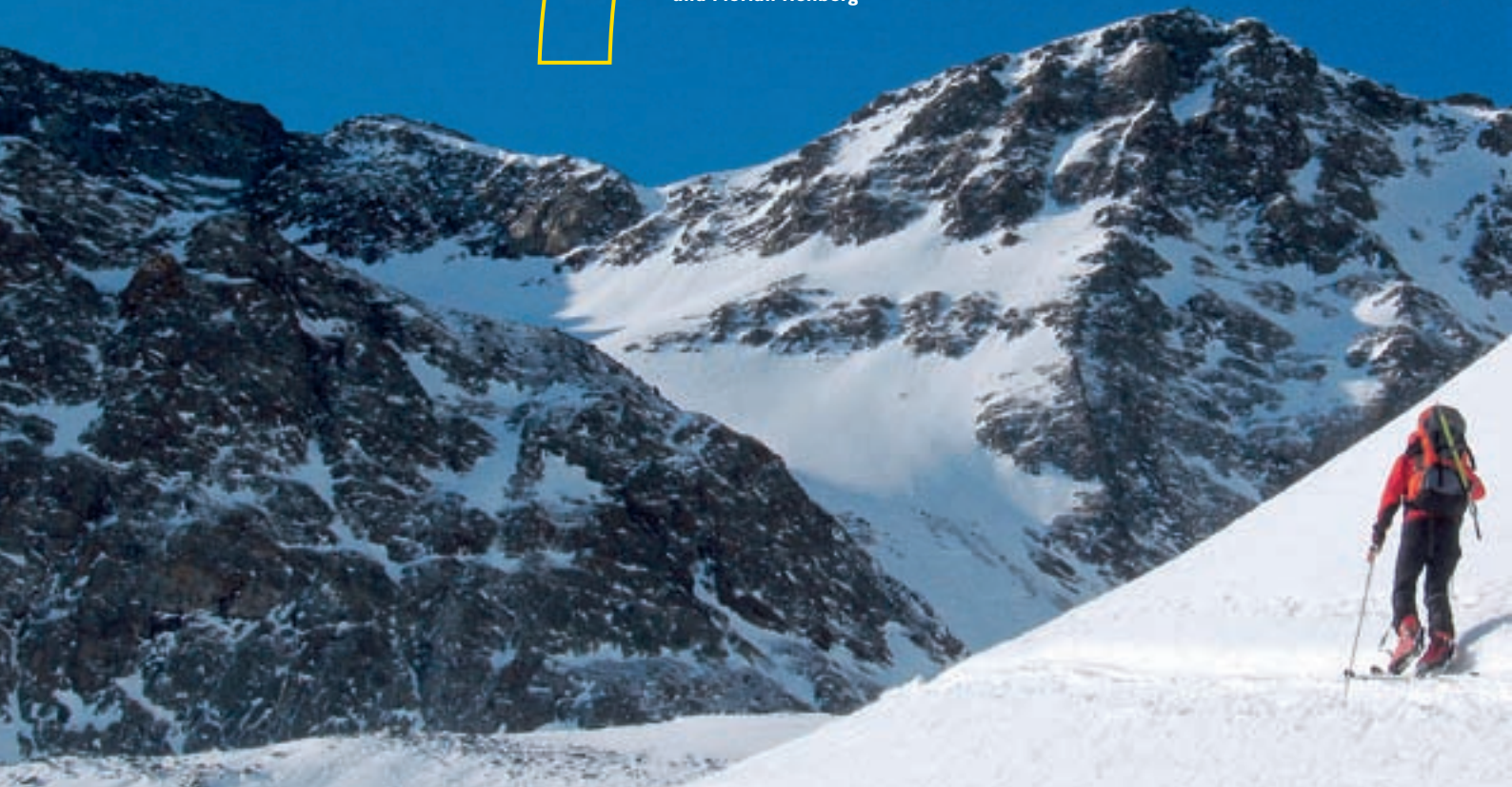


Skitouren - von Grund auf richtig

Sieben Schritte zum Glück

Von Andi Dick, Karl Schrag
und Florian Hellberg



Das Glück dieser Erde ... ist ein Ritt im Schnee. Behaupten zumindest die Skifahrer. Und die Krönung des Ski-glücks ist die Verbindung mit dem Bergsteigen: das Skitourengehen. Wir sagen Ihnen, was Sie brauchen, um diesen Sport sicher und gut auszuüben.

Für viele Bergsteiger sind Skitouren das Höchste. Ein meditativer Aufstieg im Einklang mit sich und der Natur und ein knieschonender, flotter Abstieg auf zwei geführigen Hightech-Brettln; vielleicht sogar mit dem Zuckerl eines Höhepunktes in Pulver oder Firn. Skitouren sind nicht wesentlich schwerer als Wandern und Pistenskifahren – wenn man’s mal gelernt hat. Wer will schöne Touren machen, der muss wissen sieben Sachen:

Einstiegshilfen, Ausrüstung, Ziele, Lawinen, Planung, Gehtechnik, Abfahren. Auf geht’s!

1. Einstiegshilfen

In diesem Artikel können wir natürlich nur aktuelle Basis-Informationen geben. Richtig lernt man das Skitourengehen in der Praxis: etwa bei einem Skitourenkurs der örtlichen DAV-Sektion oder der DAV-Bergsteigerschule Summit Club. Zum Nachle-



Aufstieg zum Piz Champatsch in der Silvretta; auch für Tourenanfänger gibt es viele schöne Ziele.

Wandern oder von Hochtouren hat, gut auf dem Ski steht und eine ordentliche Kondition mitbringt.

2. Ausrüstung

Beim Ski hat man die Wahl: Genuss beim Aufstieg oder bei der Abfahrt. Breite Skier aus der Freerider-Ecke sinken weniger ein und lassen sich leichter drehen, sind aber etwas träger, was vor allem in Waldzonen und im Steilgelände stört. Auch sammelt sich zusätzlich zum Eigengewicht mehr Schnee auf der Oberfläche. Leichtere Skier sind weniger Klotz am Bein, bieten aber etwas weniger Fahrkomfort. Eigentlich haben nur gute Skifahrer wirklich die Wahl; Anfänger im Tiefschnee sollten auf jeden Fall zu breiteren Latten greifen – aber nicht breiter als 90 Millimeter in der Mitte. Als Länge empfiehlt sich Körpergröße minus zehn bis plus fünf Zentimeter – lange Skier laufen ruhiger, kürzere drehen freudiger.

Bei der Bindung bedeutet mehr Gewicht oft bessere Auslösegenauigkeit, also mehr Sicherheit. Fangriemen sind eigentlich nur auf Gletschern und im ganz tiefen Schnee sinnvoll; Standard sind Skistopper. Der Schuh: muss passen! Alles andere ist zweitrangig. Für eine gute Steuerqualität ist ein exakter Sitz im Vorfuß- und Spannbereich wichtig. Bei den Fellen gibt es kreative Klebe-Spann-Konstruktionen, manchmal exklusiv auf ein Skimodell abgestimmt; aber reine Klebefelle funktionieren bei sauberer Handhabung auch gut und passen auf unterschiedlich lange Skier (nützlich, wenn man mehrere Paar hat). Das saubere Aufziehen und Abnehmen sollte man im Trockenen üben, nicht erst auf dem windigen Gipfel. Stöcke müssen nicht unbedingt verstellbar sein; fixe Längen sind meist stabiler.

Als Sicherheitsausrüstung sind neben dem LVS-Gerät auch Sonde und Schaufel Standard; nur damit hat man eine echte Chance, dem Partner das Leben zu retten. Im Rucksack findet sich die übliche Bergausrüstung, mit etwas besserer Wärmeleistung als im Sommer (Thermosflasche!), und ein

besonders wirksamer Sonnenschutz wegen der Reflexion im Schnee. Bei anspruchsvollen Skitouren kann ein GPS zusätzlich zu Karte und Führer wirklich nützlich sein.

3. Ziele

Wer sich an die Bedienung der Ausrüstung und die Gehtechnik gewöhnen will, kann seine ersten Skitouren auf Pisten machen – besser an ihrem Rand; solche und ähnliche Tipps zum Vermeiden von Ärger mit den Liftbetreibern gibt das gleichnamige DAV-Merkblatt (auf www.alpenverein.de). Abseits der Pisten, beim Freeriden, kann man die Abfahrtstechniken in Pulver und Bruchharsch lernen – doch Vorsicht: Auch dort schon kann es Lawinen geben! Für die ersten echten Skitouren empfehlen sich die typischen Modetouren – Einsamkeit und frischen Tiefschnee wird man dort nicht finden, aber man ist im Gebirge. Im Projekt „Skibergsteigen umweltfreundlich“ hat der DAV für viele deutsche Tourengebiete bewährte naturverträgliche Routenlinien auf klassische Gipfelziele markiert. An die ganz großen Touren mit selten befahrenen Steilhängen, Fels- oder Gletscherpassagen oder gar an Hochgebirgsdurchquerungen sollte man sich erst nach einer gründlichen Lernphase wagen – und warum nicht mit Bergführer?

4. Knackpunkt Lawine

Wo Schnee liegt, sind Lawinen oft nicht weit. Jährlich sterben Dutzende Wintersportler den weißen Tod – und über 90 Prozent haben ihre Todeslawine selbst ausgelöst. Nach spätestens 15 Minuten sind 90 Prozent der Ganzverschütteten erstickt. Man sollte es also gar nicht erst darauf ankommen lassen, dass die Partner mit LVS, Sonde und Schaufel nach einem suchen müssen. Neue Notfallausrüstung wie ABS und Avalung sind zwar spannende Konzepte, helfen aber wenig, wenn man von der Lawine über einen Felsabbruch oder in den Wald gespült wird. Skitourenanfänger sollten

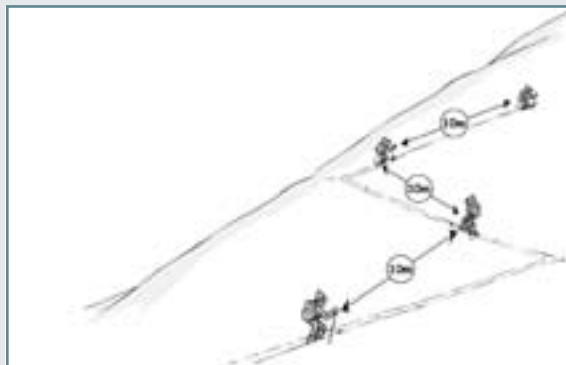
sen empfiehlt sich der Alpin-Lehrplan „Skibergsteigen – Freeriding“ (BLV, 28 Euro). Autodidakten leben gefährlich, und auch das Mitlaufen mit Bekannten ist nur bedingt zu empfehlen; nicht jeder, der sich als erfahrener Skitourist bezeichnet, kann mit den Gefahren wirklich gut umgehen. Staatlich geprüfte Berg- und Skiführer oder DAV-Fachübungsleiter Skibergsteigen kennen moderne Risikomanagement-Methoden. Schneller lernt sich's, wenn man Bergerfahrung vom

Standard: VS-Check
 Einmal pro Ausfahrt
 Empfangstest (oben):
 Ein Gerät sendet, alle
 testen den Empfang auf
 niedrigster Empfindlich-
 keit, danach zurückstellen
 auf „Senden“. Täglich
 Sendetest: einzeln mit
 sendendem Gerät am Tes-
 ter (Gerät auf niedrigste
 Empfangsstufe) vorbeiz-
 iehen.



Illustrationen: Georg Sojer

**Vorsichtsmaßnahme:
 Abstände**
 Im Gefahrenbereich (ab
 Snowcard „gelb“) Entlas-
 tungsabstände von 10–20
 Metern einhalten, auch
 zu anderen Gruppen. Das
 reduziert die Gefahr von
 Lawinenauslösungen und
 verringert die Opferzahl.
 Besonders kritische Stellen
 einzeln begehen, in der
 Abfahrt ab 30° einzeln
 fahren und an geschützter
 Stelle sammeln.



Spuranlage großräumig
 Die strategisch kluge Spur
 nützt lawinengeschützte,
 konvexe Geländeformen
 wie Rücken und mei-
 det steile Mulden oder
 Windschattenhänge
 (Pfeil = Windrichtung;
 die Wächten signalisieren
 Windverfrachtung).
 In homogenem Gelän-
 de können weite Bögen
 gleichbleibender Steilheit
 gegangen werden, schmale
 Rücken fordern enge
 Kehren.



Spuranlage kleinräumig
 Eine gut angelegte Spur
 spart Kraft und bringt
 Sicherheit. Sanft geneigte
 Bereiche steil aufwärts
 begehen, steilere Zonen in
 Serpentina. Für die Wen-
 de möglichst flache Stellen
 anpeilen, auf denen man
 einen Bogen gehen oder
 treten kann und technisch
 schwierige Spitzkehren
 vermeidet.



ihr Sicherheitskonzept auf drei Beine stellen:

- a) Komplette Notfallausrüstung (LVS, Sonde, Schaufel) mitführen – und bedienen können! Das heißt: Punktorten und Sondieren eines Verschütteten in fünf Minuten! Trainings dazu bieten DAV-Sektionen oder Bergschulen an.
- b) Bei jedem Aufbruch LVS-Check (Senden und Empfangen).
- c) Den Lawinenlagebericht abrufen (www.alpenverein.de -> Services/Lawinenlageberichte) und auch die Zusatzinformationen genau aufnehmen. Wichtig sind die Gefahrenstufe, dann die Zusatzinformationen zu günstigen und ungünstigen Bereichen: Höhenlagen, Expositionen, Steilheit, Geländeformen. Diese Daten sind die Grundlage für alle systematischen Entscheidungsstrategien, wie etwa die DAV-Snowcard. Unterstützend wirken elementare Vorsichtsmaßnahmen: in kleinen Gruppen gehen (nicht mehr als 6–8 Personen), im Gefahrenbereich (ab Snowcard „gelb“) Abstände einhalten, in der Abfahrt ab 30° einzeln fahren.

5. Planung

Auch die Planung trägt zur Sicherheit bei – und zum Genuss. Wichtig ist, mit seriösen Quellen zu arbeiten. Amtliche Karten und Führer, die zum Beispiel das Siegel „DAV Skitouren umweltfreundlich“ tragen, gewährleisten verlässliche Information mit möglichst naturverträglicher Linienführung. Internetforen bieten oft gute Informationen über aktuelle Verhältnisse, aber man weiß nie, wie weit man dem Informanten trauen darf...

Ein verantwortungsbewusster Skitourist wird die geplante Tour auf der Karte genau abgehen und mit dem Lawinenlagebericht in der Hand die brisantesten Stellen herauslesen. Die sind dann auf Tour die „Checkpunkte“, an denen über Weitergehen, Alternativroute oder Umkehren entschieden wird. Wer sich schon vorher mögliche Szenarien überlegt und festlegt, wie er darauf flexibel reagieren kann, läuft nicht so leicht in die Falle der „Passt-schon!“-Unfälle.



Planung, Grundstrategie (links):
Auf der Basis des Lawinengebichts werden in der Planung zu Hause oder auf der Hütte die kritischen Stellen bestimmt; mit „Wenn-Dann“-Szenarien werden mögliche Verhaltensvarianten durchgespielt. Auf Tour entscheidet man am Checkpunkt, was angemessen ist.

Planung, erste Stufe (rechts):
Kritische Stellen sind Geländebereiche, die für die handelnde Gruppe wegen Steilheit, Himmelsrichtung, Form oder Höhenlage bei dem gegebenen Lawinengebichtsbericht (Gefahrenstufe und Zusatzinformationen) Vorsichtsmaßnahmen oder Verzicht erfordern.

Der Zeitplan ist bei Skitouren schwieriger als im Sommer. Im Aufstieg auf einer guten Spur kann man ähnlich schnell sein wie auf einem Wanderweg: 300 bis 400 Höhenmeter pro Stunde. Wenn die Spur ungünstig liegt oder vereist ist, wenn sich ständig das Fell löst oder wenn man frisch spuren muss, kann sich die Aufstiegs geschwindigkeit leicht auf 200 Meter pro Stunde oder weniger verringern. Man plane also genug Zeitreserven ein, vor allem, wenn südseitig mit mittäglicher Durchfeuchtung zu rechnen ist. Dafür geht's schneller hinunter: Selbst wenn man wegen Lawinengefahr oder Schnee verhältnissen einzeln fährt, kann man auf 1000 Höhenmeter pro Stunde und mehr kommen – wenn man gut fahren kann. Nicht vergessen: Bei größeren Gruppen kann das Auf- oder Abfallen schnell eine Viertelstunde kosten.

6. Aufstiegstechnik

Gute Skitouristen scheinen sich ziemlich langsam zu bewegen: mit mittellangen Schritten in gleichmäßigem Rhythmus – und trotzdem kommen sie flott voran. Ihre Spur ist ungefähr hüftbreit, so haben sie immer einen stabilen Stand. Und ihre Visitenkarte ist die Spur: Sie zieht in gleichmäßiger Neigung durch die lawinensichersten

Geländebereiche. Spitzkehren machen sie nur, wenn sie im Steilgelände unvermeidbar sind – wer die Technik der Kick-Kehre gelernt hat, kann Kraft sparen und Sicherheit gewinnen. Die Steighilfe ist im steileren Gelände eine wirkliche Hilfe und entlastet Hüftgelenk und Knie. Wenn's hart

wird, können Harscheisen nützlich sein. Oft ist es auf Hartfirn aber besser, gleich zu Fuß zu gehen, eventuell mit Steigeisen. Dann freut man sich über solide und flott bedienbare Skibefestigungen am Rucksack.

Wenn das Tempo stimmt – so, dass man sich dabei locker unterhalten kann –, schwitzt man nicht so stark, kommt entspannt oben an und braucht auch weniger Pausen unterwegs.

7. Abfahrt

Die Abfahrt kann das i-Tüpfelchen der Skitour werden, aber auch eine rechte Plagerei. Beim Freeriden (Variantenfahren abseits der Pisten) kann man sich an ungepflegte Schneearten gewöhnen und die Fahrtechnik üben. Um im tiefen Schnee an die Oberfläche zu kommen, wo die Skier leichter drehbar sind, helfen breite Skier, eine relativ geschlossene Beinstellung („Blockbildung“) und ein gewisses Tempo. Dann kann man, wenn man „neutral“ auf dem Ski steht, also oh-

ne zu viel Vor- oder Rücklage, durch rhythmische Federn in den Knien in Wellen durch den Schnee reiten – und immer, wenn man nach oben schwimmt, eine Drehung ansetzen. In der Steuerphase sinken die Skier ein, verdichten den Schnee und treiben dann wieder nach oben, zum nächsten Schwung.

Dieses Idealbild für gleichmäßigen Pulverschnee muss in schwierigen Schneearten wie Bruchharsch oder Hartfirn modifiziert werden (s. Panorama 1/05). Durchbrechender Bruchharsch kann von konditionsstarken Fahrern mit kräftiger Hoch-Tief-Bewegung gemeistert werden, bei eisigen Verhältnissen ist harter Kanteneinsatz bei kurzen Radien hilfreich. Bruchharsch mit tragender Oberfläche befährt man wie rohe Eier ohne heftige Bewegungen. Doch oft bleibt nur die Rückbesinnung auf klassische Brechstangen-Techniken: Umspringen mit beiden Skier (wenn man die Kraft dazu hat), die gute alte Bergstemme oder im schlimmsten Fall Schrägfahrt-Spitzkehre-Schrägfahrt.

Nach solchen Abfahrten bleibt von der Skitour immerhin noch die Befriedigung, eine Bergtour gemacht zu haben. Und die Hoffnung, dass ein andermal auch wieder Hinaufschreiten und Hinunterschweben im Kristallpelz angesagt sind. □

Zum Weiterlesen:
Den Stand der Technik im modernen Skibergsteigen dokumentiert der Alpin-Lehrplan 4 „Skibergsteigen - Freeriding“ von Peter Geyer und Wolfgang Pohl, BLV, München 2007, 224 Seiten, 28,- €.