



Deutscher *Kanu*-Verband

Version: 5 vom 01. Januar 2022

Touring oder Wasserwandern

Ein Handbuch zum Lernen
und Nachschlagen

2022, Version 5

Gabriele Koch

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 wissen 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. seit 2017

- Referentin EPP Deutschland im Resort Service (2013-2019)
- Referentin Touring im Resort Ausbildung seit 2015
- Trainer B Kanu-Freizeitsport seit 2012
- 2014 Globus-Abzeichen und 2020 Wanderfahrerabzeichen Gold 20

Fuldastrasse 10

53332 Bornheim

email: gabi@touring-kanu.de

Co-Autoren:

Nikolaus-Dieter Koch, Bonn

Elke Roder, Bonn

Sabine Stümges, DKV GmbH

Christian Dingenotto, Küstenreferent Niedersachsen

Dr. Lars Klüser, Prof. Dr. med. Kay Steen, Petra Schellhorn (RL:in Umwelt und Gewässer)
und einige andere mehr. Vielen Dank für eure Mitarbeit!

klaus@touring-kanu.de

elke@touring-kanu.de

sst@dkvgmbh.de

epp@freizeit-kanu.de

Nach der ersten Veröffentlichung im Juni 2021 habe ich eine Reihe Anregungen und Verbesserungsvorschläge bekommen und gerne angenommen. Das Ergebnis ist diese neue Auflage Version 5 (es gab eine Menge Ergänzungen!), veröffentlicht Weihnachten 2021 für das Neue Jahr 2022

Inhalt

Vorwort	4
Vom Wanderpaddeln zum Kanu-Touring.....	5
Faszination Kanu-Touring.....	5
Wanderfahren/Kanu-Touring und die Nachhaltigkeit (Petra Schellhorn)	6
Wanderfahrer/Touring-Tradition und die DKV-Kanustationen.....	7
Wanderfahrer/Touring-Tradition und das Fahrtenbuch.....	8
Auszeichnungen im Kanu-Touring.....	14
Ausrüstung, Fähigkeiten und Wissen rund um das Kanu-Touring	19
Das Boot	19
<i>Checkliste Bootsausstattung eines Tourenbootes</i>	20
Aus welchem Material bestehen Kajaks?.....	20
Polyethylen.....	21
Thermogeformtes ABS	21
Hochwertige Lamine	22
Das Paddel – Euro oder Grönlandpaddel.....	22
Die weitere Ausrüstung.....	25
Tourenboot packen für die große Fahrt.....	25
Die Kenntnisse.....	28
Ausbildungsangebote für Kanu-Touring.....	30
Öko-Schulungen	30
Sicherheitsschulungen.....	31
Workshops, die es bisher noch nicht flächendeckend gibt.....	32
Workshop Grundlegende Paddeltechniken	32
Workshop Assistierte Rettung und Eigenrettung.....	38
Workshop Paddeln auf Bundeswasserstrassen	48
Workshop Querbauwerke – Hindernisse fürs Wanderpaddeln.....	52
Nützliches Wissen rund um die Fahrtenplanung	59
workshop: Kleine Wetterkunde für Tourenpaddler (<i>Autor Dr. Lars Klüser</i>)	59
Luftdruck	59
Wind	59
Temperatur.....	62
Wolken	62
Gewitter.....	63
Nebel	64

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Druckgebiete und Fronten	65
Wettervorhersage	66
Informationen zum Wetter – online oder per APP	67
Workshops Fahrtenplanung (Autorin: Elke Roder).....	69
Workshop Winterpaddeln.....	73
Workshop Sommer / Sonne – unterschätzte Gefahren beim sommerlichen Paddeln.....	79
Workshop Ladelogistik – Boote transportieren	84
Workshop Gruppendynamik (group awareness und leadership)	86
Der Europäische Paddelpass Deutschland – das deutsche Kanu-Sportabzeichen.....	93
Das Qualifizierungssystem – Inhalt und Struktur	93
Der Stufenaufbau des EPP Deutschland.....	94
In welchen Disziplinen wird der EPP Deutschland vergeben?	95
Wer darf die Prüfungen zum EPP Deutschland abnehmen?.....	95
Mehrwert für Paddler und Vereine durch den EPP-Deutschland	96
Prüfungen bzw. die Lernzielkontrolle sollte Spaß machen!.....	96
Hilfen für die Ausbilder in den Vereinen - AhOI.....	97
Der Kompetenzkompass	98
Der Deutsche Kanu-Verband	101
Was tut der DKV für seine Mitglieder?.....	101
Die föderale Struktur des Deutschen Kanu-Verbandes – Vom Mitglied bis zum Verband.....	102
Die Arbeitsstruktur des Deutschen Kanu-Verbandes.....	103
Das Ehrenamt – Rückgrat der Arbeit des Verbandes.....	104
Ehrenamt im Verein – Thesen	106
Vereinsauszeichnungen des Deutschen Kanu-Verbandes	107
Das Netzwerk der Kanustationen.....	107
DKV- anerkannter Ausbilder.....	109
Auszeichnung Aktiv für Familien	111
Adressen.....	112
Anhang	113
Bilderverzeichnis	113
Literaturverzeichnis.....	115
Stichwortregister/Index	115
Anlagen:.....	116

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. Auch **Petra Schellhorn**, **Prof.Dr. Kai Steen** und **Dr. Lars Klüser** haben einen Fachbeitrag beigesteuert.

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 gemacht. 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 Gepäck 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 findet sich ein Fahrtenangebot auf französischen Flüssen, in Italien, den Niederlanden, Polen, Schweden, Tschechien und Ungarn.

Weil die Attraktivität des Wasserwanderns in den letzten Jahren in den Vereinen merklich zurück ging und als „Altbacken“ betrachtet wurde, machte sich der Kanu-Freizeitsport im Deutschen Kanu-Verband Gedanken, wie man das ändern kann. Eine Entscheidung war dabei, den Begriff Kanu-Wandern durch den Begriff Kanu-Touring zu ersetzen. Der Begriff ist nicht neu, sondern wird im europäischen Sprachraum für freizeitsportlichen Kanusport z.B. im Urlaub verwendet. Gleichzeitig wurde in der Ausbildung offenbar, dass die Trainer C und Trainer B nicht mehr ausschließlich wildwasserorientiert ausgebildet werden sollten, sondern im Kanu-Freizeitsport eine Schwerpunktdisziplin wie Wildwasser, Seekajak oder Touring wählen dürfen, die Disziplin, in der sie zuhause sind. Seit 2018 gibt es die Disziplin Touring (ab Stufe 3) beim Kanusportabzeichen EPP Deutschland.

Mit dieser Entwicklung und dem nun vorhandenen Lernzielkatalog (EPP Deutschland Touring) steht nun fest, was ein Touring-Paddler alles Können und Wissen sollte. Die Chance, dass in Zukunft Kanu-Touring-Paddler besser ausgebildet werden ist damit gegeben. Da es aber bisher für diese Disziplin noch keine zusammenfassendes Handbuch gibt, habe ich mein Wissen in diesem Handbuch zusammengefasst.

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.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

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 un/bekannte Land, der dafür sorgt, dass die Stunden auf dem Wasser eine kleine Auszeit aus dem normalen Lebens-trott bedeuten.

Wanderfahren/Kanu-Touring und die Nachhaltigkeit (Petra Schellhorn)

Der Gedanke der Nachhaltigkeit wurde erstmals im 18. Jahrhundert in der Waldwirtschaft angewendet, denn es sollte nur so viel abgeholzt werden, wie der Wald in absehbarer Zeit auf natürliche Weise regenerieren kann. Das Prinzip der Nachhaltigkeit stellt also sicher, dass ein natürliches System in seinen wesentlichen Eigenschaften langfristig erhalten bleibt.

Alle Kanu-Aktivitäten haben Auswirkungen auf unsere Umwelt. Gerade in heutigen Zeiten, in denen die breite Bevölkerung über Klimaschutz und Mikroplastik diskutiert, sollten nachhaltige Effekte von Kanu-Touren bei Planung, Durchführung und Nachbereitung berücksichtigt werden, um so mögliche negative Auswirkungen zu minimieren.

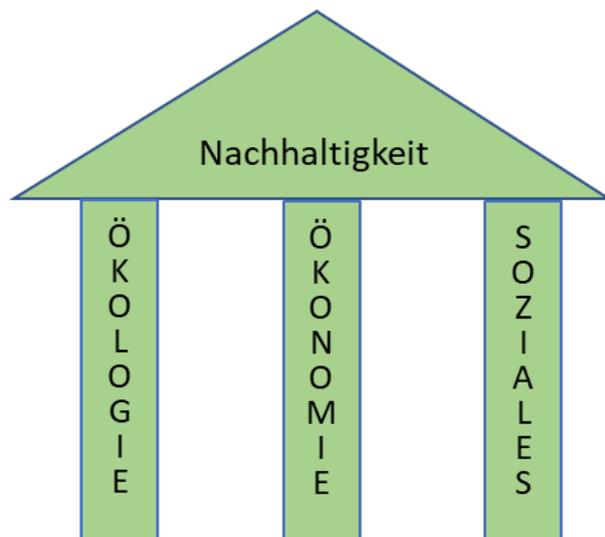


Abb.: 2 Die drei Säulen der Nachhaltigkeit

Im Kanusport tut sich von Anfang an viel in Hinsicht auf die sozialen Aspekte der Nachhaltigkeit: in den Vereinen treffen sich Jung und Alt, Menschen mit Handicap und solche ohne – sie alle möchten ihren Kanusport mit Freude (und mit Freunden) ausüben.

Kanusport hat einen positiven Einfluss auf das menschliche Wohlbefinden, denn die Ruhe auf dem Wasser, nur unterbrochen vom stetigen Plätschern und den Stimmen der Vögel, sorgt für Entspannung und Erholung. Eine Kanutour wirkt entschleunigend und baut den Stress des Alltags ab.

Durch die gleichmäßige Bewegung beim Kanufahren erfolgt ein Muskelaufbau, und die positive Körperspannung steigt. Eine Fahrt gegen die Strömung ergibt ein Kardiotraining, zudem stärkt das Paddeln bei Wind und Wetter an frischer Luft das Immunsystem.

Kaum eine andere Sportart bietet ein solches Komplettpaket für die Gesundheit!

Nachhaltigkeit berücksichtigt auch die ökonomischen Aspekte; hier können schon bei der Planung von Kanu-Touren Einsparmöglichkeiten (Gruppenfahrkarten, Fahrgemeinschaften, Gruppentarife bei Übernachtungen, Benutzung von eigenem Geschirr/Besteck anstelle Einweggeschirr, etc.) mitberücksichtigt werden.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Vielerorts steht den Mitgliedern das Vereinsmaterial kostenlos für Training und Kanu-Touren zur Verfügung, so dass nicht jede:r eigene Boote samt Zubehör anschaffen muss um paddeln zu gehen – das schont den Geldbeutel.

Und nicht vergessen: Kanusportler:innen tragen durch ihre Ausgaben vor Ort (Übernachtungen, Einkäufe, Gastronomie, etc.) zur Förderung des ländlichen Raums entlang der Gewässer bei.

Die dritte Säule der Nachhaltigkeit betrifft ökologische Aspekte. Vielfältige Aktivitäten und Maßnahmen für einen sensiblen Umgang mit dem Sportraum Natur und eine umweltverträgliche Ausübung des Kanusports gehören zu den Kernbereichen des DKV und seiner Vereine. Die Vermittlung von Umweltwissen ist fester Bestandteil der kanusportlichen Ausbildung, sei es bei der Ökoschulung, bei Lehrgängen zu Fahrtenleiter:innen, SUP-Instruktor:innen oder Trainer:innen oder beim EPP Deutschland.

Auf Trainingsfahrten und Kanu-Touren kommt der MUSS (Müll-Unrat-Sammel-Sack) zu Einsatz; er nimmt den am Gewässer gefundenen Abfall auf und führt ihn am Ende der Paddeltour der geregelten Entsorgung zu. Info: <https://www.kanu.de/FREIZEITSPORT/Aktionen/Umwelt-Aktionen/Der-MUSS-52107.html>

Gemeinsam mit den Verbänden Rudern, Segeln, Tauchen und NABU setzt sich der DKV bei den „Gewässerrettern“ für eine saubere Umwelt ein. Auf der Plattform <https://www.gewaesserretter.de/> können Müllfunde gemeldet und Gewässerreinigungsaktionen organisiert werden, dazu gibt es Informationen rund ums Thema Plastik.

Auf der Seite <https://www.kanu.de/DER-DKV/Bundesverband/Nachhaltigkeit-73844.html> finden Kanusportler:innen vielfältige Praxisbeispiele zur Nachhaltigkeit im Kanusport, vom Verhalten während der Sportausübung bis hin zu den Bereichen der Sportorganisation und Verwaltung.

Wanderfahrer/Touring-Tradition und die DKV-Kanustationen

Für die Übernachtung bei Mehrtagestouren stehen die öffentlichen Zeltplätze, Gasthäuser oder Wanderrastplätze zur Verfügung.



Abb.: 3 Das Schild Kanu-Station an einem Bootshaus

Aber hier in Deutschland haben wir auch ein europaweit einmaliges Netzwerk von DKV-Kanustationen.

Diese finden sich vor Allem bei den an Wanderflüssen gelegenen Vereinen. Diese stellen ihre Bootshäuser und Zeltwiesen samt den sanitären Einrichtungen dem Wasserwanderer zur Verfügung. Gegen ein Entgelt kann man Bootshaus und Sanitäranlagen nutzen, und manchmal auch den guten Rat der dortigen Paddler!

Mehr dazu unter DKV am Ende des Buches.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

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 war und evtl. auch wo. Hieraus können Statistiken erstellt werden oder auch mal Einträge für das persönliche Fahrtenbuch überprüft werden.

Und jeder Paddler kann sein **persönliches Fahrtenbuch** führen.

Egal, ob in Papierform oder elektronisch mit dem Vereinsfahrtenbuch efa (von den Ruderern entwickelt, aber leider seit einigen Jahren nicht weiterverfolgt), oder dem eFB des DKV-jeder Paddler sollte vor Fahrtbeginn seine Fahrt mit Boot und geplanter Strecke dort eintragen. **Warum?**

1. **Sicherheit:** man sieht, wer mit welchem Boot auf welcher Strecke unterwegs ist und kann, wenn am Abend weder Boot noch Paddler zurück sind, im Notfall eine Suche starten (So die Theorie...)
2. **Verein:** Im Fahrtenbuch werden alle genutzten Boote im Verein aufgeführt und wer sie gefahren hat. Dies ist für die Verwaltung der Vereinsboote hilfreich, welche Boote werden gar nicht genutzt (=verkaufen) und welche werden besonders gerne genutzt (=ergänzen); und wenn etwas kaputt ist, wer hat das Boot zuletzt gefahren?
3. **Tagebuch:** Am Ende der Paddelsaison erhält man als persönliches Fahrtenbuch eine Liste mit allen Fahrten und Kilometerständen und kann sich so an die Fahrten der Saison zurückerinnern.

Wenn man das Fahrtenbuch über Jahre führt, ist es ein ganz persönliches Tagebuch des Paddelns! Und zusammen mit den Fotos aus der Zeit ergeben sich schöne Erinnerungen

Ausbildungsmappe Kanu Touring

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>

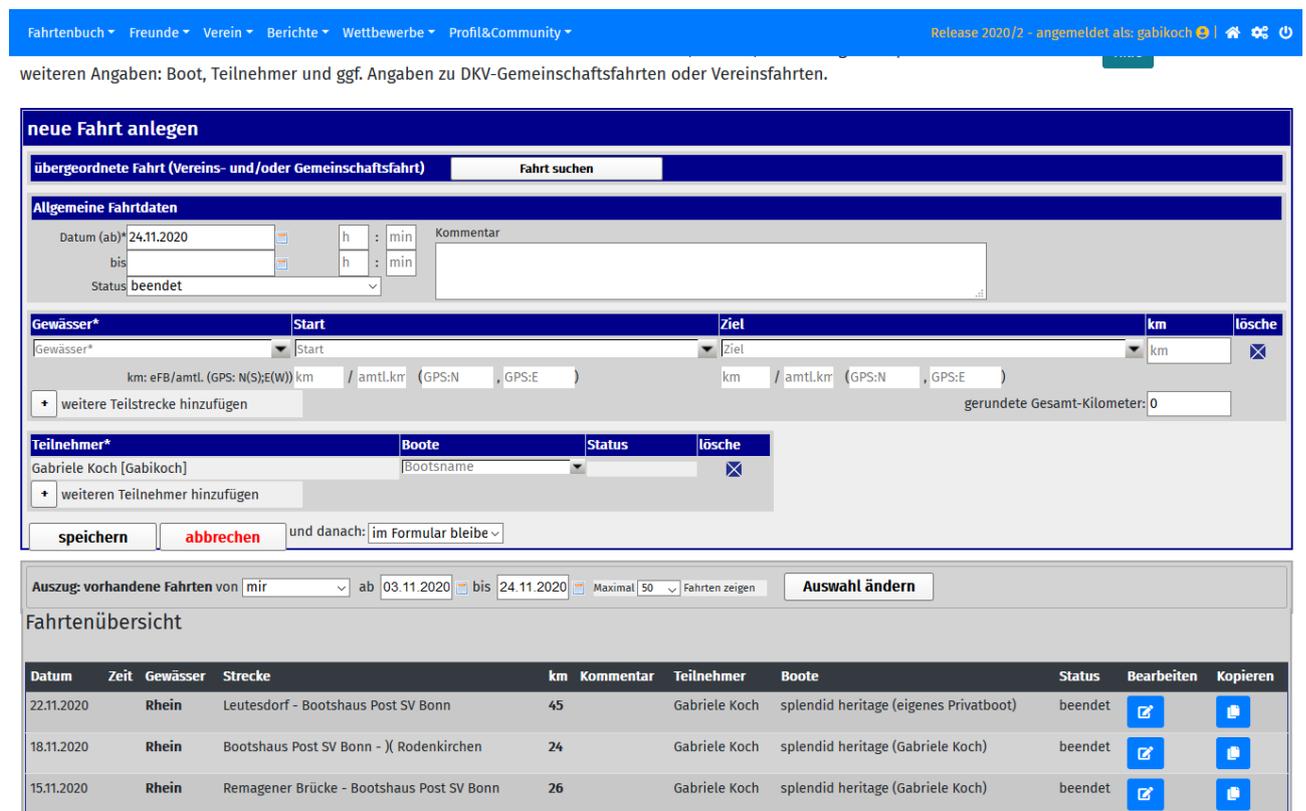
Zunächst muss der Nutzer sich im eFB anmelden und auch angeben, in welchem Verein er ist (oder Einzelmitglied). Das eFB ist bisher nur DKV-Mitgliedern zugänglich! Der eFB-Beauftragte des Vereins bekommt eine E-Mail, mit der Bitte, die Mitgliedschaft zu bestätigen.

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.



The screenshot shows the 'neue Fahrt anlegen' (create new trip) form in the eFB system. The form includes fields for 'Allgemeine Fahrtdaten' (General Trip Data) such as start and end dates, status, and a comment. It also has sections for 'Gewässer*' (Water body), 'Start', and 'Ziel' (Destination) with options for distance and GPS coordinates. There is a 'Teilnehmer*' (Participants) section where 'Gabriele Koch [Gabikoch]' is listed. At the bottom, there are 'speichern' (save) and 'abbrechen' (cancel) buttons. Below the form is a 'Fahrtenübersicht' (Trip Overview) table showing a list of trips with columns for date, time, water body, route, distance, comment, participant, boat, status, and actions like 'Bearbeiten' (edit) and 'Kopieren' (copy).

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.: 7 Beispielseite des eFB

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



Abb.: 8 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.

Die Canua-APP



Abb.: 9 Canua-APP Titelseite

Ins eFB kann man alle aufgezeichneten Tracks hochladen, egal mit welchem Tracking-Device! Aber der DKV stellt eine eigene APP für zu Verfügung, die neben dem Aufzeichnen der Fahrt auch die Planung der Fahrt aufgrund der Informationen der Gewässerdatenbank und der Datenbank der Befahrungsbeschränkungen ermöglicht.

Dies APP gibt es für iOS und Android und beide APPs werden immer wieder überarbeitet und die updates veröffentlicht.



Abb.: 10 Canua-APP Registrierung

Mit der Canua-APP habe ich also den Flussführer zur Hand und gleichzeitig eine Tracking-APP.

Anmelden kann man sich unabhängig von einer DKV Mitgliedschaft. Aber am sinnvollsten ist es, sich mit dem eFB-Account anzumelden.

Nur dann kann ich auch von der APP die aufgezeichneten

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Entfernung **24,5 km** geschätzt **6h37**



Route: Sieg ab Str-Brücke, li Eitorf

- A** Str-Brücke, li Eitorf
- B** DKV-Bootshaus des STV Siegburg

Gewässer

Sieg (Kleinfluss)

Verlauf

-  Str-Brücke, li Eitorf unterhalb der Brücke
Parkmöglichkeit am Siegtal Gymnasium, li EinAus Nr. 10. Fußweg zum Bahnhof Eitorf 5 Min.. 0,0

Abb.: 11 geplante Route in Canua-APP

muss, gibt es hier, insbesondere bei älteren Smartphones einige Schwierigkeiten, das die Hardware ganz unterschiedlich ist.

Zu guter Letzt, kann man gerade bei Schwierigkeiten Rückmeldungen an die „Macher“ der APP schicken, dabei ist es notwendig, dass das Betriebssystem genannt wird und der Handtyp (Hersteller und genaue Bezeichnung des Handy).

Fahrten ins eFB hochladen. Dort werden die Fahrten anonymisiert und stehen dem DKV als Argumentationshilfe gegenüber Behörden zur Verfügung, wenn es um die Nutzung der Gewässer geht.

In der Canua-APP gibt es auch Tourenvorschläge, Richtlinien zum Naturschutz und zur Sicherheit im Kanusport finden sich in der APP und die Liste der mit der APP aufgezeichneten Touren,

Unter dem Punkt „Planen ist es möglich, eine Fahrt zu Planen anhand der Gewässerinformationen und dabei auch gleich Infos zu Gefahrenstellen, zu Umtragungen oder Sperren zu bekommen, Infos zu den Bootshäusern ebenso wie Ein- und Aussatzstellen und schließlich auch die Kilometer der geplanten Strecke.

Und unterwegs kann mir die APP während der Fahrt auch ansagen, wie viele Kilometer ich schon gepaddelt bin in welcher Zeit.

Die APP läuft auf dem iOS System sehr zufriedenstellend. Da die Android-APP auf ganz unterschiedlichen Smartphones laufen

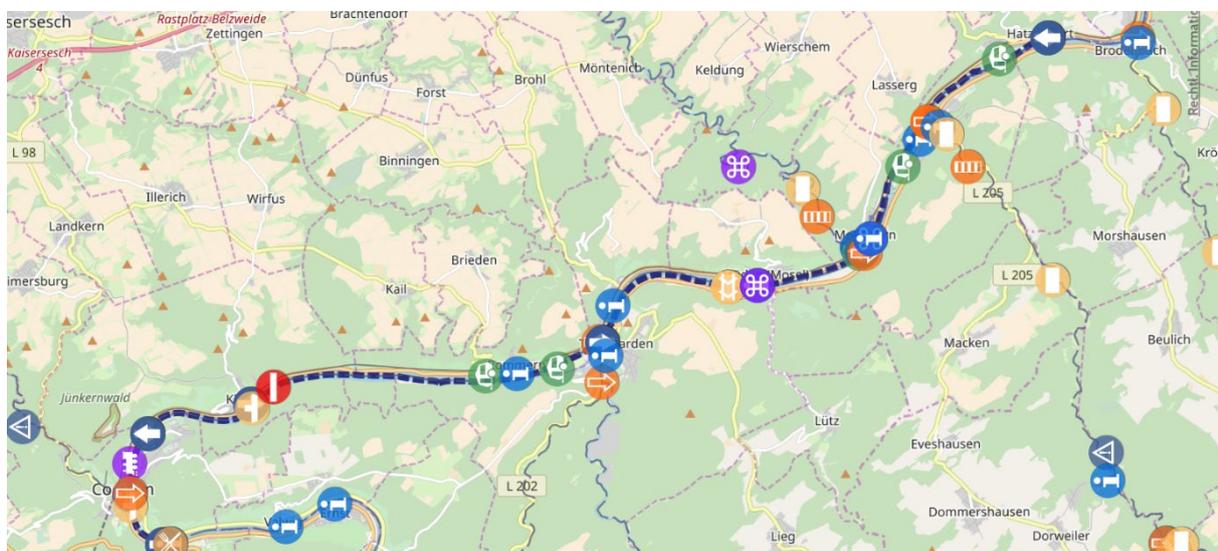


Abb.: 12 aufgezeichnete Mosel-Tour

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>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.

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

Ausbildungsmappe Kanu Touring

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 Schwimmabzeichen 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.: 13 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

Kanu-Wandern kann man mit dem Tourenkajak genauso wie mit einem Canadier. Der Begriff „Kanu“ wird im deutschen Sprachraum als Oberbegriff für alle mit einem Paddel zu bewegendende Boote genutzt. Neben dem Canadier gibt es das Kajak, seit einigen Jahren auch das SUP, aber auch ganz viele Varianten dieser Typen - und sogar das Kanu-Segeln.

In diesem Buch gehe ich auf das Paddeln in einem Tourenboot/Tourenkajak bzw. einem Seekajak ein. Ich habe wenig Erfahrung mit einem Canadier und gar keine Erfahrung mit einem SUP, obwohl mit beiden Wanderfahrten möglich sind.

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.: 14 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

Ausbildungsmappe Kanu Touring

meist nicht einfach schwimmend zu erreichen. Boot, Ausrüstung, Sicherheitsmanagement und Rettungstechniken sind also weitgehend die gleichen wie beim Seekajakfahren.

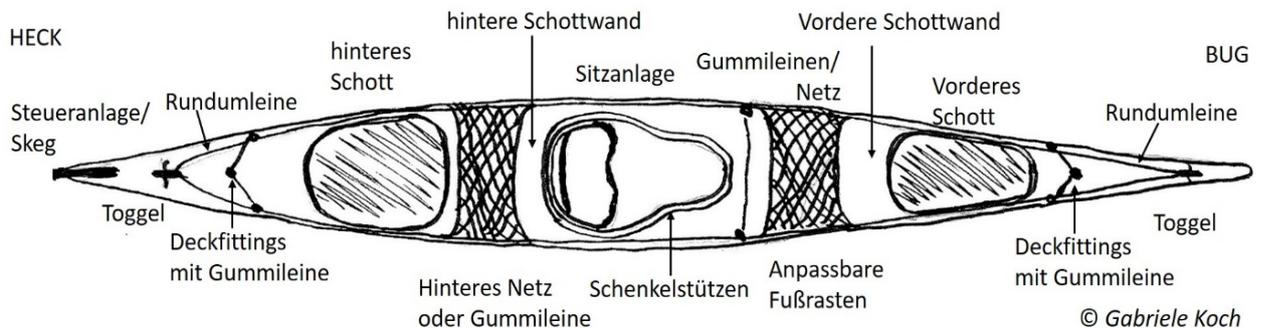


Abb.: 15 Grundausstattung Tourenboot, Zeichnung Gabriele Koch

Checkliste Bootsausstattung eines Tourenbootes:

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

Aus welchem Material bestehen Kajaks?¹

Das Material, aus dem ein Kajak hergestellt wird, spielt eine entscheidende Rolle für dessen Fahrleistung, Haltbarkeit und Gewicht. Am Ende ist das Material auch mitentscheidend, ob Paddeln Spaß macht, oder ob es eine Plackerei ist. Ein leichteres Kajak ist einfacher zu tragen, leichter auf das Auto zu laden (vor allem alleine) und schneller zu beschleunigen. Glattere und steifere Rumpfmateriale reduzieren den Wasserwiderstand und verbessern die Laufeigenschaften. Robuste Materialien sorgen für lange Haltbarkeit, vor allem wenn dein Kajak häufigen Fels- und Steinkontakt überstehen muss. Allerdings haben leichte Materialien im Bootsbau ihren Preis. Bestimmte Materialien und Verfahren (z.B. ABS oder Faserverbundstoffe) sind teurer oder haben höheren Produktionsaufwand. Die gängigsten Materialien bei der Herstellung von Kajaks sind Polyethylen (PE), ABS-Kunststoff und Faserverbundwerkstoffe (GfK, Aramid oder Carbon).

¹ Artikel vollständig übernommen von: <https://www.globetrotter.de/magazin/kaufberatung-kajak/#material>

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Polyethylen



Polyethylen ist das am häufigsten verwendete Material im Kajakbau. Polyethylen-Kajaks werden in einem als »Rotomolding« bezeichneten Verfahren geformt, bei dem Kunststoffgranulat in eine Hohlform des Kajaks geschüttet wird. Die Form wird dann erhitzt und gedreht, bis der Kunststoff schmilzt und die Innenseite der Form bedeckt. Nachdem der Kunststoff abgekühlt und aus der Form entfernt wurde, bleibt ein Kajak übrig, das aus einem einzigen Stück Kunststoff besteht. PE ist preiswert und sehr abriebfest. Allerdings ist es auch relativ schwer und weniger formstabil als ABS und Faserverbundwerkstoffe.²

Ideal für: Paddler, die sich nur wenig um ihr Boot kümmern möchten.

Abb.: 16 PE-Granulat ist die Grundlage für rotierte und geblasene Kunststoffkajaks (Foto Globetrotter)

PRO

- pflegeleicht
- sehr robust
- preiswert

CONTRA

- relativ schwer
- Abrieb kann den Rumpf aufrauen und so den Wasserwiderstand erhöhen.
- anfällig für UV-Strahlen – Sollte vor direktem Sonnenlicht geschützt gelagert werden

Thermogeformtes ABS

Bei thermogeformten ABS-Kajaks wird eine Platte aus schlagfestem ABS-Kunststoff über eine (Kajak-)Form gelegt, dann erhitzt und mittels Vakuumsaugung in die Form gezogen. Thermogeformte Kajaks bieten einen guten Kompromiss zwischen günstigen und robusten Polyethylen-Kajaks und den teureren, noch leichteren Kajaks aus Faserverbundwerkstoffen. Die charakteristischen zweifarbigen Designs von thermogeformten ABS-Booten entstehen dadurch, dass Deck und Rumpf getrennt hergestellt und danach miteinander verklebt werden. ABS-Kajaks sind etwa 20 Prozent leichter als vergleichbare PE-Kajaks.³

Ideal für: Anspruchsvolle Paddler, die ein leistungsfähiges Kajak mit gutem Preis-Leistungs-Verhältnis suchen.

PRO

- leicht
- steifer Rumpf
- UV-beständig
- gutes Preis-Leistungsverhältnis

CONTRA

- empfindlicher gegen mechanische Beanspruchung als PE

² Neben rotierten PE-Booten z.B. von Lettmann, gibt es die geblasenen PE Boote von Prijon.

³ Sehr häufig die Bauweise von Canadiern, aber auch von einigen Touren- und Seekajaks

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Hochwertige Laminat



Abb.: 17 Laminieren ist und bleibt Handarbeit, das rechtfertigt auch den höheren Preis (Foto Globetrotter)

Kajaks, die aus hochwertigen Laminaten mit Glasfaser, Diolen, Aramid (Kevlar), Carbon oder einer Mischung aus diesen Geweben und anderen High-Tech-Geweben oder Sandwichmatten hergestellt werden, sind echte High-Tech-Sportgeräte mit entsprechendem Preis. Die Herstellung ist aufwendig und arbeitsintensiv. Faserverbundwerkstoffe sind eine Kombination aus einem Fasermaterial als Träger und einem chemischen Harz als Verbund- und Härtungsmittel. Die Verarbeitung

erfolgt ausschließlich und vom ersten Moment an in Handarbeit. Verbundwerkstoffe sind nicht nur leicht, sondern sorgen auch für sehr verwindungssteife Kajaks. Davon profitieren die Fahreigenschaften ungemein: Laminierte Kajaks sind schnell, sehr reaktionsfreudig und lassen sich gut beschleunigen. Bei allen Vorteilen ist ein Kajak aus Faserverbundwerkstoffen aber auch deutlich empfindlicher gegen mechanische Beanspruchung (z.B. Felskontakt) als andere Konstruktionsarten. Kleine Reparaturen kannst du allerdings mit geringem Aufwand selbst durchführen. Glasfaser und Diolen sind die günstigsten Gewebearten, Carbon ist am teuersten.⁴

Ideal für: Paddler, die das Optimum an Fahreigenschaften von ihrem Kajak erwarten und auch bereit sind, den Preis dafür zu bezahlen.

PRO

- sehr leicht
- sehr verwindungssteif
- beste Fahreigenschaften

CONTRA

- relativ teuer durch viel Handarbeit
- empfindlich gegen mechanische Beanspruchung

Das Paddel – Euro oder Grönlandpaddel

Neben einem Boot braucht es zum Antrieb ein Paddel! Da entsteht häufig die Frage „Was ist das richtige Paddel für mich?“ Während es im Wildwasser hauptsächlich um Blattgröße, Schaftlänge und Blattform geht, haben wir beim Touring- bzw. Seekajak noch eine viel grundsätzlichere Frage zu beantworten: „Grönland- oder Europaddel?“

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 mal darüber nachdenken, wenn 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.

⁴ Über unterschiedliche Materialien gibt es Infos bei Lettmann: <https://lettmann.de/boote-technik/boote-materialien>

Ausbildungsmappe Kanu Touring

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 paddle seit vielen Jahren mit meinem Seekajak auf See und den großen Binnengewässern mit einem Grönlandpaddel. Dabei war meine kaputte Schulter zunächst der Grund. Erst gab es ein Holzpaddel, heute fahre ich ein leichtes Carbonpaddel von Lars Gram, Dänemark, und als Ersatzpaddel das etwas schwerere INUKSUK von Kajaksport, Finnland. Die Paddeltechnik ist wie beim Wingpaddel, die Oberkörperrotation bringt die Kraft der Rückenmuskeln auf das Blatt. Die Arme bleiben entspannt gerade. Die Gelenke von Schulter, Ellbogen und Handgelenk sind geschont. Die Paddelfrequenz ist höher, die Belastung durch den einzelnen Schlag geringer. Man kann die Technik flach und hoch paddeln, der Wechsel wirkt wie eine Gangschaltung. Am besten von jemand zeigen lassen, der die Technik beherrscht! Ich bin damit übrigens nicht langsamer als mit dem Europaddel, aber ausdauernder!

„Ein Grönlandpaddel hat ein paar Eigenschaften, die es von einem Europaddel unterscheiden. Das extrem lange schmale Blatt hat eine deutlich andere Kraftverteilung während der Durchzugsphase. Es bietet weder dem Wind (oberes Blatt) noch dem Wasser (unteres Blatt) denselben Widerstand. Das bedeutet auch, dass „paddeln aus dem Bizeps“, also durch hohe Kraftwirkung auf das Blatt, nicht funktioniert. Die Zauberwörter für das Grönlandpaddel lauten Rotation und Frequenz. Eine saubere Körperrotation zusammen mit einer etwas höheren Frequenz sorgen für denselben Vortrieb bei geringerer Kraftbelastung für Arme, Schultern und Gelenke. Das ist einer der häufigsten genannten Vorteile des Grönlandpaddels (neben der tollen Optik natürlich!).

Der zweite große Unterschied ist die Verschränkung. Die meisten Euro-Touringpaddel werden mit Blattverschränkungen zwischen 30° und 60° gepaddelt. Im Wildwasser fahre ich selbst 45°, im Touringbereich mit dem Europaddel meistens 30° (also schon deutlich weniger Verschränkung als im Wildwasser). Das Grönlandpaddel, egal ob einteilig oder teilbar, hat keine Blattverschränkung. Der Paddler muss sich im ersten Moment also umstellen, was die Paddelhaltung und -führung betrifft. Es gibt beim Grönlandpaddel auch keine klare Führhand.

Der Wasserfluss am Paddel vorbei während der verschiedenen Phasen des Paddelschlags unterscheidet sich deutlich zwischen Grönland- und Europaddel. Das hat zur Folge, dass für bestmöglichen Vortrieb das Blatt beim Grönlandpaddel leicht nach außen geneigt wird, während das Euro-Paddel typischerweise zum Boot geneigt wird. Die Handhaltung beim Grönlandpaddel im Schulterbereich des Paddels unterstützt diese natürliche Neigung bei Paddeln mit einer ausgeprägten Schulter (wie zum Beispiel dem oben erwähnten Inuksuk von Kajak Sport). Um Blasenschlag und übermäßige Verwirbelungen im Wasser zu vermeiden (die Kraft kosten ohne Vortrieb zu erzeugen) sollte man das Blatt im Wasser sich selbst ausrichten lassen. Paddelführung mit harter Hand wird beim Grönlandpaddel sofort durch mangelnden Vortrieb bei gleichzeitiger Blasenbildung an der Hand bestraft.“⁵

⁵Dr. Lars Klüser, <https://www.seakayak-kehdingen.de/2018/11/09/gr%C3%B6nland-oder-europaddel/>

Ausbildungsmappe Kanu Touring

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.

Lars Gram hat auf seiner Internetseite die Paddeltechnik des Grönlandpaddeln (auf Englisch) auch sehr schön beschrieben: <https://gramkajak.com/how-to-use-your-paddle/>

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

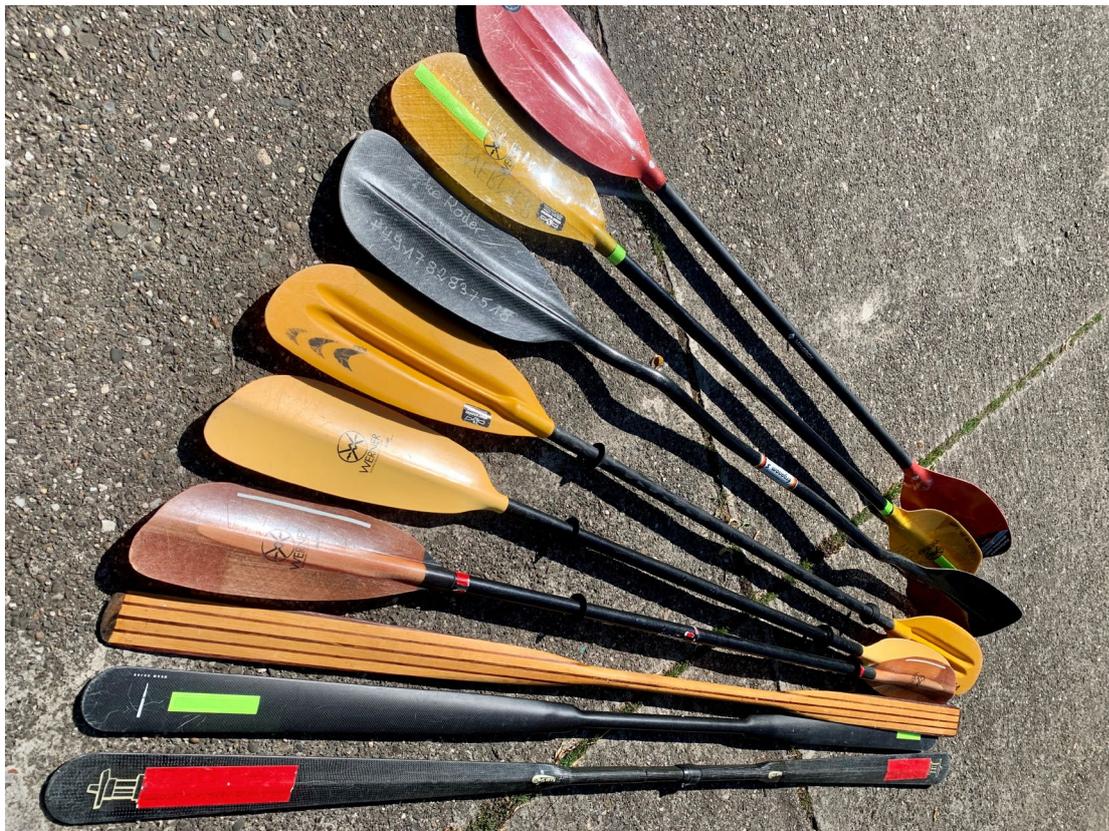


Abb.: 18 Euro oder Grönlandpaddel, Foto Gabriele Koch

Ausbildungsmappe Kanu Touring

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/Schwamm
- Schlepssystem, Contact tow, Heel Hook Hilfsseil
- 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

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.: 19 Das soll alles ins Boot! Foto Gabriele Koch

Ausbildungsmappe Kanu Touring

- 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 Gepäcka Auswahl 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>)⁶

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! ...

⁶ Erlaubnis Martin Oelscher erteilt 2018 für dieses Handbuch

Ausbildungsmappe Kanu Touring

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 Proviant Einkauf...¶
Kleidung¶	Hosen und Pullover aus modernen Polyester-Mischgeweben (Fleece...) sind leicht und trocknen schnell.¶

Abb.: 20 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 Schleppseil 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](http://www.kanu.de/Freizeitsport/Service/Termine/Termine_suchen)

2020 und 2021, in den Corona-Jahren, 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 von Zeit- und Raum-unabhängig! Dieses Angebot soll bestehen bleiben.

Mehr Informationen finden sich auf der HP [kanu.de>Akademie>Ausbildung>Ökologie und Sicherheit](http://www.kanu.de/Akademie/Ausbildung/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-Resortleiter 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.

2020 und 2021 hat es coronabedingt auch online-Sicherheitsschulungen gegeben. Dabei konnte man aus dem Angebot diverse Module aussuchen, die einen besonders interessierten. Da die Coronasituation auch 2022 wahrscheinlich weniger Präsenzveranstaltungen zulässt, wird die Kanu-Akademie die Online-Angebote für Fortbildungen weiterführen (Stand Dezember 2021)

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

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.: 21 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.

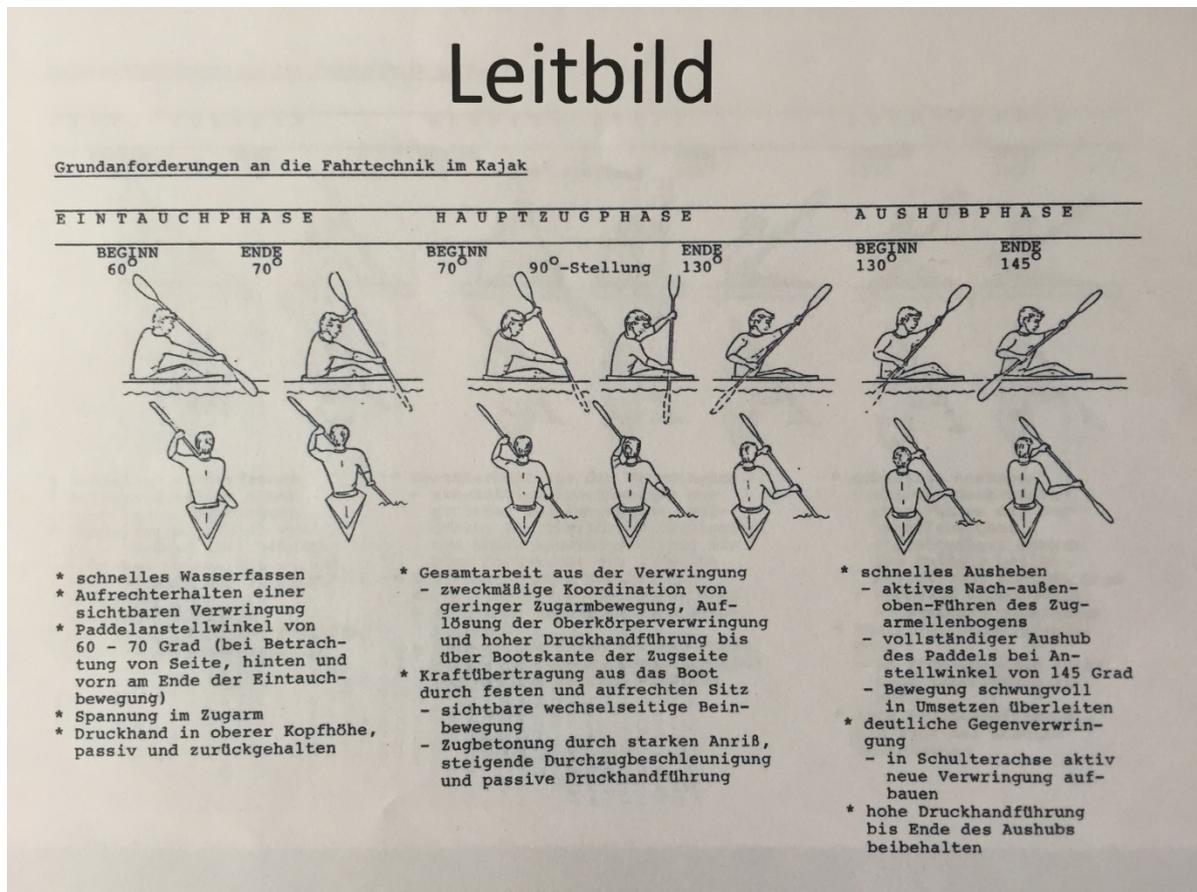


Abb.: 22 Grafik Dennis Drieschner

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 Kantens 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.: 23 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>

Ausbildungsmappe Kanu Touring

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

8er-Schlag

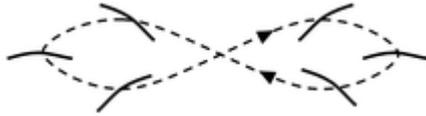


Abb.: 24 Weg des Paddelblatts im Wasser beim Achterschlag (Wikipedia)

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.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

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) 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 Grundschlag.

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>

Workshop Assistierte Rettung und Eigenrettung

„Wer mit einem Kajak unterwegs ist muss damit rechnen zu kentern.“

Die Vorstellung „dann schwimme ich mit dem Boot zum Ufer, leere das Boot aus, ziehe mir trockene Sachen an und kann meine Fahrt fortsetzen“ ist oft schwieriger umzusetzen als gedacht.

Die Entfernung zum Ufer, die eigene Kondition, die Beschaffenheit des Ufers sowie die Strömung sprechen fast immer, dagegen dies als geplante Rettungsmethode anzuwenden.

Die komfortabelste Möglichkeit der Fortsetzung der Tour ist die (Eskimo)Rolle. Bei entsprechender

Bekleidung hat man nur nasse Haare und kann in Sekunden seine Fahrt fortsetzen. Aber Erlernen und Training sind anspruchsvoll.

Eine einfach zu erlernende und sichere Methode ist der assistierte Wiedereinstieg mit **Heel Hook**.⁷

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 zurückzugelangen, 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 zurückzuholen.

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 besser 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 seinen äußeren Arm in und über

⁷ Hartmut Möllmann

Ausbildungsmappe Kanu Touring

das Boot / Süllrand zu greifen⁸ 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. 😊

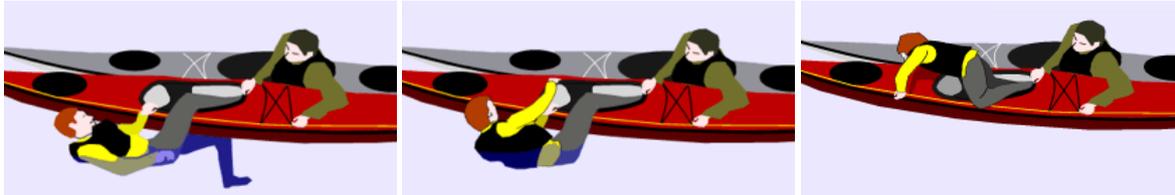


Abb.: 25 www.kayarchi.co.uk

⁸ Dies ist für viele kleiner Menschen oft kaum zu bewerkstelligen, deshalb gibt es ein Hilfsmittel

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Fotoreihe zum Wiedereinstieg mit Heel hook (Fotos Gabriele Koch)



Abb.: 26
Die Ken-
terung



Abb.: 27
"Dreh
dein Boot
um - die
Luke nach
oben"



Abb.: 28
„Hangle dich zu
deinem Bug“



Abb.: 29 „Geh
zu meinem Bug
und stabilisiere
mein Boot“



Abb.: 31 Der Retter lenzt das Boot durch eine
Drehbewegung



Abb.: 30 Retter fixiert beide Boote, der Schwim-
mer fädelt dann seinen äußeren Fuß in seine Sitz-
luke



Abb.: 33 Der Schwimmer dreht sich ins Boot



Abb.: 32 bis er
aufrecht in der
Luke sitzt.

Heel Hook Hilfsseil (für Kajaks mit griff-unfreundlichen Halte-/Rundumleinen)⁹

1. Wofür und Was

Beim Wiedereinstieg mit dem Heelhook greift der Gekenterte über sein Boot in die Rundumleine des Retterbootes um beide Boote zu verbinden und sicher Wiedereinsteigen zu können.



Abb.: 34 Foto H. Möllmann

Aber - das Festhalten und Hochziehen an den oft dünnen Halteseilen/Rundumleinen schneidet in den Händen. Außerdem kommt man nicht unter die oft zu stramm gespannten Leinen und manchmal, mit einer dicken Schwimmweste, reicht die Armlänge fast nicht um an die Leinen zu kommen.

Hilfsmittel – diese Erschwernisse will das nachfolgend beschriebene Hilfsseil beseitigen. Es ist leichter zu greifen, bietet an dem Knoten komfortableren Halt und verkürzt den Weg etwas. Es lässt sich bei fast allen Booten leicht nachrüsten/ergänzen.

Es ist ein (10-12mm) dickes Seil mit einem Achterknoten, welches an der bestehenden Halteleine befestigt wird. Man greift das Seil oberhalb des Knotens.

2. Anwendung



Abb.: 35 Foto H. Möllmann

Zu Beginn einer Fahrt befestigt man das Seil an der Halteleine vor dem Sitz und verstaut es in einer Parkposition z.B. unter dem Netz.

⁹ Hartmut Möllmann, Hattingen

Ausbildungsmappe Kanu Touring



Wenn man im Fall einer Kenterung der Retter ist, holt man das Seil aus der Parkposition bevor man das Boot des Gekenterten leert bzw. bevor man mit der Hilfe für den Wiedereinstieg beginnt.

Abb.: 36 Foto H. Möllmann

Der Gekenterte greift statt der dünnen Bootsleine (hier schwarz) das dickere Hilfsseil (hier blau/gelb).

Der Wiedereinstieg wird erleichtert, weil

- man nicht unter die eventuell gespannte Rundumleine greifen muss
- man einen schmerzfreieren Griff hat den man besser belasten kann
- die Griffweite etwas kürzer ist

Nach der Rettung wird das Seil wieder unter dem Netz oder einem Gummi geparkt.



Abb.: 37 Foto H. Möllmann

3. Training mit WW-Booten

Übung macht den Meister und die Meisterin. Aber draußen im Fluss oder See zu üben ist halt nass und kalt.

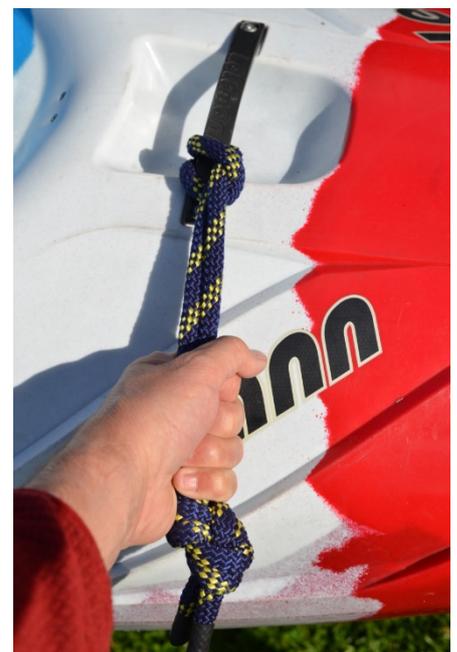
Weniger Ausreden gibt es im warmen Hallenbad (wenn man Trainingszeiten hat und Boote im Bad erlaubt sind). Aber dort sind oft nur kurze Wildwasserboote zum Üben.

Wie übt man damit Heel Hook?

Aktuelle Wildwasserboote haben meist einen Griff vor dem Süllrand. Diesen kann man nutzen um das Seil dort zu befestigen.

Man braucht nur ein etwas längeres Seil um den Weg Bootsmitte – Bootsrand auszugleichen.

Abb.: 38 Fotos H. Möllmann



4. Herstellung

Aktuell gibt es das Seil nicht fertig zu kaufen. Daher hier die kurze Anleitung, um es selbst zu machen.



Abb.: 39 Foto H. Möllmann

Benötigt wird folgendes Material:

- ein Seil (Seilrest) mit ca. 1m Länge und einem Durchmesser von 10-12 mm. Das Seil sollte möglichst flexibel sein. Spiralgeflochtene Seile sind daher Seilen mit Kernmantelaufbau (Berg- oder Canyonseilen) vorzuziehen.
- Für die Version zum Training mit WW-Booten wird ein Seil mit ca. 1,15m Länge benötigt.

Werkzeug:

- etwas zum Ablängen (Abschneiden) des Seils.
 - elektrisches Heizschneidegerät (bevorzugt) oder
 - Cuttermesser (vorsichtig anwenden)
 - Handschuhe zur Arbeitssicherheit
- etwas zum Verschmelzen der beiden Seilenden
 - elektrisches Heizschneidegerät (bevorzugt) oder
 - Feuerzeug

Tip: wenn man nicht über eigene Werkzeuge verfügt, kann man das Seil fertig abgelängt kaufen

Arbeitsschritte:

- Seil ablängen (falls nötig)
- Seilenden verschmelzen
- Seilenden mit Achtknoten verknoten
- Knoten von Hand festziehen
- noch schöner wird es, wenn man die Seilenden mit Klebeband oder Schrumpfschlauch zusammenfasst
- am Kajak ausprobieren



Abb.: 40 (Bild-Quelle: Wikipedia <https://de.wikipedia.org/wiki/Achtknoten>)

Zusammenfassung

Vorteile des Heel Hook Hilfsseils:

- komfortabler und sicherer Griff
- Verkürzung der Griffweite
- preiswerte Nachrüstung für Kajaks mit Halteleinen möglich
-

Text und Fotos sind von Hartmut Möllmann, Hattingen, der mir dieses Hilfsmittel vorgestellt hat. Vielen Dank

Selbstrettung mit Paddelfloat und heel hook

Grundsätzlich funktioniert der Wiedereinstieg mit Hilfe von Paddelfloat 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 Paddelfloat greifst.
3. Steck das Paddelfloat 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 Decksleine des Kajaks direkt hinter dem Cockpit, wobei der Paddelfloat 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 Paddelfloats 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

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Hilfsmittel

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

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



Abb.: 41 Feststoff Paddle Float, aufblasbares Paddle Float, Grönlandpaddel Paddle Float (Internetfotos)

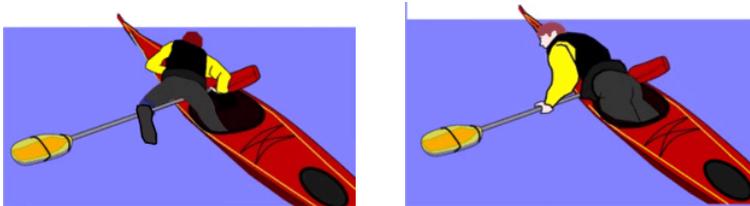


Abb.: 42 Quelle: www.kayarchy.co.uk

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Rettung durch Schleppen

Es gibt zwei Arten des Schleppens

das Schleppen durch Contact tow



Abb.: 43 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 (Felsspalte, 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 am eigenen Boot wieder lösen kann.“¹⁰

„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 (Felsspalte, 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 am eigenen Boot wieder lösen kann.“¹⁰



Abb.: 44 (Quelle: <https://www.kayarchy.com/html/02technique/003raftingupandtowing/001.htm#raftingup>), modifiziert

¹⁰ SK 146 Seite 14, Kai Urban

Ausbildungsmappe Kanu Touring



Abb.: 45 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)

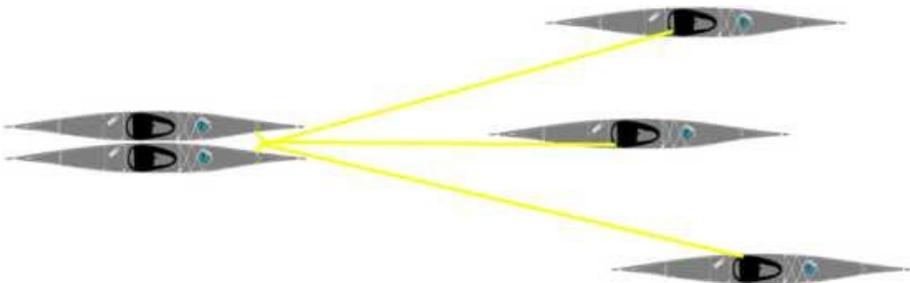


Abb.: 46 (Quelle: <https://www.kayarchy.com/html/02technique/003raftingupandtowing/001.htm#raftingup>)

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Vier Beispiele für Schleppsysteme:



Abb.: 47 Internetfotos Schleppsysteme

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.

Ausbildungsmappe Kanu Touring



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-

Abb.: 48 Kategorisierung der bundesdeutschen Wasserstraßen nach dem 5. Bericht der WSV-Reform

gegenseitiges 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 (Grundschwellen, 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 Verschlammungen resultieren. Diese künstlich geschaffenen Barrierewerke führen zu tiefgreifenden Veränderungen der Fließcharakteristik und Habitatausprägung eines Gewässers.“^{2F11}

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 Umtragungsmöglichkeiten 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.^{3F12}

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 Bootsruhlen 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-Flussführer und die Canua-APP, in denen diese in der Regel beschrieben sind.

¹¹ Lexikon der Geographie, <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/querbauwerk/6362>

¹² <https://wiki.baw.de/de/index.php/Wehranlagen>

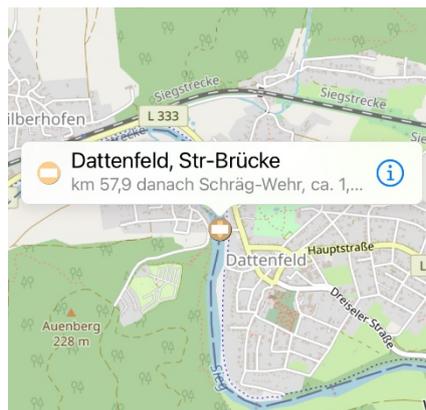
Ausbildungsmappe Kanu Touring

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

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.: 49 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.: 50 Canua APP Beispiel Dattenfelder Wehr

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

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.

Einige der Stautufen sind ausschließlich für die Berufsschifffahrt gebaut. Trotzdem darf man an der Schleuse anrufen und bitten, ebenfalls geschleust zu werden. Der Hinweis, man ist auf Gepäckfahrt und das Umtragen eines voll beladenen Bootes sei wirklich schwierig, hilft, auch wenn man schon mal eine halbe Stunde warten muss.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Das erste Bild zeigt die Staustufe Offenbach, auf der Bundeswasserstrasse Main. Es handelt sich um eine Doppelschleuse, hier gibt es keine Umtragestelle, aber man wird geschleust.



Abb.: 51 Luftbild Microsoft 2021, Staustufe Offenbach, Main

Das Bild danach ist eine Schematik, die alle Möglichkeiten eines Querbauwerkes mit Schleuse und Bootsumtragemöglichkeiten, aber auch Bootsruische aufzeigt.

Auf dem Main-Donau-Kanal gibt es sehr gute Umtragemöglichkeiten mit Treppen vor und hinter den Schleusen (bis auf eine Ausnahme), da man hier nicht geschleust wird!

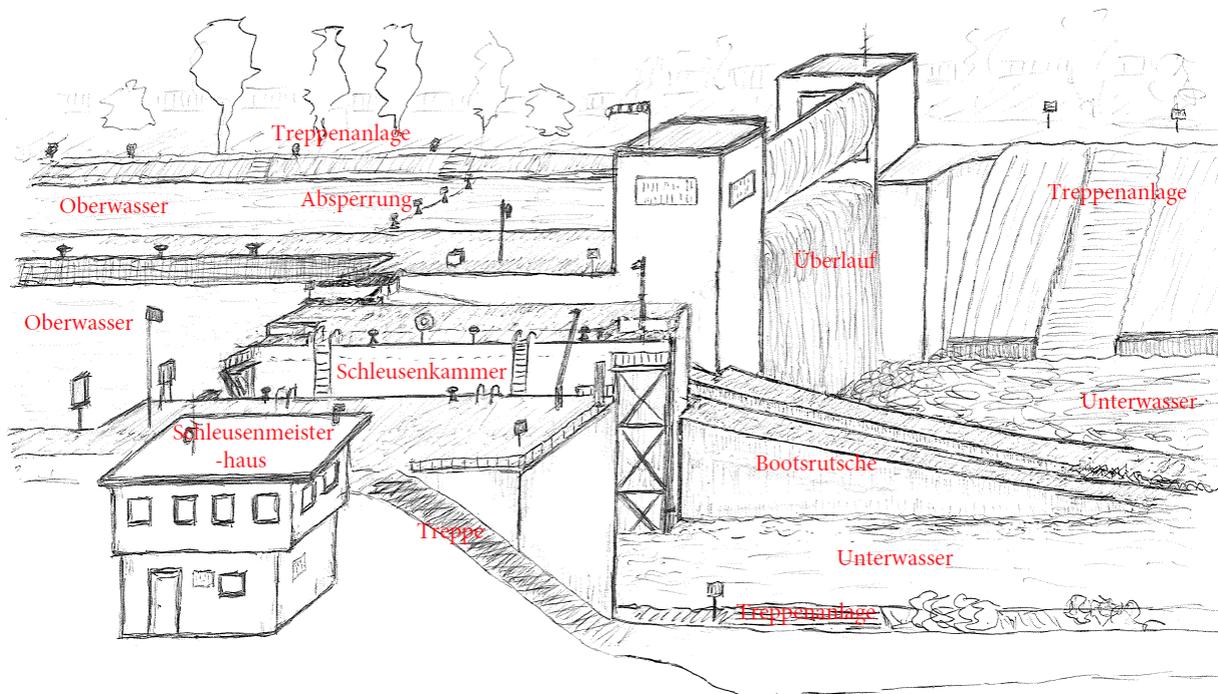


Abb.: 52 schematische Zeichnung einer Staustufe (Nikolaus-Dieter Koch)

Ausbildungsmappe Kanu Touring

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?sessionId=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.: 53 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 20), den Streckenatlas Main I und II (Anlagen 18,19), und den Rheinatlas (Anlage 21)). Hier sind alle wichtigen Informationen zu den betreffenden Schifffahrtsstraßen enthalten incl. der Telefonnummern der Schleusen.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

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



Abb.: 54 mit den Großen in der Schleuse (Gabriele Koch)

Bootsrutschen

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

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.: 55 Fisch-Borsten-Pass an der Staustufe Regensburg an der Donau

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Sonderform Längsbauwerke in Gewässern

Definition: Längsbauwerke sind parallel zur Strömung angeordnete Bauwerke

- Ufersicherungen + Böschungfußsicherungen
- Deckwerke
- Leitwerke/Parallelwerke
- Deiche

Auswirkungen:

- Strömungsberuhigend
- ökologische Auswirkung durch völligen Einbau der Ufer
- verändern die Fließgeschwindigkeiten und somit den Geschiebetrieb

Ein besonderes Beispiel hierzu findet sich zwischen Bingen und Assmannshausen. Hier gibt es ein Querbauwerk direkt in Höhe der Nahemündung und einen Leitdamm (Längsbauwerk) fast in Flussmitte, der Verkehr wird ganz auf der rechten Flussseite entlang geleitet. Im Luftbild ist dies sehr gut zu erkennen (bei Niedrigwasser). Ebenso gibt es Querbauwerke, die von Längsbauwerken abgeschlossen werden.



Abb.: 56 Luftbild von Microsoft 2021, Bingen, eine Stelle mit Quer- wie auch Längsbauwerken im Rhein

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Auch auf dem Main finden sich viele kleinere und größere Längsbauwerke, die teilweise ganz neue Biotope entstehen lassen.



Abb.: 57 Luftbild von Microsoft 2021, Main nördlich Grosswallstadt

Nützliches Wissen rund um die Fahrtenplanung

Bei unserem ersten Thema, dem Wetter, wird es etwas ausführlicher, damit wir wettertechnische Grundlagen haben, um das gesamte Wettergeschehen besser zu verstehen.

workshop: [Kleine Wetterkunde für Tourenpaddler](#) (Autor Dr. Lars Klüser)

Luftdruck

Luftdruck ist der durch das Eigengewicht der Luft erzeugte Druck. Der Luftdruck wirkt gleichmäßig in alle Richtungen, da die Luft in alle Richtungen beweglich ist. Luftdruck ist eine der elementaren Standardgrößen auf der Wetterkarte und für unser Wetterverständnis von größtem Wert. Deshalb wird der Luftdruck an jeder Wetterstation gemessen. Die Einheit, in der Luftdruck üblicherweise gemessen wird, ist Hektopascal (hPa) und der Wert schwankt am Boden typischerweise zwischen 970 hPa und 1050 hPa. Die *mathematische Berechnung* der zeitlichen Veränderung des Luftdrucks ist die Grundlage der *Wettervorhersage*.



Abb.: 58 Dosenbarometer zur mechanischen Messung des Luftdrucks.

Ändert sich der Luftdruck, geht das meistens mit Wetterveränderungen einher (fallender Luftdruck: Wetterverschlechterung, steigender Luftdruck: Wetterverbesserung). Ein Barometer ist daher ein einfaches Hilfsmittel für eine *kurzfristige* Wettervorhersage.

In der Wettervorhersage wird der Luftdruck auch als Höhenangabe verwendet. Statt zu schauen, wie groß der Luftdruck in einer Höhe von zum Beispiel 5 km ist, betrachtet man die Höhe in der der Luftdruck 500 hPa beträgt (ungefähr 5 km). Dieses Vorgehen hat sich für die Wettervorhersage mit Computermodellen bewährt, da es viele Berechnungen einfacher macht.

Der Luftdruck ist nicht überall auf der Erde gleich. Dafür gibt es verschiedene Gründe. Da der Luftdruck in alle Richtungen gleich stark wirkt, und zwar abhängig von seiner Höhe, erzeugen Luftdruckgegensätze eine vom hohen zum niedrigen Luftdruck gerichtete Druckgradientkraft ($F_{\Delta p}$).

Wind

Aus der Druckgradientkraft entsteht eine Beschleunigung, die die Luft vom hohen zum niedrigen Luftdruck bewegt: *Wind*. Den aus dem Luftdruckgradient (also der räumlichen Luftdruckänderung) resultierenden wind nennt man *Gradientwind*.

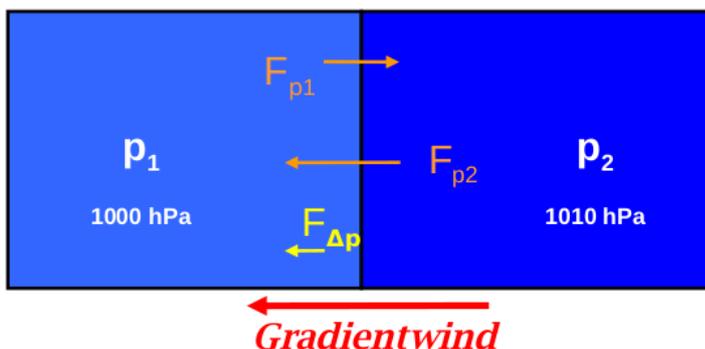
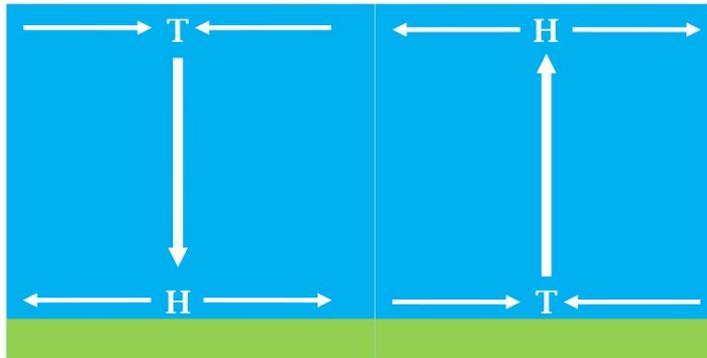


Abb.: 59 Gradientwind

Der
Gra-

Ausbildungsmappe Kanu Touring



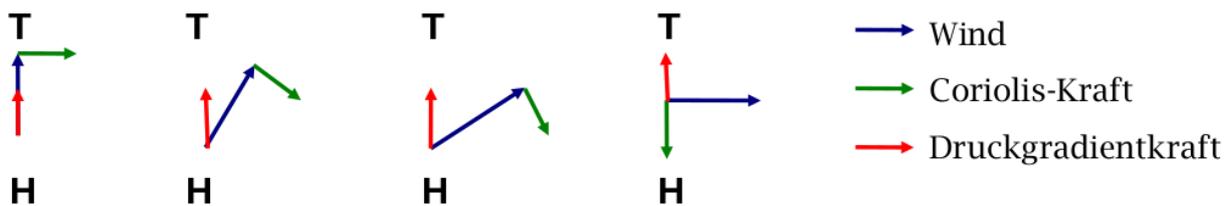
idealisierte dreidimensionale Zirkulationszelle

Abb.: 60 idealisierte dreidimensionale Zirkulationszelle

dientwind weht nicht nur am Boden, sondern in allen Höhen. Dadurch entsteht eine Ausgleichsbewegung, die Luftdruckgegensätze abbaut.

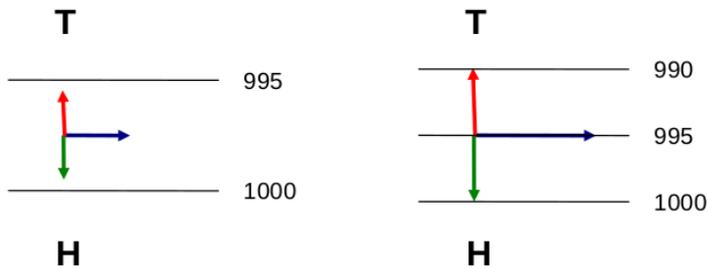
In einem einfachen physikalischen System wäre das Wetter damit erschöpfend erklärt. Allerdings ist die Erde kein einfaches physikalisches System. Unser Planet ist eine (mehr oder weniger runde) Kugel, die um die Sonne kreist und dabei auch um sich selbst rotiert. Diese

Rotation verursacht aufgrund der Massenträgheit eine Ablenkung jeder Bewegung – auf der Nordhalbkugel nach rechts und auf der Südhalbkugel nach links. Diese Ablenkung nennt man den Coriolis-Effekt und die dazugehörige mit der Bewegung verbundene ablenkende Kraft *Coriolis-Kraft*. Die Coriolis-Kraft ist direkt proportional zur Geschwindigkeit der Bewegung. Am Pol ist sie maximal und am Äquator nicht vorhanden. Neben der Druckgradientkraft gibt es mit der Coriolis-Kraft also eine zweite Kraft, die den Wind beeinflusst. Diese ist umso stärker, je größer die Geschwindigkeit ist. Da die Druckgradientkraft immer zum tiefen Luftdruck wirkt und die Coriolis-Kraft auf der Nordhalbkugel immer nach rechts, stellt sich bei einer ungestörten Luftbewegung ein Gleichgewicht zwischen diesen beiden ein, bei dem der tiefe Luftdruck links von der Richtung ist, in die der Wind weht. Diesen Wind nennt man *geostrophischen Wind*.



Je größer das Luftdruckgefälle ist, desto stärker ist die Druckgradientkraft. Daraus resultiert, dass bei größerem Luftdruckgefälle ein stärkerer Wind weht. In der Wetterkarte erkennen wir das Luftdruckgefälle daran, wie dicht die Isobaren (die Linien gleichen Luftdrucks) beieinander liegen: je dichter gedrängt diese sind, desto stärker weht der Wind.

Ausbildungsmappe Kanu Touring



Durch dieses Kräftegleichgewicht weht (auf der Nordhalbkugel) der Wind immer gegen den Uhrzeigersinn um ein Tiefdruckgebiet herum und mit dem Uhrzeigersinn um ein Hochdruckgebiet. Mit einem rein geostrophischen Wind würde der Luftdruckgegensatz allerdings niemals ausgeglichen und jeder Sturm würde bis in alle Ewigkeit andauern. Das ist natürlich nicht der Fall. Der Grund dafür ist die Reibung, die die Luft in Bodennähe abbremst. Dadurch wird die Coriolis-Kraft etwas kleiner als die Druckgradientkraft und der Wind wird ins Tief hinein abgelenkt. Über dem Meer, wo wenig Reibung herrscht, ist der Winkel, mit dem der Wind in das Tief hineinweht, ungefähr 15° und über Land ungefähr 30°. Über Land werden Luftdruckgegensätze also schneller abgebaut als über dem Meer.

Wie stark der Wind weht, wird üblicherweise entweder in Windgeschwindigkeit (Einheit km/h, m/s oder Knoten=sm/h) oder in Windstärke angegeben. Die Beaufort-Skala für die Windstärke leitet sich aus dem Zustand der Meeresoberfläche ab, die über die Reibung vom Wind beeinflusst wird. Je stärker der Wind weht, desto höher sind die Wellen und desto mehr Schaumkronen gibt es. Somit bietet die Beaufort-Skala dem geübten Auge am Meer eine Möglichkeit, die Windstärke auch ohne Messinstrument abzuschätzen.

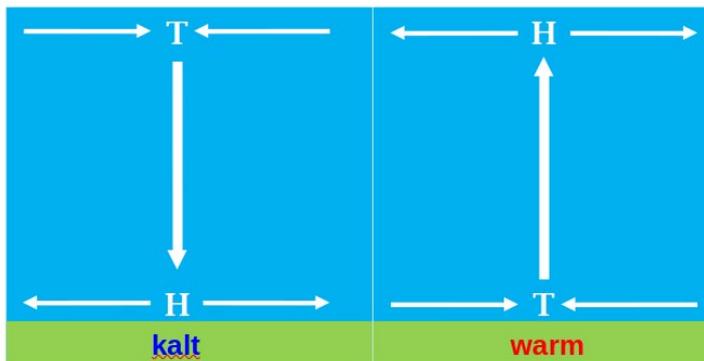
Beaufort	m/s	Knoten	Bezeichnung
0	0 - 0.2	<1	Stille
1	0.3 - 1.5	1 - 3	fast Stille
2	1.6 - 3.3	4 - 6	leichter Wind
3	3.4 - 5.4	7 - 10	schwacher Wind
4	5.5 - 7.9	11 - 16	mäßiger Wind
5	8.0 - 10.7	17 - 21	frischer Wind
6	10.8 - 13.8	22 - 27	starker Wind
7	13.9 - 17.1	28 - 33	steifer Wind
8	17.2 - 20.7	34 - 40	stürmischer Wind
9	20.8 - 24.4	41 - 47	Sturm (engl.: gale)
10	24.5 - 28.4	48 - 55	schwerer Sturm
11	28.5 - 32.6	56 - 63	orkanartiger Sturm
12	>32.6	>63	Orkan (engl.: hurricane)

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Temperatur

Als Temperatur wird der mittlere Wärmegehalt der Luft bezeichnet. Die Energie für den Wärmegehalt kommt fast ausschließlich von der Sonne, die die Atmosphäre von unten heizt.

Warme Luft ist leichter als kalte Luft und steigt auf. Dieses Prinzip machen sich zum Beispiel Heißluftballons zunutze. Kalte Luft ist schwerer und sinkt ab. Wenn Luft aufsteigt, wirkt ihr Auftrieb der Gravitation entgegen und senkt daher örtlich den Luftdruck. Absinkende Luft erhöht den Druck. Im Bereich aufsteigender Luft entsteht also ein lokales Tief und im Bereich absinkender Luft entsteht ein lokales Hoch. Dieser Luftdruckgegensatz führt zu einem Gradientwind. Dieser Wind weht am Boden von kalt in Richtung warm und in der Höhe von warm in Richtung kalt. Dadurch entsteht ein effektiver Wärmetransport. Diese Art der Zirkulation nennt man *thermisch direkte Zirkulation*.



idealisierte *thermisch direkte* Zirkulationszelle

Abb.: 61 idealisierte thermisch direkte Zirkulationszelle

Die Atmosphäre wird von unten geheizt, das bedeutet, dass die Luft mit der Höhe kälter wird. Nimmt die Temperatur mit der Höhe stärker ab als gewöhnlich, spricht man von labilen Verhältnissen. Aufstiegsbewegungen werden durch Temperaturgegensätze weiter beschleunigt und es kommt zu starken Vertikalbewegungen. Nimmt die Temperatur jedoch mit der Höhe weniger ab als gewöhn-

lich, wird jede Vertikalbewegung unterdrückt und man spricht von stabilen Verhältnissen.

Wolken

Wasser ist der einzige Stoff, der in der Atmosphäre natürlich in allen drei Phasenzuständen – gasförmig, flüssig, fest – vorkommt. Der maximale Gehalt an gasförmigem Wasserdampf in der Luft wird durch Luftdruck und Temperatur bestimmt. Je kälter die Luft ist, desto weniger Wasserdampf kann sie aufnehmen. Kühlt Luft ab und erreicht der Wasserdampf den für die Temperatur maximal möglichen Wert, spricht man von einer *relativen Luftfeuchte* von 100%. Das Wasser beginnt zu kondensieren und Wolken zu bilden. Die Abkühlung wird meistens dadurch hervorgerufen, dass Luft aufsteigt und dabei abkühlt. Wolken werden in drei Wolkenklassen unterteilt:

1. **Konvektive Wolken** (Haufenwolken)
Konvektive Wolken bilden sich in labilen Verhältnissen, sie wachsen rasch und bilden Schauerniederschlag.

Abb.: 62 Konvektive Wolken



Ausbildungsmappe Kanu Touring

2. Stratiforme Wolken (Schichtwolken)

Stratiforme Wolken bilden sich in stabilen Verhältnissen, wachsen langsam und bilden langanhaltenden (Niesel-) Regen als Niederschlagsform.

Abb.: 63 Stratiforme Wolken



3. Cirren (Eiswolken)

Cirren sind reine Eiswolken in großer Höhe und bilden keinen Niederschlag.

Abb.: 64 Cirren



Den Prozess zur Erzeugung konvektiver Wolken nennt man *Konvektion*. Hier steigt in labilen Verhältnissen Luft schnell auf und erreicht die Temperatur, ab der Wasserdampf kondensiert. Dadurch bilden sich schnell wachsende Wolken, deren Kern durch die aufsteigende Luft, also Aufwinde gekennzeichnet ist.

Konvektive Wolken haben starke Aufwinde und erzeugen ihr eigenes Windsystem. In der Nähe mächtiger konvektiver Wolken muss grundsätzlich mit starker Böenaktivität gerechnet werden!

Gewitter



Abb.: 65 Gewitterfront

Ist die Konvektion besonders ausgeprägt und werden die Quellwolken besonders groß, kann es innerhalb der Wolke zu einer Ladungstrennung kommen: Die Wolken werden zur Steckdose und irgendwann kommt es zum Kurzschluss. Diesen Kurzschluss nehmen wir als Blitz wahr und die Wolke wird zur **Gewitterwolke**. Voraussetzungen für ein Gewitter sind eine hohe Luftfeuchtigkeit und eine große Labilität. Man kann die Gewitterneigung abschätzen, indem man in der Wetterkarte (z.B. einer geeigneten App oder auf einer Webseite) die Temperaturen am Boden und in ca. 5 km Höhe (500 hPa Druckniveau) vergleicht. Überschreitet die Differenz die Schwelle von 40°C, so muss mit Gewittern gerechnet werden.

Ausbildungsmappe Kanu Touring



Abb.: 66 Gewitterwolke

Gewitter können als Wärmegewitter innerhalb einer einheitlichen Luftmasse entstehen, aber auch an Fronten, wo kalte auf warme Luft trifft oder umgekehrt. Außerdem bilden sich Gewitter oftmals an Berghängen oder über Inseln, weil diese beiden sich stärker erwärmen als die Umgebung. Sturmböen sind neben dem Blitzschlag die größte Gefahr bei Gewitter! Die Nähe freistehender Bäume ist auf jeden Fall zu meiden. Unmittelbar vor einem Gewitter schläft der Wind oftmals kurzfristig ein, um dann umso heftiger aus einer anderen Richtung zu wehen.

Welche Wolke sich zu einer Gewitterwolke auswächst und welche nicht, kann nicht vorhergesagt werden. Insbesondere an warmen Sommertagen mit früh morgens einsetzender Konvektion bleibt nur, die Wolken im Tagesverlauf zu beobachten,

und darauf zu achten, ob sie beständig größer und mächtiger werden. Wenn das der Fall ist, muss auch mit Gewitter gerechnet werden.

Nebel

Flüssigwasser in Bodennähe wird als Nebel bezeichnet, wenn die Sichtweite weniger als 1000 m beträgt. Liegt sie darüber spricht man von Dunst. Nebel entsteht, wenn die Temperatur der bodennahen Luftschicht fällt und die Relative Feuchte von 100% erreicht. Das kann zum Beispiel durch Auskühlen des Bodens in einer sternklaren Nacht geschehen. Nebel kann aber auch entstehen, wenn feuchte und vergleichsweise warme Luft über einen kälteren Untergrund strömt. In dem Fall spricht man von *Advektionsnebel*. Man erkennt ihn daran, dass ganze Nebelbänke sich bewegen. An der Küste bildet sich diese Nebelform zum Beispiel im Frühsommer bei leichtem ablandigem Wind, wenn die über Land erwärmte Luft auf das kältere Meerwasser trifft.



Nebel wird üblicherweise durch Wind aufgelöst. Bildet sich Nebel in Flusstälern, zum Beispiel im Herbst durch Auskühlung der Hänge, kann er auch tagelang liegen bleiben, wenn der Wind nicht bis in die Täler vordringt.

Abb.: 67 Seerauch an einem windstillen Tag

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Bildet sich Nebel in leicht labilen Verhältnissen über der Wasseroberfläche, steigt er in einer Art bodennahen konvektiven Wolken auf, die wie kleine Rauchfahnen aussehen. Man spricht daher auch von *Seerauch*.

Druckgebiete und Fronten

Das Wechselspiel von hohem und tiefem Luftdruck bestimmt die Großwetterlage. Gebiete niedrigen Luftdrucks nennt man *Tiefdruckgebiete* oder auch *Zyklonen*. Demgegenüber ste-

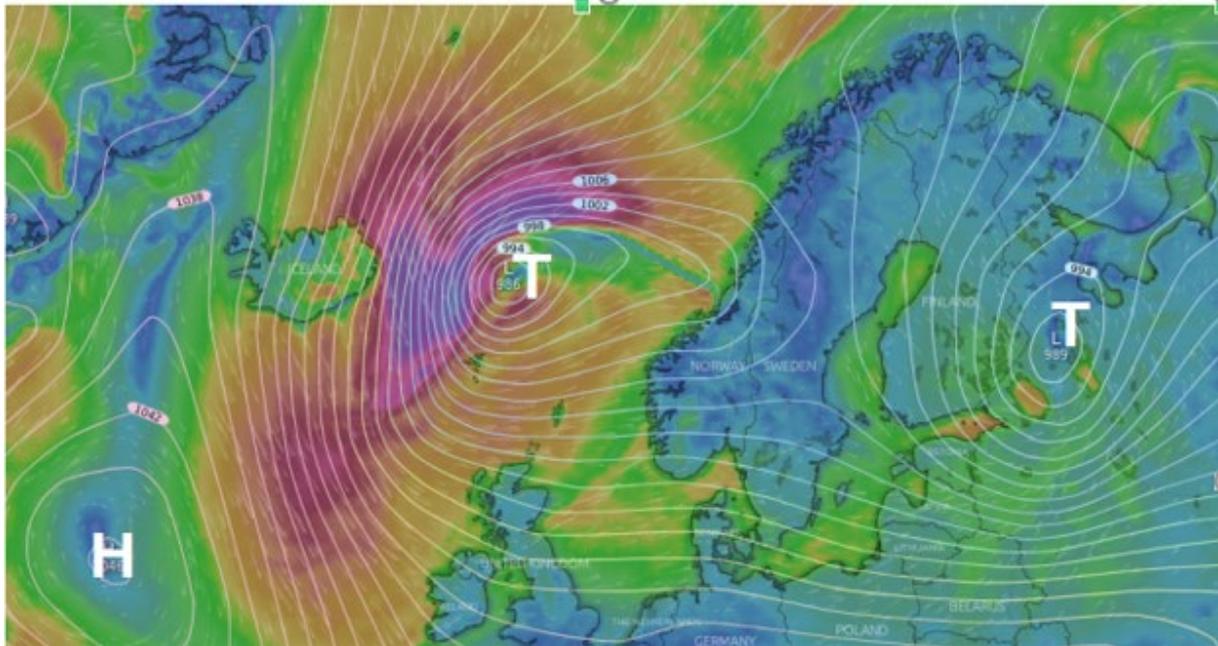


Abb.: 68 Hoch- und Tiefdruckgebiete über Europa; weiße Linien: Isobaren, farbiger Hinterlegung: Windgeschwindigkeit

hen die *Hochdruckgebiete*, auch *Antizyklonen* genannt, mit entsprechend höherem Luftdruck.

Durch den geostrophischen Wind sind Druckgebiete und Windfelder direkt miteinander verbunden. Da die Luftdruckgradienten in Tiefdruckgebieten größer sind als in Hochdruckgebieten, weht dort auch mehr Wind.

Zyklonen, also Tiefdruckgebiete, entstehen an der Grenzfläche zwischen warmer subtropischer Luft und kalter Polarluft. Durch den geostrophischen Wind, der um den Tiefdruckkern herum weht, werden die Grenzflächen verschoben und es kommt zur Entstehung von *Fronten*. An der *Warmfront* gleitet die warme Subtropenluft langsam auf die davor liegende Kaltluft auf. Die Warmfront ist durch stabile Verhältnisse und stratiforme Bewölkung charakterisiert. Die Front macht sich zuerst durch leichten Nieselregen bemerkbar, der langsam immer stärker wird und in langanhaltenden gleichmäßigen Regen übergeht. Die Kaltfront folgt von Westen auf die Warmfront. Hier schiebt sich die polare Kaltluft unter die davor liegende Warmluft und verdrängt diese nach oben. Dadurch wird starke Konvektion ausgelöst, an der Kaltfront finden sich heftige Schauer, Hagel und nicht selten auch Gewitter. Aufgrund des konvektiven Charakters wird ein Kaltfrontdurchzug von heftiger Böenaktivität und Starkwind begleitet. Die Kaltfront ist schneller als die Warmfront und holt diese irgendwann vom Tiefdruckkern beginnend ein. Die Verschmelzung beider Fronten zu einer Mischfront nennt man *Okklusion*. Diese kann

Ausbildungsmappe Kanu Touring

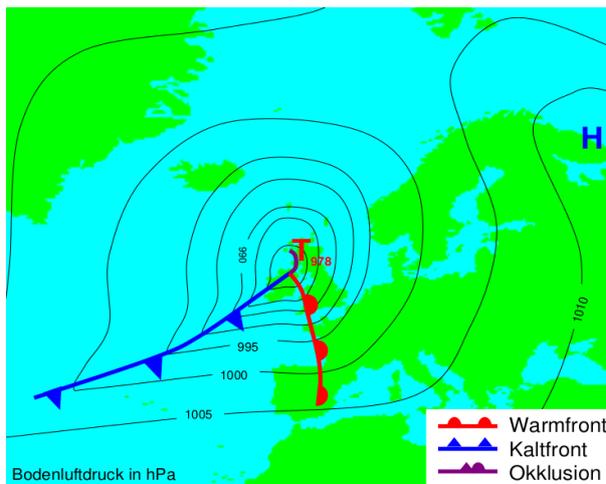


Abb.: 69 Warm- und Kaltfront in einer typischen Zyklone

den Charakter einer Warm oder einer Kaltfront ausprägen, je nachdem ob die Luft vor oder hinter der Zyklone kälter ist. Die Tiefdruckgebiete, die vor allem im Herbst und Frühjahr über Mitteleuropa hinweg ziehen, entstehen über dem Nordatlantik zwischen Neufundland, Grönland und Island. Hier trifft das warme Wasser des Golfstroms auf kalte Luft, die vom nordamerikanischen Kontinent und aus der Arktis kommt: ideale Bedingungen für die Bildung von Zyklonen. Aufgrund des Bildungsgebietes spricht man dementsprechend auch von einem "Island-Tief". Dem-

gegenüber steht das "Azoren-Hoch" der Subtropen über dem Atlantik vor Spanien und Nordafrika, dessen nördliche Ausläufer im Sommer schönes warmes Wetter nach Mitteleuropa bringen.

Wettervorhersage

Wetterstationen und Satelliten beobachten das Wettergeschehen rund um die Uhr und liefern *Wetterbeobachtungen*, die bei den Wetterdiensten zusammenlaufen. Da das Wetter physikalischen Gleichungen gehorcht, kann die Entwicklung des Wetters aus diesen Anfangsbedingungen am Computer simuliert werden. Diese Computermodelle werden als Vorhersagemodelle bezeichnet. Jeder Wetterdienst nutzt eine etwas andere Programmierung der Modelle, deshalb können sich deren Ergebnisse auch voneinander unterscheiden. Je nach zur Verfügung stehender Rechenleistung variiert auch die Auflösung der Modelle. Eine höhere Auflösung liefert üblicherweise genauere Ergebnisse als eine grobe Auflösung.

Die Wettervorhersage mit Computermodellen hat mathematische Grenzen, die in der Chaostheorie begründet liegen. Einfach ausgedrückt besagt diese, dass in einem chaotischen System wie der Atmosphäre kleinste Änderungen an den Anfangsbedingungen große Auswirkungen auf das Ergebnis haben können. Oder, wie der Meteorologe Edward Lorenz es ausdrückte: *"Der Flügelschlag eines Schmetterlings in Brasilien kann in Texas einen Tornado auslösen."* (deshalb spricht man auch von "Schmetterlingseffekt"). Die mathematische Grenze der Vorhersagbarkeit in der Atmosphäre liegt bei ungefähr zwei Wochen, vorausgesetzt man hat unendliche Rechenleistung zur Verfügung und kennt die Anfangsbedingungen nahezu perfekt. Da beides nicht gegeben ist, liegt die tatsächliche Grenze bei drei bis fünf Tagen, je nach Wetterlage. Dynamische, schnell veränderliche Wetterlagen senken die Grenze. Oder anders ausgedrückt: die Entwicklung eines Hochdruckgebiets lässt sich länger vorhersagen als die Entwicklung eines Tiefdruckgebiets.

Egal wie gut die Wettervorhersage also ist, sie wird immer an ihre Grenzen kommen. Daher ist es auf einer Tour extrem wichtig, das aktuelle Wetter ständig mit der Wettervorhersage zu vergleichen. Wenn das Wetter von der Vorhersage abweicht, heißt das nicht zwangsläufig, dass die Vorhersage schlecht war. Das Wetter hat sich nur etwas dynamischer geändert als

Ausbildungsmappe Kanu Touring

der Computer berechnet hat. Gerade bei Wetter-Apps und Webseiten fließt keinerlei meteorologische Erfahrung über die Modellergebnisse hinaus ein: angezeigt wird, was der Computer berechnet hat. Die eigene Beobachtung ist also auch bei einer noch so guten Wetter-App auf dem Smartphone unerlässlich.

Text und Fotos von Dr. Lars Klüser

Informationen zum Wetter – online oder per APP

Das Wetter kann man nicht ändern, aber man muss ihm Rechnung tragen. Also ist eine tagesaktuelle Information zum Wetter vor Ort absolut wichtig. Die finde ich heute neben den Tagesnachrichten im Internet und in einigen Wetter-APPs.

Bekannte **Online-Wetterdienste** sind:

- Wetteronline.de
- www.dwd.de
- Wetter.com

unterwegs: Wetter-APPs

Wenn ich unterwegs bin, ist es sinnvoller eine WetterAPP mit dem Smartphone zu nutzen, da eine tagesaktuelle Ansage einfach sinnvoller ist als eine, die ich vor Urlaubsantritt mit 7-Tage Vorhersage bekommen habe.

Ich selber habe sehr gute Erfahrungen gemacht mit der

- WetterOnline APP samt deren APP Regenradar und der

-Windfinder APP

Außerdem bietet der DWD die WarnWetterAPP an, die insbeson-

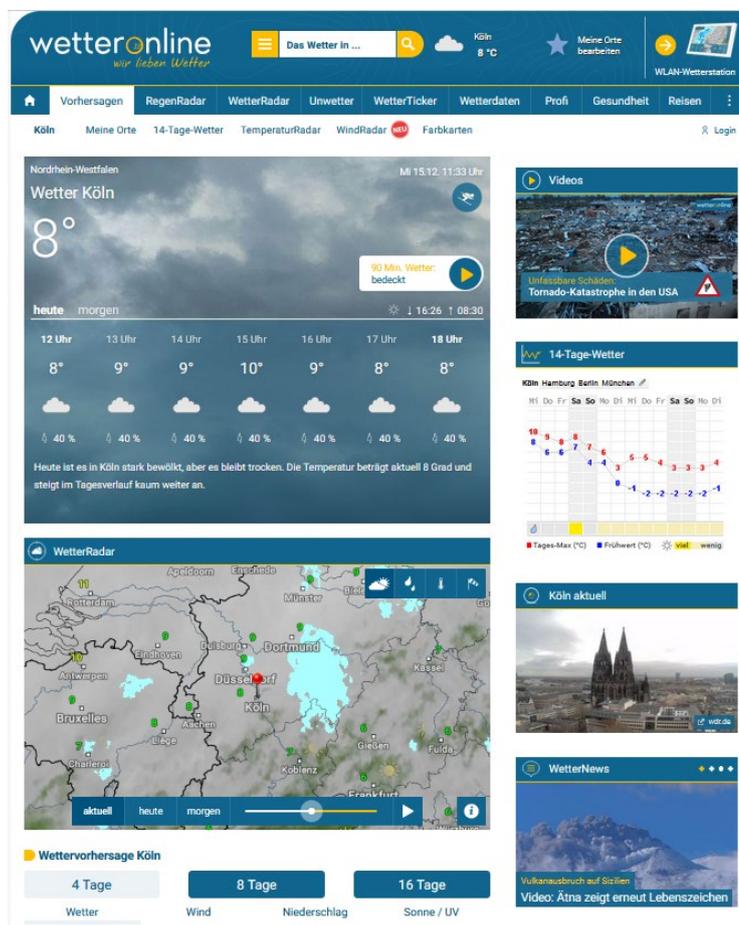


Abb.: 70 Screenshot wetteronline.de

dere Wettersituationen aufzeigt, die ein Paddelvorhaben gefährden würden.



Ausbildungsmappe Kanu Touring

Im KanuSport Heft 2021/3 gab es einige Seiten zum Thema Wetter, die ins Online-Magazin „Wir lieben Paddeln“ übernommen wurden und hier zu finden sind:

- der Workshop „Wetterkunde für Paddler“ von Sabine Stümges :<https://www.kanu.de/Wetterkunde-fuer-Paddler-77884.html> und der Workshop

- und der Workshop „Was tun bei Gewitter?“ mit Gerhard Lux <https://www.kanu.de/Was-tun-bei-Gewitter--77892.html>

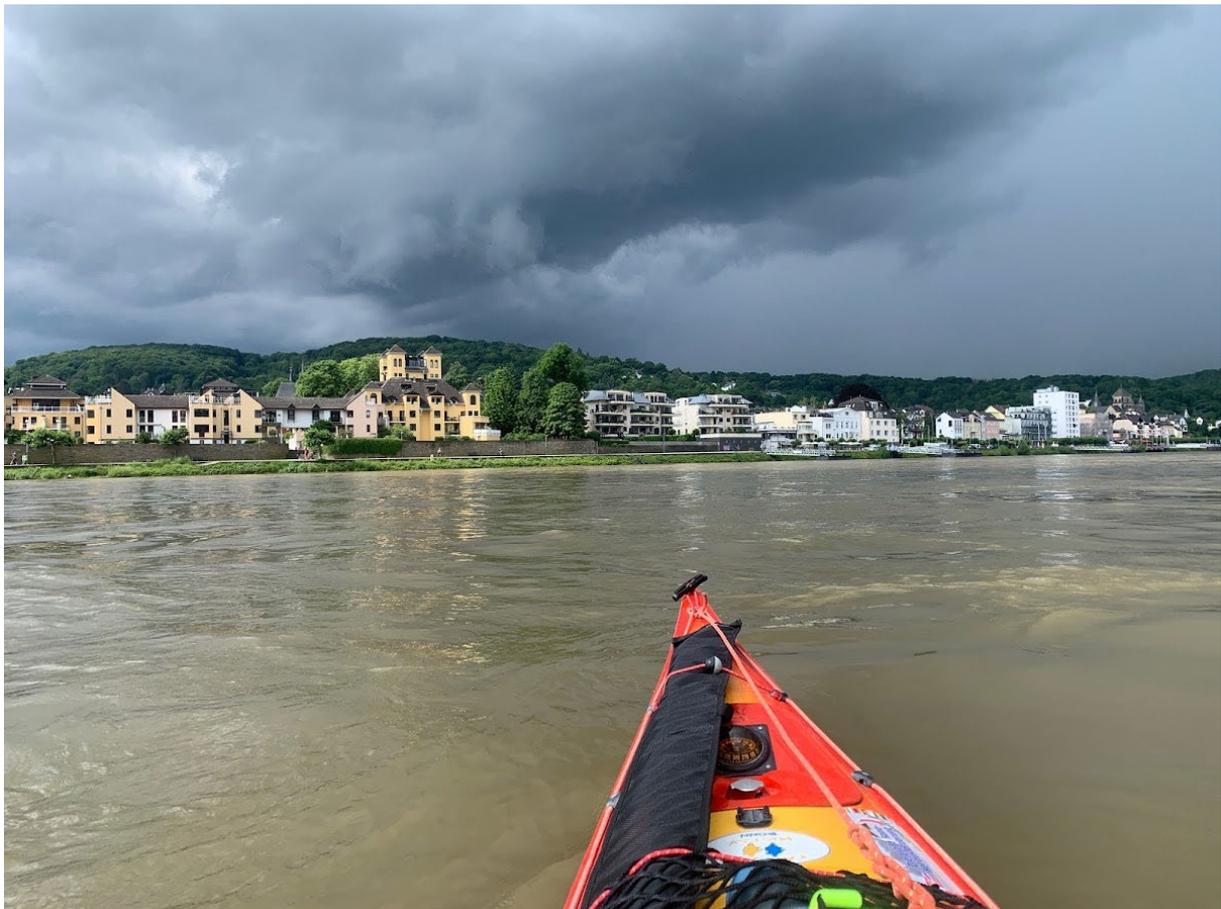


Abb.: 72 Lieber doch vom Wasser?

Workshops Fahrtenplanung (Autorin: Elke Roder)

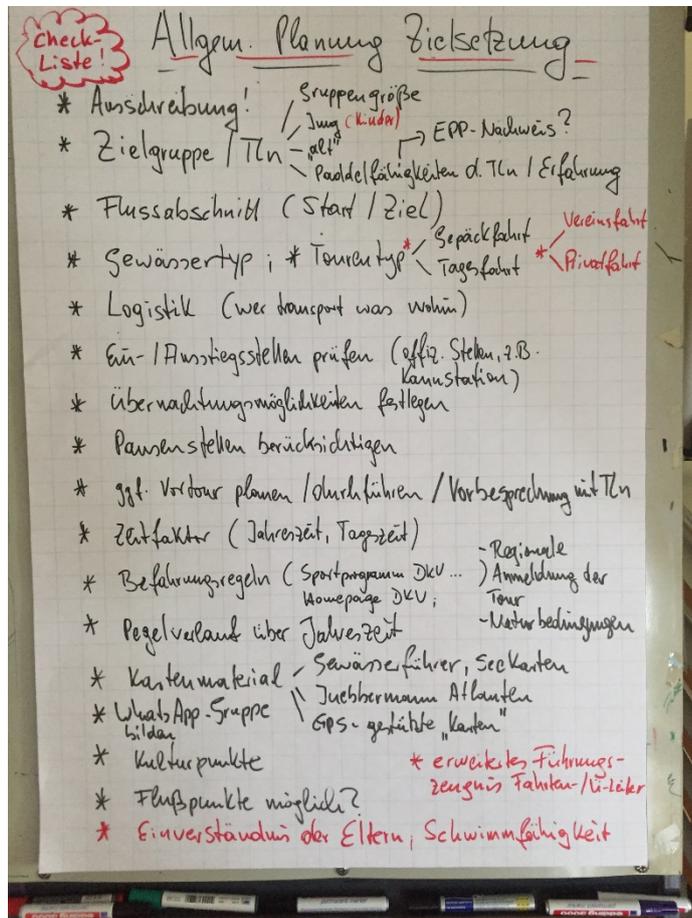


Abb.: 73 Sammlung von Planungsdetails im workshop (Gabriele Koch)

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, Paddeler-

fahrung?

- 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/FREIZEITSPORT/Infothek-fuer-Paddler/Tourenplanung-75519.html](https://www.kanu.de/FREIZEITSPORT/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?

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Gepäckfahrt oder Standquartier?

- Welcher Bootstyp
- 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>

Ausbildungsmappe Kanu Touring

- z.B. als Kollektivvertrag die DKV-Unfall-Versicherung für 1,44€/Jahr/Mitglied
- 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 Standort 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/Kautions **vorher** bezahlen lassen!!!

Vor dem Einsetzen

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

- Ein – und Ausstiegsstelle besprechen

Ausbildungsmappe Kanu Touring

- Pausenstellen festlegen und kommunizieren/diskutieren → anhand von Kartenmaterial die Tour durchsprechen
- 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>Oft 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.: 74 Checkliste Fahrtenplanung (Elke Roder)

Workshop Winterpaddeln



Abb.: 75 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. Im 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

Ausbildungsmappe Kanu Touring

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

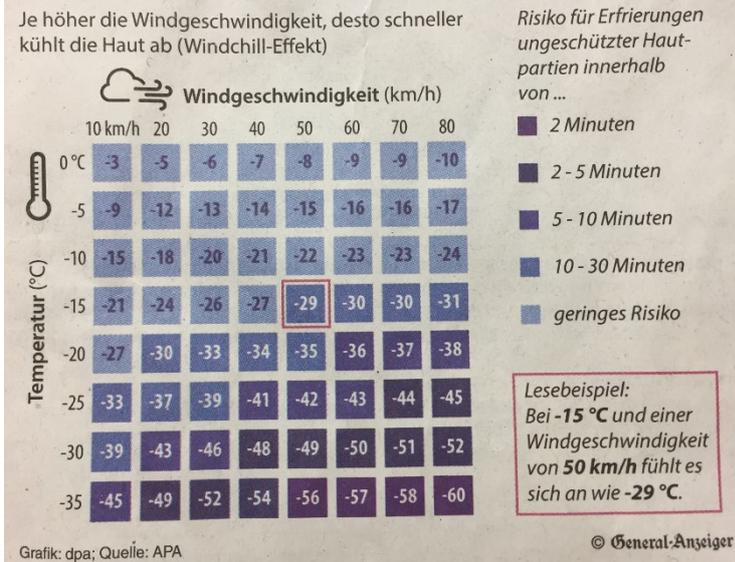


Abb.: 76 Gefühlte Kälte: Der Windchill-Effekt

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

Hypothermie-Tabelle				
(Unterkühlung)				
Wasser-Temperatur	Verlust der Handlungsfähigkeit	Erschöpfung oder Bewußlosigkeit	Erwartete Überlebenszeit	Empfohlene Paddelkleidung
0 °C	Unter 2 Min.	Unter 15 Min.	Unter 15 bis 45 Min.	Trockenanzug mit Fleece-Kleidung, Neoprenstiefel, Mütze, Handschuhe
0-5 °C	Unter 3 Min.	15-30 Min.	30-90 Min.	Trockenanzug mit Fleece-Kleidung, Neoprenstiefel, Mütze, Handschuhe
5-10 °C	Unter 5 Min.	30-60 Min.	1-3 Std.	Trockenanzug mit Fleece-Kleidung, Neoprenstiefel, Mütze, Handschuhe
10-16 °C	10-15 Min.	1-2 Std.	1-6 Std.	Trockenanzug mit Kunstfaser-Kleidung oder Neoprenanzug mit Paddeljacke, Neoprenstiefel, Mütze, Handschuhe
16-21 °C	30-40 Min.	2-7 Std.	2-40 Std.	Neopren mit Paddeljacke, Paddelschuhe, Hut
21-27 °C	1-2 Std.	2-12 Std.	3 Std. Bis undefiniert	Dünnere Neoprenanzug oder Shorty
Über 27 °C	2-12 Std.	undefiniert	undefiniert	Schwimmanzug

Diese Tabelle dient als grundlegende Anleitung für die Auswahl von Paddelbekleidung für verschiedene Wassertemperaturen. Wenn die Wasser- / Wetterbedingungen rau sind oder die Paddler unerfahren, sollte Kleidung mit einer oder zwei Schutzstufen höher in Betracht gezogen werden. Tragen Sie immer einen Schwimmweste!

Abb.: 77 Netzfund (leider Quelle unbekannt)

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 verhindern¹³

¹³ René Schellenberg BCU 5star sea kayak guide & coach III sea

Risikovermeidung: Gute Vorbereitung hält warm

¹⁴Allen 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 schützen. 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.

¹⁴ kursiver Text aus KanuSport KanuSport 1/2016 von Sabine Stümges

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, der das Thema noch einmal kurz zusammenfasst, hat Nikolaus-Dieter Koch verfasst und er ist in der **Anlage 9** zu finden.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Workshop Sommer / Sonne – unterschätzte Gefahren beim sommerlichen Paddeln

Sicherheit auf dem Wasser bei Sonne und Hitze

Der Sommer ist die Zeit, die für das Paddeln prädestiniert ist, auch für diejenigen, die im Winter lieber hinter dem Ofen hocken bleiben. Wenn es warm wird, werden die Boote wieder entstaubt und überholt, die Paddel hervorgeholt und gescheckt, das gesamte Equipment wird zusammengesucht und auf Vollständigkeit überprüft, Sicherheitsübungen werden aufgefrischt – und los kann es gehen.

Die Sonne streichelt unsere Haut, der leichte Fahrtwind und das kühle Wasser machen den Aufenthalt im Boot auf dem Wasser zur Auszeit und man vergisst die Umwelt.

Die Sonnenstrahlung (1. Gefahr)

Aber die von uns so geliebten Sonnenstrahlen können erbarmungslos sein, das merkt man dann spätestens abends im Schlafsack, wenn die Haut bei jeder Bewegung schmerzt. Ein Sonnenbrand kann an allen der Sonne exponierten Stellen der Haut auftreten, im Gesicht, speziell auf der Nase, aber auch auf den Schultern, den Armen und den Handrücken. Das ist nicht nur unangenehm, es ist gefährlich! Bei einem Sonnenbrand handelt es sich um eine Hautverbrennung I bis III Grades!

Eine solche Verbrennung zu vermeiden, bedarf es konsequenter Vorbeugung mit einer wasserfesten Sonnenschutzcreme mit hohem Lichtschutzfaktor (LSF 50), die vor dem Paddeln schon auf die trockene Haut aufgetragen werden muss. Bei längeren Touren oder Wasserkontakt sollte die Creme auf jeden Fall erneut aufgetragen werden; wasserfest ist nur bedingt sicher, da bei längerem Aufenthalt im Wasser der Schutz niedriger wird. Eine sehr gute Alternative sind langärmelige Shirts aus leichten Stoffen mit einem UPF 50+ (Ultraviolet Protection Factor). Sie sind in der Regel auch schnelltrocknend und halten die Haut kühl und trocken – und die Hände sauber!

Neben einer Sonnenschutz-Kleidung ist das Tragen einer Sonnenbrille sehr zu empfehlen, um die Augen vor der von der Wasserfläche reflektierten Strahlung zu schützen. Ebenso wichtig ist der Lippenschutz durch einen entsprechenden UV-Lippenpflegestift, denn die Lippen können auch einen Sonnenbrand bekommen!

Ein breitkrempiger Hut tut ein weiteres, das Gesicht vor den gefährlichen Sonnenstrahlen zu schützen.

- Sonnencreme LSF 50 schon vor dem Paddeln auftragen
- Lippenschutz regelmäßig erneuern
- langärmelige Sonnenschutzkleidung UPF 50+
- evtl. Handschuhe mit Sonnenschutz UPF 50+
- Sonnenhut mit breiter Krempe (Basecap lässt Nacken und Ohren der Sonne ausgesetzt)



Abb.: 78 Paddeln mit Sonnenschutzkleidung (Gabriele Koch)

Die Hitze (2. Gefahr)

Ein Sonnenbrand ist aber nicht die einzige Komplikation, die im Sommer bei Paddlern auftreten kann, die über lange Zeit in voller Sonne ohne einen Sonnenschutz unterwegs sind. Die mit der Sonnenstrahlung verbundene **Hitze** (2. Gefahr) macht unserem Körper ebenfalls sehr zu schaffen.

Hier handelt es sich um Hitzekollaps, Hitzeerschöpfung, Hitzschlag und Sonnenstich. Diese Formen einer Sonnenschädigung sind nicht durch die Verbrennungen gekennzeichnet, sondern durch die Überhitzung des eigenen Körpers und der daraus folgenden Fehlfunktion. Das können leichte Symptome sein von Kopfschmerzen und Schwindel, aber auch Erbrechen, flache Atmung, bis hin zu Krämpfen oder Bewusstseinsstörungen / Bewusstlosigkeit. Alle diese Formen können lebensbedrohlich sein und müssen ernst genommen werden. Es wird notwendig sein, einen Arzt zu rufen bzw. den Paddler ins Krankenhaus zu bringen.

Ebenso wie beim Sonnenbrand kann man aber sehr gut vorbeugen, damit es zu diesen bedrohlichen Situationen erst gar nicht kommt:

- leichte nicht beengende Kleidung
- lockere Kopfbedeckung, insbesondere bei weißem und/oder schütterem Haar!
- öfter Pausen einlegen - im Schatten
- in den Pausen gerne abkühlen durch Schwimmeinlagen
- genügend (1L + auf einer Tagestour) Trinken unterwegs (Wasser, Fruchtsaftgemische, kalter Tee, keinen Alkohol)
- am besten einen Wassersack (Camelbag) an der Schwimmweste/Rücken oder auf dem Boot mitführen



Abb.: 79 Paddelpause im Schatten (Gabriele Koch)

Wenn wir Paddler diese wenigen Punkte beherzigen, steht unseren Sommertouren bei bester Gesundheit nichts im Wege.

Um mehr zum Thema zu erfahren, verweise ich auf die detaillierte Auflistung der Symptome und der Sofortmaßnahmen auf der Homepage des Schleswiger Kanuclub¹⁵

Die 3. Gefahr – der Hautkrebs

An die 3. Gefahr für Wassersportler denken zurzeit wenige, sie tritt in den Hintergrund und war und ist doch immer da: Jeder spricht jetzt von Corona-Abstand und den Gefahren durch den Sport selber. Während durch Impfungen Corona bald in den Hintergrund treten wird und die Sicherheitsausrüstung bei jedem Kanadier- und Kajakfahrer schon zur Grundausbildung gehört, wissen viele aktive Wassersportler erstaunlich wenig über diese nicht direkt erkennbare, sich schleichend über Jahre entwickelnde stille Gefahr: Der Hautkrebs! Er nimmt seit Jahren immer mehr zu!

Verursacht im Wesentlichen durch gefährliche UV-Strahlung. Nach Schätzungen erkranken **in Deutschland jährlich neu etwa 213.000 Personen** an hellem Hautkrebs, davon etwa 77 % an einem Basalzellkarzinom und 22 % an einem Plattenepithelkarzinom. Der andere weit gefährlicher schwarze Hautkrebs (malignes Melanom) ist seltener: Hier treten 50 bis 60 Neuerkrankungen pro 100.000 Einwohner und Jahr auf. Dennoch: In Deutschland hat sich die Häufigkeit von Neuerkrankungen an schwarzem Hautkrebs zwischen 1970 und 2015 verfünffacht. Ursache: verändertes Freizeitverhalten, vermehrte Fernreisen mit intensiver Belastung der Haut durch Sonnenbestrahlung südlicher Länder, Sonnenbrände und unser geliebter Wassersport.

¹⁵ Quelle: <http://www.schleswiger-kanuclub.de/index.php/hitzesschaeden.html#.YHh32z9CSiM>

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Der Wassersport ist nicht die eigentliche Ursache, sondern unser oft nachlässiger Schutz der Haut. Und da wir aufgrund bester medizinischer Versorgung alle im Schnitt immer älter werden und unseren Freizeitsport bis ins hohe Alter ausüben können, summiert sich die Belastung der Haut durch UV-Strahlen während eines langen Kanusportlebens gewaltig. Die Haut vergisst nichts!

Bis in die 1980iger Jahre war das allgemeine Bewusstsein über die Krebserzeugung von UVA- und UVB-Strahlen wenig vorhanden. Auch wenn die Folgen exzessiver Sonnenbäder mittlerweile gut dokumentiert sind, unterschätzen viele nach wie vor die Gefahr. UV-Strahlen der Sonne gelten nämlich als die größten Verursacher von weißem und schwarzem Hautkrebs und durch die Reflexionen des Wassers wird dieser Effekt deutlich verstärkt. Nach einjährigem Corona- und Winterblues werden wir uns jetzt wieder vermehrt unseren Kajaks, Kanadiern widmen und uns auf die SUP Boards begeben und das wohlige Gefühl wärmender Sonnenstrahlen im Gesicht, am Oberkörper und den Armen genießen. Jeder von uns weiß aus eigener Erfahrung, dass ein wolkenbehängener Himmel und die Kühlung des Spritzwassers zunächst den Sonnenschaden während der aktiven Sportausübung nicht merken lässt, abends im Zelt aber schon, wenn die Haut brennt! Selbst wenn der Sonnenbrand nach ein paar Tagen vergessen scheint, ein heftiger Sonnenbrand kann auch noch nach Jahren und Jahrzehnten Hautkrebs auslösen, denn die Haut kann nur bedingt sich selbst reparieren. Viele Kanufahrer kennen bei sich selber die Frühsymptome: Besonders auf der Nase, Stirn, Wangen, Ohren und Unterarmen und Händen: braune „Altersflecken“, hell-pigmentierte Hautflecken, Milien, Gefäßeinsprossungen, warzenartige Krusten, die mal abfallen und immer wieder kommen; später vielleicht auch blutende Krusten, schmerzfreie Knotenbildung.

Viele, die in meine Praxis kommen, haben schon lange gewartet. Auch für Nicht-Wasser-Sportler ist die klare Empfehlung mindestens einmal im Jahr die gesamte Haut von einem Hautarzt anschauen zu lassen, für Wassersportler gilt das allemal. Selbstdiagnosen aus dem Internet sind wenig hilfreich und selten richtig. Der weiße Hautkrebs ist in der Regel durch eine kleine Operation zu beseitigen, insbesondere wenn er frühzeitig entdeckt wird. Das gilt oft auch für den schwarzen Hautkrebs: je früher dieser entdeckt wird, umso geringer das Problem. Andererseits kann er aber auch das Leben kosten, wenn mit der Behandlung zu lange gewartet wird. Bloß nicht zu lange warten und den Arztbesuch herausschieben! Ob alt oder jung: Jeder kann sich schützen: Sonnenschutzcremes mit UVB-Schutzfaktor LSF 50 und zusätzlichen UVA-Schutz sind ganzjährig Grundausstattung eines Kanufahrers, alle unbedeckten Körperstellen sind 20 min vor der Fahrt einzucremen! Diese Notwendigkeit besteht, ob schon Hautschäden da sind oder auch nicht. Aber zusätzlich ist auch brauchbare Kanubekleidung mit hohem Lichtschutzfaktor wichtig, Auch im Hochsommer können die Arme mit einer luftdurchlässigen Paddeljacke bedeckt sein. Wer über 30 Jahre extensiv Wassersport betreibt, wird Veränderungen auf der Haut vielleicht nicht ganz vermeiden können, aber mit entsprechendem Schutz mildern und weit herauszögern.

Bilder aus der Hautarztpraxis:



Abb.: 80 Foto aus der Hautarztpraxis 1

Oben: 76-jähriger Kanute mit zahlreichen Rumpfhautbasiomen (weißer Hautkrebs) auf chronisch sonnengeschädigter Rückenhaut

Rechts: 84-jähriger Herr, der in seinem Leben viel im südlichen Afrika unterwegs war und seit über 50 Jahren passionierter Wassersportler ist, mit chronisch UV-geschädigter Kopfhaut und zahlreichen Vorstufen für weißen Hautkrebs (aktinische Keratosen), oben und unten: Stellen mit schwarzem Stift markiert.



Abb.: 81 Foto aus der Hautarztpraxis 2

MERKREGELN FÜR KANUTEN:

1. Ausreichenden Lichtschutzfaktor bei **Sonnenschutzcremes** verwenden: LSF 50
2. Ausreichend **Sonnenschutz vor Sonnenexposition** auftragen: Bis die Wirkung einsetzt, vergehen 20 Minuten Die Lippen zusätzlich schützen: Da die Lippen häufig in Bewegung sind, sollte hier nachgcremt werden
3. **UV-Beständige und -schützende Kleidungsstücke** verwenden: Hüte, Langarm-Shirts sind im Fachhandel erhältlich
4. Im Sommer, wenn möglich, die Mittagssonne meiden: Gegen Mittag ist die UVB-Strahlung besonders stark. Wer nicht weiter paddeln muss, macht Pause im Schatten.

Prof. Dr. med. Kay Steen ist seit 2001 in Meckenheim als Hautarzt privatärztlich tätig. Der ehemalige onkologische und allergologische Oberarzt der Universitätshautklinik Bonn ist seit 2019 in Meckenheim-Merl angesiedelt. KaySteen ist seit vielen Jahren passionierter Kanufahrer (Wanderfahrer, Wildwasser und Kanadier) und als Segler und Segellehrer auf Groß- und Kleinbooten engagiert. Die Kanuabteilung des Siegburger Turnverein (STV) unterstützt er aktiv in der Jugendausbildung und unter anderem als Wanderwart im Vorstand. Emailanschrift: khsteen@ikued.de

Workshop Ladelogistik – Boote transportieren

Zusammengestellt durch Marc Huse, Moers und Gabriele Koch, Bonn



Abb.: 82 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 Zuglänge eines Fahrzeugs/Fahrzeugverbundes = 18 m
- ✓ Maximale Zuglänge 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.: 83 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 zusammensitzt, 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 vermehrt von

Ausbildungsmappe Kanu Touring

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.

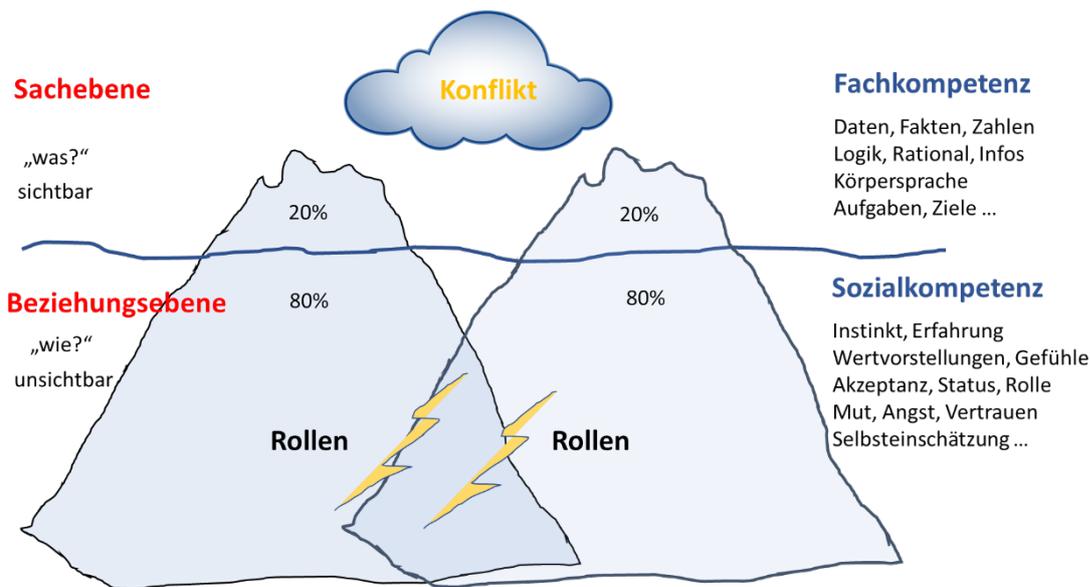
Das Eisberg-Modell

Während der Tour fängt man dann an, miteinander zu kommunizieren, und dabei gibt es zwei Ebenen der Kommunikation, hier in einem Eisbergmodell¹⁶ 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 ...

¹⁶ 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.: 84 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 weiß... 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
- Leistungsstand

Ausbildungsmappe Kanu Touring

- 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" (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 abbauen.

Udo Beier 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.: 85 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 |

Ausbildungsmappe Kanu Touring

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).

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:

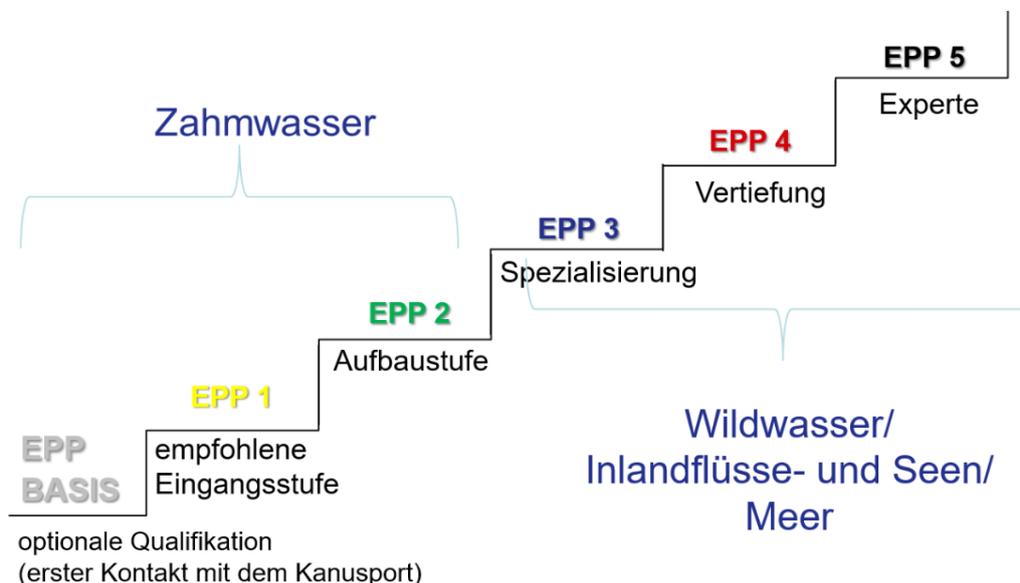


Abb.: 86 Stufenaufbau EPP Deutschland (Gabriele Koch 2020)

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.: 87 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.: 88 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) Fahrtenteilnehmer

Prüfungen bzw. die Lernzielkontrolle sollte Spaß machen!

Wir sind im Bereich Freizeitsport! Und das Wort „Prüfung hat bei vielen Menschen, insbesondere bei Erwachsenen einen „Angstfaktor vor Versagen“ impliziert. Und dies muss auf jeden Fall verhindert werden, wenn ich nach dem Prinzip EPP Deutschland ausbilde und als Abschluss die Urkunde vergeben möchte, die den Kenntnisstand/Könnensstand des Paddlers ausweist.

Um den Spaß trotz Prüfungssituation bei der Ausbildung zu erhalten, muss sich der TrainerC/B Gedanken zum Umfeld der Ausbildungsarbeit, zu Methoden und didaktischen Kniffen machen. Für die einzelnen Stufen der Ausbildung wird es dazu aber sicherlich unterschiedlich

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Modelle geben. Im Anfang sollte alles spielerisch sein, je höher die Qualifikation desto höher ist auch die Verantwortung für sich selbst oder im Ende auch für andere Paddler. Daran gemessen ändern sich nicht nur Ausbildungsinhalte, sondern ganz besonders die Rahmenbedingungen für die Ausbildung und Leistungskontrolle.

TrB Fortbildung 2021

Ergebnis soll ein Leitfaden für Tr C sein, wie EPP-Ausbildung mit Lernerfolgskontrolle gestaltet werden kann.

Dieser Leitfaden soll hier später einfließen . . .

[Anmerkung 1.12.2021: Leider war es aufgrund des Wissensstandes der meisten Teilnehmer:innen nicht möglich, diesen Leitfaden zu erstellen. Dies sollte 2022 ein Thema sein, um diese Lücke zu füllen.]

Hilfen für die Ausbilder in den Vereinen - AhOI

Ausbildungshilfe & Online-Informationen: AhOI

EPP - AhOI

EPP-AhOI Materialien für Teilnehmer und Interessierte						EPP-AhOI Angebote für Ausbildung und Ausbilder								
	Basis-Dokumente	Kompetenz-Kompass	Kursbuch	Technik-Videos	Abnahme-Bogen		Basis-Dokumente	Kompetenz-Kompass	Kursbuch	Technik-Videos	Abnahme-Bogen	Planner Kurse & Fahrten	Planner EPP-Kurse	Online-Seminar EPP
EPP 1-2	✓	✓	✓	✓	✓	EPP 1-2	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3 Touring	✓	✓	✓	✓	✓	3 Touring	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3 Küste	✓	✓	✓	✓	✓	3 Küste	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3 WW	✓	✓				3 WW	✓	✓			✓	✓	✓	✓
SUP	✓				✓	SUP	✓				✓	✓	✓	✓

Abb.: 89 Struktur der Ausbildungshilfe & Online-Informationen AhOI (Christian Dingenotto)

Christian Dingenotto hat sich 2020 und 2021 Gedanken gemacht, wie man das Kanu-Sportabzeichen in die Ausbildung in den Vereinen integrieren kann und damit den Ausbildern Rahmenbedingungen für Ihre Arbeit bieten kann. Auch Arbeitsmaterialien hat er erstellt und wird daran auch weiterhin arbeiten.

Es werden Materialien angeboten für Teilnehmer und Interessierte:

- Dokumenten
- Kompetenzkompass
- Kursbüchern
- Technik-Videos
- Abnahmebögen

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Für die Ausbildung und die Ausbilder stehen neben diesen Materialien auch Planungshilfen für Fahrten/Kurse und EPP-Kurse zur Verfügung und das Angebot der Online-Seminare zum EPP Deutschland über die Kanu-Akademie, die für die Vermittlung der Inhalte hilfreich sind:

Das Online-Angebot besteht schon und damit auch Zugang zu den Materialien

Alle Informationen werden in den nächsten Monaten (2022) dann auch auf der DKV Homepage www.kanu.de unter Freizeitsport / Infothek für Paddler / EPP-Deutschland zu finden sein. Es lohnt sich da immer einmal wieder reinzuschauen – es tut sich was!

Der Kompetenzkompass

Christian Dingenotto hat als Grundlage einen Kompetenzkompass Küste entwickelt, der in vielem auch auf Touring zutrifft: Im Juli 2021 haben wir gemeinsam mit Dr. Stefan Bühler, der den Kompetenzkompass Wildwasser erarbeitet hat, nun den Kompetenzkompass Touring auch fertiggestellt.

Im Kompetenzkompass 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 Demoaqualität zu sehen.

Wenn man diesen Kompetenzkompass ausdruckt und laminiert, kann man ihn dem Lernenden in die Hand geben und man kann dann mit einem Edding das bisher erreichte Niveau einzeichnen und damit die Erfolge des Lernens bzw. den eigenen Lernstand dokumentieren. Denn Lernen findet nicht gleichmäßig statt, man lernt verschiedenen Bereiche zu verschiedenen Zeitpunkten, bis man schließlich überall das angestrebte Niveau erreicht hat – und die nächste EPP-Stufe in Angriff nehmen kann.

Die drei Grafiken finden sich in der **Anlage als Nr 22-24**. Sie sind als pdf-Datei abgelegt, eine JPG-Datei zum Ausdrucken als A3 Plakat folgt (22a-24a)

Auch wenn dies ein Handbuch Touring ist, füge ich den Kompetenzkompass in allen drei Varianten ein, damit man diese einmal auch vergleichen kann.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Der Kompetenzkompass Touring



Deutscher Kanu-Verband

Für _____

Stand _____

- **EPP 1**
Fahren auf dem Fluss
- **EPP 2**
Fahren mit dem Fluss
- **EPP 3 Touring**
Mitspaddeln auf Lippe, Müritz, Rhein
- **EPP 4 Touring**
Führen an der Loreley und anderswo von der Agger über den Staffelsee bis zur Elbe

Ausführungsstufen
 Basis: kennt die Technik
 Einfach: kann die Technik
 Routine: effiziente Ausführung
 Demo: „flimmler“ Ausführung

Version 1.5 | Stand 2021 | ©Koch/Dingenotto 2021 | siehe unten: grafkennung

Kompetenzkompass Touring

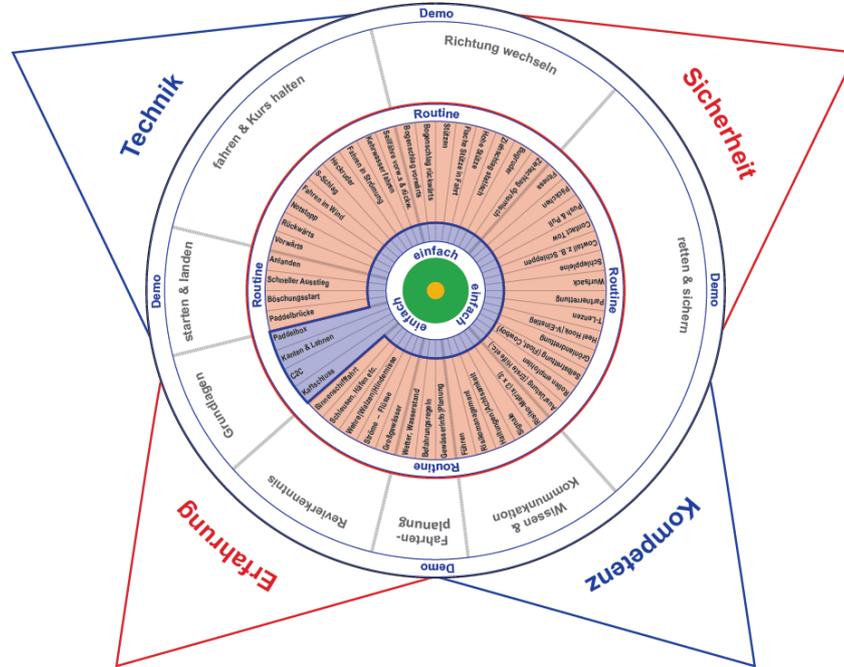


Abb.: 90 Der Kompetenzkompass Touring Gabriele Koch / Christian Dingenotto

Der Kompetenzkompass Küste:



Deutscher Kanu-Verband

Für _____

Stand _____

- **EPP 1**
Fahren auf dem Fluss
- **EPP 2**
Fahren mit dem Fluss
- **EPP 3 Küste**
Mitspaddeln um Poel
- **EPP 4 Küste**
Allein nach Amrum, führen um Föhren
- **EPP 5 Küste**
Führen im Watt und anderswo

Ausführungsstufen
 Basis: kennt die Technik
 Einfach: kann die Technik
 Routine: effiziente Ausführung
 Demo: „flimmler“ Ausführung

Version 1.0 | Stand 2021 | ©Dingenotto 2019 | siehe unten: grafkennung

Kompetenzkompass Küste

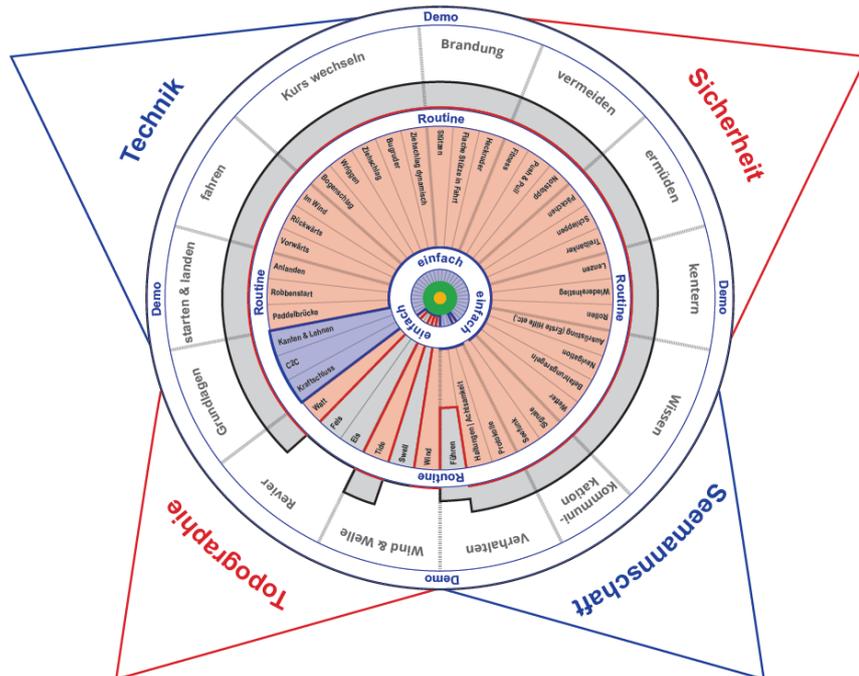


Abb.: 91 Der Kompetenzkompass Küste von Christian Dingenotto

Der Kompetenzkompass Wildwasser:



Für _____
Stand _____

EPP 1
Fahren auf dem Fluss

EPP 2
Fahren mit dem Fluss

EPP 3 Wildwasser
Mitpaddeln auf Ammer, Lech

EPP 4 Wildwasser
Mitpaddeln auf dem Inn (Garsaur) und führen auf Inn (Scouiser) und führen auf Inn (Scouiser) oder Soca (3. Klamme bis Cezosca)

Ausführungsstufen
Basis: lernt die Technik
Einfach: kann die Technik
Routine: effiziente Ausführung
Demo: „freie“ Ausführung

Version 1.0 | Stand 2021 | ©Bühler/Dingenotto 2021 | Grafik: lombert: grafikdesign

Kompetenzkompass Wildwasser

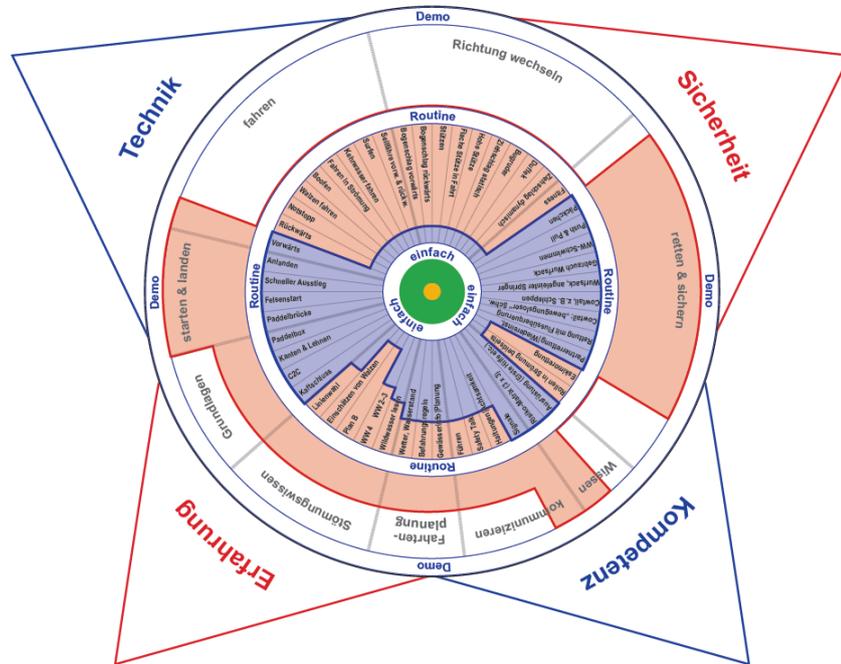


Abb.: 92 Kompetenzkompass Wildwasser, Dr.Stefan Bühler/Christian Dingenotto

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Der Deutsche Kanu-Verband



„Der Deutsche Kanu-Verband (kurz DKV) ist der größte Kanusport-Verband weltweit. Er hat rund 122.015 Mitglieder, die in etwa 1.300 Vereinen und Landesverbänden organisiert sind.

Das Arbeitsfeld reicht dabei vom alpinen Wildwasserfahren, über beschauliches Kleinflusswandern und Salzwassertouren bis hin zum Wettkampfsport. Auch "Trendsportarten" wie Rafting und Drachenboot finden sich im DKV wieder.

Der DKV versteht sich als Interessenvertretung aller Kanusporttreibenden in der Bundesrepublik Deutschland, d.h. er vertritt nicht nur die in seinem Verband organisierten Kanusportler, sondern auch die Kanusporttreibenden, die in anderen Organisationsformen oder ohne Organisation den Kanusport betreiben. Daher ist es natürlich ein Verbandsziel, möglichst viele Kanusportler im Verband anzusiedeln und Kanu-Organisationen außerhalb des Verbandes in die Interessenverbindung einzubinden.“¹⁷

Was tut der DKV für seine Mitglieder?

Der DKV kümmert sich um den Erhalt der naturnahen Gewässer, ohne die kein Kanufahren möglich ist, z.B. durch Verhinderung oder Entschärfung gefährlicher und ökologisch bedenklicher Wasserbaumaßnahmen, für den Bau von [Anlagen für Kanufahrer an Querbauwerken](#), durch den Kampf gegen Gewässerverschmutzung und Wahrung der ökologischen Belange. Der DKV vertritt den Kanusport gegenüber Behörden etc., wenn es z.B. um Gewässersperrungen geht und versucht, unter Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes das Bestmögliche für den Kanusport zu erreichen. Der DKV hat ein weltweit einzigartiges Flussführersystem geschaffen. Darin ist fast jedes Kanusportgewässer Europas von Kanuten für Kanuten beschrieben. Mitglieder des DKV genießen Gastrecht bei den Vereinen und haben damit eine Fülle von Übernachtungsmöglichkeiten auf Vereinsgeländen und in Bootshäusern. Zusätzlich betreiben der DKV und seine Landesverbände Zeltplätze und Heime. Der DKV ist führend in den Bereichen Sicherheit und Schulung für alle Kanufahrer. Ein vielfältiges Kursangebot in den Vereinen und Verbänden, Fortentwicklung der Sicherheit auf dem Material- und Ausrüstungssektor in Zusammenarbeit mit den wichtigsten Herstellern.

Der DKV bietet ein umfangreiches Veranstaltungsprogramm im gesamten Bundesgebiet: Vereins-, Bezirks- und Verbandsfahrten, internationale Veranstaltungen, Langstreckenfahrten etc. Das vielfältige Angebot kann hier nur angedeutet werden. Fordern Sie daher das [DKV-Sportprogramm](#) an. Die Termine zum Thema (Aus- und Fort-)Bildung sind [online](#) zu finden. Über die [DKV-Wirtschafts- und Verlags GmbH](#) erhalten Sie jede Menge interessanter Fachliteratur, Gewässerkarten, Poster, den alljährlichen Kanu-Kalender und die Fachzeitschrift [KANU-SPORT](#).

Der DKV gibt Tipps und Hinweise für ungewöhnliche Touren, Kontaktadressen zu Ausrüstern und Fachhändlern. Der DKV fördert und betreut den [Leistungssport](#) in den Disziplinen Kanu-

¹⁷ Quelle: www.kanu.de, Der DKV

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Rennsport, Kanu-Slalom, Kanu-Wildwasserrennsport, Kanu-Marathon, Kanu-Polo, Kanu-Segeln und Kanu-Drachenboot. Der DKV ist Gründungsmitglied des Kanu-Weltverbandes ICF ([International Canoe Federation](#)) und des Europäischen Kanu-Verbandes ECA ([European Canoe Association](#)).¹⁸

Die föderale Struktur des Deutschen Kanu-Verbandes – Vom Mitglied bis zum Verband

Der Deutsche Kanu-Verband ist föderalistisch aufgebaut. Sobald man Mitglied in einem Kanu-Verein wird, der Mitglied im Landes-Kanu-Verband (LKV) des jeweiligen Bundeslandes ist, gehört man auch automatisch als Mitglied zum DKV.

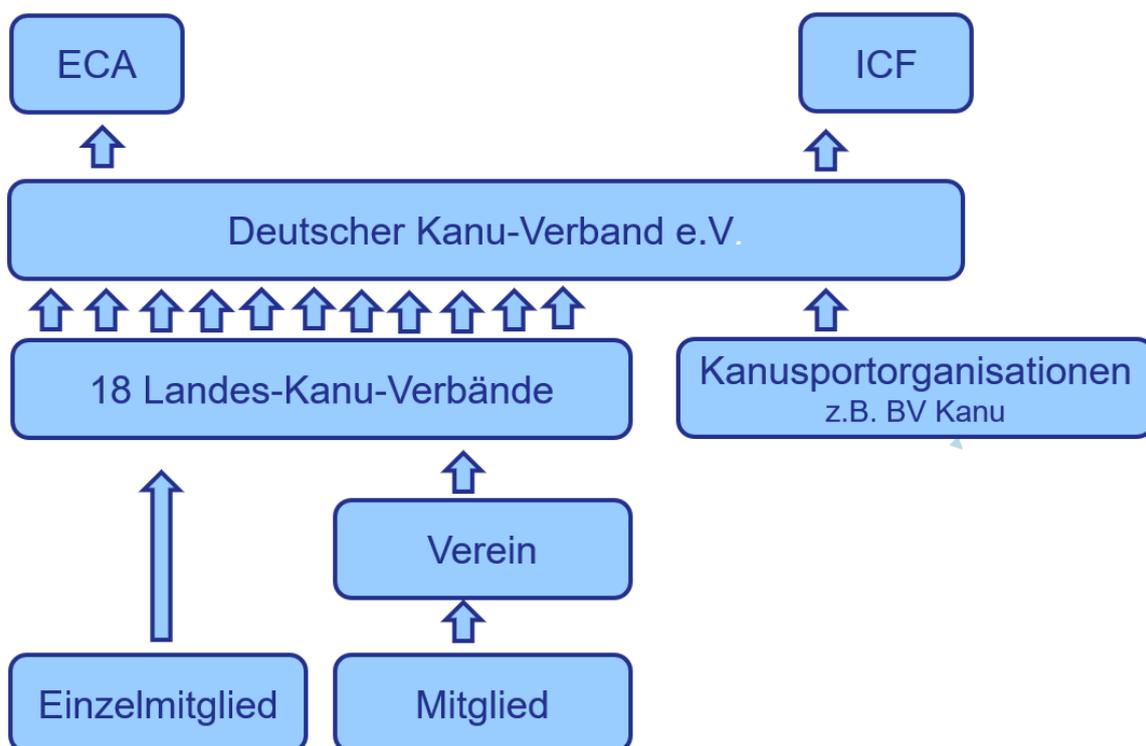


Abb.: 93 Grafik Gabriele Koch

Einzelmitglied kann man im DKV nicht sein, lediglich in einem Landes-Kanu-Verband. Die LKV sind wiederum allesamt Mitglied im DKV, welcher der Dachverband aller Kanu-Vereine in Deutschland ist. Neben den LKV können noch bundesweit bedeutsame Organisationen des Kanu-Sports, z.B. Bundesverband Kanu (kurz BV Kanu), Mitglied beim DKV sein. In den Vereinsbeiträgen sind automatisch die Beiträge für den jeweiligen LKV und den DKV enthalten. Die Vereine führen die Beiträge an die LKV ab, die wiederum den Anteil für den DKV weitergeben. Um die Interessen der deutschen Kanusporttreibenden auch international vertreten zu können, ist der DKV Mitglied im europäischen Kanu-Verband (ECA) und im internationalen Kanu-Verband (ICF).

¹⁸ Quelle: www.kanu.de, Der DKV

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Der Dachverband aller Sportverbände in Deutschland ist der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB), der wiederum Mitglied des Internationalen olympischen Komitees ist (IOC). Unsere Trainer-Lizenzen richten sich nach den DOSB-Vorgaben.

Die Arbeitsstruktur des Deutschen Kanu-Verbandes



Abb.: 94 Grafik Gabriele Koch

Der Deutsche Kanu-Verband e.V. besteht aus einem Präsidium, das aus dem Präsidenten, den Vizepräsidenten Freizeitsport, Leistungssport, Finanzen, Jugend und Verbandsentwicklung besteht. Auf der Homepage www.kanu.de sind die Personen, welche diese Positionen aktuell innehaben, samt deren Kontaktdaten, verzeichnet: <https://www.kanu.de/DER-DKV/Organisation/Praesidium-52090.html>.

Die Geschäftsführung des Deutschen Kanu-Verbandes besteht aus einem Generalsekretär des DKV, einem Geschäftsführer Freizeitsport und dem Sport-Direktor (Leistungssport). Die Geschäftsstelle hat weitere hauptamtliche Mitarbeiter:innen in der Geschäftsstelle in Duisburg: <https://www.kanu.de/DER-DKV/Organisation/DKV-Geschaeftsstelle-52094.html>

In der nächsten Ebene finden sich die Ressorts, die für einzelne Arbeitsschwerpunkte verantwortlich sind und den einzelnen Vizepräsidenten zugeordnet sind. Eine Aufstellung der Ressorts und der Ressortleiter:innen samt Kontaktdaten finden sich unter <https://www.kanu.de/DER-DKV/Organisation/Die-Ressorts-70727.html>

Alle 2 Jahre im April treffen sich diese Gremien mit Delegierten zum **Deutschen Kanutag**, dem höchsten Gremium im Deutschen Kanu-Verband e.V. Dazwischen gibt es Treffen, im Frühjahr und im Herbst, den Verbandsausschuss. Dabei treffen sich hier neben dem Präsidium und der Geschäftsführung auch die Präsidenten der [18 Landes-Kanu-Verbände](#). Und auch die Ressortleiter:innen nehmen (ohne Stimmrecht) daran informierend teil.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Ressorttagungen finden jährlich statt und beziehen Mitarbeiter in den LKV in ihre Arbeit damit ein. Insbesondere bei Änderungen oder Neuerungen bei Regeln/Auszeichnungen muss die Ressorttagung ihre Zustimmung geben. In den Ressorts sollte es auch Mitarbeiter mit speziellem Wissen/Können geben, die den Ressortleitern zuarbeiten. Beschlüsse der Ressorttagungen müssen von der Verbandsversammlung/Kanutag bestätigt werden.

Beispiel: Ressortleiter Service – Referent EPP Deutschland – Mitarbeiter SUP-EPP (siehe Grafik) Die Referenten und Mitarbeiter sind auch mit ihren Spezialthemen und Kontaktdaten auf der Homepage des DKV zu finden: <https://www.kanu.de/DER-DKV/Bundesverband/Adressen-52080.html>

Mit Ausnahme der hauptamtlichen Mitarbeiter in Duisburg sind alle Ämter im Deutschen Kanu-Verband Ehrenämter. Vom Vorstand im Verein, über die Bezirke und Landesverbände bis zu den Präsidenten des Deutschen Kanu-Verbandes haben wir eine Ehrenamtskultur!

Diese DKV-Arbeitsstruktur spiegelt sich in den meisten Kanu-Landesverbänden mehr oder weniger wider. Die großen Landesverbände haben eigene Geschäftsstellen, in denen es auch hauptamtliche Mitarbeiter zur Unterstützung des Ehrenamtes gibt. Einige wenige Landesverbände sind so groß, dass die in Bezirke/Unterbezirke/ oder ähnliche Bezeichnungen aufgeteilt sind.

Auf alle einzelnen kann ich im Rahmen dieses Handbuches nicht eingehen. Die Landesverbände haben allerdings auch Homepages, denen solche Informationen zu entnehmen sind.

Das Ehrenamt – Rückgrat der Arbeit des Verbandes

Der breiten Öffentlichkeit ist gar nicht bewusst, wie wichtig ehrenamtliche Tätigkeit ist und was alles nicht funktionieren würde, sollte ehrenamtliches Engagement wegfallen.

Von Ulrike Schreck, Vizepräsidentin Verbandsentwicklung¹⁹

„Wer meckert, muss auch Verantwortung übernehmen“, so ähnlich könnte man es auch sagen. Gegen konstruktive Kritik ist nichts einzuwenden, ganz im Gegenteil.

Für so viele Dinge braucht man viele kleine Rädchen, die letzten Endes das Uhrwerk bewegen. Am Beispiel einer **Kanuwandertour** betrachtet z.B.: Auskundschaften und Festlegung der Strecke, Buchung der Übernachtung und der Verpflegung, Transport, Einladung erstellen und versenden, Anmeldungen und Teilnahmegebühren verwalten. Auch eine **Schulung** oder **Fortbildung** organisiert sich nicht von allein, ebenso keine **Jugendfreizeiten**, **Trainingslager** oder **Wettkämpfe**.

Wer also der Meinung ist, dass im Verein, Landes- oder Bundes-Verband etwas geschehen muss, sollte anfangen, sich selbst zu engagieren und er wird erfahren, dass er dabei viel lernen kann und auch jede Menge Spaß haben wird.

¹⁹ aus KanuSport 5/2021

Ausbildungsmappe Kanu Touring



Abb.: 95 Ökoschulung mit Ressortleiterin Petra Schellhorn (Ehrenamtlerin)

Natürlich muss in erster Linie eine Aufgabe erledigt werden, das bedeutet Arbeit. Aber am Ende zählt das Ergebnis. Und das könnte ein schönes Paddelwochenende entlang eines malerischen Flusses sein, mit Lagerfeuer auf dem Zeltplatz und Gitarre. Für eine Familie allein kann das viel Stress bedeuten, Route aussuchen, Zeltplätze anfragen, einkaufen... Gemeinsam mit Gleichgesinnten aus dem Verein ist solch ein Wochenende allerdings

schnell organisiert, denn geteilte Arbeit ist nun einmal halbe Arbeit. Und letztendlich entsteht so ein tolles Erlebnis, das nicht nur für schöne Erinnerungen sorgt, sondern gleichzeitig das Gemeinschaftsgefühl stärkt und damit auch den Verein.

Denn darum geht es doch in einem Verein: Gemeinschaft. **Als Vereinsmitglied entscheidet man sich bewusst für das Miteinander mit anderen Menschen, die die gleichen Interessen haben.** Man möchte dort andere Leute treffen und mit ihnen Zeit verbringen, Dinge erleben, Erlebnisse teilen. Und genauso wie vieles in der Gemeinschaft sehr viel mehr Spaß macht, ist es auch mit dem Ehrenamt.

Mit der Nachwuchsarbeit verhält es sich ähnlich. Kinder und Jugendliche sind die Zukunft unseres Sports, aber auch die Sicherung der Vereine. Ohne aktive Nachwuchsförderung würden Vereine überaltern und irgendwann sogar sterben. Wofür wurde das schöne Vereinsheim gebaut und gepflegt? Vereinsboote angeschafft, wenn sie nie bewegt werden? Natürlich geht es bei der Arbeit mit jungen Menschen oftmals trubelig zu und an manchen Nachmittagen ist es auf dem Vereinsgelände mit der Ruhe vorbei, aber das Ergebnis ist das Ziel: ein gesunder und lebendiger Verein, der auf einer breiten Mitgliederbasis steht. Jugendarbeit erfordert Fingerfertigkeit und manchmal auch ein dickes Fell und starke Nerven, aber dafür hat man die Möglichkeit, die Schönheit unseres Sports, Gemeinschaftsgefühl und ein gutes Sozialverhalten an die folgenden Generationen weiterzugeben und diese dadurch positiv zu prägen. Abgesehen davon ist es auch für die Betreuenden ein schönes Erlebnis, wenn die Kinder strahlen, weil die Kenterrolle nach unzähligen vergeblichen Versuchen endlich klappt oder ein sehr zögerliches Kind sich ein Herz nimmt und am Ende das Wildwasser bewältigt.

Kein Wettkampf ohne Ehrenamt

Einen Teil des Deutschen Kanu-Verbandes und auch des Vereinslebens macht der Wettkampfsport aus, der ebenfalls nicht ohne das Ehrenamt umsetzbar wäre. Auf der einen Seite gibt es die Trainerinnen und Trainer, die Betreuerinnen und Betreuer. Auf der anderen Seite stehen die vielen fleißigen und helfenden Hände, die eine Wettkampfveranstaltung überhaupt erst möglich machen. Es geht los bei der Einweisung zum Trailer- oder Campingplatz und Verteilung der Startnummern über die Verpflegung der Teilnehmenden bis hin zu Starthelfern, Kampfrichterinnen und -richtern. Nicht zu vergessen die Vorbereitung der Strecke, die Verwaltung der Anmeldungen und der Finanzen. Die Liste der zu erledigenden Arbeiten ist schier endlos. Aber zu guter Letzt stehen dort viele strahlende und glückliche Teilnehmende, denen man eine professionelle und gute Veranstaltung geboten hat. Dieser Lohn ist doch den ehrenamtlichen Einsatz wert und es wird einem vielfach gedankt.

Leider wird man allzu oft gefragt „Und was hast du davon, dich ehrenamtlich zu engagieren? Was bekommst du dafür?“ Neben den schon erwähnten Beispielen gibt es so viele Dinge zu nennen. Durch gemeinsame Unternehmungen sind schon viele neue Freundschaften entstanden, häufig über Landes- und Bundesgrenzen hinaus, man hat Herausforderungen angenommen, die sich einem außerhalb des Vereins gar nicht gestellt hätten und an denen man gewachsen ist, der eigene Horizont wurde durch Aus- und Weiterbildung erweitert. Durch ehrenamtliches Engagement hat man außerdem die Möglichkeit, seine Umgebung mitzuprägen und weiterzuentwickeln, was einem auch Anerkennung in der Gesellschaft verschafft und oftmals wirkt sich die Ausübung eines Ehrenamtes auch positiv im Berufsleben aus.

Zusammengefasst ist zu sagen, dass es ohne das Ehrenamt kein Vereins- und Verbandsleben geben würde und daher sollte es unser aller Ziel sein, aktiv für das Ehrenamt zu werben und neue Ehrenamtler zu motivieren. Denn wer von der Gesellschaft etwas fordert, muss auch etwas an sie zurückgeben

Ehrenamt im Verein – Thesen

- Kompetenzen wertschätzen
- Fördern, aber nicht überfordern > langfristiges Engagement
- Das Hauptamt als Dienstleister für das Ehrenamt
- Freiwillige dort einsetzen, wo sie arbeiten wollen, wo sie kompetent und leidenschaftlich sind
- Erfolge machen sexy! Ehrenamtliche sollen Erfolge erringen und genießen können
- Sport ist Emotion, Emotion kreiert Bindung
- Wertschätzung für ehrenamtliches Engagement zeigen

Weitere Informationen zur Stärkung des Ehrenamtes gibt es bei den Landessportbünden, es gibt Ausbildungen als Ehrenamtsmanager: in. Nachfragen dazu beim LSB oder dem eigenen Kanu-Verband! Hilfe für Vereine bei Problemen mit dem Ehrenamt können dort angeholt werden. (z.B. <https://www.sportehrenamt.nrw/>)

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Vereinsauszeichnungen des Deutschen Kanu-Verbandes

Das Netzwerk der Kanustationen

Beim Touringpaddeln ist der Weg das Ziel. Und wenn man mehrere Tage unterwegs ist, braucht der Paddler Zwischenziele, um die Nacht angenehm zu verbringen. Welche Möglichkeiten stehen ihm da zur Verfügung, liegen diese nahe am Gewässer, kann man sein Boot sicher unterbringen, findet man Menschen, die vor Ort auch weiterhelfen können, wenn es Probleme gibt, und viele Fragen mehr sind bei der Wahl der Unterkunft zu bedenken.



Zur Verfügung stehen die öffentlichen Zeltplätze, Gasthäuser, Wanderrastplätze; aber hier in Deutschland haben wir auch ein Netzwerk von DKV-Kanustationen. Diese finden sich vor Allem bei den an Wanderflüssen gelegenen Vereinen. Diese stellen ihre Bootshäuser und Zeltwiesen samt den sanitären Einrichtungen dem Wasserwanderer zur Verfügung. Gegen ein Entgelt kann man Bootshaus und Sanitäranlagen nutzen, und manchmal auch den guten Rat der dortigen Paddler!

Wenn man als Touring-Paddler auch in Europa viel unterwegs ist, lernt man dieses Netzwerk der Kanu-Stationen erst richtig zu schätzen, denn es ist einmalig in Europa! – und wohl auch in der Welt. Erzählt man dort von dieser Übernachtungsmöglichkeit, erntet man ungläubiges Staunen.

Die Vereine stellen ihre Bootshäuser zur Verfügung und erhalten dafür einen Obulus, den sie selber festlegen können. Dabei ist es wichtig, dass mit dem Vereinsvorstand die Spielregeln festgelegt werden, was den Kanu-Gästen zur Verfügung gestellt wird. So kann es bei einem Verein sein, dass es eine Zeltwiese gibt und der Zugang zu den Sanitäranlagen frei ist, in anderen Bootshäusern werden die Kanu-Gäste ins Bootshaus hineingelassen, manchmal auch mit Küchennutzung und der Möglichkeit, den Inhalt des Getränkekühlschranks gegen Entgelt zu plündern. Die Schlüsselübergabe muss geregelt sein, die Übernachtungsgebühr durch den Vorstand festgelegt werden. Am besten gibt es ein Formular, das der Kanu-Gast ausfüllt und damit auch seine Zahlung dokumentiert. Zusätzlich ist es sinnvoll, eine Information bereitzustellen, wo man in der Nähe einen Bus findet, wo der nächste Arzt ist und wo eine Einkaufsmöglichkeit besteht. Vielleicht auch ein Hinweis auf Sehenswürdigkeiten in der nahen Umgebung, falls die Paddler auch mal zu Fuß die Umgebung erkunden möchten.

Die Kanustation kann eine finanzielle Unterstützung für den Verein sein, was aber nicht wirklich der Hauptzweck dieser Einrichtung ist. Es ist eher ein ideeller Grund, warum ein Verein beschließt, eine Kanustation für durchreisende Paddler bereit zu stellen: man will Teil eines Netzwerkes sein, das für die Wasserwanderer Vorteile bietet, die der Campingplatz so nicht bieten kann. Man stellt eine Herberge bereit, die sehr individuell ist, und wo man als Paddler

Die Kanustation kann eine finanzielle Unterstützung für den Verein sein, was aber nicht wirklich der Hauptzweck dieser Einrichtung ist. Es ist eher ein ideeller Grund, warum ein Verein beschließt, eine Kanustation für durchreisende Paddler bereit zu stellen: man will Teil eines Netzwerkes sein, das für die Wasserwanderer Vorteile bietet, die der Campingplatz so nicht bieten kann. Man stellt eine Herberge bereit, die sehr individuell ist, und wo man als Paddler

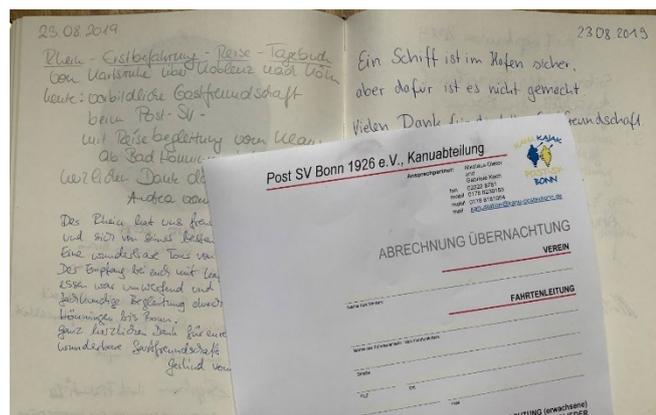
Ausbildungsmappe Kanu Touring

unter Gleichgesinnten mit seinen Bedürfnissen verstanden wird. Das ist eine Sache der Gegenseitigkeit: Die Wasserwanderer anderer Vereine finden hier Aufnahme, die eigenen Touringpaddler finden Aufnahme in Vereine an Gewässern, die sie besuchen.

Wenn man viele Jahre als Wasserwanderer/Touring-Paddler auf den Gewässern in Deutschland und Europa unterwegs ist, lernt man sehr viele unterschiedliche Kanustationen kennen. Bei der Fahrten-Planung sollte man deshalb immer zunächst nach den Bootshäusern an der geplanten Strecke Ausschau halten, welche als Kanustation auch gelistet sind. Eine Liste der DKV-Kanustationen geordnet nach Gewässern gibt es im Downloadbereich von kanu.de. Hier kommt nun das Netzwerk ins Spiel: man ruft an, ist unter Gleichgesinnten, die das Paddelrevier kennen, die einem Tipps geben können, uns evtl. als Guide auch mal begleiten, die einem mit nützlichen Informationen zu Gewässern, Schleusen, kulturellen Sehenswürdigkeiten versorgen. Man erfährt auch von den Problemen der Paddler vor Ort und kann sie mit eigenen Erfahrungen vergleichen und es passiert auch schon mal, dass man ein Shuttlebunny gestellt bekommt, um wieder an sein Auto oder zum Bahnhof zu kommen! Und die Welt der Wanderpaddler ist klein – man trifft immer wieder auch auf gemeinsame Bekannte! Und man kann auch Werbung für das eigenen Paddelrevier machen und zu einem Gegenbesuch einladen!

Abb.: 96 Gästebuch einer Kanu-Station und Abrechnungsbogen für die Übernachtung

Wenn man in einem Bootshaus übernachten darf, ist man meist allein oder nur in kleiner Gruppe dort und man hat keinen Radau von einem Campingplatznachbarn zu befürchten. Auch braucht man sich keine Sorge machen, wo das eigene Boot untergebracht werden kann. Und immer wieder macht man Entdeckungen, wie in einem anderen



Verein z.B. Material gelagert und verwaltet wird, wie das Fahrtenbuch geführt wird, wie Vereinstreffen organisiert werden. Auch andere Boote oder gar Disziplinen kann man in dem Gastgeber-Verein kennenlernen. Es gab auch schon mal das Angebot, sie vereinseigene Sauna zu nutzen! In manchen Kanustationen darf man auch im Bootshaus selber übernachten und kann sich dann die Mitnahme des Zeltes sparen. Insbesondere in Frühjahr oder Herbst ist das eine Möglichkeit, die Saison des Kanuwanderns zu verlängern. Auf jeden Fall hat man bei der Kanustation einen gesicherten Zugang zum Gewässer und das zu jeder Zeit, man ist mit dem Zelt willkommen (und muss nicht mit Wohnmobilen konkurrieren). In der Regel erhält man als Kanu-Gast einen Bootshausschlüssel und kann sich dann am Abend frei bewegen. Und ein Bootshaus bietet immer auch Platz, um nasse Sachen zu trocknen.

Übrigens kann man auch ganz ohne Boot als Paddler in einem Bootshaus übernachten: wenn man z.B. ein Seminar in der Nähe hat, oder einen beruflichen Termin, oder als Student mir die Uni mal anschauen möchte... Dann ist man bei Freunden zu Gast, und manchmal bekommt man für den Abend ein Boot und eine Begleitung, das Hausgewässer des Gastgeber-Vereins kennen zu lernen.

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Übrigens, durch Gäste wird ein Bootshaus belebt, gelüftet und mit neuen Informationen versorgt. Wenn der Verein sein Bootshaus als DKV-Kanustation offiziell zu Verfügung stellen möchte, muss er einen Antrag dazu stellen und auch Bedingungen erfüllen, um die Auszeichnung „DKV-Kanustation“ zu erwerben. Alle Infos dazu findet man auf der Homepage des DKV unter: FREIZEITSPORT / Infothek für Vereine / Vereinsauszeichnungen.

Gabriele Koch, Ressortleiterin Service

Text veröffentlicht in KanuSport 2021/07

DKV- anerkannter Ausbilder



Natürlich kann man sich das Paddeln auch selbst beibringen. Nur ist das aufwändiger – und einmal eingeschlichene Fehler lassen sich dann nur mühsam wieder beseitigen. Deshalb sollte jeder Kanu-Verein Wert darauf legen, Kanusport in möglichst vielen Variationen von Anfang an qualifiziert zu vermitteln. Erfahrungen zeigen, dass gerade Nichtmitglieder bereit sind, auch hohe Kursge-

bühren zu entrichten, wenn sie dafür eine hochwertige Schulung erhalten. Kanu-Vereine, die mindestens drei Kanu-Kurse anbieten, die von qualifizierten Ausbildern geleitet werden (z.B. DKV-Trainer-C Breitensport Kanu [ehemals DKV-Fachübungsleiter] oder DKV-Trainer-B Breitensport [ehemals Kanulehrer B]) und einige formale Voraussetzungen erfüllen, können diese Auszeichnung erwerben.²⁰

Gute Ausbildung ist für einen Verein ein Merkmal für **Sicheren Kanusport** und damit ein Werbemittel für einen Verein. Investitionen eines Vereins in die Ausbildung von Trainern C Breitensport zahlt sich aus!

Weitere Informationen zum Thema finden sich auf der Homepage www.kanu.de unter Freizeitsport ->Infothek für Vereine -> Vereinsauszeichnungen. Anträge und Erläuterungen werden zum Download angeboten.

Auszeichnung Aktiver Verein



„Aktiver Kanu-Verein“ – Neue Ideen für frische Angebote in Vereinen für Mitglieder und Interessenten

Jeder Kanu-Verein muss sich immer wieder neu erfinden, denn

- die Zeiten und Gewohnheiten der Gesellschaft ändern sich,
- die Situation in den Schulen und

- die Freizeitgewohnheiten ganz allgemein sind immer wieder einem Wandel unterworfen.

Vereine, die sich und ihre Angebote nicht in Frage stellen, bzw. auf den Prüfstand stellen, sterben ganz langsam ...

Wenn wir uns mit dem Thema beschäftigen, wie machen wir gerade unseren Kanu-Verein interessant für die schon vorhandenen Mitglieder und auch für die Gewinnung neuer Mitglieder,

²⁰ Quelle: kanu.de Vereinsauszeichnungen

Ausbildungsmappe Kanu Touring

dann sind die meisten Vorstände ratlos. Da braucht es meist einen Anstoß von außen, um die Gewohnheiten und regelmäßigen Veranstaltungen zu hinterfragen.

Oft bringen neue Mitglieder schon neue Ideen mit, um neuen Wind in den Verein zu bringen; aber in der Regel kommen keine neuen Mitglieder so von alleine.

Der Freizeitsportausschuss des DKV hat sich deshalb Gedanken gemacht, was denn bei den Vereinen, die wir als sehr aktiv kennen, so besonderes ist und haben dabei sehr unterschiedliche Schwerpunkte in der Vereinsarbeit gefunden.

Dabei gibt es unabhängig von der bevorzugten Disziplin so unterschiedliche Vereine wie Regionen und Gewässer, dazu ist jeder Verein auch von den Menschen geprägt, die sich dort engagieren.

Ratgeber „Aktiver Kanu-Verein“

Als Ergebnis haben wir einen Leitfaden zusammengestellt mit sechs Handlungsfeldern und darin enthalten unterschiedliche Kriterien, die in aktiven Vereinen zu finden sind.

Dieser Leitfaden soll den Vereinen Möglichkeiten aufzeigen, die auch außerhalb des bestehenden Angebotes liegen. Mit dem Ausbau des Angebotes wird erfahrungsgemäß auch immer das Interesse eines weiteren Personenkreises geweckt. Somit besteht die Chance neue Mitglieder und auch neue Mitwirkende im Vereinsgeschehen zu gewinnen. Beispiele aus der Praxis zeigen auf, was alles möglich ist, oft auch mit geringerem Aufwand.

Der Ratgeber sollen in verschiedenen Bereichen Möglichkeiten des Engagements aufzeigen, die zu einer Verbesserung bei der Mitgliedergewinnung als auch zur Mitgliederversorgung dienen.

Der Ratgeber soll ein wachsender Katalog werden: für eure Ideen sind wir dankbar: Es gilt der Spruch – „Tue Gutes und sprich darüber!“ ... in diesem Sinne freuen wir uns über weitere Anregungen, Vereinsleben zu reaktivieren und aktiv zu gestalten!

Link zur Seite Ratgeber: <https://www.kanu.de/FREIZEITSPORT/Infothek-fuer-Vereine/DKV-Ratgeber-52139.html>

Auszeichnung „Aktiver Kanu-Verein“

Mit der **Auszeichnung „Aktiver Kanu-Verein“** erhalten Vereine auf Antrag und dessen Prüfung eine Anerkennung ihres Vereinsengagements und sie fungieren damit als Vorbilder für andere Vereine oder Kanu-Abteilungen.

Die Auszeichnung soll zum einen die Arbeit der Vereine anerkennen und zum anderen ihr Beispiel als „best practice“ für andere Vereine sichtbar machen.

Link zur Seite Vereinsauszeichnungen: <https://www.kanu.de/FREIZEITSPORT/Infothek-fuer-Vereine/Vereinsauszeichnungen-52138.html>²¹

²¹ Gabriele Koch, Ressortleiterin Service, veröffentlicht in KanuSport 01/2021

Auszeichnung Aktiv für Familien



Kanusport ist Familiensport und könnte als Lehrbeispiel in entsprechenden Publikationen genannt werden. Wo können Enkel und Großeltern so entspannt gemeinsam Sport treiben, wo können Familien gemeinsam mit kleineren und größeren Kindern ihre Freizeit verbringen, wenn nicht im Kanusport. Und da die Gemeinschaft gerade für Familien eine große Rolle spielt, sind Kanu-Vereine eigentlich die natürliche Basis für Familiensport.

Kanu-Vereinen, die sich auf diesem Gebiet besonders engagieren, bietet der DKV die Auszeichnung „Aktiv für Familien“. Aus einem besonderen Katalog müssen 10 Punkte erreicht werden, dann wird diese Auszeichnung für einen befristeten Zeitraum vergeben.²²

Wenn in Vereinen die Jugendarbeit nicht gelingt, weil zu wenig engagierte Jugendliche dies mitgestalten wollen, ist es eine gute Möglichkeit, ganze Familien in die Vereinsarbeit einzubinden und Eltern, Großeltern zu fördern und gleichzeitig den Paddelnachwuchs in den Vereinen zu stärken.

Weitere Informationen zum Thema finden sich auf der Homepage www.kanu.de unter Freizeitsport ->Infothek für Vereine -> Vereinsauszeichnungen. Anträge und Erläuterungen werden zum Download angeboten.

²² Quelle: kanu.de Vereinsauszeichnungen



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

Anhang

Bilderverzeichnis

Abb.: 1 Titelfoto Gabriele Koch	0
Abb.: 2 Die drei Säulen der Nachhaltigkeit	6
Abb.: 3 Das Schild Kanu-Station an einem Bootshaus	7
Abb.: 4 Seite aus dem Fotobuch "Globus" von Gabriele Koch.....	9
Abb.: 5 DKV Fahrtenbücher mit Eintragungen	9
Abb.: 6 DKV Fahrtenbuch Innenseiten	10
Abb.: 7 Beispielseite des eFB.....	11
Abb.: 8 Seite mit den hochgeladenen tracks.....	12
Abb.: 9 Canua-APP Titelseite	12
Abb.: 10 Canua-APP Registrierung	12
Abb.: 11 geplante Route in Canua-APP	13
Abb.: 12 aufgezeichnete Mosel-Tour	13
Abb.: 13 Der Aufkleber EPP Deutschland - Das Kanu-Sportabzeichen	18
Abb.: 14 Tourenboot, Foto N.-D. Koch.....	19
Abb.: 15 Grundausrüstung Tourenboot, Zeichnung Gabriele Koch	20
Abb.: 16 PE-Granulat ist die Grundlage für rotierte und geblasene Kunststoffkajaks (Foto Globetrotter)	21
Abb.: 17 Laminieren ist und bleibt Handarbeit, das rechtfertigt auch den höheren Preis (Foto Globetrotter)	22
Abb.: 18 Euro oder Grönlandpaddel, Foto Gabriele Koch.....	24
Abb.: 19 Das soll alles ins Boot! Foto Gabriele Koch.....	25
Abb.: 20 Ausschnitt der Packliste von Martin Oelscher, Itzehoe	27
Abb.: 21 Foto von der Facebookseite Lena Roehlings	33
Abb.: 22 Grafik Dennis Drieschner	34
Abb.: 23 Kanten zum Kurve fahren (Gabriele Koch)	35
Abb.: 24 Weg des Paddelblatts im Wasser beim Achterschlag (Wikipedia)	36
Abb.: 25 www.kayarchi.co.uk.....	39
Abb.: 26 Die Kenterung	40
Abb.: 27 "Dreh dein Boot um - die Luke nach oben"	40
Abb.: 28 „Handle dich zu deinem Bug“	40
Abb.: 29 „Geh zu meinem Bug und stabilisiere mein Boot“	40
Abb.: 30 Retter fixiert beide Boote, der Schwimmer fädelt dann seinen äußeren Fuß in seine Sitzluke	40
Abb.: 31 Der Retter lenzt das Boot durch eine Drehbewegung.....	40
Abb.: 32 bis er aufrecht in der Luke sitzt.....	40
Abb.: 33 Der Schwimmer dreht sich ins Boot.....	40
Abb.: 34 Foto H. Möllmann	41
Abb.: 35 Foto H. Möllmann	41
Abb.: 36 Foto H. Möllmann	42
Abb.: 37 Foto H. Möllmann	42
Abb.: 38 Fotos H. Möllmann.....	42
Abb.: 39 Foto H. Möllmann	43
Abb.: 40(Bild-Quelle: Wikipedia https://de.wikipedia.org/wiki/Achtknoten)	43

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Abb.: 41 Feststoff Paddle Float, aufblasbares Paddle Float, Grönlandpaddel Paddle Float (Internetfotos).....	45
Abb.: 42 Quelle: www.kayarchy.co.uk	45
Abb.: 43 Contact Tow - eigene Herstellung (Gabriele Koch).....	46
Abb.: 44 (Quelle: https://www.kayarchy.com/html/02technique/003raftingupandtowing/001.htm#raftingup), modifiziert	46
Abb.: 45 Contact Tow zur schnellen Bootsverbindung beim Schleppen/Push (Gabriele Koch)	47
Abb.: 46 (Quelle: https://www.kayarchy.com/html/02technique/003raftingupandtowing/001.htm#raftingup)	47
Abb.: 47 Internetfotos Schleppsysteme	48
Abb.: 48 Kategorisierung der bundesdeutschen Wasserstraßen nach dem 5. Bericht der WSV-Reform	49
Abb.: 49 Das Dattenfelder Wehr an der Sieg (Foto Gabriele Koch)	53
Abb.: 50 Canua APP Beispiel Dattenfelder Wehr	53
Abb.: 51 Luftbild Microsoft 2021, Staustufe Offenbach, Main	54
Abb.: 52 schematische Zeichnung einer Staustufe (Nikolaus-Dieter Koch)	54
Abb.: 53 Informationen zu den deutschen Staustufen auf der Donau incl. Bootsgasseninformationen (ELWIS)	55
Abb.: 54 mit den Großen in der Schleuse (Gabriele Koch).....	56
Abb.: 55 Fisch-Borsten-Pass an der Staustufe Regensburg an der Donau	56
Abb.: 56 Luftbild von Microsoft 2021, Bingen, eine Stelle mit Quer- wie auch Längsbauwerken im Rhein.....	57
Abb.: 57 Luftbild von Microsoft 2021, Main nördlich Grosswallstadt	58
Abb.: 58 Dosenbarometer zur mechanischen Messung des Luftdrucks.....	59
Abb.: 59 Gradientwind	59
Abb.: 60 idealisierte dreidimensionale Zirkulationszelle	60
Abb.: 61 idealisierte thermisch direkte Zirkulationszelle	62
Abb.: 62 Konvektive Wolken	62
Abb.: 63 Stratiforme Wolken	63
Abb.: 64 Cirren.....	63
Abb.: 65 Gewitterfront.....	63
Abb.: 66 Gewitterwolke	64
Abb.: 67 Seerauch an einem windstillen Tag	64
Abb.: 68 Hoch- und Tiefdruckgebiete über Europa; weiße Linien: Isobaren, farbiger Hinterlegung: Windgeschwindigkeit	65
Abb.: 69 Warm- und Kaltfront in einer typischen Zyklone.....	66
Abb.: 70 Screenshot wetteronline.de	67
Abb.: 71 Beispiele von Wetter-APPs für Smartphone.....	68
Abb.: 72 Lieber doch vom Wasser?.....	68
Abb.: 73 Sammlung von Planungsdetails im workshop (Gabriele Koch)	69
Abb.: 74 Checkliste Fahrtenplanung (Elke Roder).....	72
Abb.: 75 Paddeln im Winter, Foto: Hendrik Seifen	73
Abb.: 76 Gefühlte Kälte: Der Windchill-Effekt.....	74
Abb.: 77 Netzfund (leider Quelle unbekannt)	75
Abb.: 78 Paddeln mit Sonnenschutzkleidung (Gabriele Koch).....	80
Abb.: 79 Paddelpause im Schatten (Gabriele Koch).....	81

Ausbildungsmappe Kanu Touring

Abb.: 80 Foto aus der Hautarztpraxis 1.....	83
Abb.: 81 Foto aus der Hautarztpraxis 2.....	83
Abb.: 82 Boottransport auf PKW, Foto: Gabriele Koch	84
Abb.: 83 Gruppenfahrt auf dem Rhein Foto: Nikolaus-Dieter Koch.....	86
Abb.: 84 Eisberg-Modell.....	88
Abb.: 85 Das Kanu-Sportabzeichen EPP Deutschland	93
Abb.: 86 Stufenaufbau EPP Deutschland (Gabriele Koch 2020).....	94
Abb.: 87 Vergabe des EPP Deutschland	95
Abb.: 88 Prüfungsberechtigte EPP Deutschland (Gabriele Koch 2020)	96
Abb.: 89 Struktur der Ausbildungshilfe & Online-Informationen AhOI (Christian Dingenotto).....	97
Abb.: 90 Der Kompetenzkompass Touring Gabriele Koch / Christian Dingenotto	99
Abb.: 91 Der Kompetenzkompass Küste von Christian Dingenotto.....	99
Abb.: 92 Kompetenzkompass Wildwasser, Dr.Stefan Bühler/Christian Dingenotto	100
Abb.: 93 Grafik Gabriele Koch	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abb.: 94 Grafik Gabriele Koch	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abb.: 95 Ökoschulung mit Ressortleiterin Petra Schellhorn (Ehrenamtlerin)	105
Abb.: 96 Gästebuch einer Kanu-Station und Abrechnungsbogen für die Übernachtung	108

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 Fahrtenleiter im „SEEKAJAK“ Juni 2018 (Christian Dingenotto)
- Anlage 15_British-Canoeing-Leadership-Principles-V1-0-April17
- Anlage 16_Udo Beier_Angstbewaeltigung
- Anlage 17_RheinschifffahrtsPolizeiverordnung
- Anlage 18_Streckenatlas Main I
- Anlage 19_Streckenatlas Main II
- Anlage 20_Streckenatlas Main-Donau-Kanal
- Anlage 21_Rheinatlas
- Anlage 22_Kompetenzkompass Touring
- Anlage 23_Kompetenzkompass Küste
- Anlage 24_Kompetenzkompass Wildwasser
- Anlage 25 KVBM_Todesfalle-Wehr

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

<https://1drv.ms/u/s!AIPLlcs9zaDogvV2NoMKCtz2WAzaiw?e=zmriqa>

Eine Bitte: das Heft gerne an andere Touring-Paddler weitergeben – aber nicht verändern!
Und immer als mein Eigentum kennzeichnen, auch bei Weitergabe von Teilen!

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