

DSV-Lawinenserie: Teil X – Skitouren (Abfahren)

Ein Höhepunkt eines schönen Tourentags in der winterlichen Bergwelt sind die Abfahrten im Tiefschnee. Wenn der Schnee bis ins Gesicht fliegt, schlägt das Freeride-Herz höher. Doch das Fahren abseits gesicherter Pisten ist auch mit Risiken verbunden. Gerade Lawinen können in freiem Gelände nie ganz ausgeschlossen werden. Da beim Abfahren ein wesentlich höherer Druck auf der Schneedecke lastet als beim Aufsteigen, ist besondere Vorsicht geboten. Organisiertes Abfahren hat für Wintersportler mehr Spaß und vor allem eine größere Sicherheit zur Folge.

Taktische Maßnahmen beim Abfahren

Schlechte Skifahrer stürzen häufiger, wenn das Gelände steil oder der Schnee schwieriger zu befahren ist. Deshalb muss bei der Abfahrt das Tempo und die Route so gewählt werden, dass auch der schwächste Teilnehmer einer Gruppe nicht überfordert wird. „Generell sollten Hänge immer kontrolliert befahren und die Fahrten den spezifischen Gegebenheiten des Geländes angepasst werden. Nur in ungefährlichen Gebieten können die Tourenger oder Freerider vorsichtig parallel oder versetzt fahren“, erläutert Robert Schilling, Chef des DSV-Bundeslehrteams Skitour. In der Regel wird vom ersten Abfahrer eine Begrenzungsspur angelegt. Sie grenzt eine gefährliche Hangzone für die anderen Gruppenmitglieder ab. „Der Druck, den Tiefschneefahrer auf die Schneedecke ausüben, ist sehr stark und wesentlich höher als beim Aufsteigen. Trifft diese Zusatzbelastung auf Schwachstellen in der Schneedecke, können Lawinen ausgelöst werden.“ In steilem Gelände mit über 30 Grad Hangneigung müssen daher unbedingt Entlastungsabstände von etwa 50 Metern eingehalten werden. „Steile Rinnen mit mehr als 35 Grad Neigung sollten grundsätzlich nur einzeln befahren werden. Um das Lawinenrisiko nicht unnötig zu erhöhen, sollten Freerider außerdem großräumige Schrägfahrten über einen kompletten Hang vermeiden.“ Und beim Skitourengehen kommt schließlich noch eine subjektive Gefahr dazu, die es zu beachten gilt. Die Annahme „Beim Aufstieg ist ja alles gut gegangen, was soll dann bei der Abfahrt passieren!“ ist ein Trugschluss, der nur allzu häufig passiert und der vermieden werden sollte! Ansonsten gelten auch hier die Punkte zum taktischen und risikobewussten Verhalten aus Teil IX der Lawinenserie (Strichaufzählung).

Organisationsformen für das Fahren in der Gruppe

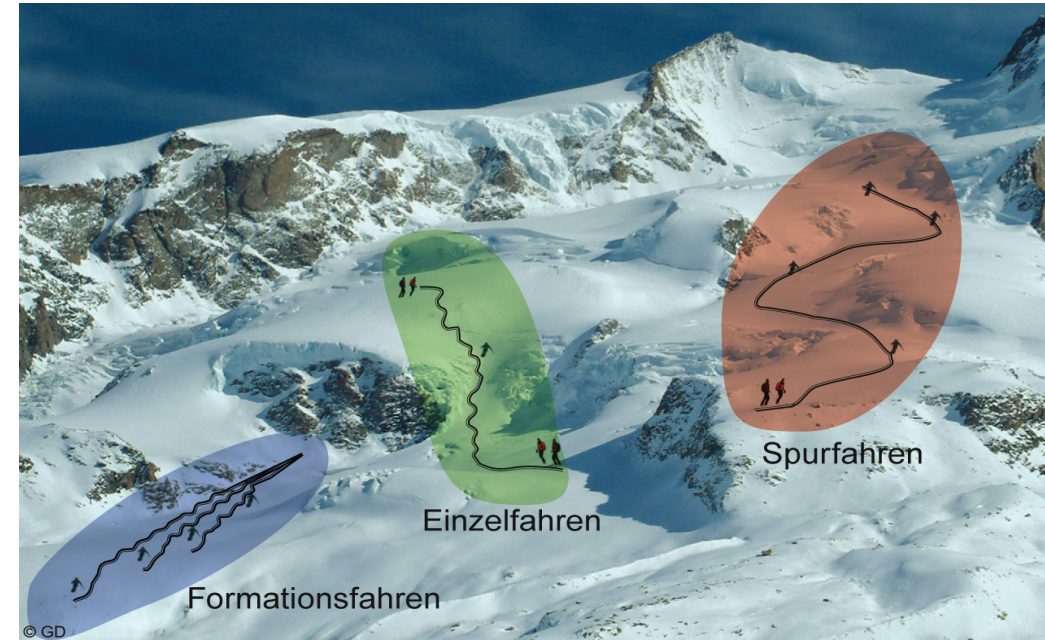
Ungesicherte Hänge können auf verschiedene Arten befahren werden. Um das Risiko einer Lawinenauslösung zu minimieren, sollten bei Abfahrten im Gelände bestimmte Organisationsformen eingehalten werden. Unter Organisationsformen versteht man das Fahren in bestimmten Gruppenformationen unter Berücksichtigung der Lawinensituation, des Geländes und der Fähigkeit der Gruppenmitglieder. Robert Schilling: „Je nach Hangmerkmalen und Schneedeckenstabilität sollten also unterschiedliche Möglichkeiten der ‚organisierten‘ Abfahrt gewählt werden. Nur in ungefährlichem Gelände ist das Formationsfahren möglich.“ Durch eine Spaltenzone empfiehlt sich das so genannte Spurfahren.

Das Einzelfahren

Besonders in schwierigen Geländeabschnitten, wie in steilen Rinnen und im Gelände mit mehr als 35 Grad Neigung, sollte ausnahmslos einzeln gefahren werden. Dadurch fällt die Belastung der Schneedecke letztlich geringer aus. Die anderen Gruppen-



Optimaler Schutz für Wintersportler mit den DSV-Skiversicherungen! Mehr Informationen unter www.ski-online.de/DSVaktiv



DSV-Lawinenserie, Teil X: Grafik „Organisationsformen beim Abfahren“.

mitglieder beobachten den Einzelfahrer von einem sicheren Standort aus. „Das ungestörte Einzelfahren bietet ein schönes Abfahrtserlebnis“, weiß der DSV-Experte. „Sollte es wiederum zu einem Lawinenabgang kommen, wird im schlimmsten Fall nur der Fahrer selbst verschüttet. Dies ermöglicht es den Kameraden, im Ernstfall gleich mit der Rettung beginnen zu können.“

Das Spurfahren

Bei sehr ungünstigen Schnee- und Sichtverhältnissen sowie in gefährlichen Geländeabschnitten mit Gletscherspalten oder Felsabbrüchen bietet sich das Spurfahren an. „Dabei ist auf eine sehr flache Spuranlage zu achten, um das Tempo nachfolgender Skifahrer zu drosseln“, erklärt Robert Schilling. „Sammel-punkte sollten nur nach Querfahrten angelegt werden.“ Nicht so geübte Skifahrer können bei ungünstigen Schneeverhältnissen wie Bruchharsch auf diese Weise kraftsparender abfahren. Generell bietet das Spurfahren ein sichereres Abfahren durch schwieriges Gelände und bei schlechter Sicht.

Das Formationsfahren

Sofern es die Sicherheit erlaubt ist das Formationsfahren die Regel. Der Bergführer oder Gruppenführer grenzt mit seiner Spuranlage eventuelle Gefahrenzonen ab. Die Gruppenmitglieder folgen seitlich und nach hinten versetzt, in einem jeweils dem Gelände angepassten Abstand. So kann die Gruppe geschlossen und in kurzer Zeit Hänge befahren.

Beim Formationsfahren ist eine optimale Hangeinteilung möglich. Eine solche Abfahrt ergibt den größten Erlebniswert für die Teilnehmer. Schilling rät: „Um unnötige Belastungen der Schneedecke zu vermeiden, sollte in Hängen, die steiler als 30 Grad sind, aber mit großen Abständen gefahren werden.“ Beim Abfahren im freien Gelände sollte immer die Grundregel beachtet werden, unnötige Belastungen der Schneedecke zu vermeiden.

Informationen und Bildmaterial zu diesem Thema auf dem DSV-Presseserver:
Link: www.ski-online.de/presse – Zugang: presse/presse
Zielpfad: DSV_Freizeitsport/02_Themenfelder/02_04_Sicherheit im .../02_04_06_DSV-Lawinenserie
Zielpfad: DSV_Freizeitsport/03_Bilder/03_04_Sicherheit im Skisport/03_04_06_DSV-Lawinenserie

Überblick

Zu folgenden Skisportthemen erhalten Sie ausführliche Informationen (Fotos, Texte) über den DSV-Presseserver:

- Sicherheit im Skisport
- Service
- Ausrüstung
- Umwelt- & Naturschutz
- Skigeschichte
- Skitouren & Hochgebirge
- Sport & Schule
- DSV nordic aktiv
- DSV-Skiversicherungen
- Rechtswesen
- Ausbildung
- Sportmedizin
- Seniorensport
- DSV-Wettkampfsereien
- Skisport mit Behinderung

1. Grafik: „Organisationsformen beim Abfahren“

In ungesicherten Hängen gibt es verschiedene Möglichkeiten einer „organisierten“ Abfahrt. Die optimale Fahrweise sollte den Hangmerkmalen, der Schneedeckenstabilität und den Fähigkeiten der Gruppenmitglieder angepasst werden.

Der blaue Bereich zeigt das Formationsfahren in einem ungefährlichen Gelände. Dabei können mehrere Wintersportler gleichzeitig einen Hang befahren. Dies ist die beliebteste Abfahrtsart. Sie ist allerdings nur in sicherem Gelände und gegebenenfalls unter Einhaltung von Entlastungsabständen möglich.

Der grüne Bereich zeigt ein Beispiel für das Einzelfahren durch eine steile Rinne. Auch Hänge mit mehr als 35 Grad Neigung sollten grundsätzlich nur einzeln befahren werden.

Der rote Bereich wiederum stellt das Spurfahren durch eine Spaltenzone dar. Wichtig sind auch dabei ausreichende Sicherheitsabstände – auch wenn angeseilt abgefahren wird.

Bildrechte und Belegexemplar

Bitte achten Sie darauf, die Bildrechte anzugeben, die für alle Grafiken der DSV-Lawinenserie lauten:

AM-Berg Verlag

Bitte lassen Sie uns ein Belegexemplar Ihrer Publikationen zukommen.

Die 13 Themen der DSV-Lawinenserie

Teil I – Lawinenarten

Lawinenarten (Schneebrett-, Lockerschnee-, Staublawine) und ihre Entstehung.

Teil II – Aufbau Schneedecke/Umwandlungsprozesse

Präzise Erläuterung der Zusammensetzung der Schneedecke, Entstehung der Schneesichten und Umwandlungsprozesse innerhalb der Schneedecke.

Teil III – Festigkeit der Schneedecke

Was ist ausschlaggebend f. d. Stabilität der Schneedecke?

Teil IV – Faktoren, die zur Lawinenbildung beitragen

Über die Auswirkungen der Wetterverhältnisse auf die Stabilität der Schneedecke. Hangart und -exposition, Niederschläge, Temperaturwechsel, Wind, Strahlung.

Teil V – Faktoren, die eine Lawine auslösen

Der Abgang einer Schneelawine kommt nicht immer plötzlich und unvorhersehbar.

Teil VI – Lawinenlagebericht (LLB)

Schneesituation und Risikobeurteilung: LLB muss gelesen und gedeutet werden.

Teil VII – Tourenplanung

Wichtigste Schritte der Tour-Vorbereitung: risikobewusste Planung und Organisation.

Teil VIII – Gefahren, die man selbst verursacht

Risiken und Gefahren, die man abseits der gesicherten Pisten selbst beeinflusst.

Teil IX – Skitour/Freeriden: Aufsteigen

Verhaltensregeln für das Aufsteigen.

Teil X – Skitour/Freeriden: Abfahren

Verhaltensregeln für das Abfahren.

Teil XI – Lawinenunfall

Was bei und nach einem Lawinenunfall zu tun ist.

Teil XII – Erste Hilfe beim Lawinenunfall

Viel Zeit bleibt den Rettern nicht: lebensrettende erste Maßnahmen.

Teil XIII – Schneeschuhgehen

Wieder sehr beliebt: das Schneeschuhgehen.

Hintergrundinformationen

Lawinenseminare und DSV-Ausbildungen

Es ist wichtig, Grundlagen des Risikomanagements in Lawinenseminaren unter Anleitung von Bergführern zu erlernen. Dabei erfahren Sie alles zur richtigen Ausrüstung, Tourenplanung, Schnee- und Lawinenkunde und Interpretation des LLB. Nur so begegnen Sie der „Weißen Gefahr“ angemessen! Ein grundlegendes Ziel der Aus-, Fort- und Weiterbildung im Deutschen Skiverband ist es, durch das Skilehrwesen ein Maximum an Sicherheit im organisierten Skiraum und im Gelände zu vermitteln. Die Ausbildung von Lehrkräften, die im alpinen Gelände unterrichten, verlangt deshalb gezielte Aus- und Weiterbildungen im Bereich Risikomanagement. Nur erfolgreiche Absolventen dieser Lehrgänge sind befähigt, mit Gruppen durchgehend markierte Skirouten sowie Variantenabfahrten im Einzugsbereich von Pisten zu befahren. Ausbildungsinhalte sind im Einzelnen: Kameradenhilfe, Ernstfall, organisierte Rettung, Wetter und Gelände, Ausrüstung und Tourenplanung, Lawinenlagebericht, Taschenkarte DSV-Tourenwesen, Führungstechnische und -taktische Maßnahmen, Orientierung und Kartenkunde, Geländebeurteilung und Entscheidung, Abstimmung der führungstechnischen und -taktischen Maßnahmen auf die Ergebnisse der Lawinenbeurteilung aus dem „3x3-Filter“ in Verbindung mit der „Reduktionsmethode“. Alle Skischulen der DSV-Skivereine berücksichtigen diese Ausbildungsinhalte. Weiterführende Informationen zum Thema erhalten Sie unter www.ski-online.de.

Versicherungsschutz

Wer beim Skifahren einen Unfall hat, sollte schnellstmöglich medizinisch versorgt werden. Bei schwereren Verletzungen ist meist in wenigen Minuten schnelle Hilfe aus der Luft vor Ort und übernimmt die professionelle Erstversorgung sowie den Abtransport zur weiteren medizinischen Behandlung im Krankenhaus. Bergungskosten, die dabei entstehen, sind hoch. Schnell können Summen von mehr als 3000 Euro entstehen – die bei Skiunfällen im Ausland in der Regel von den Krankenkassen nicht übernommen werden. Gut beraten ist deshalb, wer bereits im Vorfeld eine DSV aktiv-Mitgliedschaft mit Skiversicherung abgeschlossen hat, die auch Bergungskosten im Ausland abdeckt. Aber auch bei Diebstahl, Beschädigung der Ski oder Verlust der Ski im Tiefschnee tritt der in die DSV aktiv-Mitgliedschaft inkludierte Versicherungsschutz ein. Versicherungsschutz für Ski besteht bei Diebstahl während des Skibetriebs, auch wenn die „Bretter“ vor der Skihütte abgestellt wurden. Ebenso greift der Versicherungsschutz zwischen 19 Uhr und 6 Uhr, sofern die Ski in einem ortsfesten Raum oder in einem verschlossenen PKW aufbewahrt wurden. Versichert sind alle eigenen Ski. Natürlich gelten die beschriebenen Fälle auch für die von einem gewerblich tätigen Verleiher gemieteten Ski. Eine Kranken-, Rechtsschutz- und die Haftpflichtversicherung runden das umfangreiche „Sicherheitspaket“ von DSV aktiv ab. Zusätzlich zu den Versicherungsleistungen sind zahlreiche Mitgliedervorteile, wie zum Beispiel ermäßigte Liftpässe und Reise-Angebote, sowie die regelmäßig erscheinende Mitgliederzeitschrift DSV aktiv Ski- & Sportmagazin (sechs Ausgaben pro Jahr) im Paket mit enthalten. Weiterführende Informationen zum Thema unter www.ski-online.de/versicherung.

Aufklärung über Sicherheitsfragen im Skisport: Stiftung Sicherheit im Skisport (SIS)

Die Stiftung Sicherheit im Skisport (SIS) fördert unter anderem mit der Lawinenserie die Aufklärung über Sicherheit und richtiges Verhalten im Skisport sowie die Informationsbereitstellung über Erfordernisse der Sicherheit und Umweltverträglichkeit. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf dem Schulunterricht und auf Skilehrgängen sowie auf der Ausbildung von Lehrkräften, Skilehrern und Übungsleitern. Eine Schlüsselrolle im Bereich der Aufklärung liegt darüber hinaus beim deutschen Sportfachhandel, der

führenden Wintersportzeitschrift DSV aktiv Ski- & Sportmagazin und der Fachzeitschrift FdSnow.

Ein weiteres zentrales Anliegen der SIS ist die Unfallverhütung durch Unfallursachen-Analyse (mit einer eigenen Auswertungsstelle für Skiunfälle: ASU Ski) sowie die Entwicklung von Prophylaxe-Maßnahmen und das Informieren der Öffentlichkeit darüber.

Bestandteil der Stiftungsarbeit ist auch die Mitwirkung bei der Bekämpfung der Lawinengefahr und der weiteren Verbesserung von Suchmethoden. Wissenschaftliche Untersuchungen und praktische Versuche werden angestellt zur Entwicklung möglichst unfallsicherer Skiausrüstung. Das geschieht in Zusammenarbeit mit nationalen und internationalen Einrichtungen, die ebenfalls auf diesem Gebiet tätig sind. Auch die Erhaltung sicherer Wintersportgelände unter Wahrung der Belange des Umweltschutzes erforscht und fördert die SIS.

Die Sicherheit auf Skipisten und Loipen steht im Fokus der SIS-Arbeit, die in enger Zusammenarbeit mit der Bergwacht durch den Einsatz der DSV-Skiwacht stattfindet. Dazu gehören Empfehlungen für den Ausbau, die Beschaffenheit und Pflege von Skipisten und Loipen, sowie Empfehlungen für eine höchstmögliche Umweltverträglichkeit von Skisportanlagen.

Seit 1980 finden in Siegsdorf/Chiemgau Skifreizeiten für behinderte Kinder und Jugendliche statt. Anfänglich in Zusammenarbeit mit dem Verheerensportverband betreut diese Veranstaltungen seit vielen Jahren die DSV-Skiwacht äußerst erfolgreich. Außerdem gibt es eine enge Zusammenarbeit und einen Erfahrungsaustausch mit nationalen Skiverbänden des Internationalen Skiverbandes (FIS) und anderen Organisationen zur Förderung des Skisports.

Im Bereich Skisport und Umwelt (unter Einbindung der genannten Schwerpunkte) wird der DSV-/SIS-Umweltbeirat bei Planung und Durchführung seiner Maßnahmen und Betreuung einer eigenen Umwelt-Schriftenreihe gefördert.

Informationen zum Thema erhalten Sie unter www.ski-online.de/sis.

Skigebiets-Wegweiser „Prädikat GEPRÜFTES SKI-GEBIET DEUTSCHLAND“

Das von der Stiftung Sicherheit im Skisport (SIS) des Deutschen Skiverbandes und den Freunden des Skisports (FdS) initiierte und in Kooperation mit dem Verband Deutscher Seilbahnen und Schlepplifte (VDS) eingeführte Prädikat GEPRÜFTES SKI-GEBIET DEUTSCHLAND startet ins dritte Jahr. Von der Prüfkommision wurden auf Antrag der Betreiber zahlreiche Skigebiete besucht, analysiert – und in den meisten Fällen auch ausgezeichnet. Die Vergabe dieser Auszeichnung zielt darauf ab, den Skibetrieb in den deutschen Gebieten noch sicherer zu machen. Das Prädikat ist sehr begehrt, es etabliert sich als eine weitere wertvolle Orientierungshilfe in Deutschlands Skigebieten. Verliehen wurde das Prädikat GEPRÜFTES SKI-GEBIET DEUTSCHLAND erstmals in der Saison 2009/2010, an die Wintersportgebiete Zugspitze, Fellhorn/Kanzelwand, Feldberg, Belchen, Garmisch Classic, Nebelhorn, Arber, Skihalle Neuss, Hohenbogen, Söllereck und Todtnauberg, mittlerweile tragen 16 deutsche Skigebiete diese Auszeichnung.

Das Prädikat wird für den Zeitraum von drei Jahren vergeben. Innerhalb dieser Zeit werden die Skigebiete stichprobenartig auf die Einhaltung der Sicherheitskriterien untersucht. Seit den ersten Schneefällen ist die Prüfungskommission – Mitarbeiter der Stiftung Sicherheit im Skisport, der DSV-Skiwacht und des Verbandes Deutscher Seilbahnen – unter der Leitung der Vorsitzenden Andreas König (Vertreter der SIS) und Martin Hurm (Vertreter des VDS) wieder unterwegs, um Gebiete, die einen entsprechenden Antrag gestellt haben, in Augenschein zu nehmen und anhand der Vergaberichtlinien zu bewerten.

Informationen zum Thema erhalten Sie unter www.ski-online.de/sis.



Optimaler Schutz für Wintersportler mit den DSV-Skiversicherungen!
Mehr Informationen unter www.ski-online.de/DSVaktiv