



Deutscher *Kanu*-Verband



# Europäischer Paddel-Pass

Ausbildungshilfe Sicherheit

Stufe 1 – Gelbes Paddel



Deutscher Kanu-Verband

Die nachfolgenden Unterlagen beruhen auf einer Initiative des LKV Bremen unter Leitung von Ilse Vöge (Ressortleiterin Ausbildung im LKV Bremen) und Peter Heil (DKV-Kanu-Lehrer) mit Unterstützung durch die DKV-Fachübungsleiter Brigitte Born, Werner Born (Ehrenpräsident LKV Bremen), Birgit Grotheer, Elke Grunwald, Klaus Richter, Jürgen Schweichler, Wolfgang Vöge, Petra Zajons und zwei Kurshelfer Angelika Heil und Bernd Lindemann.

Sie wurden von den Mitgliedern des DKV-Freizeitsportausschusses unter Federführung von Petra Schellhorn überarbeitet.

Mit diesen Zusammenstellungen der (Mindest-)Ausbildungsinhalte möchten die o.g. Mitarbeiter zum einen die Arbeit der Übungsleiter und Kursleiter unterstützen und zum anderen zur Festlegung eines Qualitätsstandards in der EPP-Ausbildung beitragen.

Der DKV spricht gleichermaßen Kanufahrerinnen und Kanufahrer an.  
Aus Gründen einer besseren Lesbarkeit wird die männliche Schreibform verwendet.

## Impressum

Herausgeber:

Deutscher Kanu-Verband  
Bertaallee 8

47055 Duisburg

Tel: 0203 / 99 75 9 – 0  
Fax: 0203 / 99 75 9 – 60  
E-Mail: [service@kanu.de](mailto:service@kanu.de)

Der vollständige oder teilweise Nachdruck bzw. sonstige Veröffentlichung ist nur zu nichtkommerziellen Zwecken unter Angabe der Quelle (Deutscher Kanu-Verband) statthaft.

Beleghefte bzw. Angaben zu Fundstellen werden erbeten.



Deutscher Kanu-Verband

## Ausbildungshilfe EPP 1 - Sicherheit

### Ausbildungsthemen nach EPP 1:

- ⇒ Bedeutung von Auftriebskörpern
- ⇒ Tragen von Schwimmwesten
- ⇒ Beachtung von Gefahren bei Wanderfahrten bzw. deren frühzeitiges Erkennen
- ⇒ Erste Informationen über Fahrten auf Binnenschiffahrtsstraßen
- ⇒ Grundkenntnisse über den Bootstransport auf dem PKW
- ⇒ Grundzüge der Fahrtvorbereitung mit Hilfe von Flussführern, Karten, Pegeldiensten und Wetterbericht

### Ausbildungshinweise:

- ✓ Die Themen „Auftriebskörper“ und „Schwimmwesten“ sollten bei der Ausrüstung von Boot und Paddler erläutert werden
- ✓ Die „Grundkenntnisse zum Bootstransport“ sollten anhand einer beispielhaften PKW-Beladung erläutert werden
- ✓ Für die „Fahrtvorbereitung“ sollten die Teilnehmer Einsicht in Gewässerführer und –karten nehmen können. Die Teilnehmer könnten so ermitteln, welche Beschreibungen für ihr aktuelles Übungsgewässer existieren
- ✓ Bei Interesse kann auch diese Ausbildungshilfe an die Teilnehmer ausgehändigt werden

### Ausbildungsmaterialien:

DKV-Gewässerführer und Gewässerkarten, ggf. Tidenkalender

Bei Bedarf kann der **DKV-Flyer „Sicherheit im Kanusport“** an die Teilnehmer ausgegeben werden; erhältlich bei der DKV-Geschäftsstelle oder als PDF-Download unter [www.kanu.de](http://www.kanu.de) → News → Downloads → DKV → Flyer → Sicherheitsflyer  
Weitere Informationen sind auf der DKV-Homepage veröffentlicht:  
[www.kanu.de](http://www.kanu.de) → Freizeitsport → Sicherheit → Allgemeine Sicherheitstipps

Artikel in Zeitschrift **KANU-SPORT** Heft 1/2007, Seite 26-27: „Schwimmwesten können Leben retten“. Empfehlenswert zur Vertiefung: Aufsatz „Schwimmweste oder Rettungsweste“ von Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern,  
[www.kanu.de](http://www.kanu.de) → News → Downloads → Freizeitsport → Küste

Informationen zu Binnenschiffahrtsstraßen finden Sie beim Elektronischen Wasserstraßen-Informationsservice ELWIS unter [www.elwis.de](http://www.elwis.de) → Freizeitschiffahrt



Deutscher Kanu-Verband

## **Beachtung von Gefahren bei Wanderfahrten bzw. deren frühzeitiges Erkennen**

1. Nichtschwimmer gehören nicht ins Boot. Wer trotzdem einen Nichtschwimmer mit ins Boot nimmt, trägt ein hohes Risiko.
2. Paddeln Sie möglichst nie allein. Hinterlassen Sie stets, wohin und bis wann Sie unterwegs sein wollen.
3. Erkundigen Sie sich bei ortsansässigen Kanuten über lokale Gefahrenquellen der Gewässer sowie aufgetretenen Veränderungen. Meiden Sie Hochwasser führende Gewässer.
4. Achten Sie stets darauf, ob Hindernisse vor Ihnen liegen könnten (z.B. Büsche, umgestürzte Bäume, Zäune, Wehre). Nähern Sie sich unübersichtlichen Stellen daher vorsichtig.
5. Oftmals entstehen an künstlichen Einbauten wie Wehren tückische Strömungen oder es sind im Unterbau Sperren vorhanden, die nicht ohne weiteres erkennbar sind. Verzichteten Sie auf die Befahrung von Wehren. Ein weiträumiges Umtragen lässt Gefahren erst gar nicht entstehen. Dies gilt auch für Baumhindernisse und Verblockungen. Auch bei Schleusungen sollten Sie sich vorher über die Strömungsverhältnisse im Unterwasser informieren (vorher besichtigen).
6. Halten Sie Abstand zu allen anderen Wasserbenutzern, insbesondere zu allen Motorschiffen und Segelfahrzeugen. Kanus sind fast immer ausweichpflichtig und vom Schiffsführer schlecht zu sehen.
7. Beachten Sie die Schifffahrtsstraßenordnungen. Sie gelten auf allen Schifffahrtsstraßen und Kanälen und enthalten verbindliche Regeln für alle Wasserfahrzeuge.
8. Machen Sie die Boote mit Auftriebskörpern unsinkbar. Legen Sie eine Schwimmweste an. Tragen Sie beim Wildwasserfahren einen Kopfschutz und einen Kälteschutzanzug mit langem Bein.
9. Besondere Gefahren bestehen auf Wildwasser, auf Großgewässern und an der Küste. Diese Gewässer sind nur mit besonderer Ausrüstung und von geübten Paddlern befahrbar, am besten unter sachkundiger Anleitung und ortskundiger Führung.
10. Beachten Sie die Wettervorhersagen! Windstärken ab 4 Bft. können auf Großgewässern Winddruck und Seegang entstehen lassen. Bei angekündigtem Gewitter oder Nebel sollte auf eine Fahrt verzichtet werden! Werden Sie unterwegs von einem Gewitter überrascht, sollten Sie das Gewässer verlassen.
11. Treffen Sie Sonnenschutzmaßnahmen (gegen Einstrahlung, Wärme, Reflexion auf dem Wasser).
12. Und denken Sie daran: Der Genuss von Alkohol kann zwar die Stimmung heben, Sie jedoch in Krisensituationen sehr hilflos machen.
13. Ein Päckchen mit Verbandsmaterial kann im Ernstfall sehr hilfreich sein. Auch sollten Sie Ihre Kenntnisse in Erster Hilfe aufgefrischt haben.

## Bedeutung von Auftriebskörpern

Auftriebskörper verhindern das Eindringen von Wasser in die Hohlräume eines gekenterten Bootes. Das gekenterte Boot bleibt deshalb an der Wasseroberfläche, kann dem Gekenterten als „Rettungsboje“ dienen, vor Beschädigungen geschützt und leichter geborgen werden.

Wichtig ist es, möglichst großvolumige Auftriebskörper zu verwenden und für eine gleichmäßige Verteilung im Boot zu sorgen, damit das gekenterte Boot nicht als „Kerze“ durchs Wasser treibt.

Die passgenaue Einrichtung der Auftriebskörper ist vor Fahrtantritt und in Fahrtenpausen zu kontrollieren, da Temperaturschwankungen das Luftvolumen in den Auftriebskörpern erheblich verändern und deren Wirksamkeit herabsetzen können. Passende Auftriebskörper stabilisieren zudem die Kajak-Bootsform.

In speziellen Bootsformen (z.B. Seekajaks) ersetzen abgeschottete Stauräume die Luftkammerwirkung von Auftriebskörpern.

## Tragen von Schwimmwesten

**Schwimmwesten können Leben retten.** Die Auswertung der Kanuunfälle der vergangenen Zeit hat deutlich gemacht, dass in vielen Fällen durch das Tragen einer Schwimmweste Leben hätten gerettet werden können!

Die Europäische Norm gibt die Auftriebskräfte einer Schwimmweste (Schwimmhilfe bzw. Rettungsweste) an: 50 N (Newton) = 5 kg Auftrieb.

- **50 N Schwimmhilfen:** Für geübte Schwimmer in Nähe zum Ufer oder möglicher Helfer, nicht ohnmachtssicher. Keine Rettungsweste! Im Wildwasser auch mit Brustgurt im Einsatz.
- **100 N Rettungswesten:** Für Nutzer in Binnengewässern und geschützten Revieren, nur eingeschränkt ohnmachtssicher
- **275 N Rettungswesten:** Für Nutzer auf hoher See unter extremen Bedingungen. In fast allen Fällen ohnmachtssicher auch trotz schwerer Bekleidung.



Im Freizeitsportbereich sollten Feststoffwesten der Normklasse 50 eingesetzt werden. Andere „Schwimmhilfen“ wie Schwimmflügel, Armreifen o.ä. gehören nicht in den Kanusport.

Eine Feststoffweste 50N/100N hat gegenüber (halb-)automatischen Rettungswesten der höheren Normklassen den Vorteil sofort Auftrieb zu liefern. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die Überwindung des Kälteschocks im Moment einer Kenterung von großer Bedeutung.

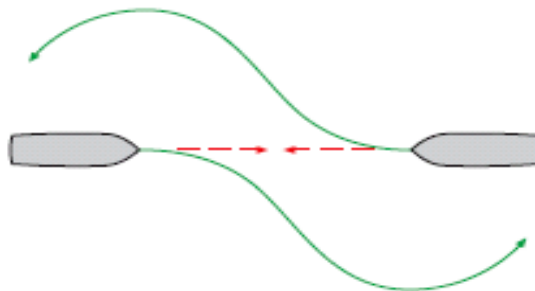
## Erste Informationen über Fahrten auf Binnenschiffahrtsstraßen

Vor allen Einzelvorschriften steht der **Grundsatz**, dass der Schiffsführer nach den Regeln der allgemeinen Sorgfaltspflicht und der Guten Seemannschaft alles zu vermeiden hat, was:

- Menschenleben oder Umwelt gefährdet,
- Fahrzeuge, Schifffahrtszeichen, Ufer- und Strombauwerke beschädigt und
- die Schifffahrt behindert.

### Fahrregeln für Kleinfahrzeuge unter 20 Metern Länge:

- Kleinfahrzeuge müssen Großfahrzeugen den nötigen Raum lassen. Das gilt auch gegenüber Großfahrzeugen, die von hinten kommen und gegenüber Fähren. Kleinfahrzeuge müssen auch Fahrzeugen ausweichen, die das blaue Funkellicht nach §3.27 BinSchStrO (z.B. Polizei) zeigen (BinSchStrO §6.02)
- Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb müssen Kleinfahrzeugen ohne Maschinenantrieb ausweichen (BinSchStrO §6.02a)
- Kleinfahrzeuge, die weder mit Maschinenantrieb noch unter Segel fahren – also etwa Kanus – müssen den unter Segel fahrenden Kleinfahrzeugen ausweichen (BinSchStrO §6.02a)
- Kreuzen sich die Kurse zweier Kleinfahrzeuge ohne Maschinenantrieb die nicht unter Segel fahren – also etwa Kanus-, muss dasjenige ausweichen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat (BinSchStrO §6.02a)
- Zwei Kleinfahrzeuge ohne Maschinenantrieb, die nicht unter Segel fahren (etwa Kanus), müssen beim Begegnen Backbord an Backbord vorbeifahren (BinSchStrO §6.02a)
- Zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang und bei unsichtigem Wetter haben Kleinfahrzeuge ohne Maschinenantrieb und ohne Segel ein weißes gewöhnliches von allen Seiten sichtbares Licht zu führen (BinSchStrO §3.13 und §3.01).  
Wenn dies nicht geführt werden kann, besteht Fahrverbot.
- Auf Seeschiffahrtsstraßen muss zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang - und bei verminderter Sicht auch am Tage mindestens ein baumustergeprüftes weißes Rundumlicht geführt werden. Für Kanus ohne dieses Licht besteht zu diesen Zeiten Fahrverbot.
- Das Anlegen oder Anhängen an ein Fahrzeug oder einen Schwimmkörper in Fahrt sowie das Mitfahren im Sogwasser sind ohne ausdrückliche Erlaubnis des Schiffsführers verboten (BinSchStrO §6.17)





Deutscher Kanu-Verband

## Fahrempfehlungen

- Da grundsätzlich nach rechts (steuerbord) ausgewichen wird (BinSchStrO § 6.02 u. § 6.02a), sollte rechts gefahren werden
- Beim Überqueren des Flusses ist der schnellstmögliche Weg (Fahrtrichtung 90° zur Flussrichtung) einzuschlagen, nachdem überprüft wurde, dass die durchgehende Schifffahrt durch die Querung nicht behindert wird
- Alle Manöver sind rechtzeitig, eindeutig und entschlossen auszuführen
- Besondere Sorgfalt walten lassen bei Einbauten, Anlagen, Anlegern, Liegeplätzen und (Hafen-)Einmündungen sowie unregelmäßigen Strömungen

## Grundkenntnisse über den Bootstransport auf dem PKW

- Beim Bootstransport auf dem Autodach sind die Regeln der Straßenverkehrsordnung zu beachten
- Der Fahrzeugführer ist dafür verantwortlich, dass die Ladung selbst bei einer Vollbremsung oder einer plötzlichen Ausweichbewegung nicht verrutschen, umfallen, hin- und herrollen oder herabfallen kann
- Nach vorn darf die Ladung nicht über die Vorderkante des Wagens hinausragen
- Boote, die mehr als 1 m nach hinten über die Rückstrahler des Fahrzeuges hinausragen, müssen durch eine quadratische rote Fahne oder ein Schild von 30 x 30 cm gekennzeichnet sein, bei Nacht durch ein rotes Licht
- Es sollten möglichst nur solide, eigens für den Bootstransport vorgesehene Dachträger mit rutschfesten Auflagen, Bootsschalen und/oder Senkrechtstützen sowie stabile, unbeschädigte Befestigungsgurte verwendet werden
- Zwischen den Trägerholmen sollte ein möglichst großer Abstand sein. Die Befestigungsgurte sollten „auf kurzem Wege stramm“ gezogen werden
- Boote sollen fest verzurrt werden, aber nicht zerquetscht (Achtung bei der Verwendung von Spannratschen). Gurte nicht über scharfe Kanten oder Schrauben führen
- Als zusätzliche Sicherungen können Leinen von den Stoßstangen senkrecht (Seitenansicht) zu den Booten gespannt werden
- Canadier sollten kopfüber transportiert werden, um das Beschädigen des Unterschiefes beim Festziehen zu verhindern.
- Schließlich ist zu beachten, dass die gesamte Ladung inklusive Dachträger die zulässige Dachlast des Fahrzeuges (siehe Betriebsanleitung) nicht überschreiten darf, da sonst die Betriebserlaubnis und damit der Versicherungsschutz erlischt



Deutscher Kanu-Verband

## Grundzüge der Fahrtenvorbereitung mit Hilfe von Flussführern, Karten, Pegeldiensten und Wetterbericht

Unfallverhütung beginnt immer mit der sorgfältigen Fahrtplanung. Bei der Auswahl des zu befahrenden Gewässers können Sie **DKV-Gewässerführer** nutzen, die für fast alle europäischen Länder vorliegen und alle bekannten kritischen Stellen auf und am Gewässer beschreiben. **Achten Sie auf das Alter der Beschreibung!** Inzwischen können gravierende Veränderungen eingetreten sein.

Die **Gewässerkarten** aus dem **Jübermann-Verlag** enthalten Beschreibungen aus den DKV-Gewässerführern.

Manche Gewässer sind hinsichtlich ihrer Befahrbarkeit und ihrer Schwierigkeit von **Pegelständen** abhängig. Siehe hierzu „*Ausbildungshilfe EPP 1 – Umwelt*“.

Für tidenabhängige Gewässer ist die Verwendung eines **Tidenkalenders** für die Fahrtenvorbereitung unverzichtbar.

Darüber hinaus gehört zu jeder Fahrtplanung die Berücksichtigung von **Wettervorhersagen**. Angaben über zu erwartende Temperaturen, Niederschlagsmengen sowie Windstärken und –richtungen sollten bei der Wahl der Ausrüstung und der Paddelstrecke unbedingt berücksichtigt werden.

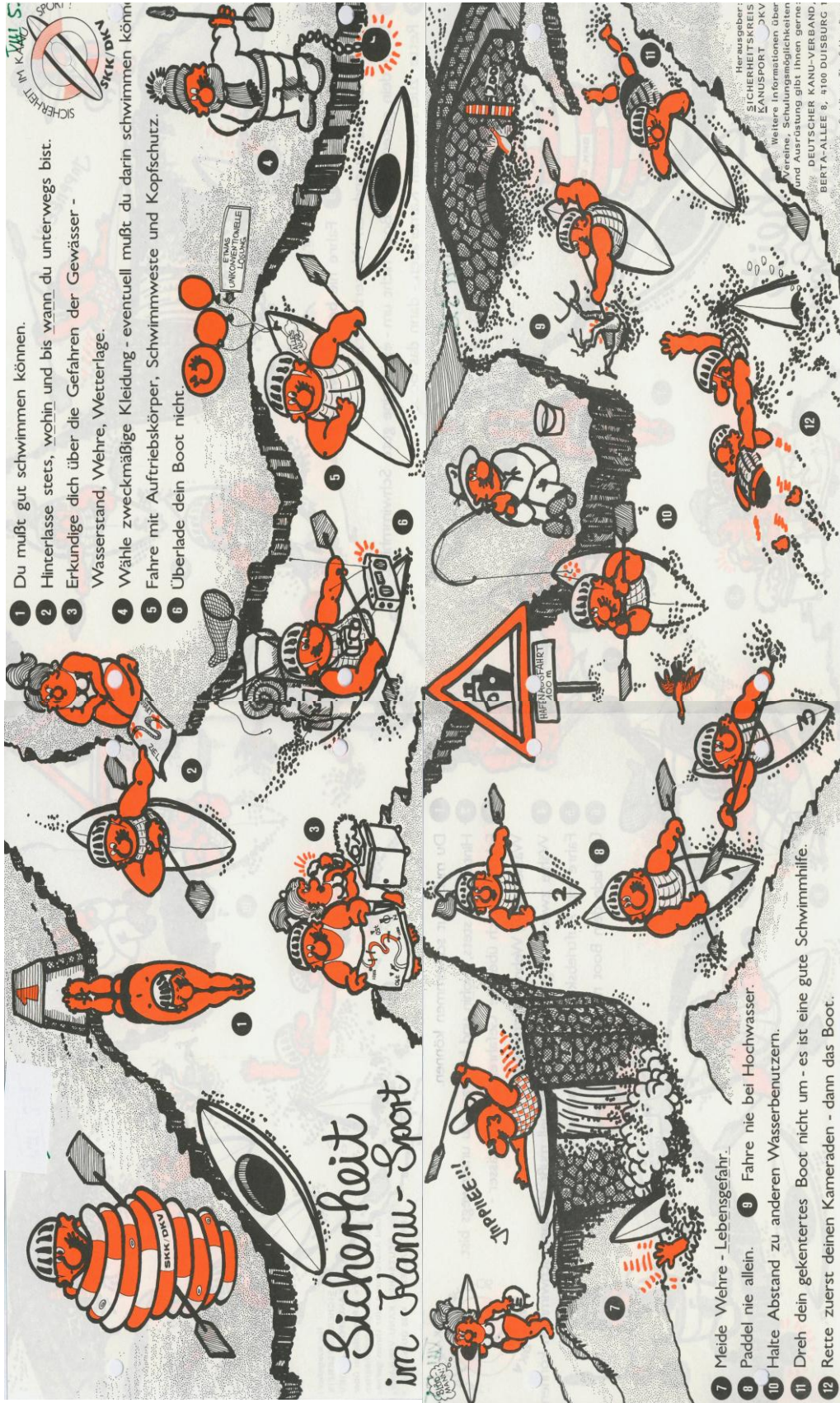
### Sicherheitscheck

1. Ist meine Ausrüstung in Ordnung?
2. Schätze ich mein Können richtig ein?
3. Entspricht meine Technik und Kondition den Anforderungen?
4. Beherrsche ich Sicherungs- und Rettungstechniken und Maßnahmen der Ersten Hilfe?
5. Habe ich meine Touren sorgfältig geplant?
6. Bin ich auf Zwischenfälle vorbereitet und kann ich ggf. die Fahrt vorzeitig abbrechen?
7. Habe ich genügend Informationen über das Gewässer, das Wetter und den Besonderheiten, z.B. Wehre etc.?
8. Will ich das hohe Risiko einer Alleinfahrt auf mich nehmen?
9. Bin ich bereit, Festlegungen in der Gruppe zu akzeptieren?
10. Nehme ich Rücksicht auf die Schwächsten in der Gruppe?

### Ergänzende Hinweise

Eine einprägsame Zusammenfassung der Sicherheitshinweise für Kanueinsteiger mag das nachfolgend abgebildete Falblatt des Sicherheitskreises Kanusport (SKK) des DKV bieten:





**Sicherheit im Kanu-Sport**

- 1 Du mußt gut schwimmen können.
- 2 Hinterlasse stets, wohin und bis wann du unterwegs bist.
- 3 Erkundige dich über die Gefahren der Gewässer - Wasserstand, Wehre, Wetterlage.
- 4 Wähle zweckmäßige Kleidung - eventuell mußt du darin schwimmen können.
- 5 Fahre mit Auftriebskörper, Schwimmweste und Kopfschutz.
- 6 Überlade dein Boot nicht.
- 7 Meide Wehre - Lebensgefahr.
- 8 Paddel nie allein.
- 9 Fahre nie bei Hochwasser.
- 10 Halte Abstand zu anderen Wasserbenutzern.
- 11 Dreh dein gekentertes Boot nicht um - es ist eine gute Schwimmhilfe.
- 12 Rette zuerst deinen Kameraden - dann das Boot.

Herausgeber:  
SICHERHEITSKREIS  
KANUSPORT - DKV  
Weitere Informationen über  
Vereine, Schulungsmöglichkeiten  
und Ausrüstung gibt Ihnen gerne:  
DEUTSCHER KANU-VERBAND,  
BERTA-ALLEE 6, 4100 DUISBURG  
Generations: Theo Schlegel, Essen