

GELÄNDESKIFAHREN

Die Abfahrt ist für die meisten Skibergsteiger der Höhepunkt jeder Skitour. Für die Variantenfahrer, die den Aufstieg als Mittel zum Zweck betrachten und damit den Ausgangspunkt einer Variantenabfahrt erreichen wollen, steht die Abfahrt absolut im Vordergrund und soll einen eventuell notwendigen Aufstieg bei weitem übertreffen.

Grundelemente der Technik

Jede Abfahrtstechnik wird von sechs Grundelementen bestimmt, die an die jeweilige Schnee- und Geländesituation angepaßt werden. Anders ausgedrückt verfügt jedes Grundelement über einen bestimmten Bewegungsspielraum, der je nach Situation verändert wird. Mit der freien Verfügbarkeit dieser wesentlichen Bewegungsspielräume in den nachfolgend beschriebenen Grundelementen kann man alle auftretenden Schnee- und Geländebedingungen abseits der Piste sicher beherrschen, jede Abfahrt souverän meistern.

Skistellung

Durch eine parallel offene Skistellung vergrößert sich der Bewegungsspielraum der Beine, wodurch die Ski besser gedreht und gekantet werden können. Eine offene Skistellung ist vor allem beim Fahren mit stark taillierten Ski von Bedeutung. Das seitliche Gleichgewicht und damit die Fahrstabilität wird erhöht. Die Gefahr eines Überkreuzens der Ski verringert sich. Durch eine parallel geschlossene Skistellung und der daraus resultierenden Blockbildung der Beine sinken die Ski bei weichen Schneeverhältnissen nicht ungleichmäßig ein, wodurch sie beispielsweise im Tiefschnee leichter kontrollierbar bleiben. Die geschlossene Skistellung ist zudem Grundlage einer ästhetischen Fahrweise.

Mit einer Winkel- bzw. Stemmstellung bergwärts kann man den Winkel, der im Schwungverlauf über die Falllinie führt, verkürzen, d.h. leichter, schneller und sicherer über die Falllinie kommen. Gleichzeitig kann das Fahrtempo verringert und die Vertikalbewegung abgebaut werden.

Vertikalbewegung

Indem man den gesamten Körper bei der Schwung-einleitung »in den Schwung« bewegt, kann man flüssig und ohne Unterbrechung von einem Schwung in den nächsten wechseln. Die Ski werden dabei umgekantet, und der Körper nimmt die neue Kurvenlage ein.

Während im Normalfall aus einer mittleren Beugung des Sprung-, Knie- und Hüftgelenks der Körper bei der Schwungeinleitung gestreckt wird, kann der Bewegungsumfang in Abhängigkeit von der Schnee- und Geländesituation und dem Fahrtempo auch stark reduziert oder weiter verstärkt werden. Auch die Bewegungsdynamik kann in ähnlicher Abhängigkeit

deutlich verändert werden. Mit einem sehr dynamischen, explosiven Aufrichten können z.B. Schneearten mit hohem Drehwiderstand überwunden werden; mit einem wenig dynamischen, ruhigen Aufrichten kann sehr ökonomisch gefahren und zudem von Beginn des Schwungs an sehr gut gesteuert werden.

Arm- und Stockarbeit

Ein begleitender Stockeinsatz, der beispielsweise in Verbindung mit dem obengenannten ruhigen Aufrichten angewendet wird, dient lediglich zur seitlichen Stabilisierung des Gleichgewichts bzw. zur Absicherung im Schwungverlauf.

Ein unterstützender Stockeinsatz wird z. B. beim Kurzschwingen bzw. Schwingen mit explosivem Aufrichten angewendet, wo es sinnvoll ist, sich leicht vom Stock abzudrücken. Dies darf aber nicht zu überflüssigen und störenden Bewegungsübertragungen auf Schulter und Rumpf führen, weshalb eine leicht offene Armhaltung zu empfehlen ist, bei der nur die Hand den Stock nach vorn bringt. Vor allem beim Kurzschwingen hat ein unterstützender Stockeinsatz auch eine rhythmisierende Wirkung.

Belastungswechsel und Belastungsregulation

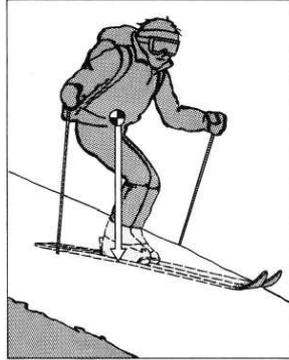
Im Normalfall ist im Verlauf der Schwungsteuerung der bogenäußere Ski stärker belastet als der bogeninnere Ski. Diese Belastungsverteilung hat vor allem bei harten Schneeverhältnissen besondere Bedeutung, wo zielgenau auf dem Außenski gesteuert werden muß, um eine fehlerhafte Innenskielastung, die im Extremfall zum Sturz führt, zu vermeiden. Bei weichen Schneeverhältnissen wird zunehmend auch der Innenski mitbelastet, wenngleich auch nicht eine vollkommen ausgewogene Belastungsverteilung vorliegt. Sogar im Tiefschnee wird primär der Außenski belastet. Im Schwungwechsel muß deshalb in jedem Fall ein Belastungswechsel vom vorher belasteten auf den neuen Außenski erfolgen. Geschieht dieser Belastungswechsel fließend und optisch nicht nachvollziehbar, so spricht man von einem Umlasten, wie es sinnvollerweise bei weichen Schneeverhältnissen angewendet wird.

Ein abrupter Belastungswechsel, der auch als Umsteigen bezeichnet wird und nach außen hin sichtbar ist, wird vor allem bei harten Schneeverhältnissen angewendet, wo eine eindeutige und konsequente Außenskielastung erforderlich ist. Sinnvollerweise wird er mit einer offenen Skistellung verbunden.

Mit der sensiblen Regulation zwischen Vor-, Mittel- und Rücklage ist das frontale Gleichgewicht angesprochen, das über den gesamten Schwungverlauf eingestellt und den Schneeverhältnissen sowie der Geländeneigung angepaßt werden muß. Im Normalfall wird im Verlauf der Vertikalbewegung der Druck mehr auf die Ballen verlagert und in der anschließenden Schwungsteuerung eine ausgewogene Ballen- und Fersenbelastung angestrebt.



Bei seitlicher Betrachtung erscheint der Tiefschneefahrer, gemessen an der Hangparallele, in Rücklage.



Der Fahrer befindet sich mittig über dem Ski. Rücklage blockiert im allgemeinen die Skidrehung durch Beindrehen.

Drehen und Kanten der Ski

Um eine wirksame Skidrehung zu erreichen, wird der schwingenäußere Oberschenkel während der Beugebewegung in der Schwungsteuerung einwärts gedrückt und zugleich um seine Längsachse gedreht. Dadurch wird das Knie einwärts geführt, der Fuß gedreht und zur Innenseite gekippt. Es kommt zu einem Drehen und Kanten der Ski, was zu einer entsprechend hohen Steuerqualität führt. Das Beindrehen muß möglichst unabhängig von Becken, Rumpf und Armen ausgeführt werden, der Oberkörper sollte nicht mitdrehen. Ein gut ausgeführtes Beindrehen und Kanten der Ski ist vor allem bei harten, eisigen Schneeverhältnissen von Bedeutung. Beim Fahren mit stark taillierten Ski, auch als Carven bezeichnet, können die Ski ausschließlich durch Aufkanten und Belasten entlang ihrer Taillierung auf dem dadurch vorgegebenen Radius bewegt werden. Durch das Ausschalten einer aktiven Drehbewegung wird eine rein geschnittene Schwungsteuerung ohne Rutschanteil erreicht.

Oberkörperbewegung

Um eine Stabilisierung des seitlichen Gleichgewichts in der Schwungsteuerung zu erreichen und eine fehlerhafte Innenlage zu vermeiden, muß der Oberkörper mit den Armen die Drehbewegung in den Beinen ausgleichen und sich nach vorne talwärts bewegen. Diese Oberkörperausgleichsbewegung ist vor allem bei harten Schneeverhältnissen und beim Kurzschwüngen notwendig, wo das Beindrehen verstärkt zum Einsatz kommt.

Eine eher neutrale Oberkörperposition ist tolerierbar, wenn Außen- und Innenski ausgewogener belastet werden können, wie etwa im Tiefschnee. Auch bei zunehmendem Fahrtempo und steigenden äußeren Kräften bei langen, schnellen Schwüngen sowie beim Carven kann die Oberkörperausgleichsbewegung aufgelöst werden und der Körper sich insgesamt kurveneinwärts legen.

Abfahrtstechniken in verschiedenen Schneearten

Eine relativ sichere Technik ist Garant für eine sichere und eine voll zu genießende rauschende Abfahrt. Hierzu bedarf es eines Repertoires an verschiedenen Abfahrtstechniken, da anders als auf gewalzten Pisten Tiefschnee, Bruchharsch, Sulz oder Eis sehr plötzlich miteinander abwechseln können. Zusätzlich zur allgemeinen Skitechnik sind je nach Schneeart Besonderheiten zu beachten.

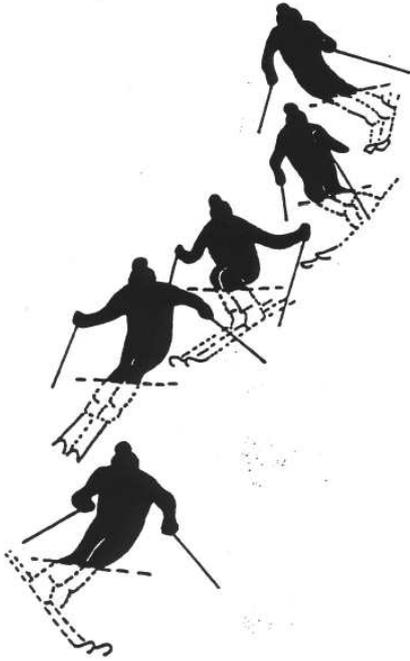
Fahren im Tiefschnee

Das lautlose Schwingen im bottomless champaign powder zählt wohl mit zu den schönsten Skitouren-erlebnissen. Die Grundtechnik besteht aus einer Form des parallelen Schwingens mit einer Aneinanderreihung von kurzen bis mittleren Schwüngen.

Technik:

Je nach Steilheit muß zunächst ein gewisses Anfangstempo erreicht werden, um ein Aufschwimmen der Ski zu erreichen und genügend Gewalt zum Drehen der Ski zu bekommen. Am Anfang steht immer eine kurze Schußfahrt von unterschiedlicher Länge. Bei der Schußfahrt geht man zur Vorbereitung des Schwungs immer tiefer in die Knie, und bei Erreichen eines ausreichenden Tempos streckt man explosionsartig die Beine nach außen, drückt die Ski gegen den Widerstand des Schnees. Der Widerstand bremst den Fahrer ab, und preßt die Beine wieder zusammen unter den Körper. Nun werden die Beine in die andere Richtung gestreckt. Dieser 'Schanzeneffekt' führt zu einer spürbaren Entlastung und damit zu einem erleichterten Drehen der Ski.

Wichtig ist der bewegungslose Oberkörper, der ab der Hüfte aufwärts ruhig bleiben sollte. Auch im Tiefschnee sollte man nie Rückenlage haben, da sonst die Kontrolle über die Geschwindigkeit verloren geht. Vielmehr ist die richtige Haltung mittig über dem Ski mit leichter Neigung des Oberkörpers nach vorne in den Schwung hinein.



Unbedingt versuchen, einen gleichbleibenden Rhythmus beizubehalten; nur so ist im Tiefschnee eine ökonomische *und* kontrollierte Fahrt möglich.

- die Schwünge müssen ohne Schrägfahrten ineinander übergehen, d.h. ohne Unterbrechung ist das Ende des einen der Anfang des nächsten Schwunges
- keine zaghafte, zu langsame Fahrweise
- Stockeinsatz ist wichtig, auch zum Einhalten des Rhythmus; zur besseren Gleichgewichtsfindung sollten die Arme etwas breiter als üblich gehalten werden
- sehr essentiell ist die geschlossene Beinstellung, d.h. absolut parallel, damit die Ski jeweils gleich belastet werden können und kein Ski 'davonschwimmt', was ein sofortiges Eintauchen zur Folge hat.

Befahren von steilem Gelände

Das sichere Befahren von steilem Gelände ist absolute Grundvoraussetzung für jede Skitour und Variantenabfahrt. Bei langen Skihochtouren und Skidurchquerungen bzw. rassigen Varianten-abfahrten sind Steilhänge bis zu einer Neigung von ca. 40° ohnehin an der Tagesordnung. Eine sichere Fahrtechnik, die eine angstfreie und kontrollierte Fahrweise ermöglicht, kann das Befahren von steilem Gelände bei entsprechenden Schneebedingungen zum Genuß werden lassen. Die Technik für das Befahren von steilen Hängen wird durch ein konsequentes Steuern über dem Außenski gekennzeichnet, das eine optimale Tempokontrolle ermöglicht. Die Skistellung ist mit zunehmender Steilheit eher offen. Kurze Schwungradien sind zu bevorzugen.

Technik:

- Steuerung hauptsächlich über den Außenski, deutlich stärkere Belastung dieses Skis
- aggressive Fahrweise, d.h. Beugen des Oberkörpers nach vorne in den Schwung; niemals Rückenlage, Sturzgefahr
- der Außenarm bereitet den Schwung sehr früh durch Stockeinsatz vor. Beherztes Einsetzen des Stockes
- aus der Anfahrt bzw. am Ende des vorhergehenden Schwungs erfolgt ein dynamisches Beugen im Sprung-, Knie- und Hüftgelenk; dabei vollständiges Herausdrehen der Ski aus der Fallinie
- dann explosives Strecken und drehen in der Luft über die Fallinie, dabei abstützen auf dem Stock

Eisige, harte Verhältnisse

Bei dieser Fahrtechnik steht vor allem eine betonte und aggressive Kantearbeit im Vordergrund. Wie beim Befahren von steilem Gelände müssen die Schwünge zudem konsequent mit überwiegender Außenskielastung gesteuert werden, wobei die Kante des Innenskis zusätzlich zur Erhöhung des Kantengriffs eingesetzt werden kann. Die Skistellung ist offen, um für die Kantearbeit des Außenbeins einen optimalen Bewegungsspielraum zu gewährleisten. Es werden kurze, harte Schwünge gefahren.

Technik:

- Mit einer zügigen Tiefbewegung und einem sehr dynamischen Drehen beider Beine beginnt die Schwungsteuerung. Das Beindrehen und Kanten erfolgt betont aggressiv.
- Der Oberkörper richtet sich vorwärts-talwärts über dem Außenski aus.
- Zum Ende der Schwungsteuerung werden die Ski nahezu quer zur Fallinie gestellt, extrem aufgekantet und belastet, so daß sich ein hartes Abstoppen ergibt. Dabei wird zugleich der talseitige Stock eingesetzt.
- Aus dieser Position und dem damit verbundenen Kantendruck wird der Skifahrer förmlich »weggeprellt«. Mit dem Wegprellen werden die Ski kräftig in Drehung versetzt. Diese Drehung wird beim Aufsetzen der Ski weitergeführt.
- Über den gesamten Schwungverlauf muß versucht werden, eine ausgewogene Ballen- und Fersenbelastung sowie eine betont offene Skistellung einzuhalten.
- Das Kurzschwingen mit aggressivem Kanteneinsatz für harte, eisige Verhältnisse erfordert eine entschlossene und aktive Fahrweise, bei der jedoch die Sicherheit und die Minimierung des Sturzrisikos im Vordergrund stehen.

Befahren von Bruchharsch

Bruchharsch ist der Alptraum vieler Skifahrer und läßt sich auch bei sorgfältiger Tourenplanung nicht immer vermeiden.

Bruchharsch besteht aus einem 'Deckel' gefrorenen Schnees, durch Windeinwirkung oder Schmelzumwandlung entstanden, mit darunter befindlichem Lockerschnee. Zu beachten ist hier, daß die Ski nach einem explosiven Abstoßen mit beiden Beinen in der Luft ohne Schneekontakt gedreht werden. Diese 'Schwünge' sind also mehr Sprünge und sollten ohne Stocken eng aneinander gereiht werden, um eine gewisse Dynamik und Sicherheit zu erreichen. Es werden kurze, harte Schwünge gefahren

Technik:

- Nach einem explosiven Abstoßen mit beiden Beinen, bei dem auf dem Stock abgestützt wird, werden die Oberschenkel hochgerissen bzw. die Beine angehockt. Die Ski werden ohne Schneekontakt gedreht.
- Während in der Luft über die Falllinie gedreht wird, erfolgt ein mäßiges Strecken des Körpers. Dabei wird bereits der nächste Stockeinsatz vorbereitet.
- Bei der Landung werden die Beine stark gebeugt, der Oberkörper dreht vorwärts-talwärts, der Stock wird erneut unterstützend eingesetzt.
- Ein kurzer Schwungrhythmus ist im Bruchharsch zwar äußerst anstrengend, führt aber zu einer sichereren Fahrweise als lange Radien.
- Kontrolliert, aber nicht zu langsam fahren. Entschlossen Schwung an Schwung reihen.

Bei starker Ermüdung oder mit schwerem Rucksack kann diese Technik nicht angewandt werden. Hier empfehlen sich längere Schrägfahrten, bei sehr steilen Hängen eventuell Spitzkehren zum Überwinden der Falllinie.

Fahren in Firn und Sulz

Echter Firn ist sehr leicht und überaus genußvoll zu fahren, da auf einer gefrorenen Basis nur wenige Zentimeter auftauen und es sich hierin sehr leicht schwingen läßt.

Keine besondere Technik, aber immer auf plötzliche Sulzlöcher oder Eisstücke gefaßt sein.

Viel schwieriger wird es jedoch, wenn die Schneedecke temperaturbedingt weiter auftaut und damit durchnäßt und schwer wird. Wichtig ist hier wieder eine parallel-geschlossene Skistellung und gleiche Gewichtung der beiden Ski. Eine leichte Rücklage kann hier hilfreich sein, um den Ski für die Drehung stärker zu entlasten.

Fahren unter erschwerten Bedingungen

Unter erschwerten Bedingungen bei der Abfahrt werden folgende Situationen verstanden:

- Fahren am Gletscher
- Abfahrt am Seil
- Fahren in der Spur
- Befahren von absturzgefährdetem Gelände
- Fahren bei schlechter Sicht
- Fahren bei starker Ermüdung

Auch wenn diese Situationen bei kürzeren Variantenabfahrten oder sogenannten leichten Skitouren eher selten sind, ist der Skibergsteiger auf Skihochtouren oder Skidurchquerungen des öfteren mit diesen erschwerten Bedingungen konfrontiert. Dafür bietet sich die sogenannte Bergstemme an, die durch eine Winkel- bzw. Stemmstellung bergwärts gekennzeichnet ist. Mit diesem Winkel kann man auch bei geringem Fahrtempo zielgenau und leicht die Falllinie überqueren.

Technik:

- Am Ende der Schrägfahrt bzw. am Schwungende winkelt man den Bergski unbelastet aus und setzt ihn auf die Innenkante. Gleichzeitig wird der Stockeinsatz vorbereitet.
- Zu einem begleitenden bis stützenden Stockeinsatz erfolgt ein Strecken des Körpers, es wird auf den ausgewinkelten Bergski umgestiegen.
- Mit dem folgenden Beugen des Körpers wird das Außenbein gedreht.
- Die Bergstemme kann je nach Situation mit sehr langen bis sehr kurzen Radien gefahren werden. Es können entweder Schrägfahrten eingebaut oder Schwung an Schwung gereiht werden.
- Wenn es nötig ist, langsam zu fahren, kann mit einer Vergrößerung der Stemmstellung dennoch leicht und schnell die Falllinie überquert werden.

TAKTIK BEI DER ABFAHRT

Die Abfahrt stellt neben dem Erreichen des Tourenziels den Höhepunkt einer Skitour dar. Die Planung und alle taktischen Maßnahmen sollten auf die größtmögliche Sicherheit und auf den größtmöglichen Erlebniswert während der Abfahrt ausgerichtet werden.

Auswahl der Abfahrtsroute

Wie der Aufstieg sollte die Abfahrt einer Skitour gut vorgeplant werden, um spätere Überraschungen im Gelände zu vermeiden.

Bei vertretbarer Lawinenlage sollten die derzeitigen Schneeverhältnisse entscheiden, welche Abfahrtsroute gewählt wird. Es sind dann die Hangrichtungen vorzuziehen, in denen man Pulver oder Firn erwarten kann.

Diese Vorüberlegungen treffen mehr für Tagestouren von einem Stützpunkt aus zu, weniger für eine Durchquerung, die meist -nicht diese Variationsmöglichkeiten der Abfahrtsrichtung bietet.

Bei der Planung können vorläufig festgelegt werden:

- die Abfahrtsroute
- ein grober Spurverlauf
- die Rastplätze
- eine grobe Zeiteinteilung
- Bei ungünstigen Bedingungen (Lawinenlage, Witterung, mangelnde Geländekenntnis) sollte man die Abfahrt im Bereich der Aufstiegsspur planen.

Spurwahl

Eine gute Abfahrtsspur zeichnet sich durch Sicherheit und den Verhältnissen entsprechend durch ein gutes Spurbild aus. Dies bedeutet, daß in der Euphorie einer Tiefschneeabfahrt primär das Sicherheitsbewußtsein die Oberhand behalten sollte.

Allgemeine Geländebeurteilung

Wie beim Aufstieg sollte eine allgemeine Geländebeurteilung durchgeführt werden, um situationsangepaßte und folgerichtige Entscheidungen treffen zu können. Durch die speziellen Besonderheiten während einer Abfahrt (zügiger Geländewechsel, schneller Wechsel der Verhältnisse, Gruppendynamik usw.) ist schnelles Auffassungs- und Beurteilungsvermögen erforderlich.

Lawinensituation

Bei der Wahl der Abfahrtsspur ist analog zum Aufstieg die Lawinensituation als primäres Kriterium zu werten und dementsprechend zu beurteilen. Die Abfahrtsspur muß so gewählt werden, daß das Gelände mit den bestehenden Schneeverhältnissen so ausgenutzt wird, wie es die Lawinensituation erfordert. Erst als sekundärer Aspekt darf die Wahl der für den Skigenuß

günstigen Hänge und Schneebedingungen entscheiden.

- Durch die höhere Geschwindigkeit und die daraus entstehende Dynamik bei der Abfahrt wechseln die variablen Einflüsse und Verhältnisse schneller als beim Aufstieg.
- Abrupte Geländewechsel und Veränderungen der Schneebeschaffenheit erfordern hier eine gute Beurteilungsfähigkeit, um nicht in »Geländefallen« zu geraten.

Die für eine Abfahrt negativen Aspekte sollte man bei der Spurwahl im Hinterkopf haben. Die positiven Faktoren sollten ausgenutzt werden.

*Die wichtigsten **negativen** Aspekte während der Abfahrt:*

- Der Geländeüberblick ist in der Regel schlechter als im Aufstieg.
- Gelände und Verhältnisse wechseln schnell.
- Entscheidende Beurteilungskriterien werden leicht übersehen oder auch ignoriert.

*Die wichtigsten **positiven** Aspekte während der Abfahrt:*

- Gefahrenstellen weiträumig zu umfahren fällt leichter als ein Umgehen im Aufstieg.
- Exponierte Steilhänge und Geländeabschnitte können direkt von oben an der kritischen Stelle eingesehen und beurteilt werden.

Weitere alpine Gefahren

Wie im Aufstieg sind weitere alpine Gefahren zu beurteilen. Dennoch kann das Risiko in verschiedenen Situationen gegenüber dem Risiko im Aufstieg reduziert werden. Gefahrenzonen (Passagen unter Hängegletschern und Seracs) können meist großräumig ohne zusätzlichen Energieaufwand umfahren werden. Ist kein Ausweichen oder Umfahren möglich, wird die Passage in großen Abständen zügig durchfahren. Andererseits sollten bei der Abfahrt Gefahrenquellen, die ein Abrutschen oder einen Absturz begünstigen (harte oder eisige Schneeoberflächen, ausgesetzte Geländepassagen, kammnahe Bereiche etc.), gründlicher beurteilt werden.

Günstigste Hangsteilheit

Die günstigste Hangneigung für die Abfahrt beträgt um die 30°. Wenn das Gelände und die bestehende Lawinensituation diesen Variationsspielraum zuläßt, sollten Hänge in dieser Steilheit für das Abfahren gewählt werden.

Schneeverhältnisse

Die Schneeverhältnisse für die Abfahrt kann man sich nicht aussuchen - wird oft behauptet. Wenn dieser Punkt dem Zufall überlassen wird, kann die Behauptung wohl stimmen. Bei sorgfältiger Planung und dementsprechender Geländeausnutzung im Detail kann man überwiegend bei guter Schneequalität abfahren. Für die Beurteilung müssen die bestimmenden Faktoren Schneedecke, Gelände und Wetter kombiniert betrachtet werden.

Tips zur Wahl der Schneeverhältnisse:

- Im Hochwinter findet man oft gute und schlechte Bedingungen dicht beieinander (meist durch Windeinwirkung hervorgerufen).
- Im Spätwinter und im Frühjahr ist besonderer Wert auf die Planung zu legen. Hangexposition und Tageszeit sind zu berücksichtigen. Oft lohnt sich ein früher Aufbruch; manchmal lohnt sich das Warten, bis eine harte Oberfläche aufgefirt ist.
- Sonneneinstrahlung kann (auch bei kalter, trockener Wetterlage) an Süd- bis Südwest-hängen die Schneeoberfläche in eine Bruchharschschicht umwandeln, während in Schattenhängen der Pulverschnee erhalten bleibt.
- Bei extremen Witterungsverhältnissen können während einer Abfahrt alle Schneearten angetroffen werden. Oft herrscht an West-hängen nichtschwingbarer Bruchharsch, während südseitig gute Firnverhältnisse und nord- sowie ostseitig eventuell Pulverhänge anzutreffen sind.

Taktisch richtiges Verhalten

Das taktisch richtige Verhalten während einer Abfahrt trägt wesentlich zur Vermeidung von Unfällen bei.

Maßnahmen für typische Geländebereiche sind:

- Vor unübersichtlichen Passagen langsamer fahren, evtl. Gelände neu beurteilen, Route neu festlegen und mit geringem Tempo einfahren.
- Einfahrten in Rinnen und Couloirs nach Geländebeurteilung und Beurteilung der Lawinengefahr in kurzen, kontrollierten Schwüngen vornehmen.
- Vorsicht bei Rinnen und Couloirs im Frühjahr. Häufig fließt unterirdisch Wasser ab und höhlt die Schneedecke von unten her aus. Es gibt kaum Beurteilungsansätze, ob die Schneedecke noch trägt. Befahrung nur in den Morgenstunden bei hartem Schnee.
- Abfahrten auf Gratbereichen erfordern ein gründliches Geländestudium. Ausreichender seitlicher Abstand von der möglichen Abrißkante einer Wächte ist einzuhalten.
- Zu jeder Zeit kontrolliert fahren.

Fahren mit der Gruppe

Wenn man Gruppen auf Skitour während der Abfahrt beobachtet, hat man oft den Eindruck, einer führerlosen Meute zu begegnen, die sich wild entschlossen und ohne Rücksicht auf Verluste ins Tal stürzt. Der Tiefschneerausich, die Euphorie der Teilnehmer und die daraus entstehende Eigendynamik stehen in vielen Fällen im Mißverhältnis zum gebotenen Sicherheits- und Gefahrenbewußtsein. Der verantwortliche Führer hat die oftmals nicht einfache Aufgabe, seine Gruppe sicher ins Tal zu bringen und gleichzeitig jedem einzelnen Gruppenmitglied sein persönliches Erfolgserlebnis zu ermöglichen. Feste Regelungen erleichtern diese Aufgabe.

Allgemeine Organisationsregeln

Folgende Organisationsregeln sind notwendig:

- Der Führer wird grundsätzlich nicht überholt.
- Der eingeteilte und eingewiesene Schlußmann (mit Rucksackapotheke) bleibt immer an letzter Position.
- Aus Sicherheitsgründen überholt während des Fahrens kein Teilnehmer einen anderen, es sei denn, ein Teilnehmer stürzt und verletzt sich nicht.
- Beim Einzelfahren hat jedes Mitglied Fahrweise und Geschwindigkeit seinem persönlichen Können anzupassen.
- Beim Formationsfahren (gleichzeitiges Fahren der Gruppe) stimmt der Führer das Fahrtempo auf den Könnensstand des schwächsten Fahrers ab.
- Bei allen Organisationsformen, außer beim Spurfahren, sollte jeder Teilnehmer seine eigene Spur so knapp wie möglich parallel zur vorgegebenen Spur des Führers oder seines Vordermannes ziehen.
- Der verantwortliche Führer sollte diese Organisationsregeln von Beginn an anordnen und ihre Einhaltung durchsetzen.

Die Gruppenmitglieder haben sich an die Anweisungen des verantwortlichen Führers zu halten und wählen eine den Verhältnissen angepaßte Fahrweise.

Teilstrecken und Sammelpunkte

Sie werden vor Beginn jeder Strecke festgelegt und sollten folgenden Sicherheitskriterien genügen:

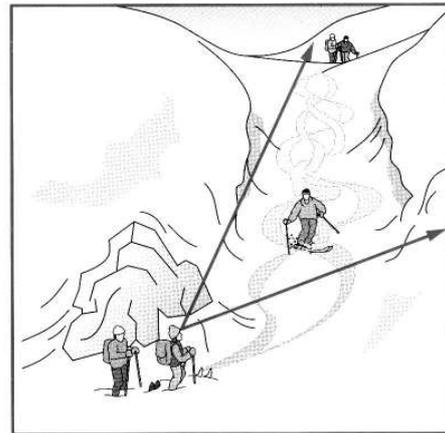
- Die Länge der Teilstrecken sollte nach dem Könnens- und Leistungsstand der Gruppe und nach den Verhältnissen (Gelände, Schnee und Witterung) ausgerichtet sein. Sie müssen in ihrer gesamten Länge einsehbar sein.
- Die Sammelpunkte sollen an einem sicheren Ort und nicht in der direkten Abfahrtslinie liegen.
- Bei jedem Sammelpunkt ist die Vollzähligkeit festzustellen.
- Wichtig: Pausen und Erholungsphasen müssen allen Gruppenmitgliedern ermöglicht werden, auch denen, die zuletzt ankommen.

Organisationsformen

Die Organisationsform der Abfahrt ist nach dem individuellen Leistungsstand und den gegebenen Verhältnissen zu wählen. Sie sollte jedem einzelnen Gruppenmitglied gerecht werden und ihm eine Entfaltung seines persönlichen Könnens ermöglichen.

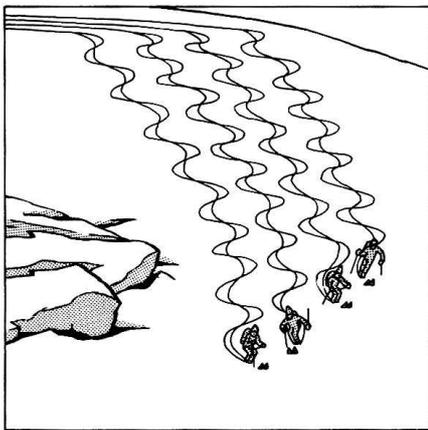
Folgende Formen können angewendet werden:

- Formationsfahren
- Einzelfahren
- Spurfahren
- Fahren am Seil (bei Spaltensturzgefahr)



Das **Formationsfahren** sollte, wenn es die Sicherheit erlaubt, die Regel sein:

- bei sicheren Verhältnissen
- in übersichtlichem Gelände



- Der Führer begrenzt mit seiner Spur (links oder rechts außen) mögliche Gefahrenzonen. Entscheidet er sich bei Abfahrten ohne gefährliche Hindernisse für eine Begrenzungsspur, so hält er diese, um Mißverständnisse zu vermeiden, während der ganzen Abfahrt bei.
- Die Teilnehmer folgen leicht seitlich und rückwärts versetzt gleichzeitig.
- Formationen abwechseln.
- V-Form anlegen, Zöpfe flechten etc

Das **Einzelfahren** ist eine taktische Maßnahme, die unter dem Aspekt der Sicherheit Vorteile bietet:

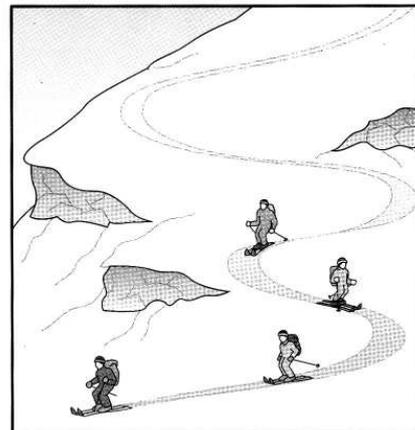
- in schwierigem und von oben schlecht einsehbarem Gelände
- in schmalen Rinnen und Couloirs
- als vorbeugende Maßnahme, wenn Hänge durch die ganze Gruppe nicht unnötig belastet werden sollen
- bei steilen Hängen mit hoher Neuschneeeauflage
- Der Führer wählt wieder die Begrenzungsspur.
- Die Gruppenmitglieder kommen auf Zeichen einzeln nach.
- Steter Sichtkontakt muß gewährleistet sein.

Vorteile des Einzelfahrens:

- Die Gruppenmitglieder behindern sich nicht gegenseitig.
- Die Schneedecke wird nicht unnötig stark belastet.
- Nur eine Person befindet sich in einer möglichen Gefahrenzone.
- Jeder Teilnehmer hat sein Fahrtempo den Verhältnissen und seinem persönlichen Können anzupassen.

Das **Spurfahren** ermöglicht bei widrigen Verhältnissen ein sicheres Führen der Gruppe:

- in jedem Gelände mit gefährlichen Passagen (z.B. Spalten, Steine, Abbrüche)
- bei schlechter Sicht
- bei schlechtem Schnee, für schwache Gruppenmitglieder



- Der Führer fährt langsam voraus und legt die Schrägfahrten sehr flach an, da sonst die Spur für die hinteren Fahrer zu schnell wird.
- Nach jedem Schwung (meist Schwingen mit Bergstemme, im Extremfall Spitzkehren) muß zumindest eine kurze Schrägfahrt folgen.
- Die Gruppenmitglieder folgen mit entsprechendem Sicherheitsabstand.
- Sammelplatz der Gruppe nicht unmittelbar nach einem Schwung, sondern nach längerer Schrägfahrt anlegen.

Vorteile des Spurfahrens:

- Die Gruppe kann sicher geführt werden.
- Jeder Teilnehmer bleibt im sicheren Bereich.
- Das Tempo kann vorgegeben und kontrolliert werden.
- Schwachen Fahrern kann vorgespurt werden.

*Das **Abrutschen und Absteigen mit Ski** ist eine Möglichkeit, steile Abschnitte und Passagen mit begrenztem Bewegungsspielraum zu überwinden:*

- in steilen Rinnen und Couloirs, wo ein Schwingen nicht mehr möglich ist
- in sehr steilem, absturzgefährdetem Gelände

Anwendung:

- Einstiegs- und Ausstiegsrichtung beachten, um unnötige Spitzkehren im steilen Gelände zu vermeiden.
- Der Führer steigt bzw. rutscht voraus.
- Je nach Beurteilung der Situation steigen bzw. rutschen die Teilnehmer einzeln oder dicht aufgeschlossen nach.
- Bei extremen Verhältnissen kann eine zusätzliche Sicherung notwendig werden. Eine fixierte Reepschnur erfüllt in vielen Fällen diesen Zweck.

Besonderheiten beim Variantenfahren

Da Variantenfahren hat gegenüber dem Skitourengehen spezielle Besonderheiten. Während auf Skitour der Hauptteil der Zeit dem Aufstieg zukommt und höchstens nur etwa ein Fünftel der Zeit von der Abfahrt beansprucht wird, ist dies beim Variantenfahren völlig anders gelagert.

Motivation und Erwartungshaltung der Variantenfahrer

Die Erwartung der Variantenfahrer unterscheidet sich in einigen Punkten von der der Skitourengänger. Der Skibergsteiger sucht ein harmonisch abgestimmtes Bergerlebnis mit dem Ziel, einen Gipfel zu erreichen. Inbegriffen sind der Aufstieg durch ein für ihn motivierendes und reizvolles Szenario und eine Abfahrt, bei der erst zweitrangig »meterhoher Pulverschnee« vorherrschen muß.

Den Variantenfahrer motivieren die Abfahrten, das »Tiefschneeabenteuer« im stiebenden Pulver. Das primäre Ziel ist das genußvolle Skifahren im freien Skigelände. Seilbahnen und Lifte verkürzen den Zustieg zum Beginn der Abfahrt auf das Notwendigste.

Voraussetzungen der Variantenfahrer

Ein Großteil der Variantenfahrer kommt von der Piste und hat ein hohes Niveau im technischen Können beim Abfahren. Auf der anderen Seite ist aber oft das Verständnis für das alpine Verhalten zu wenig ausgeprägt.

Gefahrenbewußtsein und Risikoverhalten

Das mangelnde Gefahrenbewußtsein und erhöhte Risikoverhalten vieler Variantenfahrer spiegelt sich in den vielen vermeidbaren Unfällen wider. Jeder, der sich außerhalb gesicherter Pisten bewegt, egal ob er abgeschieden auf Tour oder in einer Variante 100 m neben der Seilbahn unterwegs ist, befindet sich im alpinen Gelände und setzt sich den allgegenwärtigen Gefahren aus. Auch und gerade beim Variantenfahren sollte das Gefahrenbewußtsein geschärft werden und das korrekte alpine Verhalten vor einer überzogenen Risikobereitschaft stehen. Das Skivergnügen muß den Lawinerverhältnissen und der Sicherheit untergeordnet werden.

Beurteilung der Lawinensituation

Die Beurteilung der Lawinensituation wird beim Variantenfahren erschwert, weil man im Gegensatz zum Skitourengehen selten in die Gefahrensituation hineinwachsen kann. Die Benutzung mechanischer Aufstiegshilfen sowie kurze Zustiege zu den »Einfahrten« ermöglichen, wenn überhaupt, nur eine grobe, oberflächliche Beurteilung und Einstufung der Lawinengefahr. Dazu kommt der jahres-zeitlich frühe Beginn des Variantenfahrens. Während sich die Saison für größere Skitouren nach der Schneequalität richtet und etwa ab Mitte Februar beginnt, werden anspruchsvolle Varianten bereits dann gefahren, wenn es die Schneequantität zuläßt zu einem Zeitpunkt, wo sich die Schneedecke noch wenig verfestigt und stabilisiert hat.

Gebiets- und Geländekenntnis ist die Basis, um beim Variantenfahren das Risiko auf ein akzeptables Maß zu reduzieren und den größtmöglichen Erlebniswert bei den Abfahrten zu erreichen. Während beim Skitourengehen ein Gebietsunerfahrener auch bei weniger optimalen Verhältnissen eine Tour sicher durchführen kann, ist dies in Varianten nicht so leicht möglich.

Detaillierte Geländeausnutzung, gerade bei ungünstigen Sichtverhältnissen, setzt eine gute Geländekenntnis voraus. Die Frage, welche Variante wann bei welchen Verhältnissen wie gefahren werden kann, kann nur ein Gebietskenner aufschlußreich beantworten.