

# Mit Plan durch den Winter

„Wer genauer plant, irrt genauer!“, scherzte der Lawinenexperte Werner Munter. Ob Skitourengänger, Freerider oder Schneeschuhgeher: Wer sich ins weiße Vergnügen stürzt, sollte seine Ausflüge akkurat planen!

Text: Max Bolland

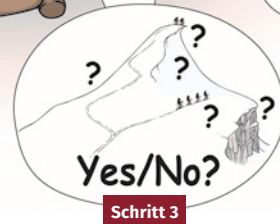
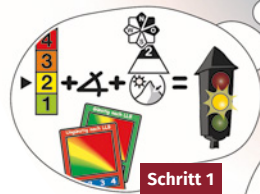
Illustrationen: Georg Sojer

## Lawinenkundliche Planung

Für diesen im Winter entscheidenden Schritt ist immer der aktuelle Lawinenlagebericht (LLB) die Basis. Als Hilfsmittel dienen eine topografische Gebietskarte (ideal 1:25.000) und die DAV-SnowCard.

**Schritt 1:** Risikoeinschätzung mittels LLB und SnowCard – so geht's im Detail:

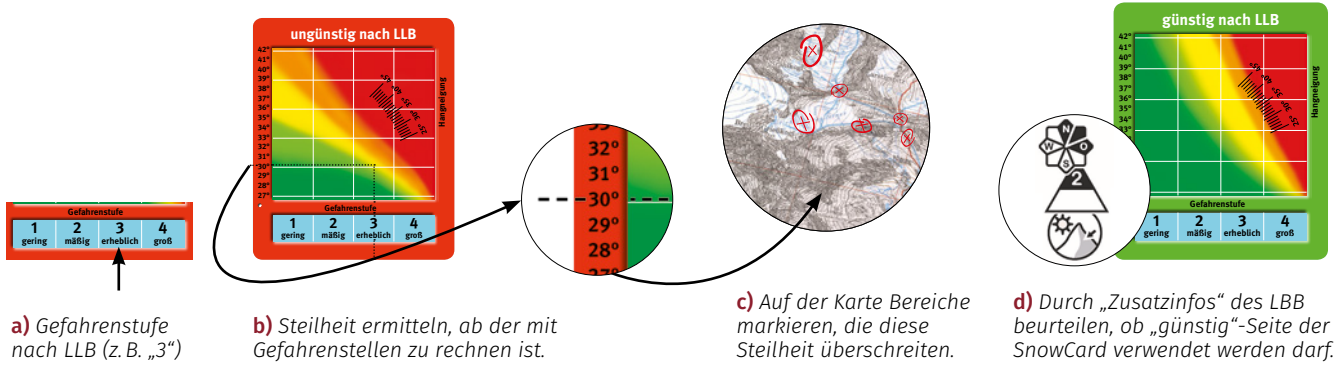
- Aktuelle Gefahrenstufe** nach LLB für die relevante Region und Höhenlage klären.
- SnowCard** auf die Ansicht „**ungünstig nach LLB**“ kippen. Mittig in der Spalte der aktuellen Gefahrenstufe am Übergang Grün-Gelb die Steilheit auf der y-Achse ablesen. Ab dieser Hangsteilheit ist mit Gefahrenstellen zu rechnen.
- Entlang des geplanten Routenverlaufs die Karte nach Bereichen absuchen, die diese **Steilheit überschreiten**. Sie lässt sich aus den Höhenlinien mittels Böschungsmassstab ermitteln. Viele Tourenplanungs-Apps markieren steilere Hangbereiche in den Farben Gelb (30-35°), Orange (35-40°) und Rot (>40°).
- Durch die SnowCard-Betrachtung auf „**ungünstig**“ wurden alle potenziellen Gefahrenstellen der Route erfasst. Für diese Gefahrenstellen wird über die „**Zusatzinfos**“ des LLB beurteilt, ob man die SnowCard-Betrachtung für „**günstig nach LLB**“ anwenden darf. Durch diesen Filter erhält man je nach Steilheit die kritischen Passagen aus dem Farbspektrum der SnowCard: Gelb-Orange für



erhöhtes, Rot für großes Risiko. Bei risikobewusstem Verhalten sollte auf Touren mit „roten“ Passagen verzichtet werden oder eine Umgehung möglich sein.

- Für „**gelbe**“ Passagen werden Checkpunkte festgesetzt, an denen man **vor Ort entscheidet**, ob die Passage begangen wird. Dank LLB weiß man, auf welche(s) Gefahrenmuster und -stellen besonders zu achten ist.

## So geht das! Tourenplanung



**Schritt 2:** Mit dem/den Hauptgefahrenmuster/n des Tages (laut LLB) kann man – je nach Wissensstand – die ermittelten Gefahrenstellen noch genauer einschätzen.

**Schritt 3:** Anhand der Einschätzung aus den beiden ersten Schritten wird eine erste Ja-Nein-Entscheidung gefällt. Welche Konsequenzen drohen bei einem Schneebrettabgang? Auch der Blick auf Mensch und Gruppe ist in der Planung wichtig: Gruppengröße und -können? Kenntnisse der einzelnen Teilnehmer?

**Schritt 4:** Wenn bislang die Entscheidung auf „weiter gehen“ steht, überlegt man weiter, ob dabei Vorsichtsmaßnahmen (Entlastungsabstände, einzeln fahren/gehen) nötig sind. Geht die Tendenz Richtung „nicht gehen“, gehört ein Plan B in die Tasche! Vor Ort und am Einzelhang wiederholt sich dieses Vorgehen Mantra-gleich. Hier lassen sich meist differenziertere Aussagen zu den verschiedenen Punkten treffen. Exakte Planung soll vor bösen Überraschungen schützen, endgültig entschieden wird vor Ort!

### Anforderungen und Ausrüstung

Neben dem Lawincheck sind in der Planungsphase die Anforderungen an technische Können in Aufstieg und Abfahrt abzuklären. Wie steil, wie lang, wie

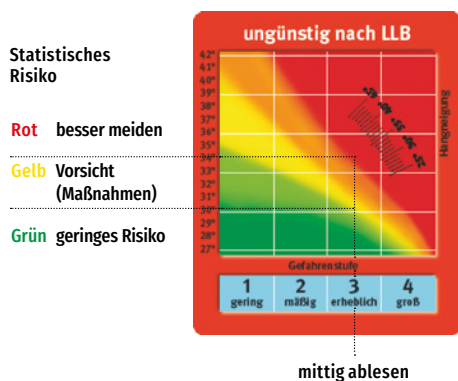
### Clever planen

- › LLB + SnowCard -> kritische Steilheit = Gefahrenstellen
- › Gefahrenstelle durch günstig/ungünstig Raster -> Check-points
- › Welche(s) Gefahrenmuster ist/sind momentan relevant?
- › Verzicht auf rote Bereiche (hohes Risiko)
- › Können & Ausrüstung müssen zur Tourenanforderung passen!
- › Zeitplan mit Puffer erstellen
- › Auf Tour „auf Unvorbereitetes vorbereitet sein“

schwer? Dazu sind Führerliteratur und Tourenforen in der Regel gute Infoquellen. Die gewählte Tour sollte niemanden in der Gruppe überfordern, die Ausrüstung muss passen (und beherrscht werden). Die Notfallausrüstung aus VS-Gerät, Lawinenschaufel und Sonde braucht jedes Gruppenmitglied. Rechnet man mit längeren Steilhängen oder sehr harten Schneebedingungen, müssen Harscheisen in den Rucksack. Als Gruppenausrüstung sind immer ausreichend Biwaksäcke und Erste-Hilfe-Sets dabei.

### Zeitplanung

Die Zeitplanung verläuft analog zum Sommer. Aus Karte und Führer oder Tourenplanungs-Apps (z. B. alpenvereinaktiv.com) ermittelt man die vertikale und horizontale Distanz. Eine Skitouren- oder Schneeschuhgruppe sollte ca. 300-400 Höhenmeter im Aufstieg und 4-5 Kilometer Strecke pro Stunde schaffen, je nachdem, ob Spurarbeit oder Tragepassagen angesagt sind. Die Gehzeit ist die Summe der beiden Werte, wobei man den niedrigeren Wert vorher halbiert. Zu diesem Wert kommen Pausen-, Umbau- und Abfahrtszeiten dazu. Der Zeitbedarf für die Abfahrt hängt stark ab von Fahrkönnen und Schnee- verhältnissen, als Richtwert veranschlagt man ein Drittel der Aufstiegszeit (für Schneeschuhgänger die Hälfte). Startzeit mit ausreichend Puffer (ca. 2 Std.) wählen, so dass man vor Einbruch der Nacht sicher wieder zurück ist. Bei längeren Touren mit mehreren Auf- und Abfahrtspassagen ist ein Etappen-Zeitplan sinnvoll; dann kann man bei jedem Teilstück checken, ob man noch „im Plan“ ist.



Die SnowCard ist das Werkzeug für die erste Risikoabschätzung. Auf der senkrechten Linie der LLB-Gefahrenstufe zeigen die Farben das statistische Risiko je nach Hangsteilheit an. Für Gelände, das nicht zu den „Gefahrenstellen“ des LLB zählt, darf man die SnowCard kippen – und die dann sichtbare Zuordnung für „günstig nach LLB“ verwenden.



**Max Bolland** ist Dipl.-Sportwissenschaftler, Staatl. gepr. Berg- und Skiführer, Mitglied der DAV-Lehrteams Bergsteigen und Sportklettern und leitet die Bergschule [erlebnisberg.de](http://erlebnisberg.de)