

Anleitung für die Planung von Ski-, Board- und Schneeschuhtouren in 7 Schritten



Im Rahmen der Tourenplanung müssen wir eine Tour von A-Z durchdenken. Bergpunkt schlägt dazu sieben Schritte vor, welche bei jeder Planung systematisch durchgearbeitet werden:

1. Informationen sammeln und vergleichen
2. Schlüsselstellen studieren
3. Alternativen und Varianten suchen
4. Entscheidungspunkte einplanen
5. Tourenplan fertigstellen
6. Risikocheck machen
7. Umsetzung einleiten

1. Informationen sammeln und vergleichen

Im ersten Schritt machen wir uns ein Bild über den Routenverlauf und sammeln alle Informationen bezüglich der Wetter-, Schnee- und Lawinverhältnisse sowie der Teilnehmenden.

Am Besten zeichnen wir dazu die Tour auf einer Karte im Masstab 1:25'000 ein und bestimmen vorerst grob die kritischen Stellen und den Zeitbedarf. Sämtliche Informationen über Wetter und Schnee, die wir via Telefon oder Internet einholen können, halten wir auf dem Planungsformular fest.

Als nächstes vergleichen wir die gefährlichste Passage, insbesondere ihre Steilheit und Exposition, mit dem aktuellen Lawinenbulletin. In einem ersten Vergleich sollte es so aus-

Kurzbeschreibung

In einer ersten Grobplanung, manchmal lange vor der Tour, durchdenken wir die Schritte 1 bis 3. Falls wir die Verhältnisse und die Teilnehmenden noch nicht kennen, fragen wir uns vorerst einfach, wie diese sein müssten, damit wir die Tour machen dürfen.

In der Feinplanung dann, kurz vor der Tour, werden die Schritte 1 bis 3 vertieft studiert und mit den Planungsschritten 4 bis 7 ergänzt. Die Planung geht fließend in die rollende Planung unterwegs über. Nach der Tour hilft schliesslich ein bewusster Vergleich der Planung mit dem tatsächlichen Verlauf der Tour, die Erfahrung zu vergrößern.



Informationsquellen für das Routenstudium

- Karte 1:25'000 für die Detailplanung
- Skitourenkarte 1:50'000: Sie gibt einen guten Überblick über mögliche Touren in der Region und den ungefähren Routenverlauf
- Skitourenführer
- Hüttenwarte, Bergführer und andere Gebietskenner
- Bilder, Postkarten
- Einblick von benachbarter Tour aus (ein Fernglas hilft)
- etc.

sehen, als dürfte man die Tour grundsätzlich unternehmen.

Dann interessiert uns genauer, wer eigentlich auf diese Tour mitkommt. Passt das zu den technischen und konditionellen Ansprüchen dieser Tour? Ein kurzer Check der Rahmenbedingungen (Anreisemöglichkeiten, Seilbahn-, Skilift- und Busfahrpläne) vervollständigt den Überblick über die geplante Tour.

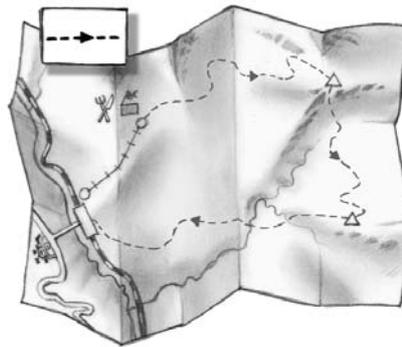
2. Schlüsselstellen studieren

Nachdem wir uns einen Überblick verschafft haben, suchen wir systematisch nach weiteren Schlüsselstellen und studieren diese. Wir müssen uns für jede Passage ein genaues Bild machen und eine Strategie entwickeln, wie wir sie begehen könnten: Wie sieht das Gelände ganz genau aus? Wie steil ist es? Was liegt über der Spur, was darunter? Welche Verhältnisse können wir dort erwarten? Wie kann diese Stelle begangen werden? Kann ich das den Teilnehmenden und mir zutrauen? Wie muss das Wetter, die Sicht sein? Woher kann ich die Schlüsselstelle erstmals einsehen usw.

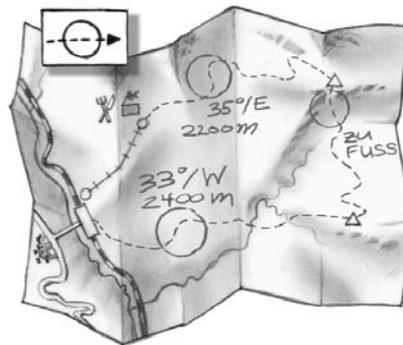
Oft erkennen wir im Detailstudium der Schlüsselstellen, dass ganz bestimmte Verhältnisse herrschen müssen, damit wir diese Stellen begehen dürfen. Dies ist wichtig festzuhalten, weil wir uns unterwegs rechtzeitig versichern müssen, ob diese Bedingungen auch tatsächlich zutreffen. Zur Erhöhung der Sicherheitsreserve überlegen wir uns, ob zusätzlich taktische Massnahmen nötig sind (z.B. Abstände im Aufstieg oder einzeln abfahren) und welche spezielle Ausrüstung wir benötigen (Pickel, Seil, Anseilgurt usw.).

3. Alternativen und Varianten suchen

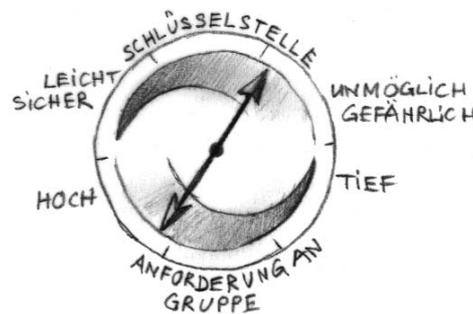
Ist die Tour soweit geplant, dass wir die zu erwartenden Verhältnisse, die Teilnehmenden und die Route gut kennen und die Tücken der Schlüsselstellen entdeckt sind, geht es darum, Alternativen zu planen. Das können Varianten zur Vermeidung einer Schlüsselstelle sein, ein Alternativziel auf halbem Weg oder ein anderes Tourenziel. Dies ist nötig, weil wir im voraus nie ganz sicher sein können, ob die Einschätzung der Verhältnisse, des Geländes und der Teilnehmenden den Tatsachen entsprechen. Die Planung verschiedener Varianten ermöglicht uns, kurzfristig auf Alternativziele auszuweichen. Planen wir zu eng und ohne Varianten, «alles oder nichts», neigen wir dazu, Gefahren zu unterschätzen, nur weil alle Alternativen unbefriedigend sind.



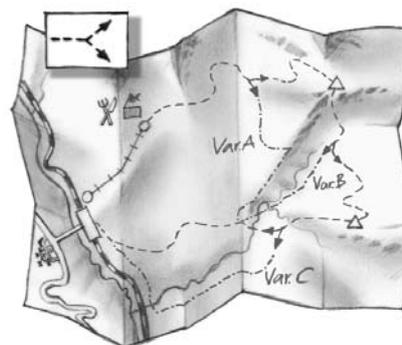
ROUTE EINZEICHNEN



SCHLÜSSELSTELLEN EINZEICHNEN



STELLE MACHBAR?
TECHNIK? TAKTIK? AUSTRÜSTUNG?
ALTERNATIVEN?



VARIANTEN EINZEICHNEN
(Bei Überschreitungen besonders wichtig!)

Erste Fragen zur Route

- Wo geht die Route durch?
- Wo sind die heikelsten Stellen bzgl. Lawinengefahr?
- Gibt es Stellen mit Absturzgefahr?
- Bestehen besondere Anforderungen an das fahrerische Können?
- Gibt es Kletterstellen, z.B. vom Skidepot zum Gipfel?
- Gesamthaft zu bewältigende Höhenmeter / Horizontalabstände?
- Wo gibt es Orientierungsschwierigkeiten bei Nebel?
- Auf Gletschern: Wo sind Spaltenzonen? Gibt es Eisschlaggefahr?
- etc.

Fragen zum Lawinenbulletin

- Ist das Bulletin aktuell?
- Welche Gefahrenstufe wird für die Tourenregion vorhergesagt?
- Welche Hanglagen sind besonders gefährdet (Höhenlage, Expositionen, ...)?
- Wann war die letzte Hauptniederschlagsperiode?
- Hat es frische Tribschneeeansammlungen (Windrichtung)?
- Steigt die Gefahr im Tagesverlauf an? Wegen Wärme? Wegen Neuschnee?
- Menge und Zeitpunkt des zu erwartenden Niederschlags? Windrichtung? Schneefallgrenze?
- Wie ist die Schneeoberfläche beschaffen?
- etc.

Fragen zum Wetterbericht

- Wie ist die Prognose?
- Wie sicher ist sie? Grosswetterlage?
- Ist mit Nebel zu rechnen? Wie hoch ist die Wolkenbasis?
- Wie ist die Tendenz?
- Wind- und Temperaturvorhersage?
- Niederschlagsmenge?
- etc.

Fragen zur Einstufung des Leistungsvermögens der Tourengruppe

- Wer kommt mit?
- Gibt es grosse Niveauunterschiede?
- Wie gut sind Kondition, technische Fähigkeiten und Bergerfahrung, insbesondere der Schwächsten?
- Welche Vorstellungen und Wünsche sind vorhanden? Motivation?
- Wer ist verantwortlich? Wer entscheidet?
- Wie werden die Gruppenmitglieder informiert und organisiert? Erreichbarkeit?
- Sind die Teilnehmenden gut ausgerüstet? Wer organisiert das Gruppenmaterial?
- etc.

7. Umsetzung einleiten - der Schritt zur rollenden Planung

Spätestens in diesem Schritt müssen alle Teilnehmenden informiert werden, wenn sie nicht schon vorher in den Planungsprozess einbezogen worden sind. Das Aufzeigen der wichtigsten Gedanken, die zu den Entscheidungen beitragen, hilft diese gegenüber den Teilnehmenden durchzusetzen. Die Planung geht dann fließend in eine rollende Planung über. Erster Entscheidungspunkt ist ev. bereits der Vorabend der Tour. Laufend sammeln wir neue Informationen: Hat sich das Wetter über

Nacht so wie angenommen entwickelt? Während der Bergfahrt mit der Seilbahn stehen wir am Fenster und vergleichen die Verhältnisse mit denjenigen, die wir aufgrund der Planung erwarten würden usw. Rollende Planung unterwegs heisst jetzt, aufgrund der angetroffenen Verhältnisse entsprechend der geplanten Szenarien zu entscheiden und nicht etwa spontan irgend eine andere Abfahrtsvariante zu wählen, die gar nie geplant wurde.



ROLLENDE PLANUNG

Die wichtigsten Gefahren – in der Planung zu berücksichtigen

Lawinengefahr

- Ab Lawinenbulletin Stufe «erheblich» herrscht in den angegebenen Expositionen und Höhenlagen eine kritische Situation. Lawinen können aus flacherem Gelände fernausgelöst werden oder spontan abgehen. Selbständige Touren sind erfahrenen Personen vorbehalten.
- Bei Stufe «mässig» und «gering» sind Hänge flacher als 35° in der Regel problemlos zu begehen/befahren.
- Je steiler und schattiger die Hänge, umso gefährlicher sind sie.

Vorsichtsmassnahmen

- Frische Triebsschneeansammlungen umgehen
- Zunahme der Lawinenaktivität mit der Sonneneinstrahlung (speziell gegen den Frühling hin) beachten.
- Lawinenverschüttetensuchgerät (LVS) korrekt tragen und beim Start kontrollieren. Schaufel und ev. Sonde mitführen.

Taktik für Schlüsselstellen

- Geschickte Spuranlage, steilste Hangpartien meiden, Auf- und Abstieg über Rippen und Rücken
- Entlastungsabstand einhalten! Im Aufstieg 10 Meter, in der Abfahrt 50 Meter, ev. einzeln abfahren
- Schockartige Belastung (Sprünge, Stürze) vermeiden
- Sich im voraus Grenzen setzen

Weiterführende Informationen

- Literatur: 3x3 Lawinen, Werner Munter
- bergpunkt Lawinenkurse

Keine Sicht = Vorsicht!

Nebel erhöht das Risiko beträchtlich. Man kann sich leicht verirren, Gefahren lassen sich weniger gut einschätzen und zudem ist bei Nebel eine Rettung per Helikopter nicht möglich. Die Orientierung bei schlechter Sicht ist bereits bei der Planung zu berücksichtigen (ev. Marschkroki machen, ev. GPS programmieren, ...).

Absturzgefahr

besteht besonders in Steilhängen oberhalb von Felswänden und auf Graten mit Wechten. Die Härte der Schneeoberfläche ist entscheidend! Bei harter, glasiger Oberfläche rutscht man schon in flachen Hängen.

Taktik:

An kritischen Stellen langsames Tempo anschlagen, Harscheisen frühzeitig montieren, überlegte Routenführung und tiefe Spur anlegen, ev. zu Fuss gehen (Profilsohle, Achtung mit Softboots), ev. Fixseil anbringen. Die schwächsten Teilnehmenden müssen gut betreut werden, insbesondere in Spitzkehren.

Gletscherspalten

Grundsätzlich wird auf dem Gletscher immer ein Anseilgurt getragen und Rettungsmaterial mitgenommen (Seil etc.). Auf schlecht eingeschnittenen Gletschern, bei schlechter Sicht und durch Spaltenzonen wird angeseilt (vorallem nach Neuschneefällen). Zu Fuss oder mit Schneeschuhen wird auf verschneiten Gletschern immer angeseilt.

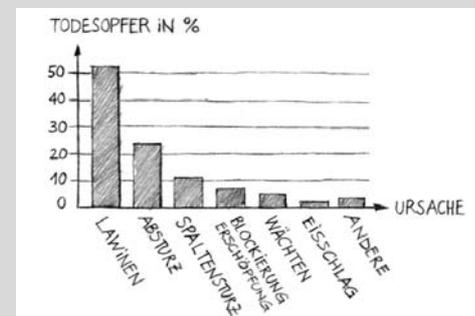
Sturm/ Kälte

- Bei Sturm und Kälte muss eine Tour besonders gut geplant sein.
 - Fortbewegung, Pausen, Kommunikation, Kartenlesen etc. können stark erschwert oder unmöglich sein.
 - Triebsschneeablagerungen entstehen ab mässigem Wind und werden mit zunehmendem Wind überproportional grösser.
 - Bei Sturmstärke entstehen in der Regel Ablagerungen in allen Expositionen.
 - Achtung vor Erfrierungen an exponierter Haut!

| | | |
|-------------|-----------------------|-----------|
| 0-20 km/h | bei schwachem Wind | ab -30° |
| 20-45 km/h | bei mässigem Wind * | ab -16° |
| 45-70 km/h | bei starkem Wind | } ab -10° |
| 70-100 km/h | bei stürmischem Wind | |
| ab 100 km/h | bei orkanartigem Wind | |
- * Beginn von Schneeverfrachtungen

Eisschlag

Der Abbruch von Séracs aus Hängegletschern unterliegt nicht tageszeitlichen Schwankungen. Die Sturzbahnen müssen abgeschätzt und möglichst gemieden werden.



TODESURSACHEN IM WINTER



Und wir haben die Ausrüstung dazu. Bestellen Sie unseren aktuellen Katalog:
BÄCHLI BERGSPORT, Tel.: 01 826 76 76, Fax: 01 826 76 86,
E-Mail: baechli@baechli-bergsport.ch, Internet: www.baechli-bergsport.ch