

Stop or Go Vol. 2

Entscheiden und Handeln abseits gesicherter Pisten

© Purtscheller

von Michael Larcher

„Stop or Go“ ist keine „Neue Lawinenkunde“ und „Stop or Go“ ist auch keine Zauberformel für 100% Sicherheit - und: „Stop or Go“ würde es ohne Werner Munter nicht geben. Diese Feststellungen erscheinen wichtig, angesichts der Inflation, die der Begriff „Neu“ heute erlebt, und angesichts der kollektiven Sehnsucht (der Autor ertappt sich selbst immer wieder dabei) nach absoluten Sicherheiten und Heilversprechungen. Und es erscheint auch wichtig, wiederholt zum Ausdruck zu bringen, dass der Schweizer eine neues Kapitel der praktischen (!) Lawinenkunde begründete, für die ich den Namen „strategische Lawinenkunde“ vorschlagen möchte. Wenn „Stop or Go“ ein anderes „Design“ wählt, so sehe ich darin weit weniger Kritik am Meister, als vielmehr den konstruktiven Versuch, nach Munters Wurf den Stein aufzunehmen und ihn (vielleicht) ein kleines Stück weiter zu rollen. Das sollte auch die Hauptaufgabe von Experten sein, anstatt die Energie damit zu verschwenden, Munter mit Spitzfindigkeiten im Grundsatz zu widerlegen.

Strategisch handeln

Die gemeinsame Plattform von „Reduktionsmethode“ und „Stop or Go“ heißt „Strategie“. In Feldern hoher Komplexität bietet strategisches Handeln einen intelligenten Ausweg aus der Sackgasse, die darin begründet ist, dass Menschen rasch überfordert sind, wenn sie in Systemen mit vielen Variablen richtige Entscheidungen treffen sollen. Nach nunmehr zwei Jahren Erfahrung ist

die Sicherheit gewachsen, mit „Stop or Go“ ein vernünftiges methodisches Werkzeug geschaffen zu haben, das in vielen Fällen helfen kann, Gefahren zu erkennen und entsprechend zu reagieren. Heute besteht „Stop or Go“ aus drei Bausteinen, „Check 1“ und „Check 2“ bilden die sogenannte „Entscheidungsstrategie“, den dritten nennen wir „Standardmaßnahmen“ oder - etwas cooler - „SOPs“.

Im folgenden sollen Änderungen

gegenüber der letzten Fassung erläutert und offene Probleme dargestellt werden:

Check 1: Gefahrenpotential und Hangneigung

Die nicht enden wollende Relativierung der grundsätzlichen Bedeutung des Lawinenlageberichtes durch einzelne Experten ist ärgerlich, zumindest anachronistisch. Gerade für „Wochenend-Tourengeher“, die nicht permanent die Entwicklung der Lawinensituation miterleben können, aber auch für den Profi, der von einem Gebiet in ein anderes wechselt, ist diese Vorinformation ein wertvoller Baustein – insbesondere im Bereich der Planung, der erst dann an Bedeutung verliert, wenn man - mit entsprechender Erfahrung und lawinenkundlichem Wissen – über eine längere Zeit in einem Gebiet unterwegs ist. Die Grenzen des Lawinenlageberichtes sind systemimmanent, da es seine Aufgabe ist, die grundsätzliche Auslösewahrscheinlichkeit von Schneebrettlawinen in einer Region zu bestimmen und nicht die Auslösewahrscheinlichkeit eines einzelnen Hanges. Für die Praxis ist der richtige Umgang mit der Gefahrenskala an zwei Einsichten gebunden, die es zu vermitteln gilt:

1. Mit zunehmender Gefahrenstufe steigt die Häufigkeit jener Geländepunkte, an denen Schifahrer (Snowboarder u.a. seien hier immer mit eingeschlossen) Lawinen auslösen können, bzw. die Wahrscheinlichkeit von Selbstauslösungen.
2. Die gefährlichen Zonen rücken zunehmend auch in weniger steiles Gelände vor.

Die Hangneigung ist der zentrale Parameter! Bei zunehmender Allgemeiner Lawinengefahr reagieren wir mit Verzicht auf bestimmte Hangneigungen. Der Vorschlag von Werner Munter, dargelegt in der elementaren Reduktionsmethode, vereint für mich gleich mehrere Vorteile: Die 5-Grad Schritte bilden sinnvolle Klassen, die gut mit unserer Wahrnehmung übereinstimmen. 30°, 35°, 40° - das entspricht sehr genau der subjektiven Empfindung für Steilheit. Und auch die Korrelation dieser Klassen mit den Gefahrenstufen bzw. der Auslösewahrscheinlichkeit ist zufriedenstellend. Der häufige Verweis darauf, dass die Natur sich nicht in Klassen einteilen lasse und die Gefahr natürlich stetig – und nicht in 5° Schritten – zunimmt, übersieht wesentliches: Uns geht es um Hilfestellung (Risikomanagement) für Menschen, die im Gelände Entscheidungen treffen müssen, daher brauchen wir „menschli-

che“ Werkzeuge, Instrumente, die unsere Wahrnehmung unterstützen, mit dem einzigen Ziel, in den meisten Fällen richtig zu handeln. Vom Wahn, jeden Unfall in den Griff zu bekommen, haben wir uns verabschiedet.

Eine weitere Stärke unseres „Munter-Bausteines“ liegt auch in der nicht übertriebenen defensiven Grenzziehung. Ein 35° Hang ist sehr steil (so steil, dass ein schwacher Schifahrer eindeutig überfordert ist), und diese Grenze mit Gefahrenstufe 3 zu verknüpfen, kann wahrhaftig nicht als übervorsichtig bezeichnet werden. Damit bleibt ein ganz schön weiter Handlungsspielraum offen und die Akzeptanz der Bergsteiger dürfte mit dieser Grenzziehung nicht überstrapaziert werden.

Probleme mit Check 1

Die Mächtigkeit von Check 1 zur Unfallprävention wird nur sehr zaghaft erkannt, vielleicht weil das Schema so einfach ist und man sich etwas Komplizierteres erwartet. Dabei wird jeder, der mit diesem Baustein arbeitet, sehr

rasch auch mit den Problemen konfrontiert:

Die Hangneigung

Das vordergründigste Problem ist das der Schätzung von Hangneigungen im Gelände und der Verweis auf die Unmöglichkeit einer exakten Bestimmung derselben. Bitte: wir „schätzen“! - d.h. wir erkennen sehr wohl die Ungenauigkeit solcher Wahrnehmungsleistungen - damit finden wir uns einfach ab.

Die Ausbildung hat noch lange nicht alle Möglichkeiten genützt, um die Fähigkeit des Schätzens von Hangneigungen zu schulen. Meine Erfahrung mit Gruppen hat gezeigt, dass bereits die Art der Fragestellung wichtig ist: „Wie steil ist dieser Hang?“ – führt rasch zu einem Gefühl der Überforderung, da man unbewusst in 1° Schritten denkt – und wer traut sich das schon zu. Ich frage heute: „Hat dieser Hang 30° oder mehr?“ Ein „Ja“ führt weiter zur nächsten Klasse: „Hat dieser Hang 35° oder mehr?“ Ein „Ja“ führt weiter zur dritten und letz-

ten Frage: „Hat dieser Hang 40° oder mehr?“

Man kann dieses Spiel auch von oben nach unten machen, oder, wenn bei einer Frage Unsicherheit herrscht, die nächste Frage vorziehen. Die Wirkung dieser Hilfestellung ist erstaunlich.

Eine Hilfestellung, die auch in unser Schema aufgenommen wurde, ist die Bezeichnung „Spitzkehengelände“, da zumindest Schitourengerher ein recht genaues Gefühl dafür haben, ob ein Hang Spitzkehren erfordert oder nicht. Damit ist die Wahrnehmung von 30° steilen Hängen gut möglich, da wir, bei vernünftiger Spuranlage, knapp vorher von Bögen auf Spitzkehren umstellen.

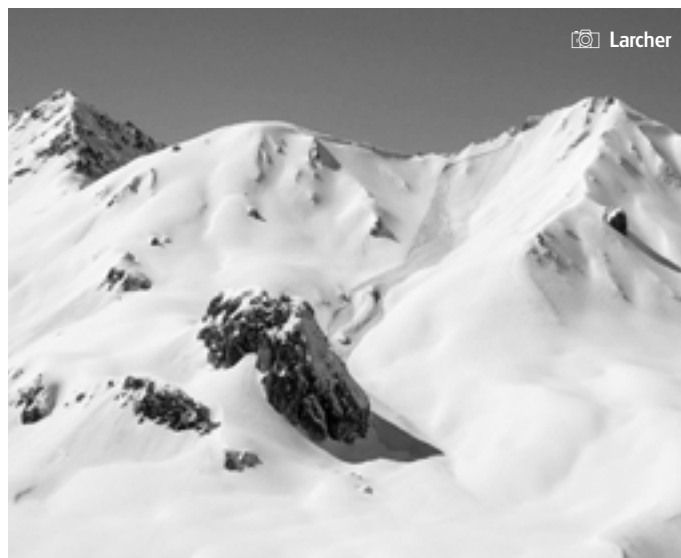
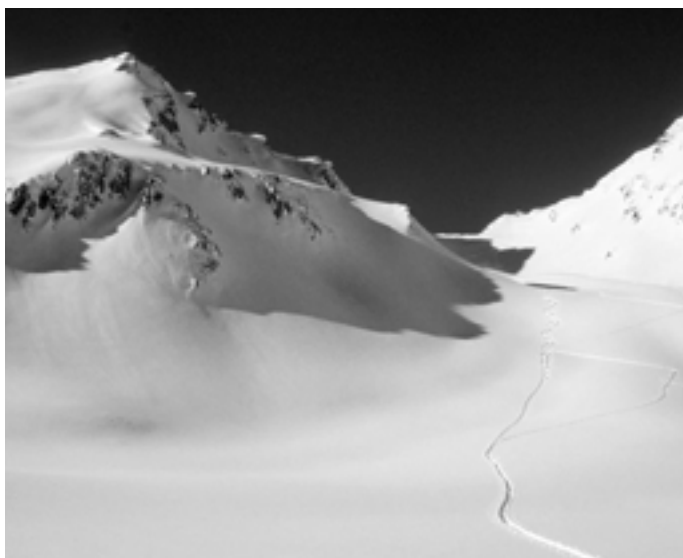
Häufig lassen sich zumindest zwei von den drei Fragen mit großer Sicherheit beantworten, bleibt es bei einer Unsicherheit, ist das ein Zeichen, dass man sich im Grenzbereich, an der Schwelle zur nächsten Stufe befindet. Und hier kann man sich entweder nach dem Motto „bei Zweifel steiler annehmen“ ent-

scheiden oder man sucht in Check 2 eine Antwort.

Noch eine Frage gehört zum Problem Hangneigung: Wie groß muss die Fläche der steilsten Hangpartie sein, dass sie für unsere Schätzung maßgeblich ist? Wenn sich in einem 30° Hang - vielleicht durch einen eingeschnittenen Felsblock - eine zwei mal zwei Meter große Böschung ergibt, die deutlich steiler ist (40°), dann ist klar, dass dieses Hangstück nicht relevant ist. Wie groß soll also unser Suchraster sein? Ich kenne einen Vorschlag eines Schweizer Experten, der 20 Höhenmeter als unteren Grenzwert definieren möchte, persönlich würde ich eher eine Fläche von 20 x 20 Meter vorschlagen (meine persönliche Unsicherheit dabei möchte ich Ihnen nicht verschweigen.)

Die Hangdimension

Unsicherheit mit Check 1 resultiert auch aus der Frage, wie weit das umgebende Gelände mitberücksichtigt werden muss. Wir sind uns einig, dass es nicht genügt,



Unsicherheit mit Check 1 resultiert auch aus der Frage, wie weit das umgebende Gelände mitberücksichtigt werden muss. Natürlich genügt es nicht, die Hangneigung auf die konkrete Spur zu beschränken. Andererseits macht es auch keinen Sinn, das Gelände immer hinauf bis zum Kamm einzubeziehen. Wo also die Grenzen ziehen?

Links: Der Hang links sieht recht giftig aus, auf jeden Fall gehört er bereits der Klasse „40° und mehr“ und er hat auch bereits die Dimension für eine typische Schifahrerlawine. Inwieweit dieser Hang bei der konkreten Spuranlage zu berücksichtigen ist, hängt von den Verhältnissen ab. Bei einer typischen Stufe 3 – Situation, sind erste Zweifel angebracht und die Rampe müßte noch besser genützt werden. Bei Stufe 4 gibt's keinen Durchschlupf mehr. Für die Abfahrt wäre auch der Hinweis „ich fahre die äußerst rechte Spur“ sinnvoll, um zu verhindern, dass jemand zu nah an dem Steilhang abfährt.

Rechts: Diese Schneebrettlawine löste sich spontan, bei Stufe 4 – Verhältnissen. Der Auslauf ist beeindruckend und macht deutlich, wie großräumig ich bei Stufe 4 denken muss. Der „Verzicht auf Spitzkehengelände“, muss hier sehr großräumig geleistet werden.

Ein Anstieg auf den Sattel in Bildmitte wäre auch bei einem Dreier nicht möglich. Bei 2 könnt's klappen, wenn Check 2 grünes Licht gibt.

Stop or Go

Strategische Lawinenkunde für Tourengeher

Entscheidungsstrategie

Check 1: Gefahrenstufe und Hangneigung („Mutter-Baustein“)				
Stufe 1 gering	Stufe 2 mäßig	Stufe 3 erheblich	Stufe 4 groß	Stufe 5 sehr groß
Verzicht auf 40° und mehr	Verzicht auf 35° und mehr	Verzicht auf 30° und mehr „Spitzhangebände“	Verzicht auf 30° und mehr	Verzicht auf 30° und mehr
Check 2: Gefahrenzeichen erkennen				
Wahrnehmen		Beurteilen	Handeln	
Neuschnee?	Triebschnee?	Lawinen?	Durchfeuchtung?	
Setzungsgeräusche?		GEFÄHRlich für mich?	YES: STOP	
			Ausweichen Abbrechen	
		NO: (GO)		

Stop or Go

Strategische Lawinenkunde für Tourengeher

Standardmaßnahmen

Planung	Aufstieg	Abfahrt
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lawinengebiet einholen evtl. Experteninformationen ✓ Karte studieren evtl. Führermappe ✓ Notfallausrüstung vorhanden: VS-Gerät, Lawinenschutz, Socke, Apotheke, Backpack, evtl. Handy 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ VS-Check ✓ Entlastungsabstände ab 30° 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Normabstand 50 m ✓ Einzelfahren ab 35° ✓ Klare Anweisungen bezüglich Richtung, Abstände und Sammelpunkte
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Wetterberichte einholen ✓ Gruppengröße zielangepasst ✓ Eigenkenntnis der Teilnehmer zielangepasst ✓ Ausrüstung funktionsfähig, angepasst, vollständig 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Wetter- & Sichtverhältnisse erlauben Gefahrenbeurteilung ✓ Laufende Orientierung „Ich weiß, auf der Karte wo ich bin“ ✓ Tempowahl und Pausen der Gruppe angepasst ✓ Zusammen bleiben 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Wetter- & Sichtverhältnisse erlauben Gefahrenbeurteilung ✓ Laufende Orientierung „Ich weiß, auf der Karte wo ich bin“ ✓ Zusammen bleiben

die Hangneigung auf die konkrete Spur zu beschränken, denn das derzeitige Wissen um die Auslösung von Schneebrettlawinen verweist eindeutig auf die Möglichkeit, auch in flacheren Hangpartien jene Störung zu setzen, die zur Auslösung eines über mir anbrechenden Schneebrettes führt. Andererseits macht es auch keinen Sinn, das Gelände immer hinauf bis zum Kamm einzubeziehen. Wo also die Grenzen ziehen? Bereits die Entscheidung „was ist der Hang“, kann schwierig sein. Das Gelände ist unendlich differenziert und nicht immer ist eindeutig, wo ein Hang seine Grenzen hat. Erste Versuche, hier eine Hilfestellung zu geben, sehen so aus: Bei Gefahrenstufe 2 sind 20 m im Umkreis der Spur zu berücksichtigen, d.h., in diesem Streifen darf die Hangneigung 40° nicht erreichen. Bei Stufe 3 ist die gesamte „Geländekammer“ zu berücksichtigen. Die Diskussion darüber, ob derartige

Grenzziehungen sinnvoll sind und welche konkreten Maße dann festzulegen sind, ist noch lange nicht abgeschlossen und es bleibt abzuwarten, ob die Wissenschaft hier eine Antwort geben wird.

Ausnahmen von Check 1

Wir diskutieren immer wieder die Möglichkeit, die festgelegten Grenzen von Check 1 zu überschreiten. Ein heikles Unterfangen, das ist uns bewusst, daher findet sich davon auch nichts auf unseren „Stop or Go“ – Kärtchen. Allerdings: Sehr erfahrene Schibergsteiger können die lokale Gefahrenstufe anders bewerten, als dies der amtliche Lagebericht tut. Darüber besteht Einigkeit. Unser Versuch, hier weitzukommen, sieht folgende Variante vor: Bei Überschreiten fordern wir eine „Rechtfertigungspflicht“, die sich auf konkret festgelegte Ausnah-

men stützt. Im Folgenden ein Entwurf:

Rechtfertigung 1:

„Dieser Hang ist stark verspurt“

Rechtfertigung 2:

„Ein massiver Harschdeckel ist vorhanden“

Rechtfertigung 3:

„Die für die aktuelle Gefahrenstufe verantwortlichen Gefahrenmomente sind hier eindeutig nicht gegeben.“

Die Diskussion wird zeigen, inwieweit es möglich und sinnvoll ist, hier verbindliche Vereinbarungen festzulegen.

Check 2: Stärken und Probleme

Die relativ großzügigen Grenzen von Check 1 wurden oben positiv bewertet. Dies macht allerdings einen weiteren „Filter“ notwendig, der ein vorläufiges „GO“ aus Check 1 kontrolliert. Mit Check 2 steigen wir mitten hinein in die klassische Lawinenkunde, allerdings mit dem Unterschied, dass wir versuchen, den strategischen Ansatz weiterzuführen. Durch äußerste Reduktion soll die Aufmerksamkeit auf die unserer Meinung nach zentralen Gefahrenmomente gelenkt werden. Dem Tourengeher die entscheidenden Stichworte liefern, um seine Informationssuche zu steuern – während der Planung, vor allem aber dann unterwegs.

Die Macht von Check 2 liegt vor allem darin begründet, dass er mich in zumutbarer Weise auffordert, permanent meine *Sinne* einzusetzen und meine Wahrnehmungsfähigkeit dadurch laufend trainiert und verfeinert wird. Die Bedeutung von Check 2 für ein endgültiges „Stop“ oder „Go“ wird immer dann am größten, wenn ich mich mit Check 1 bereits im Grenzbereich befinde. Zum Beispiel bei Stufe 3 und einem Hang, der bei der Frage „hat dieser Hang 30° oder mehr“ gerade noch ein „Nein“ ergibt. Genau dann wird es wichtig, Gefahrenzeichen zu erkennen und zu beurteilen. Mit anderen Worten: Es wäre nicht zu verantworten, bei Stufe 3 in einen knapp 35° steilen Hang einzufahren, in dem sich am Vortag ein Meter Trieb-

schnee abgelagert hat! Wenn ich die Grenzen von Check 1 derart großzügig festlege, brauche ich Check 2. Je weiter unterhalb der jeweiligen Neigungsgrenze man sich befindet, desto unwichtiger wird Check 2 für die konkrete Entscheidung. Zum Beispiel: Unterwegs bei Stufe 3, in einem Gelände mit Hangneigungen unter 30°, wird Check 2 zwar meine Aufmerksamkeit lenken, für „Stop or Go“ spielt er in diesem konkreten Fall nur eine untergeordnete Rolle.

Ob die derzeitige Reduktion auf gerade diese 5 Gefahrenzeichen befriedigend ist, bleibt dahingestellt. Am meisten stört mich derzeit das Fehlen eines Impulses, die eigene Verfassung (Risikobereitschaft) und die Gruppensituation zu reflektieren: „Besteht durch meine momentane Verfassung das Risiko, Gefahrenzeichen zu ignorieren? Ist die aktuelle Gruppensituation ein Risikofaktor? Diese eminent wichtigen Fragen fehlen derzeit und eine Integration – ohne das Ganze zu verwässern – muss überlegt werden. Dazu möchte ich anmerken, dass „Stop or Go“ kein fertiges Produkt darstellt, sondern sich als offenes System versteht, das weiterentwickelt und verfeinert werden muss.

Neuschnee?

Wir reduzierten die erste Fragestellung von „Neuschnee < 30 cm“ auf „Neuschnee“. Zunächst geht es uns nur um das Stichwort, erst in zweiter Instanz – „gefährlich für mich“ – stellt sich die Frage nach der Menge. Auch die Reihenfolge wurde geändert: Neuschnee steht nun an erster Stelle – obwohl weniger wichtig als Triebschnee –, aus einem rein methodischen Grund. Wenn die Frage „Neuschnee“ mit „Ja“ beantwortet wird, leitet die Frage „gefährlich für mich“ früher oder später immer zur Frage, was der Wind damit gemacht hat. Ich werde also automatisch zum Thema Triebschnee geleitet. Bearbeite ich dagegen zuerst das Thema Triebschnee und komme hier zu meiner Beurteilung, dann hat sich das Thema Neuschnee bereits erledigt.

Denn: Neuschneezuwächse bedeuten zwar immer eine Zunahme der Lawinengefahr und führen meistens zu einem Anstieg der Gefahrenstufe.

Genau genommen entsteht die Brisanz allerdings erst durch die Kombination Neuschnee und Wind! Neuschneemengen bis ca. 30, 40 cm, die ohne Windeinfluss fallen, interessieren mich nur insofern, als eine tolle Abfahrt zu erwarten ist.

Ein Problem im Zusammenhang mit unserem ersten Gefahrenzeichen ist die Definition Neuschnee. Meteorologisch gesehen ist Neuschnee das, was in den letzten 24 Stunden gefallen ist. Für uns ist dieser Zeitrahmen nicht ausreichend, zumindest die letzten drei Tage, würde ich vorschlagen, sollten berücksichtigt werden.

Triebsschnee?

Triebsschnee, den hätte der liebe Gott ruhig auslassen können, als er die Welt erschuf. Dann hätten wir nämlich pro Jahr nicht 25 Lawinentote in Österreich, sondern vielleicht 3!

Auch hier reduzierten wir die Fragestellung von „frischer Triebsschnee“ auf „Triebsschnee“, aus denselben Gründen wie oben. Der Zeitfaktor – „wie frisch?“ –, die Frage nach der Menge – wieviel? –, die Frage nach der Windrichtung – Leeseite, Luvseite? – stellt sich erst unter „gefährlich für mich?“.

Das Thema Triebsschnee hat aber auch seine angenehmen Seiten. In der Ausbildung läßt sich diese Schneeart sehr eindrucksvoll vorführen, und ein grundsätzliches Verständnis ist relativ rasch zu vermitteln. Auch das Erkennen von Windzeichen (Windgangeln, Dünen, abgeblasene Rücken, Wechten, Schneefahnen, Kolke, Anraum etc.), das Erkennen von Lee- und Luvseite, sind gut bewältigbare Aufgaben für Ausbilder.

Die Bewertung „gefährlich für mich?“ ist anspruchsvoller. Wenn ich über den Zeitfaktor (wie frisch?) Bescheid weiß, z.B. aus dem Lawinenlagebericht, dann habe ich bereits eine wertvolle Entscheidungshilfe, denn: je

frischer, desto gefährlicher! Faktoren, die dann noch bewertet werden müssen, sind die Menge – 10 cm Triebsschnee sind nicht das Problem-, die Temperatur – nahe 0°C entschärft sich die Situation sehr rasch –, der Untergrund – Schwimmschnee oder Harschdeckel sind Sch..., eine körnige Altschneedecke ist günstiger – und natürlich die reale Hangdimension, mit der man konfrontiert ist: Bis 30° Hangneigung kann selbst Triebsschnee nur bei extremst ungünstigen Bedingungen gefährlich sein, darüber allerdings steigt seine Empfindlichkeit rasant. Auch macht es einen Unterschied, ob es sich um eine 20 m hohe Böschung handelt oder um einen Hang, der sich über 100 Höhenmeter erstreckt.

Lawinen?

Eindeutiger kann ein Gefahrenzeichen nicht sein! Lawinen – (und hier zuallererst Schneebrettlawinen) – die spontan, also ohne Fremdauslösung, anbrechen, sind ein denkbar eindeutiger Hinweis auf einen labilen Schneedeckenaufbau. Auch hier ist wieder der Zeitfaktor interessant. Je kürzer der zeitliche Abstand – je „frischer“ – desto eindeutiger ist dieses Gefahrenzeichen. Über Stop or Go entscheidet dann, inwieweit die für mich relevanten Hänge in Exposition und Hangneigung übereinstimmen, mit jenen, in denen ich frische Lawinenabgänge beobachte. Wenn, dann Stop!

Durchfeuchtung?

Bitte dieses Gefahrenzeichen nicht vergessen, aber auch nicht vergleichen mit dem Thema Triebsschnee: „Über 99 % der von Wintersportlern ausgelösten Lawinen sind Schneebrettlawinen, und fast ausschließlich trockenere“ – so Jürgen Schweizer¹ nach Auswertung von Lawinenunfällen in der Schweiz über einen Zeitraum von 10 Jahren.

Allerdings sieht die Statistik völlig anders aus, wenn man die Spontanlawinen betrachtet: Bei mehr als der Hälfte war der abgleitende Schnee feucht oder nass!

Das sollte man bedenken, wenn

man zu mehrtägigen Frühjahrs-touren aufbricht und gegen Nachmittag zur ersten Hütte aufsteigt (wie es viele Tourenprogramme vorsehen).

Angesprochen wird mit dieser Frage in erster Linie die typische Frühjahrsituation. Freies Wasser in der Schneedecke führt zu einer Durchfeuchtung der Schneedecke und zu einem Festigkeitsverlust. Stabile Schneeschichten verlieren ihre Festigkeit und können plötzlich Spannungen, die vorher kein Problem waren, nicht mehr aufnehmen.

Zu berücksichtigen sind hier besonders der tageszeitliche Aspekt und die Strahlungsverhältnisse in der Nacht. Die Auskühlung der Schneedecke während der Nacht führt zum Gefrieren eines Harschdeckels, der die Belastung eines Menschen bzw. einer Gruppe vollkommen aufnimmt und eine Störung in der Tiefe verhindert. Dass eine durchfeuchtete Schneedecke nie bis zum Boden durchfriert, wird oft übersehen, 10 maximal 20 cm Harschdeckel sind das, was man bei guten Bedingungen erwarten darf. Ist dieser Deckel aufge-

weicht, ist die stabilisierende Funktion weg.

Habe ich bis zum völligen Aufweichen des Harschdeckels die steilen, sonnenexponierten Hänge bereits hinter mir? – das ist die Frage.

Setzungsgeräusche?

Das berühmte „Wumm“-Geräusch regt unsere Adrenalin-Produktion derart an, dass ein Nicht-Wahrnehmen unmöglich ist. Verantwortlich für Setzungsgeräusche sind sehr schwache Schichten – meist Schwimmschnee – in der Schneedecke. Der „Deckel“ der darüber liegt und auf dem wir uns bewegen liegt also auf einem Fundament, das die Zusatzbelastung nicht aufnehmen kann. Es kommt zu einer geringen Setzung und dabei entsteht das dumpfe, unheimliche Geräusch. Feine Risse in der Schneedecke sind häufig die Folge dieser Setzung. Setzungsgeräusche sind ein eindringliches Gefahrenzeichen und können ein hinlänglicher Grund sein, eine Tour abzugeben. Nämlich dann, wenn ich annehmen muss, dass der dafür verantwortliche Schnee



Risikooptimierung durch Abfahren in sehr großen Abständen – ein Verhalten, das auf ein ausgeprägtes Risikobewusstsein hinweist. Dankbar sind nebenbei auch jene, denen bereits die Oberschenkel rauchen – sie kommen endlich zu ihren lohnenden Verschnaufpausen.

deckenaufbau auch in Steilhängen zu erwarten ist.

Gefährlich für mich?

Die wichtigsten Entscheidungskriterien, um auf die Frage „gefährlich für mich?“ eine Antwort zu finden, wurden bei den einzelnen Gefahrenzeichen kurz angeführt. *Gefährlich für mich?* - ist das wahrgenommene Gefahrenzeichen im bevorstehenden Geländeabschnitt relevant – für mich bzw. meine Gruppe?

Die Antwort auf diese Frage setzt Kompetenz - Erfahrung und Wissen - voraus, aber auch dann, wenn beides gegeben ist, wird immer wieder Unsicherheit spürbar sein. Das sehe ich mittlerweile nicht mehr als Schwäche von „Stop or Go“ gegenüber der Reduktionsmethode an, die eine eindeutige Zahl als Ergebnis liefert, da unser Bereich ja tatsächlich einen erheblichen Grad an Unsicherheit beinhaltet und es ist gar nicht schlecht, regelmäßig daran erinnert zu werden. Einen klaren Vorteil in diesem Meer an Unsicherheit hat der, dem der Verzicht leichter fällt.

Standardmaßnahmen

Wer Standardmaßnahmen als das Ende der Freiheit am Berg sieht, hat nichts verstanden. Standardmaßnahmen sind Empfehlungen – keine Vorschriften, die helfen sollen, anerkannte, leicht zumutbare Sicherheitsvorkehrungen routinemäßig zu vollziehen, um uns zu entlasten, da wir ohnehin eine Menge Entscheidungen zu treffen haben. Und einige davon können wir uns durch unsere

SOPs ersparen. Natürlich geht niemand Schitouren, um dort Sicherheitsstandards zu exerzieren. Sicherheit und Risikomanagement sind kein Motive des Bergsteigens. Und das wird auch so bleiben.

In der Ausbildung können wir mit unseren SOPs die raschesten Erfolge erzielen, wenn es gelingt, Einsicht herzustellen, zu überzeugen, dass diese Maßnahmen sinnvoll sind. Bei Einsteigern und bei Frauen allgemein gelingt das sehr gut. Wenn man es mit alten Haudegen (fast immer männlich) zu tun hat, wird man manchmal scheitern. Einen solchen konnte ich z.B. auch nach zehn Tagen nicht von der Sinnhaftigkeit einer Sonde überzeugen.

Mit zu den mächtigsten Elementen unserer SOPs gehören das Verhalten bei der Abfahrt und die Entlastungsabstände in Hängen ab 30°. Stichwort Entlastungsabstände: Diese Maßnahme ist niemals geeignet, um die Risikolatte höher zu legen, daher erscheint mir auch der Reduktionsfaktor 2, den Munter anbietet, nicht gerechtfertigt. Bei Standardmaßnahmen handelt es sich um eine taktische Maßnahme, hinter der die Philosophie von Risikomanagement steckt: In einem Bereich, der grundsätzlich mit Unsicherheit behaftet ist, setzen wir zumutbare Maßnahmen routinemäßig, um das Risiko einer Auslösung – wenn auch nur geringfügig - zu reduzieren oder im Ernstfall vielleicht den Schaden begrenzen zu können. Bert Brecht hat das genau erkannt: „wer nicht alles kann, dem soll man das wenige nicht erlassen.“



Larcher

◀ **Entlastungsabstände sind kein Allheilmittel! In diesem Fall wurde ein riesiges Schneebrett von einer in Entlastungsabständen aufsteigenden Gruppe ausgelöst. Die Abstände brachten aber zumindest den Vorteil, dass nur zwei Personen erfasst wurden. In diesem Randbereich kam das Schneebrett nach wenigen Metern zum Stillstand, da das Gelände zu flach war.**

Literatur:

Schweizer, Jürg: Die typische Schifahrerlawine. In: Berg&Steigen 1/00, S. 33

Anmerkungen:

- 1 SOP's . . . Standard Operation procedures
- 2 Christoph Tanner berichtet in seiner Broschüre „3x3=7“ von einem Kaderkurs in Davos, bei dem sich Vertreter aller Organisationen, die sich in der Schweiz mit Lawinenausbildung befassen, anwesend waren. Dort wurde die Frage diskutiert, in welchem Umkreis die steilste Stelle zu suchen ist. Man kam zu folgender Faustformel: „Die zu berücksichtigende Hanggröße ist bei Gefahrenstufe mäßig kleiner als bei erheblich: bei mäßig ca. ein Umkreis von 20 m, bei erheblich ganzes potentielles Anrissgebiet.“



EDITION
Berg & Steigen

ÖAV
Oesterreichischer
Alpenverein

Stop or Go

Strategische Lawinenkunde für Tourengerher

Durch Impulse des Schweizer Lawinenexperten Werner Munter angeregt, haben die Bergführer Michael Larcher (Alpenverein Ausbildungsleiter) und Robert Purtscheller eine Strategie für Tourengerher zur Vermeidung von Lawinenunfällen entwickelt. „Stop or Go“ ist keine neue Lawinenkunde. „Stop or Go“ ist ein methodisches Instrument, das Elemente bestehender Strategien aufnimmt und sie neu zu einer praktikablen, gut handhabbaren Methode kombiniert.

Der erste Baustein („Munter-Baustein“) setzt die Gefahrenstufe in Beziehung zur Hangneigung und fordert hier entsprechende Verzichtleistungen. Baustein 2 steuert gezielt die Wahrnehmung des Tourengerher. Der dritte Baustein definiert sogenannte „Standardmaßnahmen“ in den Phasen Planung, Aufstieg und Abfahrt.

Dieser Film stellt „Stop or Go“ vor und soll Lust machen, die Entscheidungsstrategie selbst auszuprobieren und - noch besser - „Stop or Go“ im Rahmen eines Kurses zu erlernen.

Spieldauer: 30 Minuten

Preis: ATS 240,- (zuzüglich Versandkosten)

Bestellung: Tel.: 0512/59547-18, Email: shop@alpenverein.at