

Sichtprobleme: Nebel

Text: Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (29/03/12)

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

- Ursachen
- Gründe
 - (1) „Warmwassernebel“
 - (2) „Mischungsnebel“
 - (3) „Advektionsnebel“/„Kaltwassernebel“
 - (4) „Strahlungsnebel“/„Bodennebel“
 - (5) „Driftnebel“
- Was ist erlaubt
- Was nun? (5 Ereignisse)

Sichtprobleme beim Küstenkanuwandern sind nichts Neues. Die Ursachen sind vielfältig. Sie können an einer fehlenden, veralteten, wenig informativen bzw. nur unzureichend ablesbaren (See-)Karte liegen oder auch einfach daran, dass das Revier so unübersichtlich bzw. weitläufig ist, dass man nicht das findet, was man anpeilen möchte. Ein weiterer Grund kann in der mangelnden Sicht, d.h. der eingeschränkten **Sichtweite**, liegen, verursacht durch Staub, Sprühregen, Regen, Schnee oder Nebel/Dunst oder auch nur einer beschlagenen, nassen bzw. salzverkrusteten Brille.

Ursachen

Im Folgenden soll uns hier nur der **Nebel** als Ursache für die Sichtweiteneinschränkung interessieren. Dabei ist Nebel nichts anders als eine **Schichtwolke** (= „nahezu strukturlose, einheitlich graue Wolkenschicht“), die bis ins „tiefste Wolkenstockwerk“, also bis zur Meeres- bzw. Landoberfläche reicht. (Vgl. zum Folgenden: *Autorenteam des Seewetteramtes: Seewetter, DSV-Verlag (3.Aufl. 2009)*)

Nebel entsteht dann, wenn eine Luftschicht unter ihrem Taupunkt abgekühlt wird. Der in der Luft enthaltene Wasserdampf kondensiert dann zu Tröpfchen: Je dicker die Tröpfchen, desto „dicker“ der Nebel und desto dicker die Probleme.

- Von Nebel wird dann gesprochen, wenn die Sichtweite unter 1 km liegt.
- Beträgt die Sichtweite dagegen nur max. 200 m, herrscht „sehr dichter“ Nebel. Spätestens ab dann werden die vor einem liegenden Pricken eines Wattfahrwassers vom Nebel einfach „verschluckt“.
- Die Sichtprobleme fallen jedoch viel früher an, nämlich schon bei „schlechter Sicht“ (Sichtweite zwischen 1- 4 km). Den Prickenweg können wir dann noch verfolgen. Beim Übergang aber ins tiefere Wasser, wo nicht mehr Pricken sondern Fahrwassertonnen gesetzt werden, und zwar für das deutsche Wattenmeer üblich im Abstand von 1 – 3 km, , kann es schon bei „schlechter Sicht“ vorkommen, dass man beim Passieren einer Tonne die nächste Tonne noch nicht sehen kann, und zwar auch nicht mit einem Fernglas! Auch ist dann keine Orientierung an der Festlandsküste mehr möglich. Ist die doch meist mehr als 1 km entfernt bzw. so konturenlos, dass man sie im Dunst nicht mehr erkennen kann.

Gründe

Die Gründe, warum Nebel an der Küste entstehen kann, sind unterschiedlich:

Grundsätzlich gilt bei Nebelbildung, dass die relative Luftfeuchtigkeit auf 100 % ansteigt (sog. Wasserdampfsättigung), sei es etwa, dass die nebelbildende Luftschicht abgekühlt wird bzw. ihr Luftfeuchtigkeit zugeführt wird:

- (1) „**Warmwassernebel**“: Kalte Luft strömt über warmes Wasser.
- (2) „**Mischungsnebel**“: Kalte, feuchte Luft trifft auf warme, feuchte Luft.
- (3) „**Advektionsnebel**“/„**Kaltwassernebel**“: Warme, feuchte Luft strömt über kaltes Wasser.
- (4) „**Strahlungsnebel**“/„**Bodennebel**“: In einer schwachwindigen, sternklaren Nacht kühlt warme, feuchte Luft am Boden ab.
- (5) „**Driftnebel**“: Bodennebel treibt hinaus aufs Meer.

Und genauso wie Nebel entstehen kann, kann er auch wieder verschwinden, nämlich immer dann, wenn die neblige Luftschicht sich soweit erwärmt, dass die Temperatur über den Taupunkt ansteigt. Das trifft z.B. zu, wenn die Sonne die Luft aufwärmt und so dafür sorgt, dass sich der „**Bodennebel**“ wieder auflösen kann. Oder der nebligen Luftschicht wird Luftfeuchtigkeit dadurch entzogen wird, dass z.B. sehr trockene Luft über die neblige Luftschicht strömt und sich mit ihr vermischt. Schließlich kann aber auch bei „**Driftnebel**“ die Nebelschicht einfach weiter driften.

Übrigens, gerade im Herbst ist bei einer Hochdruckwetterlage über Land morgens Bodennebel zu beobachten, der dann aufs Meer hinaus treibt.

Was ist erlaubt?

Was machen wir, wenn wir plötzlich in Nebel geraten. Welche Route sollten wir paddeln?

Nun; der Regel 8 der „**Zehn Sicherheitsregeln für Wassersportler**“ (hrsg. vom „Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie“ (BSH)) können wir vier Verhaltensempfehlungen entnehmen:

- 1) „Verlassen Sie keinen sicheren Liegeplatz bei Nebel.“ D.h. wenn es neblig ist, sollten wir nicht starten, und wenn wir irgendwo angelandet sind, sollten wir dort solange bleiben, bis der Nebel sich wieder gelichtet hat.
- 2) „Werden Sie von Nebel oder schlechter Sicht überrascht, möglichst umgehend Fahrwasser und Schifffahrtswege verlassen.“ Das gilt auch dann, wenn wir die Position der Fahrwassertonnen in unserem GPS-Gerät gespeichert haben und meinen, genau am Fahrwasserrand entlang paddeln zu können.
- 3) „Zum eigenen Schutz ist ein sicherer Ort aufzusuchen und die Fahrt zu unterbrechen.“ Am sichersten für uns ist es dort, wohin keine Motor- und Segelboote hinkommen können, nämlich im flachen Wasser (z.B. Wattflächen, Brandungszone). Wir sollten folglich die nächste Wattkante bzw. den nächsten Strand anpeilen, dort anlanden und warten, bis ein „Paddeln auf Sicht“ wieder möglich wird. Ist dieser „Ort“ nicht auf Dauer sicher, weil das Wasser steigt und die Wattfläche bzw. der Strand überspült wird, dann sollte ganz dicht entlang der Wattkante bzw. des Strandes getreidelt bzw. gepaddelt werden, aber möglichst nur dann, wenn wir die Wattkante oder den Strand noch sehen bzw. den Flachwasserbereich beim Paddeln mit dem Paddel noch spüren können.

Nur in großer Not sollte der Flachwasserbereich bei Nebel verlassen werden, und zwar auf dem sichersten Weg. **D.h. es sollte um die Gefahr von Schiffskollisionen zu vermindern ein möglichst einfacher, d.h. gerader Kurs gewählt werden, der möglichst kein belebtes Fahrwasser kreuzt und dessen Ziel möglichst der nächste Ort ist, der nicht überspült werden kann (Festland bzw. Insel).**

Führt dabei unser Kurs über noch trockengefallene Wattflächen, so könnten wir warten, bis diese Wattflächen überspült werden und ein Treideln bzw. Paddeln zulassen oder wir holen unseren Bootswagen heraus und rollern unser Seekajak über die Wattfläche.

- 4) „In jedem Fall sind bei verminderter Sicht die vorgeschriebenen Schallsignale zu geben.“ Für Boote unter 12 m Länge heißt das, alle 2 Minuten ein kräftiges Schallsignal abzugeben, z.B. mit einem x-beliebigen aber lauten Schallsignalgerät (z.B. Pfeife, Nebelhorn). Wer über ein UKW-Sprechfunkgerät verfügt, sollte zumindest solange, wie er meint, im Fahrwasser zu sein, in Abständen über Kanal 16 auf sich aufmerksam machen, ohne daraus jedoch die Berechtigung abzuleiten, sich länger als nötig im Fahrwasser aufzuhalten.

Was nun?

Wer schon länger auf dem Meer unterwegs ist, wird unweigerlich irgendwann mal was mit Nebel zu tun gehabt haben. Mich treibt es nun schon seit knapp 30 Jahren aufs Meer hinaus. Insgesamt fünf Mal geriet ich dabei in Nebel:

1983 passierte es das erste Mal. Es geschah im Juli vor Mariehamn (Alandinseln). Wir paddelten von einer Felseninsel, auf der wir unsere Zelte zurückließen, ca. 6 km hinüber zum Hafen von Mariehamn. Als wir uns mitten im Fahrwasser befanden, legte sich über uns eine schier undurchsichtige Nebelwand. Der unser Zielpunkt größer war als der Startpunkt, hielten wir unseren Kompasskurs und streiften bald darauf das nahe Ufer der Hauptinsel. Bald danach war der Spuk genauso schnell wieder vorbei wie er kam.

1994 kehrte ich im Mai mit einer Gruppe von einer größeren Helgolandrunde (Spieka-Neufeld, Neuwerk, Helgoland, St.Peter-Ording, Büsum, Neuwerk, Spieka-Neufeld) gerade nach Neuwerk zurück. Wir hatten die Vogelschutzinsel Trischen hinter uns gelassen und landeten am Gelb-Sand an. Als wir wieder weiter Richtung Neuwerk paddeln wollten, setzte Nebel ein (knapp 500 m Sicht). Ich ließ abstimmen, ob wir es wagen sollten, das ca. 3,5 km breite Unter-Elbe-Fahrwasser (sog. „Mittelrinne“) jetzt oder später zu queren, wenn es nur noch ca. 2 km breit ist!? Die Mehrheit entschied sich für später. Also paddelten wir am Rande des Fahrwassers Richtung Leuchtturm Vogelsand und besichtigten die nahe gelegenen Wracks. Mit dem Tidenkipp verbesserte sich plötzlich die Sicht und wir konnten ohne Sichtprobleme das Fahrwasser hinüber nach Neuwerk queren.

1998 wollte ich ebenfalls im Mai mit einer Gruppe von Spiekeroog aus zunächst übers Langeooger Watt und später seeseitig entlang Baltrum bis zum Ort paddeln. Gestartet werden sollte um 17.30 Uhr; denn es war Pfingstsonntag und auf dem Zeltplatz war viel los. Beim Packen der Seekajaks am Watt setzte plötzlich ein kühler Luftstrom und dann dicker Nebel ein. Voller Elan holte ich mein gerade erst erworbenes GPS-Gerät heraus und gab die Koordinaten der Tonnen ein, die wir auf der geplanten Route passieren wollten. Als ich so nach einer halben Stunde mit der Eingabe fertig war, wurde die Sicht auch wieder besser. So wie ich mich daran noch erinnere, wäre ich damals durch den Nebel gepaddelt, zumal auch keiner meiner Mitpaddler dagegen protestierte. Heute, 14 Jahre später, sehe ich das natürlich anders.

2005 plante ich im Mai mit einer Gruppe von Spiekeroog aus kommend Langeoog entgegen dem Uhrzeigersinn zu umrunden mit Neuharlingersiel als Ziel. In Höhe Langeoog

Ort machten wir Pause. Nachdem wir wieder in unseren Seekajaks saßen, setzte dicker Nebel ein, was uns nicht weiter unsicher machte; denn wir konnten uns stets dicht entlang der Wattkante um das Westende von Langeoog hangeln. Unterwegs wunderten wir uns, wie plötzlich riesig wirkende dunkle Gestalten vor uns auftauchten. Dabei waren es nur Wattwanderer, die sich ebenfalls an der Wattkante orientierten. Ca. 2 km östlich des Hafens von Langeoog landeten wir an und diskutierten unsere Alternativen:

- immer entlang der A-Fahrwassertonnen Richtung Neuharlingersiel paddeln;
- immer entlang der LW-Fahrwassertonnen des Langeooger Wattfahrwassers paddeln ... und dann weitersehen;
- abwarten und dann entweder per Bootswagen bzw. per Boot in den Hafen von Langeoog fahren, um mit der Fähre weiter nach Bengersiel, den Hafen am nahen Festland zu kommen.

Mitten in der Diskussion lichtete sich der Nebel und wir konnten unsere Tour fortsetzen.

2009 war ich – natürlich wieder im Mai und wieder mit einer Gruppe – unterwegs, um seeseitig von Langeoog durchs Gatt hinüber nach Baltrum zu queren, als uns draußen am Rande der Wattfläche ganz plötzlich Nebel erwischte. Wir paddelten gerade entlang einer lang gestreckten, noch zu Langeoog gehörenden Sandbank im Gatt der Accumer Ee. Das Wasser lief noch ab. Als die Sandbank zu Ende war, landeten wir an und warteten auf Sichtbesserung, die sich dann auch nach etwa einer halben Stunde einstellte. Wenn die Sicht nicht besser geworden wäre, hätten wir mit beginnendem auflaufenden Wasser direkten Kurs auf das östlich gelegene Langeoog genommen. Sandbänke hätten wir dann treidelnd oder per Bootswagen überwunden bzw. einfach umpaddelt!?

Links zu weiteren Nebelfahrten:

www.seakayakermag.com/2007/August07/Safety01.htm

www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/070904_a.html

www.kuestenkanuwandern.de/ausbild/070201_c.html