbeitung der EPP Bedingungen der Stufen 3 und 4 wurde auch schnell deutlich, die Stufe 3 Seekajak und die Stufe 3 Touring sehr ähnlich sind, da wir für eine Gepäcktour im Wesentlichen die gleichen Boote nutzen.

Bei der Durchführung des Projektes EPP Deutschland Touring Stufen 3 und 4 fehlten eigentlich Ausbildungsunterlagen für die Teilnehmer, um ihnen beim Lernen eine Hilfe an die Hand zu geben. Bei den ersten EPP Deutschland Prüfungen Stufe 3 stellten wir schnell fest, dass es solche Lernunterlagen dringend braucht.

Wenn es etwas nicht gibt, man es aber für notwendig erachtet, muss man sich hinsetzen und es selbst erstellen. So hat diese Ausbildungsmappe das Licht der Welt erblickt.

Bei den Sicherheitsschulungen Touring, die ich zusammen mit meinem Mann **Nikolaus-Dieter Koch** und **Elke Roder**, beides auch erfahrenen Wanderpaddler und DKV-Fahrtenleiter, seit 2010 durchführe, sind viele Unterlagen entstanden, die nun hier mit einfließen. Dank auch an **Marc Huse**, Moers, der sich Gedanken zum Bootstransport gemacht hat.

Für das Kapitel Winterpaddeln habe ich auf den Artikel aus der KanuSport 1/2016 von **Sabine Stümges** zurückgegriffen. Einen guten Text muss man nicht neu erfinden! Danke, Sabine Ganz schwierig war es, das Thema Fahrtenleitung und Gruppendynamik im Kanusport zu schreiben. Hierzu habe ich einen Beitrag in der KS 08/2019 geschrieben, den ich hier einbinde. Danke auch an **Christian Dingenotto**, der sich im Bereich Seekajak dazu Gedanken gemacht hat.

Weitere Informationen habe ich im Internet gefunden und jeweils die Quelle auch genannt. Die Mappe wird sicherlich im Laufe der Zeit an Umfang wachsen, aber ein Anfang ist gemacht. Gabriele Koch

zu meiner Person:

Ich bin Jahrgang 1954, habe das Studium der Fächer Geschichte Kunstgeschichte und Geografie mit dem 2. Staatsexamen abgeschlossen. Das Land NRW hat zu dem Zeitpunkt kaum Lehrer eingestellt, sodass ich nach ein paar Jahren eine weitere Ausbildung als EDV-Bürofachkraft gemacht habe. Die nächsten Jahre war mein Schwerpunkt die Arbeit mit Frauen am Computer als freiberufliche EDV-Dozentin. Im Jahr 1996 habe ich mit dem Kanu-Freizeitsport begonnen, 2004 – mit 50 Jahren - meinen Fach-Übungsleiter C, und 2012 den Trainer B Breitensport, Sportart Kanu-Freizeitsport. Meine Ehrenämter waren/sind Abteilungsleiterin im Post SV Bonn, Kassiererin, Wandersportwartin und Vorsitzende im Bezirk 4 KV NRW, im DKV Referentin Touring, EPP Referentin und Ressortleiterin Service.

Und immer war und bin ich bis heute Ausbilderin auf dem Wasser mit Herz und Hand!

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Vom Wanderpaddeln zum Kanu-Touring

Deutschland ist das Land des Kanu-Wandersports wie kein anderes, vielleicht noch Schweden. Schätzungsweise 70% der aktiven Kanuten in Deutschland betreiben Kanu-Wandersport in Tagestouren, Mehrtagestouren oder ganzen Urlauben auf dem Wasser. Dabei sind sie auf Kleinflüssen, Strömen, Seen und auch schon mal auf der beinahe tidenfreien Ostsee unterwegs. Oft mit Gebäck und Bootswagen, meist in kleinen Gruppen, manchmal aber auch bei Großveranstaltungen. Wenn man das jährliche Sportprogramm des Deutschen Kanu-Verbandes aufschlägt, sieht man nach der Auflistung der vielen Flussperrungen ein reichhaltiges Programm, welches deutschlandweit angeboten wird und das seinesgleichen in Europa sucht. Neben dem nationalen Wanderfahrtenangebot gibt es auch 16 international ausgeschriebene Wanderfahrten von der Aller-Hochwasser-Rallye im März über die TID, die Internationale Donaufahrt im Sommer, bis zur Spreewaldfahrt im Oktober. Auch gibt es ein Fahrtenangebot auf französischen Flüssen, in Italien, den Niederlanden, Polen, Schweden, Tschechien und Ungarn.

Faszination Kanu-Touring

Ob Kleinflüsse wie Sieg, Altmühl, die Unterläufe der bayerischen Flüsse, der Spreewald, Strömen wie Rhein, Weser, Elbe, Donau, oder ebenso wie tidenfreie Meere wie die Ostsee, das Mittelmeer... das Paddelrevier ist riesig groß, man muss sich nur entscheiden!

Zum Tourenpaddeln gehört die Grundlage des Wildwasserpaddelns ebenso wie die Grundlagen des Seekajakpaddelns, beide Paddeltechniken müssen je nach Flussgebiet und gewähltem Boot genutzt werden.

Wandern kann man als Tagestour auf einem Kleinfluss mit bis zu ca. 25 km am Tag oder auf einem Großgewässer wie dem Rhein mit guter Strömung mit einer Tagesleistung von 30 bis zu 60 km am Tag, je nach Erfahrung und Kondition.

Etwas Besonderes sind aber die Mehrtagesfahrten, die meist etwas weiter wegführen und als Wochenendfahrt einen Kurzurlaub bedeuten oder bis zu 2-3 Wochen dauern können, also richtige Urlaubsfahrten sind.

Immer ist es der Perspektivwechsel mit dem Blick vom Wasser auf das bekannte Land, der dafür sorgt, dass die Stunden auf dem Wasser eine kleine Auszeit aus dem normalen Lebenstrott bedeuten.

Wanderfahrer/Touring-Tradition und das Fahrtenbuch

Das Führen des Fahrtenbuches hat eine lange Tradition im Kanu-Touring. Wie beim Segeln das Logbuch, so trägt der Wanderpaddler seine Fahrten in ein Fahrtenbuch ein. Manche sammeln auch noch Stempel der angefahrenen Bootshäuser oder Rastpunkte. Die eingetragenen Kilometer werden am Jahresende zusammengezählt und evtl. auch zur Teilnahme am Wanderfahrer-Wettbewerb des DKV beim Vereinswanderwart Anfang Oktober abgegeben

Warum ein Fahrtenbuch führen? Ist das nicht ziemlich antiquiert? Nein!

In den Bootshäusern sollten die **Vereinsfahrtenbücher** ausliegen. Dies dient u.a. zum Nachweis, wer wann z.B. mit einem Vereinsboot auf dem Wasser war, wer mit wem unterwegs

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Hier werden die einzelnen Fahrten eingetragen, die Kilometer erfasst man entweder durch die Kilometrierung am Fluss, aus den DKV-Flussführern oder durch GPS-Aufzeichnung (z.B. Canua). Dabei werden die Kilometer kaufmännisch gerundet: bis ,4 wird ab und ab ,5 wird aufgerundet. Die ganzen Kilometerzahlen werden im Fahrtenbuch eingetragen!

Ein Paddel-Fahrtenjahr beginnt am 1. Oktober und endet am folgenden 30. September. Das kommt noch aus der Zeit, in der eine Fahrtensaison wirklich Ende September endete und Winterpaddeln nicht angesagt/möglich war.

Etwas Besonderes waren/sind die Fahrtenbücher, bei denen der Eigentümer auch noch Stempel der Orte oder Fahrten sammelte, an denen er war und er teilgenommen hatte. Dies ist dann ein ganz persönlicher Erinnerungswert.

Ich sammle Fotos von den verschiedenen Fahrten und erstelle Fotobücher mit den Fahrtenangaben und seinen visuellen Erinnerungen (s.o.)

Das digitale Fahrtenbuch eFB des DKV

Bei den geführten Papierfahrtenbüchern gibt es einen ganz offensichtlichen Rückgang. Die Welt wird digitaler und der DKV hat dem Rechnung getragen, indem er die Entwicklung eines digitalen Fahrtenbuches förderte. Inzwischen ist dieses digitale Fahrtenbuch eFB aber weitaus mehr als nur die Aufzeichnung der Fahrten.

Es wurde eine **Gewässerdatenbank** erstellt, Grundlage waren die vielen Flussführer, die auf unterschiedlichen Plattformen erstellt worden sind.

Dann wurde die **Terminatenbank** aufgebaut, die bisher in Papierform im Sportprogramm erschien.

Und zu guter Letzt wurde eine **Datenbank der Befahrungsregeln** erstellt

– und all diese Datenbanken arbeiten im System des eFB zusammen.

Auch meine getrackten Fahrten kann ich hier hochladen, um sie im Fahrtenbuch aufzuführen

Zugang zum eFB gibt es über folgenden Link: <https://efb.kanu-efb.de/login/login>

Zunächst muss der Nutzer sich im eFB anmelden und auch angeben, in welchem Verein er ist (oder Einzelmitglied). Das eFB ist also nur DKV-Mitgliedern zugänglich! Der eFB-Beauftragte des Vereins bekommt eine E-Mail, mit der Bitte, die Mitgliedschaft zu bestätigen.

Dann kann ich beginnen, meine Fahrten einzutragen.

Das eFB ist mit umfangreichen Hilfetexten versehen, mit deren Hilfe die Nutzung erklärt wird. Am besten allerdings geht es mit Hilfe von Vereinsmitgliedern, die hier schon Erfahrung haben (fragt euren Wanderwart)

Wenn ich am Wanderfahrer-Wettbewerb teilnehmen möchte, schließe ich zum Saisonabschluss meine Einträge ab und übergebe zur Weiterbearbeitung an meinen Wanderwart im Verein bzw. dem Einzelmitgliederobmann des LKV.

Fahrten, die ich per GPS oder mit der Kanu-APP Canua aufgezeichnet habe, kann ich hochladen und als Eintrag in mein Fahrtenbuch übernehmen.

weiteren Angaben: Boot, Teilnehmer und ggf. Angaben zu DKV-Gemeinschaftsfahrten oder Vereinsfahrten.

neue Fahrt anlegen

übergeordnete Fahrt (Vereins- und/oder Gemeinschaftsfahrt)
Fahrt suchen

Allgemeine Fahrtdaten

Datum (ab) h : min
 bis h : min
 Status

Gewässer*	Start	Ziel	km	lösche
<input type="text" value="Gewässer*"/>	<input type="text" value="Start"/>	<input type="text" value="Ziel"/>	<input type="text" value="km"/>	✕
km: eFB/amtL. (GPS: N(S);E(W)) km / amtL.krr (GPS:N , GPS:E)		km / amtL.krr (GPS:N , GPS:E)		
+ weitere Teilstrecke hinzufügen			gerundete Gesamt-Kilometer: <input type="text" value="0"/>	

Teilnehmer*	Boote	Status	lösche
Gabriele Koch [Gabikoch]	<input type="text" value="Bootsname"/>		✕
+ weiteren Teilnehmer hinzufügen			

und danach:

Auszug: vorhandene Fahrten von ab bis Maximal Fahrten zeigen Auswahl ändern

Fahrtenübersicht

Datum	Zeit	Gewässer	Strecke	km	Kommentar	Teilnehmer	Boote	Status	Bearbeiten	Kopieren
22.11.2020		Rhein	Leutesdorf - Bootshaus Post SV Bonn	45		Gabriele Koch	splendid heritage (eigenes Privatboot)	beendet	✎	📄
18.11.2020		Rhein	Bootshaus Post SV Bonn -)(Rodenkirchen	24		Gabriele Koch	splendid heritage (Gabriele Koch)	beendet	✎	📄
15.11.2020		Rhein	Remagener Brücke - Bootshaus Post SV Bonn	26		Gabriele Koch	splendid heritage (Gabriele Koch)	beendet	✎	📄

Abb.: 5 Beispielseite des eFB

Hochgeladene Paddelaufzeichnungen (*.gpx) kann ich im eFB visualisieren in einer Karte:



Abb.: 6 Seite mit den hochgeladenen tracks

Die hochgeladenen Tracks werden auch anonymisiert gesammelt, um die Nutzung von Gewässern gegenüber z.B. gegenüber der Politik ausweisen zu können. Die Aufzeichnungen helfen damit als Argument, die Gewässer für uns Kanuten offen zu halten.

Auszeichnungen im Kanu-Touring

Das DKV-Wanderfahrerabzeichen für Erwachsene

Die wohl bekannteste Auszeichnung im DKV ist das DKV-Wanderfahrerabzeichen. Hier müssen in der ersten Stufe (WFA-Bronze) eine nach Geschlecht und Alter differenzierte Kilometerleistung und die Teilnahme an einer Gemeinschaftsfahrt nachgewiesen werden. Diese Leistungen sind innerhalb des Kanusportjahrs (01.10. bis 30.09.) zu erbringen. Für die nachfolgenden Auszeichnungen (WFA-Silber oder WFA-Gold) ist kein Zeitraum festgelegt – auch hier müssen Kilometerleistungen sowie Gemeinschaftsfahrten und zusätzlich der Nachweis der Teilnahme am DKV-Ökologie- bzw. DKV-Sicherheitskurs nachgewiesen werden. Und zum Schluss gibt es noch Sonderauszeichnungen für die mehrfache Wiederholung der Leistungen (WFA-Gold-Sonderstufe).

Alle aktuellen Bedingungen zum Erwerb des WFA für Erwachsene enthält die DKV-Wandersportordnung, Stand 2020 (Kanude.de>Freizeitsport>Infothek für Vereine>Downloads)

Auszug aus der DKV-Wandersportordnung (Stand Juni 2020): (Anlage 1)

§ 13

Wanderfahrerabzeichen in Bronze

Das Wanderfahrerabzeichen in Bronze erhält, wer innerhalb eines Kanusportjahres die Teilnahme an einer Gemeinschaftsfahrt und die nachfolgenden Kilometerleistungen nachgewiesen hat:

Damen mind. 500 km

Damen (mit Behinderung) mind. 400 km

Damen Seniorinnen ab 70 Jahren mind. 400 km

Damen Seniorinnen (mit Behinderung) ab 70 Jahren mind. 325 km

Herren mind. 600 km

Herren (mit Behinderung) mind. 500 km

Herren Senioren ab 70 Jahren mind. 500 km

Herren Senioren (mit Behinderung) ab 70 Jahre mind. 425 km

Senior/Seniorin ist, wer zum Beginn des Kanusportjahres (01.10.) das 70. Lebensjahr vollendet hat.

§ 14

Wanderfahrerabzeichen in Silber

Angerechnet werden die Leistungen, die in früheren Kanusportjahren als Erwachsener bestätigt wurden sowie die Leistungen aus dem aktuellen bzw. gerade abgelaufenen Kanusportjahr.

Das Wanderfahrerabzeichen in Silber erhält, wer als Erwachsener in einem unbegrenzten Zeitraum die nachfolgenden Bedingungen erfüllt:

1. km-Leistungen

Die Bewerber müssen folgende Gesamt-km-Leistung nachweisen:

Damen mind. 3.200 km

Damen (mit Behinderung) mind. 2.400 km

Herren mind. 4.000 km

Herren (mit Behinderung) mind. 3.200 km

2. Gemeinschaftsfahrten

Die Bewerber müssen die Teilnahme an fünf verschiedenen Gemeinschaftsfahrten i.S. von § 11 nachweisen, wovon zwei der Gemeinschaftsfahrten unterschiedliche der in § 11 aufgeführten Kriterien erfüllen müssen.

3. Schulungen

Die Bewerber müssen die Teilnahme an einem DKV-Ökologie-Kurs (Gewässerschutz) und einem DKV-Sicherheits-Kurs nachweisen.

§ 15

Wanderfahrerabzeichen in Gold

Angerechnet werden die Leistungen, die in früheren Kanusportjahren als Erwachsener bestätigt wurden sowie die Leistungen aus dem aktuellen bzw. gerade abgelaufenen Kanusportjahr.

Das Wanderfahrerabzeichen in Gold erhält, wer als Erwachsener in einem unbegrenzten Zeitraum die nachfolgenden Bedingungen erfüllt:

1. km-Leistungen

Die Bewerber müssen folgende Gesamt-km-Leistung nachweisen:

Damen mind. 6.400 km

Damen (mit Behinderung) mind. 4.800 km

Herren mind. 8.000 km

Herren (mit Behinderung) mind. 6.400 km

2. Gemeinschaftsfahrten

Die Bewerber müssen die Teilnahme an zehn verschiedenen Gemeinschaftsfahrten i.S. von § 11 nachweisen, die auf mindestens drei unterschiedlichen Gewässertypen gem. § 11 durchgeführt wurden.

3. Schulungen

Die Bewerber müssen die Teilnahme an einem DKV-Ökologie-Kurs (Gewässerschutz) und einem DKV-Sicherheits-Kurs nachweisen.

§ 16

Sonderstufen des Wanderfahrerabzeichens in Gold

Sonderstufen des Wanderfahrerabzeichens für Erwachsene erhält, wer nach dem Erwerb des WFA in Gold in weiteren Jahren die Bedingungen für das WFA in Bronze (§ 13) wie folgt erfüllt hat (das Jahr der Erfüllung der Bedingungen für das goldene WFA zählt hierbei nicht mit):

Sonderstufe „5“ 5-malige Wiederholung

Sonderstufe „10“ 10-malige Wiederholung

Sonderstufe „15“ 15-malige Wiederholung

usw.

§ 21

Globus-Abzeichen

Das Globus-Abzeichen wird an Kanu-Wandersportler verliehen, die eine Strecke von 40.000 km im Kanu zurückgelegt haben.

Das DKV-Globus-Abzeichen kann erwerben, wer Mitglied:

- einer Unterorganisation des DKV oder

- eines ausländischen Kanuverbandes ist, wenn dieser Verband ICF-Mitglied ist und die Leistungen überwiegend im Bereich des DKV erbracht wurden.

Gewertet werden dabei alle Kilometer, die in den Fahrtenbüchern ab dem Kanusportjahr, in dem der Bewerber am Stichtag (01.10.) 7 Jahre alt war und jährlich gemäß § 8 bestätigt wurde.

Die Beantragung des Abzeichens erfolgt analog der Organisation der WFA (siehe § 9).

Das Abzeichen kann nur einmal erworben werden.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Einmal um die Welt paddeln – für viele ein nur schwer vorstellbarer Traum. Wer aber ab dem 7. Lebensjahr 40.000 Paddelkilometer erreicht hat, kann einmalig das DKV-Globusabzeichen beantragen. Diese Auszeichnung ist selten, bisher (2018) nur 735 Mal

Das DKV-Wanderfahrerabzeichen für Schüler und Jugendliche

Auch für die jungen Kanuten gibt es das leistungsbezogene DKV-Wanderfahrerabzeichen. Es ist unterteilt in das WFA für Schüler (ab 7 Jahre bis 12 Jahre) und für Jugendliche (ab 13 Jahre bis 17 Jahre) und innerhalb der Altersgruppen nochmals differenziert. Die Bedingungen sind ebenfalls in der DKV-Wandersportordnung enthalten.

§ 17

Allgemeine Bedingungen

Teilnahmeberechtigt sind Mitglieder des DKV im Alter von 7 bis 17 Jahren. Als Alter im Sinne der folgenden Bestimmungen gilt das jeweils am 1. Oktober erreichte Alter.

Der Wertungszeitraum für das Schüler- bzw. Jugend-Wanderfahrerabzeichen ist das Kanusportjahr (1. Oktober jeden Jahres bis zum 30. September des folgenden Jahres).

Es ist ein DKV-Fahrtenbuch zu führen. Dieses wird von den Vereinen und Verbänden ausgegeben. Der Nachweis ist auch durch Erfassung der Daten im elektronischen Fahrtenbuch des DKV (eFB) möglich, wenn sich der Sportler dort hat registrieren lassen.

Die Personensorgeberechtigten haben gegenüber dem jeweiligen Verein eine schriftliche Erklärung abzugeben, mit der sie bestätigen, dass keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen des Minderjährigen bekannt sind, die die Ausübung des Kanusports beeinträchtigen können. Der Bewerber muss das Schwimmbzeichen in Bronze oder gleichwertiges nachweisen.

Gewertet wird jeder selbst gepaddelte Kilometer. Ortsgebundene Paddeleinheiten (Polo, Freestyle, Slalom) werden mit einer Strecke von 4km pro abgeschlossener Stunde gewertet. Im Wettbewerb um das Schüler-Wanderfahrerabzeichen erbrachte Leistungen werden nicht auf das Jugend-Wanderfahrerabzeichen angerechnet.

Bei Nachweis einer Behinderung kann Erleichterung gewährt werden.

Beim Erwerb des Schüler- bzw. Jugend-Wanderfahrerabzeichens sind alle rechtlichen Bestimmungen, insbesondere aber die des Naturschutzes, zu beachten. Diese Bedingungen sind in allen Landesverbänden des Deutschen Kanu-Verbandes gleich.

§ 18

Bedingungen für das Schüler-WFA

Das Schüler- Wanderfahrerabzeichen erhält, wer im Kanusportjahr:

- a) im Alter von 7 bis 10 Jahren insgesamt 150 selbst gefahrene Kilometer nachweisen kann,*
- b) im Alter von 11 bis 12 Jahren insgesamt 250 selbst gefahrene Kilometer nachweisen kann.*

Von dieser Gesamtzahl müssen für das Schüler-Wanderfahrerabzeichen mindestens drei Gemeinschaftsfahrten (Vereins-, Bezirks- oder Verbandsfahrten, auch Teilnahme am Winterausgleichsprogramm) je Kanusportjahr von dem Bewerber unter Leitung eines verantwortlichen Fahrtenleiters zurückgelegt worden sein. Die Bestätigung vom Veranstalter muss vorliegen.

Schüler-Silber

Das silberne Schüler-Wanderfahrerabzeichen wird verliehen bei erneuter Erfüllung nach Verleihung des bronzenen Abzeichens im Mindestalter von 9 Jahren und Erreichen einer Gesamtsumme von 600 Kilometern. Es ist ein alters- und kanusportspezifischer Ökologie-kurs nachzuweisen.

Schüler-Gold

Das goldene Schüler-Wanderfahrerabzeichen wird verliehen bei erneuter Erfüllung nach Verleihung des silbernen Abzeichens im Mindestalter von 11 Jahren und Erreichen einer Gesamtsumme von 1.100 Kilometern.

In den dazwischen liegenden bzw. verbleibenden Jahren wird bei Erfüllung der Bedingungen für das Schüler-Wanderfahrerabzeichen die jeweils zuvor erreichte Stufe wiederholt.

Für die Verleihung des bronzenen und silbernen Schüler-Wanderfahrerabzeichens sind die Jugendvertreter der Landes-Kanu-Verbände zuständig.

Die Verleihung des goldenen Schüler-Wanderfahrerabzeichens erfolgt durch den Vorsitzenden der DKV-Jugend.

§ 19

Bedingungen für das Jugend-WFA

Das Jugend- Wanderfahrerabzeichen erhält, wer im Kanusportjahr:

a) im Alter von 13 bis 14 Jahren insgesamt 350 selbst gefahrene Kilometer nachweisen kann,

b) im Alter von 15 bis 17 Jahren insgesamt 450 selbst gefahrene Kilometer nachweisen kann.

Von dieser Gesamtzahl müssen für das Jugend-Wanderfahrerabzeichen mindestens fünf Gemeinschaftsfahrten (Vereins-, Bezirks- oder Verbandsfahrten, auch Teilnahme am Winterausgleichsprogramm) je Kanusportjahr von dem Bewerber unter Leitung eines verantwortlichen Fahrtenleiters zurückgelegt worden sein. Die Bestätigung vom Veranstalter muss vorliegen.

Jugend-Silber

Das silberne Jugend-Wanderfahrerabzeichen wird verliehen bei erneuter Erfüllung nach Verleihung des bronzenen Abzeichens im Mindestalter von 15 Jahren und Erreichen einer Gesamtsumme von 1.300 Kilometern. Es ist ein alters- und kanusportspezifischer Ökologiekurs nachzuweisen.

Jugend-Gold

Das goldene Jugend-Wanderfahrerabzeichen wird verliehen bei erneuter Erfüllung nach Verleihung des silbernen Abzeichens im Mindestalter von 16 Jahren und Erreichen einer Gesamtsumme von 2.300 Kilometern. Es ist ein Sicherheitskurs nach DKV-Richtlinien und ein Erste Hilfe-Kurs nachzuweisen. Ersatzweise für den Sicherheitskurs wird der Nachweis des Deutschen Rettungsschwimmabzeichens der DLRG in Bronze anerkannt. In den dazwischen liegenden bzw. verbleibenden Jahren wird bei Erfüllung der Bedingungen für das Jugend-Wanderfahrerabzeichen die jeweils zuvor erreichte Stufe wiederholt.

Für die Verleihung des bronzenen und silbernen Jugend-Wanderfahrerabzeichens sind die Jugendvertreter der Landes-Kanu-Verbände zuständig.

Die Verleihung des goldenen Jugend-Wanderfahrerabzeichens erfolgt durch den Vorsitzenden der DKV-Jugend.

§ 20

Antragsverfahren

Die Anträge für die Verleihung des goldenen Schüler- bzw. Jugend- Wanderfahrerabzeichens müssen bis zum 1. November eines jeden Jahres schriftlich an die zuständigen Jugendvertreter der Landes-Kanu-Verbände zur Bestätigung eingereicht werden. Diese müssen die Anträge bis zum 20. November bestätigt dem Beauftragten weiterreichen.

Die Anträge können durch registrierte Nutzer auch unter Verwendung des eFB gestellt werden. Die vorgenannten Bestätigungen können ebenfalls unter Verwendung des eFB erfolgen.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

In Zweifelsfällen entscheiden für das Schüler- bzw. Jugend-Wanderfahrerabzeichen in Bronze und Silber die zuständigen Jugendvertreter der Landes-Kanu-Verbände, für das goldene Abzeichen der Vorsitzende der DKV-Jugend.

Mit der Einreichung der Unterlagen ist eine Einwilligung abzugeben, dass die für die Bearbeitung der Unterlagen und die Erteilung von Auszeichnungen erforderlichen personenbezogenen Daten elektronisch gespeichert werden und nur von den zuständigen Beauftragten im Kanu-Verband elektronisch bearbeitet werden dürfen. Dies geschieht in der Regel durch Unterzeichnung der Datenschutzerklärung im DKV-Fahrtenbuch oder bei der Registrierung zum elektronischen Fahrtenbuch des DKV. Ohne eine solche Einwilligung ist die Bearbeitung der Unterlagen und damit die Erteilung von Auszeichnungen nicht möglich.

In den letzten Jahrzehnten hat die Attraktivität des DKV-Wandersportwettbewerbs deutlich nachgelassen. Es wird häufig als „Kilometerfresserei“ bezeichnet, und auf die Ungleichheit der Gewässer Ressourcen in Deutschland und damit der unterschiedlichen Möglichkeiten viele Kilometer im Jahr zu paddeln.

Heute sollte man das Augenmerk auf die Bedeutung des Fahrtenbuches als Logbuch, als Tagebuch des Paddelns legen. Unter Bemerkungen kann man einiges Eintragen, Pegel des Flusses, Mitpaddler, besondere Vorkommnisse...

So kann man auch nach Jahren noch einmal nachschauen, wann man wo eigentlich war und anderen davon erzählen.

... und zum Schluss Das Kanu-Sportabzeichen EPP Deutschland:



Abb.: 7 Der Aufkleber EPP Deutschland - Das Kanu-Sportabzeichen

Auch der EPP-Deutschland ist eine Auszeichnung, verlangt er doch besondere Fähigkeiten. Aus diesem Grunde trägt er auch die Zusatzbezeichnung: **Das Kanusport-Abzeichen.**

Infos zum EPP-Deutschland gibt auf der Internetseite des DKV www.kanu.de unter Freizeitsport > Infothek für Paddler > EPP Deutschland und in einem eigenen Kapitel in diesem Handbuch später ausführlich.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Ausrüstung, Fähigkeiten und Wissen rund um das Kanu-Touring

Man kann natürlich irgendein Boot und Paddel nehmen und losziehen...

Aber wenn ich meinen Sport sicher und unbeschwert machen möchte, gehört eine Portion Lernen dazu. Hier geht es nicht nur darum, wie ich einsteige, ohne ins Wasser zu fallen oder wie herum ich das Paddel halte. Mit einer guten Ausbildung zum Touringpaddler ist effizientes und auf Sicherheit bedachtes Planen, Durchführen und auch später Leiten von Fahrten möglich. Im Folgenden wird auf Grundlage der Bedingungen des EPP Deutschland Touring das Wichtigste aufgeführt.

Das Boot

Die Wahl des Bootes richtet sich nach dem Gewässer, das der Wanderfahrer sich aussucht. Kleinflüsse werden meist mit Kurzbooten/Wildwasserbooten gepaddelt, da werden auch Paddelgrundtechniken aus dem Bereich Wildwasser benötigt, um diese Boote mit Spaß durch die Wellen zu navigieren. Oft sind Kleinflüsse aber auch mit langen Booten zu befahren, abhängig vom Wasserstand. Ansonsten, insbesondere für Mehrtagesfahrten, werden Tourenboote oder Seekajaks genutzt, da sie Stauraum für das Gepäck zu haben, das mitgenommen werden muss. Immer aber sollten die Grundsätze der Sicherheit in Sachen Auftrieb gewährleistet sein, Auftriebskörper oder ein geschottetes Boot sind ein Muss!



Abb.: 8 Tourenboot, Foto N.-D. Koch

Welches Tourenboot man sich aussucht, immer sollte man Boote testen. Es gibt immer wieder Bootstest-Veranstaltungen, wo man unterschiedliche Boote an einem Tag fahren kann, oder man fragt im Verein Paddelkameraden, ob man mal ihr Boot Probefahren kann. Trotzdem, meist ist das erste gekaufte Boot nicht das letzte. Man entwickelt seine Paddelfähigkeiten ja weiter und damit kommen vielleicht ganz andere Boote in Betracht.

Ein gut ausgestattetes Tourenboot unterscheidet sich kaum von einem gut ausgestatteten Seekajak. Wir befinden uns auf Großgewässern (außer bei Kleinflussfahrten), und das Ufer ist meist nicht einfach schwimmend zu erreichen. Boot, Ausrüstung, Sicherheitsmanagement und Rettungstechniken sind also weitgehend die gleichen wie beim Seekajakfahren.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

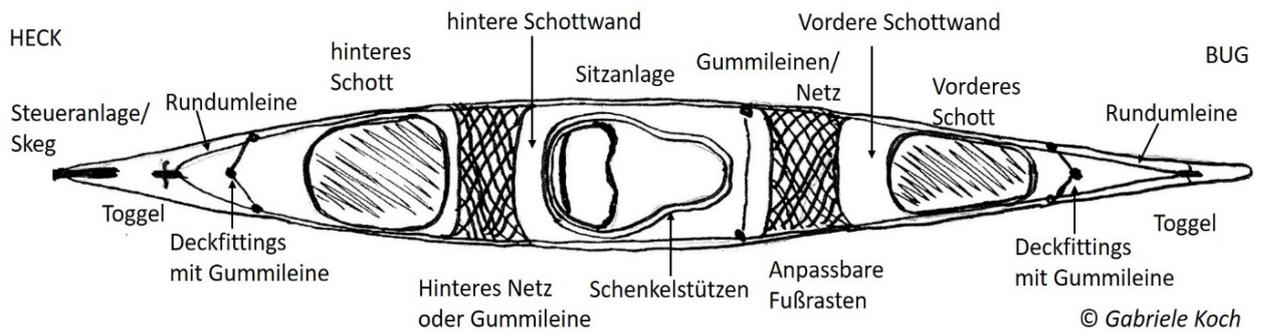


Abb.: 9 Grundausstattung Tourenboot, Zeichnung Gabriele Koch

Checkliste Boots-ausstattung eines Tourenbootes:

- geschottet/mit Auftriebskörpern (=unsinkbar)
- Rundumleine
- Steueranlage empfohlen, ansonsten Skeg
- Halteösen – Toggel - vorne und hinten
- Ladeluken
- Tagesluke
- Decksnetz

Das Paddel – Euro oder Grönlandpaddel

Eigentlich ist das eine Paddel nicht besser/schlechter als das andere. Es ist wie bei rechts- oder linksgedrehten Paddeln: mit welchem man zuerst lernt, da bleibt man in der Regel. Trotzdem sollte man darüber nachdenken, ob man effizienter paddeln möchte!

Beide Paddel sind völlig verschiedene Werkzeuge für verschiedene Aufgaben. Ich betrachte sie fast wie die Auswahl beim Fahrrad. Manche sind schnell für viel Kraft gebaut, andere sind dafür gemacht, den ganzen Tag leicht durchzuhalten.

Die Euro-Paddel haben meist große Oberflächen. Diese sind für massive Kraft, die z.B. von Wildwasser-Kajakfahrern verwendet werden. Diese werden in der Regel auch steil gepaddelt. Die Grönlandpaddel dagegen haben dünne, lange, schmale Blätter. Diese sind gut für lange Touren geeignet und werden normalerweise mit einem flacheren Winkel gepaddelt. Damit wird pro Schlag weniger Wasser bewegt, es verursacht weniger Druck auf Schulter und Gelenke. Man kann mit einer höheren Frequenz leicht auch sehr schnell paddeln, bei einer langsameren Frequenz aber den ganzen Tag durchhalten. Ein Europaddel mit kleinerem Blatt, wie z.B. das Werner Little Dipper arbeitet mit der gleichen Technik.

Ich selbst habe vor einigen Jahren den Versuch mit einem Grönlandpaddel aus Holz gemacht und bin seitdem beim Paddeln mit dem Tourenboot oder Seekajak, nur noch mit einem Grönlandpaddeln unterwegs, und ich habe inzwischen mehr als nur ein einziges dieser Art.

Aber, das ist Geschmackssache!

Die Länge eines Paddels richtet sich immer nach Bootstyp auch nach der Breite des Bootes. Mit einem Wildwasserkajak nutzt man Paddel mit einer Länge unter 2 Metern, Langboote werden in der Regel mit Paddellängen von 210 cm bis 220 cm gefahren, im Faltboot können die Paddel aber auch 230 cm lang sein.

Genau wie bei einem Boot, man sollte alles einmal ausprobieren, ehe man viel Geld für ein gutes Paddel auf den Tisch legt.



Abb.: 10 Euro oder Grönlandpaddel, Foto Gabriele Koch

Die weitere Ausrüstung

Neben der Auswahl des Bootes und des Paddels ist die Wahl der weiteren Ausrüstung für eine sichere Fahrt auf dem Wasser ausschlaggebend; in der folgenden Liste stehen Ausrüstungsgegenstände, die zu berücksichtigen sind:

Checkliste Ausrüstung Tourenboot

- Paddel
- Ersatzpaddel
- Paddelleine/Paddelcatch
- passende Schwimmweste
- Trillerpfeife
- Spritzdecke
- Lenzpumpe
- Schleppsystem, Contact tow
- Kopfschutz/Sonnenschutz
- Geeignete Schutzkleidung / Sonnenschutz / Kälteschutz
- Vorrat an Getränken und Verpflegung
- 1. Hilfe-Set incl. Silber/Goldfolie
- Mobiltelefon
- Reparaturkit
- Ersatzkleidung (Kentersack)

und je nach Gewässer auch ein Bootswagen und/oder Tragegurte

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Tourenboot packen für die große Fahrt

Neben dieser Grundausrüstung, die eigentlich immer mitgenommen werden sollte (am besten immer bereit in einer bzw. mehreren IKEA-Taschen), kommt die persönliche Ausrüstung. Neben einem „Handtäschchen“ für Geld, Ausweise etc. kommt je nach Art des Ausflugs noch weitere Ausrüstung hinzu.



Abb.: 11 Das soll alles ins Boot! Foto Gabriele Koch

- Tagestouren

Bei den Tagestouren reicht neben der Grundausrüstung Getränke und etwas zu Essen, evtl. eine Sitzunterlage für die Pause. Und nach Bedarf der Fotoapparat (wasserfest)...

- Wochenendtouren

Bei den Wochenendtouren kommt eine Übernachtung hinzu. Hier ist bei der Planung also einmal die Schlafmöglichkeit zu beachten: Zelt oder Bootshaus, Schlafsack und Luftmatratze, Zahnbürste und Co. und evtl. Ausgehklamotten extra. Und je nach Essensplanung auch das Abendessen und das Frühstück samt Kochmöglichkeit. Meine Empfehlung ist die Übernachtung in einem Bootshaus mit Absprache, ob eine Küchenbenutzung möglich ist. Es kann aber auch schon mal in einem Gasthaus/Hotel am Wasser übernachtet werden – dann fällt die Gepäckauswahl etwas einfacher aus.

- Urlaubstouren

Wenn ich meine Urlaubstour über mehrere Tage oder Wochen mit dem Zelt plane, brauche ich weitaus mehr, was ich unbedingt mitnehmen muss. Deshalb hier mal eine beispielhafte Checkliste für so eine Tour

Die folgende Aufstellung habe ich auf der Internetseite der Itzehoer Wasserwanderer entdeckt, und sie bietet eine absolut gute Richtschnur für die Aufstellung der eigenen Packliste:

<https://www.itzehoer-wasser-wanderer.de/packliste.html>)¹

¹ Erlaubnis Martin Oelscher erteilt 2018 für dieses Handbuch

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Damit nichts vergessen wird, hier eine Packliste...

Je nach Gewässer, Fahrtstrecke und Dauer einer Tour kann diese Liste verändert werden. Wer um die Zeit der Mitternachtssonne nach Schweden reist, kann die Taschenlampe zuhause lassen. Und im sommerlichen Süden wird keine Thermoskanne für den heißen Tee gebraucht. Auf Gruppenfahrten reicht es, wenn das eine oder andere Ausrüstungsteil nur einmal mitgenommen wird...

Jedes Mal glaubt man beim ersten Packen auf einer Tour, dass nicht alles in das Boot passen wird. Es lässt sich erstaunlich viel in ein Boot stauen. Das Urlaubsgepäck passt ins Boot. Was nicht in das Boot passt, ist zu viel. Man sollte es in jedem Fall vermeiden, Packsäcke auf dem Bootsdeck zu befestigen! Das macht das Boot einmal sehr Windanfällig, zum anderen liegt der Schwerpunkt des Bootes zu weit oben und die Kentergefahr erhöht sich enorm! ...

Packliste für alle Eventualitäten (Martin Oelscher)¶

Einpacken...¶	Bemerkungen¶
Zelt¶	Reparaturhülse für Gestänge nicht vergessen¶
Tarp, -stange¶	um sich an einem Regentag auch vor dem Zelt aufhalten zu können.¶ Tipp: Beim Aufbau das Tarp über eine durchgehende Firstleine spannen. So erhält man eine vor Regen geschützte Wäscheleine.¶
Schlafmatte¶	praktisch sind die selbstaufblasenden Matten (ThermaRest u.a.), Reparaturmaterial nicht vergessen¶
Schlafsack¶	in einem Kompressionsbeutel verstaut, lässt sich das Packmaß auf ein Minimum reduzieren.¶
IKEA-Tasche¶	...lässt sich klein zusammenfalten. Aufgefaltet bietet sie viel Platz für alles Gepäck, das auf der Urlaubsfahrt vom Boot zum Zelt und wieder zurückgetragen werden möchte.¶ Man packt die zusammengefaltete Tasche als letztes in die Abschottung eines Kajaks. Beim Ausladen liegt das Raumwunder dann gleich griffbereit. Und sie leistet gute Dienste als Tasche für den Provianteinkauf...¶
Kleidung¶	Hosen und Pullover aus modernen Polyester-Mischgeweben (Fleece...) sind leicht und trocknen schnell.¶

Abb.: 12 Ausschnitt der Packliste von Martin Oelscher, Itzehoe

Anlage 2 – die gesamte Packliste (Erlaubnis Martin Oelscher erteilt 2018 für Handbuch)

In der KanuSport 08/20 ist mit diesem Text ein Artikel von mir erschienen „Was muss mit an Bord“ (Anlage 3)

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Die Kenntnisse

Wanderfahrer sollten sich im Klaren sein, dass eine gute Ausrüstung noch lange keinen guten Paddler ausmacht, ebenso wenig das Lesen von spannenden Fahrtenberichten die Fähigkeit selber solche Fahrten zu unternehmen sicherstellt. Kenntnisse um die Paddeltechnik, die Sicherheit beim Paddeln und die Grundkenntnisse über unseren „Sportplatz Natur“ sind grundlegende Kenntnisse, diesen Sport auch mit viel Spaß und möglichst unfallfrei auszuüben.

Die folgende Auflistung richtet sich an dem EPP Deutschland Touring aus, Stufe 3 und 4, näheres dazu weiter unten.

Technik:

Diese Grundtechniken sollten sicher ausgeführt werden:

- Ein- und Aussteigen entsprechend der örtlichen Gegebenheiten
- Grundschnitte, so dass ein zielgerichtetes Fahren möglich ist (vorwärts, rückwärts, Bogenschlag und Ziehschlag seitwärts zu beiden Seiten)
- Notstopp mit max. vier Paddelschlägen
- Ein- und Ausschlingen (aktives Kehrwasserfahren)
- 360° Bootsdrehung durch Bogenschlag und Kanten
- Vorwärts- und Rückwärtstraversieren
- Aktives Sitzen
- Oberkörperrotation
- lockere Paddelhaltung
- Kehrwasser ein- und ausfahren
- Umgang mit moderatem Wellengang
- Flache Paddelstütze, recovery stroke
- Heckruder
- Sicherer Bootstransport auf Fahrzeug oder Hänger

Sicherheit:

Als grundlegendes Sicherheitsmanagement sollten folgende Sicherheitstechniken gekannt und auch geübt worden sein:

- Kontrollierte Kenterung
- Selbstrettung, Schwimmen mit Boot zum Ufer
- Entleeren des Bootes auf dem Wasser mit Partnerhilfe (T-Lenzung)
- Wiedereinstieg auf dem Wasser mit Partnerhilfe als Retter und zu Rettender (heelhook)
- (Wiedereinstieg ohne Partnerhilfe (selfrescue mit paddle float und heelhook))
- diverse Schleppetechniken mit Schleppeseil und Contact Tow
- Kenntnisse von Handzeichen auf dem Wasser
- Kenntnisse von Gefahrenerkennung bei künstlichen und natürlichen Hindernissen im Gewässer
- Grundlegende Kenntnisse von Befahrungsregeln, Flussführern, Karten, Pegeldiensten und Wetterbericht
- Kenntnis der Vorschriften auf Bundeswasserstraßen (Bundeswasserstraßenordnungen) und deren Beschilderungen

Ausbildungsmappe Kanu Touring

- Grundkenntnisse der 1. Hilfe (Brüche, Schürfwunden, Schnitte, Unterkühlung, Sonnenbrand und Hitzschlag)

Umwelt:

Grundkenntnisse zu Informationen zum umweltverträglichen Paddeln in der Natur, die uns ja unseren Sportplatz liefert sollten verinnerlicht sein:

- Grundkenntnisse über mögliche Störwirkungen durch den Kanusport auf die Umwelt
- Kenntnis der Befahrungsregeln des Gewässers

Zusammenfassung

Es ist nicht gerade wenig, was ein Kanu-Wanderfahrer lernen kann und sollte. Das hat der Deutsche Kanu-Verband schon seit langem erkannt und für den Bereich Kanu-Wandersport zur Erlangung der Wanderfahrer-Abzeichen neben der Kilometerleistung den Besuch von Sicherheits- und Umwelt-Schulungen zur Bedingung gemacht.

Ausbildungsangebote für Kanu-Touring

Es gibt seit viele Jahren ein Ausbildungsangebot für Wanderpaddler. Diese richten sich an alle Wandersportler, werden aber meist nur von solchen besucht, die den Besuch der Schulungen als Bedingung zur Vergabe der Wanderfahrersportabzeichen in Silber/Gold benötigen. Allerdings ist hier ein Wandel spürbar. Die Zahl der geführten Fahrtenbücher in den Vereinen stagniert, aber das Interesse an Schulungen nimmt zu. Die im Alltag gelebte Wertschätzung von Qualität setzt sich im Hobby fort und der Bedarf an qualifizierter Ausbildung im Kanu-Sport steigt.

Öko-Schulungen

Kanusport ist Natursport – kaum eine andere Sportart bietet die Möglichkeit, so vielfältige und unmittelbare Eindrücke in der Natur zu gewinnen. Im Gegenzug sind Kanuten aber auch zu besonderer Rücksichtnahme verpflichtet. Das Umweltbewusstsein und die hohe Bedeutung der Ökologie spielen für Kanuten eine besondere Rolle. Schulungen für Kanufahrer zum Umgang mit und in der Natur sind für Kanuten daher ebenso wichtig wie die reine praktische Paddelschulung. (Zitat <http://www.kanu.de/home/freizeitsport/umwelt.xhtml>)

Der Deutsche Kanu-Verband hat schon 1993 „Richtlinien zur Durchführung einer Ökoschulung zum Erwerb des Wanderfahrerabzeichens“, Neuauflage 2020 (Anlage 4) herausgegeben, nach denen die Öko-Schulungen durchgeführt werden sollten. In der Regel bieten die Landes-Kanu-Verbände oder deren Bezirke jährliche Schulungen an. Der Umfang ist mindestens 6 UE und sollte einen praktischen und einen theoretischen Teil beinhalten, es handelt sich also meist um eine Tagesschulung. Die Auswahl der Themen sollte sich an dem Erfahrungsraum Region orientieren, damit bei den alltäglichen Touren dieses Wissen auch angewandt werden kann. Aber auch globale Zusammenhänge wie die politischen Vorgaben durch die FFH Richtlinien mit seinen Auswirkungen auf die von uns genutzten Flüsse und ihre Befahrbarkeit kann ein Thema sein. Wird das Thema gut gewählt, kommen auch viele Paddler, um sich einen Tag mit dem Ökoraum Flüsse zu befassen!

Die ausgeschriebenen Öko-Schulungen sind allesamt in der Termin-Datenbank des DKV eingetragen und dort zu finden kanu.de>Freizeitsport>Service>Termine>Termine suchen

2020, im Corona-Jahr, wurde von der Ressortleiterin Umwelt und Gewässer Petra Schellhorn eine Öko-Onlineschulung erarbeitet und über die Internetseite des DKV <https://www.kanu.de/Digitale-Oekoschulung-75218.html> zur Verfügung gestellt. Sie besteht aus einem theoretischen Teil und einer praktischen Hausaufgabe. Man ist also Zeit- und Raum-unabhängig! Dieses Angebot soll bestehen bleiben.

Mehr Informationen finden sich auf der HP kanu.de>Akademie>Ökologie und Sicherheit

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Sicherheitsschulungen

Auch für die Sicherheitskurse des DKV gibt es ein „Konzept DKV-Sicherheitskurse“ (Anlage 5), erstellt von Peter Heil (LKV Bremen) 2006 und 2015 noch einmal überarbeitet.

Der Mindestumfang einer DKV-Sicherheitsschulung umfasst acht Lerneinheiten à 45 Minuten aus vier verschiedenen Themenbereichen. Hier müssen mindestens vier Lerneinheiten in theoretischer Form vermittelt werden. Die Inhalte können von den Organisatoren und Referenten aus den Themenbereichen Natursport, Mensch/menschliches Verhalten, Gewässersituationen, Wehre, Gewässerinformation, Schifffahrt, Sicherung und Rettung, Erste Hilfe, Transport, Ausrüstung sowie Anlagen und Einbauten gewählt werden. Auch die Kombination mehrerer kürzerer Module, z.B. durch die Teilnahme an sogenannten Sicherheitstreffs, ist möglich, solange die Mindestanforderungen an Umfang und Inhalte einer Sicherheitsschulung erfüllt werden.

Auch die Sicherheitsschulungen sind allesamt in der Termin-Datenbank des DKV eingetragen und dort zu finden kanu.de>Freizeitsport>Service>Termine>Termine suchen

Auch hier hat Corona 2020 zu der Entwicklung einer digitalen Version der Sicherheitsschulung geführt. Die Akademie des Kanusports bietet, unter Leitung von Dr. Stefan Bühler, DKV-Ressortleiter Sicherheit und Material, eine digitale Sicherheitsschulung mit mehreren Webinaren á 90 Minuten und einem optionalen Praxisteil inkl. Abschlussbericht an. Die Schulung umfasst nach DKV-Konzept für Sicherheitskurse für den Erwerb des Wanderfahrerabzeichens mindestens 8 Lerneinheiten.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Workshops, die es bisher noch nicht flächendeckend gibt

Wenn man sich die Kenntnisliste anschaut, gibt es einige Problemfelder, die durch vom DKV im Rahmen der Wandersportordnung nicht angeboten werden. Eine Sensibilisierung in diesen Bereichen ist erst seit wenige Jahren erfolgt und wird selten Angebote. Das sollte aber keinen Wandersportler abhalten, nach solchen Kursen zu suchen oder diese selber zu Organisieren.

„Der paddelt wie „flying windmills“ gab es mal bei einem benchmark meeting die Beurteilung eines Paddelstils. Oft hört man auch, der paddelt halt wie ein Wanderfahrer. Nicht gerade ein Lob. Leider ist es in Deutschland halt so, dass in den letzten Jahrzehnten wenig Focus darauf gelegt wurde, dem Wanderfahrer einen guten gelenkschonenden Paddelstil zu vermitteln. Es ist zu beobachten, dass dies in Vereinen mit Kanu-Rennsport oft anders ist, hier bekommen die Wanderfahrer durch das Vorbild der Leistungssportler einen anderen Paddelstil vermittelt.

Bisher (2020) gibt es kaum Schulungen in Sachen guter Paddeltechnik im Bereich des DKV, wohl aber bei kommerziellen Kanuschulungen; hier sollte auf jeden Fall in den Landeskanuverbänden nachgebessert werden. Eine gute Paddeltechnik kann viel Fehlbelastungen von Gelenken verhindern und insbesondere Frauen es erleichtern, mit guter Technik gegen bloße Kraft mitzuhalten auf den Fahrten. Auch Männer kommen irgendwann an den Punkt, dass der Körper nicht mehr so will, mit einer effizienteren Paddeltechnik sollten noch ein paar Jahre mehr auf dem Wasser drin sein 😊

Workshop Grundlegende Paddeltechniken

Vorwärts kommt man mit fast jeder Art des Paddelns; aber eine effiziente Paddeltechnik schont die Kraft, die Gelenke und verlängert die Ausdauer – und das Paddeln macht mehr Spass!

Eine einmalig gute Darstellung der Kombination Haltung, Oberkörperrotation, Beinarbeit, Vortrieb findet sich in einem Artikel in der KanuSport 08/2020 Seite 35ff von Nigel Foster (Anlage 6) Augen auf – den Vorwärtsschlag im Blick.

Vier Elemente des effizienten Paddelns

Aufrechte Haltung – Oberkörperrotation – langer Arm – Beinarbeit

Dies sind die vier Grundelemente des effizienten Paddelns. Diese Technik ist nicht Touring-spezifisch, sondern wird grundsätzlich in allen Disziplinen angewandt und für alle Paddelschläge.

Aufrechte Haltung – hier muss evtl. der Sitz des Bootes etwas verändert werden; die Hüfte darf nicht nach hinten knicken, denn dadurch wird der Rücken rund und der Oberkörper lehnt sich nach hinten. Wird der Sitz hinten erhöht, kippt die Hüfte nach vorne und der Oberkörper richtet sich automatisch auf, die Hüfte ist jetzt frei beweglich.

Oberkörperrotation – wir nutzen die Kraft der Rückenmuskeln statt der Arme/Ellbogen/Schulter. Ich bringe das Paddel nach vorne, indem ich den Arm samt Schulter nach vorne bringe und so den Oberkörper drehe. (eine Schulter nach vorne, die andere nach hinten) Beim Durchziehen dreht sich der gesamte Oberkörper, wobei die Rückenmuskeln die Kraft über die Arme auf das Paddel übertragen

Ausbildungsmappe Kanu Touring

langer Arm – ich lasse die Arme entspannt gerade und entlaste damit die Ellbogengelenke. Ich ziehe das Paddel nicht direkt am Boot entlang (dann würde der Arm sofort im Ellbogen abknicken), sondern mit gestrecktem Arm leicht nach Außen weg.

Beinarbeit – die Beine geben der o.g. Bewegung ein Widerlager. Wenn ich rechts das Paddel einsetze, drücke ich mit dem rechten Bein gegen das Stemmbrett/Fußstütze, wenn ich links einsetze, drücke ich das linke Bein gegen das Stemmbrett/Fußstütze.

Paddelschläge

Terminologie zu den Paddelschlägen

Die untere Hand, die beim Schlag nahe an dem Blatt ist, das sich im Wasser befindet, heißt beim Doppelpaddel „Zughand“. Die obere Hand wird beim Doppelpaddel als „Druckhand“ bezeichnet.

Die Seite des Kanus, auf der sich das Paddelblatt im Wasser befindet, ist die „Aktive Seite“, die andere Seite die „Passive Seite“.

Bei Kajaks (Doppelpaddel) wechseln im Normalfall aktive und passive bei jedem Paddelschlag, Die Seite des Paddelblatts, auf die bei einem normalen Paddelschlag der Wasserdruck wirkt, ist die „Vorderseite“, die andere entsprechend die „Rückseite“.

Der Grunds Schlag

Der Grunds Schlag ist für das Vorwärtspaddeln und damit auch die Geschwindigkeit zuständig. Dabei ist es wichtig, dass diese Bewegung durch den ganzen Körper unterstützt wird und nicht allein aus den Armen heraus geschieht. Ebenso wichtig ist es, möglichst gelenkschonend zu paddeln. Mit guter Technik kann man bis ins hohe Alter seinem Hobby so nachgehen.

Grundlage für einen guten Grunds Schlag ist die Rumpfdrehung (Oberkörperrotation) mit Einbeziehen der Schultern. Die Arme bleiben leicht ausgestreckt.

Das Paddel wird in Fußhöhe nahe am Boot eingesetzt (Schulter nach vorne!) und dann am Boot vorbei nach außen – vom Boot weg - geführt und in Hüfthöhe aus dem Wasser gehoben. Die Gegenhand wird dabei bis über die Mitte des Bootes geführt!

Hier kann eine steile Paddeltechnik ebenso angewendet werden wie auch eine flache.



Abb.: 13 Foto von der Facebookseite Lena Roehlings

Hier ist in einem Bild sehr schön dargestellt, wie die einzelnen Bewegungsphasen ineinander übergehen.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Eine andere Darstellung mit den einzelnen Phasen des Durchzugs hat Dennis Drieschner erstellt.

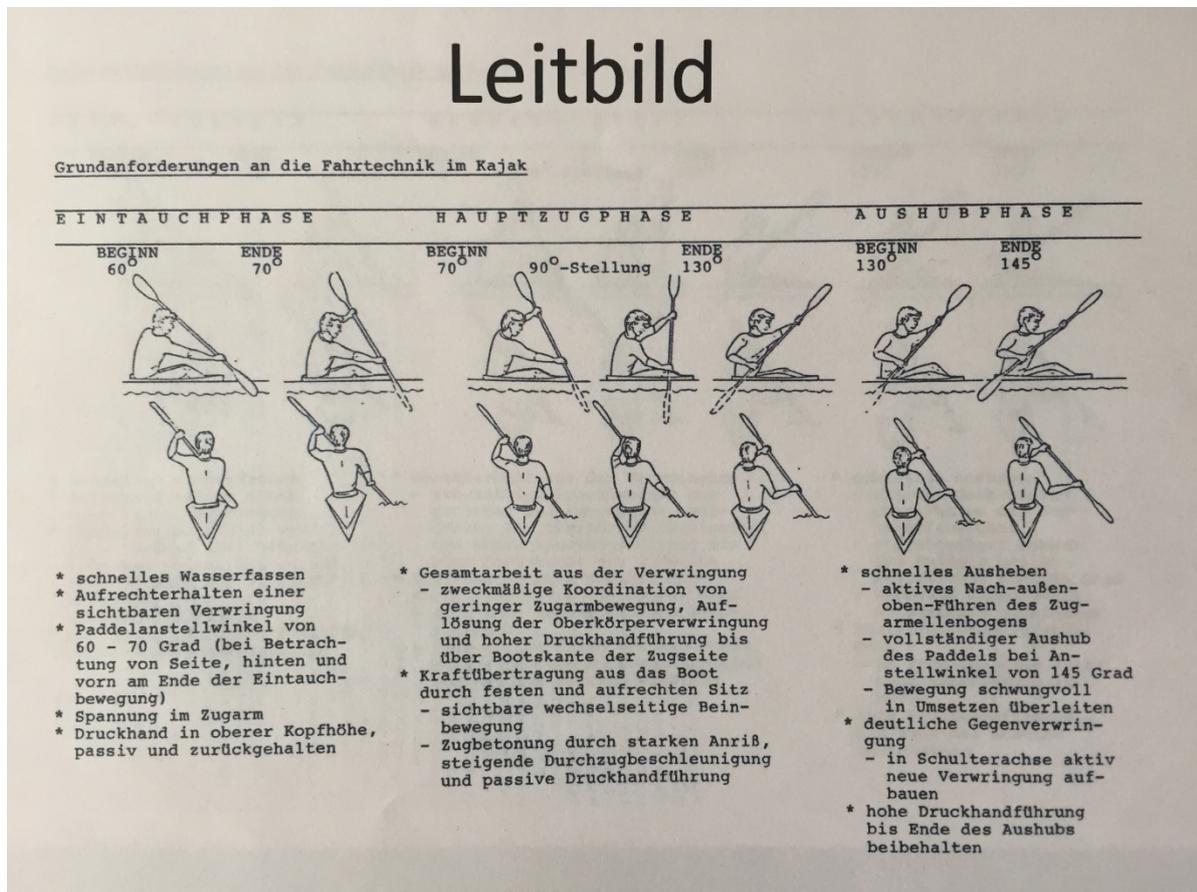


Abb.: 14 Grafik Dennis Drieschner

Eine weitere Beschreibung des Vorwärtsschlages findet sich im KanuSport 8/2018 S. 33-34 von Lars Everding, der auch im online-Magazin des DKV zu finden ist: <https://www.kanu.de/Der-Vorwaerts-schlag-beim-Seekajak-78119.html>

Bogenschlag:

Der Bogenschlag ist eine Steuerbewegung und sollte beim Tourenboot immer mit einem Kanten des Bootes kombiniert werden.

Der Bogenschlag setzt so weit wie möglich an der Spitze des Bootes an, das Paddel wird flach in einem weiten Halbkreis um eine Bootsseite bis weit zum Heck hingeführt.

Der Bogenschlag kann sowohl vorwärts wie auch rückwärts ausgeführt werden.

Das Tourenboot wird beim Bogenschlag zur aktiven Seite hin gekantet, um den Bogenschlag zu unterstützen. Bei sauberer Ausführung kann man ein 5 m Boot so auf der Stelle drehen.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Kanten und Lehnen

In der KanuSport 06/2020 hat sich Christian Dingenotto in einem workshop „Gib dir die Kante“ mit den Thema Kanten und Lehnen ausführlich befasst. (Anlage 7)

Christian hat zu dem Thema auch Videos gedreht, um die Technik auf diese Weise zu beschreiben. Videolinks zu Kanten und Lehnen (Christian Dingenotto):

<https://youtu.be/1I3nyiNGZkg> und <https://youtu.be/mMc1tpSRSrg>



Abb.: 15 Kanten zum Kurve fahren (Gabriele Koch)

Paddelstütze

Die Paddelstütze ist ein Stüttschlag, der die Stabilität des Kanus verbessert. Es gibt sie als hohe (Paddelschaft maximal auf Schulterniveau) und flache Paddelstütze (Paddelschaft etwa auf Bauchhöhe), und als statische und dynamische Paddelstütze.

Das Paddelblatt wird kräftig flach auf die Wasseroberfläche gedrückt. Durch den Wasserwiderstand kann man das Paddel belasten und sich kurzzeitig darauf abstützen. Dies ist der elementare Effekt für die Eskimorolle. Bei der statischen Paddelstütze wird – vergleichbar mit dem Ziehschlag – die Wasserströmung relativ zum Kanu ausgenutzt. Für die dynamische Paddelstütze wird das Paddelblatt mit kleiner Anstellung (vergleichbar mit dem Achterschlag) flach über das Wasser hin- und herbewegt. Grundsätzlich muss bei der Paddelstütze der Anstellwinkel zum Wasser (flach) kontrolliert werden; ansonsten kann der Wasserdruck von oben auf das Blatt wirken und dadurch das Kenterrisiko erhöhen statt vermindern.

Die hohe Paddelstütze birgt die Gefahr, dass beim Aufprall auf ein Hindernis der Paddelschaft ins Gesicht schlägt. Außerdem besteht bedingt durch die Endposition des Schultergelenks eine stark erhöhte Verletzungsgefahr

Videolinks zur flachen Stütze in Fahrt (Christian Dingenotto:)

https://youtu.be/u7dudyBi_G0 und <https://youtu.be/ED07Y5z9xYo>

Seitlich versetzen

Zum seitlichen Versetzen gibt es zwei Methoden. Die erste ist sicher und wird weit vom Boot entfernt ausgeführt (kaum Kentergefahr), das Wriggen oder

Ausbildungsmappe Kanu Touring

8er-Schlag

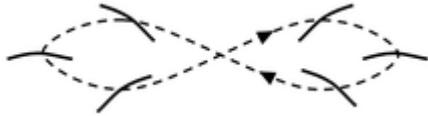


Abb.: 16 Weg des Paddelblatts im Wasser beim Achterschlag (Wikipedia)

Der Achterschlag ist eine besondere Form des dynamischen Ziehschlags. Mit ihm kann das Kanu kontinuierlich und mit gleichmäßigem, ununterbrochenem Zug seitlich versetzt werden. Dazu wird das Blatt auf einer parallel zur Kiellinie gedachten 8 geführt, und das Blatt stets leicht angestellt.

Ziehschlag

Der Ziehschlag ist ein Steuerschlag, mit dem eine Kurve eingeleitet oder das Kanu zur Aktiven Seite hin seitlich versetzt werden kann. Seine Wirkrichtung ist quer zur Kiellinie. Es gibt zwei Arten von Ziehschlägen: Den dynamischen und den statischen. Beim dynamischen Ziehschlag wird das Paddel weit draußen eingesetzt, das Paddelblatt parallel zur Kiellinie und der Schaft möglichst senkrecht. Dann wird das Paddel quer zur Kiellinie bis an die Bootswand hereingezogen, und zuletzt nach hinten ausgeschlenzt.

Beim statischen Ziehschlag wird das Paddel nur ins Wasser eingetaucht und in dieser Position gehalten. Dabei verankert man das Paddel durch leichtes Aufstellen im Wasser, so dass man mit dem Kanu darum herum schwingt, und die Wasserströmung bzw. die Fahrt des Kanus ausgenutzt wird. Der statische Ziehschlag wird z.B. beim Ein- oder Ausfahren von Kehrwasser eingesetzt.

Eine weitere Variante ist der übergegriffene Ziehschlag (**cross duffek**). Er kommt zur Anwendung, wenn eine Kurve oder seitlicher Versatz zur Passiven Seite hin erforderlich ist, und ein normaler Seitenwechsel zu viel Zeit benötigen würde. Dabei wird das Paddelblatt durch starke Oberkörperdrehung auf die Passive Seite gebracht und dort ins Wasser getaucht. Der Schlag wird meist als statischer Schlag und insbesondere von Canadierfahrern angewandt.

Bug- und Heckruder - Steuerschläge

Mit verschiedenen Steuerschlägen lässt sich das Kanu auf Kurs halten. oft wird der Großteil der Steuerung, vor allem wenn eine Steuerung allein durch Ankanten nicht möglich ist, durch die Intensität von wechselseitig ausgeführten Bogenschlägen vorgenommen.

Die einfachste Variante eines Steuerschlages ist, das Paddel mit aufrechtem Blatt nach hinten zu halten und es als Ruder (Heckruder) zu verwenden. Nachteilig ist dabei, dass das als Ruder verwendete Paddel so lange nicht für den Vortrieb zur Verfügung steht.

Eine Verbindung aus Treib- und Steuerschlag ist der „K-Schlag“ (auch „Konterschlag“). Hier wird am Ende des Grundschlags das Blatt hochkant gedreht (mit der Vorderseite zum Kanu)

Ausbildungsmappe Kanu Touring

und noch einen Moment als Ruder im Wasser gehalten, bzw. als Drückschlag leicht nach außen gedrückt (gekontert). Durch dieses Kontern braucht der K-Schlag jedoch etwas mehr Zeit als der normale Grunds Schlag.

Der Steuerschlag, der das Paddeln im Gleichtakt ermöglicht, ist der „J-Schlag“. Dieser Schlag beschreibt vor dem Ende noch eine kleine Außenkurve und man dreht das Paddelblatt mit der Hinterseite nach außen (auf der linken Seite in Form eines „J“). Der J-Schlag ermöglicht am besten das flüssige Paddeln mit feinfühligem Kurskorrekturen.

S-Schlag

... ist auch ein Steuerschlag

Christian Dingenotto: „Der S-Schlag ist die deutsche Übertragung für das englische "Keyhole-Stroke"“

Er ist Teil der Techniken, die bei seitlichem Wind dafür sorgen, dass das Boot (das in den Wind drehen will) gerade fährt. Hier das Video von Dough Cooper dazu:

<https://vimeo.com/90017663>

Der Vorteil ist, dass ich "im Flow" bleibe, diese Kurskorrektur in meinen Vorwärtsschlag einbauen kann und nicht alle paar Paddelschläge eine Kurskorrektur über Bogenschläge, etc. brauchen. Lars Everding und ich hatten uns auf die Übersetzung S-Schlag geeinigt, da dies am ehesten den Weg des **Paddels durch** das Wasser beschreibt.

Bei noch stärkerem Wind kann ich diesen Schlag quasi nach hinten verlängern und er wird zum Stern draw, was wir mit Ziehschlag zum Heck übersetzt haben.

Hier der Link zu diesem Video <https://vimeo.com/90132066>

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Workshop Assistierte Rettung und Eigenrettung

Heel Hook in Partner-Rettung:

Die Heelhook-Rettung ist inzwischen die gebräuchlichste Methode, um einem gekenterten Kajakfahrer zu helfen, zurück in sein Boot zu helfen. Es funktioniert gut für viel mehr Menschen als irgendeine andere Rettung, weil es Ihnen erlaubt, Ihren Unterkörper, Ihre Beinstärke zu verwenden, um ins Kajak zurück zu gelangen, anstatt mit viel Oberkörperkraft zu versuchen, sich mit der störenden Schwimmweste über das Boot zu ziehen.

Die Ziele einer unterstützten Rettung sind, zunächst das Wasser aus dem Kajak und dann die gekenterte Person ins Kajak zurück zu holen.

1. Um dies zu erreichen, muss zunächst eine T-Lenzung durchgeführt werden, bei der das Retter-Kajak zum Kajak des Schwimmers paddelt; der Retter greift den Bug des Kajaks hebt das Kajak an, damit das Wasser aus dem Cockpit läuft; dann kann man das Kajak drehen, nachdem das Wasser abgelassen wurde, und es in eine Bug-zu-Heck-Position ziehen, wobei sich die Person im Wasser auf der Außenseite des Kajaks befindet.

Bei dieser Aktion kann sich der Schwimmer dabei entweder am Retterboot am Bug festhalten oder aber bei der T-Lenzung helfen, indem er am Heck seines Bootes das Boot herunterdrückt, um das Anheben des evtl. für Gepäckfahrt gefüllten Bootes zu erleichtern.

2. Um den Wiedereinstieg zu erleichtern, kann der Retter mit seinem ganzen Körpergewicht das Boot des gekenterten stabilisieren. Das geht, indem das ganze Oberkörpergewicht des Retters auf das Kajak gelegt wird, und der Retter über das Boot des Gekenterten greift.
3. Der Schwimmer im Wasser liegt auf seinem Rücken mit seinem Kopf zum Heck, um dann zuerst seine äußere Ferse ins Boot zu heben und seine äußeren Arm in und über das Boot / Süllrand zu greifen und dann durch Strecken des Beines ins Boot aufzurollen. Dabei kann der Helfer gerne auch zugreifen.
4. Danach rollt man weiter, bis der Gekenterte wieder auf seinem Platz sitzt.
5. Zum Abschluss sicherstellen, dass der Gerettete wieder voll ansprechbar ist.

Es funktioniert wirklich sehr gut. Natürlich ist ein wenig Übung immer eine gute Idee. 😊



Abb.: 17 www.kayarchi.co.uk

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Fotoreihe zum Wiedereinstieg mit Heel hook (Fotos Gabriele Koch)



Abb.: 18
Die Ken-
terung



Abb.: 19
"Dreh
dein Boot
um - die
Luke nach
oben"



Abb.: 20
„Hangle dich zu
deinem Bug“



Abb.: 21 „Geh
zu meinem Bug
und stabilisiere
mein Boot“



Abb.: 23 Der Retter lenzt das Boot durch eine
Drehbewegung



Abb.: 22 Retter fixiert beide Boote, der Schwim-
mer fädelt dann seinen äußeren Fuß in seine Sitz-
luke



Abb.: 25 Der Schwimmer dreht sich ins Boot



Abb.: 24 bis er
aufrecht in der
Luke sitzt.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Selbstrettung mit Paddlefloat und heel hook

Grundsätzlich funktioniert der Wiedereinstieg mit Hilfe von Paddlefloat und Heel Hook wie folgt:

1. Verlasse das Kajak und gehe auf die Windseite.
2. Steck einen Fuß in das Cockpit, um das Kajak zu halten, während Du nach deinem Paddlefloat greifst.
3. Steck das Paddlefloat auf das Paddel, befestige es und pump es auf.
4. Bleib in Höhe des Cockpits und vor dem Paddel Schaft.
5. Steck das Paddelblatt unter die entferntere Deckleine des Kajaks direkt hinter dem Cockpit, wobei der Paddlefloat und Paddelschaft im rechten Winkel zum Kajak steht.
6. Dreh Dich zum Cockpit.
7. Greif den Paddelschaft und die nahe Deckleine mit deiner hinteren (zum Heck liegenden) Hand.
8. Greif dir den gegenüber liegenden Süllrand mit deiner anderen Hand.
9. Steck dein bugseitiges (Richtung Vorne!) Bein in das Cockpit.
10. Verwende deine Ferse und dein Bein, um dich in das Kajak zu ziehen, genau wie du es beim Heel Hook Einstieg tun würdest.
11. Du solltest mit dem Gesicht nach unten auf dem Achterdeck liegen, während du dein zweites Bein ins Cockpit ziehst.
12. Dreh nun den Körper in Richtung des Paddlefloats und Wechsel die Hände auf den Paddelschaft, während dein Gewicht weiter auf dem Schwimmer lagert.
13. Beende den Wiedereinstieg, wie Du es beim normalen Wiedereintritt mit Partnerhilfe auch tun würdest.

Anschauliche Videos dazu finden sich unter diesen Links:

<http://www.paddlinglight.com/articles/paddle-float-rescue-with-heel-hook/>

https://www.youtube.com/results?search_query=heel+hook+self+rescue

Hilfsmittel

Es gibt eine Reihe unterschiedlicher Paddlefloats; für das Grönlandpaddel sind diese wenig geeignet, hier bietet Lars Gram (Dänemark) ein speziell für das Grönlandpaddel geeignetes Paddlefloat an.

Grundsätzlich gibt es Feststoff-Paddle-Floats und aufblasbare Paddlefloats.



Abb.: 26 Feststoff Paddle Float, aufblasbares Paddle Float, Grönlandpaddel Paddle Float (Internetfotos)

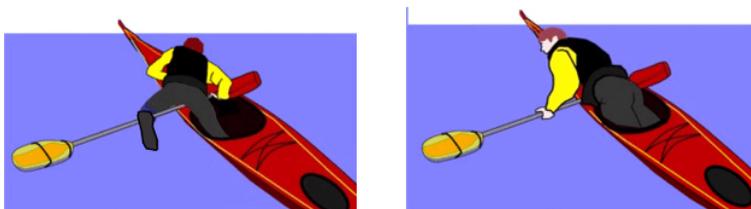


Abb.: 27 Quelle: www.kayarchy.co.uk

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Rettung durch Schleppen

Es gibt zwei Arten des Schleppens

das Schleppen durch Contact tow



Abb.: 28 Contact Tow - eigene Herstellung
(Gabriele Koch)

Das Contact Tow ist ein Gurtsystem für schnelle, kurze Verbindung zwischen zwei Touren-, See-Kajaks. Das System ermöglicht die schnelle und einfache Verbindung von zwei Booten. So kann z.B. bei Erschöpfung eine stabile Plattform geschaffen werden, oder man kann das System als kurze Leine nutzen, für schnelles Schleppen bei dem der Kontakt zum Rettenden erhalten bleiben soll. Gute Orientierung durch verschiedenfarbige Gurtbänder und entsprechende Karabiner, die einfach zu bedienende Klemmdeckelschnalle ist mit einem Toggel versehen und dient zur Längenanpassung, sowie zum Lösen

voneinander. Durch die Befestigung mit Klettbandern verschieben sich die Gurtbänder nicht und bleiben in Position.

„Ein Contact Tow kann zum Einsatz kommen, wenn ein Paddler (Pechvogel), z.B. aufgrund einer Verletzung, Seekrankheit oder anderweitiger Schwächung, nicht normal geschleppt werden kann und sich auch nicht mehr am Kajak des Retters selbst festhalten kann (Pusch/Pull Methode). Mit dem Contact Tow werden beide Kajaks aneinander fixiert während sie parallel zueinander liegen. Der Retter kann dann dieses Päckchen alleine paddelnd fortbewegen. Dies ist wichtig, um schnell aus einer misslichen Situation (Felspalte, Spundwand, etc.) heraus zu kommen, aber auch falls man über eine längere Strecke allein als Retter mit dem Pechvogel durchhalten muss. Hat ein Retter ein Päckchen gebildet, um einen Geschwächten zu stützen und ein dritter Paddler schleppt das Päckchen, kann man die Kajaks von Pechvogel und Retter ebenfalls zusätzlich mit einem Contact Tow verbinden. Dann braucht sich der Pechvogel nur noch auf das Retterboot zu legen. So können sowohl Pechvogel als auch Stützender ihre Kräfte schonen und müssen sich nicht zwanghaft am jeweils anderen Kajak festhalten. Folgende Punkte sind für ein optimales Contact Tow wichtig. Will man schnell aus einer misslichen Lage herauskommen, ist es entscheidend, dass das Contact Tow möglichst schnell und mit nur einer Hand am Kajak des Pechvogels eingebunden bzw. eingehakt werden kann. Genauso wichtig ist es aber auch, dass man das System schnell, sicher und mit nur einer Hand wieder lösen kann.“²



Abb.: 29 (Quelle: <https://www.kayarchy.com/html/02technique/003raftingupandtowing/001.htm#raftingup>), modifiziert

² SK 146 Seite 14, Kai Urban

Ausbildungsmappe Kanu Touring



Abb.: 30 Contact Tow zur schnellen Bootsverbindung beim Schleppen/Push (Gabriele Koch)

das Schleppen durch langes Seil
Einzelschlepp, assistierter Schlepp, V-Schlepp...

Eine Tasche an einem Bauchgurt mit Schnellöffnung, in der das Seil und der Karabiner verstaut werden kann und damit schnell für Rettungseinsätze griffbereit ist, aber auch für den nächsten Einsatz schnell wieder sauber verstaut werden kann.

Es gibt eine Vielzahl von verschiedenen Schleppvarianten und Rettungsmöglichkeiten.

Einzelschlepp



Assistierter Schlepp



V-Schlepp (Gruppenschlepp)

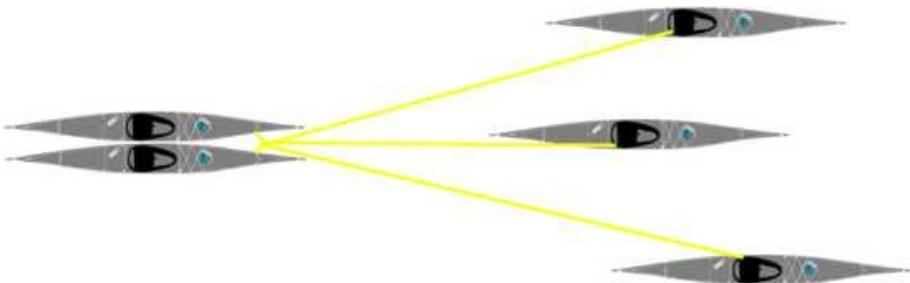


Abb.: 31 (Quelle: <https://www.kayarchy.com/html/02technique/003raftingupandtowing/001.htm#raftingup>)

Vier Beispiele für Schleppsysteme:



Abb.: 32 Internetfotos Schleppsysteme

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Workshop Paddeln auf Bundeswasserstrassen

Viele unserer längeren Wander-/Touring-Fahrten finden auf Bundeswasserstrassen statt: dem Rhein, der Elbe, Donau, Weser, Mosel, Lahn... aber auch der Havel und Spree und deren Nebengewässern, die ebenfalls Bundeswasserstrassen sind. Die Unterläufe von Weser und Elbe gehören rechtlich zu den Seewasserstrassen.



Abb.: 33 Kategorisierung der bundesdeutschen Wasserstraßen nach dem 5. Bericht der WSV-Reform

Aufgabe dieser Binnen-Wasserstraßen ist der Transport von Waren. Die Kategorien zeigen die Mengemässige Nutzung:

Kategorie A: Wasserstraßen mit über 5 Millionen Tonnen Güterverkehr pro Jahr

Kategorie B: 3 bis 5 Millionen Tonnen

Kategorie C: unter 3 Millionen Tonnen

sonstige: Wasserstraßen ohne Güterverkehr

Neben dem gewerblichen Nutzen haben die Bundeswasserstraßen einen hohen Stellenwert im Freizeitbereich. Um die Vielzahl der unterschiedlichen Interessen und möglicher Aktivitäten der einzelnen Nutzer in Einklang zu bringen, ist in der Praxis ein ge-

genseitiges Verständnis füreinander unabdingbar. Deshalb müssen wir die Spielregeln kennen, die hier gelten. Im Folgenden das Wichtigste in Kürze:

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Wichtige Hinweise zum Paddeln auf Binnenschiffahrtsstraßen (Autor: Nikolaus-Dieter Koch)

- Alkoholkonsum: Es gelten generell die Promillegrenzen wie in der Straßenverkehrsordnung
- Auf allen Binnenschiffahrtsstraßen ist für Erwachsene die Schwimmwestenempfehlung zu befolgen, bei Kindern und Jugendlichen Pflicht!
- Kennzeichnungspflicht von Kajaks (< 6 m): Es genügt, sein Boot mit Namen des Bootes und des Vereins außen sowie innen mit Namen, Anschrift, Telefonnummer des Besitzers zu beschriften (Aber Ausnahmen in ostdeutschen Bundesländern möglich!)
- Verschiedene Verordnungen regeln den Verkehr auf Binnenschiffahrtsstraßen.
- Merke: Die Kenntnis der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung reicht nicht aus, um alle deutschen Binnengewässer zu befahren! Zusätzlich sollte das aktuelle Kartenmaterial bzw. Wissen z.B. bei der Wasserschutzpolizei und oder Paddlern der Region besorgt werden!
- Auf Binnenschiffahrtsstraßen gilt generell für die Berufsschiffahrt und für motorisierte Sportboote Rechtsfahrgebot!
- Auf dem Rhein gibt es aber oberhalb von Duisburg die Besonderheit der „geregelten Begegnung“: Schiffe fahren auf der „falschen Seite“ (siehe Blaue Tafel/ weißes Blinklicht)
- Kajaks/Kanus zählen zu den muskelbetriebenen Kleinfahrzeugen – sie sollten das Rechtsfahrgebot ebenfalls achten, bes. in Engstellen, Baustellen, bei Hafenein- u. -ausfahrten, bei Großgruppenveranstaltungen. Ansonsten darf das gesamte Fahrwasser benutzt werden - allerdings ist darauf zu achten, der Berufsschiffahrt absolute Vorfahrt zu gewähren und die Fahrrinne (ausgetonnter Bereich) freizuhalten.
- Deshalb gilt: regelmäßiges Umschauen – vor allem beim Rheinabwärtspaddeln, um rechtzeitig auf Talfahrer aufmerksam zu werden
- Die Berufsschiffe und Sportboote dürfen auch außerhalb der Fahrrinne fahren! Die Betonung gibt lediglich eine Empfehlung an, wo die nötige Wassertiefe durch das WSA garantiert ist. Dies kommt besonders bei höheren Wasserständen vor.
- Fahrten bei Wasserstand über Hochwassermarken II sind verboten!
- Nicht zu dicht an die Berufsschiffe heranfahren („spielen/surfen“): man kann in deren Sog gezogen werden, durch deren Bug- bzw. Heck- oder Kreuzwelle kentern oder in deren toten Winkel geraten
- In die Fahrrinne einfahrende Fähren haben gegenüber sich im Fahrwasser befindlichen Kanus/Kajaks Vorrang!
- Abstand halten von Anlegern! Vorfahrtsregeln strikt einhalten!
- Berufsschiffe brauchen gegenüber Kleinfahrzeugen keine Schallsignale zu geben!
- Paddeln bei Nacht (von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang) oder „unsichtigem Wetter“ (=> Sichtbeeinträchtigung durch Nebel, Schneefall, heftige Regengüsse): Verboten ist es zwar nicht, aber in eigenem Interesse auch nicht empfehlenswert! Bei Booten unter 6m Länge muss ein weißes Rundumlicht (strahlt über einen Vollkreis von 360°)

Ausbildungsmappe Kanu Touring

bei Schiffsannäherung gezeigt bzw. 1m über der höchsten Stelle des Bootes (meist höher als Kopfhöhe!) befestigt mitgeführt werden. Nicht immer lässt die WSP einfache Stirnlampen zu!

- Haltet Abstand zu ankernden Schiffen (Ankerkette, eventuell Grundsitzer, Tanker bei Entgasungsvorgang!)
- Fahrtenleiter sollten sich über o. g. Punkte rechtzeitig und intensiv informieren (Steuerleute der Ruderer haben hierzu eine Prüfung abgelegt)

Informationsquellen:

- Sportbootführerschein Binnen, Segel, Motor; Overschmidt, Gliewe; Delius Klasing, 04;
- Sicherheit auf dem Wasser, Leitfaden für Wassersportler; B.Ministerium f. Verkehr, Bau- u. Wohnungswesen; 2018; download: http://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Publikationen/WS/sicherheit-auf-dem-wasser-2018.pdf?__blob=publicationFile
- ELWIS; Elektronisches Wasserstraßen-Informationssystem; www.elwis.de (siehe auch WSV.de), insbesondere die Hinweise auf die Sportschifffahrt: <https://www.elwis.de/DE/Sportschifffahrt/Sportschifffahrt-node.html>
- Wasserstände an schifffahrtsrelevanten Pegeln des Rheins (wg. Hochwassermarken I+II): https://www.elwis.de/gewaesserkunde/Wasserstaende/Wasserstaende_start.php.html
- Bundesverkehrswegeplan 2030
- Für einzelne Bundeswasserstrassen gibt es Sonderregelungen: <https://www.elwis.de/DE/Sportschifffahrt/Wasserstrassenbezogene-Hinweise/Wasserstrassenbezogene-Hinweise-node.html>

Workshop Querbauwerke – Hindernisse fürs Wanderpaddeln

Definition: „**Querbauwerk**, im Gewässerausbau quer zur Fließrichtung erstellte Stauanlagen (Wehre, Talsperren und Staustufen) sowie Sohlenstufen (Grundswellen, Abstürze, Absturztreppe, Sohlgleiten) die z.B. der Energiegewinnung, Sohlenstabilisierung oder landwirtschaftlichen Bewässerung dienen. Querbauwerke führen zu einer starken Beeinträchtigung der natürlichen Fließgewässerentwicklung. Neben einer Unterbindung der Durchgängigkeit für Lebensgemeinschaften kommt es zu einem Aufstaubereich stromaufwärts des Querbauwerkes, in dem die Fließgeschwindigkeit herabgesetzt und Feststoffe abgelagert werden, sodass umfangreiche Versandungen und Verschlämungen resultieren. Diese künstlich geschaffenen Barrierewerke führen zu tiefgreifenden Veränderungen der Fließcharakteristik und Habitatausprägung eines Gewässers.“³

Auch für die Wanderpaddler stellen diese Querbauwerke ein ernst zu nehmendes Hindernis dar. Sie können in der Regel nicht ohne weiteres überwunden werden. So kann es an den unterschiedlichen Querbauwerken Umtragemöglichkeiten geben, oder aber Stellen, an denen das Bauwerk passiert werden kann. Eines haben alle Querbauwerke gemeinsam: vor dem Befahren muss man es sich anschauen und sich evtl. auch vorher schon über die Möglichkeiten der Passierbarkeit informieren.

Wehranlagen

Ein Wehr ist ein Absperrbauwerk, das der Hebung des Oberflächen- und des Grundwasserstandes („Kulturwehr“) und meist auch der Regelung des Abflusses dient. Sind neben dem Wehr eine größere Stauhaltung und andere Bauwerke (z. B. Rückstaudämme, Deiche, Wasserkraftwerke, Schiffsschleusen) vorhanden, dann spricht man von einer Staustufe.⁴

Die Wehre dienen also der Wasserhaltung: dem Betreiben von Wassermühlen oder der Stromerzeugung, meist verbunden mit Mühlgraben oder Schützen mit Rechen. Wehre bringen zudem Sauerstoff ins Wasser und erhöhen damit den Selbstreinigungseffekt des Gewässers. Auf der anderen Seite hindern sie den Fischeaufstieg (z.B. des Lachses) und werden deshalb in den letzten Jahren oft zurück gebaut, wenn es die Nutzungskonzepte zulassen.

Alle Wehre sind erst einmal nicht befahrbar, auch Wehre, die man zu kennen glaubt. Da durch die Hochwasser immer wieder Treibholz, Unrat usw. mitgeführt wird, kann seit der letzten Befahrung ein völlig anderer Zustand entstanden sein. Auch die Abflussmengen spielen bei der Befahrbarkeit eine nicht unwesentliche Rolle. Auch ist die Befahrbarkeit der Wehre von der Bauart abhängig. Manche kann man über eigens eingebaute Bootsrutschen passieren (oft nur treideln), andere sind nur durch ein Umtragen der Gefahrenstelle zu passieren.

Vorab-Informationen zu den Wehren in Flüssen bieten die aktuellen DKV-Flussführern und die Canua-APP, in denen diese in der Regel beschrieben sind.

Die Gefahren der Wehre sind auf jedenfall nicht zu unterschätzen; deshalb hat der KV Baden-Württemberg auch einen Flyer hierzu heraus gegeben (Anlage x)

³ Lexikon der Geographie, <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/querbauwerk/6362>

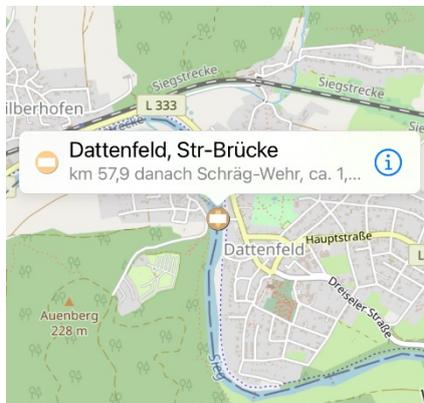
⁴ <https://wiki.baw.de/de/index.php/Wehranlagen>

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Als Beispiel eines ganz einfachen Wehres habe ich das Wehr in Dattenfeld an der Sieg hier aufgezeigt, mit Foto bei mittlerem Wasserstand, und der dazu gehörenden Beschreibung in der Canua APP:



Abb.: 34 Das Dattenfelder Wehr an der Sieg (Foto Gabriele Koch)



Dattenfeld, Str-Brücke

km 57,9 danach Schräg-Wehr, ca. 1,5 m hoch, ganz li über Gummimatte fahrbar, nass! Achtung Bei HW entsteht an der eben beschriebenen Matte ein tödlicher Rücklauf, daher sollte in diesem Fall das Wehr re gefahren werden. Schonbezirk von 80 m oberhalb bis 200 m unterhalb der Wehr-Krone. EinAus Nr. 5, Parkplatz am Sportgelände auf der li Seite unterhalb vom Wehr.

 Sieg, km 57,9

Abb.: 35 Canua APP Beispiel Dattenfelder Wehr

Auf die unterschiedlichen Bauweisen von Wehren möchte ich hier nicht eingehen, das ist ein ganzes Buch für sich!

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Stautufen und Schleusen

Stautufen finden sich in der Regel auf den Schifffahrtsstraßen und dienen der Stauhaltung, um den Schiffsverkehr ganzjährig zu gewährleisten. Die Gewässer sind Bundesschifffahrtsstraße und unterliegen den Wasserschifffahrtsdirektionen und ihren Gesetzmäßigkeiten. Wir Kanuten dürfen diese Gewässer im Rahmen der Bundeswasserstraßenordnungen befahren. Alle wichtigen Informationen sind öffentlich zugänglich unter www.Elwis.de.

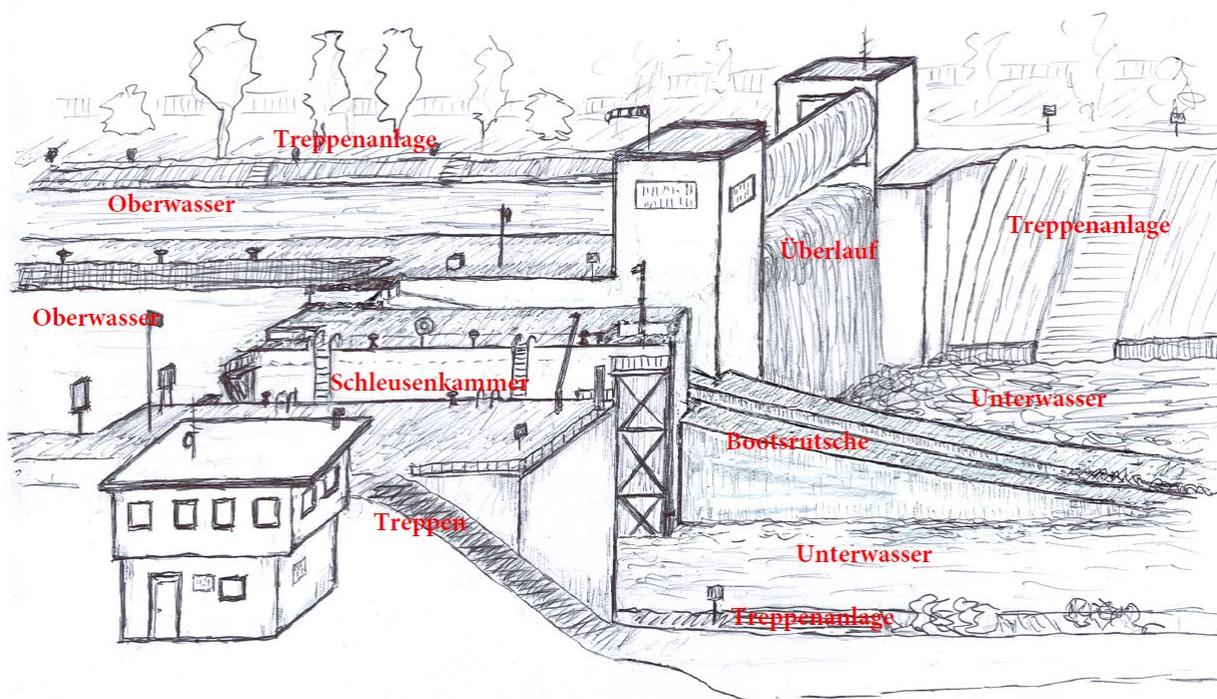


Abb.: 36 schematische Zeichnung einer Stautufe (Nikolaus-Dieter Koch)

Unsere großen beliebten Wasser-Wanderer-Ströme: Rhein, Donau, Elbe, Weser, Main und Lahn (und der Main-Donau-Kanal) haben eine Vielzahl an Schleusen, die unterschiedlich betrieben werden. Und die Seen rund um Berlin und im Spreewald haben ebenfalls kleinere Schleusen.

Bei den meisten kleineren Schleusen besteht die Möglichkeit, diese auch zu eigenständig zu benutzen (viele davon sind Selbstbedienungsschleusen und die Beschreibung ist an der Schleuse zu finden); bei den großen Schleusen sollte man immer Kontakt aufnehmen zu den Schleusenbeamten, die in der Regel telefonisch zu erreichen sind. Dabei zahlt sich Freundlichkeit meist auch aus!

Informationen zu Schleusen finden sich unter www.Elwis.de:

<https://www.elwis.de/DE/Binnenschifffahrt/Schleuseninformationen/Schleuseninformationen-node.html;jsessionid=4369FE41A8B9C28340263AA8A61C1B46.server1t2>

und die Verordnungen sind hier zu finden: <https://www.elwis.de/DE/Schifffahrtsrecht/Schifffahrtsrecht-node.html>

Donau

Ortsbezeichnung	km	Nutzbreite in m	Nutzlänge in m	Funkkanal	Telefon-Nummer
Bad Abbach	2.399,1 2.401,8 N	4,00 2,30	20,00 Bootsgasse	19	09421 2984492-524 Leitzentrale Regensburg 09405 1276 bei Betrieb vor Ort
Regensburg ^{*)}	2.381,4 S	4,00 2,30	20,00 Bootsgasse	21	0941 294492-523 Leitzentrale Regensburg 0941 85458 bei Betrieb vor Ort
Geisling	2.354,3	---	Bootsschleppe	22	0941 2984492-522 Leitzentrale Regensburg 09481 943673-111 bei Betrieb vor Ort
Straubing (1) Straubing (2)	2.322,02	2,30	Bootsgasse	18 82	0941 2984492-521 Leitzentrale Regensburg 09421 43070111 bei Betrieb vor Ort
Kachlet	2.230,6	---	Bootsschleppe	20	0851 95519211
Jochenstein ^{**)}	2.203,2	---	Bootsschleppe am rechten Ufer	22	08591 91198111

Abb.: 37 Informationen zu den deutschen Staustufen auf der Donau incl. Bootsgasseninformationen (ELWIS)

Für den Main-Donau-Kanal, den Main und den Rhein gibt es Dokumente: den Streckenatlas Main-Donau-Kanal (Anlage x), den Streckenatlas Main I und II (Anlagen x,y), und den Rheinatlas Anlage (x). Hier sind alle wichtigen Informationen zu den betreffenden Schifffahrtsstraßen enthalten incl. der Telefonnummern der Schleusen.



Abb.: 38 mit den Grossen in der Schleuse (Gabriele Koch)

Die wichtigste Regel dabei ist: Nimm Rücksicht auf die Berufsschifffahrt, sie hat Vorfahrt! (Siehe Workshop Pad-deln auf Bundeswasserstrassen!)

Bootsrutschen

Bei manchen Stauhaltungen findet sich an einer Seite ein Bootskanal, eine schmale Schräge, in deren Wasser man den Höhenunterschied überwinden kann. Bei vielen dieser Bootsruhlen ist am ende eine stehende Welle und man sollte sich überlegen, ob man mit einem beladenen Boot da durchfahren kann/möchte.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Fischborstenpässe

Im Rahmen der Umorientierung der Nutzung der Fließgewässer und den Bemühungen einer Renaturierung stehen Wehre und Stauhaltungen eigentlich im Wege. Um trotzdem den Fischen eine Aufstiegsmöglichkeit zu bieten, wurden Fischtreppe unterschiedlichster Art in die Querbauten eingebaut. Für Kanuten sind diese in der Regel nicht nutzbar. Ausnahme ist dabei der Einbau eines Fisch-Borsten-Passes, durch den die Fische aufsteigen können, die Kanuten auf den Borsten – ohne den Fischen zu schaden – flussabwärts gleiten können. Ist zu hoffen, dass viele Umbauten in diese Richtung gehen! Schöne Beispiele sind die drei Bootsgassen an der Donau, die als Fisch-Borsten-Pässe ausgebaut sind, aber auch kleinere wie an der Mündung der Schwentine in Klausdorf oder in Plön. Die stehende Welle am unteren Ende gibt es hier nicht!



Abb.: 39 Fisch-Borsten-Pass an der Staustufe Regensburg an der Donau

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Workshops Fahrtenplanung (Autorin: Elke Roder)

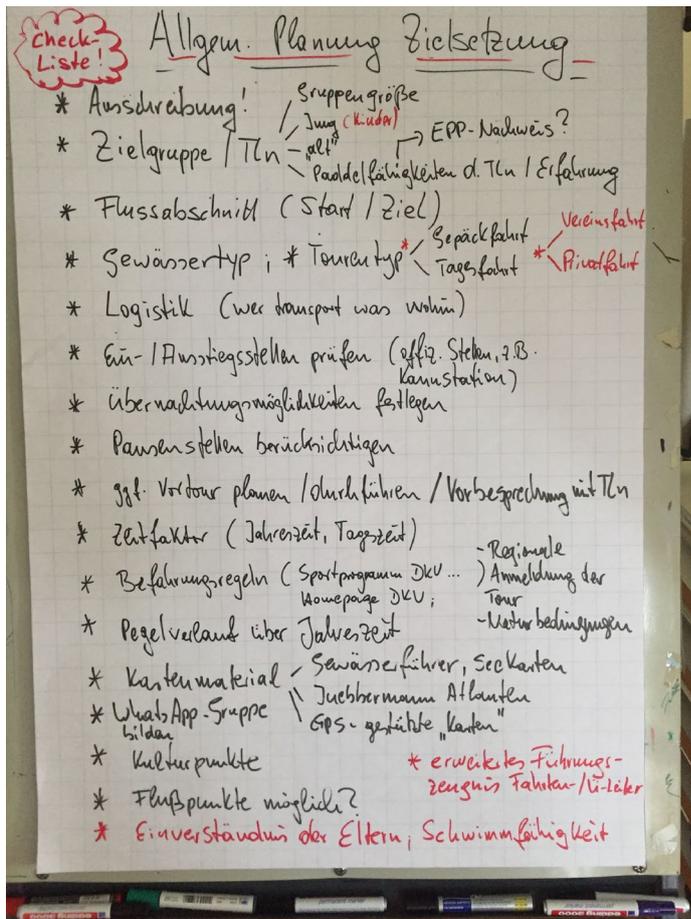


Abb.: 40 Sammlung von Planungsdetails im workshop (Gabriele Koch)

Fahrtenplanung kann in Sicherheits-schulungen angesprochen werden. Das Thema ist aber sehr komplex und deshalb sollte der Fahrtenplanung eigene Workshops gewidmet sein.

Besonders komplex ist eine Fahrtenplanung für Mehrtagestouren. Im Folgenden gibt es eine Anleitung für die **Planung einer Mehrtagestour**, die Elke Roder, DKV-Fahrtenleiterin, Bonn, zusammengestellt hat.

Ziel und/oder Zielgruppe festlegen:

oft gilt: nicht WAS man paddelt, sondern mit WEM man paddelt führt maßgeblich zum Erfolg einer gemeinsamen Tour und damit zum stressfreien Spaß

- Wer soll mitkommen – wer hängt sich dran
- Welcher Fluss oder Gewässerkategorie soll oder kann dann befahren werden, so dass dessen Ansprüchen alle Teilnehmer gerecht werden?
- Wer ist warum das schwächste

Glied? – Alter, Gesundheit, Paddelerfahrung?

- Gesundheitliche Aspekte der TN kennen → offizieller „Notfallzettel“ in Planung
- Sind Kinder und Jugendliche dabei, bedarf es einer besonderen Fürsorgepflicht einschl. rechtl. Absicherung

Befahrungsregeln

dieses Flusses/Gewässers? Wo stehen diese? → auf der DKV-homepage kanu.de ist seit Oktober 2020 die Datenbank der aktuellen Befahrungsregeln unter [khttps://www.kanu.de/FREI-ZEITSPORT/Infothek-fuer-Paddler/Tourenplanung-75519.html](https://www.kanu.de/FREI-ZEITSPORT/Infothek-fuer-Paddler/Tourenplanung-75519.html) zu finden:

- Gibt es zu dem Zeitpunkt auf dem Flussabschnitt einen anderen Event?
 - Evtl. sich diesem anschließen?
 - Anderen Abschnitt wählen, da Bootshäuser und Fluss zu hoch frequentiert werden!
- Evtl. Sperrzeiten/Sperrgebiete?
- Besteht generelle Frequenzierungslimitation oder Anmeldepflicht?
- Müssen Gezeiten beachtet werden?
- Gewässergüte bedenklich?

Gepäckfahrt oder Standquartier?

- Welcher Bootstyp

Ausbildungsmappe Kanu Touring

- Strecke fahren oder Sternfahrten machen

Welcher Flussabschnitt

wird gepaddelt: → DKV-Flussführer/Übersichtskarte

- Pegel: reicht der Wasserstand, zu dem gewählten Zeitpunkt →
- Flusspunkte (nur in NRW)
- Ein- und Ausstiegsstellen günstig für die Größe der Gruppe?
- Besonderheiten auf der Strecke? (z.B. Weilburger Tunnel auf der Lahn)
- Schwierigkeitsstufen? → welcher Bootstyp
- CP oder Kanuclub mit Bootshaus? Hier: Wetter und Tages-km bedenken; evtl. NSG (wie z.B. Agger-/Sieg-Aue)?!
Strecke machen und/oder Kultur
- Gibt es zu dem Zeitpunkt ein anderes Ereignis in der Region, welches die Tour behindern könnte, z.B. beim Autoversetzen? (autofreies Siegtal, diverse Umzüge zu regionalen Festen, Feiertagsverkehr?)

Karten-/ Infomaterial:

- Werden evtl. Zusatzkarten benötigt? Schleusen/Schleusenzeiten?
 - ⇒ Wassersport-Wanderkarte
 - ⇒ Schleusenzeiten auf der Seite der Landes-Kanu-Verbände oder bei ansässigen Vereinen
- Flussbeschreibungen als Buch oder Internet
- aktuelle Befahrungsbeschränkungen in der Datenbank des DKV:
<https://www.kanu.de/FREIZEITSPORT/Infothek-fuer-Paddler/Tourenplanung-75519.html>
- www.faltboot.org
 - ⇒ Faltbootwiki
- <https://4-paddlers.com>
- Jübermann: Übersichtskarte / Touren-Atlas / extra Bücher / PC: digitale Version der Karten (zum Ausdrucken)
- Canua-App vom DKV zur Planung und späterem Aufzeichnen der Tagestouren
- Amtl. Seekarten oder Sportbootkarten
- Kartenausschnitte vergrößern und einlaminiieren
- Auch an Straßenkarten der Umgebung (1:100.000) denken fürs Autoversetzen – hier auch hilfreich: Google Maps, mobiles Navi oder GPS für Routenplanung von A nach B
 - Wie viel Zeit nimmt z.B. das Autoversetzen in Anspruch?
 - Route während der Tour Aufzeichnen
- Artikel in Kanu-Zeitschriften

Sicherheit:

- Fahrt als Vereinsfahrt im Verein ausschreiben → dann gilt LSB-Versicherungsschutz
- Siehe auch: DKV Ratgeber Versicherungen → <http://www.kanu.de/home/ser-vice/vereine/versicherungen.xhtml>
z.B. als Kollektivvertrag die DKV-Unfall-Versicherung für 1,44€/Jahr/Mitglied

Ausbildungsmappe Kanu Touring

- Unfallmeldebogen online auf <https://www.kanu.de/FREIZEITSPORT/Infothek-fuer-Paddler/DKV-Unfallbericht-74642.html>
- Eigene Reisegepäck- und Bergeversicherung empfohlen
- Handy-Ortung aktivieren/einrichten z.B. über DRK-App
- Gibt es extra Gesetzregelungen? Z.B. BinSchStrO oder RheinSchPVO
- Gibt es Verkehrsregeln auf diesem Gewässer, die ich beachten müsste und wenn ja, kenne und beherrsche ich sie? Z.B. Vorfahrtsregeln der Segler
- Ortskundige Kanuten/Vereine zu Befahrung befragen, evtl. als Guide mitpaddeln lassen
- Fahrtenleiter und/oder Übungsleiter mitnehmen → sich bewusst sein, eine Fürsorgepflicht zu haben
- Selbst Retten und Bergen/Wiedereinstieg beherrschen
- richtige Ausrüstung – TN und Boot: u. a. Handy, Kenterwäsche, 1. Hilfe, Lenzpumpe, Schleppseil, Bootswagen etc. mitführen (extra Thema!)
- Reparaturset für Boot
- richtige Beladung des Bootes (extra Thema!)
- richtige Beladung der Autos/Hängers – Achtung: Haftung des Fahrers bei Unfall/Schaden beim Laden (extra Thema!)
- Ab je 3 Leute 1 Ersatzpaddel im Boot mitnehmen und/oder am Standquartier zur Reserve haben
- Vor Ort: Arzt/Krankenhaus/Einkaufsmöglichkeiten gut erreichbar?
- Notrufnummer (112) kennen!
- Für Auslandsfahrten gelten zusätzlich: evtl. eigene Fluss-Gesetzmäßigkeiten, Verkehrsvorschriften, Notrufnummern; Infos z.B. über ADAC und Google
- Wetter einsehen: Wind, Regen → <https://www.windfinder.com>
- Vor Ort die Einsatz- bzw. Aussatzstelle vorher gemeinsam anschauen, oder zumindest der Gruppe kommunizieren, wo und wie diese beschaffen sind – wo und wie können Wartende warten? Kneipe oder Café in der Nähe? Im Winter lieber ein Auto mehr vorsetzen, um das Warten zu vermeiden
- Gibt es Möglichkeiten die Tour/Tagesetappe bei Notwendigkeit früher abubrechen oder zumindest schwächelnde, verletzte TN vorübergehend sicher zurückzulassen? = Plan B
- Evtl. Ruhetag einplanen

Umsetzen in die Tat

- Mit ansässigen Vereinen Kontakt aufnehmen - oder
- Gruppe auf CP anmelden
- Tour-Info für alle TN erstellen: mündige TN sind sicher und zufrieden!
Evtl. Anmeldegebühr CP/Teilnahmegebühr/Kaution **vorher** bezahlen lassen!!!

Vor dem Einsetzen

→ **Briefing!!! – dabei abgemachte Uhrzeit/Time Plan unbedingt einhalten**

- Ein – und Ausstiegsstelle besprechen
- Pausenstellen festlegen und kommunizieren/diskutieren → anhand von Kartenmaterial die Tour durchsprechen

Ausbildungsmappe Kanu Touring

- Erinnern an: Spritzdecke, Schwimmweste, ggfs. Helm, Verpflegung, ausreichend Getränke, Kälteschutz, Sonnenschutz, Mückenschutz?
- Seinen Partner „gegenchecken“ als gegenseitige Kontrolle
- Wer geht wann nacheinander auf' s Wasser (Patenschaften, „Starke/Erfahrene“ aufteilen, „Lumpensammler“ oder Gruppenbildung)
- Gemeinsames Losfahren und Ankommen – schlecht ist: die Ersten sind schon nicht mehr zu sehen, ehe der Letzte auf dem Wasser ist!
- Sammelpunkt vor Gefahrenstellen: Wehre, Queren einer Schifffahrtsstraße
- Distanz auf dem Wasser zwischen den TN maximal unter Rufweite (bei Großgewässer!); hier Wind- und Verkehrsverhältnisse beachten
- Umgucken auf dem Wasser – was ist mit meinen Kameraden hinter mir?
- Zeichensprache als Warnhinweise absprechen – vor allem Trillerpfeifenpiffe sind zu beachten
- Bei starkem Wellengang, nicht zu dicht aufeinander paddeln

De-Briefing

auch nach der Tour empfohlen zur Nachbesprechung und zur Info für den nächsten Tag (z.B. Abfahrtszeit am nächsten Morgen)

Anlage 8: Ausführliche Checkliste Fahrtenplanung von Elke



Checkliste Fahrtenplanung



Planung/Zielsetzung		
1.	Ziel und/oder Zielgruppe festlegen <i>Offt gilt: nicht WAS man paddelt, sondern mit WEM man paddelt führt maßgeblich zum Erfolg einer gemeinsamen Tour und damit zum stressfreien Spaß</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Wer soll mitkommen? – Wer kann sich dranhängen? • Welcher Fluss oder Gewässerkategorie soll oder kann befahren werden, so dass dessen Ansprüchen alle TN gerecht werden? • Sind Kinder und minderjährige Jugendliche dabei, bedarf es einer besonderen Fürsorgepflicht einschl. rechtl. Absicherung • Vorbereitungszeit einschätzen und evtl. Anmeldefrist festlegen • Logistik: (Mitnahme von Pkw (AF und/oder Begleitfahrzeug?), zusätzliches Nutzen von: Bus, Bahn, Taxi, Mietauto, Fahrrad, Schiff, Fähre – auch möglich wäre, dass reihum umgesetzt wird und der Umsetzer an dem Tag das Paddeln aussetzt) • Bedürfnisse der TN klären: → WARUM willst DU mit? WIE bringst DU dich ein?
2.	Gepäckfahrt oder Standquartier	<ul style="list-style-type: none"> • Welcher Bootstyp? • Strecke fahren oder Sternfahrten machen? • Anforderung der TN: EPP 2 (oder zumindest diesen Fähigkeitsstand) • Schwimmwestenpflicht!!! • Abgeschottete Tourenboote/Seekajaks mit Rundumleine • Übernachten im Zelt an Bootshäusern (DKV-Stationen) – nach Anfrage z.T. auch indoor möglich
3.	Gruppengröße	__ bis __ Personen = Teilnehmern (TN)

Abb.: 41 Checkliste Fahrtenplanung (Elke Roder)

Workshop Winterpaddeln



Abb.: 42 Paddeln im Winter, Foto: Hendrik Seifen

Früher wurde der Fahrtenbetrieb bei den Wanderfahrern im Herbst eingestellt, da gab es das „Abpaddeln“ im Verein und im April oder Mai stand dann das „Anpaddeln“ auf dem Fahrtenprogramm. Aufgrund fehlender adäquater Kleidung oder deren kostengünstigen Verfügbarkeit war das so richtig.

Heute gibt es immer mehr Paddler, die das ganze Jahr hindurch paddeln; manche kleineren (Wild-) Flüsse in Deutschland führen nur noch im Winter Wasser, Dank des Klimawandels. Zum Thema Winterpaddeln gibt es einen sehr guten Artikel in der KanuSport 1/2016 von der Redakteurin Sabine Stümges. In Folgenden sind *die kursiven Textteile* aus diesem Artikel kopiert! Erlaubnis der Nutzung in diesem Handbuch von Dieter Reinmuth (DKV-GmbH) 2019 erteilt!

Risiken des Winterpaddelns

Egal ob im Seekajak, Tourenboot oder Kurzboot, das Paddeln im Winter hat seinen ganz besonderen Reiz; zum „echten“ Winterpaddeln gehören Witterungen mit einer Luft- oder Wassertemperatur von weniger als 10°C. Spätestens hier müssen bei jedem Ausflug auf dem Wasser Sicherheitsvorkehrungen für alle Paddler (auch Mitpaddler) getroffen werden, um Mensch und Material auf die Risiken des Winters vorzubereiten.

„Wenn man von Gefahren beim Winterpaddeln spricht, dann stehen diese logischer Weise immer im Zusammenhang mit den niedrigen Temperaturen. Gerade wer beim Paddeln besondere Anstrengungen unternimmt, muss sich und seinem Körper besondere Aufmerksamkeit widmen. Zwar produziert der Körper durch Aktivität Wärme; trotzdem kann ein Absinken der Körpertemperatur und ein Auskühlen nicht verhindert werden, wenn die Wärmeproduktion über lange Zeit geringer ist als die Wärmeabgabe. Somit wäre es ein fataler Trugschluss anzunehmen, man kühle nicht aus, weil man sich beim Paddeln im Winter ausreichend sportlich bewegt.“

Auch sollten die Touren sollten kürzer sein, Pausen auf ein Minimum reduzieren (man kühlt aus) und am Endpunkt der Fahrt sollte, wenn irgend möglich, keiner in der Kälte warten müssen; eine neue Herausforderung an die Logistik!

Gefühlte Kälte

Wie wichtig das Gefühl für den eigenen Körper ist, zeigt auch der Windchill-Faktor. Bei der Planung des Paddelns bei eisigen Temperaturen ist die vorhergesagte messbare Temperatur

bei Windstille irrelevant. Es zählt die gefühlte Temperatur, die durch den Wind beeinflusst wird. Je kälter die gefühlte Temperatur, desto schneller kühlt der Körper auch tatsächlich aus. Starker Wind wirbelt körpernahe Luftpolster auf und erhöht zudem die Verdunstungsrate.“

Gefühlte Kälte: Der Windchill-Effekt

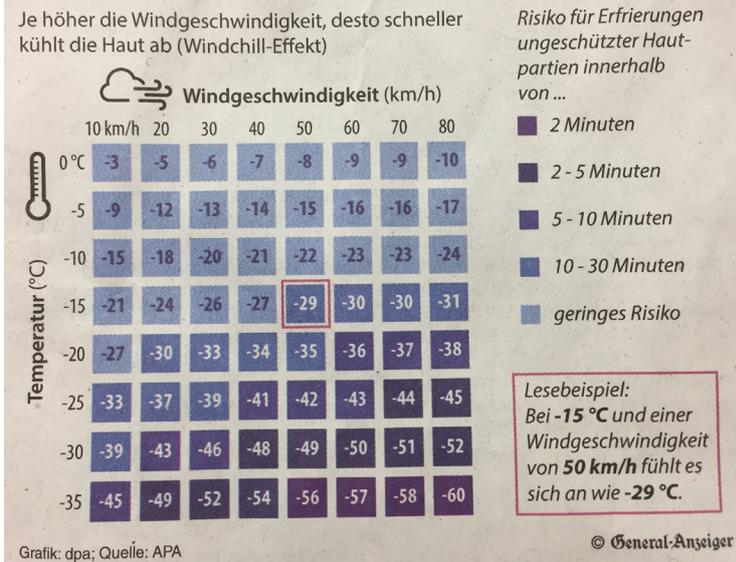


Abb.: 43 Gefühlte Kälte: Der Windchill-Effekt

Im Wasser ist die Kälte in ihrem Element

Auch aufgrund des wichtigsten Elements des Paddelns – dem Wasser – muss dem eigenen Körpergefühl besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Wasser ist ein besonderer Stoff mit besonderen Wärmespeichereigenschaften. Es entzieht dem Körper Wärme 25 Mal stärker als Luft. Das ist vor allem deshalb relevant, weil Wasser nicht nur im Falle einer Kenterung zum Thema wird, sondern auch gelegentliches Nasswerden je nach Bootstyp und Gewässer an der Tagesordnung ist.

Der Sturz ins Wasser ist ein Schock

Das Auskühlen des eigenen Körpers über der Wasseroberfläche ist ein sehr kalkulierbares Risiko. Der Sturz ins Wasser gehört zu den unberechenbarsten. Je größer der Unterschied zwischen Körpertemperatur und Wassertemperatur, desto wahrscheinlicher der Kälteschock. Das betrifft besonders die Herbst- und Frühjahrsmonate, in denen es in der Sonne teilweise schon angenehm warm ist, die Wassertemperatur jedoch nur um 10° C oder deutlich darunter beträgt. Dann kommt es innerhalb der ersten Minuten zu parallelen Reaktionen von Atmung, Kreislauf, Muskulatur und Nervensystem. Zu den Folgen des Kälteschocks gehören daher der Ebbecke-Reflex mit unkontrolliertem und intensivem Einatmen. Daneben steigt die Herzfrequenz extrem an, Panik tritt auf und die Bewegungen können nicht mehr richtig kontrolliert werden. Ein Kälteschock erhöht deshalb stark die Gefahr zu ertrinken. Wechselduschen oder Saunagänge können hier vorbeugend wirken. Doch auch ohne diese besonderen Risiken hat jemand, der ins Wasser gestürzt ist, nur wenig Zeit. Gemäß einer Faustformel entspricht die Zeit in Minuten, in der man sich im kalten Wasser kontrolliert bewegen kann, der Temperatur in Grad Celsius. Dies bedeutet, dass in drei Grad kaltem Wasser ohne Schutzkleidung die „Nutzzeit“ nur rund drei Minuten beträgt.

Dress for the water, not for the air!

Als Schlussfolgerung aus dem bisher gesagten müssen wir beim Winterpaddeln unsere Kleidung anpassen.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

An die Paddelkleidung sind höhere Anforderungen gestellt, um im Falle einer Kenterung nicht in die Gefahr der Unterkühlung zu geraten. Hier heißt es: entweder ich rüste mich so aus, dass ich auch im Winter paddeln kann, oder ich verbringe den Winter eben an Land!

Die beste Winter-Bekleidungslösung:

1. Trockenanzug mit Füßlingen inkl. warmer Fleece-Bekleidung darunter, Handschuhe und warme Mütze, evtl. Helm.

Geht auch:

2. Long John mit Trockenjacke, Fleece, Handschuhe und warme Mütze

3. Trockenjacke mit Trockenhose mit Doppelkamin, Fleece, Handschuhe und warmer Mütze

Unterkühlung (Hypothermie)

Eigentlich darf es nicht passieren aber es kann: Nur einmal nicht aufgepasst und schon schwimmt man im Wasser. „Naja dann schwimm ich halt ans nahe gelegene Ufer“. Doch so einfach ist es nicht.

Einfluss des kalten Wassers auf den Menschen:

- Trockenes Ertrinken
- Kälteschock
- Schwimmversagen
- Unterkühlung Hypothermie

Trockenes Ertrinken - „in den ersten Sekunden“

Rund ein Fünftel aller Todesfälle im Wasser erfolgen durch „trockenes Ertrinken“! Hier kommt es beim Eintauchen ins kalte Wasser zu einem plötzlichen Reflex, bei dem die Luftwege durch einen Muskelspasmus verschlossen werden. So gelangt zwar kein Wasser in die Lunge aber auch keine Luft mehr. Dieser automatische Reflex kann durch Eindringen von Wasser in die Nase oder den Rachen erfolgen.

Kälteschock - „nach ein bis fünf Minuten“

Beim sogenannten „Kälteschock“ kommt es beim Eintauchen ins Wasser zu einer Reizung der Kälterezeptoren auf der Haut. Die Folge ist eine spontane, reflexartige respiratorische Reaktion: ein tiefer Atemzug, gefolgt von schnellen ungeordneten kurzen Atemzügen (Hyperventilieren). Dies kann direkt zum Tod führen da sich dieser Reflex auch unter Wasser nicht unterdrücken lässt. Das Risiko eines Kälteschocks besteht schon bei Temperaturen von 10° bis 15°!

Schwimmversagen - „vor Eintritt der Unterkühlung“

Es handelt sich um eine motorische Einschränkung und entsprechend unkoordinierte Schwimmbewegungen oder Verlassen der Kräfte. Mit jedem Grad Temperaturabfall im Muskel verliert man 3 % der Kraft. Beträgt die Temperatur in den Händen nur noch 20° Celsius ist mit einer Verringerung der Kraft um 50% zu rechnen. Eine so starke Unterkühlung der Extremitäten ist leicht möglich.

Unterkühlung Hypothermie - „nach mehreren Minuten bis Stunden“

Eine Unterkühlung der Körpertemperatur um wenige Grade führt zum Tode.

Phasen der Unterkühlung

1. Erregungsstadium

Körperkern 35°-37°: Kältezittern, erhöhter Puls, schmerzempfindlicher Körper, weisse Hautfarbe

2. Erschöpfungstadium

Körperkern 30-35°: Verlangsamung des Muskeltonus und Puls, bläuliche Hautfarbe, kaum ansprechbar

3. Lähmungsstadium:

Körperkern unter 30°: Bewusstlosigkeit, kaum noch Puls, kaum Atmung, erweiterte Pupillen
akute Lebensgefahr

Nach einer Kenterung in nicht kaltes Wasser kann auch bei Lufttemperaturen um die 10 Grad in nassen Kleidern schnell an Land zu einer ernstzunehmenden Unterkühlung führen.
(zusätzlich Windchill beachten)

Maßnahmen gegen die Gefahren des kalten Wassers:

- Immer mit Schwimmhilfe oder Schwimmweste (angezogen paddeln)
- Kleide dich für die Wassertemperatur und Verhältnisse
- Wassertemperatur unter 12° Celsius nur mit Trockenanzug *
(*Ein Long John Neopren Anzug ist kein adäquater Schutz)
- Kopf vor Wasser und Unterkühlung schützen
- Sofort Hilfe anfordern (Kräfte und Koordination zu telefonieren lassen schnell nach)
- Mund und Nase beim Eintauchen geschlossen halten
- Training (Angstabbau, möglichst schnelles wieder Einsteigen ins Kajak)
- Kaltes Duschen (Atemkontrolle)
- Nicht schwimmen (Auskühlung durch Bewegung)
- Beine und Arme anziehen, um Kälte Verlust zu verhindern⁵

Risikovermeidung: Gute Vorbereitung hält warm

⁶Allen Risiken zum Trotz bleibt es dabei, dass Winterpaddeln eine tolle Erfahrung ist, die jeder unbedingt einmal testen sollte. Es ist lediglich wichtig, sich der Gefahren bewusst zu sein, um sich wirkungsvoll vor diesen zu schützen und sie gar nicht erst zum Thema werden zu lassen. Diese Auflistung ist allgemein und an alle Kanuten gerichtet. Für jede Sportart gelten natürlich auch unabhängig der Jahreszeit eigene Schutzmaßnahmen.

1. Nichts für Anfänger

Egal ob Wildwasser, SUP oder Wanderpaddeln. Keine dieser Sportarten lernt man im Winter. Erst wer sicher und kontrolliert paddelt, ist bereit für den Winter.

2. Nicht der Wille entscheidet

Sondern die Signale des Körpers. Kühlt ein Körper aus, arbeitet er auch Hochtouren um Eigenwärme zu produzieren. Muskelzittern tritt auf. Hat dies keinen Erfolg und kühlt der Körper auf unter ca. 32° C aus, werden die Extremitäten mit weniger Blut versorgt, um den Torso zu schüt-

⁵ René Schellenberg BCU 5star sea kayak guide & coach III sea

⁶ kursiver Text aus KanuSport KanuSport 1/2016 von Sabine Stümges

Ausbildungsmappe Kanu Touring

zen. Dadurch sind die Gliedmaßen schwerer zu bewegen. Mit fatalen Folgen für einen Gekenterten, der sich aus dem Wasser retten muss. Daher sich unbedingt schon im frühesten Zustand einer Unterkühlung schnellstmöglich aufwärmen. Planen Sie als erste Winter-Tour einen kurzen ein- bis zweistündigen Ausflug in bekanntem Terrain, um Ihre Kraftreserven einzuschätzen zu lernen.

3. Winterpaddeln kostet Kraft

Um sich warm halten zu können und gleichzeitig die Energie zum Paddeln aufzubringen, braucht der eigene Körper Kraft. Daher nie hungrig, durstig oder leicht angeschlagen in den Ausflug starten. Sonst kann die Kraft des Körpers schlagartig absacken. Da viele Gaststätten entlang der Paddelrouten im Winter geschlossen sein können, auch an einen Snack und warme Getränke zur Stärkung denken.

4. Nahe an sicheren Ufern

Besonders im Winter geht Sicherheit vor, daher unbedingt eine Strecke nahe am Ufer wählen. Je nach Witterung (hohe Wellen, Sturm, Hochwasser, starke Strömung, Nebel, Kälte usw.) sollte der Paddelausflug verschoben werden.

5. Die Ausrüstung macht den Unterschied

An die Bedingungen des Winters angepasste Kleidung ist eine Investition in die eigene Sicherheit. Minimum ist ein spezieller Neoprenanzug für den Winter. Da dessen Wärmeisolierung und der Schutz vor Feuchtigkeit jedoch begrenzt sind, empfiehlt sich ein Trockenanzug mit dichten Abschlüssen an Armen und Hals. In Kombination mit Schuhen mit fester Sohle, Thermounterwäsche und -socken kühlt der Körper wesentlich langsamer aus, da Wasser gar nicht erst eindringen kann. Dabei auch Ohren und Hände nicht vergessen und mit einer winddichten Fleece- oder einer Neoprenmütze und -handschuhen schützen. Bitte unbedingt vor dem Ausflug testen, ob die Kombination Mütze und ggf. Helm gut sitzt. Vor allem Paddler mit einem hohen Risiko ins Wasser zu fallen sollten die Ausgaben für die Ausrüstung unbedingt vor dem ersten Ausflug auf dem eiskalten Wasser in Betracht ziehen. Die Beine können je nach Bootsgattung zusätzlich mit einer Spritzdecke warmgehalten werden. Für den Fall eines Sturzes auch an Wechselsachen in einer wasserdichten Tonne oder Sack denken.

Extratip: Beim Paddeln im Sonnenschein oder in Schneelandschaften Sonnenbrille und -schutz nicht vergessen!

6. Nicht vergessen: Boot winterfit machen

Vor jeder Fahrt das Boot einem kurzen Sicherheitscheck unterziehen, bevor es ins Wasser gelassen wird. Dabei auch auf mögliche Beschädigungen durch die letzte Fahrt achten. Nicht nur, aber besonders im Winter besonders wichtig: Sind im Kanu Auftriebskörper und Schlaufen zur Bergung vorhanden?

7. Sicher im Team

Wenn Sie sich für ein Paddeln in der Gruppe entscheiden, gewinnen Sie ein Extra-Plus an Sicherheit. Nicht nur im Falle einer Kenterung können Sie sich direkt auf Hilfe durch Freunde verlassen. Auch bei plötzlicher Erschöpfung oder Frieren können die Mitpaddler helfen und im Notfall schnell einen Notruf absetzen

8. Weste für zusätzliche Isolation und Sicherheit

Eine Schwimmweste kann alle Risiken des Winterpaddelns reduzieren. Zum einen isolieren die Schaumkörper zusätzlich. Zu anderen verleiht die Weste natürlich wichtigen Auftrieb. Für die erste Orientierung nach einem Sturz ins Wasser, wenn man noch schwer Luft kriegt. Und als hervorragendes Hilfsmittel zur Rettung bei Kenterungen.

Extratip: Unter einer Wassertemperatur von 15° C sollte man auf jedem Gewässer eine Weste tragen!

9. Nicht nur im Winter...

Eine Rettungsausrüstung ist in jeder Zeit unerlässlich und soll im Zusammenhang mit dem Winterpaddeln nur besonders erwähnt werden, die hier der Aspekt Sicherheit eine hohe Bedeutung hat. Wurfsack, Erste-Hilfe-Material, Rettungsdecke und ein wasserdichtes Handy hat jeder verantwortungsbewusste Paddler unbedingt bei jedem Paddelausflug dabei. Im Winter bitte zusätzlich an ein wasserunempfindliches Feuerzeug oder wasserdichte Streichhölzer denken, um sich im Notfall an einem kleinen Feuer schnell aufwärmen zu können.

Einen weiteren Artikel zum Winterpaddeln hat Nikolaus-Dieter Koch verfasst und er ist in der Anlage 9 zu finden.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Workshop Hitze – eine unterschätzte Gefahr beim sommerlichen Paddeln

Hitzeschäden – Sonnenbrand, Sonnenstich, Hitzeschlag, ein Thema

Hier geht es um die Gefahren einer zu starken Sonneneinstrahlung und dem fehlenden Schatten auf dem Wasser

Sonnenbrand

Beim Wassersport besteht eine erhöhte Gefahr der Hautschädigung durch Ultra-Violett-Strahlen des Sonnenlichts, da diese von der Wasseroberfläche sehr gut reflektiert werden. Durch den kühlenden Wind wird die Hautschädigung im Sinne einer Verbrennung häufig unterschätzt, da die Kühlung die warnenden Zeichen **Schmerzen** und **Übererwärmung** herabsetzt.

Beim Sonnenbrand handelt es sich um eine Hautverbrennung I bis III Grades. Demnach richten sich die Sofortmaßnahmen nach den allgemeinen Richtlinien bei Verbrennungen.

Die Vorbeugung erfolgt mit einer Sonnenschutzlotion mit hohem Lichtschutzfaktor, die auf die trockene Haut aufgetragen werden muss oder mit einer Bekleidung, die einen UV-Filter hat!

Eine sportgerechte und witterungsgerechte Kleidung, das Tragen einer Sonnenbrille und Lippenchutz durch einen entsprechenden Lippenpflegestift beugen ebenfalls der Gefahr eines Sonnenbrandes vor.

Hitzekollaps (Ohnmacht)

Symptome:

- Schwindel, Schwäche, *Schwarzwerden* vor den Augen
- Bewusstseinsstörung / Bewusstlosigkeit
- Blässe
- schneller, kaum tastbarer Puls
- Schwitzen, Durst

Ursachen:

- längerer Aufenthalt, vor allem im Stehen, in warmer Umgebung
- zu warme und beengte Bekleidung
- durch ungenügende Wärmeabgabe kommt es zum Wärmestau mit weitgestellten Gefäßen in der Peripherie mit entsprechender Blutumverteilung

Sofortmaßnahmen:

- Beruhigung
- Betroffenen in kühle Umgebung, bzw. Schatten bringen
- für Frischluftzufuhr sorgen
- Kleidung öffnen
- ggf. Schockbehandlung einleiten
- Betroffenen wachhalten und nicht unbeaufsichtigt lassen
- nur bei vollem Bewusstsein kleine Schlucke Wasser zu trinken geben (evtl. mit Zusatz von Kochsalz: 3 Teelöffel/1 Liter Wasser)

Weitere Behandlung:

- ggf. Arzt aufsuchen

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Vorbeugung:

- Flüssigkeitsverluste rechtzeitig ausgleichen
- entsprechende Kleidung

Hitzeerschöpfung

Symptome:

- Kopfschmerzen
- Schwächegefühl
- Schwindel
- Übelkeit, Erbrechen
- Durst
- Bewusstseinsstörungen bis zur Bewusstlosigkeit
- feucht-schweißige Haut
- schneller, kaum tastbarer Puls
- schnelle, flache Atmung
- evtl. Krämpfe

Ursachen:

- starke Flüssigkeitsverluste durch Schwitzen bei ungenügender Mineralstoff- und Flüssigkeitszufuhr bei hoher Lufttemperatur

Sofortmaßnahmen:

- Beruhigung
- Betroffenen in kühle Umgebung bringen
- Kleidung öffnen
- ggf. ABC-Regel beachten
- ggf. Schockbehandlung einleiten
- bei voll erhaltenem Bewusstsein Flüssigkeitsgabe (Wasser mit Kochsalz: 3 TL/1L Wasser)
- Betroffenen wachhalten und nicht unbeaufsichtigt lassen

Weitere Behandlung:

- in Zweifelsfällen immer den Arzt aufsuchen
- die Beurteilung des Schweregrades einer Hitzeerschöpfung wird bei zusätzlichem Alkoholgenuss äußerst schwierig, sofortige Klinikeinweisung veranlassen

Hitzschlag

Symptome:

- Kopfschmerzen, Schwindel
- Bewusstseinsstörung bis zur Bewusstlosigkeit
- Hautrötung, später fahl-blasses Aussehen
- heiße, trockene Haut
- roter Kopf
- extremes Schwitzen, Durst
- schnelle, flache Atmung
- schneller Puls
- Anstieg der Körperkerntemperatur

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Ursachen:

- Versagen der körpereigenen Temperatur Regulationsmechanismen (**akute Lebensgefahr!**)
- z. B. bei hoher Lufttemperatur und größeren Anstrengungen in nicht sportgerechter und witterungsbedingter Kleidung mit nachfolgendem Wärmestau,
- z. B. Tragen eines zu dicken Neoprenanzuges im tropischen Klima

Sofortmaßnahmen:

- Beruhigung
- Betroffenen in kühle Umgebung bringen
- Kleidung öffnen
- für Frischluftzufuhr sorgen
- Kühlung durch kaltes Wasser, Betroffenen mit kühlem Wasser benetzen
- nur bei vollem Bewusstsein kleine Schlucke Wasser zu trinken geben
- ggf. ABC-Regel beachten
- Betroffenen nicht unbeaufsichtigt lassen

Weitere Behandlung:

- Arzt alarmieren

Sonnenstich

Symptome:

- Kopf- und/oder Nackenschmerzen, evtl. Nackensteifigkeit
- Schwindel
- Übelkeit, Erbrechen
- Bewusstseinsstörung bis zur Bewusstlosigkeit
- hochroter Kopf
- evtl. Krämpfe
- normale Körperkerntemperatur

Ursachen:

- intensive Sonnenbestrahlung des unbedeckten Kopfes, dadurch kommt es zur Reizung der Hirnhäute

Sofortmaßnahmen:

- Beruhigung
- Betroffenen in kühle, schattige Umgebung bringen
- ggf. ABC-Regel beachten
- ggf. stabile Seitenlage
- Betroffenen nicht unbeaufsichtigt lassen

Weitere Behandlung:

- Arzt aufsuchen

Vorbeugung:

- Kopfbedeckung tragen
- kein langer Aufenthalt „in der Sonne“, gilt insbesondere f. Kleinkinder und „Glatzen“

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Die Zusammenstellung dieses Themas habe ich übernommen von der HP des Schleswiger Kanuclub⁷

Mit jedem Sonnenbrand steigt die Gefahr, auch Hautkrebs zu bekommen!

Der Artikel „Sonnenbrand – die Haut vergisst nie“ beschreibt die Gefahr sehr eindrücklich:
<https://www.bpi.de/de/themendienste/sonnenbrand-die-haut-vergisst-nie>

Im Rahmen des Klimawandels ist das Thema so aktuell wie nie!

Zusammenfassung: Im Sommer braucht man auf dem Wasser, auch bei wenig Sonnenschein,

1. Sonnenbrille
2. Sonnencreme
3. Kopfbedeckung (über die Ohren!)
4. Sonnenschutzshirt langärmelig
5. reichlich Getränke

⁷ Quelle: <http://www.schleswiger-kanuclub.de/index.php/hitzeschaden.html#.YHh32z9CSiM>

Workshop Ladelogistik – Boote transportieren

Zusammengestellt durch Marc Huse, Moers und Gabriele Koch, Bonn



Abb.: 44 Bootstransport auf PKW, Foto: Gabriele Koch

Grundsätzliches zum Transport von Booten und Beförderung von Personen (§22 Straßenverkehrsordnung)

Personenbeförderung

Wie viele Personen darf man maximal mit dem PKW befördern?

- Führerscheinklasse 3, bzw. B = max. 8 Personen „Es dürfen nur so viele Personen mitgenommen werden, wie mit Sicherheitsgurten ausgerüstete Sitzplätze vorhanden sind.“
- Bis 12 Jahre oder bis 1,50 m Körperhöhe muss bei Kindern ein Kindersitz altersentsprechend verwendet werden.

Bootstransport

Berücksichtigung der gesetzlichen Regelungen zu Fahrzeugabmessungen

- ✓ Maximale Breite eines Fahrzeugs inklusive Ladung = 2,55 m
- ✓ Maximale Höhe eines Fahrzeugs inklusive Ladung = 4 m
- ✓ Maximale Zuglängen eines Fahrzeugs/Fahrzeugverbundes = 18 m
- ✓ Maximale Zuglängen eines Fahrzeugs/Fahrzeugverbundes inklusive Ladung = 20,75 m
- ✓ Ein Einzelfahrzeug darf maximal 12 m lang sein.

Berücksichtigung der gesetzlichen Regelungen zu Ladungsausmassen auf dem Fahrzeugdach

- ✓ Überstand nach Vorn: ab 2,50 m Höhe maximaler Überstand = 0,5 m; darunter gar nicht.
- ✓ Überstand nach Hinten: 1 m (gemessen vom Schlusslicht des Fahrzeugs) ohne zusätzliche Maßnahmen. Bis 1,5 m: rote Fahne oder entsprechendes Schild[30x30cm].
- ✓ Bei schlechten Sichtverhältnissen oder nachts nach vorne 2 weiße und nach hinten 2 rote Lichter.

Die aufgelisteten Punkte sind nur ein Auszug wichtiger Aspekte. Im Zweifelsfall empfiehlt sich immer ein Blick in die Straßenverkehrsordnung.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Kajaktransport auf dem Autodach

Folgende äußerlichen Einwirkungen beim Bootstransport sollten beachtet werden:

- ✓ Durch die Fahrzeugbewegung entstehende Windwiderstandskraft der Dachlast
- ✓ Windwiderstandskräfte durch Gegenwind
- ✓ Fliehkräfte bei Kurvenfahrten
- ✓ Brems- und Beschleunigungskräfte

Durch die genannten Kräfte kann es zu einem Vielfachen der eigentlichen Dachlast kommen.

4. Auf die Wahl des Dachgepäckträgers achten:

- ✓ Querholme sollte stabil genug sein und sich bei Belastung nicht verbiegen
- ✓ Solide Verbindung zwischen Dachgepäckträger und Querholmen/Dachreling
- ✓ Tragkraft mindestens 100 kg
- ✓ TÜV-GS geprüft nach DIN 75 302
- ✓ Holmabstand auf dem Autodach sollte mindestens 75 cm betragen

Absicherung gegen Verrutschen der Dachlast:

- ✓ Verwendung von Schaumstoffpolster oder ähnlichen Materialien
- ✓ Lagern von Booten in Ovalbügeln /T-Haltern oder Kajakmulden auf dem Autodach

Verzurren der Boote

Etabliert hat sich zunehmend die Verwendung von Zurrgurten aufgrund folgender Vorteile:

- ✓ Geringere Dehnung
- ✓ Keine Ausdehnung bei Nässe
- ✓ Angabe über die max. Zugkraft seitens des Herstellers ist verpflichtend.
- ✓ Spannen und Lösen mittels Schloss problemlos
- ✓ Keine Kenntnisse über Knoten notwendig

Möglichkeiten der Verwendung eines Tampens (Seils) im Notfall:

- ✓ Tampen-/Seilende 1 mit einem Palstek festlegen.
- ✓ Tampen-/Seilende 2 durch das Auge des Palsteks führen und nach Flaschenhalsprinzip spannen. Hierdurch erreicht man eine Verdoppelung der Spannkraft an der Dachlast.

Beim Transport mehrerer Boote auf dem Autodach sollte darauf geachtet werden, dass so viele der Boote wie möglich eine direkte/indirekte feste Verbindung zum Dachgepäckträger, bzw. den Holmen bekommen. Dies gilt sowohl bei der Verwendung von Zurrgurten als auch von Tampen

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Workshop Gruppendynamik (group awareness und leadership)

Wenn wir mit Paddelkameraden auf dem Wasser sind, sind wir eine Gruppe und damit sind wir allen normalen gruppendynamischen Prozessen unterworfen.



Abb.: 45 Gruppenfahrt auf dem Rhein Foto: Nikolaus-Dieter Koch

Wie oft ist eine Fahrt hervorragend bis ins Detail geplant – und auf dem Wasser läuft alles aus dem Ruder? Was ist da passiert und warum? Und letztendlich, kann man das verhindern? Und was ist die Lösung in der Situation?

Jeder Wanderfahrer hat dies schon erlebt und hat sich die o.g. Fragen gestellt. Bisher gibt es zu diesem Themenkomplex keine Schulungen, evtl. wurde das Thema in ÜL-Ausbildungen angesprochen.

Kommunikationsebenen und Rollen

Um zu begreifen, was da passiert und warum, muss man sich mit der Psychologie einer Gruppe an sich befassen. Hier geht es um verschiedene Kommunikationsebenen und verschiedene Rollen in einer Gruppe. Ihre Beziehungen untereinander können zu Stress führen.

Bisher hat diese Ausbildungsmappe sich mit der Organisationsebene befasst, alles was wir organisieren und Lernen können, wurde aufgeführt. Die Fachkompetenz wurde damit sichergestellt!

Wenn es auf dem Wasser aber schief läuft, dann ist Sozialkompetenz gefragt! Und hier gibt es bisher keine DKV-Schulung für Paddler, die in Gruppen paddeln oder auch Gruppen auf dem Wasser leiten.

Paddeln in Gruppen, das ist eine Forderung aus dem Bereich der Kanusport-Sicherheit. Aber gerade von Gruppenfahrten der Wanderfahrer sind viele Beispiele bekannt, die manchen Paddler dazu bringen, lieber allein loszuziehen. Dieses Phänomen gibt es sogar innerhalb von Gruppenfahrten, z.B. der TID, wo man zwar die gleiche Strecke am gleichen Tag paddelt, und auch abends zusammen sitzt, auf dem Wasser aber jeder zu seiner gewählten Zeit und seiner eigenen Geschwindigkeit alleine unterwegs ist.

Da sind im Fahrtenprogramm Gemeinschaftsfahrten ausgeschrieben; beteiligt man sich daran, erlebt man sehr häufig eine Fahrt mit ganz vielen Paddler*innen, die zwar die gleiche Strecke paddeln, allerdings nicht zusammen. Jeder fährt z.B. sein Tempo, der eine paddelt gegen die Uhr, der andere ist eher touristisch unterwegs und macht auch noch Fotos. Das muss nicht zu einem offenen Konflikt kommen. Doch gerade in den letzten Jahren habe ich

Ausbildungsmappe Kanu Touring

vermehrt von jüngeren Wanderpaddlern gehört, dass sie sich unter einer Gemeinschaftsfahrt mehr Zusammengehörigkeit, Kameradschaft und Miteinander erwartet hatten und sehr enttäuscht von der Fahrt zurückkamen.

Gerade wenn man als Gruppe auf einer Mehrtagestour unterwegs ist, kann es zu heftigen Auseinandersetzungen kommen, die letztlich die Gruppe spalten kann und die Sicherheit in der Gruppe gefährdet. Warum passiert so etwas immer wieder bei Gemeinschaftsfahrten, insbesondere bei großen Gruppen und längeren Touren?

Leadership und group awareness

Die Begriffe „leadership“ und „group awareness“ sind Begriffe, die wir bei der Stufe 4 der Mindeststandards aller Disziplinen des Europäischen Paddelpass finden. Hier wird auf der einen Seite also die Fähigkeit eine Gruppe zu leiten (beratend, richtungsweisend, organisierend) auf Grund von Erfahrung und Wissen gefordert und auf der anderen Seite das Wissen, die Kenntnis und die Wahrnehmung einer sozialen Situation in einer Gruppe.

Um die Problematik Gemeinschaft auf dem Wasser näher zu betrachten, müssen wir zunächst Begriffe klären. Wenn wir gemeinsam paddeln gehen, was sind wir dann? Eine Kameradschaft, eine Gemeinschaft, eine Gruppe, ein Team oder eine Interessengemeinschaft? - Genau genommen sind wir Individuen, die sich für eine bestimmte Zeit und ein bestimmtes Ziel, nämlich diese Tour, zusammengeschlossen haben. Mehr weiss man voneinander zunächst nicht.

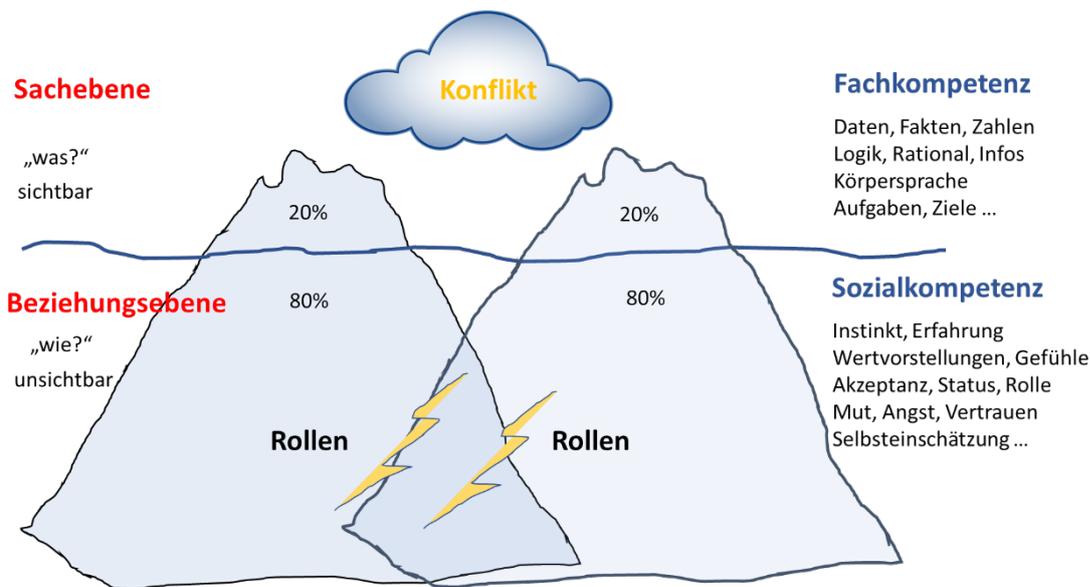
Das Eisberg-Modell

Während der Tour fängt man dann an, miteinander zu kommunizieren, und dabei gibt es zwei Ebenen der Kommunikation, hier in einem Eisbergmodell⁸ veranschaulicht:

Dieses Modell geht davon aus, dass ähnlich wie bei einem Eisberg nur ein kleiner Teil der Botschaften, nämlich 20%, direkt wahrnehmbar sind. In diesen 20% sind Sachinformationen enthalten: Start der 64. TID ist Ingolstadt am 22. Juni 2019 ... es sind 60 Teilnehmer angemeldet, die Tour endet am 6.9.2019 am Schwarzen Meer, der Zeitplan ist auf der HP veröffentlicht ...

⁸ Das Eisbergmodell geht auf Sigmund Freud zurück und wurde seitdem für viele Bereiche leicht modifiziert.

Ausbildungsmappe Kanu Touring



Grafik: Eisbergmodell der Kommunikation - Konfliktentstehung © Gabriele Koch

Abb.: 46 Eisberg-Modell

Der weitaus größere Teil der Kommunikation, die restlichen 80%, werden jedoch versteckt auf der Beziehungsebene übertragen. Diese Informationen ergänzen die Informationen der Sachebene und beeinflussen so die Botschaften. Auf der Beziehungsebene geht es häufig um Stimmungen, Gefühle und Wertvorstellungen, die durch die Körpersprache oder den Tonfall übertragen, jedoch nicht von jedermann verstanden werden. Gerade auch Phänomene wie Angst oder Vorerfahrungen, aber auch Erfahrungen und Führungsverständnis sind Konfliktpunkte, wenn diese Bedingungen in der Beziehungsebene nicht wahrgenommen werden. Jeder in einer Gruppe hat auch ein eigenes Rollenverständnis, das nicht immer mit dem Rollenverständnis der anderen zusammenpasst.

Durch den hohen Anteil an Kommunikation, der auf der Beziehungsebene übertragen wird, besteht ein hohes Risiko für Konflikte und Missverständnisse. Sobald es Störungen auf der Beziehungsebene gibt, wirken sich diese nämlich auch auf die Sachebene aus. Und die Sicherheit einer Fahrt ist unter Umständen gefährdet!

Welche Konsequenzen hat das für Planung und Durchführung von Gemeinschaftsfahrten?

Auf der Sachebene steht alles, was man so unter Fahrtenplanung und Sicherheitsmanagement bezeichnen kann. Also gute Vorbereitung, Planung, Vorsorge, auch Auswahl des / der Fahrtenleiter, also Fachkompetenz gehört dazu. Hier kann viel im Vorfeld einer Gemeinschaftsfahrt organisiert werden, das dann auch vor der Fahrt allen Teilnehmern zur Verfügung gestellt werden kann (siehe Homepage der TID z.B.). Hier müssen die Spielregeln klar kommuniziert werden! Die ist ein Teil einer guten „leadership“

Probleme antizipieren – vor der Fahrt

- Gruppengröße nicht zu groß
- Planung vorher absprechen mit TN
- Erwartungen abfragen

Ausbildungsmappe Kanu Touring

- Vorabinformationen über Schwierigkeiten, Strecke, Tagesetappen, etc. (Infoblatt)
- Evtl. Patenschaften bilden (Buddysystem)
- Gruppenleiter / Zuständigkeiten vorher festlegen
- Verbindlichkeiten festlegen, z.B. Schwimmweste
- Plan B schon ansprechen

Probleme eindämmen/lösen - während der Fahrt

Die meisten Konflikte treten während der Fahrt auf. Nachdem man sich ja erst einmal beschnuppert hat, also die Kennenlernphase hinter sich gelassen hat, beginnt die Rollenfindung in der Gruppe. Dabei herrscht Rivalität und das Ich-Denken steht im Vordergrund. Jeder hat da so sein emotionales Päckchen dabei, der eine „leidet“ an Selbstüberschätzung, der andere spricht nicht von seiner Angst vor den möglichen „Gefahren“ der Tour und wieder ein anderer hat die Tour schon zigmal gemacht und glaubt es gibt nichts mehr, was er nicht schon weis... Diese Rollen sind keine fest zugeordneten Aufgaben/Titel, sondern es sind durch diese spezifische Gruppe zugeordnete Eigenschaften mit den entsprechenden Erwartungen der Gruppe. Solche Rollen wären: Der Organisator, der heimliche Chef, der Clown, der Hilflöse, der Motivierer, das Arbeitspferd, der Besonnene, der kein-bock-Typ, der Oppositionelle...

Aus den Rollen in einer Gruppe erwachsen Beziehungen und können zu einer konstruktiven Dynamik in der Gruppe werden, positiv wie negativ! Dieses wahrzunehmen, erfordert neben „leadership“ auch „group awareness“, die Wahrnehmung der sozialen Situation in der Gruppe. Ein guter Fahrtenleiter solle auch dies können. Allerdings kann jeder Paddler mit der Zeit und der wachsenden Erfahrung diese Fähigkeiten erlernen.

Bei den meisten Tourenlängen kommen wir über diese beiden Phasen nicht hinaus; aber auf längeren Fahrten wie der TID, der Intern. Elbefahrt und ähnlich langen Touren, die länger als eine Woche dauern, bildet sich eine Vertrauensphase, in der Stärken und Schwächen der einzelnen Teilnehmer toleriert werden und ein Wir-Gefühl aufgebaut wird. Läuft alles gut stellt sich Phase 4 als Gruppenabgrenzung – das sind wir, das sind die anderen – ein, die Gruppe wird stabil und schließlich kommt in der Auflösungsphase auch die Trauerarbeit: Schade, dass es schon zu Ende ist, Erlebnisberichte, etc. Um hier wieder die TID anzusprechen, hier werden alle Phasen durchlebt und die jährlichen TID Treffen zeigen die letzte Phase, die gemeinsame Rückschau auf die Fahrten.

Nicht immer brechen bei Fahrten Konflikte offen aus. Meist funktioniert ja alles, oder die Reibungspunkte sind nicht wirklich bedeutend. Gerade bei Tagestouren oder Wochenendtouren reißt man sich ja auch schon mal zusammen. Es gibt aber auch bekannte Auslöser, die es zum offenen Ausbruch von Konflikten kommen lässt.

Konfliktauslöser:

- Angst
- fehlende Informationen
- Hunger/Durst
- Erwartungen

Ausbildungsmappe Kanu Touring

- Leistungsstand
- Risikobereitschaft
- Gesundheit
- Interessen (Schnell ans Ziel vs. Touristisches Paddeln)
- Bootsmaterial – Steuer vs Skeg
- Disziplin

Es reichen dann oftmals zwei Kanuten, um den Gruppenzusammenhalt wie eine Seifenblase platzen zu lassen!

Lösungsansätze – unterwegs

Die Probleme zu erkennen, verlangt viel Erfahrung! Lösungen zu finden für die ganz spezielle Situation braucht noch mehr Erfahrung.

Was ich aus meiner langjährigen Erfahrung als Tourenpaddlerin und meist auch Fahrtenleiterin empfehlen kann, ist, zunächst einmal, miteinander zu Reden. Ich versuche weg von der emotionsgeladenen Beziehungsebene auf die Sachebene zurück zu kehren.

Oft hilft es dann auch, Rollen neu bewusst zu verteilen; da kann man dem „Ausreißer“, der immer vorneweg paddelt, die Aufgabe geben, sich um einen schwächeren Paddler zu kümmern. Ich zeige ihm nicht, er war „unartig“, sondern ich ersuche ihn um Hilfe, zeige ihm, wie wichtig er – für die Gruppe – ist, indem ich ihm Verantwortung übertrage.

Manchmal ist es auch gut, eine zu große Gruppe aufzuteilen in Kleingruppen, um Stress abzubauen. Eventuell muss der geplante Plan B aktiviert werden und in letzter Konsequenz kann es auch zum Abbruch einer Tour kommen.

Es ist nicht einfach, unterwegs auftretende Konflikte befriedigend zu lösen; deshalb wird auch meist gar nicht erst der Versuch unternommen. Schließlich sind wir alle freiwillig in dieser Gemeinschaft unterwegs und keiner kann uns zu etwas zwingen, oder?

Das Ergebnis ist dann, dass man als Paddler diese großen Gemeinschaftsfahrten meidet, sich dann andere, oft kleinere Gruppen sucht und nur noch mit handverlesenen Kameraden unterwegs ist. Und man glaubt, dass der Begriff Kameradschaft unter Paddlern nur noch ein Mythos ist. Schade!

Ich liebe Gemeinschaftsfahrten – trotz allem!

Und mit diesem Text möchte ich andere dazu anregen, sich mehr mit diesem Thema zu beschäftigen; ich möchte stark machen, weiterhin die Gemeinschaft und die Kameradschaft mit anderen Paddlern zu suchen und auch selbst lebendiger Teil solcher Fahrten zu werden. Jeder in einer Gruppe kann diese aktiv mitgestalten und sie zu einer erfolgreichen Fahrtengemeinschaft formen!

Gabriele Koch, Ressortleiterin Service, KanuSport 08_19 (Anlage 10)

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Weitere interessante weiterführende Literatur:

Udo Beier: „Kameradschaft, 10 hilfreiche Pluspunkte“ (2002) (Anlage 11) und „Gemeinschaft: 10 vermeidbare Fehler ... und Tipps für ein konfliktfreies Zusammenpaddeln“ (2003) (Anlage 12)

Christian Dingenotto: Seemannschaft bei Seekajakfahren KS 2018/8 (Anlage 13)

Christian Dingenotto: Fahrtenleiter oder Fahrtenleider im „SEEKAJAK“ Juni 2018 (Anlage 14)

Coaching Handbook von British Canoeing (allerdings auf Englisch!) (Anlage 15)

Soziale Kompetenzen – Achtsamkeit gegenüber den Mitpaddlern:

Da man in der Regel nicht alleine zum Paddeln geht, trägt neben der reinen Fahrtenplanung auch das Miteinander der Paddler zum Gelingen einer Fahrt bei. Dabei sind Grundregeln zu beachten:

- Persönliches Risikomanagement, kritische Selbstreflexion
- Achtsamkeit gegenüber den Anderen, Gruppen-Netiquette
- Paddeln als Teil einer Gruppe

Angst und Paddeln

Angst ist ein ganz normales Gefühl, das uns schützt und uns oft am Leben erhält!

Unsere Angst beim Paddeln ist oft begründet in realen, aber auch eingebildeten "Gefahren", die wir nicht beherrschen können oder aber meinen, sie nicht zu beherrschen. Angst kann auf verschiedene Faktoren zurückzuführen sein, u.a.

- auf die eigene Unerfahrenheit (was Paddel- und Rettungstechnik, aber auch Schwierigkeitsbeurteilung betrifft)
- auf die Unerfahrenheit bzw. Unzuverlässigkeit meiner Mitpaddler (was dazu führt, dass einem bewusst wird, dass im Falle einer Kenterung man nicht den Kameraden zur Seite stehen kann bzw. die Kameraden einem selbst nicht helfen können)
- auf eine wenig geeignete Ausrüstung (was z.B. Kajak, Paddel, aber auch unzureichende Schutzbekleidung betrifft)
- auf die immer schwieriger werdenden Gewässerbedingungen (was real bzw. aber auch nur eingebildet zu sein braucht)
- auf körperliche "Schwachstellen" (zu denken Erschöpfung wegen mangelnder Kondition, Seekrankheit, Kreislaufprobleme, "Tiefen"- bzw. "Weiten"-Angst)
- auf eine pessimistische/fatalistische Einstellung (d.h. man ängstigt sich davor, dass die Situation sich verschlechtern könnte, auch wenn es keine Anzeichen dafür gibt)
- und vieles mehr

All dies ist ernst zu nehmen, aber man kann daran arbeiten, einige der Angstfaktoren zu beseitigen, indem man z.B. an Ausbildungskursen teilnimmt und seine eigenen Fähigkeiten verbessert, man sich die Leute aussucht, mit denen man Fahrten unternimmt, zu denen man Vertrauen hat und dann durch eigene Erfahrungen an Sicherheit gewinnt.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Meine Empfehlung ist, die Ängste mit Freunden / dem Ausbilder / dem Fahrtenleiter anzusprechen. Nur so kann man Hilfe bekommen und mittel- bis langfristig seine Angst abzubauen.

Udo Baier hat sich mit dem Thema auseinandergesetzt und in seinem Beitrag: Angstbewältigung (Anlage 16) analysiert. Auch wenn er dies aus der Sicht der Seekajakpaddler tut, sind die Inhalte auf das Touring-Paddeln zu übertragen.

Führungsfähigkeiten:

Sehr erfahrene Paddler können andere zu Wanderfahrten anleiten und auf von ihnen geplanten und geführten Fahrten mitnehmen. So kann man die eigenen Erfahrungen beim Wandern an die nächste Generation weitergeben. Dazu gehört aber neben den o.g. Fähigkeiten weitere Kompetenzen.

- vorausschauende Fahrtenplanung für sich und die Gruppe (samt Plan B)
- Gruppenleitung und Gruppenverantwortung
- Vorbild- und Führungsqualitäten
- Gefahren antizipieren und vermeiden

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Der Europäische Paddelpass Deutschland – das deutsche Kanu-Sportabzeichen



Abb.: 47 Das Kanu-Sportabzeichen EPP Deutschland

Das Qualifizierungssystem – Inhalt und Struktur

Das Kanu-Sportabzeichen, der Europäische Paddel Pass Deutschland, wurde 2004 entwickelt. Ziel war und ist die Ausbildung im Kanusport auf breiter Ebene in Europa zu verbessern, aber auch diese europaweit vergleichbar zu machen. Es ist ein System zur freiwilligen Qualifizierung von Paddlern und Paddlerinnen.

Die Inhalte der kanusportlichen Ausbildung sind in allen Ausbildungsstufen gleich:

- A. Paddeltechnik
- B. Sicherheit im Kanusport
- C. Ökoschulung, Sensibilisierung der Kanuten im Verhalten mit und in der Natur

Das Sportabzeichen ist jedem Interessierten zugänglich und kann von diesem erworben werden. Eine Vereins- oder Verbandsmitgliedschaft ist nicht notwendig.

Die Vergabe erfolgt mittels Schulungen und Prüfungsfahrten in den Bereichen Technik, Sicherheit und Umwelt. Die Kurse und Prüfungsfahrten werden von qualifizierten Trainer-C bzw. Trainer-B Kanu aus dem Freizeitsport über Vereine bzw. Verbände oder auch in gewerblichen Kanuschulen angeboten.

Die umfangreiche und komplexe Ausbildung erfolgt stufenweise. Derzeit sind vier Levels mit entsprechenden Fachkenntnissen verfügbar:

- | | | |
|--------------------|---------|---|
| 1. Anfänger | EPP-D 1 | geht nicht allein aufs Wasser |
| 2. Fortgeschritten | EPP-D 2 | kann grundsätzlich mit seinem Boot umgehen |
| 3. Kompetent | EPP-D 3 | bewegt sich autonom und sicher auf dem Gewässer |
| 4. Sehr Erfahren | EPP-D 4 | kann Gruppen sicher führen |

Die Qualifizierungen werden für verschiedene Bootsformen vergeben, wie Kajak, Canadier, Stand-Up-Paddling (SUP) und differenzieren sich in unterschiedliche Gewässertypen, z.B. Wildwasser, Flüsse und Seen im Binnenland (Touring), Küste (Seekajak).

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Die Standards der Level sind unter den Europäischen Mitgliedsländern abgestimmt und werden in einem laufenden Prozess permanent weiterentwickelt.

Der EPP wird in einigen europäischen Ländern als Zugangsregelung zu bestimmten Gewässern genutzt, da auf Grund des differenzierten Inhaltes die Qualifizierung des Inhabers nachgewiesen wird. Für die Nutzung sensibler Gewässer ist die intensive Umweltschulung von Bedeutung und gilt als Nachweis der besonderen Achtsamkeit der Inhaber.

Gewerbliche Kanuverleiher verlangen teilweise den EPP als Nachweis von Fachkenntnissen für die Verleihung von Material.

Der EPP-D wird ausdrücklich zur Nutzerlenkung bei notwendigen Befahrungsregelungen empfohlen. Kann er doch von jedem Paddler, jeder Paddlerin, unabhängig von einer Verbands- oder Vereinszugehörigkeit erworben werden.

Der Stufenaufbau des EPP Deutschland

Die Ausbildung dem EPP Deutschland folgend ist stufenförmig von leicht/einfach zu schwierig, routiniert, komplex. Diesen Aufbau zeigt die folgende Grafik deutlich:

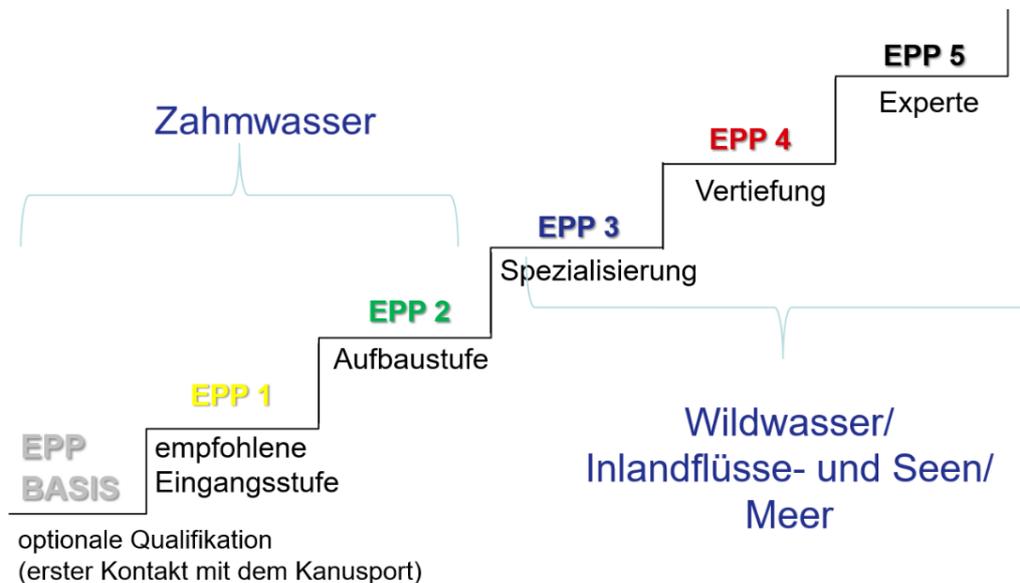


Abb.: 48 Stufenaufbau EPP Deutschland (Gabriele Koch 2020)

Man muss diese Stufen nicht einzeln durchlaufen, Quereinstieg ist jederzeit möglich.

Übersicht über das Kursangebot zum EPP-D:

<https://www.kanu.de/SERVICE/Termine/Termine-suchen> Suchwort: EPP

Ausbildungsmappe Kanu Touring

In welchen Disziplinen wird der EPP Deutschland vergeben?

Die Mindeststandards in den unterschiedlichen Disziplinen, auch im Leistungssport, werden von den epp Mitgliedsverbänden gemeinsam festgelegt und auch überarbeitet. Allerdings vergeben nicht alle Kanu-Verbände alle vorhandenen epp Disziplinen bzw. Stufen.

In Deutschland haben wir uns entschieden, den EPP Deutschland nur im Freizeitsport zu vergeben, zunächst nur in Wildwasser und Seekajak und Canadier bis zu Stufe 2.

Im Laufe der Zeit kamen die Disziplin Touring und SUP hinzu, dies geschah auf Wunsch von Paddlern dieser Disziplinen und mit deren Mitarbeit.

Die Stufe 5 wird bisher in keinem Kanu-Verband vergeben; hier gibt es ein Projekt in der Disziplin Seekajak, bei dem die Möglichkeiten bzw. die Notwendigkeiten ausgelotet werden sollen.

Im Bereich des Deutschen Kanu-Verbandes werden also folgende Stufen in den einzelnen Disziplinen vergeben:

EPP- Stufen	Wildwasser	Touring	Seekajak	Canadier	SUP
Stufe 5			Projekt 2021/22		
Stufe 4					
Stufe 3				Planung ?	Erarbeitung
Stufe 2					
Stufe 1					
Basis					

Abb.: 49 Vergabe des EPP Deutschland

Wer darf die Prüfungen zum EPP Deutschland abnehmen?

Prüfungsberechtigt sind die Lizenzinhaber des Deutschen Kanu-Verbandes: Trainer C und B Breitensport, Sportart Kanu Freizeitsport.

Organisationen außerhalb des DKV können eine jährliche Lizenz für die Vergabe des EPP-Deutschland erwerben. Dabei wird geprüft, ob Ausbilder dieser Organisationen dem Standard der DKV-Lizenzen entsprechen.

Wer welche Stufenprüfungen abnehmen darf ist vom DKV fest geregelt:

Ausbildungsmappe Kanu Touring

<p>DKV-Fahrtenleiter / DKV-SUP Instruktor Basis 2019: 253/89 gültige Lizenzen Ausbildung min. 30 LE</p>	<p>Abnahmeberechtigt für EPP-D Basis</p>	
<p>Trainer C Breitensport, Sportart Kanu Freizeitsport 2019: 1086 gültige Lizenzen Ausbildung: min. 120 LE</p>	<p>Abnahmeberechtigt für EPP-D 1-2</p>	
<p>Trainer C Breitensport, Sportart Kanu Freizeitsport mit Zusatzqualifikation EPP-D Stufe 4 2019: 1086 gültige Lizenzen Ausbildung: min. 120 LE</p>	<p>Abnahmeberechtigt für EPP-D 3</p>	
<p>Trainer B Breitensport, Sportart Kanu Freizeitsport mit Zusatzqualifikation EPP-D Stufe 4 2019: 54 gültige Lizenzen Ausbildung: Trainer C plus zusätzlich min. 60 L</p>	<p>Abnahmeberechtigt für EPP-D 4</p>	

Stand: April 2020

(c) Gabriele Koch

Abb.: 50 Prüfungsberechtigte EPP Deutschland (Gabriele Koch 2020)

Die gesamten Informationen, insbesondere die aktuellen Bedingungen zur Vergabe des EPP-Deutschland finden sich auf der Homepage des Deutschen Kanu-Verbandes unter

<https://www.kanu.de/FREIZEITSPORT/Infothek-fuer-Paddler/EPP-Deutschland>

Mehrwert für Paddler und Vereine durch den EPP-Deutschland

Für den einzelnen Paddler stellt der EPP-D ein standardisiertes Qualitätsmanagement im Kanusport da. Er weiß nach einer Prüfung, wo er mit seinen Fähigkeiten steht, wo er noch dran arbeiten sollte und wohin er sich weiter entwickeln könnte.

Der EPP kann die Zukunft eines Vereins sichern helfen.

Eine Einnahmequelle für vermarktbar Kursangebote an

- Interessierte / Nicht-Mitglieder
- Mitglieder (günstigere Konditionen / kostenlos)
- Ein anerkanntes Standardsystem für die Weiterentwicklung von Paddlern/ Mitgliedern
- Eine Orientierungshilfe zur Einschätzung (unbekannter) Fahrtteilnehmer

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Die Matrix der Fähigkeiten in den EPP-Stufen

In der epp coregroup wurde anhand der epp standards versucht, ein ganzheitliches (holistisches) Bild eines Paddlers einer bestimmten Qualifizierungsstufe darzustellen. Dadurch entstand die nachfolgende Matrix.

Matrix

EPP Stufen mit Rollen und Fähigkeiten

	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Stufe 5
Allgemeine Fähigkeiten	Anfänger	Fortgeschrittener Anfänger	Kompetent	Effizient	Experte
Rolle	Paddler	Mitglied einer geleiteten Gruppe	Mitglied einer Gruppe von Paddlern gleichen Könnens	Gruppenleiter	Experten Gruppenleiter
Entscheidungen	Abhängig	Verstehen	Autonom	Selbstgeführt	Selbstgelenkt
Technische Fähigkeiten	Kann in verschiedenen Richtungen fahren	Kann einen selbstdefinierten Kurs halten	Kann mit spezifischen Wassersportgerät paddeln	Paddelt effizient mit einem spezifischen Paddelsportgerät	Adaptiert effiziente Technik und kann antizipieren
Eigene Sicherheit	Kenterung ohne Panik	Selbstrettung nach Kenterung auf einfachem Gewässer	Eskimorolle oder Wiedereinstieg nach Kenterung mit Fremdhilfe in tiefem Gewässer	Eskimorolle oder Wiedereinstieg nach Kenterung selbstständig in tiefem Wasser	Eskimorolle oder Wiedereinstieg nach Kenterung im tiefen Wasser unter schwierigen Bedingungen
Gruppensicherheit	Persönliches Bewusstsein	Partner Bewusstsein	Gruppenbewusstsein	Gruppenleiter	Gruppenleiter unter schwierigen Bedingungen
Ausrüstung	Zur Verfügung gestelltes Material nutzen können	Kennt Eigenschaften der verschiedenen Ausrüstungsmaterialien	Wählt den Umständen angepasstes Material	Setzt gezielt angemessenes Material ein	Kennt detailliert Eigenschaften des Materials und setzt dies gezielt ein
Umwelt	Basis Umweltbewusstsein	Grundlegende Kenntnis und entsprechendes Verhalten bezüglich Umwelt	Grundlegendes Wissen und Bewusstsein bezüglich Umwelt und Konsequenzen	Trifft vorausschauend nachhaltige Entscheidungen	Zeigt auch unter erschwerten Bedingungen selbstverständlichen und nachhaltigen Umgang mit der Natur

Stand: April 2020

(c) Gabriele Koch

13

Abb.: 51 Matrix der Fähigkeiten in den EPP Stufen (Gabriele Koch 2020)

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Der Kompetenzkompass

Christian Dingenotto hat einen Kompetenzkompass Küste entwickelt, der in vielem auch auf Touring zutrifft: Das Schema wird noch für Touring überarbeitet.

Hier wird dargestellt, welche Fähigkeiten und Fertigkeiten in welcher EPP-Stufe vorhanden sein sollen und in welcher Qualität. Deutlich ist dabei die Entwicklung von der Basis über Einfach zu Routine und Demoqualität zu sehen.

Der Kompetenzkompass Küste:

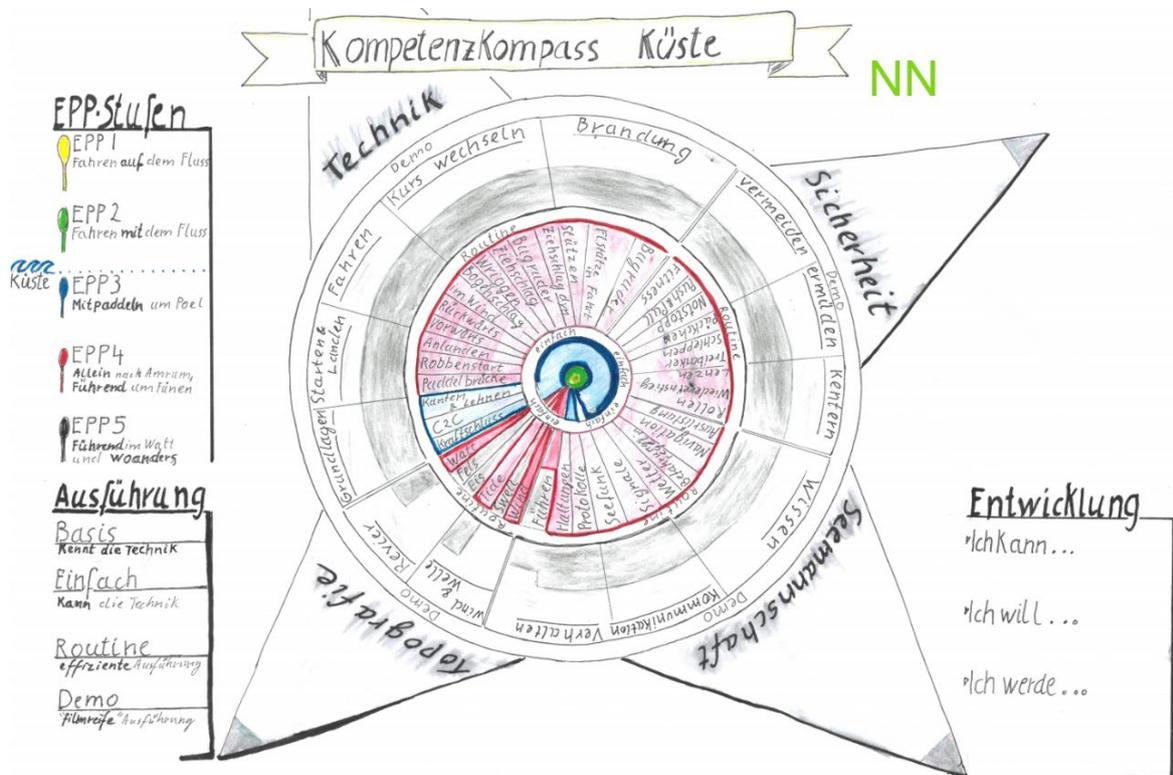


Abb.: 52 Der Kompetenzkompass Küste von Christian Dingenotto

Anhang

Bilderverzeichnis

Abb.: 1 Titelfoto Gabriele Koch	0
Abb.: 2 Seite aus dem Fotobuch "Globus" von Gabriele Koch.....	8
Abb.: 3 DKV Fahrtenbücher mit Eintragungen	9
Abb.: 4 DKV Fahrtenbuch Innenseiten	9
Abb.: 5 Beispielseite des eFB.....	11
Abb.: 6 Seite mit den hochgeladenen tracks.....	11
Abb.: 7 Der Aufkleber EPP Deutschland - Das Kanu-Sportabzeichen	16
Abb.: 8 Tourenboot, Foto N.-D. Koch	17
Abb.: 9 Grundausstattung Tourenboot, Zeichnung Gabriele Koch	18
Abb.: 10 Euro oder Grönlandpaddel, Foto Gabriele Koch.....	19
Abb.: 11 Das soll alles ins Boot! Foto Gabriele Koch.....	20
Abb.: 12 Ausschnitt der Packliste von Martin Oelscher, Itzehoe	21
Abb.: 13 Foto von der Facebookseite Lena Roehlings	27
Abb.: 14 Grafik Dennis Drieschner	28
Abb.: 15 Kanten zum Kurve fahren (Gabriele Koch)	29
Abb.: 16 Weg des Paddelblatts im Wasser beim Achterschlag (Wikipedia)	30
Abb.: 17 www.kayarchi.co.uk.....	32
Abb.: 18 Die Kenterung	33
Abb.: 19 "Dreh dein Boot um - die Luke nach oben"	33
Abb.: 20 „Hangle dich zu deinem Bug“	33
Abb.: 21 „Geh zu meinem Bug und stabilisiere mein Boot“	33
Abb.: 22 Retter fixiert beide Boote, der Schwimmer fädelt dann seinen äußeren Fuß in seine Sitzluke	33
Abb.: 23 Der Retter lenzt das Boot durch eine Drehbewegung.....	33
Abb.: 24 bis er aufrecht in der Luke sitzt.....	33
Abb.: 25 Der Schwimmer dreht sich ins Boot.....	33
Abb.: 26 Feststoff Paddle Float, aufblasbares Paddle Float, Grönlandpaddel Paddle Float (Internetfotos).....	34
Abb.: 27 Quelle: www.kayarchy.co.uk	34
Abb.: 28 Contact Tow - eigene Herstellung (Gabriele Koch).....	35
Abb.: 29 (Quelle: https://www.kayarchy.com/html/02technique/003raftingupandtowing/001.htm#raftingup), modifiziert	35
Abb.: 30 Contact Tow zur schnellen Bootsverbindung beim Schleppen/Push (Gabriele Koch)	36
Abb.: 31 (Quelle: https://www.kayarchy.com/html/02technique/003raftingupandtowing/001.htm#raftingup)	36
Abb.: 32 Internetfotos Schleppsysteme	36
Abb.: 33 Kategorisierung der bundesdeutschen Wasserstraßen nach dem 5. Bericht der WSV-Reform	37
Abb.: 34 Das Dattenfelder Wehr an der Sieg (Foto Gabriele Koch)	41
Abb.: 35 Canua APP Beispiel Dattenfelder Wehr	41
Abb.: 36 schematische Zeichnung einer Staustufe (Nikolaus-Dieter Koch)	42
Abb.: 37 Informationen zu den deutschen Staustufen auf der Donau incl. Bootsgasseninformationen (ELWIS)	43

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Abb.: 38 mit den Grossen in der Schleuse (Gabriele Koch).....	43
Abb.: 39 Fisch-Borsten-Pass an der Staustufe Regensburg an der Donau.....	44
Abb.: 40 Sammlung von Planungsdetails im workshop (Gabriele Koch)	45
Abb.: 41 Checkliste Fahrtenplanung (Elke Roder).....	48
Abb.: 42 Paddeln im Winter, Foto: Hendrik Seifen	49
Abb.: 43 Gefühlte Kälte: Der Windchill-Effekt.....	50
Abb.: 44 Bootstransport auf PKW, Foto: Gabriele Koch	59
Abb.: 45 Gruppenfahrt auf dem Rhein Foto: Nikolaus-Dieter Koch.....	61
Abb.: 46 Eisberg-Modell.....	63
Abb.: 47 Das Kanu-Sportabzeichen EPP Deutschland	68
Abb.: 48 Stufenaufbau EPP Deutschland (Gabriele Koch 2020).....	69
Abb.: 49 Vergabe des EPP Deutschland	70
Abb.: 50 Prüfungsberechtigte EPP Deutschland (Gabriele Koch 2020)	71
Abb.: 51 Matrix der Fähigkeiten in den EPP Stufen (Gabriele Koch 2020)	72
Abb.: 52 Der Kompetenzkompass Küste von Christian Dingenotto.....	73
Abb.: 53 Kompetenzkompass Wildwasser (Dr.Stefan Bühler/Christian Dingenotto)	74

Literaturverzeichnis

ein weiterführendes Literaturverzeichnis muss ich noch zusammenstellen

Stichwortregister/Index

Muss am Schluss der Bearbeitung erstellt werden... - falls notwendig 😊

Anlagen:

- Anlage 01_DKV-Wandersport-Ordnung 2020
- Anlage 02_Packliste von Martin Oelscher
- Anlage 03_KD_08-2020_was muss mit an Bord
- Anlage 04_Richtlinien zu Ökoschulungen 2020
- Anlage 05_DKV Konzept Sicherheitsschulungen 2020
- Anlage 06_KS 8/20_Nigel Foster
- Anlage 07_KS 6/20 CD-Kanten und Lehnen
- Anlage 08_Checkliste Fahrtenplanung (Elke Roder)
- Anlage 09_N-D Koch_Winterpaddeln_nur bedingt fuer Anfaenger
- Anlage 10_KS_9/19_Gruppendynamik (Gabriele Koch)
- Anlage 11_Udo Beier „Kameradschaft, 10 hilfreiche Pluspunkte“ (2002)
- Anlage 12_Udo Beier „Gemeinschaft: 10 vermeidbare Fehler ... und Tipps für ein konfliktfreies Zusammenpaddeln“ (2003)
- Anlage 13_KS 08/18 Seemannschaft bei Seekajakfahren (Christian Dingenotto)
- Anlage 14_Fahrtenleiter oder Fahrtenleider im „SEEKAJAK“ Juni 2018 (Christian Dingenotto)
- Anlage 15_British-Canoeing-Leadership-Principles-V1-0-April17
- Anlage 16_Udo Baier_Angstbewaeltigung

Alle Anlagen sind in einer Cloud abgelegt; der Link zu der Cloud lautet:

<https://1drv.ms/u/s!AIPLLcs9zaDogvV2PN1O7vRMMBVI7Q?e=uLO30H>

Eine Bitte: das Heft gerne an andere Touring-Paddler weitergeben – aber nicht verändern!

Konstruktive Kritik und Ergänzungen werden gerne entgegengenommen und wenn möglich auch eingearbeitet und in einer neuen Version veröffentlicht!

Dies ist ein ganz privat erstelltes Handbuch! Es ist nicht gemacht, um damit Geld zu verdienen, sondern um neue Touring-Paddler zu gewinnen und weiterzubilden!

Eure Gabi



Ausbildungsmappe Kanu Touring

Adressen

Deutscher Kanu-Verband e.V.

- Bundesgeschäftsstelle -

Hausanschrift:

Bertaallee 8
47055 Duisburg

Postanschrift:

Postfach 10 03 15
47003 Duisburg

Geschäftszeiten:

Mo.-Do.: 8.30 - 11.45 Uhr und 13.00 - 15.30
Uhr

Fr.: 8.30 - 13.00 Uhr

Telekontakte:

Tel. 0203/99759-0

Fax 0203/99759-60

E-mail: service@kanu.de

Internet: <http://www.kanu.de>

Vizepräsidentin Freizeitsport

Isa Winter-Brand

vp@freizeit-kanu.de

Ressort Ausbildung

Ressortleiter Oliver Bungers

Ressort Service

Ressortleiterin Gabriele Koch

service@freizeit-kanu.de

Ressort Umwelt und Gewässer

Ressortleiterin Petra Schellhorn

umwelt@freizeit-kanu.de

Ressort Sicherheit und Material

Ressortleiter Dr. Stefan Bühler

sicherheit@freizeit-kanu.de

Ressort Breitensport

Ressortleiterin Karin Hafke

breitensport@freizeit-kanu.de