

# Stop or [trotzdem] Go

Seit knapp 10 Jahren ist „Stop or Go“ das Herzstück der Lawinenausbildung im Alpenverein. Über die Weiterentwicklung dieser Entscheidungshilfe berichtet Michael Larcher.

*Mag. Michael Larcher, Leiter Referat Bergsport*

## Vor 12 Jahren ...

... stellte der Schweizer Bergführer Werner Munter seine „professionelle Reduktionsmethode“ vor und eröffnete damit ein neues Kapitel in der praktischen Lawinenkunde. Diese „Neue“ oder „strategische Lawinenkunde“ stellte einen Paradigmenwechsel in der praktischen Ausbildung von Tourengehern und Freeridern dar, der seinesgleichen in der Alpingeschichte sucht. Auf Werner Munters Grundlage entwickelte sich in den Folgejahren eine Vielzahl von methodischen Konzepten, die allesamt ein Ziel verfolgen: JA-Nein- Entscheidungen im freien Skiraum zu ermöglichen. Die ausschließlich auf Grundlage des Lawinenlageberichtes (Gefahrenpotential), beobachtbarer Faktoren wie Hangneigung und Exposition sowie entlastender Verhaltensweisen wie Einzelfahren oder Entlastungsabstände. Kein Graben in der Schneedecke (wer das will, darf das natürlich weiterhin machen), kein Kaffesud-Lesen in zufällig gegrabenen Schneeprofilen, kein verschleiern der Tatsache, dass wir Tourengelher mit der Komplexität der Schneedecke hoffnungslos überfordert sind.

Die heute in Österreich am weitesten verbreitete Reduktionsmethode ist „Stop or Go“, im Alpenverein entwickelt und seit bald 10 Jahren das Herzstück aller OeAV-Lawinenkurse. Im folgenden ein sehr knapper Abriss der bereits bekannten Elemente und – etwas ausführlicher der Baustein „Trotzdem Go“, der nun – zusammen mit dem „Mental Check“ - erstmals in dem neu aufgelegtem „Stop or Go-Kärtchen“ publiziert wurde.

**Standardmaßnahmen Planung**  
Lawinenlagebericht Gefahrenstufen/-stellen/-quellen  
Wetterbericht Sicht, Wind, Temperatur, Niederschlag  
Karte, Führer Steilheit, Exposition, Checkpoints, Schwierigkeit  
Faktor Mensch+Gruppe! Gruppengröße, Eigenkünften, Motivation  
Notfallausrüstung LVS, Schaufel, Sonde, (Airbag), Handy, Erste-Hilfe-Paket, Biwaksack

Check 1 ←

**Standardmaßnahmen Gelände**  
LVS-Check am Ausgangspunkt  
Entlastungsabstände 10m ab 30° im Aufstieg  
Standardabstand 30m, ab 35° Einzelfahren bei der Abfahrt  
günstige Geländeformen nutzen Rücken, Terrassen  
laufende Orientierung "ich weiß, wo ich bin"  
klare Kommunikation Entscheidungen, Abstände, Abfahrtsbereich  
Faktor Mensch+Gruppe! Tempo, Pausen, Gruppendynamik

laufend Check 1 und Check 2 ←

**Check 1 (elementare Reduktionsmethode)**

1 gering	2 mäßig	3 erheblich	4 groß	5 sehr groß
	unter 40°	unter 35°	unter 30°	Verzicht
	Bereich der Spur	gesamter Hang	Gelände-kammer	auf Touren & Varianten

stop or go

**Check 2 (Gefahrenzeichen)**  
Neuschnee?  
frischer Triebsschnee?  
frische Lawinen?  
Setzungsgeräusche? Rissbildung?  
starke Durchfeuchtung?

Gefährlich für mich?

**Trotzdem Go?**  
Eindeutig begünstigte Exposition/Höhenlage laut Lawinenlagebericht  
Stark verspurter Hang  
Achtung: Einzelne Spuren gelten nicht!  
Tragfähiger Schmelzharschdeckel  
Achtung auf Tageserwärmung!  
Dichter Wald  
Vorsicht bei Lichtungen und am Waldrand!  
Lawinensichere Geländeform  
z.B. schneefreie Grate, abgeblasene Rücken

**Mental Check!**  
Extreme Stimmungslage?  
Glück, Euphorie, Stress, Angst, Panik  
Hoher Erwartungsdruck?  
von innen (Ich) oder von außen (Gruppe)  
Starke Konkurrenz?  
innerhalb der Gruppe oder zwischen Gruppen  
Vertraute Umgebung?  
Heimvorteil kann zu höherem Risiko führen  
Unklare Verantwortungs-lage?  
niemand fühlt sich zuständig, niemand entscheidet

Erhöhte Aufmerksamkeit und offene Kommunikation! ←

stop: ausweichen oder abbrechen stop or go

Großglockner im Morgenrot, Reinhold Stecher „Der Gletscherhahnenfuß“

## Stop or Go – die Entscheidungsstrategie

Das ist die Grundphilosophie: JA-NEIN (Stop or Go-) Entscheidungen treffen, die in den allermeisten Fällen (99,999 %) richtig sind und für wir möglichst wenige Grundlagen benötigen! Stop or Go bietet dafür dein Zwei-Filterssystem an, wobei der erste der mächtigste und wichtigste ist. Check 1 entspricht exakt dem „elementaren Reduktionsmethode“ und verknüpft die Gefahrenstufe des Lawinenlageberichtes mit den dem wichtigsten Geländeparameter - der Hangneigung. Die gesamte „Neue Lawinenkunde“ auf den Punkt gebracht: Je größer die allgemeine Lawinengefahr – die Gefahrenstufe ist dafür der komprimierteste Ausdruck – desto stärker der Verzicht auf steile (30° und mehr), sehr steile (35° und mehr) und extrem steile (40° und mehr) Hänge. Im konkreten Fall würde das bedeuten, dass eine Gruppe, die nach Stop or Go entscheidet, bei Gefahrenstufe 3 („erhebliche Lawinengefahr“) auf

Hänge verzichtet, die 35° oder steiler sind. Wichtig: Zu berücksichtigen ist bei Stufe 3 die steilste Stelle (über ca. 20 Höhenmeter) im gesamten Hang – nicht nur im Umkreis der Spur wie bei Stufe 2.

Der zweite Filter (Check 2) erhebt den Anspruch, die klassische Lawinenkunde auf fünf Fragen zu komprimieren. Er soll GO-Entscheidungen aus Check 1 einer zweiten Prüfung unterziehen und diese gegebenenfalls in „Stop-Entscheidungen umwandeln. Das passiert – wir wissen das heute – sehr selten. Am wichtigsten ist diese Funktion bei Gefahrenstufe 2, da Check 1 hier einen sehr großen Spielraum eröffnet: „Verzicht auf 40° (im Bereich der Spur) und mehr.“ Eine mit Triebsschnee gefüllte, knapp 40° steile Rinne zu erkennen und auf die Einfahrt – trotz „Go“ aus Check 1 - zu verzichten – diese Hoffnung ist an Check 2 geknüpft. Darüber hinaus sehen wir heute die Stärke dieser 5 Fragen (Neuschnee? Frischer Triebsschnee? ...) noch in einem anderen Licht: Sie helfen, unserer Wahrnehmung im

Gelände zu steuern und die Gefahrenstufe des amtlichen Lawinenlageberichtes zu verifizieren.

## Trotzdem GO

Dieser erste Filter – „Check 1“ – in Stop or Go ist – gerade bei Stufe 3 – sehr streng und verleitet uns als Ausbilder und Führer immer wieder dazu, die eigenen Regeln zu brechen bzw. unseren kritischen Kursteilnehmern gegenüber nach „Rechtfertigungen“ zu suchen, warum hier und jetzt der Check 1 überschritten werden darf. Vor etwa 3 Jahren erkannten wir, dass es 1. tatsächlich gut begründete, auf Fakten beruhende Argumente gibt, die es erlauben, die Grundregel von Check 1 zu brechen und - 2. - dass diese Ausnahmen sehr wenige sind und recht genau benannt werden

können. So entstand „Trotzdem Go“: Fünf Fakten, die uns dazu „berechtigten“ die Grenzen von Check 1 zu überschreiten:

### 1. Eindeutig begünstigte Exposition oder Höhenlage

Die hohe Qualität der Lawinenlageberichte im Alpenraum eröffnen uns heute einen größeren Spielraum: einmal durch die Regionalisierung, zum zweiten durch die Differenzierung der Lawinen-gefahr in Abhängigkeit von der Höhenlage (zB „Stufe 3 ab 2200 m, darunter 2“). Zudem wird seit Jahren (und nun mit einheitlichen Piktogrammen) angegeben, in welchen Expositionen die Gefahrenstellen vorwiegend zu finden sind. Das bedeutet für uns: Wären diese in den Piktogrammen dargestellten Hangrichtungen nicht vorhanden,

## infos

alpenverein  
bergsteigerschule

Die Bergführer der Alpenverein-Bergsteigerschule vermitteln die Grundlagen von Stop or Go und deren Anwendung im Gelände in maßgeschneiderten Kursen. Verschiedene Standorte in Österreich und je nach Zeitbudget – von einer Woche bis zu einem Wochenende. Perfekte Kursunterlagen durch unsere Lehrschriften „Stop or Go“ und „Notfall Lawine“ inbegriffen (-> [www.alpenverein.at/shop](http://www.alpenverein.at/shop)). Studieren Sie unsere Homepage: [www.alpenverein-bergsteigerschule.at](http://www.alpenverein-bergsteigerschule.at). Vielleicht wollen Sie ja auch nur an unserem Gewinnspiel teilnehmen?

wäre die Gefahrenstufe um einen Grad niedriger. Für unsere Praxis: Wir erlauben uns dann eine Gefahrenstufe niedriger anzunehmen, wenn wir eindeutig in einer begünstigten Exposition unterwegs sind, wenn also die für die Allgemeine Gefahrenstufe verantwortlichen Faktoren in deren Expositionen nicht gegeben sind. Im Zweifelsfall bleiben wir bei der höheren Gefahrenstufe.

## 2. Stark verspurter Hang

Dieser Trotzdem Go-Faktor beruht auf der gesicherten Erkenntnis, dass die Wahrscheinlichkeit, in einem stark verspurten Hang ein Schneebrett auszulösen sehr gering (nicht Null!) ist. Vorausgesetzt, ich bleibe innerhalb der verspurten Bereiche! Wann ist ein Hangbereich stark verspurt? Dann, wenn mehrere Spuren ineinander verlaufen, so, dass es mir nicht mehr leicht möglich ist, die einzelnen Spuren zu differenzieren und es mir innerhalb des befahrenen Korridors nicht mehr möglich ist eine Spur zu ziehen ohne andere zu kreuzen. Beachten Sie aber auch bei Anwendung dieses Trotzdem-Go-Faktors die „Stop or Go- „Standardmaßnahmen“: Abfahrten



Die Crew auf dem Weg zur Arbeit

Foto: M. Knaus

nur in großen Abständen (30 m), ab 35° Einzelfahren. Wichtig: Dieser „Trotzdem-Go“-Faktor gilt nur bei trockener Schneedecke, nicht bei starker Durchfeuchtung!

## 3. Tragfähiger Schmelzharschdeckel

Nichts erlaubt uns eindeutiger auf hohe Stabilitätsverhältnisse zu schließen und eine Schneebrettauslösung nach menschlichem Ermessen auszuschließen, als ein Schmelzharschdeckel. Wann immer eine solche Situation gegeben ist, können wir uns gemäß Stufe 1 verhalten. Steilhänge sind dann mehr nach Absturzgefahr als nach Lawinengefahr zu beurteilen. Aber Achtung: Die Sicherheit ist in dem Moment verloren, im dem Schmelzharschdeckel aufgeweicht ist!

## 4. Dichter Wald

Hier genügt der Hausverstand: Natürlich ist dichter Wald ein Lawinenschutz - auch für uns Tourenger und die Anwendung von Reduktionsmethoden macht hier natürlich keinen Sinn. Zu beachten – und in der Ausbildung zu vermitteln – ist allerdings der Umstand, dass große Waldlichtungen wie freies Gelände zu betrachten ist - auch wenn die Bäume rundherum ein sicheres Gefühl vermitteln. Dasselbe gilt für den Waldrand-Grenzbereich, also den Übergang ins freie Gelände! Das Sicherheitsgefühl, das lichte Lärchenbestände und einzelne Bäume vermitteln, ist rein psychologisch und hat realen Hintergrund! Dichter Wald bedeutet ca. alle 5 Meter ein Baum, ist zum Schifahren maximal lustig, ganz sicher aber keine Freude.

Beachten Sie hier die Verletzungsgefahr - für sich selbst und Bruder Baum!“

## 5. Lawinensichere Geländeform

Der Wind ist nicht nur Baumeister der Lawinen, er ist auch dafür verantwortlich, dass wir häufig auf Rücken unterwegs sind, auf denen wenige Zentimeter festgepresster Schnee vorhanden sind, dazwischen schauen vereinzelt Grasbüschel oder Almrosen raus. Auf einer solchen Schneedecke unterwegs zu sein bedeutet eine ähnlich sichere Situation wie bei einem tragfähigen Schmelzharschdeckel. Von den Limits des Checks 1 sind wir hier entbunden. Noch eindeutiger ist die Situation, wenn ich auf Grat unterwegs (mit den Skiern am Rücken oder im Skidepot) bin oder wenn ein Rücken komplett von Schnee befreit ist. Achtung: Das Kriterium „Rücken“ allein ist entschieden zu wenig, um diesen Faktor ins Treffen zu führen!“ Es bedarf immer auch des Merkmals „keine schneebrettfähige Schneedecke vorhanden“.

## Abschließend

Tenzin Gyatsho, besser bekannt als seine Heiligkeit, der 14. Dalai Lama, formulierte einst einen Satz der für unsere Sicherheitsarbeit im Alpenverein leitgebend ist: „Lerne die Regeln gut, damit du sie richtig brechen kannst!“ Unsere (empfohlenen!) Regelwerk für Skitouren mit happy end: siehe Stop or Go: Check 1, Check 2, Standardmaßnahmen. Regeln richtig brechen: siehe „Trotzdem Go“.

