

# Stop or Go

## Aktueller Stand und Aussicht

Alle  Larcher

von Michael Larcher

*Allmählich wird die Sicht auf das „Neue“ in der praktischen Lawinenkunde klarer. Möglichkeiten aber auch Grenzen, offene Fragen und echte Fortschritte werden benennbar. „Stop or Go“ ist eines jener „neuen“ Werkzeuge, mit dessen Hilfe es gelingen soll, einerseits Entscheidungsprozesse zu strukturieren und andererseits einfache Handlungskonzepte umzusetzen. Michael Larcher fasst die wesentlichen Bausteine zusammen und gibt einen Ausblick auf weitere Entwicklungsmöglichkeiten.*

Was ist neu an der „Neuen Lawinenkunde?“ Dass frischer Trieb Schnee gefährlich sein kann? Natürlich nicht, das wissen wir seit hundert Jahren. Die Innovation liegt in einem anderen Feld.

- Neue Bescheidenheit: Wir erkennen an, dass die Komplexität der Schneedecke unsere kognitiven Möglichkeiten weit überfordert.
- Wir akzeptieren, dass wir nicht jeden Lawinenunfall verhindern können.
- Mit diesem Einverständnis wird der Blick frei auf die große Zahl der Unfälle. Wir erkennen plötzlich - und die Unfallstatistik hat hier Überraszendes geleistet - die immer wiederkehrenden Faktoren, die bei den allermeisten Schifahrerlawinen zusammenspielen.
- In der Ausbildung wird bewusst, dass Kursteilnehmer über Jahre hoffnungslos überfordert wurden. Wir vermittelten eine Fülle von Inhalten

ohne eine Strategie anzubieten.

- Wir wissen heute, dass komplexe Situationen möglichst einfache Entscheidungs- und Handlungskonzepte brauchen. Simple but not stupid! Es war hoffnungsloser Erziehungsoptimismus, eine Lawinenkunde anzubieten, die ähnlich kompliziert ist, wie die Situation in der Schneedecke.

### Strategische Lawinenkunde

Der Begriff „Strategie“ erscheint zunehmend als der kleinste gemeinsame Nenner aller Risiko-Optimierungs-Angebote, die wir derzeit vorfinden. Wie kann eine möglichst einfache „Anleitung“ für Wintersportler abseits gesicherter Pisten aussehen? Sie sollte einerseits möglichst großzügig sein, um akzeptiert zu werden, andererseits so defensiv, dass sie vor den meisten „Fallen“ zuverlässig schützt. Mit möglichst wenig Ver-

zicht ein Maximum an Risikoreduktion erzielen, das ist die Herausforderung.

### Stop or Go

Stop or Go ist in zwei Themenbereiche gegliedert. Einmal geht es um Entscheidungsfindung, zum zweiten um Handlungen, die grundsätzlich – d.h. unabhängig von der aktuellen Situation – zu treffen sind („Standardmaßnahmen“). Beide Bausteine werden von einer zeitlichen Struktur überlagert: Planung - Aufstieg - Abfahrt.

### Entscheidungsstrategie: Check 1

Ist die geplante Tour den Verhältnissen angepasst? Kann ich den Hang begehen bzw. befahren? Für diese elementaren Fragen bietet „Stop or Go“ zwei Filter an. Im ersten Check reagieren wir auf zunehmende allgemeine Lawinengefahr, die ihren komprimierten Ausdruck in der Lawinengefahrenstufe findet, mit Verzicht auf bestimmte Hangneigungen. Der sachliche Hintergrund ist die Erkenntnis, dass bei zunehmender Gefahr die Anzahl jener Geländepunkte drastisch zunimmt, an denen Schifahrer Schneebrettlawinen auslösen können. Gleichzeitig kann diese Auslösung bei zunehmender

Gefahr auch von weniger steilem Gelände ausgehen (Fernauslösung). Die Limits, die Check 1 derzeit vorschlägt, fordern z.B. einen Verzicht bei Stufe 3 auf Hänge mit 35° und mehr.

Ist Check 1 zu defensiv? Diese Frage hängt unmittelbar mit einer anderen zusammen, in der sich nun einen Antwort abzeichnet – zumindest in der Schweiz und in Deutschland: Wie weit muss das umgebende Gelände berücksichtigt werden? Nach dem derzeitigen Stand ist zu berücksichtigen:

- bei Stufe 2 ein Umkreis von ca. 20 Meter („Schwungbereich“)
- bei Stufe 3: der gesamte Hang!
- bei Stufe 4: die gesamte Geländekammer (Einzugsbereich von Spontanlawinen)

Mit dieser Empfehlung wären wir in unserer praktischen Arbeit ein großes Stück weiter. Wir können damit wesentlich präziser mit Check 1 umgehen, indem wir die steilste Hangpartie – als für die Steilheit relevant werden von Munter 20 Höhenmeter vorgeschlagen – in dem entsprechenden Geländeausschnitt suchen. Mit dieser Vereinbarung im Hintergrund möchte ich zur Diskussion stellen, ob die derzeitigen Grenzwerte von Check 1 in jene Richtung geändert werden könnten, die heute unter dem Begriff

**Stop or Go®** Strategische Lawinenkunde für Tourengehenden

**Entscheidungsstrategie**

**CHECK 1**

1 gering	2 mäßig	3 erheblich	4 groß	5 sehr groß
	Verzicht auf 40° und mehr	Verzicht auf 35° und mehr	Verzicht auf 30° und mehr „Spitzhangebirge“	Verzicht auf Touren allgemein

**CHECK 2**

Neuschnee? **GEFÄHRLICH für mich?** **STOP**  
 Triebsschnee? **GEFÄHRLICH für mich?** **STOP**  
 Lawinen? **GEFÄHRLICH für mich?** **STOP**  
 Durchfeuchtung? **GEFÄHRLICH für mich?** **STOP**  
 Setzungsgeräusche? **GEFÄHRLICH für mich?** **STOP**

Ausweichen  
Abbrechen

**Standardmaßnahmen**

1:25.000 20° 25° 30° 35° 40°  
 Reichardt, 2011

Planung	Aufstieg	Abfahrt
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Wetter</b> Sicht, Wind, Temperatur</li> <li>• <b>Lawinlagebericht</b> Gefahrstufe, Gefahrenstellen</li> <li>• <b>Karte, Führerbesatz</b> Selbst, Expositon, Einzuggebiet</li> <li>• <b>TeilnehmerInnen</b> Gruppengröße, Eigenkenntnis</li> <li>• <b>Notfall-Ausrüstung</b> VS-Geräte, Schutzhelm, Sende</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>VS-Check</b></li> <li>• <b>Entlastungsabstände</b> 10 m ab 30°</li> <li>• <b>Günstige Geländeformen</b> nutzen</li> <li>• <b>Laufende Orientierung</b> Gelände, ca. Karte</li> <li>• <b>Zusammen bleiben</b> Tempo und Pausen der Gruppe anpassen</li> </ul>	<p>Achtung Abfahrt = Aufstieg = Neuland!</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Abstand 30 m</b></li> <li>• <b>Einzelfahren ab 35°</b></li> <li>• <b>Klare Anweisungen</b> Abfahrtsbereich, Abstände</li> </ul>
<b>Check 1</b>	<b>Check 1</b>	<b>Check 1</b> → <b>Check 2 (Sicht!)</b>

1:50.000 20° 25° 30° 35° 40°  
 Reichardt, 2011

Entscheidungsstrategie und Standardmaßnahmen von Stop or Go sind auf einem Kärtchen übersichtlich zusammengefasst, das in jede Brieftasche passt. In der neuen Auflage wurde versucht, den Texte noch weiter zu reduzieren und besser zu strukturieren. Zudem gibt es auf der Rückseite einen Böschungsmassstab für die Kartenmaßstäbe 1:25.000 und 1:50:000. (Hinweis: die Kärtchen können beim OeAV kostenlos angefordert werden: 0512/59547-18, Email: shop@alpenverein.at)

„Limits“ (siehe S. 46) gehandelt werden:

- bei Stufe 2: Verzicht auf 40° und mehr (wie Check 1) - aber: eingeschränkt auf den Sektor Nord (NO-NW) und auf selten befahrene Hänge.
- bei Stufe 3: Verzicht auf 40° und mehr (Check 1 derzeit 35°) - aber: zu berücksichtigen ist der gesamte Hang bis zu nächsten Geländestufe!

Ob sich „Stop or Go“ in diese Richtung öffnet, wird dieser Winter zeigen. Zweifellos könnten allein diese sehr großzügigen Obergrenzen viele Unfälle verhindern. Und Check 1 ist ja nur der erste Filter.

### Entscheidungsstrategie: Check 2

Wahrnehmen – Beurteilen – Handeln: Check 2 ist zuallererst ein Instrument zur gezielten Suche nach Gefahrenzeichen. Die Aufmerksamkeit des Tourengebers soll auf möglichst wenige zentrale und beobachtbare Gefahrenzeichen fokussiert werden. Die Reduktion aller lawinenbildenden Faktoren auf jene, die essentiell sind. Derzeit beinhaltet Check 2 fünf Gefahrenzeichen, die in ihrer Häufigkeit und Bedeutung durchaus unterschiedlich sind. An oberster Stelle steht eindeutig das Phänomen „Triebsschnee“, häufig

in der Kombination mit „Neuschnee“. Die aktive Suche nach diesen Gefahrenzeichen („Setzungsgeräusche“ verlangen dies natürlich nicht) erscheint zumutbar. Bereits in der Planung können durch aufmerksames Studium des gesamten (!) Lawinlageberichtes wichtige Informationen gewonnen werden.

Eindeutig schwieriger ist die Beurteilung von Gefahrenzeichen: „Gefährlich für mich?“ Ein Meter Triebsschnee ist kein Problem, wenn ich zur falschen Zeit am richtigen Ort bin. Entscheidend ist immer der aktuelle Bezug zum Gelände, zu Steilheit und Exposition. Spätestens dieser Beurteilungsschritt macht klar, dass „Stop or Go“ mehr braucht als den Erwerb des kleinen Übersichtskärtchens. Der richtige Umgang kann nur im Rahmen einer praktischen Ausbildung vermittelt werden!

Nur durch Ausbildung kann es gelingen, dass die einzelnen Stichworte - Neuschnee, Triebsschnee, Lawinen, Durchfeuchtung, Setzungsgeräusche – ihre Wirkung entfalten. Wie ein Stein, der ins Wasser fällt und ringförmige Wellen erzeugt, sollen diese Schlüsselbegriffe assoziative Ketten auslösen und weitere Beobachtungen provozieren. Ausbildung als „Entscheidungsstraining“ vermittelt diese Kompetenz. Dass unsere Beurteilungen immer

Hypothesen bleiben, daran muss regelmäßig erinnert werden.

Gefährlich für mich? – Manchmal wird diese Frage klar zu beantworten sein, manchmal werden Zweifel bleiben. Die persönliche Risikobereitschaft entscheidet dann ob „Stop or Go“. Es gehört für mich zweifellos wesentlich zur „Freiheit des Menschen“, seinen Risikolevel im Leben selbst festzulegen – sofern er nur für sich selbst verantwortlich ist. In diesem Sinne ist „Stop or Go“ einzig als ein Angebot für all jene zu sehen, die nach einem Risikomanagement-System mit hoher Trefferquote suchen und dafür grundsätzlich bereit sind, Verzichtleistungen zu erbringen. Gesund nach Hause kommen, muss nicht für jeden Menschen das oberste Prinzip sein, und das gilt es zu respektieren. Immerhin pilgern Tausende zu den neuen Helden, zu den Schuhmachern, Maiers, Kammerlanders, zu Menschen, die sich genau diesem gesellschaftlichen Diktat entziehen.

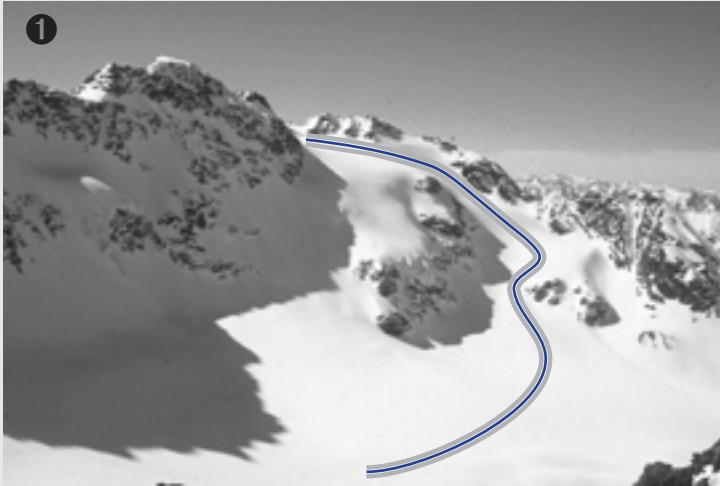
### Standardmaßnahmen

Das Handlungskonzept von „Stop or Go“ ist als Checkliste gedacht. Zumutbarkeit bildet dabei das Leitmotiv. Und zumutbar – so hoffen wir – sind unsere Empfehlungen, die hier angeführt sind. Wo es Probleme gibt? Sicherlich

beim Punkt „Karte“. Nur wenige Tourengeher haben regelmäßig eine topografische Karte mit, noch weniger können damit umgehen. Dass Karten die wichtigste Orientierungshilfe für die meisten Bergsportbereiche darstellen - wichtiger als Bussole oder GPS - ist allgemein zu wenig bewusst. Ohne Karte ist eine seriöse Planung nicht zu schaffen!

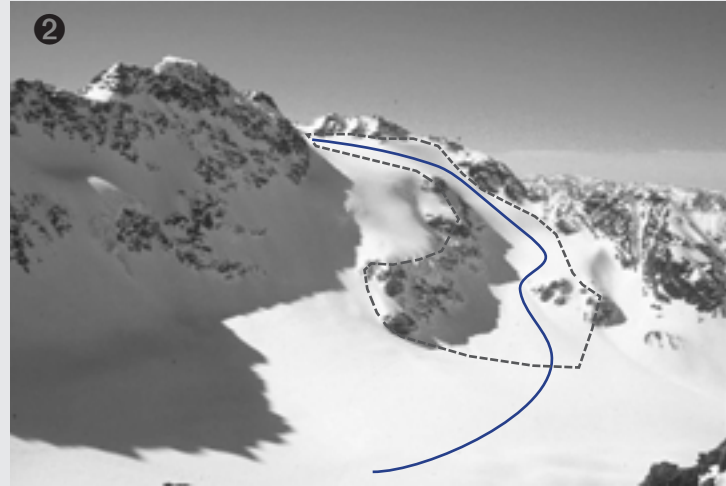
In die Kategorie „zumutbar“ können auch andere Standardmaßnahmen eingeordnet werden:

- VS-Check: In privaten Gruppen noch nahezu unbekannt, stellt die VS-Kontrolle sicher, dass alle Verschüttetensuchgeräte eingeschaltet sind und auch senden.
- 10 Meter Entlastungsabstände ab 30° - also in Hängen, die so steil sind, dass wir mit Spitzkehren aufsteigen. Die Entlastungsabstände als „Standardmaßnahme“ zu etablieren, erscheint sinnvoller, als sie als Schonungsmaßnahme bei unsicheren Verhältnissen zu missbrauchen. Die Bedeutung dieser Abstände darf nicht überschätzt werden!
- Normabstand (ehrlche) 30 m: Wir fahren nicht als Rudel in Steilhänge ein (30° und mehr)! Grundsätzlich in großen Abständen abzufahren, darin findet praktiziertes Risikomanagement



Je größer die Allgemeine Lawinengefahr, desto weiträumiger muss ich das Gelände berücksichtigen. Vorschlag:

- ➔ bei Stufe 2: ein Umkreis von ca. 20 Meter (Bild 1)
- ➔ bei Stufe 3: der gesamte Hang! (Bild 2)



➔ bei Stufe 4: die gesamte Geländekammer und der Einzugsbereich von Spontanlawinen (Bild 3)

Mit diesen Vereinbarungen kann bei Stufe 2 (Bild 1) das Tourenziel ins Auge gefasst werden, Check 2 ist gefragt.

gemeint einen starken Ausdruck.

- Einzelfahren ab 35°: ... bis zum nächsten sicheren Punkt. Das klingt logisch, nicht immer ist aber der „sichere Sammelpunkt“ einfach zu bestimmen. Es kann durchaus notwendig sein, auch einmal eine große Abfahrtsstrecke zurückzulegen – mit einem Zwischenstopp zum Verschnaufen – bevor der/die Nächste startet.
- Klare Anweisungen: Klingt so einfach, muss aber trainiert werden. Wenn mir eine Ansage bezüglich Abstände und Abfahrtsbereich wichtig ist, dann muss ich warten, bis alle (!) mir zuhören. Ein Axiom der Kommunikation lautet, dass der „Sender“ verantwortlich ist, dass seine Nachricht ankommt.

### Stop or Go in der Anwendung

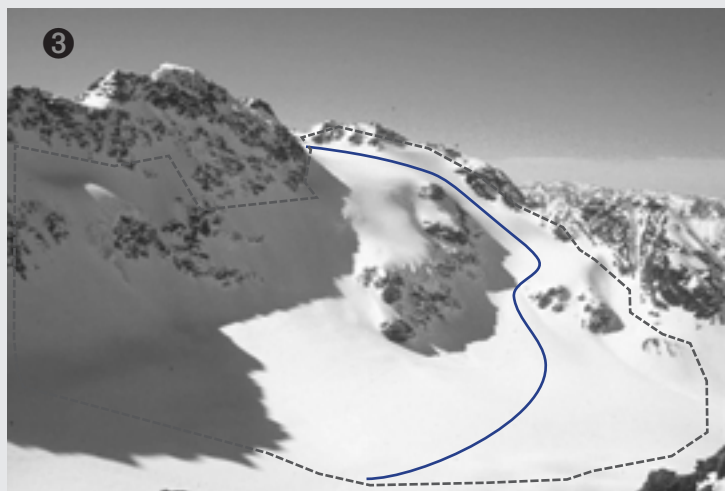
#### Planung

Der Zeitaufwand muss sich in Grenzen halten. Wetterbericht einholen – welche Sichtverhältnisse sind zu erwarten? – Lawinenlagebericht abhören, evtl. zweimal, Karte zur Hand und die geplante Route mit einem Zeigergerät (Bleistift, Zahnstocher ...) nachfahren, Schlüsselstellen anschließend mit



**Triebschnee? – JA! - Gefährlich für mich?**

Ein Meter Triebschnee ist kein Problem, wenn ich zur falschen Zeit am richtigen Ort bin. Entscheidend ist immer der Bezug zum aktuellen Gelände, zu Steilheit, Exposition und dem Umstand, ob der Hang häufig befahren ist oder nicht. Nur durch Ausbildung kann es gelingen, dass die einzelnen Stichworte - Neuschnee, Triebschnee, Lawinen, Durchfeuchtung, Setzungsgeräusche – ihre Wirkung entfalten. Ausbildung als „Entscheidungsstraining“ vermittelt diese Kompetenz.



Bei Stufe 3 (Bild 2) fordert Check 1 eindeutig einen Verzicht, da man bei Berücksichtigung des gesamten Hanges klar mit 35° und mehr konfrontiert ist.

Bei Stufe 4 (Bild 3) wird die Entscheidung wieder sehr einfach.

dem Böschungsmaßstab kontrollieren – Stop or Go? Bei „Stop“ ein anderes Ziel wählen oder Formel 1 schauen. Bei „Go“ noch ein Gedanke an meine Tourenfreunde: Gruppengröße? – große Gruppen ab sechs, acht Personen erschweren eindeutig risikobewusstes Verhalten, Eigenkönnen – ist das konditionelle und schi-technische Eigenkönnen dem Ziel und den Verhältnissen angepasst? Fertig! In 15 bis 20 Minuten ist viel erreicht, bei bereits bekannten Touren geht's noch rascher.

#### Aufstieg

Der Zeitaufwand für den VS-Check ist praktisch Null, es braucht nur ein wenig Disziplin und jemanden, der es in die Hand nimmt. Beim Aufstieg denke ich an Gott und die Welt und genieße das unterwegs sein in der winterlichen Natur. Zwischendurch versuche ich die Aussagen des Lawinenlageberichtes mit den tatsächlichen Gegebenheiten zu vergleichen. Hänge kann ich nun in echt einschätzen und meine Annahmen überprüfen. Auf jeder Tour gibt es sogenannte „Checkpunkte“, dort, wo sich ein neuer Geländeabschnitt vor mir öffnet, z.B. wenn ich die Waldgrenze erreiche oder wenn ich mich dem Gipfelhang nähere.

An solchen Punkten spiele ich Check 1 und 2 durch. Ideal, wenn man seinen Überlegungen auspricht und die anderen mitdenken. Solche Checkpunkte werden häufig auch als Rastplätze genutzt und während ich eine Tasse Tee schlürfe, nehm' ich die Karte raus und schau, wo wir gerade umgehen.

Auf die Abkürzung durch den Steilhang verzichten wir, wenn man sich durch einen kleinen Umweg daran vorbeiswindeln kann. Günstige Geländeformen nützen, spart meistens auch Kraft. Ist ein Hang zu spüren, der Spitzkehren erfordert (30°) – halten wir mindestens zehn Meter Entlastungsabstände ein. Dadurch entsteht genügend Spielraum für diese oft etwas mühsamen Richtungswechsel. Dass wir zusammen bleiben, ist an sich selbstverständlich. Wenn jemand zurückbleibt, dann ist das die Ausnahme, und wir verabreden genau, wo und in etwa wann wir uns wieder treffen. Gipfelglück.

#### Abfahrt

Wir freuen uns auf die Abfahrt und wissen: die Tour ist noch nicht zu Ende! Risikobewusste Aufsteiger mutieren gerne zur Wildsau, wenn es um die Abfahrt geht. An große Abstände – mindestens 30 Meter – und striktes

EDITION  
Berg & Steigen

OAV  
Oesterreichischer  
Alpenverein



## Stop or Go

Strategische Lawinenkunde für Tourengerher

Durch Impulse des Schweizer Lawinenexperten Werner Munter angeregt, haben die Bergführer Michael Larcher 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: € 17,44,- (zuzüglich Versandkosten)

Bestellung: Tel.: 0512/59547-18, Email: [shop@alpenverein.at](mailto:shop@alpenverein.at)

Einzelfahren ab 35° haben wir uns gewöhnt und stellen fest, dass dadurch auch ordentliche Rastpausen entstehen, für die gerade die Schwächeren unter uns sehr dankbar sind. So erreichen wir unseren Ausgangspunkt und haben das bekommen, was uns eigentlich zu diesem Sport motiviert: Mit Freunden unterwegs sein, Abstand zum Alltag und Ordnung im Kopf herstellen, das erste Bier danach ...

Das mit der Sicherheit ließen wir so nebenbei mitlaufen und im

Nachhinein bleibt ein gutes Gefühl, „professionell“ und risikobewusst unterwegs gewesen zu sein.

#### Zusammenfassung

Nicht verkrampfen, locker bleiben und nicht vergessen: „Lerne die Regel, damit du sie richtig brechen kannst“ (Dalai Lama).

Michael Larcher

Alpenverein-Ausbildungsleiter