

Tourenrückmeldung (Passage Plan) - Extern bzw. intern? -

Text: Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (01/10/05)

Bezug: www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenrueckmeldung.pdf

Externe Tourenrückmeldung

- Übersicht 1: Externe Meldemöglichkeiten
- Übersicht 2: Float Plan-Formular

Interne Tourenrückmeldung

- Übersicht 3: Internes Vermissten-Szenario

Wie können Dritte herausbekommen, ob unterwegs auf dem Meer eine Gruppe von Kanutinnen und Kanuten in Schwierigkeiten geraten ist und Hilfe benötigt? Nun, folgende Möglichkeiten bestehen z.B.:

- Notruf per UKW-Sprechfunk (über Kanal 16),
- Notruf per Handy (über Tel.-Nr. 124124 (Seenotleitung) bzw. Nr. 112 (Allgemeine Notrufnummer)),
- Notruf per Seenotsignalmittel (z.B. Abschuss einer roten Fallschirm-Leuchtrakete, Zündung einer roten Handfackel bzw. eines orangefarbenen Rauchsignals, Abschusses mehrerer roter Leuchtkugeln bzw. entsprechendes Handsignal wie langsames und wiederholtes Heben und Senken der seitlich ausgestreckten Arme),
- Notruf wegen Ausbleibens einer vereinbarten Rückmeldung nach Abschluss einer Tour (sog. „Tourenrückmeldung“).

Im Folgenden soll die verschiedenen Varianten und Möglichkeiten der Tourenrückmeldung vorgestellt werden. Generell ist dabei zu unterscheiden zwischen der „externe“ Tourenrückmeldung (die Rückmeldung erfolgt hier an Dritte, die sog. „Kontrollstelle“, die nicht zur Fahrtengruppe gehören) und der „internen“ Tourenrückmeldung (die Rückmeldung erfolgt hier innerhalb der Gruppe, sobald während einer Tour eine Aufspaltung der Gruppe stattgefunden hat).

Externe Tourenrückmeldung

Für die externe Tourenrückmeldung eignet sich z.B. ein Tourenplan (sog. "Passage Plan"). Er war bislang - d.h. vor dem "Handy-Zeitalter" – nicht ganz unproblematisch. Die Salzwasserunion e.V. empfahl früher ihren Mitgliedern - wahrscheinlich in Anlehnung an ihre Vorbilder, die Briten -, die DGzRS über eine geplante Tour vorab zu informieren. Vor Ort bei den jeweiligen SAR-Wachen des DGzRS wurde das aber nur dann - und zwar mehr oder weniger kopfnickend/-schüttelnd - zur Kenntnis genommen, wenn eine große Überquerung anstand (z.B. Festland – Helgoland; Rügen - Bornholm). Bei einer entsprechenden Anfrage von mir an die DGzRS-Zentrale anfangs der 90er Jahre, war die Reaktion jedoch negativ. D.h. die DGzRS sah es bis dahin nicht als ihre Aufgabe an, gezielt darauf zu achten, ob die gemeldeten Küstenkanuwanderinnen und -wanderer abends wieder sicher irgendwo angelandet sind und sich zurückmelden.

Im Folgenden werden vier Varianten externer Meldemöglichkeiten aufgezeigt (è **Übersicht 1**). Welche dieser Varianten zu empfehlen sind, hängt letztlich vom Einzelfall ab. Die einzelnen Küstenkanuwanderinnen und -wanderer müssen selber abwägen, wie groß das Risiko ist, unterwegs einen Seenotfall zu erleiden. Dabei sollten sie sich jedoch bewusst sein, dass sie eigentlich dann, wenn eine solche Tourenrückmeldung sich nahezu aufdrängt, nämlich

bei extrem schlechten Wetter und einer extrem kritischen Passage, die „Gute Seemannschaft“ dafür spricht, diesen Tourenabschnitt gar nicht anzutreten, sondern zumindest auf Wetterbesserung zu warten.

Übersicht 1: Externe Meldemöglichkeiten

Variante 1: Passage Plan inkl. tägliche Rückmeldungen	Hinterlegung eines Tourenplanes bei einer Kontrollstelle mit täglicher telefonischer Rückmeldung am Abend zu einem festgelegten Zeitraum, bei der etwaige Änderungen am Tourenverlauf mitgeteilt werden.
Variante 2: (Optimum) Tägliche An- & Rückmeldungen	Während einer Tour findet eine tägliche An- und Rückmeldung bei einer Kontrollstelle mit Angaben über die geplante Tagesetappe statt.
Variante 3: (Best-Praxis) Sporadische An- & Rückmeldungen	Nur anlässlich kritischer Tagesetappen erfolgt eine An- und Rückmeldung bei einer bzw. wechselnden Kontrollstellen mit Angaben über die geplante Tagesetappe.
Variante 4: (Minimum) Passage Plan mit Rückmeldung am Ende der Tour	Hinterlegung des konkreten bzw. ungefähren Tourenplanes bei einer Kontrollstelle mit Hinweis auf den Zeitpunkt, wann die Tour beendet ist.
Erläuterungen: Vor Beginn der Tour ist mit der Kontrollstelle zu vereinbaren, wann eine Suchmeldung z.B. in Deutschland an die SAR-Seenotleitstelle in Bremen (Tel.: 0421/536870 bzw. per Handy: 124124) herauszugeben ist: (a) entweder wenn die Rückmeldung nach einem bestimmten Zeitraum (z.B. 21.00-22.00 Uhr) plus x Std. bzw. x Tage nicht erfolgt ist, wobei die Zeitspanne „x“ vorher zu vereinbaren ist; (b) oder wenn die Rückmeldung nach (a) nicht erfolgt ist und die Wetterlage am Tag der Tagesetappe sehr kritisch war (z.B. ab 5-6 Bft.); (c) oder wenn zusätzlich zu (b) auch angekündigt wurde, dass eine sehr kritische Passage zu überwinden ist und danach eine Rückmeldung ausdrücklich vereinbart wird; (d) oder wenn die Rückmeldung nach dem geplanten Ende der gesamten Tour plus x Tage nicht erfolgt ist.	

Die Varianten 1 bis 3 sind praktikabel, sofern sichergestellt werden kann, dass innerhalb des vorgegebenen Zeitraumes (inkl. Zeitspanne) eine Meldung abgegeben werden kann, was eigentlich nur über Handy bzw. UKW-Sprechfunk möglich ist und das auch nur dann, wenn ein Funkkontakt hergestellt werden kann.

Variante 2 stellt die optimale Lösung des Tourenrückmeldeproblems dar. Die „Kontrollstelle“ wird zweimal täglich auf dem Laufenden gehalten, egal wie harmlos bzw. kritisch die Gewässerbedingungen sind. Anlässlich der täglichen Rückmeldung kann die „Kontrollstelle“ rechtzeitig über Änderungen von Kurs bzw. Etappenziel informiert werden.

Variante 3 scheint am praktischsten zu sein; denn nicht jede Etappe ist kritisch und bedarf der Rückmeldung bei einer „Kontrollstelle“. Zu Variante 3 zählt auch jene recht unverbindlich erscheinende Kommunikations-Praxis:

Wir melden uns vor einer Tour z.B. beim Hafenmeister bzw. Campingwart ab und nennen unser Etappenziel. Sollte sich unterwegs das Wetter extrem verschlechtern, empfiehlt es sich dann natürlich, sich bei diesen Personen zurückzumelden, und zwar insbesondere dann, wenn wir unser Etappenziel (z.B. Hafen, bzw. Zeltplatz) nicht erreicht haben. Hierfür bietet es sich an, dass wir uns vorher von diesen Personen die Tel.-Nr. geben lassen.

Wenn keine der Varianten 1 bis 3 gewählt wird, sollten wir uns zumindest für Variante 4 entscheiden. Zu Variante 4 zählt auch das Auslegen eines Zettels hinter der Frontscheibe eines der Autos, welche am Startort zurückgelassen werden, mit einem der beiden Hinweise:

- „Wir sind mit dem Seekajak unterwegs und kehren am Tag x zurück.“
- „Wir sind mit dem Seekajak unterwegs. Falls Sie fragen haben, rufen Sie uns unter der Tel. Nr. xxxx/xxxxxx an.“

Es ist nämlich schon einmal passiert, dass besorgte Passanten die Polizei alarmierten, weil seit Tagen Autos von Kanuten am Wegesrand bzw. auf einem Parkplatz stehen, ohne dass diese zurückgekehrt seien. Als kein Kontakt zu Angehörigen hergestellt werden konnte, informierte die Polizei die Seenotleitstelle. Als auch festgestellt wurde, dass die in der Nähe liegenden Zeltplätze keine Kanuten beherbergten, stieg schließlich ein Rettungshubschrauber auf, um nach den scheinbar überfälligen Kanuten zu suchen.

Variante 4 ist „besser als gar nichts“! Immerhin wird nach uns erst gesucht, wenn wir überfällig sind. Die Chancen für uns sind dann fifty/fifty. Ist uns etwas unterwegs auf dem Wasser, weitab von der Küste passiert, so ist es ohnehin zu spät, gerettet zu werden. Sind wir aber entlang der Küste oder an Land in große Schwierigkeiten geraten, besteht sicherlich eine Chance, uns irgendwo an Land doch noch zu finden.

Die us-amerikanische Zeitschrift „Sea Kayaker“ hat für solche eine Meldung ein Formular entworfen (sog. „Float Plan“) (s. **Übersicht 2**), in dem auf 1 Seite die folgenden Informationen enthalten sind, damit die „Suchmannschaft“ weiß, auf was sie bei der Suche alles zu achten hat:

Übersicht 2: Float Plan-Formular

- Datum der „Überfälligkeit“, ab dem die Suchmeldung herauszugeben ist;
- Angabe der infrage kommenden Rettungsinstitution (z.B. Seenotleitstelle);
- Name der Kanutinnen und Kanuten; Alter; Telefon-Nr.; Farbe von Kajak, Schwimmweste, Bekleidung; Leistungsstand; medizinische Infos;
- Auflistung möglicher Signalmittel, die mitgeführt werden;
- Aufliste der Kommunikationsmittel (hier: UKW-Handfunk, Handy inkl. Tel.-Nr. und vereinbarte Zeiten der Kontaktaufnahme);
- sonstige Ausrüstung: Zelte (Farbe), Erste Hilfe-Material; Wasser für x Tage; Verpflegung für y Tage;
- Start- und Anlandeort (Datum und Uhrzeit);
- eingesetzte Autos (z.B. Modell, Farbe, Kfz-Nr.);
- Geplante Route, Übernachtungsplätze inkl. Alternativen.

Quelle: Sea Kayaker

Dieser „Float Plan“ soll wohl bei einer zuverlässigen dritten Person („Kontrollstelle“) hinterlegt werden, die im Fall, dass die Kanutinnen und Kanuten von ihrer Tour nicht zum vereinbarten Zeitpunkt zurückkehren, diesen Plan an eine zuständige Stelle weiterleitet, damit nach den „Vermissten“ gesucht wird.

Übrigens, sollten die „Kontrollstelle“ eine Suchmeldung herausgeben, ist zu empfehlen, der Seenotleitstelle

- a) den beängstigenden Sachverhalt zu schildern,
- b) dann die Frage zu stellen, ob u.U. die Wetterlage in der entsprechenden Region sich plötzlich derart verschlechtert haben könnte, dass eine "Notanlandung" irgendwo auf einem Sand, einer Insel bzw. an der Küste nicht mehr möglich gewesen sein könnte;
- c) anheim zu stellen, ob sie es für nötig erachtet, die vermissten Kanuten zu suchen.

Auf diese Weise wird die Seenotleitstelle veranlasst, in eigener Verantwortung und nicht auf Grund des verzweifelten Drängens des "verängstigten" Anrufers zu handeln.

Sollte wir mit der „Kontrollstelle“ ausdrücklich vereinbaren, bei Ausbleiben einer Rückmeldung den Seenotfall auszurufen, muss es uns bewusst sein, dass nach uns gesucht wird. Falls eine solche Suche nicht notwendig ist, müssen wir auf jedem Fall – gegebenenfalls

auch über Dritte – alles versuchen, die „Seenotleitstelle“ (z.B. über Handy Tel. 124124) zu erreichen und ihr mitzuteilen, dass kein Grund zur Sorge besteht.

Interne Tourenrückmeldung

Die interne Tourenrückmeldung kommt in Frage, wenn unterwegs einzelne Teilnehmer sich von der Gruppe kurzzeitig trennen. Generell sollte bei Gruppenfahrten gelten, dass alle Gruppenteilnehmer sich darüber einig sind, wie dann Kontakt untereinander aufzunehmen ist. In **Übersicht 3** wird ein entsprechende Szenario vorgestellt und erläutert.

Übersicht 3: Internes Vermissten-Szenario

Vor Beginn einer Tour:	
Grundvoraussetzungen:	<p>(a) Jeder kennt die Handy-Nr. der anderen Gruppenteilnehmer.</p> <p>(b) Vereinbarung, wann die Handys einzuschalten sind und zu welchem Zeitraum (z.B. 21.00 – 22.00 Uhr) unbedingt Handy-Kontakt aufzunehmen ist.</p> <p>(c) Hinweis, dass sich Gruppenteilnehmer von einer Gruppe nur dann trennen dürfen, wenn vorher ein fester Zeitpunkt vereinbart wurde, zu dem sich alle an einem ebenfalls zuvor vereinbarten Ort treffen.</p>
Während der Tour:	
<p>(1) Gruppe: Relevant für jene Gruppenmitglieder, die am <u>Standquartier</u> zurückgeblieben sind bzw. die sich am vereinbarten <u>Treffpunkt</u> einfinden und nun auf die Rückankunft der anderen warten, bzw. für jene Gruppenmitglieder, von denen sich kurzzeitig andere Gruppenmitglieder <u>trennen</u>, ohne dass diese wieder zur Gruppe zurückfinden.</p>	<p>(a) Alle Handys sind zum Zeitpunkt, ab dem Gruppenmitglieder vermisst sind, einzuschalten.</p> <p>(b) Der Handy-Kontakt zu den „vermissten“ Gruppenmitgliedern ist zu suchen.</p> <p>(c) Zu einem fest vorgegebenen Zeitraum ist alles zu unternehmen (hier: Aufsuchen eines besseren Empfangsortes), um den Handy-Kontakt zu den „Vermissten“ herzustellen.</p> <p>(d) Nach Ablauf dieses Zeitraumes ist bei kritischem Wetter die Seenotrettung zu alarmieren; bei <u>unkritischer Wetterlage</u> ist spätestens am nächsten Tag (z.B. 10.00 Uhr) die Seenotrettung zu informieren.</p>
<p>(2) Vermisste: Relevant für jene Gruppenmitglieder, die „vermissten“ werden könnten.</p>	<p>(a) siehe (1) (a).</p> <p>(b) Der Handy-Kontakt zur Gruppe ist zu suchen.</p> <p>(c) siehe (1) (c)</p> <p>(d) Nach Ablauf des Zeitraumes ist die Seenotrettung darüber zu informieren, in welcher Situation sich die möglicherweise „vermissten“ Gruppenmitglieder befinden und dass gegebenenfalls nach ihnen gesucht wird.</p> <p>(e) Befinden sich jedoch die „vermissten“ Gruppenmitglieder in Seenot, bleibt es ihnen überlassen, die Seenotrettung schon viel früher zu alarmieren.</p> <p>(f) In den Fällen (d) und (e) ist die Seenotrettung zu bitten, den Handy-Kontakt zur Gruppe zu suchen und ihr mitzuteilen, in welcher Lage sich die „vermissten“ Gruppenmitglieder befinden.</p>
<p>(3) Alle: Relevant für alle Gruppenmitglieder, die sich unterwegs auf dem Meer aus welchen Grund auch immer „verlieren“.</p>	<p>(a) Die „vermissten“ <u>Gruppenmitglieder</u> sollten exakt zu jenem Ort zurückpaddeln, an dem sie zuletzt mit den übrigen Gruppenmitgliedern zusammen waren.</p> <p>(b) Es ist eine „Suchmannschaft“ zu bilden, die exakt zu jenem Ort zurückpaddelt, an dem die „Vermissten“ zuletzt gesehen wurden.</p> <p>(c) Der <u>Rest der Gruppe</u> geht – sofern möglich – auf Warteposition bzw. landet an einem mit der „Suchmannschaft“ vereinbarten Ort an und wartet dort, bis die „Suchmannschaft“ wieder zurückkehrt.</p> <p>(d) Unabhängig davon gelten für die Gruppe wie für die „Vermissten“ das unter Punkt (1) und (2) Gesagte.</p>

Natürlich können wir die Meinung vertreten, dass eine Gruppe sich niemals trennt, d.h. immer zusammenbleibt. Das ist aber leichter gesagt als getan! Je größer eine Gruppe ist bzw. je unterschiedlicher der Leistungsstand bzw. die Interessen der einzelnen Gruppenmitglieder sind, desto schwieriger wird es, die Gruppe zusammenzuhalten. Ein Fahrtenleiter arbeitet mit den verschiedensten Tricks, damit seine Gruppe nicht auseinander fällt:

- „Der Langsamste bestimmt Tempo und Kurs!“
Alle Gruppenmitglieder werden auf dieses Motto eingeschworen.
- „Ein erfahrener Kanute fährt immer als Letzter!“
Auf diese Weise will der Fahrtenleiter wenigstens das schlimmste verhindern, nämlich das unterwegs ein Teilnehmer abhanden kommt.
- „Bildung kleinerer Untergruppen für Gleichgesinnte!“
Z.B. bilden schnellere und langsamere Kanuten je eine Untergruppen (mit max. 4-5 Seekajaks), was zumindest sicherstellen sollte, dass die Mitglieder einer Untergruppe zusammenbleiben.

Dennoch kann es immer wieder geplant sein oder passieren, dass die Teilnehmer einer Gruppe sich kurzzeitig trennen können, z.B. weil sie wegen unterschiedlicher Interessen bewusst Auseinandergehen (z.B. die einen wollen lieber paddeln und die anderen ziehen es vor zu pausieren; oder: einige paddeln schon mal voraus und anderen lassen sich zurück fallen) bzw. weil irgendetwas Unvorhersehbares dazwischen gekommen ist (z.B. Kenterung, Navigationsfehler, Schwächeanfall, Disziplinlosigkeit).

Da ein Trennung bzw. Absonderung einzelner Teilnehmer einer Gruppe nie ganz ausgeschlossen bzw. verhindert werden kann, ist es wichtig, dass alle wissen, was zu tun ist:

- um Kontakt mit den andern aufzunehmen,
- um wieder zusammenzufinden
- um Hilfe herbeizuholen bzw. um zu verhindern, dass die anderen Teilnehmer der Gruppe unnötigerweise nach einem suchen lassen.

Links:

Seenot-Signalmittel: Technische Infos, Einsatzbereiche, Tipps & Erfahrungen

è www.kanu.de/nuke/downloads/Seenot-Signalmittel.pdf

Plädoyer für das „Nicosignal“ als Grundausstattung:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Nicosignal.pdf

Seenotfall-Meldung über UKW-Sprechfunk:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Mayday.pdf

Gemeinschaft: 10 vermeidbare Fehler ... und Tipps für ein konfliktfreies Zusammenpaddeln

è www.kanu.de/nuke/downloads/Gemeinschaft.pdf

Der Langsamste bestimmt das Tempo – 10 störende Problemfelder

è www.kanu.de/nuke/downloads/Langsamkeit-contra-Tempo.pdf

Float Plan (Melde-Formular):

è www.seakayakermag.com/PDFs/float_plan.pdf