

# POWDERGUIDE

## LAWINEN

### Risiko-Check für Freerider

Tobias Kurzeder | Holger Feist

**3.** erweiterte Neuauflage!



TYROLIA





📷 Stefan Hunziker 📍 Saanenmöser, Schweiz

Bibliografische Information Der Deutschen Nationalbibliothek  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen  
Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über  
<http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

3., vollständig überarbeitete Auflage 2009

© Verlagsanstalt Tyrolia Innsbruck  
Herausgeber: Tobias Kurzeder und Holger Feist  
Autoren: Tobias Kurzeder | Holger Feist | Manuel Genswein | Lea Hartl |  
Stefan Beulke | Marius Schwager | Peter Oster  
Vorwort: Ibo Kilicoglu  
Nachwort: Werner Munter  
Gestaltung: Barbara Dezasse, Nicole Markert  
Illustrationen: Sebastian Pölzelbauer | Sabine Hensel | Jan Christoph Imberi  
Foto Titel: Christoffer Sjöström  
Rider Titel: Xavier de La Rue  
Foto Cover Rückseite: Lawinenwarndienst Bayern  
Druck: XXXXXX  
ISBN 978-3-7022-2352-6

Internet: [www.tyrolia-verlag.at](http://www.tyrolia-verlag.at)



📷 Richard Walch   △ Neuseeland   🏂 Dani "Kiwi" Meier

## **DRITTE, VÖLLIG NEUBEARBEITETE AUFLAGE!**

### **POWDERGUIDE**

### **LAWINEN: RISIKO-CHECK FÜR FREERIDER**

Tobias Kurzeder & Holger Feist

# TRAUM UND ALPTRAUM

Es war am Sonntag, den 23. Januar 2000, es war der schlimmste Tag in meinem Leben. An diesem Tag verlor ich einen meiner besten Freunde durch eine Schneebrettlawine. Es hatte an diesem Wochenende sehr viel geschneit und jeder von uns weiß, was das heißt:

## **Powder!**

Thorsten, Andi und ich wollten ursprünglich eine Schneeschuh-Tour machen, doch das war uns dann zu riskant – wegen der Lawinengefahr. Also entschlossen wir uns für ein kleines Skigebiet im Bregenzerwald. Das Gebiet gilt als Geheimtipp. Andi ist hier sozusagen groß geworden und auch Thorsten und ich waren schon öfters hier. Für uns war klar, dass hier keine Gefahr droht, denn wir kannten uns gut aus, es ist ein kleines Skigebiet und wir sind alle drei keine unerfahrenen Freerider.

Wir fuhren mit Andis Auto, es hatte unheimlich viel geschneit und es war sehr neblig.

Als wir endlich oben ankamen, zogen wir uns schnell um, natürlich wollten wir die ersten Spuren in die Powderhänge ziehen. Wir stärkten uns noch mit einer Kleinigkeit und begossen den anstehenden Tag mit einem Schnaps aus einem Flachmann, den Thorsten von seiner Freundin bekommen hatte. Mit der Gondel ging's hoch auf den Berg und dann nichts wie ab. Es war eine wahre Pracht! Wir hatten zwar keine Sicht, aber wen interessierte das schon? Wir hatten Schnee ohne Ende, unpräparierte Pisten, einfach unbeschreiblich! Wenn man stehen blieb, stand man bis zur Hüfte im Schnee. Die ersten Abfahrten machten wir zusammen. Dann wurde mir das Tempo zu hoch und wir verloren uns. Die zwei Jungs waren einfach Vollgas unterwegs.

Aber ich hatte auch meinen Spaß!

Dann kam eine Situation, die mich eigentlich hätte warnen müssen: Die Sicht war wirklich beschissen, ich nahm die falsche Piste und wollte ein Feld queren, um wieder auf die andere Piste zu kommen. Es war einfach alles weiß, plötzlich stand ich bis zu den Schultern im Schnee! Zwischen den Pisten war ein kleines Tal, das praktisch zuge-schneit war. Es hat mich viel Zeit und Kraft gekostet, bis ich da wieder draußen war.

Am Nachmittag kreuzten sich wieder unsere Wege. Wir fuhren gemeinsam mit dem Sessellift auf den Gipfel, allerdings zum letzten Mal! Die zwei Jungs waren wie kleine Kinder, die ein Geschenk bekommen hatten, sie hatten so ein richtiges Funkeln in den Augen. Da wir nicht mehr allzu lange Zeit hatten, beschlossen wir, auf die andere Tal-seite zu fahren. Bei diesen Verhältnissen wollten wir natürlich alles Mögliche abfahren. Bis zur Mittelstation fuhren wir gemeinsam auf der Piste. Dann musste man auf einen Ziehweg, um auf die andere Seite zu gelangen. Das war ihnen natürlich zu langweilig. Sie wollten den Weg verlassen und den Wald runterfahren. Doch dies war mir, nach einem so anstrengenden Tag, wirklich zu viel. Also machten wir einen Treffpunkt aus, an der Talstation auf der anderen Seite. Wenn ich gewusst hätte, dass dies die letzten Worte waren, die ich mit Thorsten wechselte... – mein Gott, was für ein Gedanke! Nach ungefähr 10 Minuten war ich am vereinbarten Treffpunkt. Bloß sie kamen nicht. Ich wartete vergeblich. Es verging eine halbe Stunde, dann fuhr ich die Tal-abfahrt herunter, in der Hoffnung, sie am Auto anzutreffen. Es gab ja so viele Möglichkei-ten! Vielleicht sind sie den Berg wieder hochgefahren oder ganz runtergefahren oder sie laufen irgendwo heraus, weil sie stecken geblieben sind – und außerdem waren sie zu zweit

unterwegs. So viele Möglichkeiten, doch keine traf zu!

Die Zeit verging, keiner kam und es schneite und schneite. Ich stand am Auto, in der Hoffnung, sie würden jeden Augenblick kommen. Mir wurde sehr kalt, der Parkplatz leerte sich und immer weniger Leute kamen die Talabfahrt runtergefahren. Für mich war klar, dass wenn jemand als Letzter den Berg verlässt – dann die zwei Jungs. Nach etwa zwei Stunden wurde es dunkel und die Unruhe in mir stieg kontinuierlich. Dann fragte ich einen Mitarbeiter der Bergbahnen, der gerade Feierabend hatte, ob etwas unternommen werden müsse oder ob ich vielleicht erst noch eine halbe Stunde warten solle. Der nahm mich gleich mit in sein Büro und meldete die Sache seinem Vorgesetzten. Ich beschrieb denen die Situation, so präzise es auch nur ging – und sofort wurde die Suchaktion gestartet. Es kamen immer mehr Bergretter hinzu, weil man einfach nichts fand. Schließlich waren rund 60 Retter im Einsatz, die überall suchten. Der Einsatzleiter bat mich, mit hochzufahren, um die Stelle exakt zu zeigen, an der wir uns getrennt hatten. Das tat ich auch – es war ein sehr komisches Gefühl. Trotzdem fand man in dieser Nacht nichts.

Die Suchaktion wurde eingestellt, weil die Bedingungen auch für die Retter sehr gefährlich waren. Es hatte ca. 115 cm Neuschnee. Am Tag darauf, in der Früh, wurde die Suchaktion fortgesetzt. Im Laufe des Vormittags fand man dann schließlich Thorstens Schneibrille und kurz darauf auch Thorsten und Andi. Einer war am Leben, einer tot. Sie waren ca. 20 Stunden unter den Schneemassen begraben. Dies waren die einzigen Informationen von den Bergrettern, obwohl ich die beiden, ihr Aussehen, ihre Kleidung usw. exakt beschrieben hatte. Meine schlimmste Befürchtung wurde wahr: Ich musste mit Thorstens Schwestern und Onkel, die inzwischen angereist waren, die Leiche von Thorsten identifizieren. Andi war sofort ins Krankenhaus nach Feldkirch geflogen worden. Seine Körpertemperatur war bereits auf 24°C gesunken. Andi hatte enormes Glück und überlebte. Thorsten hatte keine Chance zu überleben, er war bereits kurz nach der Verschüttung gestorben.

Sie waren in einem kleinen Tälchen stecken geblieben, als es zu flach wurde. Im Stehen wurden sie von 2 bis 3 m Schnee begraben.

Es sollte nur ein spaßiges Wochenende werden, wie wir es schon sehr oft erlebt hatten. Doch an diesem Wochenende musste ich alleine die Heimfahrt antreten. Zuvor holte ich noch die Snowboards von Andi und Thorsten auf dem Polizeirevier ab. Einen Moment dachte ich, es sei so unfair. Es passierte so schnell, ganz ohne Vorwarnung. Aber es sind oft Lawinenunfälle geschehen und oft durch Leichtsinn. Aber nie hat es einen direkt betroffen, so dass ein Umdenken stattgefunden hätte.

Die Woche darauf, am Donnerstag, fand die Beerdigung statt. Mit fünf anderen, sehr guten Freunden musste ich den Sarg zu Grabe tragen. Diesen Gang würde ich nicht einmal meinem ärgsten Feind wünschen.

Ibo Kilicoglu

# INHALT

## Vorab TRAUM UND ALBTRAUM



TRAUM UND ALBTRAUM	4
VORWORT	8

## Kapitel 1 DER BERG



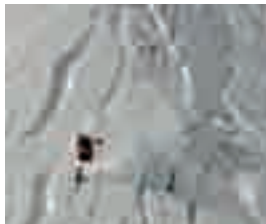
DIE ALPEN UND LAWINEN	12
FREERIDE – GRUNDRREGELN	14
DER BERG – GRUNDWISSEN	15
HANGNEIGUNG	15
HANGEXPOSITIONEN	16
HANGFORMEN	18
GLETSCHER	20

## Kapitel 2 SCHNEE- UND WETTERKUNDE



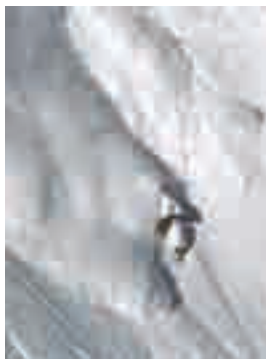
SCHNEE IST MEHR ALS NUR GEFRORENES WASSER – SCHNEEARTEN	22
DIE SCHNEEDECKE	25
UMWANDLUNG DURCH WIND UND DRUCK	25
ABBAUENDE UMWANDLUNG	27
AUFBAUENDE UMWANDLUNG	27
SCHMELZUMWANDLUNG	29
WETTERKUNDE FÜR FREERIDER	31
FRONTEN	31
NIEDERSCHLAG	32
WETTERLAGEN ALLGEMEIN	34
FÖHN	36

## Kapitel 3 LAWINENKUNDE



LOCKERSCHNEE- & SCHNEEBRETTLAWINEN	40
KATASTROPHENLAWINEN	41
STAUBLAWINEN	41
GRUNDLAWINEN	42
UNFALLLAWINEN	43
LOCKERSCHNEELAWINEN	43
SCHNEEBRETTLAWINEN	45
SPANNUNG, REIBUNG – HOT-SPOTS	48
NEUSCHNEE & LAWINENGEFAHR	56
WIND & LAWINENGEFAHR	57
RÜCKEN, GRATE & RINNEN	60
SONNENEINSTRALUNG & TEMPERATUR	62

## Kapitel 4 LAWINEN: RISIKO-CHECK



SICHERHEIT & SPASS – GEHT DAS?	66
WARNZEICHEN BEI LAWINENGEFAHR	67
FREERIDER ALS LAWINENAUSLÖSER	68
MENSCH & LAWINE: ALPHAMÄNNER, GRUPPENZWANG UND ANGSTHASEN	70
DER TYPISCHE LAWINENHANG – ODER DER TODGEILE DREIER	72
BESONDERS GEFÄHRLICHE HÄNGE	73
DER LAWINENLAGEBERICHT	74
DIE EUROPÄISCHE LAWINENGEFAHRENSKALA	76
RISIKOMANAGEMENT NACH WERNER MUNTER	80
DIE 3X3-FILTERMETHODE	80
DIE REDUKTIONSMETHODE	85
DIE REDUKTIONSMETHODE FÜR ANFÄNGER	86
DIE GOLDENE REGEL, EIN RISIKO – SCHNELLCHECK OHNE RECHNEN	93
DIE LIMITS: EINE RISIKO-OBERGRENZE	94
DER BIERDECKEL- LAWINEN-SCHNELLCHECK	96
DIE SNOWCARD	97



**Kapitel 5**  
**AUSRÜSTUNG**  
**FÜR FREERIDER**



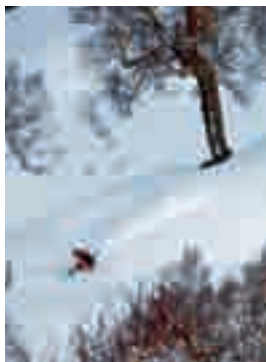
LAWINENNOTFALL- & RETTUNGSAUSRÜSTUNG	100
LAWINENVERSCHÜTTETENSUCHGERÄT	101
RECCO	102
LAWINENSCHAUFELN	103
LAWINENSONDEN	103
AUFTRIEBSMITTEL – DER LAWINENAIRBAG	104
AVALUNG	105
DER LAWINEN-BALL	106
SKI & SNOWBOARD, SCHUHE & BINDUNGEN	107
BEKLEIDUNG	107
ERSTE-HILFE- & NOTFALLAUSRÜSTUNG	107
WEITERE AUSRÜSTUNG	110

**Kapitel 6**  
**MASSNAHMEN**  
**BEI EINEM**  
**LAWINEN-**  
**UNFALL**



VERHALTEN IN EINER LAWINE	118
RETTUNG VON LAWINENVERSCHÜTTETEN	119
SUCHMITTEL	120
TRAGARTEN DES LVS-GERÄTS	122
ÜBERPRÜFUNG DES LVS-GERÄTS	122
ANWENDUNGSSICHERHEIT DES LVS-GERÄTS	125
DIE SUCHE VON VERSCHÜTTETEN	126
FÜHRUNG & ORGANISATION IN DER	
KAMERADENRETTUNG	131
MEHRERE VERSCHÜTTETE	132
DIE SUCHE VON MEHREREN VERSCHÜTTETEN	133
DIE DREIKREISMETHODE	134
MIKROSUCHSTREIFEN	134
DIE TRIAGEKRITERIEN	135
ERSTE HILFE FÜR FREERIDER	135
SCHOCK	136
ATEMSTÖRUNG	137
UNTERKÜHLUNG	138

**Kapitel 7**  
**ANGEWANDTE**  
**LAWINENKUNDE**



BASIC TO TOP	142
GELÄNDEBEURTEILUNG	143
LAWINENWARNSTUFE & GELÄNDEBEURTEILUNG	145
GRUPPEN- & ABFAHRTSORGANISATION	146
WALD & LAWINEN	147
EXTREMES GELÄNDE	148
EARN YOUR TURN – AUFSTEIGEN	150
STURZ	151
ERSTER SCHNEE – PULVERSCHNEE –	
FIRNSCHNEE: DIE FREERIDE-JAHRES-ZEITEN	152
DIE SONNE – SPIELVERDERBER &	
SPASSMACHER	155
DIE KARTE: DAS PLANUNGSINSTRUMENT FÜR	
TOUREN & FREERIDE-TAGE	156
ARBEITEN MIT DER KARTE	158
TOURENVORBEREITUNG & ZEITPLANUNG	162
FREERIDE-VORBEREITUNG PER INTERNET	164
GROB-PROGNOSE	164
FEIN-PROGNOSE	167

**Kapitel 8**  
**NOCH MEHR**  
**INFOS FÜR FREE-**  
**RIDER**



FREERIDING, NATUR- & UMWELTSCHUTZ	172
DER KAMPF GEGEN LAWINEN – LAWINEN-	
VERBAUUNG & LAWINENSPRENGUNG	174
LAWINENUNFÄLLE & (STRAF-)RECHT	178
ACHTUNG: FALSCH E VORBILDER	180
FREERIDING = DENKSPORT	182
LAWINEN- & FREERIDE-KURSE	183
NACHWORT VON WERNER MUNTER	185

**ANHANG**



DIE AUTOREN	188
DIE REGIONEN DER ALPEN (KARTE)	190
LAWINENALGEBERICHTE, FREERIDE-INFOS,	
WETTERBERICHTE	192
NOTRUFNUMMERN	193
LITERATUR	194
DANKE	196
FACHAUSDRÜCKE & FREMDWÖRTER (GLOSSAR)	198
INDEX A-Z	200



# INTRO

## VORWORT ZUR DRITTEN (NEU-)AUFLAGE

Fast zehn Jahre sind seit dem Erscheinen der ersten PowderGuide-Auflage vergangen. Und Freeriden, das wunderbare Gleitvergnügen abseits der Pisten, ist in dieser Zeit zu der Winter-Trendsportart schlechthin geworden und in vielen Wintersportgebieten zur Massenbewegung angewachsen. Obwohl niemand genau weiß, wie viele Freeride- und Tourenabfahrten jeden Winter in den Alpen unternommen werden, so ist doch die extreme Zunahme unübersehbar. Wer heute an den Schönwetter-Powder-Tagen Pulverschnee fahren will, der muss früh dran, spontan und flexibel sein (und sollte am besten die bekannten Freeride-Gebiete sowie die Hochsaison meiden), zumindest wenn man unverspurte einsame Abfahrten sucht. Ruhe und Einsamkeit beim Tiefschneefahren findet man nur noch in den weniger bekannten Gebieten, außerhalb der Hochsaison oder auf Skitouren, die daher auch bei Freeridern immer beliebter werden.

Für perfekte Freeride-Tage braucht man nichts weniger als die perfekte Mischung: Pulverschnee bei akzeptabler Lawinengefahr, gute Sichtverhältnisse bei möglichst wenig Betrieb sowie anspruchsvolles Gelände. Solche idealen Bedingungen kann man erwischen, wenn man in unmittelbarer Nähe der Berge wohnt und daher weiß, wann es sich lohnt. Alternativ kann man einfach fahren gehen und hoffen, gute Schnee- und Wetterbedingungen vorzufinden. Eine andere Möglichkeit besteht darin, das Internet systematisch für die Freeride-Vorbereitung zu nutzen: Neuschnee- und Wetterprognose, der Lawinlagebericht sowie weitere Recherchequellen nehmen den meisten guten Tagen ihren Zufallscharakter. In die Neuauflage des PowderGuides haben wir daher ein Kapitel zur Freeride-Internet-Recherche integriert.

Jeder Boom hat seine Schattenseiten und so ist es nicht verwunderlich, dass die Anzahl der in Lawinen verunglückten oder ums Leben gekommenen Freerider gestiegen ist – wenn auch nicht so stark, wie manche Pessimisten erwartet hätten. Dies liegt unter anderem daran, dass die Schneedecke im Freeridegelände durch häufiges Befahren und prophylaktische Lawinensprengungen deutlich stabiler wird. Auch verfügen sehr viele Freerider inzwischen über die nötige Lawinenausrüstung, sowie über alpine Erfahrung – und immer mehr Freerider sind gut ausgebildet.

Nach zwei Auflagen wollten wir wieder ein modernes und unkonventionelles Lawinen- und Freeride-Buch machen, das verständlich, praxistauglich und kurzweilig ist. Erfahrenen Freeridern, aber auch Einsteigern – egal ob auf Ski oder Snowboard – soll dieses Buch als Informations- und Ausbildungsbuch sowie als Nachschlagewerk dienen. Und natürlich wendet sich das Buch ebenso an Skitourengeher sowie alle anderen Freunde verschneiter Berge. Denn egal wie man seinen Sport abseits der gesicherten Pisten betreibt: Jeder muss sich mit dem Problem der Lawinengefahr auseinandersetzen – und jeder muss seinen Weg finden zwischen der vermeintlichen Sicherheit auf der Skipiste und dem extremen Risiko, das man eingeht, wenn man alle Hänge befährt, ohne die Lawinengefahr zu beachten.

Mit diesem Buch möchten wir das für eigenverantwortliche Entscheidungen notwendige Schnee- und Lawinenwissen vermitteln und die besten und praktikabelsten Risiko-Check-Methoden vorstellen. Unser Motto ist dasselbe geblieben: Voller Spaß bei geringem Risiko. Hierbei verzichten wir bewusst darauf, die wissenschaftlichen Theorien in voller Tiefe und

mit allen Details wiederzugeben – die Wissenschaftler mögen es uns verzeihen. Wir möchten dem Leser Handlungswissen vermitteln, das draußen im Schnee funktioniert, selbst dann, wenn der Powder lockt. Denn die Anziehungskraft, die eine glitzernde, unverspurte Pulverschneeflanke auf Freerider ausübt, kann so stark werden, dass alles Lawinenwissen „vergessen“ und verdrängt wird. Die Bereitschaft, bei angespannter Lawinensituation oder dem bekannten Angst-Klumpen im Buch (wenn der Bauch schlauer ist!) auf einen Pulverschneehang zu verzichten, bringt oft mehr, als alles Wissen. Für solche, manchmal sehr schwierigen Entscheidungen genügen die wichtigsten Freeride-Grundregeln und das kleine Lawinen-1x1 des Lawinenexperten Werner Munter: die 3x3-Filter- und die Reduktionsmethode. Mit Hilfe dieser Methoden kann jeder sein Lawinenrisiko berechnen und zugleich auch drastisch reduzieren. 30 Sekunden Nachdenken genügen, um zu wissen, wie hoch das statistische Lawinenrisiko eines Hanges ist. Solche Nachdenkpausen ermöglichen es, die rosarote Powder-Rausch-Brille bei der To-go-or-not-to-go-Entscheidung abzunehmen und den Blick auf die Realität zu richten. Fehlentscheidungen könnten beim Freeriden brutale Konsequenzen haben: Jedes Jahr sterben in Europa mehr als 100 Menschen in Lawinen, die meisten in den Alpen und fast immer sind es Wintersportler.

Neben dem Lawinenexperten Werner Munter haben weitere Spezialisten dieses Buch unterstützt oder Teile davon verfasst. Der Lawinenrettungsexperte Manuel Genswein hat das Rettungskapitel neu geschrieben, die Freeriderin Lea Hartl erklärt die Powder-Wetterlagen, Marius Schwager zeigt, wie man den Powder im Internet findet. Der Anwalt und Bergführer Stefan Beulke zeigt die möglichen (straf-)rechtlichen Konsequenzen von Lawinen- und Bergunfällen auf und Peter Oster erklärt, wie man Verletzten im Schnee das Leben retten kann.

Zum Glück bleiben auch beim Freeriden die meisten Fehlentscheidungen folgenlos und wir bekennen uns offen dazu, immer wieder Fehlentscheidungen getroffen zu haben. Doch aus Fehlern, die man sich eingesteht, kann man lernen und es beim nächsten Mal besser machen.

Wir wünschen allen Lesern viel Spaß bei der Lektüre des neuen PowderGuides und natürlich, dass das Buch hilft, möglichst oft die richtigen Entscheidungen zu treffen – und dass die manchmal unvermeidbaren falschen keine schlimmen Konsequenzen haben.

Viele schöne Freeridetage sowie Ski- und Bergtouren wünschen

Tobias Kurzeder und Holger Feist

**Anmerkung:** Für die bessere Lesbarkeit verzichten wir auf die gender-korrekten Endungen à la Freeriderin, Skitourengeherin usw. Natürlich sind auch alle Leserinnen gleichberechtigt in diesem Buch angesprochen.



## NEU Firmware 3.0 mit 2 Benutzerprofilen

Ihre Vorteile:

- Benutzerprofile BASIC / ADVANCED
- Erhöhte Reichweite
- Optimierter Suchmodus

Die Firmware 3.0 kann auf jedes ältere PULSE Barryvox geladen werden.

**Jetzt updaten im Fachhandel oder  
in Ihrem Mammut Servicecenter**

[www.mammut.ch/newfirmware](http://www.mammut.ch/newfirmware)

# Lawinen sind schnell. Retter jetzt auch.

**easy** klare Anweisung dank einfachstem Bedienungskonzept  
**fast** schnelle und präzise Ortung dank 360°-Anzeige und  
3 Antennen **effective** entscheidender Zeitvorteil dank klarer  
Übersicht bei mehreren Verschütteten

[www.mammut.ch](http://www.mammut.ch)



**MAMMUT**  
Absolute alpine.

# KAPITEL 1

# DER BERG

📷 Richard Walch   ⚠️ Arlberg, Österreich



## DIE ALPEN UND LAWINEN

Als vor rund 100 Millionen Jahren die afrikanische Kontinentalplatte nach Norden zu driften begann, wurde das Ur-Mittelmeer zusammengeschoben und staute sich an den alten Gebirgen des französischen Zentral- sowie dem Schwarzwald-Vogesen-Massiv und weiteren Mittelgebirgen. Dabei schob sich die Afrikanische allmählich auf die Europäische Platte hinauf, wobei sich die beiden ineinander verkeilten. Hierdurch wurden mächtige Gesteinsschichten abgerissen und weit nach Norden geschoben. Kurz gesagt: Die Alpen sind das Ergebnis dieses Kontinentalzusammenstoßes. Seit ihrem Entstehen verändert sich das Gebirge laufend: Die Gletscher der Eiszeiten haben tiefe Täler geformt und die großen Seen entstehen lassen. Manche Bereiche des Gebirges „wachsen“ auch heute noch, während in anderen Teilen der Alpen die abtragende Erosion überwiegt. Das Zusammenwirken dieser unterschiedlichen Hebungs- und Abtragungskräfte hat eine abwechslungsreiche und einzigartige Landschaft entstehen lassen.

Vor rund 3000 Jahren begannen erste Siedler, die bis dahin gefürchteten Alpen bewohnbar zu machen. Sie rodeten Wälder und gestalteten durch ihre Nutzung die wilde Naturlandschaft allmählich um. Früh lernten die Bewohner, dass die Naturgewalten stärker waren, doch sie lernten mit Lawinen und anderen Naturgefahren zu leben. Viele Ortsnamen zeugen heute noch von Lawinenkatastrophen vergangener Zeiten. „Lavin“ im Engadin zum Beispiel oder „Lauenen“ im Berner Oberland. Der Ausdruck „Lau“ für Lawine wird von Berglern heute noch benutzt, in Österreich hört man hingegen noch oft die Bezeichnung „Lahn“ für Lawine.

Im Laufe des 20. Jahrhunderts nahm der Tourismus in den Alpen stark zu und löste die Landwirtschaft als wichtigste Erwerbsquelle der Bevölkerung ab. Anfangs blieb der Tourismus auf die so genannte „Sommerfrische“ beschränkt, doch bald strömten die Urlauber auch im Winter in die Berge und es wurde notwendig, die Lawinengefahr für Dörfer, Verkehrswege und Skigebiete zu kontrollieren.



**Von einer Katastrophenlawine beschädigte Gebäude. Der Lawinenablenkdamm (in der Bildmitte) konnte die Schäden zwar verringern, nicht aber verhindern.**

📷 WSL-Institut für Schnee- und Lawinenforschung SLF

Da die Anrissgebiete der meisten Lawinen den Bewohnern bekannt waren, gelang es, durch die Errichtung von Lawinenverbauungen die Zahl der Lawinenopfer in Dörfern und auf Straßen mehr und mehr zu reduzieren.

Viele Alpendörfer waren über Jahrhunderte bitterarme Notstandsgebiete, und als sich die Möglichkeit bot, mit Hilfe des Wintertourismus sehr viel Geld zu verdienen, wurde mancherorts mehr gebaut, als nach heutigen Maßstäben vertretbar ist. Dass dabei auch manches Haus zu nahe an den Lawinenbahnen errichtet wurde, zeigte sich im Lawinen-Katastrophenwinter 1998/99. Es wurden damals aber auch Gebäude zerstört, die über Jahrhunderte als „sicher“ galten. Denn absolute Sicherheit vor Lawinen gibt es nicht und wird es vielleicht niemals geben.

In den Alpen wurde der Wintersport nach 1950 allmählich zum Volkssport, was eine zweite Form der Lawinengefahr mit sich brachte: die Lawinengefahr für Wintersportler auf oder abseits von Skipisten. Diese Gefährdung lässt sich durch Verbauungen nur teilweise oder gar nicht ausschalten, man kann sie nur durch Vorsichtsmaßnahmen möglichst gering halten. Trotz des großen technischen und organisatorischen Fortschritts – Lawinenkommissionen, Lawinensprengbahnen, Lawinenverschüttetensuchgeräte (LVS), Lawinen-Airbags u. a. – wird es uns Menschen wahrscheinlich nie gelingen, die Lawinengefahr hundertprozentig in den Griff zu bekommen. Denn noch immer können die Experten und selbst die leistungsfähigsten Vorhersagemodelle die Lawinengefahr eines Einzelhangs nicht zuverlässig vorhersagen.

Heute sind die Alpen das besterschlossene Hochgebirge der Welt: Die Wintersportmöglichkeiten für Freerider und Tourenger sind einzigartig. Dabei sind die Alpen noch immer eine grandiose, teils jedoch bedrohte Landschaft. Doch von seiner ursprünglichen Gefährlichkeit hat das Gebirge nur wenig verloren. Wir Freerider und Tourenger erreichen heute mit Hilfe bequemer Seilbahnen, Lifte und anschließenden Aufstiegen innerhalb kurzer Zeit hochalpines, extremes Gelände. Dabei befinden wir uns in Gebieten, die vor 100 Jahren noch kaum ein Mensch freiwillig betreten hätte – und die, die es taten, wurden nicht ganz zu Unrecht oft als Spinner bezeichnet, war doch die Sterblichkeitsrate unter den frühen Bergpionieren nach heutigen Maßstäben verrückt hoch. Um es ihnen nicht gleichzutun, genügt es, wenn Freerider im winterlichen Gebirge einige extrem wichtige Grundregeln beachten.



**In kurzer Zeit ist die von Gletschern umflossene Monte-Rosa-Hütte vom Skigebiet Zermatt zu erreichen.**

📍 Baschi Bender

⚠️ Monte-Rosa-Hütte, Schweiz



# FREERIDE-GRUNDREGELN

- Jeden Tag unbedingt den aktuellen Lawinenlagebericht checken.
- Gehe nicht alleine freeriden oder auf Tour. Falls doch, hinterlasse zu Hause dein Tourenziel etc.
- Überlege dir vorher, mit wem du freeriden gehst. Grundsätzlich gilt: Der Erfahrenste hat die Verantwortung für die Schwächeren und weniger Erfahrenen. Wer mit Chaoten am Berg unterwegs ist, erhöht sein Risiko immens.
- Gehe nie ohne LVS-Ausrüstung freeriden; das gilt auch für deine Partner. Unverzichtbar sind: Lawinenverschüttetensuchgerät (LVS-Gerät), Lawinenschaufel, Lawinensonde. LVS-Gerät immer auf Senden, ohne Ausnahme!
- Verzichte ab großer Lawinengefahr (Gefahrenstufe 4) aufs Freeriden und Skitouren. Falls du bei erheblicher Lawinengefahr auf Skitour gehst, wähle dein Ziel äußerst vorsichtig und verhalte dich sehr zurückhaltend.
- Verzichte bei schlechter Sicht aufs Tiefschneefahren! Ohne Sicht ist die Gefahreinschätzung extrem erschwert und eine sinnvolle Linienwahl oft unmöglich.
- Frische Tribschneeansammlungen umfahren.
- Verzichte ab Gefahrenstufe „erheblich“ auf Extremgelände sowie auf felsdurchsetztes Steilgelände und Wechtersprünge.
- Sehr steile Schattenhänge sind im Hochwinter mit großer Vorsicht zu genießen. Hier lockt der Powder – aber Vorsicht: sie sind besonders lawinengefährdet!
- Rinnen meiden – Rücken suchen.
- Halte beim Aufsteigen im Steilgelände so genannte Entlastungsabstände (Minimum 10 m) ein; kritische Hangbereiche einzeln queren!
- Steilhänge immer einzeln abfahren, nie in der geschlossenen Gruppe.
- Sturzfrei, schnell und umsichtig fahren. Im Steilgelände keine Bremsschwünge, nicht anhalten.
- Vor Ort weitere Informationen einholen, z. B. von Patrouilleuren, den Pistenchefs etc. In vielen Gebieten geben die Gebietskenner gerne Auskunft.
- Gesperrte Gebiete akzeptieren.
- Nie andere gefährden! Das gilt besonders für Unbeteiligte auf Skipisten. Vor dem Einfahren in einen Hang oder eine Rinne schau zuerst, wer über dir ist und dich gefährden kann. Das Gleiche gilt natürlich auch für alles unter dir.

