

KursBuch EPP 2: Kajak



> Grundlagen <

> Ausprägung Touring <

> Ausprägung Großgewässer <

Zum Einstieg

Kursbuch EPP 2 Version 2.0 - Hintergründe zur vollständig überarbeiteten Version

Bei der Überarbeitung des Europäischen Paddel-Passes Deutschland für den Bereich Küste 2016 /2017 ist die Idee entstanden, die einzelnen EPP-Beschreibungen um sogenannte Kursbücher zu ergänzen. Ziel war es, ein Skript zu schaffen (eher im Sinne einer Checkliste), wo die wesentlichen Kurs-Aspekte und Inhalte angerissen werden. Vor dem Kurs dient es dazu, sich darauf einzustimmen, was Dich erwartet (und die richtige Ausrüstung zu wählen) sowohl für die Ausbilder als auch für die Teilnehmer. Nach dem Kurs kann es als Notizbuch dienen, um das Gelernte noch mal zu reflektieren bzw. einordnen zu können. D.h. Ziel ist es nicht, das Kajakfahren vollumfänglich zu erklären. Aber wo es sinnvoll erschien, wurden Verweise (vor allem Weblinks) eingefügt für Interessierte, die tiefer einsteigen wollen.

Das Kursbuch von 2018 hat wesentliche inhaltliche Ergänzungen vor allem im Bereich Touring erhalten, daher jetzt die Version 2.0. Änderungen und konstruktive Kritik sind daher mehr als willkommen.

Wir sehen uns auf Fluss und See!

Euer Christian Dingenotto, Küstenreferent LKV Niedersachsen, ehemals DKV-Referent EPP Deutschland

Zum Inhalt und zur neuen Struktur:

Der EPP 2 Deutschland oder das Niveau, für das er steht, sind das „Brot-und-Butter Geschäft“ des Paddlers: Beschrieben wird damit das Standard-Niveau eines Paddlers, das er nach etwa einer Saison Training erreichen kann. D.h. sie / er wird sich unter normalen Bedingungen sicher auf deutschen Gewässern bewegen können, von Tagestouren bis hin zu Gepäckfahrten. Dem „Abenteuer vor der Haustür“ steht dann nichts mehr im Wege.

Die Spezialisierung des Kanuten beginnt ab dem 3er Niveau. Dennoch hat sich gezeigt, dass sich auch ein „kompetenter 2er“ auf das eine oder andere anspruchsvolle Gewässer im Rahmen spezieller Kurse wagen möchte. Und vielleicht bekommt sie / er so Lust auf mehr (größere Gewässer wie Elbe, Müritz oder Rhein) oder Meer (Nord- und Ostsee).

So finden sich in dieser neuen Version nach einem allgemeinen Teil hierfür zwei Schwerpunkte, die begleitende Informationen für Schwerpunkt-Kurse in Richtung Touring oder Großgewässer / Küste enthalten:

Kontakt für Rückfragen

christian.dingenotto@gmx.de

Tipp: weitere Materialien (Filme, Kursbücher, etc.) finden sich zum Download auf EPP-AhOI (Ausbildungshilfen und Online-Informationen)

<https://www.kanu.de/FREIZEITSPORT/Infothek-fuer-Paddler/EPP-Deutschland/EPP-AhOI-81062.html>

Inhaltsübersicht

Ausrüstung: Paddler und Boot

Grundlagen und Grundtechniken (Paddeltechnik)

- statisch: Sitzen und Haltung
- dynamisch: Kanten und Lehnen

Checklisten (ggf. differenziert nach Touring und Großgewässer)

- Paddeltechnik
- Sicherheit: verbindendes und Unterschiede
 - T-Lenzen
 - Wiedereinstieg

Spezifisches

- Touring
- Großgewässer / Seekajak

Manöver

- Touring: Ein- und Ausstieg an Steilhängen und Böschungen, Kehrwasser fahren, Wehre und Schwälle, (Baum-) Hindernisse, Wurfsack-Training, Seilfähre, Traversieren
- Sicherheit
 - „den Fluss lesen“ / Gefahren des Flussverlaufs erkennen können
 - Wehranlagen beurteilen können
 - Gefahren durch veränderten Wasserstand, insbesondere durch Hochwasser, erkennen
 - 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 und Hänger
 - Beachtung der Vorschriften auf Binnenschiffverkehrsstraßen
- Seekajak
- Starten & Landen, Stützen, Surf, Kehrwasser fahren, Schleppen als Fahrtechnik, Morphologie von Inseln, Protokolle

Ausrüstung - Paddler und Boot

Grundsätzlich gelten ähnliche Prinzipien für kleinere und größere Gewässer:

- Verwende nur die Ausrüstung, die für Dich (und andere) funktioniert.
- Zieh Dich für „im Wasser“ an und nicht für „auf dem Wasser“.
- Hast du eine Leine - hast du immer ein Messer.

Gerade am Anfang hat man entweder zu viel oder zu wenig dabei. Oft fehlt auch das Gefühl, was erforderlich ist für die geplante Tour. Und manche gut gemeinten Tipps können mehr verwirren als helfen.

Hilfreich Ausrüstung zu klassifizieren, können daher die drei N sein:

- **Notwendig:** brauche ich das Ausrüstungsteil unbedingt? D.h. entsteht ein Sicherheitsrisiko für mich oder meine Gruppe, wenn ich diesen Ausrüstungsgegenstand nicht dabei habe? Z.B. sollte man unbedingt etwas zu trinken mitführen. Auch bei kühleren Temperaturen kann man dehydrieren. Und dann ist man nicht nur eine Gefahr für sich selbst, sondern ggf. die ganze Tour.
- **Nützlich:** Um bei unserem Beispiel zu bleiben, kann man mit einer Trinkblase (ggf. auf Deck befestigt) freihändig trinken und hat so das Paddel immer in der Hand für spontane Manöver. D.h. nützliche Ausrüstungen steigern die Sicherheit.
- **Nett:** Als "Nett" kann man die Ausrüstung klassifizieren, die nicht unmittelbar die Sicherheit, sondern eher den persönlichen Komfort erhöht. Bei unserem Trinkblasenbeispiel wäre das dann der Fall wenn diese in die Schwimmweste integrierbar wäre und so überhaupt nicht irgendwo ggf. stören würde.

Paddler Großgewässer: Voll-Ausstattung

Die nachfolgende Liste ist eine Empfehlung auch für Binnengewässer, mit zwei Ausnahmen:

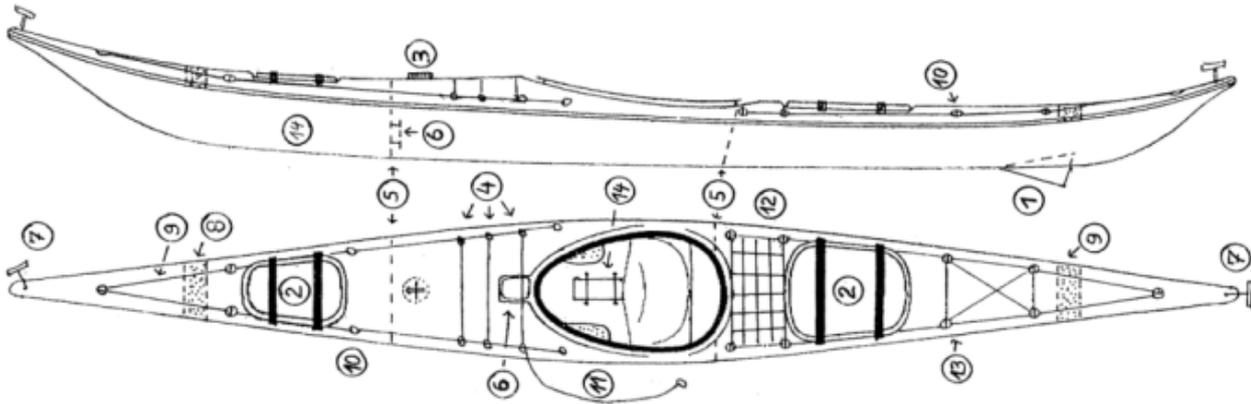
- Nr. 12: je nach Gewässertyp kann ein Wurfsack sinnvoller sein.
- Nr. 13: als Kurzschlepp kann ein "Bändsel" oder auch ein Spannriemen völlig ausreichen



	Notwendig*	Nützlich*	Nett*
1	Sonnen- oder Kälteschutz	Schirmmütze Mütze	Hut mit Krempe Neohaube
2	Sonnenbrille		
3			Brillenband
4	Geeignete Oberkörperkleidung für Wassertemperatur	Paddeljacke / Neo	Trockenanzug
5			Nachtlicht bei Dämmerungsfahrt
6	Trillerpfeife		
7	Schwimmweste		
8	Trinkmöglichkeit während der Fahrt	Trinkschlauch	Camelback / Trinkblase in Schwimmweste integriert
9	Rettungs-/Rundumleine,	mehrfach befestigt, auf Vorder- und Achterdeck	
10	Kommunikationsmittel im Direktzugriff (nur Band sichtbar)	Smartphone / Tracker mit Notruf-funktion (wasserdicht verpackt)	Seefunkgerät („nett“ bei Mitpaddlern, notwendig bei Fahrtenleitern)
11	Rettungsmesser		
12	Schleppleine		Gepäcknetz
13	Kurzschlepp / Contact-Tow	Cowtail (auch als Lifeline verwendbar)	
14	Spritzdecke mit „Öffnungsschlaufe“	Zusätzliche „Reißleine“	
15	Geeignete Beinkleidung für Wassertemperatur	Paddelhose / Neo	Trockenanzug
16	Schuhe	Wasser- oder Neoschuhe	Neostiefel im Winter
17	Gute Laune ☺		

Tourenboot: Vollausrüstung

Hier zur Selbstkontrolle wie ein Seekajak und ein Tourenboot ausgerüstet sein kann. Es werden aus Gründen der Sicherheit und des Fahrkomforts auch im Binnenbereich immer mehr Seekajaks bzw. seekajakähnliche Bootsarten eingesetzt – ausgenommen natürlich echte Kleinflüsse mit engen Kurven. Da sind Langboote meist ungeeignet.



	Notwendig*	Nützlich*	Nett*
1	verstellbare Flosse (Skeg) oder Steuer	Kein Aufklappsteuer	Skudder (Kombi aus Skeg und Ruder)
2	Unsinkbar (ggf. über Auftriebskörper)	Wasserdichte Gepäckkluken	
3	Kajakkompass an Deck (über Haltegummis)	Fest installierter Kompaß	Beleuchtbar für Nachtfahrten
4	Haltegummis zur Sicherung von Karte, etc.		Gummis min. passend für Din A 3 quer
5		Doppelte Abschottung	
6	Lenzmöglichkeit	Handlenzpumpe (am Boot anbinden!)	Fest installierte Lenzpumpe (Fuß-, Hand-, Schenke oder E-Pumpe.
7	Halteknäbel („Toggles“) am Bug	Auch am Heck	
8	Sichtbarkeit auf See herstellen	Reflexstreifen im Bug- und Heckbereich ggf. auch am Unterschiff	
9	Rettungs-/Rundumleine,	mehrfach befestigt, auf Vorder- und Achterdeck	
10		Decksbeschläge (für Leinen und Gummis)	
11	Paddel muss sicher verwahrt sein	Schnell lösbare Paddelleine	
12			Gepäcknetz
13	Reservepaddel + Halterung dafür		

Tipp

Detailliertere Beschreibungen findest Du in der [Ausbildungsmappe KanuTouring](#) ab Seite 20

(https://www.kanu.de/ws/mediabase/ts_1622542285000/downloads/freizeit/Touring/HandbuchTouring.pdf)

Bootstransport

Auf dem Auto

Ausführliche Hinweise finden sich im Handbuch Touring ab Seite 84 (https://www.kanu.de/ws/mediabase/ts_1622542285000/downloads/freizeit/Touring/HandbuchTouring.pdf), deshalb nur drei allgemeine Tipps zum Thema:

1. Kalkuliert bei der Fahrtenplanung zum Boote Be- und Entladen ausreichend Zeit. Wenn Unfälle z.B. aufgrund schlechter Vergurtung passieren, dann meist nicht aus Unkenntnis, sondern weil nicht genügend Zeit für einen sorgfältigen Check bestand.
2. Bei länger dauernden Transporten berücksichtigen, dass sich durch Feuchtigkeit Gurte dehnen können. Was abends oder vor dem Regenschauer fest war, muss es später nicht mehr sein, deshalb öfter prüfen.
3. Bei internationalen Transporten (z.B. in Italien oder der Schweiz) gelten oft andere Regeln. Nichtbefolgen kann unter Umständen sehr teuer werden.

Selbsttest

1. Welche beiden Grundlagerarten auf dem Autodach gibt es? Und was braucht man dafür?
2. Wie sorgst Du dafür, dass Spanngurte sich nicht lockern?
3. Was ist beim Kauf von Spanngurten für den Bootstransport zu beachten?

Für weitere Details sei die Checkliste im [Handbuch Touring](#) von Gabi Koch empfohlen (Seite 63).

Bootsportagen

Geschafft, Boot und Paddler sind heil angekommen. Und dann? Das Alleine-Tragen von (Wander-)Booten ist vielleicht noch gut für das eigene Ego – für Euren Rücken auf keinen Fall. Selbst für kurze Portagen mindestens zu zweit tragen oder Bootswagen nutzen.

Vorne und Hinten	Der „Klassiker“: Eine(r) vorne, Eine(r) hinten. Tipp: nicht unbedingt an den Toggeln anfassen, manchmal ist das Anfassen / Umfassen an den Bootsspitzen einfacher.
Kanu-Kette	Wie zuvor, jedoch mit einer Person in der Mitte (die trägt mehr Gewicht und sollte kräftiger sein). Die Kette ist „beliebig“ verlängerbar.
Vier Menschen vier „Ecken“	Wie zuvor plus, dass jeweils Eine(r) in den Süllrand rechts und links greift – so lassen sich auch Schwergewichte transportieren
Tragegurte	Die bequemste Tragevariante. Tipp: Die Gurte sollten (falls vorhanden) HINTER den Fittingen der Decksleinen an Bug und Heck durchgeführt werden, damit sie nicht beim Tragen rausrutschen. Bastler bauen sich die Tragegurte selbst (z.B. aus alten Sicherheitsgurten).
Stevenwagen – für kurze Portagen	Vorteil: schnell aufgebaut und schnell verstaut. Beachten: Ihr tragt einen Großteil des Bootsgewichts. Festmachen: den Haken hinter die Decksfittinge einhaken oder in den Süllrand des Kajaks (ist manchmal etwas zu viel Spannung auf den Gummileinen) Tipp: Boote mit Stevenwagen werden geschoben – dann kann der Bootsrumppf nicht vom Wagen rutschen.
Mittelwagen – für längere Portagen (ca. ab 500 m)	Mittig unterm Boot und sehr gut für „mühelosen“ Transport für längere Strecken geeignet. Beachten: Ist er zerlegbar, dauert es immer ein bisschen ihn zusammen zu montieren Festmachen Mittelwagen: Für Portagen und auf geraden Wegen reicht ein Gurt vorne am Süllrand. Wenn es rumpelig wird, empfehlen wir die Wattenmeervergurtung mit einem Gurt vor und einem hinter dem Süllrand. Z.B. im Watt bzw. am Strand bei Niedrigwasser rüttelt sich der Wagen bei kleinen Sandwellen mit nur einem Gurt schnell los und man hat schnell ein vollbeladenes Boot auf den Füßen.

Selbsttest

1. Wann solltest du einen Wagen aus Edelstahl wählen?
2. Welche Vor- und Nachteile haben breite Reifen beim Bootswagen?
3. Wo verstaut Du Deinen Bootswagen auf Großgewässern?

Grundlagen und -techniken

Grundlagen und Grundtechniken - statisch: Sitzen und Haltung

Wie eingangs erläutert, ist es nicht Ziel dieses Kursbuches, ein neues Paddelhandbuch bereitzustellen, sondern eher stichwortartig die Aspekte herauszuarbeiten, auf die es bei einem EPP 2 Niveau ankommt (Details und Anwendungen finden sich unter anderem im Handbuch Touring und DKV-Handbuch).

Wesentlich für eine gute Paddeltechnik sind gute Grundlagen und das Verständnis der oft unterschätzten drei Grundprinzipien

1. Kontakt

Der Paddler braucht einen Bootskontakt an fünf Punkten: Fußrasten / Stemmbrett (1-2), Gesäß / unterer Rücken (3) und Schenkelstützen (4-5)

2. Kraftschluss/-übertragung

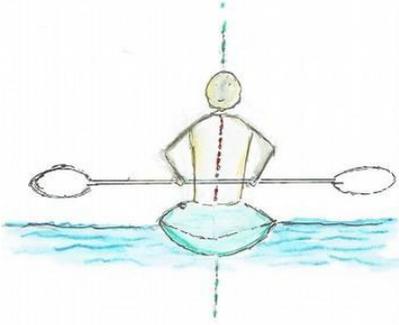
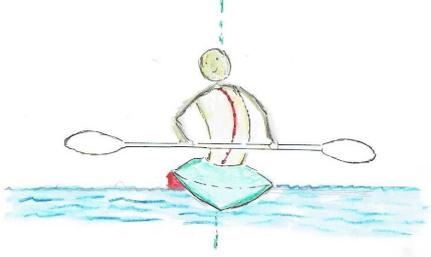
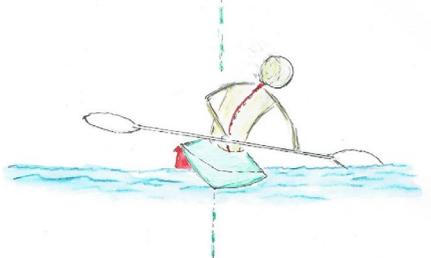
Die Kraftübertragung findet dann im Wesentlichen durch Rotation des Rumpfes, „ausgehend“ von den Füßen statt und wird dann über den unteren Rücken auf das Boot übertragen.

3. Trim / Position und Haltung im Boot

Grundsätzlich geht es darum, möglichst aufrecht bzw. mit einer leichten Vorlage (ca. 7 %) im Boot zu sitzen. Die meisten Boote sind so konstruiert, dass der Drehpunkt des Bootes sich in der Bootsmitte befindet, d.h. dort, wo der Paddler sitzt. Dieser hat die Möglichkeit den Drehpunkt ganz einfach etwas nach vorne oder hinten zu verlagern, indem er / sie sich etwas mehr als „normal“ nach vorne oder hinten beugt. Das macht vor allem Steuerschläge wesentlich effizienter.

Grundlagen und Grundtechniken - dynamisch: Kanten und Lehnen

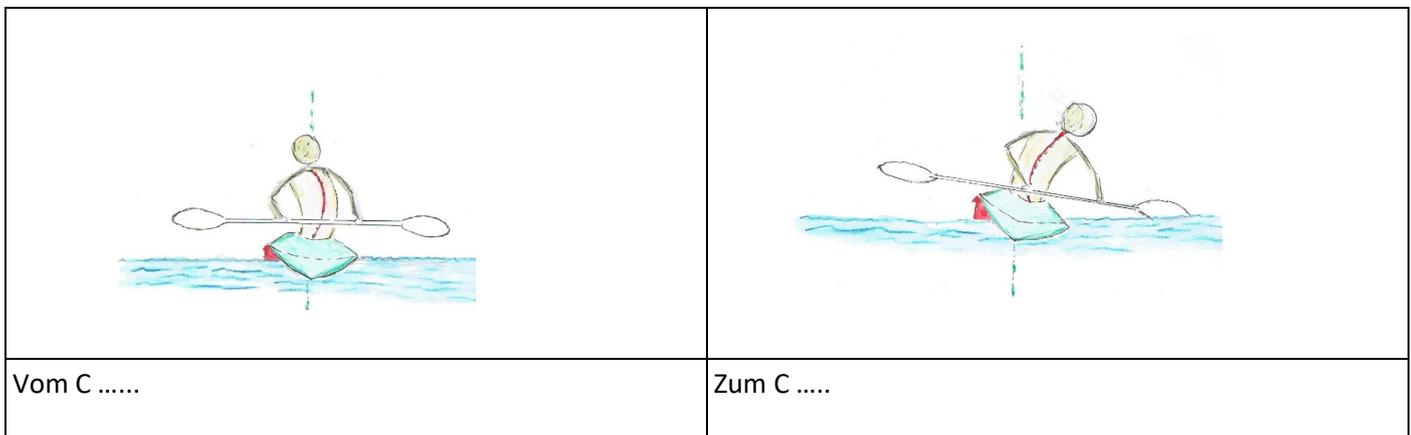
Kanten und Lehnen bilden die Grundlagen für effiziente Steuerschläge und Kurskorrekturen. Dadurch, dass ich mich beim Lehnen außerhalb des Bootsschwerpunktes befinde, setze ich das Lehnen bei dynamischen Steuerschlägen und Kurskorrekturen in Fahrt ein. Habe ich nicht genügend Fahrt oder versuche ich bei einem stillstehenden Boot zu lehnen, wird es ganz schnell ziemlich nass - d.h. ich falle rein.

	<p>Ausgangslage: der Paddler ist über der Mittelachse des Bootes</p>
	<p>Kanten: Der Körperschwerpunkt ist über dem Bootsschwerpunkt.</p> <p>Hochkanten: Die eine Kante des Bootes ist von einer Mittelachse (Wasseroberfläche) aus betrachtet höher als die Andere. Rechts hochkanten bedeutet: die Rechte Kante des Bootes ist höher als die Linke. Die Linke Kante kann sich je nach Einsatz fast auf Höhe der Wasserlinie befinden.</p>
	<p>Lehnen: Der Körperschwerpunkt ist außerhalb des Bootsschwerpunktes.</p>

C-to-C und Stützen – Versuch einer Begriffserklärung

Anfangs hat mich diese Begrifflichkeit immer verwirrt und tut es auch bei fast jedem Teilnehmer. Dennoch gibt es leider keine kürzere, prägnantere Beschreibung, und der Begriff geistert immer durch die bisherige Literatur. Deshalb hier eine hoffentlich plausible Erläuterung.

Kippt das Boot bzw. wird es gekantet, haben wir automatisch das Bedürfnis oberhalb des Bootschwerpunkts zu bleiben, damit wir nicht reinfallen. Also: Rechts hochgekantet wandert unser Oberkörper einschließlich des schwersten Teils - auch Kopf genannt - nach rechts, um möglichst über dem Bootsschwerpunkt und damit oben zu bleiben. Damit „verbiegen“ wir unsere Mittelachse zu einer Art C (rote Linie in der Grafik). Kommt die rechte Kante des Bootes weiter nach oben und kippt das Boot weiter nach links können wir die Kippbewegung irgendwann nicht weiter ausgleichen, und es würde ganz schnell ziemlich nass, wenn wir nicht aktiv würden: Also Blick zum Wasser und lehnen Richtung Paddel. Die Mittelachse biegen wir damit zur anderen Seite und formen dadurch ein weiteres C. Also von einem C, das mich über dem Boot hält, hin zu dem anderen C als Basishaltung für die Stützbewegung. Das Paddel stützt sich auf dem Wasser ab, bildet ein Widerlager, wodurch ich dann mit dem linken Bein hochkante und das Boot wieder aufrichte. Zum Stützen wäre noch viel mehr zu sagen, doch wollen wir uns bei diesem Artikel auf die Grundlagen, also Kanten und Lehnen, konzentrieren.



Beispiel-Übersicht - bei welchem Paddelschlag verwende ich was? (ohne Anspruch auf Vollständigkeit)

Kanten	Lehnen
Bogensschlag vorwärts	Bogensschlag rückwärts
Leichte Kurven, Kurskorrekturen	Starke Kurskorrekturen
Stütze statisch	Flache Stütze in Fahrt
Bugruder	Hohe Stütze in Fahrt (ab Stufe 4 Wildwasser)
Cross-bow / Duffek	Kehrwassereinfahrt
Seilfähre / Traversieren	Kehrwasserausfahrt

Filme - Links auf YouTube

- [Kanten & Lehnen aus dem Stand \(https://youtu.be/1I3nyiNGZkg \)](https://youtu.be/1I3nyiNGZkg)
- [Kanten & Lehnen in Fahrt \(https://youtu.be/mMc1tpSRSrg \)](https://youtu.be/mMc1tpSRSrg)

Checkliste Paddeltechniken

Basis der nachfolgenden Checklisten sind die Abnahmebögen für den EPP 2. Sie sind lediglich erweitert um folgende Elemente:

- Angabe dahingehend, ob der Punkt allgemein auf den EPP 2 bzw. die Ausprägungen Touring oder Großgewässer (hier der Kürze halber als Küste bezeichnet) zutrifft.
- Verlinkung zu einem Video, wo der Paddelschlag dargestellt wird (falls vorhanden). Manchmal kursieren dieselben Paddelschläge unter unterschiedlichen Begriffen - da hilft dann ein Bild/ Film mehr „als tausend Worte“
- Bereich für die persönliche Selbsteinschätzung, optional schon vor dem Start des Kurses.

Paddeltechniken - Checkliste EPP 2 - einschl. Varianten für Fluss/Touring (WW 1-2) und Küste (GST/RST)			Qualität	Selbsteinschätzung Wo stehe ich?		
Anforderung						
Transport / Starten und Landen		Boote anheben und tragen (Kette, Tragegurte, etc.)				
		Gebrauch Bootswagen (richtige Vergurtung)	einfach			
Kanten und Lehnen						
Ein- und Aussteigen		Auswahl eines geeigneten Start- und Landeplatzes nach Gewässertyp (Fluss/Touring: Steg, Böschung; Küste: Steg, Strand, Slipanlage)	einfach			
	Fluss/Touring	Ein- und Ausstieg am Steg (mit Paddelbrücke) und an Böschungen	einfach			
		Ein- und Ausstieg mit Auslegertechnik	einfach			
	Küste	Brandungsstart allein, aber mit Support, Starten (Robbenstart) bei leichter Brandung	einfach			
	Küste	Anlanden: Beine aus dem Cockpit, Aufstehen bei Grundberührung, Boot an Land ziehen (seeseitig)	einfach			
Effizientes Vorwärtspaddeln		Grunds Schlag mit Körperrotation https://vimeo.com/album/2796051/video/90017658 https://vimeo.com/album/2796051/video/90024920	einfach			
stoppen		Notstopp (Brems Schlag): maximal drei Schläge genügen, um das Boot zum Stehen bzw. in eine leichte Rückwärtsbewegung zu bringen	einfach			
Rückwärts paddeln		Rückwärtsschlag mit effizientem Umsetzen des Paddels, rückwärtiges Anfahren eines Ziels in min. 25 m Entfernung https://vimeo.com/album/2796051/video/90025318	einfach			
Kurshalten	Küste GG	Kurshalten/ Fahren im Wind (Techniken situativ anwenden)	einfach			
		Ankanten bei leichtem Seitenwind	einfach			
		asymmetrische Paddelhaltung	einfach			
		Kanten: https://vimeo.com/album/2796051/video/90024924	einfach			
		Heckruder(zum Steuern): https://vimeo.com/album/2796051/video/90252254	einfach			
Richtungswechsel		Bogenschlag vorwärts Kanten (Edging): https://vimeo.com/album/2796051/video/90129834				
		Bogenschlag rückwärts Lehnen (Leaning): https://vimeo.com/album/2796051/video/90129835				
		Heckruder, siehe oben	einfach			
Seitwärts versetzen		Zielschlag, aus dem Stand (Aufkanten, das Paddel steil einsetzen und an das Boot ziehen)	einfach			
	Fluss/Touring	Traversieren (Seilfähre)				
Stützen (Stand und Fahrt)		flache Stütze ("im Stand"): Aktives Sitzen, Kraftschluss zum Boot, Bereitschaftshaltung, C to C, Kopfkontrolle	einfach			
		flache Stütze in Fahrt: Anfahren eines Kehrwassers (Fluss/Touring: bis WW 1-2, auch Küste: Priel, Buhne oder Hafeneinfahrt)	einfach			

Sicherheit - Checkliste

Obschon auch hier zwischen den Anwendungsbereichen Touring und Großgewässer/Küste unterschieden wird, wird empfohlen (unabhängig von der Ausprägung im Kurs, ob Großgewässer oder Touring) alle Sicherheitstechniken zu üben oder sich zumindest mit diesen zu beschäftigen. Hier ein paar Gründe:

- Der fortgeschrittenere Seekajakfahrer wird sich irgendwann in Felsrevieren bewegen, wo der Umgang mit einem wurfsackähnlichen Gerät (ThrowTow) geübt werden sollte. Gibt es schon Grundlagen beim Wurfsack hilft dieses.
- Der Tourenpaddler wird sich irgendwann auf größeren Binnengewässern bewegen. Da sind erweiterte Kenntnisse von Schlepptechniken, die aus dem Großgewässerbereich stammen, von Vorteil.

Sicherheit - Checkliste EPP 2 - einschl. Varianten für Fluss/Touring (WW 1-2) und Küste(GST/RST)			Qualität	Selbsteinschätzung		
Anforderung				Wo stehe ich?		
				😊	😐	😞
Wurfsack-Gebrauch	Fluss/ Touring	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!). Siehe Ausbildungshilfe Sicherheit (Seite 8): https://www.kanu.de/go/dkv/_ws/mediabase/downloads/freizeit/EPP%20Deutschland/EPP_2_Sicherheit_Ausbildungshilfe.pdf	ein-fach			
Grönland (Eskimo)-Rettung		Retter: Anfahren durch im Winkel von 45°, Rumpfkontakt; Gekenterter: Körpervorlage, mit beiden Armen über Wasser an der Außenlinie des Rumpfes hin und her bewegen.	ein-fach			
Partnerrettung		T-Lenzung; Varianten mit Gekentertem am Bug des Retters und am Heck seines eigenen Bootes Umgang mit der mobilen Lenzpumpe	ein-fach			
		All-in: Lenzen eines Bootes und koordinierte Wiedereinstiegsmanöver	ein-fach			
		Paralleleinstieg und Heel-Hook	ein-fach			
	Fluss/ Touring	V-Einstieg (optional für ruhige Seen und Touring)	ein-fach			
	Fluss/ Touring	Verbringen des Bootes an Land	ein-fach			
	Fluss/ Touring	Boot Leeren am Rand und an Land	ein-fach			
Push and Pull		Push and Pull (ohne Hilfsmittel), optional Kontaktschlepp (Leine /Gurt mit Schnell-Auslöser oder Cow-Tail)	ein-fach			
Support-Schlepp		Grundverständnis Schleppen als Fahrtechnik				
		Anfahren und schnelles Aufhaken	ein-fach			
	Küste GG	Schleppen Allein oder im Reihen-/ Huskyschlepp	ein-fach			
	Küste GG	Schleppen im Floß, bzw. Päckchenschlepp	ein-fach			

Sicherheit - Hintergrundinformationen

Das Thema wurde bereits in der „Ausbildungshilfe EPP 2 Sicherheit“ behandelt und ist hier online verfügbar

https://www.kanu.de/go/dkv/ws/mediabase/downloads/freizeit/EPP%20Deutschland/EPP_2_Sicherheit_Ausbildungshilfe.pdf

Aus dem Inhalt:

- 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 (Touring und Fließgewässer)
- Grundkenntnisse der 1. Hilfe, insbesondere bei Unterkühlung
- Beachtung der Vorschriften auf Binnenschiffahrtsstraßen

Differenzierungsteile: Touringwissen & Seekajakwissen

Nachfolgend sollen je nach EPP (2) Schwerpunkt auf Besonderheiten in Bezug Seekajak /Großgewässer oder Touring (Fließgewässer) eingegangen werden. Je nach Schwerpunkt ist dann nur ein Teil für die Teilnehmer entsprechend relevant.

Touringwissen

[Fahren mit dem Fluss - Hintergründe](#)

[Strömungsaspekte - Fahren mit dem Fluss](#)

[Veränderungen im gesamten Flussverlauf](#)

[Veränderungen in einem Flussabschnitt durch Hindernisse \(Steine, etc. im Fluss\)](#)

[Selbsttest - was siehst du?](#)

[Techniken - Fahren mit dem Fluss -](#)

[Gefahren durch Hindernisse und Einbauten](#)

[Befahrungsregelungen - Verkehr](#)

[Ökologie und Ökoschulung](#)

Touringwissen

Über die erwähnte Ausbildungshilfe Sicherheit EPP 2 hinaus, sei hier noch um folgende Aspekte für Binnengewässer ergänzt:

- Fahren mit dem Fluss
 - Veränderungen im Flussverlauf
 - Strömungsaspekte
 - Techniken
- Hindernisse und Einbauten (Brücken, Baumhindernisse und Wehre)
- Verkehrsregelungen
- Ökologie und Befahrungsregelungen

Fahren mit dem Fluss - Hintergründe

Strömungsaspekte - Fahren mit dem Fluss

Ein Fluss fließt theoretisch mit einer konstanten Geschwindigkeit. Diese verändert sich neben der Wassermenge auch durch Veränderungen im Flussverlauf, Kurven oder Hindernisse, die die Strömung verändern und oder sogar umkehren.

Dies ist entsprechend zu berücksichtigen, und macht sogar Spaß. Diese Verhältnisse optimal auszunutzen heißt, die sogenannte „Linie“ zu fahren. Die nachfolgenden Infos sind stark vereinfacht und sollen nur einen Anhaltspunkt geben was ein Kajakfahrer auf einem Stufe 2 Niveau wissen sollte.

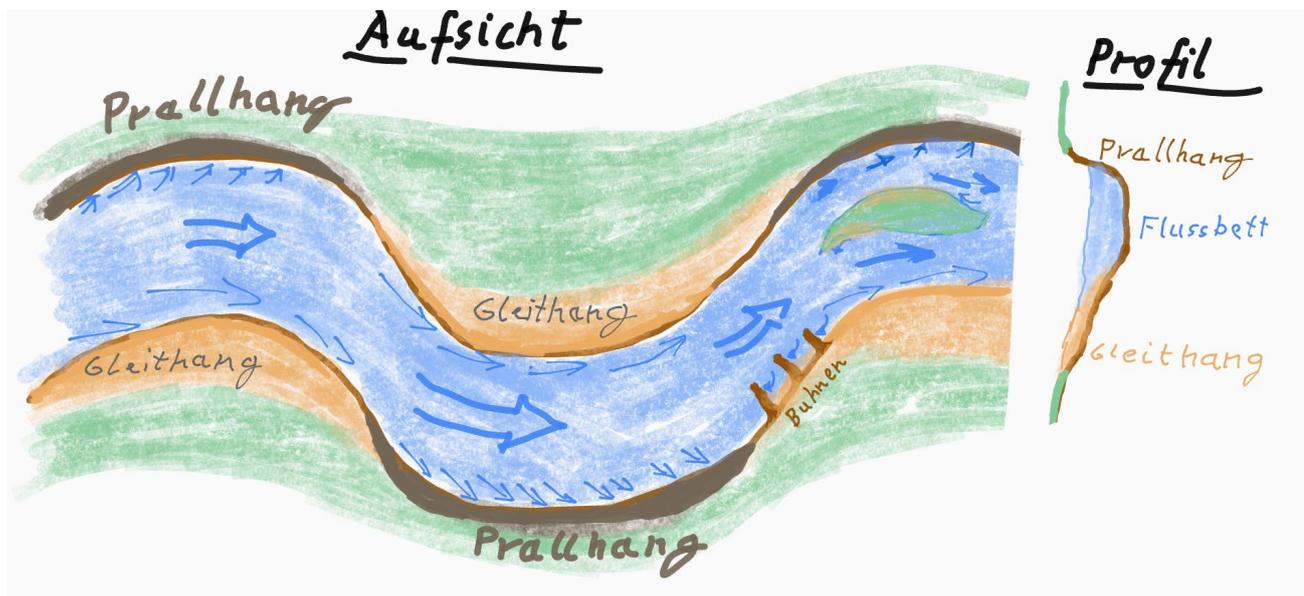
Veränderungen im gesamten Flussverlauf

Kann ein Fluss ohne Hindernisse frei fließen, fließt er in Kurven oder sogenannten Mäandern. Damit sind die Strömungsgeschwindigkeiten an den Rändern unterschiedlich und auch die Uferbeschaffenheit.

Am Prallhang „prallt“ die Strömung mit einer höheren Geschwindigkeit auf die Böschung. Diese Böschungen werden daher stärker erodiert und sind steiler.

Am Gleithang ist die Strömungsgeschwindigkeit geringer - hier lagern sich Sedimente ab und die Uferländer sind flacher und gute Anlandeplätze für Kajakfahrer.

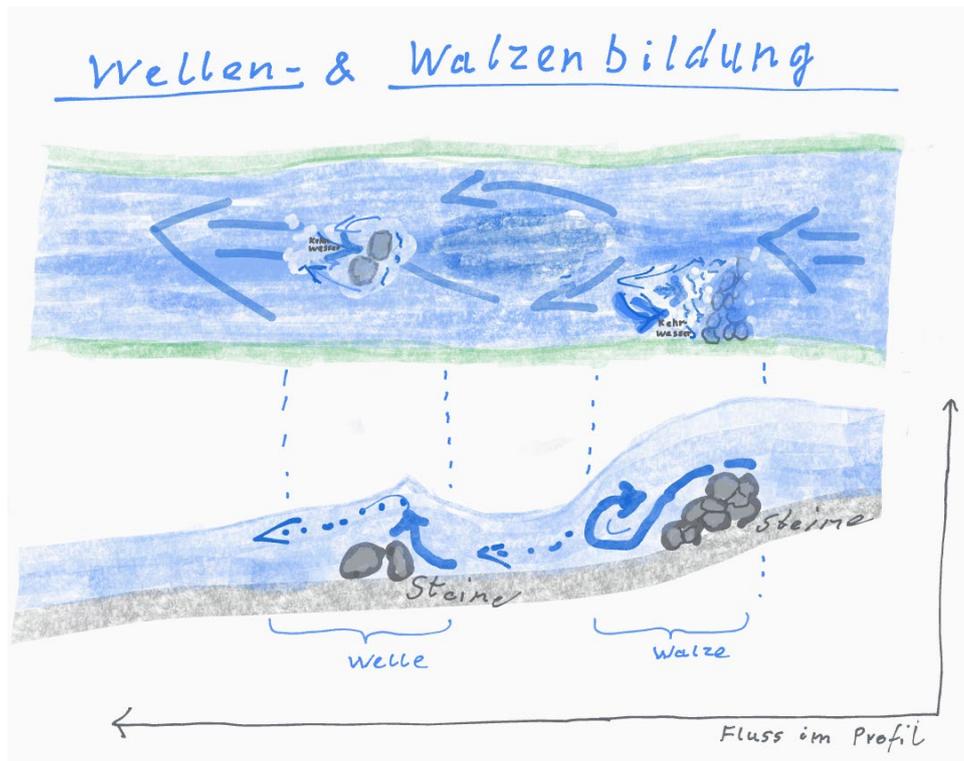
Um die Strömungsgeschwindigkeit und den Wasserstand durch Verengung zu erhöhen, werden in größeren Flüssen (Stein-)Wälle quer zur Fließrichtung in den Fluss eingebaut - sogenannte Buhnen. In Fließrichtung direkt hinter den Buhnen entstehen dann sogenannte Kehrwässer.



Veränderungen in einem Flussabschnitt durch Hindernisse (Steine etc. im Fluss)

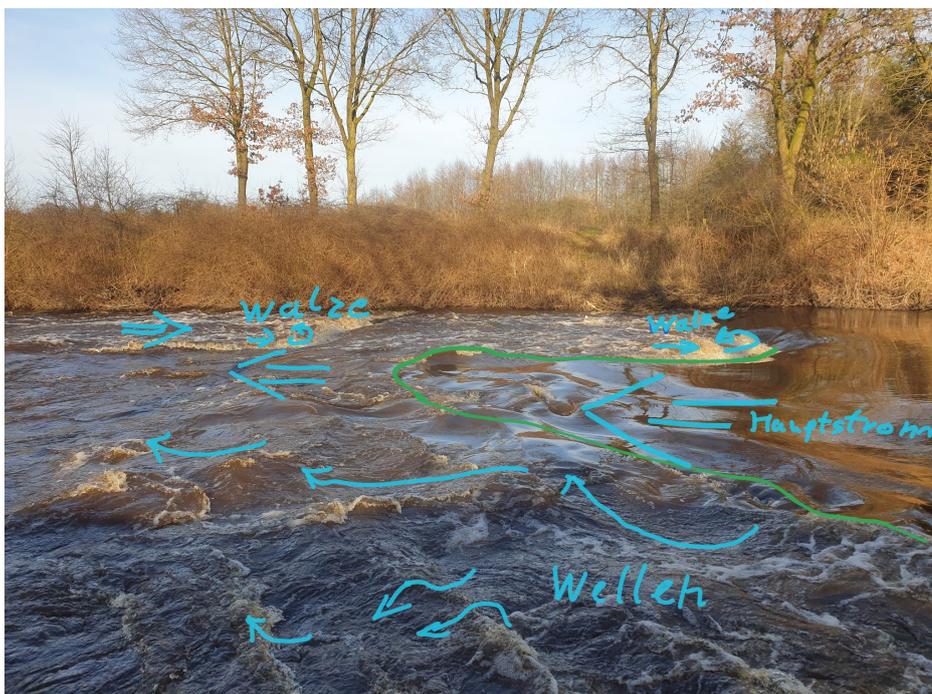
Theorie

Fließt der Fluss über ein Hindernis hinweg, wird das Wasser nach oben hin verdrängt. Eine Welle bildet sich. Ist das Hindernis höher bzw. erzeugt es ein stärkeres Gefälle stürzt das Wasser dahinter herunter und die Strömung kann sich direkt hinter dem Hindernis umkehren - eine Walze entsteht.



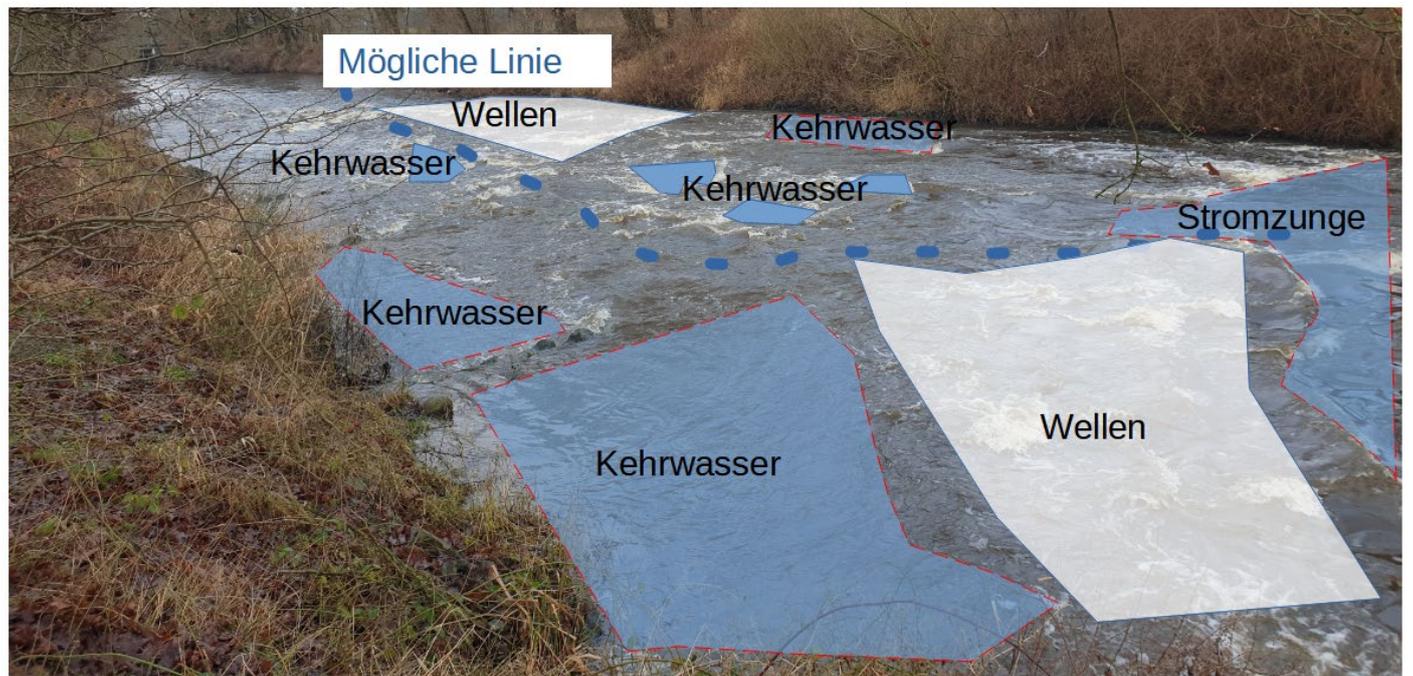
Praxis

Das Bild zeigt eine Sohlgleite: Das Gefälle wird über mehrere Stufen (von Steinwällen, die überflutet sind) stufenweise abgemildert. Durch diese Einbauten entstehen (je nach Wasserstand) Wellen und Walzen.



<p>Stromzunge</p>	<p>Die Hauptströmung, meist zu Beginn von Hindernissen, lässt sich an einer glatteren Fläche erkennen. Sie ragt zungenartig in das Gewässer.</p> <p><i>Aufgabe: erkenne die Stromzunge</i></p>	
<p>Kehrwasser</p>	<p>Strömt das Wasser an einem Hindernis vorbei, kehrt sich die Strömung hinter dem Hindernis um. Hier kann man als Paddler sicher „parken“.</p> <p><i>Aufgabe: finde mindestens ein Kehrwasser</i></p>	
<p>Prallpolster/ Welle</p>	<p>Läuft das Wasser über bzw. an einem größeren Stein, entsteht direkt hinter dem Stein ebenfalls ein kleines Kehrwasser. Wird der Stein etwas überspült, entsteht direkt hinter dem Stein eine ganz kleine Welle bzw. ein Prallpolster. Dahinter kann man ebenso wie beim Kehrwasser einparken, surfen üben oder sich auf das Traversieren auf die andere Seite vorbereiten.</p> <p><i>Aufgabe: finde mindestens zwei Wellen</i></p>	

Selbsttest - Was siehst du?



Techniken - Fahren mit dem Fluss

Traversieren



Te

Kehrwasser einfahren

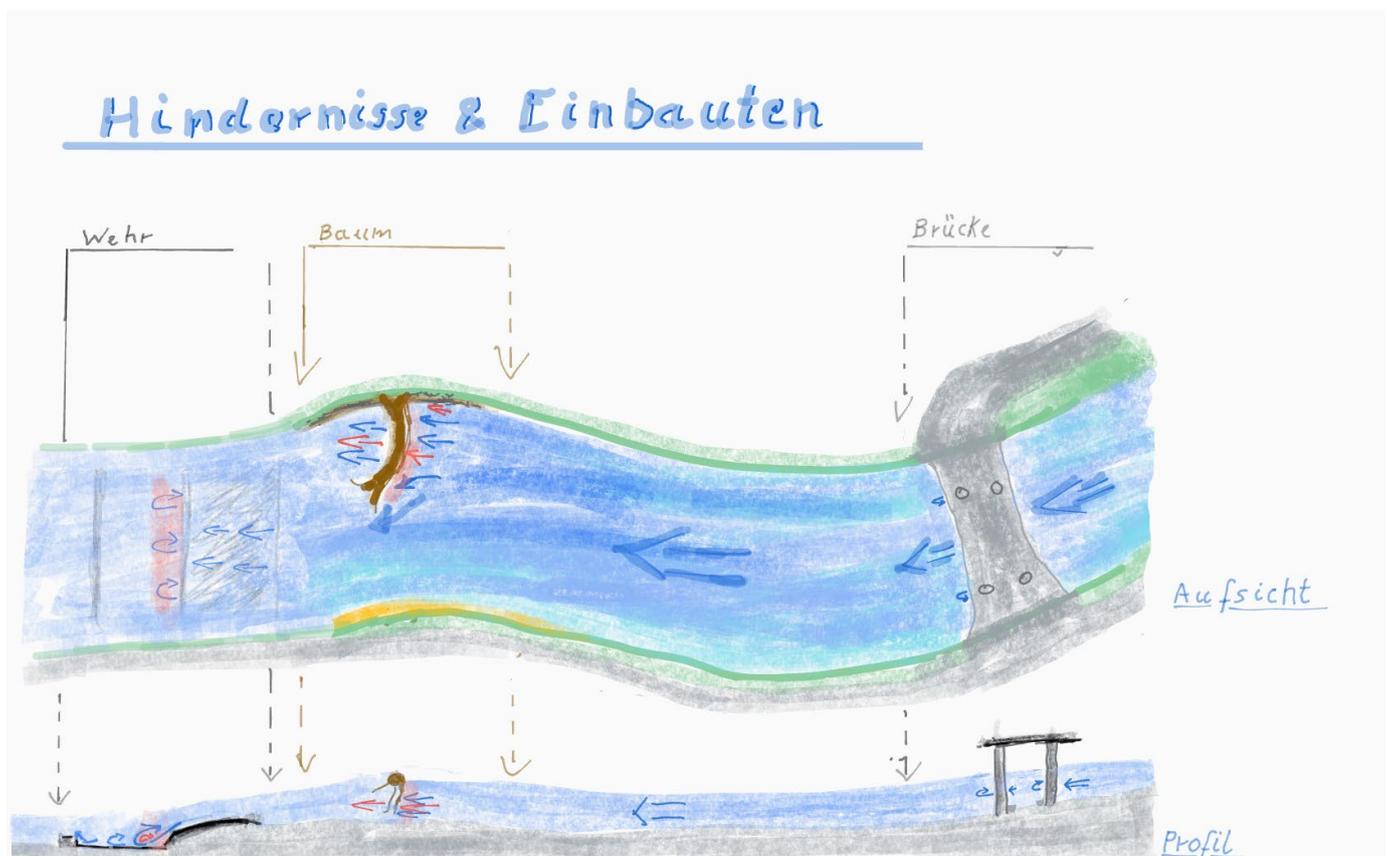


Gefahren durch Hindernisse und Einbauten

Da es hier umfangreiches und detailliertes Material gibt ([Touring Handbuch](#)), konzentrieren wir uns auch wieder auf die absoluten Grundlagen. Details und Erläuterungen finden sich in den genannten Quellen.

Künstliche Hindernisse in Flüssen verändern den Strömungsverlauf und stellen für Kajakfahrer potentielle Gefahren dar. Generell gilt - vor der Stelle aussteigen, den Bereich begehen und dann entscheiden, ob gefahren oder umtragen werden sollte. In Deutschland sind (abgesehen von Baumhindernissen) solche Stellen auch entsprechend gekennzeichnet.

- **Brücken:** Brückenpfeiler können je nach Größe zur Strömung hin leichte Prallpolster erzeugen und auf ihrer Rückseite kleine Kehrwässer - entsprechender Abstand zu den Pfeilern ist daher in der Regel sinnvoll.
- **Bäume:** Querliegende Bäume wirken vor allem bei langsam fließenden Flüssen harmlos, können aber tödlich sein: Meist befinden sich unter der Wasserlinie noch Äste, die tief nach unten ragen und wie ein Rechen wirken. Da sie mehr auf dem Wasser als in dem Wasser liegen, entstehen hinter ihnen meist keine Kehrwässer, sondern die Strömung läuft unter ihnen durch.
Legt ein Kajakfahrer quer zum Baum an und kentert, wird er gegen diesen „Rechen“ gedrückt und kann ertrinken.
- **Wehre oder Rampen:** haben sie ein leichtes Gefälle, wirken sie auch scheinbar harmlos. Um die Erosion nach dem starken Gefälle im Fluss zu meiden, erfolgt nach dem eigentlichen Wehr mitunter der Einbau eines sogenannten Tosbeckens. In dieser Art Wanne entsteht dann ein lebensgefährlicher Rücklauf der Kajakfahrer und Boot festhält.



Befahrungsregelungen - Verkehr

In Deutschland gilt grundsätzlich das Recht des Gemeingebrauchs: Vorbehaltlich von Befahrungseinschränkungen (u.a. aus ökologischen Gründen) ist es möglich fließende Gewässer zu befahren – auch, wenn es durch privaten Grundbesitz bzw. größere private Ländereien fließt. Auch wenn diese meist kleineren Flüsse nicht explizit als öffentliche Wasserstraßen ausgewiesen sind, herrscht hier eine Rechtsfahrempfehlung.

Näheres ist der erwähnten [Ausbildungshilfe](#) zu entnehmen.

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



Weiterführende Links

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](http://www.wsv.de))

Ökologie und Ökoschulung

Als Paddler bewegen wir uns grundsätzlich in einem wertvollen und ökologisch sensiblen Lebensraum. Dies führte auch dazu, dass es gerade in den letzten Jahren immer mehr Gewässersperrungen und zeitliche Einschränkungen von Befahrungen gegeben hat. Positiv bei dieser Entwicklung ist, dass manche Gewässer durch die Paddler, die eine entsprechend Qualifikation (z.B. im Rahmen eines EPP 2) nachweisen können, befahren werden dürfen.

Angebote von Ökoschulungen (mit dem Schwerpunkt Binnengewässer), die Voraussetzung für einen EPP 2 Erwerb sind, finden sich im Veranstaltungskalender des DKV und sind [online](#) verfügbar.

Kleiner Selbsttest

- Nenne mindestens zwei Quellen, wo Du Dich über Befahrungsregelungen und Gewässersperrung informieren kannst.
- Was ist bei der Brut- und Setzzeit zu berücksichtigen?
- Welche Auswirkungen haben Wasserstände auf die Befahrung von Gewässern?

Seekajakwissen

Über die erwähnte Ausbildungshilfe Sicherheit EPP 2 hinaus, seien hier noch folgende Aspekte für Großgewässer ergänzt:

- Checkliste Großgewässer / Seekajak (Sicherheit)
- Seemannschaft
 - Orientierung auf See
 - Navigation und „Taktisches Fahren“
 - Wind und Wetter
 - Befahrungsregeln und Verkehr
 - Befahrungsregeln und Schutzzonen
 - Kommunikation auf See
 - Signale / Seenotsignale
 - Seefunk (für Fahrtenleiter)
 - Verhalten auf See (Tugenden)

Checkliste Großgewässer / Seekajak (Sicherheit)

Die nachfolgende Checkliste basiert auf den Kriterien des EPP 2, hilft für einen schnelleren Überblick und erlaubt dir eine Selbsteinschätzung.

Checkliste für Großgewässer (Sicherheit und Befahrungsregeln)		Anforderung	Qualität	Selbsteinschätzung Wo stehe ich?		
				😊	😐	😞
Sicherheit						
Eskimo-Rettung	Retter: Anfahren im Winkel von 45°, Rumpfkontakt; Gekenterter: Körpervorlage, mit beiden Armen über Wasser an der Außenlinie des Rumpfes hin und her bewegen. Paralleleinstieg mit Heel-Hook	Einfach				
Partnerrettung	T-Lenzung; Varianten mit Gekenterter am Bug des Retters und am Heck seines eigenen Bootes Umgang mit der mobilen Lenzpumpe	Einfach				
	All-in: Lenzen eines Bootes und koordinierte Wiedereinstiegsmanöver	Einfach				
Push and Pull	Push and Pull (ohne Hilfsmittel) ggf. mit ContactTow	Einfach				
Support-Schlepp	Anfahren und schnelles Aufhaken	Einfach				
	Schleppen Allein oder im Reihen-/ Huskyschlepp	Einfach				
	Schleppen im Floßschlepp	Einfach				
Team						
Sicherheit, Führung, Gruppenfähigkeit						
Küste	Persönliches Risikomanagement (eigene Leistungsfähigkeit objektiv einschätzen) Kontakt - Effizienz - Kommunikation- Sicherheit -> KEKS Vorbereitet - Einfach - Redundant (ausgestattet) - Aufmerksam (beschreibt die Erwartungshaltung eines Fahrtenleiters an die Teilnehmer:innen) -> VERA	einfach				
Küste	Achtsamkeit gegenüber Anderen (potentielle Risiken antizipieren und durch eine veränderte Planung vermeiden) SAFE (Stop-Assess the Situation- Formulate a Plan - Execute)	einfach				
Küste	Paddeln als Teil einer geführten Gruppe KEKS + SAFE	einfach				
Praxiswissen						
Ausrüstung Küste	Küste					
	<u>am Paddler</u> und am Boot (siehe Folgedarstellungen)	einfach				
	(im) Boot - Erste Hilfe-Material, Rettungsdecke/-Sack, Reparaturmaterial (inkl. Gewebeband), - Thermoskanne, Proviant, Reservekleidung					
Ausrüstung Tour						
	Kurs bestimmen und fahren	EPP 3				
Wetter						
	Wetterdienste (z.B. yr/ warnwetter)	EPP 3				
	Apps (z.B. Windfinder)	EPP 3				

Befahren / Betreten (je nach Prüfungsrevier)					
Umwelt					
	Naturraum Wattenmeer / Ostsee (= revierspezifische für den EPP-Erwerb erforderliche Ökoschulung)	einfach			
	Auswirkungen des Seekajaks auf die Umwelt	einfach			
	Die „Großen drei“ der Nordsee (Robben, Kegelrobben, Schweinswale)	<i>EPP 3</i>			
	Zugvögel	<i>EPP 3</i>			
Sicherheit auf See		<input type="checkbox"/>			
	Hypothermie (Unterkühlung/ Kälteschutz)	einfach			

Seemannschaft im Seekajakfahren

Seemannschaft lässt sich definieren als die Summe der Fähigkeiten, die benötigt werden, um sich auf See allein ODER als Mannschaft zu bewegen. So macht die Beherrschung dieser unter diesem Sammelbegriff gemachten Fähigkeiten auch erst den Seekajakfahrer und den wirklichen Unterschied zu einem gut ausgebildeten Tourenpaddler aus. Für Paddler:innen auf einem „2er-Niveau“ geht es im Wesentlichen um diese Punkte. Sie werden im Nachgang jeweils kurz erläutert.

- Orientierung auf See
 - Navigation und „Taktisches Fahren“
 - Wind und Wetter
 - Befahrungsregeln und Verkehr
 - Befahrungsregeln und Schutzzonen
- Kommunikation auf See
 - Signale / Seenotsignale
 - Seefunk (für Fahrtenleiter)
- Verhalten auf See
 - Haltung / Protokolle
 - Führen auf See

Aber wozu braucht man das alles? Ein Unterschied zum Verhalten im Wildwasser ist es, dass potentielle Gefahren nicht so schnell als solche erkennbar sind oder erst zu Gefahren werden, wenn sich z.B. bei auflaufendem Wasser innerhalb von 30 Minuten Brandungswellen über Sandbänken bilden, die für Ungeübte schnell zu einem hohen Kenterrisiko werden.

Ein kleines (fiktives) Szenario mag das deutlicher machen: Stellen wir uns vor, an einem sonnigen für November recht warmen Freitag 13. fährt eine Gruppe von vier Paddlern „rüber“ von Nessmersiel nach Baltrum. Nach einem etwas zu ausführlichen Kaffeetrinken stellt man fest, dass die Boote nur noch über eine mittlerweile 50 cm Spuntwand mit scharfkantigen Austern eingesetzt werden können. Schnell kommt man dann doch irgendwie ins Wasser und fährt dann los. Kurz gegen Ende des Leitdamms erschrickt die Gruppe durch ein dreifaches Tuten, dreht sich um und erkennt, dass sie genau im Fahrwasser paddelt und die Baltrumfähre an der Ausfahrt hindert. Die Gruppe weicht gerade noch aus, fährt dann weiter bis einer der Paddler dringend an Land muss, weil er in der Hektik vor dem Start nicht mehr auf Toilette konnte. Er landet auf der Ostseite von Norderney, wobei einige dort liegende Robben ins Wasser fliehen. Die anderen Paddler fahren schon weiter in Richtung des gegenüberliegenden Baltrum. Wind und Welle nehmen zu. 200 m vor dem Anlanden auf der Westseite schlägt ein Paddler mit voller Wucht auf eine Eisenarmierung und kentert. Der Fahrtenleiter leert das leckgeschlagene Boot bestmöglich, hilft dem Gekenterten beim Wiedereinstieg. Wobei der Vierte Paddler zuschaut, auch in einer Welle kentert und anfängt aufs Meer hinauszutreiben. Mittlerweile ist der erste Paddler von seiner „P-Pause“ zurück und kann den gekenterten anderen Paddler an den Strand von Baltrum bringen. Als alle irgendwann am Westende von Baltrum angekommen sind, zieht man Bilanz: Ein Paddler hatte sich doch die Hände an den Austern aufgeschnitten, ein Boot hatte ein großes Leck, da es auf eine der Eisenarmierungen geschlagen war (sie sind die Verankerungen für im Sommer dort aufgestellte Seezeichen), ein Paddler war komplett unterkühlt, weil die Luft doch noch warm war..., und und und. So kann eine harmlose entspannte Anfängertour nach Baltrum schnell zu einer Beinahekatastrophe werden, wenn die Seemannschaft bei Teilnehmern und Fahrtenleiter fehlt.

Natürlich ist diese Geschichte frei erfunden, macht aber vielleicht doch deutlich, was alles passieren kann. Nun sollen aber jetzt endlich die o.g. Begriffe der Reihe nach kurz umschrieben werden.

Orientierung auf See

Dies ist, abhängig von den Seegebieten, sehr unterschiedlich. Im Norddeutschen Wattenmeer gehören eine Seekarte und ein Tidenkalender zum Handwerkszeug. Manchmal (besonders in Nordfriesland) ist auch ein Strömungsatlas vonnöten. In einem Strömungsatlas sind die Stärke und Hauptfließrichtung des Wassers zur jeweiligen Tidenzeit verzeichnet.

Mit diesen Instrumenten kann eine Route so geplant werden, dass gefahrlos im Hafen eingestiegen werden kann, wenn noch ausreichend Wasser vorhanden ist, Wattflächen nur dann überfahren werden, bevor sich Brandungswellen aufbauen und Naturschutzgebiete (z.B. Robbenschutzgebiete) beachtet werden. Auch die Schifffahrtswege und Fahrwasser (Paddler sollten immer NEBEN den Fahrwassern fahren) und Priele sind verzeichnet. Besonders zwischen den Inseln ist die Strömung sehr unterschiedlich, ist aber nicht als solche immer erkennbar. Landmarken und Seezeichen dienen dann dem Fahrtenleiter als Anzeichen, aus welcher Richtung die Strömung kommt und wie stark die Abdrift ist - besonders wichtig bei einer Seilfähre zwischen den Inseln. Bei Tidenkipp (Wechsel von Ebbe zu Flut oder umgekehrt) ist unter Umständen mit einem Wechsel der Windverhältnisse zu rechnen.

Auf der Ostsee hingegen ist man in der Regel mit topografischen Karten (1:25.000 oder 1:50.000) besser bedient. Die Landschaft hat stärkere Merkmale (unterschiedlichste Küstenlinien und auch Steilküsten), die eine Orientierung einfacher machen. Vorteilhaft in den deutschen Seegebieten ist es, dass die Schifffahrtsstraßen meist sehr gut gekennzeichnet sind. So dass man diese zwar aufmerksam, aber auch sehr sicher von Seezeichen zu Seezeichen queren kann. Dies ist in anderen Seegebieten (z.B. Mittelmeer) nicht so.

Wenn für einen die norddeutschen Küsten mit ihren Sänden und dem Wattenmeer „Normalzustand“ ist, ist es häufig nicht im Bewusstsein, dass außerhalb Deutschlands Felsküsten überwiegen. Auch hier ist man dann mit topografischen Karten häufig besser beraten. Vor allem in Großbritannien, Irland und der Bretagne gibt es z.T. sehr detaillierte Führer für Seekajakfahrer, die eine gute Grundlage zur Tourenvorbereitung bieten.

Neben den genannten spezifischen Fähigkeiten für die Orientierung auf See gehören natürlich auch noch das klassische „Pfadfinder-Wissen“ der Landnavigation wie Einnorden einer Karte, Fahren auf Kompass-Kurs, Bestimmen der eigenen Position (sogenannte Kreuzpeilung) etc. zum Handwerkszeug des Seekajakfahrers.

Wind und Wetter

Gilt es vor allem auf der Nordsee, wenn man schneller strömenden Priele folgt, dass die gerade Route nicht der beste Weg ist, ist in allen Seegebieten der Wind und die Windrichtung entscheidend. Ein konstanter Seitenwind kann recht kräftezehrend sein. Im sogenannten taktischen Fahren geht es dann darum, Wind, Strömung und Kurs miteinander so zu kombinieren, dass man möglichst effizient und kräfteschonend fährt. Auch wird der Wind selbst zwischen den flachen ostfriesischen Inseln abgelenkt und „ändert“ so die Richtung. Da ist der schnellste Weg schon mal eine Kurve und führt die Gruppe eher durch ruhiges als durch „Kabbelwasser“.

Mittlerweile sind für die Windvorhersage sehr gute Apps verfügbar. Hier haben sich auch im Seekajaksport die Surfer-Apps Windguru oder Windfinder etabliert. Welche App nimmt man denn nun? Ich persönlich glaube, es ist Geschmackssache. Sie sind auch in der kostenlosen Basisversion völlig ausreichend. Geschmackssache ist auch die Maßeinheit ob Meter/Sekunde oder das „seemännischere“ Beaufort eingestellt wird. Wichtig ist, dass man sich unter der jeweiligen Angabe vorstellen kann, was es für einen selbst heißt, und die Gruppe sich auf eine Einheit einigt. Meiner Erfahrung nach ist Beaufort im deutschen Seekajaksport etwas üblicher.

Vielleicht noch ein wesentlicher Unterschied zwischen Nord- und Ostsee in Bezug auf Wind: Ein Wind von 5 Beaufort kann zwar auf der Nordsee höhere Wellen erzeugen und macht das Starten und Landen herausfordernd, ist aber dann direkt auf See (natürlich je nach Kondition des Paddlers) gut fahrbar. Anders ist das häufig auf der Ostsee. Be-

sonders in den Randbereichen und den sehr flachen sogenannten Boddengewässern wühlt ein solcher Wind die gesamte See so auf, dass über lange Strecken kurze und harte Wellen und sogenannte Kreuzseen (die Wellen kommen aus mehreren Richtungen), die für manche Paddler die Tour dann nicht mehr sinnvoll fahrbar machen. Gerade darin wird die Ostsee von Seekajakfahrern, die hier nicht so viel fahren, häufig unterschätzt.

Paddelt man im Mittelmeer, sei nur kurz angemerkt, dass hier die sogenannten Sommerwinde nicht zu unterschätzen sind. Heißen sie nun je nach Gebiet Mistral, Maestro, Bora oder Meltemi, gehen sie meteorologisch auf das ähnliche Phänomen zurück (Erwärmung europäischer Landmassen im Sommer). Windstärken vom späten Frühjahr bis Frühherbst über mehrere Tage von 7 bis 8 Beaufort sind dann keine Seltenheit und machen viele Seegebiete für den Kajakfahrer unfahrbar.

Ein wesentlicher Faktor an den Atlantikküsten, neben wesentlich stärkeren Tidenhuben von 6 bis zu 12 Metern (und dadurch bedingten Strömung) gegenüber den deutschen Nordseeküsten (2 - 3m Tidenhub) ist der sogenannte Swell, die Dünung. Vereinfacht formuliert muss die Energie in Form von Wellenbewegung, die ein Sturm z.B. am anderen Ende des Atlantiks erzeugt hat, irgendwo hin und kommt dann in Form von größeren Wellen z.B. an der französischen oder irischen Atlantikküste an. Diese sind dann nicht unbedingt erkennbar wesentlich höher, sondern länger (Abstand zwischen Wellental und Wellenkamm gemessen in Sekunden). Bei einem starken Swell mit Wellenlängen von über 8 Sekunden kann das bedeuten, dass bestimmte Buchten „dicht“ sind, weil die Wellen viel früher brechen und ein Anlanden dann lebensgefährlich wird. Ein solcher Fall ist mir selbst schon passiert und wir mussten 15km weiter paddeln als geplant, um einen sicheren Hafen zu erreichen. Die Swell-Vorhersage ist zwar auch in den genannten Apps enthalten - ich selbst habe bessere Erfahrungen hierfür mit der kostenlosen App MagicSeaweed gemacht.

Ein weiteres, leider fast unvorhersehbares Wetterphänomen vor allem an den nord- und ostfriesischen Inseln und über den Wattregionen ist Seenebel. Durch unterschiedliche Wassertiefen und Erwärmungsgrade verursacht (grob vereinfacht), taucht er innerhalb einer halben Stunde auf und kann dann genauso schnell wieder verschwinden, muss aber nicht. Wir alle kennen Nebel, aber Seenebel? Bei einem echten Seenebel liegen die Sichtweiten unter 10m, d.h. man sieht wirklich nichts und wird auch nicht gesehen. In den vor allem in den Sommermonaten stark befahrenen deutschen Küstenregionen kann ich bei Seenebel nur eins empfehlen: runter vom Wasser oder gar nicht erst losfahren. Wenn 5m vor einem plötzlich ein Schiffsrumpf auftaucht, ist meist alles zu spät.

Das zweite neben Seenebel wirklich gefährliche Wetterphänomen sind Gewitter. Das Mikroklima zwischen den Inseln macht Gewitter ähnlich dem Seenebel unberechenbar: Ist man auf einer Insel und schaut auf das Festland – scheint dort (bei Gewitter) die Welt unterzugehen, und auf der Insel ist gar nichts, oder aber auch umgekehrt. Auch können Gewitterzonen zwischen den Inseln mal schneller, mal langsamer als vorhergesagt vorbeiziehen. Warum sind Gewitter so gefährlich? Ganz einfach: Blitze schlagen immer am höchsten Punkt in der Umgebung ein - das ist auf dem Meer meist der Paddler. Also bei Gewitterwarnung am besten vom Wasser bleiben oder bei Inseltouren Notgepäck für eine Übernachtung dabei haben - selbst bei einer Tagestour.

Befahrungsregeln und Verkehr

Auch auf See gibt es Verkehrsregeln - im Wesentlichen festgehalten in der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSch-StrO) und in den Kollisionsverhütungsregeln (KVR). Die Schifffahrtswege sind auf den Seekarten selbst genauso ausgewiesen wie auf See (in Form von Seezeichen, sogenannten Tonnen). Dabei ist zu bedenken, dass ausgetonnte Schifffahrtsrouten ungleich den Fahrbahnbegrenzungen im Straßenverkehr nur eine Empfehlung sind, sich als Schiff innerhalb der Fahrwassermarkierungen aufzuhalten. Auch wenn man in bestimmten Situationen sogar laut Verkehrsregeln Vorfahrt hätte, sollte man als Kanute IMMER ausweichen und sich außerhalb des Fahrwassers bewegen. Ein:e Seekajakfahrer:in ist beinahe von jedem anderen Schiff aus fast unsichtbar, die Bremswege der Verkehrsteilnehmer sind viel länger und ein Seekajak ist in der Regel zerbrechlicher als jeder Schiffsrumpf und jede Schiffs-

schraube. Ein kleiner Hinweis sei noch gestattet für Touren in europäischen Seegebieten und vor allem auch im Mittelmeer: Meiner Erfahrung nach sind die wenigsten Fahrwasser dort betonnt, d.h. innerhalb einer mehrere Kilometer breiten Bucht ist die Route eines Frachters oder Kreuzfahrtschiffs nicht berechenbar, ein Ausweichen ist daher nicht immer einfach. Entweder ist es am sichersten eine solche Bucht auszufahren, oder mit einem Smartphone eine der zahlreichen Apps zu nutzen, mit denen sich der örtliche Schiffsverkehr und seine Fahrtrichtung identifizieren lässt, beispielsweise FindShip (kostenlos) oder Marine Traffic (kostenpflichtig).

Befahrungsregeln, Schutzzonen und Verhalten

Zurück zu den deutschen Küstengebieten: Hier bewegen wir uns als Kajakfahrer häufig in Nationalparks oder Naturreservaten. Für diese gibt es zum Schutz der besonderen Flora und Fauna spezielle Schutzzonen und Befahrungsregeln, die unbedingt einzuhalten sind und zumindest für die Nordsee in den aktuellen Seekarten verzeichnet sind:

“Im Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer gibt es drei unterschiedliche Schutzzonen. Mit Abstand am größten ist die Zone 1 (Ruhezone), die ganzjährig nur auf den zugelassenen Wegen betreten werden darf. Zone 2, die Zwischenzone, darf auch abseits der Wege betreten werden, mit Ausnahme der Brutgebiete in den Salzwiesen während der Brutzeit (1.4. bis 31.7.). Zone 3 ist die Erholungszone. Die so gekennzeichneten Strandbereiche dienen der ruhigen Erholung, u.a. sind motorisierte Fahrzeuge untersagt.”

Quelle <https://www.nationalpark-wattenmeer.de/nds/>

Sie sind (vom Fahrtenleiter) bereits in der Planung zu berücksichtigen.

Hinweis: Die aktuell geltenden Regelungen werden sich voraussichtlich innerhalb der nächsten 2 Jahre verändern. Entsprechende Überarbeitungen liegen bereits dem Bundesverkehrsministerium als zuständiger Behörde vor. In diesem Rahmen wurden auch Vorschläge von Seekajakfahrern zur umweltverträglichen Befahrung des Wattenmeeres mit eingebracht. Bei Interesse bitte an den zuständigen Küstenreferenten, Wolfhard Baader, des Deutschen Kanu-Verbandes wenden unter kuestengewasser@freizeit-kanu.de

Mit unseren Seekajaks und ihrem niedrigen Tiefgang können wir uns rein technisch überall bewegen. Daraus entsteht aus meiner Sicht auch eine besondere Verantwortung gegenüber dem sehr sensiblen Lebensraum (Wattenmeer). So sollten wir uns auch außerhalb der Schutzzonen sehr bewusst in diesem Lebensraum bewegen. Z.B. genügt laut Vorschrift ein Abstand von ca. 300 m zu auf einer Sandbank lagernden Robben. Die Erfahrung zeigt aber, dass diese Distanz bei Seekajaks nicht ausreicht, um zu verhindern, dass die Seehunde ins Wasser fliehen. Das ist umso erstaunlicher, als dass Kutterfahrer bis auf 50 m heranfahren können, ohne einen Fluchtreflex auszulösen. Also nehmt bitte Rücksicht auch wenn ihr „im Recht“ seid und haltet immer Abstand von den lagernden Robben, die können nämlich keine Seekarten lesen ...

Kommunikation auf See

Signale und Seefunk

Wer noch nicht auf See war, unterschätzt häufig diesen Punkt: Ein entspannter Wortwechsel zwischen Paddlern ist auf See ab einer Windstärke von 3 Bft und mehr selten möglich. So haben sich einige Handzeichen im Seekajaksport etabliert:

- Sammeln: Ein Paddler hält das Paddel senkrecht – Die gesamte Gruppe kommt sofort zu diesem Paddler
- Warten/ Position halten: Ein Paddler hält das Paddel quer über dem Kopf – die anderen Paddler „warten“. Das bedeutet unter Umständen, dass sie im Tidenstrom leicht sogar rückwärts paddeln müssen, um ihre Position zu halten.
- Seenotfall: Ein Paddler hält das Paddel quer über dem Kopf und bewegt es auf und ab – das passiert hoffentlich nie.
- Alles ok: Ein Paddler legt die Faust auf den Kopf. Dieses Signal stammt eigentlich aus dem Wildwasser, sollte aber auch für das Seekajakfahren eingeführt werden.
- „Links von mir / rechts von mir“ (in der anglo-amerikanischen Seekajakszene üblich): Der Fahrtenleiter zeigt mit dem ausgestreckten Paddel nach links bzw. nach rechts. Die Gruppe sollte dann entsprechend links oder rechts von ihm paddeln, da der Fahrtenleiter sich immer zwischen Hindernis / Gefahrenquelle und der Gruppe positioniert.

Als Signalmittel sollte jeder Paddler mindestens eine Pfeife dabei haben, am besten so an der Schwimmweste befestigt, dass er sie benutzen kann, ohne die Hände vom Paddel nehmen zu müssen.

Die Diskussion, ob Seenotsignalmittel wie Fallschirmsignalarakete oder Handfackel (hierfür ist ein sogenannter kleiner Waffenschein erforderlich!) auch im Seekajaksport sinnvoll sind, ist noch nicht abgeschlossen.

Seefunk, Apps

Ein Fahrtenleiter sollte generell ein Seefunkgerät und eine Funklizenz besitzen. Experimente in Ostfriesland haben gezeigt, dass dort die Reichweite der Funkgeräte nur sehr eingeschränkt ist. Andererseits ist dort die Netzabdeckung von Mobilfunk in der Regel recht gut. So dass auf deutschen Gewässern ein wasserdichtes Handy oder ein wasserdicht verpacktes Smartphone schon fast zur Grundausstattung, zumindest für Fahrtenleiter, gehören sollte. Hinzu kommt noch, dass die DGZRS mit SafeTrx eine sehr gute App herausgebracht hat, über die man sowohl einen Seenotruf mit GPS-Koordinaten absetzen kann, als auch „ganz normal“ seine Tour von der DGZRS tracken lassen kann (<https://www.seenotretter.de/safetrx>). Sie könnte dann von sich aus eingreifen, wenn das Verhalten der Seekajakfahrer anhand der GPS-Daten unerwartet erscheint. Des Weiteren empfehlen sich in internationalen Kajakrevieren mit einer weniger guten Infrastruktur spezielle kleine Endgeräte wie die sogenannten „Seenotsignalbaken“ (PLB) oder GPS-Tracker wie den Spot-Tracker, über den auch ein Seenotsignal ausgelöst werden kann.

Verhalten und Haltung auf See (EPP 2 - 3 Niveau)

Seekajakfahren ist Mannschaftssport, auch wenn jede(r) im eigenen Boot sitzt. Dies ist ein wesentlicher Kern der Seemannschaft und wurde hoffentlich durch das Szenario ganz am Anfang dieses Abschnitts deutlich. Je aufmerksamer jede(r) sich verhält, auch in Bezug auf die Mitpaddler:innen, je sicherer ist die ganze Tour und der gesamte Spaßfaktor steigt meist auch noch. Gerade, wenn man die ersten Male auf See ist, strömen viele Eindrücke auf einen ein.

Hier können sogenannte Protokolle / Merkworte helfen, sich schneller zu sortieren und nichts zu vergessen, vor allem dann, wenn es etwas brenzlicher wird. Eine kleine Auswahl dieser Merksätze, je nach Situation, die auch für Großgewässer-Einsteiger hilfreich sein kann:

Vor der Tour und als Grundhaltung eines/einer Teilnehmer:in

VERA

- **Vorbereitet** - Hast Du Dich selbst über die Tour, die Teilnehmer:innen informiert, und verfügst Du aus Deiner Sicht über alle notwendigen Voraussetzungen?
- **Einfach** - Ist Deine Ausstattung so einfach, dass jede(r) damit zurechtkäme (z.B. Lenzpumpe, Schleppleine, etc.)?
- **Redundant (ausgestattet)** - Wie ausfallsicher ist Deine Ausrüstung? (z.B. Bootskompass am Boot und ein Handkompass)?
- **Aufmerksam** - Hast du alle Teilnehmer:innen und ihre Verfassung im Blick, vor während und nach der Tour?

Vor der Tour quasi als Einführung, bevor in die Boote gestiegen wird:

A, B, C, D, E and me

- **Area** - In welcher Gegend paddeln wir? Worauf müssen wir achten? Was für besondere Dinge werden wir erleben?
- **Boat** - Welche Boote haben wir? Wie sind sie ausgestattet? Was gibt es zu beachten?
- **Communication** - Wie kommunizieren wir? Paddeln wir immer zusammen in Rufweite? Gibt es Signale oder Handzeichen, mit denen wir uns verständigen?
- **Direction** - Was ist das Ziel unserer Tour? Wie gelangen wir dahin? Worauf können wir uns freuen? Was sind Orientierungspunkte?
- **Equipment** - Was haben wir an Ausrüstung? Was hat jeder bei sich? Was haben wir für unsere Gruppe?

Während der Tour (für Gruppenmitglieder)

KEKS

- **Kontakt**: Bleibe im Kontakt im Boot und mit der Gruppe und deinem Umfeld
- **Effizienz**: Sauber mit der Hüfte rotieren, Rückenwind, Wellen ausnutzen, die eigene Kondition schonen und dadurch immer bei der Gruppe bleiben können
- **Kommunikation**: Immer klar mit der Gruppe kommunizieren, was passiert, warum entscheidest Du Dich als Fahrtenleiter oder als aktives Gruppenmitglied das und das zu tun? Immer wieder Kontakt und Smalltalk mit den Teilnehmern der Gruppe. Wisse jederzeit, wie es allen in der Gruppe geht.
- **Sicherheit**: Achte immer auf die Sicherheit und antizipiere mögliche Risiken (z.B. um Kaps herum, Wellenbildung in Bodden-gewässern, etc.). Kenne die Rettungstechniken (Wiedereinstieg, Schöpfmethode, Schlepptechniken, Maßnahmen bei Unterkühlung, etc.).

Wenn es mal „brenzlig“ wird (Kenterung etc.)

SAFE

- **Stop** – Innehalten
- **Assess the Situation** – Beurteile und Bewerte die Situation
- **Formulate a Plan** – Formuliere einen Plan und kommuniziere diesen an alle Mitpaddler:innen
- **Execute** – Handle (konsequent!)

Anhängsel: Meine Notizen

Mein Name		
Veranstaltungsdaten	Datum	Ort
	Von - bis	
Kontaktdaten Trainer		
Kontaktdaten Teilnehmer		
Vorbereitung		
Meine Fragen vorab		
Nachbereitung / Reflektion		
Das habe ich gelernt		
Das möchte ich mir merken		
Das nehme ich mir vor		



Über den Autor (Christian Dingenotto)

Ausbilder und Fahrtenleiter

SaU C1, Kanutrainer B, BCU Coach Level 1, BC 4
Star, SUP-Instructor

Größere Touren - Kajak

Irland rund (2015)
Peleponnes rund (2016)
Sardinien rund (2019)
Mallorca rund (2021)

Heimatrevier

Ostfriesische Inseln

Engagement

ehem. EPP-Referent DKV
Küstenreferent des LKV Niedersachsen

Interesse an Kursen oder Trainings?

Über <https://www.kanu.de/SERVICE/Termine/Termine-suchen-52067.html>

Oder Direktkontakt christian.dingenotto@gmx.de