



Deutscher *Kanu*-Verband



Europäischer Paddel-Pass

Ausbildungshilfe Sicherheit

Stufe 2 – Grünes Paddel

Partner des Deutschen Kanu-Verbandes





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

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 2 - Sicherheit

Ausbildungsthemen nach EPP 2:

- ⇒ Gefahren des Flussverlaufs erkennen können, insbesondere an Wehranlagen
- ⇒ Gefahren durch veränderten Wasserstand, insbesondere durch Hochwasser, kennen
- ⇒ Kenntnis der Wind- und Wetterbeurteilung sowie der Strömungsverhältnisse
- ⇒ Tragen von Schwimmwesten / Kälteschutzanzügen
- ⇒ Kenntnisse in der Benutzung des Wurfsacks
- ⇒ Grundkenntnisse der 1. Hilfe, insbesondere bei Unterkühlung
- ⇒ Sicherer Transport von Booten auf PKW
- ⇒ Beachtung der Vorschriften auf Binnenschiffahrtsstraßen

Ausbildungshinweise:

- ✓ Das Thema „Gefahren durch veränderten Wasserstand, insbesondere durch Hochwasser, erkennen“ sollte direkt am Übungsgewässer behandelt werden, z.B. mit den Einstiegsfragen: „Wie würde sich der Fluss bei steigendem Wasserstand verändern und was bedeutet das für unser Fahrverhalten?“
- ✓ Beim Thema „Kenntnisse in der Benutzung des Wurfsacks“ sollten die Teilnehmer - an Land - ein bis zwei Wurfübungen durchführen.
- ✓ Der „sichere Transport von Booten auf PKW“ sollte beim Beladen der PKW zur Fahrt an die Übungsstelle mit allen Teilnehmern erörtert werden.
- ✓ Bei Interesse kann auch diese Ausbildungshilfe an die Teilnehmer ausgehändigt werden

Ausbildungsmaterialien:

DKV-Flyer „Sicherheit im Kanusport“ PDF-Download unter www.kanu.de → News → Downloads → DKV → Flyer oder bei der DKV-Geschäftsstelle

Sicherheitstipps und **Ausrüstung**: www.kanu.de → Freizeitsport → Sicherheit → Allgemeine Sicherheitstipps

www.kanu-nrw.de → Kanuwandern → weitere Informationen → Winterpaddeln
Artikel in Zeitschrift **KANU-SPORT** Heft 1/2007, Seite 26-27: „Schwimmwesten können Leben retten“ und zur Vertiefung „Schwimmweste oder Rettungsweste“ von Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern, www.kanu.de → News → Downloads → Freizeitsport → Küste

Bedienungsanleitung **Wurfsack**: Praxistipp in KANUSPORT, Heft 5/2004; als PDF-Download unter www.kanu.de → News → Downloads → Freizeitsport → Sicherheit

Video „Doctor Throwline“, Dauer ca. 15 min, bei **KanuTube** unter www.kanutube.de/video/Doctor-Throwline/be04bee3151747314770

Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice ELWIS unter www.elwis.de → Schifffahrtsrecht

Deutscher Wetterdienst www.dwd.de → Wetterlexikon → Beaufort-Skala

www.kanu.de → Freizeitsport → Küste → Seewetter → Wind- & Wetterprobleme



Deutscher Kanu-Verband

Gefahren des Flussverlaufs erkennen können, insbesondere an Wehranlagen

Aus EPP 1 – Sicherheit sollte bekannt sein:

- Fahren Sie möglichst nie allein.
- Fragen Sie ortsansässige Kanuten nach lokalen Gefahrenquellen und aufgetretenen Veränderungen.
- Achten Sie stets darauf, ob Hindernisse vor Ihnen liegen könnten (z.B. Büsche, umgestürzte Bäume, Zäune, Wehre). Nähern Sie sich unübersichtlichen Stellen daher vorsichtig.
- Künstliche Einbauten im Fluss stellen eine besondere Gefahrenquelle dar, die häufig unterschätzt wird.
- Oftmals entstehen an Wehren tückische Strömungen oder es sind im Unterbau Sperren vorhanden, die nicht ohne weiteres erkennbar sind.
- Verzichten Sie auf die Befahrung von Wehren. Ein Umtragen lässt Gefahren erst gar nicht entstehen. Dies gilt auch für Baumhindernisse und Verblockungen.

Zusätzlich sollte vermittelt werden:

Wehre bilden einen Unfallschwerpunkt im Kanusport!

30% der Unfälle mit tödlichem Ausgang sind an Wehren passiert.

Hinweise zur Früherkennung von Wehren:

- Eintragungen im DKV-Gewässerführer
- Einbauten im Fluss
- Aufbauten zur Bewegung von Staukörpern über dem Fluss
- Maschinenhaus (mit Antrieb für Wehrklappen) am Ufer
- Sperrschilder / Warnschilder
- Gerade „Schnittkanten“ im Flussverlauf, dahinter ggf. kein weiter fließendes Wasser sichtbar
- Höhenunterschied zum weiteren Flussverlauf
- Uferanschlüsse (auch verfallene Mauern) als ehemalige seitliche Befestigung von Staukörpern / Auch verfallene Wehre können Trümmer im Flussverlauf zurücklassen
- „Treibholz“, das sich im Flussverlauf nicht fortbewegt
- Ansteigender Wasserspiegel (man kann immer besser über das Ufer schauen), Aufgestauter Fluss (seenartige Erweiterung)
- Rauschen ist deutlich zu hören



Deutscher Kanu-Verband

Gefahren durch veränderten Wasserstand, insbesondere durch Hochwasser, erkennen

Steigende Wasserstände bewirken in der Regel eine schnellere Strömung und verschlechterte Anlandemöglichkeiten (weniger Kehrwasser).

Tritt ein Fluss über seine Ufer, wird der weitere Flussverlauf u.U. schwer erkennbar, Zäune (Stacheldraht!) werden zu Hindernissen.

Aufgeweichte Uferbereiche erschweren den Ausstieg und ggf. den Zugang für Rettungskräfte.

Erhöhte Fließgeschwindigkeit erfordert rechtzeitigeres Ausweichen bzw. Anlanden bei Wehren, Brücken, Anlegern, Stegen, Bojen, Tonnen, Bühnen, Fischereifahrzeugen u.a.m.

Es bilden sich stärkere Kehrwasser und Strudel.

Durchfahrtshöhen unter Brücken und Bäumen verringern sich dramatisch bis zur Unfahrbarkeit.

Der Fluss führt Treibgut mit sich. Nicht nur Äste, sondern ganze Bäume!

Hindernisse im Fluss können ggf. schlechter wahrgenommen werden, da sich das Wasser auf Grund abgewaschener Uferbereiche braun verfärbt.

Die Braunfärbung des Wassers kann ein Indiz für Hochwasser sein. In der Fahrtvorbereitung sind Pegeldienste, Wetterberichte und Wettervorhersagen unerlässlich, um Hochwasser-Risiken zu begrenzen.

Kenntnis der Wind- und Wetterbeurteilung sowie der Strömungsverhältnisse

Aus Wettervorhersagen (Internet, Radio, Zeitung) erhalten wir Hinweise für unsere Fahrtenplanung. Was aber bedeutet: „Der **Wind** weht **mäßig** bis **frisch** aus Nordwest“ für uns?

Windstärken werden in den Medien nicht immer in der Beaufort-Skala (Bft.) angegeben. Kajakfahrer sollten ab Windstärke 4 Bft. nicht mehr auf offene, ungeschützte Wasserflächen hinausfahren, da Winddruck und Wellenbildung das Manövrieren und die Abstimmung und den Zusammenhalt der Fahrtengruppe erheblich erschweren. Für Canadierfahrer ist aufgrund der größeren Windangriffsfläche ihres Bootes schon früher Verzicht angesagt.

Es muss immer damit gerechnet werden, dass die herrschende – oder angekündigte (mittlere)- Windstärke durch Böen deutlich (um 2 Bft.) überschritten wird.

Die folgende Tabelle soll die Beurteilung der herrschenden Windstärke an Beispielen verdeutlichen und Begriffe und Windstärken zuordnen.

Über uns hinweg ziehende Warm- und Kaltfronten können zu sprunghaften Windrichtungsänderungen und Windverstärkungen führen.

Für die Strömungsverhältnisse sind die fließende Wassermenge und die Flussbettformation verantwortlich.

Speziell bei **Hochwassersituationen** oder bei Engstellen kommt es zu erhöhter Abflussgeschwindigkeit, daher bei tidenabhängigen Gewässern auf Springtiden achten.

Besondere Strömungsformen (wie Kehrwasser oder ggf. Wellen und Walzen) sind nach um- oder überspülten Hindernissen (Buhnen, Sandbänke) zu erwarten.

Bft.	Bezeichnung	Wirkung	Wasser	Wellenhöhe auf offener Wasserfläche
0	Windstille	Rauch steigt senkrecht auf	Spiegelglatte See	
1	Leiser Zug	Rauch steigt schräg empor	Kleine schuppenförmige Kräuselwellen	
2	Leichte Brise	Für das Gefühl bemerkbar, Blätter und Wimpel werden bewegt	Kleine, kurze ausgeprägte Wellen	0,2 - 0,3 m
3	Schwache Brise / Schwacher Wind	Wind bewegt dünne Zweige und streckt Wimpel	Wellenkämme beginnen zu brechen, vereinzelt Schaumköpfe	0,6 - 1,0 m
4	Mäßige Brise / Mäßiger Wind	Wind bewegt Zweige und dünnere Äste, hebt Staub und loses Papier	Wellen werden länger, Schaumköpfe treten ziemlich verbreitet auf	1,0 – 1,5 m
5	Frische Brise / Frischer Wind	Kleine Bäume schwanken	Ausgeprägte Wellen in langer Form, überall weiße Schaumkämme	2,0 – 2,5 m

Windstärke 8 = stürmischer Wind = absolute Befahrbarkeitsgrenze für Kanuten



Deutscher Kanu-Verband

Tragen von Schwimmwesten / Kälteschutzanzügen

Schwimmwesten können Leben retten. Die Auswertung der Kanuunfälle der vergangenen Zeit haben einen Problembereich besonders deutlich gemacht: In vielen Fällen hätten Leben gerettet werden können, wenn eine Schwimmweste getragen worden wäre!

Die Europäische Norm 393 gibt die Normklassen und damit die Auftriebskräfte einer sog. Schwimmweste (Schwimmhilfe bzw. Rettungsweste) an:
Normklasse 50 = 50 Newton = 5 Kg Auftrieb.

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

Für Wildwasser- und Küstenfahrten stehen speziell ausgerüstete Schwimmwesten zur Auswahl.

Eine Feststoffweste N50 ist zwar nicht ohnmachtssicher, bietet aber sofort Auftrieb. Dies ist gegenüber den (halb-)automatischen Rettungswesten der höheren Normklassen im Hinblick auf die Überwindung des Kälteschocks von Vorteil.

Nach Überwindung des Kälteschocks muss sich ein im Wasser schwimmender Paddler darüber im Klaren sein, dass er bei einer Umgebungstemperatur von unter 20°C seine Körpertemperatur nicht aufrecht erhalten kann, was zur Einschränkung der Handlungsfähigkeit, Bewusstlosigkeit und Tod führen kann.

Pro Grad Wassertemperatur bleibt 1 Minute Zeit für eigene Rettungsmaßnahmen.

Um Auskühlung zu verringern gilt:

So schnell wie möglich raus aus dem Wasser und an Land bzw. zurück ins Boot!

Zusätzlich kann mit sportartspezifischer Wärmebekleidung oder Kälteschutzanzügen, z.B. Neopren- oder Trockenanzug mit entsprechender Unterbekleidung, die Auskühlung um den Faktor 2-6 verringert werden.

In der kalten Jahreszeit (Luft- oder Wassertemperatur um 10° C oder darunter) ist besonders auf die Einhaltung der empfohlenen Sicherheitsmaßnahmen zu achten. Gegebenenfalls ist auf eine Befahrung auf Grund von schlechter Witterung (hohe Wellen, Sturm, Hochwasser, starke Strömung, Nebel, Kälte usw.) zu verzichten.

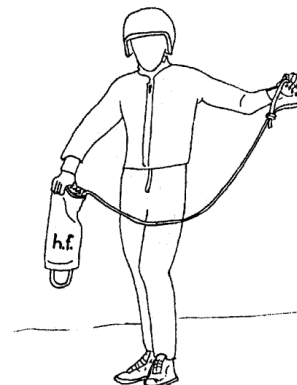
Regelmäßige Maßnahmen zur Abhärtung des Körpers (Wechselduschen, Sauna) erhöhen die Widerstandsfähigkeit gegen einen Kälteschock.

Wichtig ist, dass die Sportler sich selbst richtig einschätzen und sich nicht auf der Basis einer falschen Einschätzung der Situation unnötig in Gefahren begeben.

Kenntnisse in der Benutzung des Wurfsacks

Der Wurfsack ist das wichtigste Rettungsgerät im Kanusport – er hilft bei der Rettung eines Schwimmers aus gefährlichen Strömungen und ist auf Tourenflüssen ebenso unverzichtbar (Wehre!).

Der Wurfsack besteht aus einem Beutel, in dem in der Spitze ein Auftriebskörper eingenäht ist. Je nach Größe beinhaltet der Beutel 15 - 35m schwimmfähige Leine, die eine Last von ca. 5000 N aushalten kann, mit einer Schlinge an jedem Ende. Das eine Ende der Leine ist mit dem Beutel fest verbunden. Der Sack ist meist mit Druckknopf oder Klettband verschlossen.

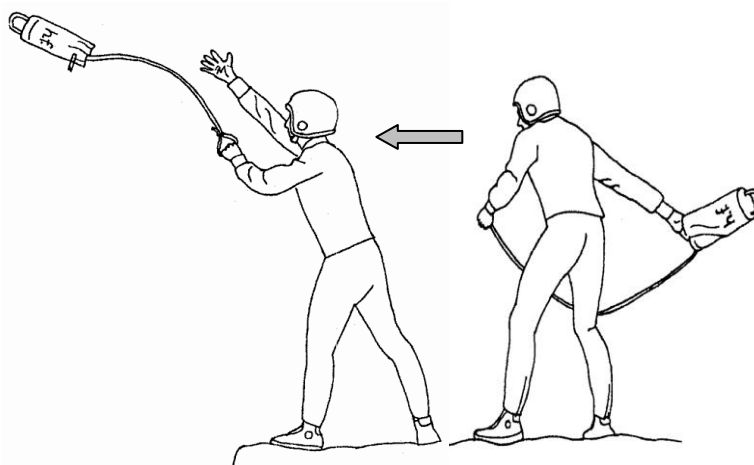


Wurf vorbereiten:

- Guter Standort für Werfer, rutschfester Untergrund, freie Wurfmöglichkeit.
- Sichtkontakt zum Schwimmer, kurze Wurfdistanz.
- Anlandemöglichkeit für Geretteten (möglichst Kehrwasser).
- Sack öffnen, mindestens 2 Meter Seil entnehmen.
- Seilende in Haltehand festhalten, Sack in Wurfhand.
- Wurfsack niemals an Bäumen o.ä. festbinden!

Wurf ausführen:

- Wurfsack wird von hinten, mit gestrecktem Arm nahe am Körper nach vorne oben bewegt.
- Wurfsack verlässt in Schulterhöhe die Wurfhand.
- Gleichzeitig lauter Ruf: Seil!
- Sack so werfen, dass der Schwimmer das Seil sehen und erreichen kann.
- Direkt auf en Schwimmer werfen.
- Seilende halten, bis der Schwimmer das Ufer erreicht hat.



Mit diesem **Schockwurf** lassen sich größere Distanzen überbrücken.

Für kurze Distanzen oder bei einem erhöhten Standpunkt des Werfers ist der **Schlagwurf** vorteilhafter, da er sehr schnell und präzise auszuführen ist, allerdings ist mehr Krafteinsatz erforderlich. Die Wurftechnik hier ähnelt der beim Handball.



Deutscher Kanu-Verband

Nachwurf bei missglücktem erstem Wurf:

Ist der Schwimmer noch nicht zu weit abgetrieben oder befindet er sich in einem Rücklauf, so wird das Seil eingeholt und in großen Schlaufen in die Wurfhand gelegt. Der Beutel wird mit Wasser gefüllt und zusammen mit den Seilschlaufen erneut geworfen.

Bitte beachten: Beim Nachwurf sind Zielgenauigkeit und Wurfweite deutlich geringer. Daher muss der erste Wurf schon treffen!

Führen Sie auf jeden Fall ein **Rettungsmesser** mit um notfalls das Seil kappen zu können!

Im Kanusport kommen zwei Einsatzvarianten des Wurfsacks bei der Bergung eines Schwimmers zur Anwendung:

1. Retter an Land hält das Ende des Seils fest und wirft dem gekenterten Schwimmer den Wurfsack zu und zieht ihn daran an Land (siehe oben).
2. Zwei Retter zunächst an Land. Einer wird per Karabiner am Ring seines Schwimmwestenrettungsgurts mit dem Seil des Wurfsackes verbunden. Dieser Retter springt ins Wasser, um eine treibende Person zu retten oder Material zu bergen. Der Retter an Land zieht den Wasserretter in Rückenlage am Seil zurück ans Ufer.

Grundkenntnisse der 1. Hilfe, insbesondere bei Unterkühlung

Jeder Paddler sollte über aktuelle Kenntnisse in der Ersten Hilfe verfügen. In der Fahrtengruppe sollten eine Erste-Hilfe-Ausrüstung sowie ein Handy zur Alarmierung von Rettungsdiensten vorhanden sein.

Unterhalb 20°C Umgebungstemperatur kann unser Körper seine Temperatur nicht mehr konstant bei 37°C halten. Dies gilt bereits während des Paddelns und ist bei der Auswahl der warmen und vor Wind schützenden Bekleidung (sehr wichtig: Kopfbedeckung) zu berücksichtigen. Die Wärmeleitfähigkeit von Wasser ist 25mal größer als die von Luft. Entsprechend schneller kühlt ein Körper im Wasser aus. Außerdem benötigt der Körper für seine Wärmeerzeugung Energie. Also Verpflegungspausen bei langen Paddeltouren einplanen.

Ist ein Unterkühlter an Land gebracht worden, richten sich die weiteren Maßnahmen nach dem Grad der Unterkühlung:

Solange der Unterkühlte noch zittert, Kleider wechseln, trocken rubbeln, warm halten.

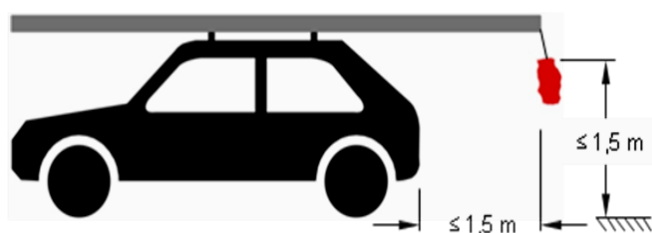
Wenn der Unterkühlte schon nicht mehr zittert, nur noch Windschutz bilden, nicht mehr bewegen.

In beiden Fällen: Immer Notarzt anrufen!

Sicherer Transport von Booten auf PKW

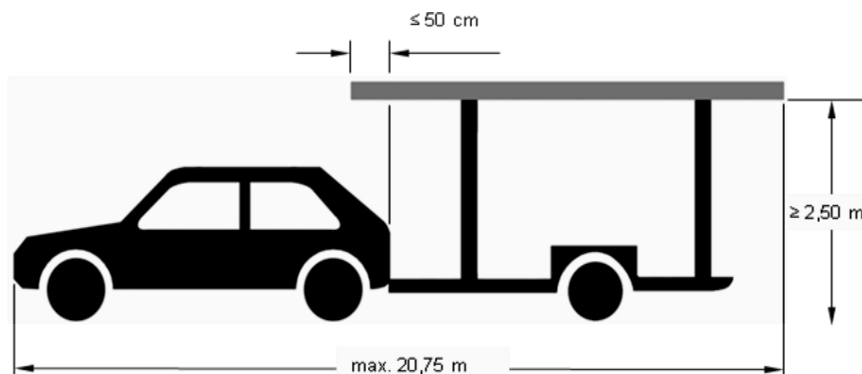
Vorkenntnisse aus EPP 1 – Sicherheit: Beachtung der StVO, geeignete Dachträger und Halterungen, sicheres Verzurren der Kanus, Abspannleinen vorne/hinten, maximale Dachlast.

Zusätzlich führt die praktische Umsetzung beim Beladen der PKW und/oder von Bootsanhängern zur Fahrt an die Übungsstelle zur Vertiefung der Kenntnisse und Fähigkeiten.



Ladung darf nach hinten bis zu 1,5 m hinausragen, bei Beförderung über eine Wegstrecke bis zu einer Entfernung von 100 km bis zu 3 m.

Ladung darf bis zu einer Höhe von 2,5 m nicht nach vorn über das Fahrzeug, bei Zügen über das ziehende Fahrzeug hinausragen. Ansonsten darf der Ladungsüberstand nach vorn bis zu 50 cm über das Fahrzeug, bei Zügen bis zu 50 cm über das ziehende Fahrzeug betragen.



Beachtung der Vorschriften auf Binnenschiffahrtsstraßen

Vorkenntnisse aus EPP 1 – Sicherheit:

Fahrempfehlungen

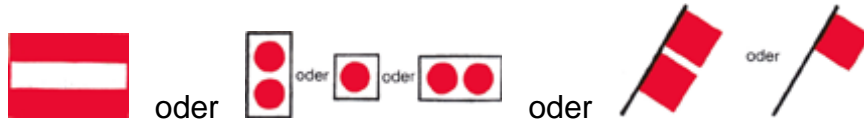
- Da grundsätzlich nach rechts (steuerbord) ausgewichen wird (BinSchStrO § 6.02 u. § 6.02a), sollte rechts gefahren werden
- Beim Überqueren des Flusses ist der schnellstmögliche Weg (Fahrtrichtung 90° zur Flussrichtung) einzuschlagen, nachdem überprüft wurde, dass die durchgehende Schifffahrt durch 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

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

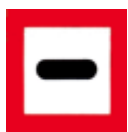
- Menschenleben oder Umwelt gefährdet,
- Fahrzeuge, Schifffahrtszeichen, Ufer- und Strombauwerke beschädigt und
- die Schifffahrt behindert.

Zusätzlich sollte vermittelt werden:

- Diese Zeichen bedeuten: „Verbot der Durchfahrt und Sperrung der Schifffahrt“ und gelten auch für Kanuten!



Werden 2 Lichter oder 2 Flaggen übereinander gezeigt, bedeutet dies ein langdauerndes Verbot. (BinSchStrO Anlage 7 Abs. 1 A.1.)



- „Gebot, unter bestimmten Bedingungen anzuhalten“

Z.B. „Haltelinie“ vor einer Schleuse, solange die Einfahrtssignallampen rotes Licht zeigen. (BinSchStrO Anlage 7 Abs. 1 B.5.)



- „Hinweis auf ein Wehr“
(BinSchStrO Anlage 7 Abs. 1 E.3.)



- „Frei fahrende Fähre“
(BinSchStrO Anlage 7 Abs. 1 E.4b.)



- „Nicht frei fahrende Fähre“ (Seilfähre, mit eingeschränkter Manövrierfähigkeit / Ggf. Seile im Wasser)
(BinSchStrO Anlage 7 Abs. 1 E.4a.)

- Die wichtigsten Schallzeichen bedeuten: (BinSchStrO Anlage 6)



1 langer Ton "Achtung"



1 kurzer Ton "Ich richte meinen Kurs nach Steuerbord"



2 kurze Töne "Ich richte meinen Kurs nach Backbord"



3 kurze Töne "Meine Maschine geht rückwärts"