

REISE & FREIZEIT



Wilde Vogesen

Durch die wilden Vogesen: Vier Stunden und 500 Höhenmeter auf Schneeschuhen von Le Gaschney zum Hohneck. Seite IV



Unbändiges Fernweh

Einmal Fernweh und zurück: Das 6. Mundologia-Festival in Freiburg ist Multivisions-Show, Messe und Fotoausstellung. Seite V



Gebündeltes Talent

Handel mit Talent und Show: Bei der Kulturbörse in Freiburg treffen sich Kunstinteressierte aus dem In- und Ausland. Seite VI



Gmüatli aufi

Skitouren, Lawinen- und Schneekunde: Beim Hike-&-Ride-Camp in Warth-Schröcken drücken die Teilnehmer auch die Schulbank / Von Stefan Zahler (Text und Fotos)

Aufwärts Richtung Gipfel: Wer unverspurte Hänge sucht, muss zumeist ein bisschen laufen. Lohn der Mühe ist die Ruhe der Berge und tolle Abfahrten.

G müatli – es ist das Wort der Woche. Gmüatli – gemütlich –, stapfen wir dem stahlblauen Himmel entgegen, tauchen knietief im Schnee ab oder gehen halbwegs kommod in angelegten Spuren. Wir schnallen Felle unter die glatten Skier und laufen in Serpentina den Berg hoch, um dann gmüatli unberührte Tiefschneehänge runterzudüsen, juuuuuuu! Willkommen im Hike-&-Ride-Camp in Warth-Schröcken.

Hike & Ride, der Österreicher würde vielleicht eher Aufi und Abi sagen, aber das klingt halt nicht in den Ohren der Tourismusmanager und ihrer Klientel, ist ein neues Angebot in Warth-Schröcken. Die Region in Vorarlberg ist unter Skifahrern und Snowboardern, die gerne abseits der markierten Pisten fahren, (noch) ein Geheimtipp. Jetzt soll Hike & Ride helfen, damit Warth-Schröcken zum „Freeridekompetenzzentrum der Alpen“ aufsteigt. So jedenfalls wünscht es sich Thomas Übelher von der Skilifte Warth GmbH. Das Camp soll die Teilnehmer zu den schönsten Tiefschneeabfahrten der Region führen, aber auch aufzeigen, dass es beim Skifahren abseits der Pisten alpine Gefahren gibt. „Wir nehmen viel Geld in die Hand“, erklärt Übelher, „um diese Gefahren aufzuzeigen und ein Bewusstsein dafür zu schaffen.“ Der Untertitel des Camps könnte auch heißen: Risiko- und Notfallmanagement.

Christian Fritz ist 28, er ist der Sohn des Bürgermeisters von Warth – und ein wilder Hund. Im Sommer rast er schon

mal auf dem Hinterrad seines Motorrads durch den Bregenzerwald, stürzt sich beim Canyoning in die eiskalte Lech und überquert Schluchten nur an einem Drahtseil hängend. Christian ist staatlich geprüfter Skilehrer und der Mann mit dem Gespür für Schnee. Er leitet das Hike-&-Ride-Camp in dieser Woche. Christian sagt, welche Pisten wir fahren, wo wir wie aufsteigen – und wo und wie wir abfahren. „Die Touren, die wir machen, sind sicher“, sagt der junge Mann unseres Vertrauens, „ich bin doch nicht lebensmüde.“ Und: Gmüatli soll's schon sein ...

REGEL 1: NIEMALS ALLEIN INS GELÄNDE

Deshalb marschieren wir jetzt in aller Ruhe Schritt für Schritt um das Warther Horn rum. Wir sind auf dem Weg Richtung Lech, Ziel ist die Wösterspitze. Mit jedem Höhenmeter wird es ruhiger, das Surren der Liftanlagen, das Geplapper der Skifahrer wird schnell von der weißen Bergwelt verschluckt. Stille. Keine Menschenseele in der Nähe. Allein deshalb lohnt der Aufstieg. Und natürlich der folgenden Abfahrt wegen.

Eine Stunde später hat uns das „richtige“ Leben wieder. Skischuhe knirschen zwischen Rollspilit und dreckigem Altschnee, Pferde ziehen Schlitten mit Damen in teuren Nerzmänteln und großen Sonnenbrillen, die ersten Abfahrer feiern vor zwölf mit einem Gläschen Champans. Was eigentlich? Egal, wir machen uns mit der Seilbahn auf Richtung Kükopf-Bergstation. Auf der anderen Bergseite ist das

Tagesziel, die Wösterspitze, 2558 Meter plus Gipfelkreuz.

Tourengehen hat etwas Meditatives. Jeder muss sein Tempo gehen. Wer zu forsich angeht, wird schnell müde. Deshalb gilt: Rhythmus finden, dazu ein sticherer Tritt, dann wird der Kopf frei und das Gehirn ist bereit für ein Feuerwerk an Eindrücken: der in der grellen Sonne blitzende Schnee, der tieblaue Himmel, die imposanten Gipfel.

Die Schönheit der Berge lässt viele die Gefahren vergessen, Leichtsinns ist hier oben ein denkbar schlechter Ratgeber. Jedes Jahr verunglücken in den Alpen Menschen tödlich, allein in Österreich verloren 2007 nach einer Statistik des Österreichischen Kuratoriums für Alpine Sicherheit 333 ihr Leben, die meisten davon beim Wandern und Bergsteigen. Dicht gefolgt von Unfällen auf und abseits der Skipisten. 22 Menschen wurden Opfer von Lawinen, 120 Lawineneignisse wurden den Bergwächtern gemeldet.

Die Ursachen für die Unfälle sind vielschichtig, immer wieder gehen Skifahrer oder Snowboarder ohne alpine Erfahrung und Rettungsausrüstung ins freie Gelände, ignorieren Lawinenwarnstufen. Immer wieder lösen Skifahrer oder Boarder unmittelbar neben gesicherten Pisten Lawinen aus. Immer wieder trifft es aber auch erfahrene Tourengehänger, oft sind sie alleine unterwegs – ein absolutes No-go.

Fünf Lawinenwarnstufen gibt es, von 1 (geringe Lawinengefahr) bis 5 (sehr groß – Verzicht auf Touren). Die Unfallstatistik zeigt ein erschreckendes Bild: 69 Prozent

der Lawinenunfälle in Österreich in den Jahren zwischen 1987 bis 1999 ereigneten sich bei den Lawinenwarnstufen 1 (22 Prozent) und 2 (47). Eine trügerische Sicherheit ... Und: Bei 28 Prozent der Unfälle galt Lawinenwarnstufe 3 (erheblich).

Tourengehen ist derweil nicht nur meditativ, es ist auch anstrengend. Eine gute Grundkondition ist Voraussetzung für den Aufstieg, zumal dann, wenn die Skier auf den Rucksack geschnallt werden und es zu Fuß den Berg hochgeht. Gleichgewichtssinn, Trittsicherheit und Schwin-

delfreiheit sind von Vorteil. Zwei Stunden und 500 Höhenmeter dauert der Aufstieg auf die Wösterspitze mit ihrem drei Meter hohen Gipfelkreuz, der Lohn der Mühe ist ein atemberaubender Blick im 360-Grad-Winkel. Und die Gewissheit, dass hier nicht jeder hochkommt. Der Eintrag ins Gipfelbuch bestätigt die Einschätzung. Und macht Hoffnung auf eine unverspurte Abfahrt durchs Bockbachtal. „Aber gmüatli“, mahnt Christian.

REGEL 2: NICHT GLEICHZEITIG ABFAHREN

„Ich fahre vor, ihr wartet hier“, erklärt Christian. Es ist eine der wichtigsten Grundregeln im freien Gelände: Abstand halten. Die Gefahr, ein Schneebrett oder eine Lawine auszulösen, erhöht sich um ein Vielfaches, wenn mehrere Personen gleichzeitig einen Hang befahren.

Aber wie erkennt man, ob ein Hang lawinengefährdet ist? „Hangneigung, Sonneneinstrahlung, Wind, Temperatur: Es sind viele Faktoren, die bei der Beurteilung eine Rolle spielen“, sagt Markus Strolz, Skilehrer, Bergführer und Mitglied der Lawinenkommission in Warth. Er beschäftigt sich seit vielen Jahren mit der Entstehung von Lawinen – und der Vermeidung von Unfällen. Denn wer in eine Lawine gerät, hat nicht viel Zeit. 15 Minuten etwa, jede Minute mehr unter der tonnenschweren Last – ein Kubikmeter Schnee kann sich zu einem Gewicht von bis zu 700 Kilogramm verdichten –, kann tödlich sein. Eine Atemblase ist von Vorteil. Aber auch dann gilt:



Aufstiegshilfe: Mit Fellen unter den Skiern geht es leichter den Berg hoch.



Kniffliger Einstieg: Unterhalb einer Wächte geht es in den unverspurten Hang des Bockbachtals.

FOTOS: STEFAN ZÄHLER

Nach einer halben Stunde können laut Statistik nur noch 30 Prozent der Verschütteten lebend geborgen werden.

In jedem Fall braucht es eine schnelle und organisierte Rettungskette: Punkt 1: Bergrettung alarmieren. 112 funktioniert immer, auch ohne Handypfänger. Zur Not Handy ausschalten und nur die Nummer 112 wählen. Punkt 2: Den Hang in verschiedene Regionen einteilen und mit der Suche beginnen.

REGEL 3: EFFEKTIVE HILFE WILL GELERNT SEIN

Ohne Übung ist der effektive Umgang mit Lawinenverschüttensuchgerät (LVS), Sonde und Schaufel schwierig. Grobsuche, Feinsuche: „Wenn der Piepser eine Entfernung zum Opfer um die zwei Meter anzeigt, geht's nah an den Boden zur Feinsuche“, erklärt Christian am nächsten Tag. Wir sind an der neu eingerichteten Pieps-LVS-Übungsanlage beim Steffelsalp-Express in Warth. Hier kann man kostenlos den praktischen Umgang mit seiner Notfallausrüstung üben, Zeitnahme inklusive. Die Sekunden und Minuten rasen, dabei müsste man sich eigentlich Zeit nehmen, um Konzentration zu finden, den Puls zu regulieren, Nebengeräusche auszublenden. Die vom LVS gesendeten Signale breiten sich wellenförmig aus, die Piepsgeräusche richtig zu interpretieren ist nicht einfach. 30 Meter in die falsche Richtung laufen kann entscheidend sein.

Praxis und Theorie: Es ist Konzept des Hike-&-Ride-Camps, den Skitouristen nicht nur die schönsten Freerideabfahrten rund um Warth-Schröcken zu zeigen. Sie sollen auch etwas über die komplizierte Materie Schnee lernen. Dafür müssen sie auch schon mal die Schulbank drücken – auch wenn die in diesem Fall die weichen Polster des Hotels Warther Hof sind. Gmütlich ist es hier – und ermutigend. Am Laptop zeigt Christian Fotos und Videos von Lawinenabgängen und erzählt über deren Entstehung. Schnee, so viel wird schnell deutlich, ist eine Wissenschaft für sich. In fünf Tagen hinter die Geheimnisse des weißen Goldes zu kommen ist unmöglich. Sicher ist: Der Respekt vor der Naturgewalt steigt, das Camp sensibilisiert. „Wenn das bei den Teilnehmern ankommt, ist viel erreicht“, sagt Christian.

Wie unterschiedlich die Schneeverhältnisse auf engstem Raum sein können, zeigt am nächsten Tag die Tour aufs War-

ther Horn. Unten im Skigebiet liegt eine dicke Watterschicht, die Sicht reicht kaum bis zur Skistockspitze. Auf dem Weg nach oben gehen wir an einem Bergkamm entlang, den der Wind hart gepresst hat, Tritt zu finden ist nicht einfach. Nur ein paar Meter weiter versinken wir bis zum Knie in den Schnee. Wind ist der Baumeister der Lawinen, sagen die Experten.

Auf dem Horn oben muss Christian eine Entscheidung treffen. Runter und zurück ins Skigebiet in einer Rinne – oder auf der anderen Seite in der Sonne Richtung Lech abwärts. Die Uhr zeigt inzwischen 13 Uhr an, die Sonne brennt in den Schnee, es ist nach der Kälte der letzten Tage deutlich wärmer geworden. Der Skiduje entscheidet sich für die schattige Rinne und trifft damit – wie inzwischen gewohnt – die richtige Entscheidung. Statistisch gesehen ist sie falsch: Die Mehrzahl von Lawinen geht an Nord- und Nordwesthängen ab...

Ein letztes Mal geht es in einen unverspurten Hang. Fast ein kleines Wunder, vor 14 Tagen hat es das letzte Mal geschneit. Christian gibt Gas, mit großen Schwingen düst er den Hang runter, ne-



Feinsuche: Christian ist dem „Lawinenopfer“ schon ziemlich nah.

disch beobachtet von einer Gruppe Tourengeher, die noch Richtung Gipfel unterwegs ist. „Juhuuuuuu!“ Auch Skiprofi Christian Fritz freut sich noch jedes Mal, wenn er einen solchen klasse Tiefschneehang erwischt. „Gmütlich, oder?“

INFOBOX

HIKE-&-RIDE-CAMP IN WARTH-SCHRÖCKEN

Skigebiet: 14 Lifтанlagen erschließen 66 Pistenkilometer zwischen 1500 und 2050 Meter Höhe. Sowohl Familien als auch sportliche Fahrer finden Abfahrten. **Hike-&-Ride-Camp:** 5 Tage, Tourenstart ist jeweils am Sonntag. Je nach Wetter- und Schneesituation führen die Touren ins Gebiet von Warth-Schröcken,

Richtung Kleines Walsertal und/oder an den Arlberg nach Lech. Das Variantenpaket ist inklusive Skiführer, Sicherheitsausrüstung, Freerideski und Felle und kostet ohne Unterkunft 535 Euro. Das Camp ohne Ausrüstung kostet 360 Euro, der Skipass ist nicht eingerechnet. Die Camps werden bis zum 12. April angeboten, Anmeldung bis spätestens eine Woche vor dem gewünschten Termin.

Anreise: Mit dem Auto entweder über Basel und Zürich nach Dornbirn, von dort in den Bregenzerwald über Bösdele und Bezau nach Schröcken und Warth; alternativ über Freiburg, Donaueschingen, Friedrichshafen und Lindau nach Dornbirn und dann in den Bregenzerwald. Fahrzeit von Freiburg etwas mehr als drei Stunden. Mit dem Zug geht's bis Dornbirn, dann weiter mit dem Bus. **Kontakt:** Tourismusbüro Warth-Schröcken, A-6767 Warth, E-Mail info@warth-schroecken.com, ☎ 0043/5583-35150, Internet www.warth-schroecken.com



„Demut ist angebracht“

BZ-INTERVIEW: Meteorologe Karl Gabl über alpine Gefahren

Niemals allein ins Gelände, sagt Karl Gabl. Der Meteorologe ist Leiter des Wetterdienstes Tirol bei der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik in Innsbruck und Bergführer seit 1975. Der gebürtige St. Antoner weiß, wovon er spricht: Er hat schon leidvolle Erfahrungen gemacht mit abgehenden Lawinen, wie er Stefan Zähler verriet.

BZ: Immer mehr Skifahrer, gute wie weniger gute, fahren in ungesichertes Gelände. Was muss man beachten, wenn man abseits der markierten und überwachten Pisten fahren will?

Gabl: Wichtig ist vor allem, dass man Informationen einholt, wie gefährlich ein Ausstieg in den Tiefschnee ist. Lawinenberichte geben Aufschluss, man kann Skihelme fragen und man kann schauen, ob bei den Informationstafeln der Lifte die Warnleuchten angeschaltet sind. Wenn die angeschaltet sind, heißt das Lawinenstufe 4 und damit: Hände weg von jeglichen Fahrten ins Gelände abseits der gesicherten Pisten. Ansonsten ist es sehr wichtig, dass man generell allein einen Hang befährt und nicht gleichzeitig wie eine wilde Horde runterbreitert. Denn wenn etwas passiert, werden nicht zehn Leute von einer Lawine erfasst, sondern nur einer. Die anderen neun können dann retten. Außerdem sollte man zum Beispiel bei Lawinenwarnstufe 3 darauf achten, dass man keine steileren Hänge befährt als maximal 35 Grad. Oder man sollte im Wald fahren, aber natürlich nur dort, wo es erlaubt ist.



Karl Gabl

BZ: Kameraden als potenzielle Lebensretter bedeutet auch: Nie allein ins Gelände.

Gabl: Keinesfalls. **BZ: Wie entsteht denn eine Lawinenvorfahrt?**

Gabl: Unsere Kollegen vom Tiroler Lawinenwaidienst stützen sich zunächst auf ihre Schneedeckenerhebungen. Sie haben Informationen, ob die Schneeeisung begünstigt worden ist, ob es Schneeverfrachtungen gab und sie haben natürlich in Zusammenarbeit mit den Meteorologen Informationen über den Temperaturverlauf. Diese Informationen gepaart mit einer großen Erfahrung wird in den Lawinenlagebericht gepackt.

BZ: Es werden immer häufiger Lawinenkurse angeboten. Machen die Sinn?

Gabl: Keine Frage: Wissen schafft Macht. Das Beste ist sicherlich ein Lawinenkurs bei entsprechenden Institutionen, ob das alpine Vereine sind, oder in Zusammenhang mit einem Skikurs ist. Wichtig ist: Eine gewisse Vorsicht, ich würde fast sagen, Demut ist angebracht, weil man den Schnee nicht hundertprozentig in den Griff kriegt.

BZ: Es gibt neue Hilfsmittel, Rucksäcke mit Airbag etwa, aber man darf sich wohl nicht der Illusion hingeben, dass sei eine Überlebensgarantie.

Gabl: Überhaupt nicht. Neben einem solchen Rucksack gehört zur Standardausrüstung für das Gelände ein Verschüttensuchgerät, eine Schaufel und eine Sonde. Ohne Schaufel, nur mit einem Ski, gräbt man bis ein Meter Tiefe eine Dreiviertelstunde, mit einer Schaufel geht es in zehn Minuten. Das ist für das Opfer ein entscheidender Überlebensvorteil. Mit der Sonde kann ein Verschütteter viel schneller geortet werden. Der Airbag gehört seit einigen Jahren dazu. Er bietet die große Chance, dass man infolge des Auftriebs in der Lawine oben bleibt.

Üben, üben, üben

PRAXISTEST: Ein Rucksack mit einem Lawinenairbag kann Leben retten, vorausgesetzt, man weiß damit umzugehen

Unspektakulär öffnen sich die zwei Airbags, innerhalb von Sekunden haben sich die zwei knallroten Luftsäcke mit insgesamt 170 Liter Volumen aus dem Rucksack geschüttelt. Sie sollen dafür sorgen, dass ein Skifahrer oder Snowboarder, der in eine Lawine gerät, „oben“ bleibt – soll heißen, dass er möglichst nicht von den tonnenschweren Schneemassen erdrückt wird. „Der Lawinenairbag kann Leben retten“, sagt Skilehrer und Bergführer Markus Strolz aus Warth-Schröcken, „vorausgesetzt, man kriegt ihn in einer Stresssituation ausgelöst.“ Sollte das ein Problem sein? Ein Praxistest.

Die Firma ABS aus Gräfelfing bei München ist der bekannteste Hersteller von Lawinenrucksäcken. Wir haben uns für das Modell Vario mit einem Packvolumen von 15 Litern entschieden. Nach Herstellerangaben „die ideale Packgröße zum Freeriden und für Tagesausflüge abseits der Pisten“. Vario bedeutet, dass verschiedene Packvolumen (15, 30, 50 Liter) per Reißverschluss auf die Rücken-

platte mit den ABS-Airbags befestigt werden können. Bevor es losgehen kann, muss eine der beiden mitgelieferten Gaskartuschen montiert werden. Die Beschreibung ist eindeutig, die Umsetzung kein Problem. Danach muss der Griff für die Zugschleife am Rucksack angebracht werden, auch das ist schnell erledigt. Der Hersteller empfiehlt allerdings, den Griff nur anzubringen, wenn es ins Gelände gehen soll, um ungewollte Auslösungen (die Seilbahnen sind manchmal voll von Scherzbolden) zu verhindern.

Nachdem der Lawinenairbag betriebsbereit ist, kann der Test beginnen. Es geht im Tiefschnee den Hang runter, im Fahren soll der Airbag ausgelöst werden: Auslöser ist, kann der Test beginnen. Es geht im Tiefschnee den Hang runter, im Fahren soll der Airbag ausgelöst werden: Auslöser ist, kann der Test beginnen. Es geht im Tiefschnee den Hang runter, im Fahren soll der Airbag ausgelöst werden: Auslöser ist, kann der Test beginnen. Es geht im Tiefschnee den Hang runter, im Fahren soll der Airbag ausgelöst werden: Auslöser ist, kann der Test beginnen.

Skilehrer Christian steht ein Stück weiter unten und lacht verschmitzt. Er kennt das Problem. Er vertraut im Gelände auch einem ABS-Rucksack – und automatisiert vor jeder Saison wieder und wieder die Handgriffe für eine erfolgreiche Auslösung. Übung macht auch hier den Meister – und scheint Markus Strolz in seiner Einschätzung zu bestätigen. Die Firma ABS hat dem Rucksack zwei Gaspatronen beigelegt, eine zum Testen, eine für den Ernstfall – zu wenig, wie sich in diesem Fall herausgestellt hat.

Dass das System funktioniert, ist unbestritten: Das Institut für Schnee- und Lawinenforschung in Davos in der Schweiz will herausgefunden haben, dass die

Überlebenschancen in einer Lawine mit einem ABS-Rucksack bei 98 Prozent liegen.

Nachdem die Airbags durch „menschliches Versagen“ im Test mit ein bisschen Verzögerung doch noch ausgelöst haben, muss zum einen die Gaspatrone gewechselt werden, zum anderen die Luft aus den Kammern gelassen werden. Dafür wird ein Knopf gedrückt und mit dem eigenen Körpergewicht nachgeholfen. Kein Hexenwerk, genauso wenig wie das Falten und Verpacken der Airbags an den beiden Seiten des Rucksacks.

Übrigens: Schaufel und Sonde können bei den ABS-Rucksäcken angedockt werden, ebenso der Helm und die Ski. Das ist praktisch bei Touren, denn im steilen Gelände ist es äußerst schwierig und kräfteverzehrend, mit den Skiern auf der Schulter vorwärtszukommen. Das System hat seinen Preis: Das getestete Modell in Größe L kostet 758 Euro – aber was ist das gegen ein Menschenleben? Stefan Zähler

www.abs-airbag.com



Schritt 1: Gaspatrone einbauen...



... Testauslösung: Wo ist der Griff?



... geschafft, wenn auch mit Mühe



... und zurück in den Rucksack