

# Radarreflektor

## 10 Gegenargumente

---

**Text:** Eckehard Schirmer, Küstenreferent LKV-Schleswig-Holstein (02/05/05)

**Bezug:** [www.kanu.de/nuke/downloads/Radarreflektor.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Radarreflektor.pdf)

1. Risikoverhalten & Sicherheitsregeln
2. Sichtbarkeit: Theorie & Praxis
3. Bauliche Maßnahmen
4. Wenn schon, denn schon
5. Menschliche Schwächen
6. Windwiderstand
7. Ballast
8. GPS & Seekarte
9. Seemannschaft
10. Vernunft

So ein Radarreflektor macht schon etwas her, nur sollten wir wissen, welchen Nutzen er für das Küstenkanuwandern bringt.

### 1. Risikoverhalten & Sicherheitsregeln

Ein Radarreflektor verführt den einen oder anderen von uns eventuell zu Nebel- bzw. Nachtfahrten, weil sie sich vor machen, sicherer zu sein. Aber wird dürfen nicht verdrängen, dass Nebel- bzw. Nachtfahrten wegen unzureichender Ausrüstung, u.a. wegen fehlender attestierter Beleuchtung, im Fahrwasser gänzlich verboten sind. In den vom BSH herausgegebenen „Zehn Sicherheitsregel für Wassersportler“ wird unter 8. die folgende Regel zu allgemeinen Beachtung empfohlen:

*„Nebel: Verlassen Sie keinen sicheren Liegeplatz bei Nebel. Werden Sie von Nebel oder schlechter Sicht überrascht, möglichst umgehend Fahrwasser und Schifffahrtswege verlassen, zum eigenen Schutz einen sicheren Ort aufsuchen und Fahrt unterbrechen. In jedem Fall sind bei verminderter Sicht die vorgeschriebenen Schallsignale zu geben. ...“*

### 2. Sichtbarkeit: Theorie & Praxis

Wir wissen trotz Radarreflektor nicht, ob wir echt gesehen werden. Ein gutes einstellbares Radar erlaubt den Berufsfahrzeugen, wenn es der Schiffsführer will, sehr wohl zu interpretieren, ob eine Ente oder ein Schwan vor dem Dampfer im Fahrwasser vor dem Bug dümpelt. Nur wer nun glaubt, gesehen zu werden, täuscht sich gewaltig. Der Schiffsführer wird das Gerät für den normalen Betrieb eingestellt und auch die Seegangsunterdrückung definiert haben. Denn sonst sieht er jede Wellenkante und der ganze Schirm ist voller irre machender gelber Reflexe. Also sieht er keinen Paddler mit Radarreflektor. Er könnte bei richtiger Einstellung und Grund dazu natürlich auch Paddler ohne Reflektor sehen - sofern er denn das wollte. Aber er wird es nicht wollen, weil er nicht damit rechnet, dass jemand bei derart unsichtigem Wetter mit einem Seekajak unterwegs ist.

Hinzu kommt noch Folgendes: Sollte er sich ein Schiffsführer behindert fühlen und aus Sicherheitsgründen den Fahrplan wegen unklarer Radarechos nicht mehr einhalten, so könnte er die Wasserschutzpolizei alarmieren, die u.U. die undefinierten Objekte aufspürt, was mit Hilfe der Reflektoren nun eine erleichterte Angelegenheit ist. Das könnte uns wegen Gefährdung der Seeschifffahrt teuer zu stehen kommen. Letztlich würde es auch den Ruf unseres Natursports schädigen.

### 3. Bauliche Maßnahmen

Ohne Minimast ist der Radarreflektor auf dem Radar kaum auszumachen. Wir sollten da nicht von Demonstrationen ausgehen, die von Experten gekonnt dargeboten werden. Das gilt übrigens auch für das Zusatzangebot eines Seekajakherstellers, die Schottwände seiner Seekajaks mit einer Alu-Folie zu beschichten, um besser vom Radar erkannt zu werden.

### 4. Wenn schon, denn schon

Wir armen, kleinen Miniseefahrer sollten auf Seeschiffahrtsstraßen wenigstens über einen Radartransponder verfügen. Der meldet uns, ob wir von einem Radargerät erfasst wurden. So etwas aber ist teure und schwere Technik und widerspricht unserem Sport total.

### 5. Menschliche Schwächen

Abgesehen davon ist das Radar eine Hilfe und nicht ein Gerät, dem ein Schiffsführer auf der Brücke alleinige Aufmerksamkeit schenken darf. Es ist daher realistisch, dass u.U. zeitweise überhaupt niemand auf der Brücke ist.

Außerdem gibt uns ausgerechnet der Radarreflektor bekannt und münzt uns um zum interessanten Ziel für Neugierige, die diesem so schnellen „Treibholzhaufen“ mit äußerster Neugierde nun nachjagen. Da erreichen wir glatt das Gegenteil vom ursprünglichen Ziel: wir werden angelaufen, statt gemieden. Wer taucht, kennt den gleichen Effekt von der Flagge Alpha. Die signalisiert Taucher und heißt: Fernbleiben, langsame Fahrt, Taucher unter Wasser. Und genau diese Boie dient den neugierigen Motorbootfahrern nun als Zielmarke. Mehr Gefährdung geht nicht.

### 6. Windwiderstand

Nicht so prickelnd ist es, wenn es windet. Zwar ist zumindest bei Nebel kein Starkwind zu erwarten, aber ein Seekajak wird durch solch einen Radarreflektor nicht nur kippliger (hier: höherer Schwerpunkt bzw. größere Windangriffsfläche), sondern fängt auch an zu gieren (hier: luv- bzw. leegierig). Außerdem behindert einen ein solcher Reflektor nach einer Kentung, sei es, dass die Rolle bzw. die Rettungstechniken nicht mehr klappen wollen.

### 7. Ballast

Je bewusster einem Küstenkanuwanderer die Gefahren sind, desto mehr Sicherheitsausrüstung schleppt er mit (z.B. Rettungsweste, Lenzpumpe, Reservehandlenzpumpe, Reservepaddel, Paddlefloat, Rettungshalteleinen, Paddelsicherungsleine, Schleppleine, Life-Line, Treibanker, Neo-Kappe, Schutzhelm, diverse Seenotrettungssignalmittel, GPS, Handy, UKW-Funkgerät, Seenotbake, Rettungsdecke, Seawings, Reserveverpflegung & -trinkwasser, Reservebekleidung, Thermosflasche). Da ist wahrhaftig kein Platz mehr in unseren Seekajaks für einen Radarreflektor. Abgesehen davon sollten wir solides Können und vernünftige Tourenplanung höher gewichten. Ein Restrisiko wird trotzdem immer verbleiben und ist nicht durch Ausrüstungskäufe auszuschalten.

### 8. GPS & Seekarte

Ein GPS-Gerät bietet sich als moderne Navigationshilfe geradezu an. Aber wir müssen es auch sicher bedienen können und müssen die besonders wichtigen Wegepunkte bezüglich unserer Navigationsplanung bereits eingegeben haben. Ohne eine aktualisierte Seekarte ist jedoch ein GPS nicht viel Wert; denn bislang können wir nur auf der Seekarte unseren Kurs exakt verfolgen. Wer sich aber einzig auf das GPS-Gerät verlässt und sich hiervon abhängig macht, paddelt nur in eingebildeter Sicherheit. Er ist ein armer Sklave, den dann jede Störung schachmatt setzen kann.

## 9. Seemannschaft

Wir tun also gut daran, davon auszugehen, dass wir in unseren Seekajaks nicht gesehen werden, egal ob mit oder ohne Radarreflektor. Wir sollten versuchen, traditionell und sicher zu navigieren. Die breite Palette von Können, gründlicher Vorbereitung, sinnvoller Ausrüstung und Revierkenntnis bietet in Situationen mit plötzlich stark verminderter Sicht weit mehr Sicherheit als ein Radarreflektor.

Der Seewetterbericht prognostiziert Nebelgefahren. A und O ist das Verlassen der Seeschiff-fahrtsstraßen bei verminderter Sicht. Wichtig ist dann gutes Gehör, Kenntnis der zu erwartenden Schiffe (hier: Fahrpläne von Fähren und Ausflugsdampfern; aber Achtung, die bieten nur grobe Anhaltspunkte!) und fundierte Ortskenntnis. Der Könnner erspürt sofort das Verlassen der Priele am gestiegenen Paddeldruck und liest auch die Wellenrippeln bei Nebel, die Tiefenänderungen und Strömungsveränderungen anzeigen. Je weiter wir uns vom Fahrwasser entfernen und je flachere Gewässerbereiche wir aufsuchen (hier: Fahrt entlang der Wattkante), desto geringer ist die Kollisionsgefahr.

Gleichzeitig wird dabei aber auch das Navigieren schwieriger, es fehlen die Validierungs-Fixpunkte für die Navigationskontrolle. Sauberes ununterbrochenes Mitplotten ist wichtig. Stromversatz und Tidenfließgeschwindigkeit variieren aber, womöglich der Wind noch dazu. Ohne größere Erfahrung riskieren wir hier jetzt Kopf und Kragen. Treibende Nebelbänke, sich ständig ändernde Sicht, zeitweise völliges Fehlen von Anhaltspunkten, wo Wasserfläche, wo Himmel und wo nur Nebel ist, werden den Fahrtenleiter in Stress versetzen. Wer dann in der Paddelgruppe noch zu jammern beginnt, unsicher wird und die Geschwindigkeit zusätzlich verändert, riskiert den baldigen Kontrollverlust; denn so viele für die Navigation bedeutsame und untereinander vermaschte Parameter sind dann kaum mitzuplotten und die zu fällenden Entscheidungen werden sehr schwierig.

Eher als es für möglich gehalten wird, hat wir uns verfranzt und könnten glatt in panisches Irresein verfallen. Da würden Magnesiumleuchtstäbe in Rot, oranger Rauch und Seenotraketen auch nur lokale Wirkung haben – also eher sinnlos verpuffen. Besser sind dann im Kopf sofort klar konstruierte Auffanglinien, zum Beispiel Sandbänke. Oder wir setzen uns Zeitlimits, nach deren Verstreichen wir übergehen zum Paddeln von Suchpattern zum Auffinden eines sicheren Kontrollpunktes.

## 10. Vernunft

**Wer die Grenzen des Machbaren kennt und die gesetzlichen Regelungen beachtet, wird es nicht als Schande, sondern als Ausdruck guter Seemannschaft empfinden, bei drohenden Gefahren mit unkalkulierbarem Risiko durch verminderte Sicht oder Nebel als Passagier auf die Fährschiffahrt zurückzugreifen oder auf trockenem Boden zu bleiben. Oder anders kurz & knapp ausgedrückt: „Wo man einen Radarreflektor wirklich braucht, hat man eigentlich mit dem Seekajak nichts zu suchen.“ (J.G.)**