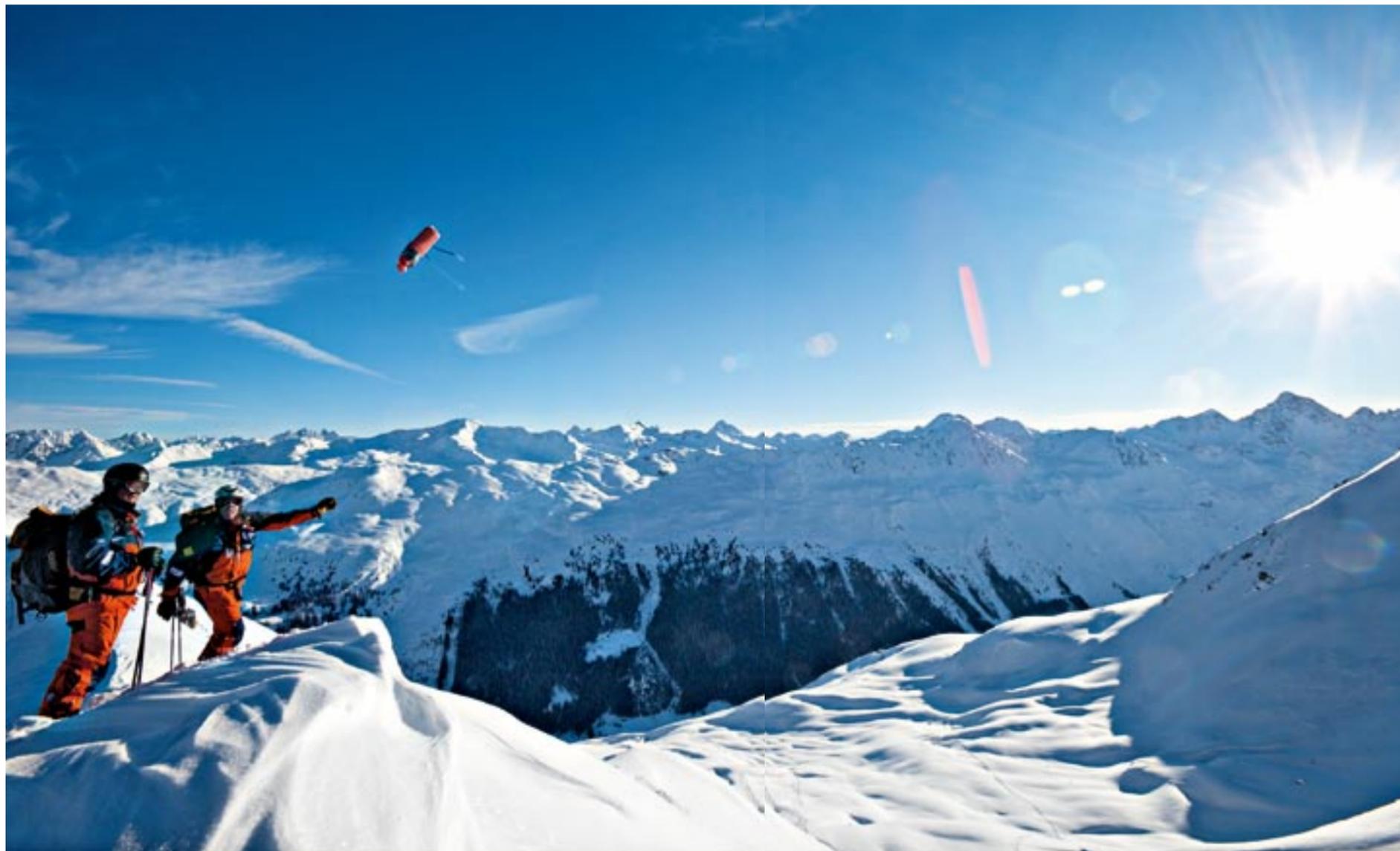


# Die dunkle Seite des Schnees

Weißes Flockengewimmel erfreut die Wintersportler und mobilisiert zugleich die Bergretter. Mit Sprengstoff und Raketen bekämpfen die Schutzengel das Lawinenrisiko. Wir begleiten das Team aus Davos im Cockpit seines Helikopters

Rettungschef Vali Meier sichert den Flüelapass mit einer Panzerfaust. Die Explosion der Granate löst Schnee-  
bretter und Wechten in bis zu 1800 Meter Entfernung



Vali Meier wirft eine Sprengladung über die Kante (links). Am Sprengpunkt löst sich eine Lawine, die den Hang hinunterrast (ganz oben). Das Schneebrett ist im Tal angekommen, die Gefahr gebannt

TEXT: Tobias Moorstedt  
FOTOS: Florian Wagner

Um 3.30 Uhr schweben die letzten Flocken lautlos auf Davos, bis die Wolken aufreißen und Sterne am Himmel aufleuchten. Es ist still, nur auf einer Dachschräge rumpelt es, weil sich die Flocken nicht abfinden mögen mit ihrer Lage. Es sind diese wenigen Geräusche, die Vali Meier nun aus dem Schlaf reißen. Der Leiter der Bergrettung am Jakobshorn tritt um kurz vor vier auf seinen Balkon und ahnt Böses. „Heute muss man fast damit rechnen, dass einer untergeht.“ Eine Stunde später trifft Meier sein Team an der Talstation. Er trägt einen weißen Helm und orangefarbene Kleidung im blauen Licht der Dämmerung. In der Gondel wird wenig gesprochen. Die Männer ziehen die Schnallen an Rucksäcken und Schuhen fest. Meier sagt: „Wir werden viel Dynamit abwerfen müssen.“

Davos am gefährlichsten Tag des Winters. Es hat 72 Stunden geschneit. Zum ersten Mal seit Tagen geht die Sonne über den Bergen auf. Meier ist angespannt, nach 18 Jahren Berufserfahrung kann er alle wichtigen Faktoren wie Temperatur (-17 Grad), Wind (29 Kilometer pro Stunde, Nordwest), Neuschnee (110 Zentimeter) und die voraussichtliche Besucherzahl (6500) in eine komplizierte Formel packen und die Wahrscheinlichkeit eines Unglücks berechnen. Heute gefällt ihm das Ergebnis nicht.

Sechs Uhr. Meier und sein Team bereiten das Dynamit vor. An 80 Punkten wollen die Bergretter die Lawinengefahr entschärfen. Ohne den Einsatz von Feuerkraft könnten Neu- und Altschnee später von selbst ins Rutschen geraten. Bedroht wären dann Tourenger, die von den Stationen

der Lifтанlagen in ungesichertes Gebiet aufsteigen. Aber auch die Pisten sind gefährdet. Heute früh fletschen die Hänge, die das Skigebiet umzingeln, ihre makellos weißen Zähne. Vali Meier wird ihnen einige davon ausschlagen.

Vom Hubschrauber AStar B3 aus soll das Team Explosionen am Boden auslösen. Die Hänge werden mit jedem Knall gewaltig entlastet. Miriam Grämiger, einzige Frau in der Bergwacht Jakobshorn, wirft fast beiläufig ein paar hundert Kilogramm Dynamit aus dem Hubschrauber. Ein Kollege reicht ihr die vier Kilo schwere Sprengladung, sie zündet die Lunte an und wirft die Stange hinaus. Die 30-jährige gelernte Hebamme arbeitet seit vier Jahren im Winter bei der Bergwacht. „Eine gute Abwechslung zum Kreißsaal“, sagt sie. Um Leben und Tod geht es in beiden Berufen. Unter

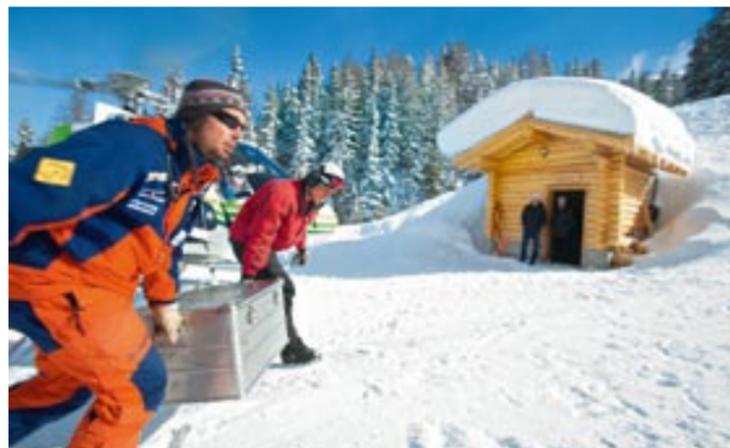
dem Heli kracht es, Schallwellen jagen über das Terrain. Grämiger blickt auf die Schneebretter, die den Berg hinunterrasen, und sagt: „Was ich hier erlebe, flößt mir Respekt ein.“ Der Hubschrauber fliegt wie eine aufgeregte Libelle über Kuppen und Kanten, oft nur wenige Meter vom Fels entfernt. „Eins, zwei, drei! Abwurf!“, schreit Grämiger. 90 Sekunden später knallt es, und Wolken aus Schnee und grünlichem Schwefel steigen auf.

Die Bombardierung aus der Luft ist unmöglich, wenn der Hubschrauber ausgebucht ist, Nebel die Sicht behindert oder der Wind zu heftig bläst. Dann beladen Meier und sein Team Rucksäcke mit Dynamit und steigen zu den Sprengpunkten auf. Oder sie nutzen einen alten Raketenwerfer der Schweizer Armee, um die Hänge aus der Distanz zu beschießen.

8.45 Uhr, Frühstück. Eine Wendeltreppe führt in den dritten Stock der Bergstation. Panoramafenster bieten einen 360-Grad-Blick über das Skigebiet. Die Einsatzzentrale ähnelt einer Feuerwache. Bei einem Notfall laufen die Männer ins Lager, wo Sonden und Schaufeln bereitstehen und auch der Spürhund wartet. Acht Minuten dauert es, bis die Retter nach einem Notruf vor Ort sind. Noch herrscht Ruhe. „Die Skifahrer werden ja gerade erst losgelassen“, sagt Meier. Grämiger dokumentiert ihren Einsatz im Heli, notiert Gewicht der Ladungen und Position der Abwürfe. Jeder Sprengpunkt hat eine Nummer, nur Hänge, an denen jemand verschüttet wurde, tragen teamintern den Namen des Opfers. „Wer berühmt werden will“, sagt einer, „muss sich von der Lawine fangen lassen.“

12 Uhr. Im Sekundentakt kommen Skifahrer an der Mittelstation an. Die Bergretter sind nur selten zu sehen, sie bewegen sich im Hintergrund, um sicherzustellen, dass im Vordergrund alles glattläuft. Ihr Maschinenhof ist ein wichtiger Knotenpunkt des alpinen Verkehrs, mit Hubschrauberlandeplatz, Schneemobilen und Notfallschlitten. Hier steht auch die Pulverhütte mit dem Sprengstoff-Vorrat. Niemand würde vermuten, dass in dem Holzbau mit dem Gämsgewei über der Tür explosives Material lagert. Auf einem Plakat steht: „SOS!“ „Save our Souls“ ist die Losung der Schiffbrüchigen. In Davos steht die Abkürzung aber für die Umweltschutzkampagne „Save our Snow“. Durch die von Menschen verursachte Erderwärmung ist der Schnee bedroht. An Tagen wie diesem bedroht er die Menschen. —>

Rechts: Vali Meier verlässt die Gondel in Richtung Pulvahütte, dem Munitionslager  
Unten: Zwei Bergretter tragen eine Kiste Dynamit im Laufschrift vom Helikopter zur Pulvahütte



Wirbel am Jakobshorn: Der Heli der Bergrettung lässt eine Pulverschneewolke aufsteigen (links). Meier untersucht neben der Piste die Schneedecke

Vali Meier steht regungslos am Fenster und blickt mit seinem Fernglas Habicht AT 80 auf die Pisten. Er könnte problemlos die Skimodelle der Freizeitsportler identifizieren, aber die alpine Autobahn interessiert ihn nicht. Er schaut weiter empor, zu den Bergspitzen, an denen so viele Tonnen Schnee hängen, dass jederzeit etwas losgehen kann, wie er sagt. Er hat recht: Wenig später beobachtet Meier eine gewaltige Lawine im Sertigtal, einem schmalen Hochtal, das vom Jakobshorn über eine unter Tourenskifahrern beliebte Variantenabfahrt zu erreichen ist. Die Lawine ist so mächtig, dass sie über die Talsohle hinausläuft und die Häuser eines Weilers knapp verfehlt.

Pro Jahr zählt Davos fünf bis zehn Lawinenunfälle. Auch wenn die Überlebensrate durch Ortungssysteme und Lawinen-Air-

bags gestiegen ist, sind Meier und seine Kollegen „schon viel zu oft viel zu spät gekommen“. Während eines Einsatzes, beim Rennen, Suchen, Graben, haben die Retter keinen Blick für die malträtierten Körper, die Angst der Überlebenden. „Die Routine darf nicht durch Grübeln vergiftet werden“, sagt Nic Konrad, der seit 1986 bei der Bergwacht arbeitet. Erst in der Besprechung danach analysieren sie den Unfall und nehmen sich Zeit für ihre eigenen Eindrücke und Gefühle. „Da muss jedes Detail aus mir raus, sonst wird es eine giftige Erinnerung“, sagt Konrad.

Die Bergretter machen aber auch gute Erfahrungen. Meier rettete mit seinem Hund Ulette an einem Tag drei Skifahrer, und manchmal, wenn er einen dieser Männer am Jakobshorn trifft, tauschen sie einen kurzen Blick aus, der sagt: „Ich habe

meine Lektion gelernt. Vielen Dank.“ Meier sagt: „Man kann nicht davon ausgehen, dass alle Touristen ihre Hausaufgaben machen.“ Sich also im Videotext oder auf der Homepage des Schweizer WSL-Instituts für Schnee- und Lawinen-Forschung (SLF) über die Lage informieren. An jeder Liftstation findet sich ein Info-Schirm mit dem aktuellen Bulletin des SLF und der Lawinen-Warnstufe. Heute: „Große Gefahr! Fahren Sie nicht abseits der Piste!“

Davos wurde 1942 Sitz des SLF. Seitdem ist jede größere Lawine in diesem Gebiet dokumentiert worden. „Es gibt keinen Alpenfleck, der so gut erforscht ist wie Davos“, sagt Christine Pielmeier vom SLF. In modernen Messstationen registriert man alle wichtigen Daten, um daraus die Lawinenwahrscheinlichkeit zu errechnen. „Je unbeständiger die Altschneedecke, desto

größer die Gefahr“, sagt Pielmeier. Bei den Warnstufen 4 und 5 passieren nur zwei Prozent der tödlichen Unfälle. „Die größte Gefahr“, sagt Pielmeier, „ist, dass man die Gefahr unterschätzt.“ Nordflanken mit Tribschnee-Ansammlungen oder überaus steile Hänge sind auch an Tagen mit Warnstufe 2 oder 3 zu meiden.

Auf dem Weg zum Jakobshorn werden Bergbahn-Passagiere abwechselnd gewarnt und zu Sorglosigkeit ermuntert. Einen Meter neben dem Lawinen-Bulletin hängen Werbeanzeigen von Outdoor-Firmen, die glückliche Menschen zeigen, die durch unberührten Schnee gleiten und die Freiheit fernab der Piste genießen. Snowboarder und Freerider müssen das empfinden, als säßen ihnen Teufelchen und Engelchen auf den Schultern, die flüstern: „Tu es!“ Und: „Nein, tu es nicht!“

17.30 Uhr. Der gefährlichste Tag des Jahres geht zu Ende. Die Bilanz: Knieverletzungen, Kollisionen, Kreislaufschwäche. Niemand ist gestorben. Bergwachtleiter Vali Meier und Nic Konrad machen eine letzte Kontrollfahrt. Ein roter Glanz legt sich über die leeren Hänge, die Konrad an alte Zeiten erinnern, als der Skisport noch kein touristisches Massenphänomen war. Die Fahrt abseits der Piste war etwas für Einheimische und Eingeweihte. Der 57-Jährige ist im Sertigtal aufgewachsen, hat dort mit seinem Vater oft Skitouren unternommen und verbringt seine freie Zeit heute noch in einer kleinen Jagdhütte unter dem Witiberg. Konrad kann die jungen Freerider verstehen, ihre Sehnsucht nach Freiheit und Natur, dem Leben ohne Grenzen, ohne Ampeln und Tempolimit. „Aber die Touristen kommen nur für einen

Tag“, sagt Konrad, „sie sehen und spüren das Wetter, aber sie wissen nichts über die schreckliche Geschichte des Winters.“

Konrad sitzt auf der Terrasse seiner Hütte und blickt auf den Hang. Er sagt, er habe akzeptiert, dass man Berge, Pulverschnee, Firn und Bruchharsch niemals ganz verstehe: „Die Bedingungen sind jeden Tag anders. Das macht es so schön.“ Vali Meier untersucht im Abendlicht in 2400 Meter Höhe auf dem Nachauseweg noch schnell die Abbruchkante einer Lawine. Am Ende, sagt er, sei es trotz aller Technologie, trotz Boden-Boden-Raketen und Sonarsonden wie vor 100 Jahren: „Alles reduziert sich auf die Frage: Fahre ich in den Hang rein oder nicht?“

—  
—> Info Davos ab Seite 128