

DSLVL Snowboard Level 1

Skript zur Ausbildung



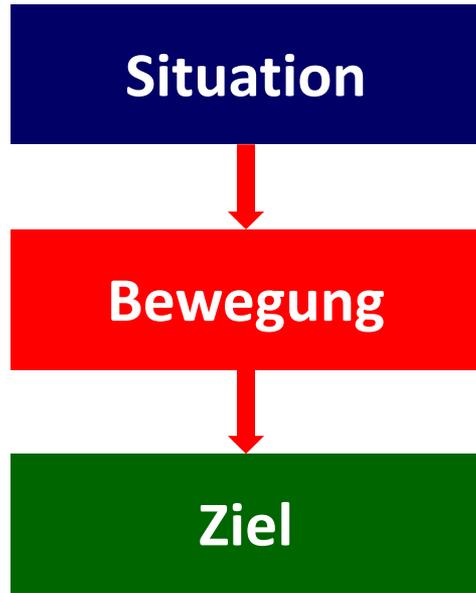
Inhaltsverzeichnis

	Seite
• DSLV-Fahrphilosophie (Motorik/Technik)	3
• Materialkunde	13
• DSLV-Unterrichtsphilosophie (Methodik/Didaktik)	26
• DSLV-Ausbildungsstruktur	41
• FIS-Regeln	47
• Organisation und Recht	59
• Unfallkunde & Erste Hilfe	67

DSLVL Snowboard Level 1 – Skript zur Ausbildung

- DSLV-Fahrphilosophie (Motorik/Technik)
- Materialkunde
- DSLV-Unterrichtsphilosophie (Methodik/Didaktik)
- DSLV-Ausbildungsstruktur
- FIS-Regeln
- Organisation und Recht
- Unfallkunde & Erste Hilfe

Fahrphilosophie am Beispiel Kurvenfahren



Die **Situation** ändert sich ständig
Die **Situation** bestimmt die **Technik**

Technik wird realisiert durch **Bewegung**

Ständige Anpassung der **Bewegung** an die **Situation** um das **Ziel** zu erreichen



Die Situation

Situation

Wird bestimmt durch...

den Schüler:

- Körperliche Voraussetzungen (Physisch und Psychisch) z.B. Kondition
- Lernzone des Schülers z.B. Motivation
- **Können des Schülers**

das Material:

- Ausrüstung (Alt oder Neu)
- Rocker oder Camber (hart oder weich)
- Boots (hart oder weich)
- Stance
- Helm und Protektoren

Die Situation

Situation

Wird bestimmt durch...

das Gelände:

- Piste eng / breit
- Frequentierung
- Steilheit
- präpariert / unpräpariert

den Schnee....

- Hart, weich, pulvrig, eisig, sulzig...

Das Wetter....

- Hell, dunkel, diffus, wechselnd...
- Wind, Schneefall, Sonnenschein...

Die Bewegung

Bewegung

Hauptbewegungen:

- Kantbewegungen
- Verlagerungen des Körperschwerpunkts (KSP)
- Drehbewegungen



TOOLS



- Kanten (Bewegung um die Boardlängsachse)

Kantbewegung



- Belastungsverteilung (Bewegung entlang der Boardlängsachse)

Belastungsverteilung



- Rotation (Bewegung um die Körperlängsachse)

Vertikalbewegung



- Vertikalbewegung (Bewegung entlang der Körperlängsachse)

Rotation

Die Bewegung

Bewegung

Bewegungsspielräume (Turi's)

- TURIs**
- T**  Timing – Wann? Zeitpunkt und chronologische Abfolge der Bewegungen
 - U**  Umfang – Wieviel? Räumlicher Umfang der Bewegungen
 - R**  Richtung – Wohin? Bewegungsrichtung
 - I**  Intensität – Wie dynamisch? Bewegungsgeschwindigkeit



Motto: So viel wie nötig, so wenig wie möglich!

Die Bewegung

Bewegung

Merkmale des Snowboardfahrens (BBB)

- Bewegungsbereite Position
 - wiederkehrende angepasste Position ermöglicht Bewegungen in alle Richtungen

- Bewegungsfluss
 - fließende, dynamische Bewegungen regulieren das Gleichgewicht, statische Positionen werden vermieden, Ende und Auftakt von Teilbewegungen verschmelzen

- Beinaktionen
 - aus den Beinen eingeleitete Bewegungen sind effektiver (kürzerer Hebel, näher am Wirkungsbereich) --> Oberkörper als große Masse wird stabilisiert

Die Bewegung

Bewegung

Merkmale für optimales Kurvenfahren

Bezogen auf den gesamten Kurvenverlauf

Druck regulieren durch permanenten Bewegungsfluss

- rhythmisch, harmonisch fließende Bewegungen
- Bewegungen aus den Beinen initiiert

Bezogen auf den Kurvenwechsel

Druck aufbauen durch Kompensation der Hangversteilung im Kurvenverlauf

- Körperschwerpunkt bewegt sich nach vorne in Kurvenrichtung
- Schneller Wechsel von der Berg- zur Talkante

Bezogen auf die Kurvensteuerung

Druck erhöhen und nutzen durch Kantwinkel erhöhen und Kurvenlage anpassen

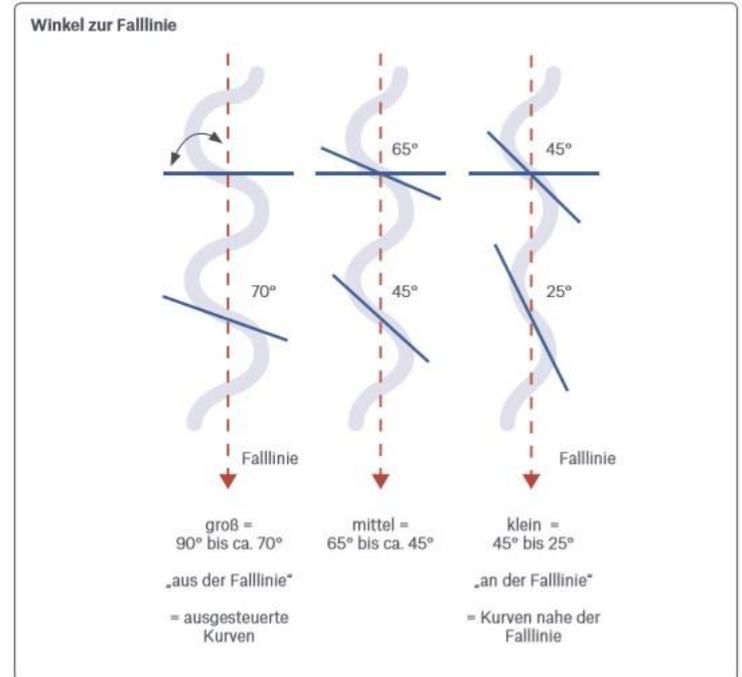
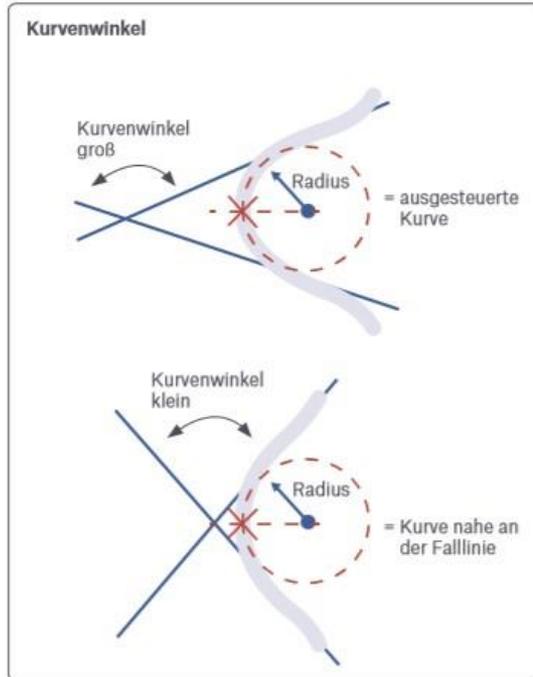
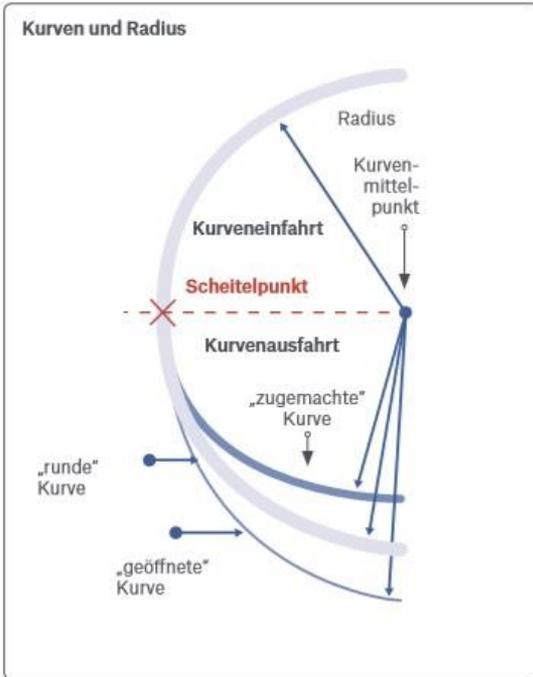
- FS – Strecken im Sprunggelenk, verschieben von Knie & Hüfte zum Kurvenmittelpunkt, Aufrichten des Oberkörper
- BS – Beugen in Sprunggelenk & Knie, verschieben des Gesäß zum Kurvenmittelpunkt

Das Ziel



Kurvenfahren in jeder Situation...

Geometrische Kenngrößen einer Kurve



Das Ziel

Ziel

Kurvenfahren in jeder Situation...

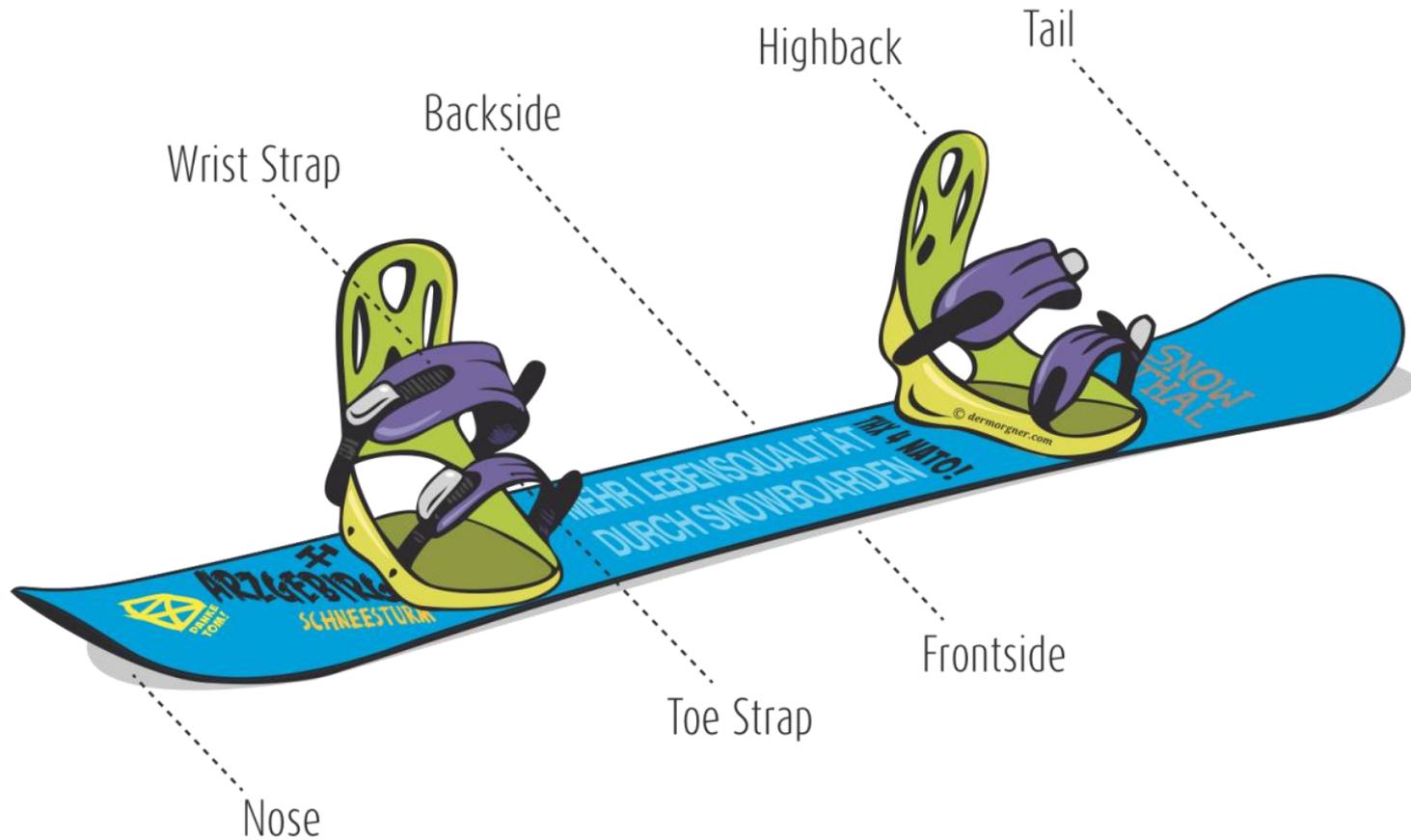
- Gleichgewichtskontrolle
- Geschwindigkeitskontrolle
- Orientierung
- Sturzkontrolle



DSLVL Snowboard Level 1 – Skript zur Ausbildung

- DSLV-Fahrphilosophie (Motorik/Technik)
- Materialkunde
- DSLV-Unterrichtsphilosophie (Methodik/Didaktik)
- DSLV-Ausbildungsstruktur
- FIS-Regeln
- Organisation und Recht
- Unfallkunde & Erste Hilfe

Materialkunde



Grundlagen

Auf die Länge kommt es an!

Grundsätzlich gilt:

Die optimale Länge eines Snowboards ist zwischen Kinn und Nasenspitze

Auf die Breite kommt es an!

Grundsätzlich gilt:

Der Überstand der Boots darf nicht mehr als 1,5 cm haben (BS/FS)

Bindung

Wie finde ich den richtigen Stance?

Auf ein Bein stellen, leicht gebeugtes Knie, anderes Bein wegstrecken und auf den Boden stellen

Ziel – bewegungsbereite Position in alle Richtungen



Wie finde ich den richtigen Bindungswinkel?

- Duckstance als Orientierung
- Disc ist in 3° Schritte unterteilt
- Einstellung für Anfänger 15 / -15
- Fahrtrichtung oft 21/ -9

Tipps zur Montage

Bindung:

- Schrauben der Bindung nicht zu fest anziehen!

Wichtige Kundeninformation:

- Bindung regelmäßig kontrollieren
- Schrauben nachziehen

Schuh:

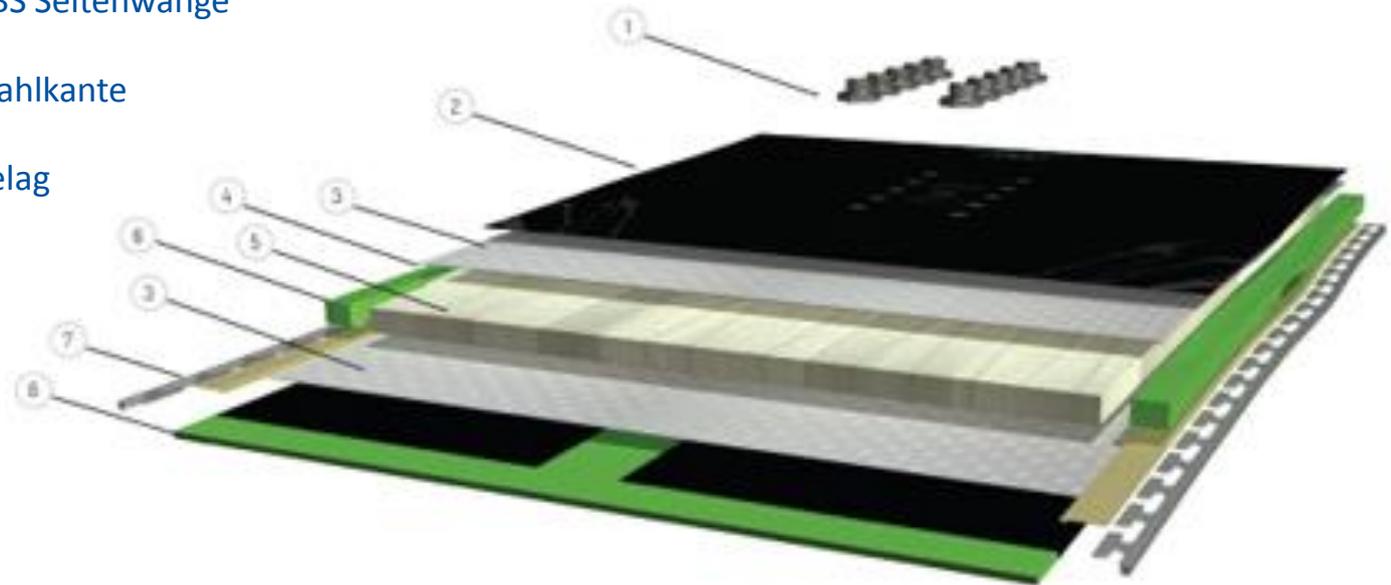
- Passende Bindung zum Schuh (Firma)
- Passende Bindungsgröße und Boardbreite zum Schuh

Board:

- Wide Boards ca. ab Schuhgröße US 10
- der Überstand der Boots darf nicht mehr als 1,5 cm sein (BS/FS)

Aufbau

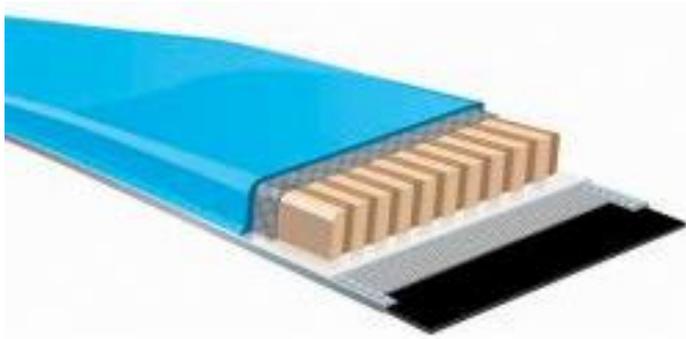
- 1 Inserts
- 2 Oberbelag
- 3 Ober- bzw. Druckgurt & Unter- bzw. Zuggurt
- 5 Kern
- 6 ABS Seitenwange
- 7 Stahlkante
- 8 Belag



Die wichtigsten Bauweisen

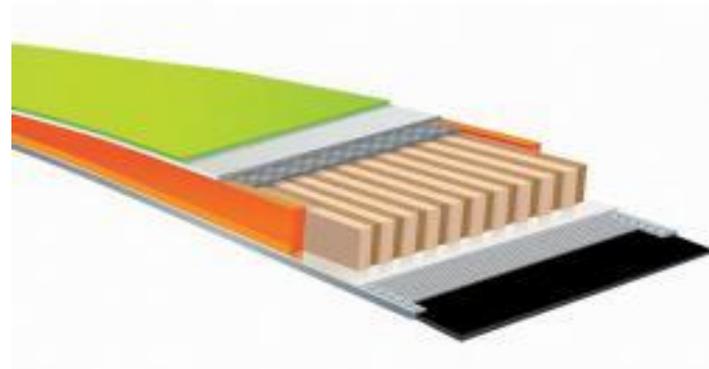
Cap-Bauweise

Die Seitenwange ist mit dem Oberbelag verbunden



Seitenwangen-Bauweise

Die Seitenwange ist nicht mit dem Oberbelag verbunden



Vorspannung?

Camber

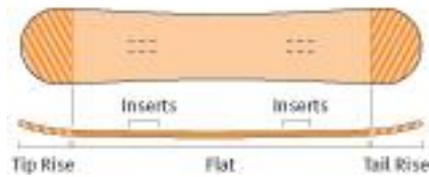


Rocker

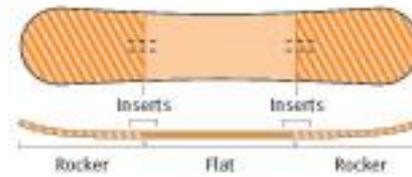


Rocker – unterschiedliche Shapes

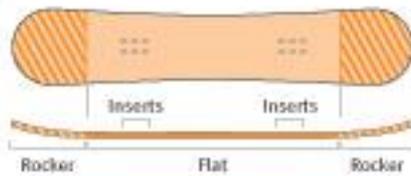
Flat Rocker



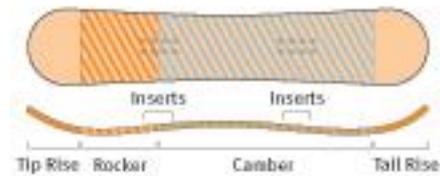
Powder Rocker



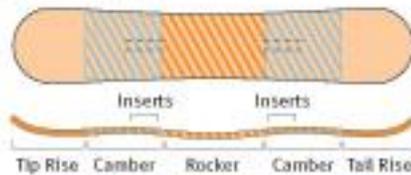
Lib Rocker



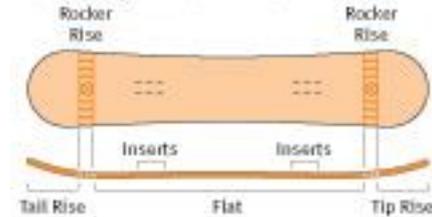
S-Rocker



Combined Rocker



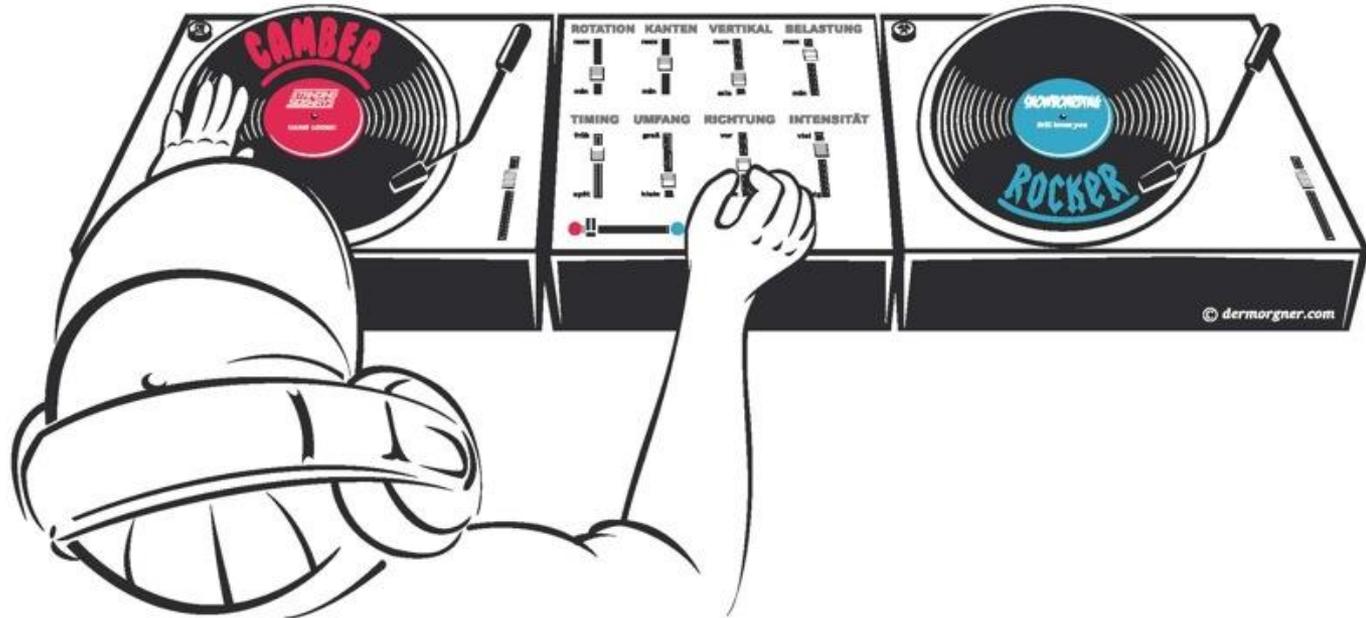
Flat mit aufgerockerter Nase und Tail



Grafiken: Outdoor Praxis Snowboard vom Bruckmann Verlag

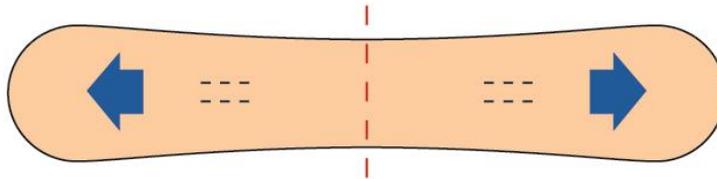
Unterschiedliche Fahreigenschaften

Rocker vs. Camber

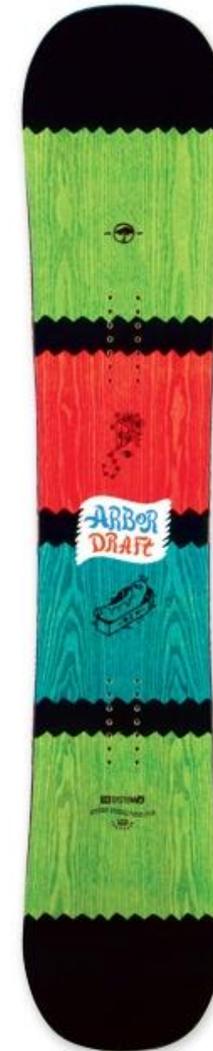


Shapes - True Twin

- Nose & Tail sind gleich breit
- gleich lang ab Boardmittelpunkt
- somit absolut symmetrisch zueinander.
- die Inserts werden zentriert angebracht



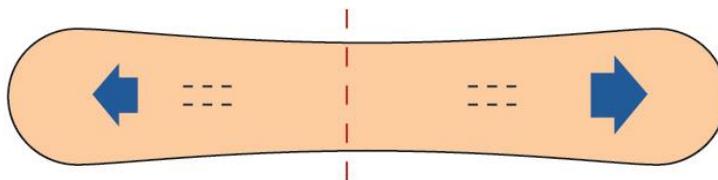
Twin Tip: symmetrischer Aufbau



Grafik: Outdoor Praxis Snowboard vom Bruckmann Verlag

Shapes - Directional Twin

- Symmetrischer Shape
- Inserts haben leichten Setback 10mm bis 25mm
- Tail ist oft härter

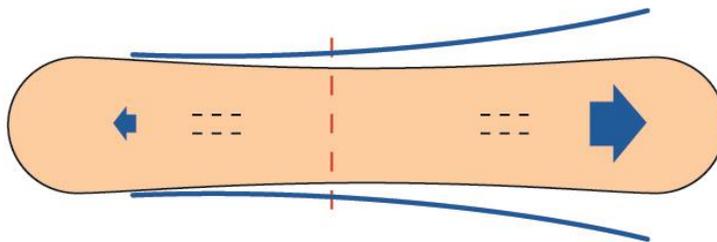


Directional Twin: symmetrischer Aufbau
mit Setback

Grafik: Outdoor Praxis Snowboard vom Bruckmann Verlag

Shapes - Directional Shape (Tapered)

- Directional Flex
- Nose ist breiter und länger als das Tail
- Setback bis zu 50mm



Tapered Shape: nicht symmetrischer Aufbau
mit Setback

Grafik: Outdoor Praxis Snowboard vom Bruckmann Verlag



DSLVL Snowboard Level 1 – Skript zur Ausbildung

- DSLV-Fahrphilosophie (Motorik/Technik)
- Materialkunde
- DSLV-Unterrichtsphilosophie (Methodik/Didaktik)
- DSLV-Ausbildungsstruktur
- FIS-Regeln
- Organisation und Recht
- Unfallkunde & Erste Hilfe

Faszination Snowboarden



Erlebnisse schaffen

- „Flow“ erleben
- Gemeinschaft – Geselligkeit
- Spielerlebnis
- „Geschafft“ erleben

Wie funktioniert lernen?

Erarbeiten und erwerben für die Situation

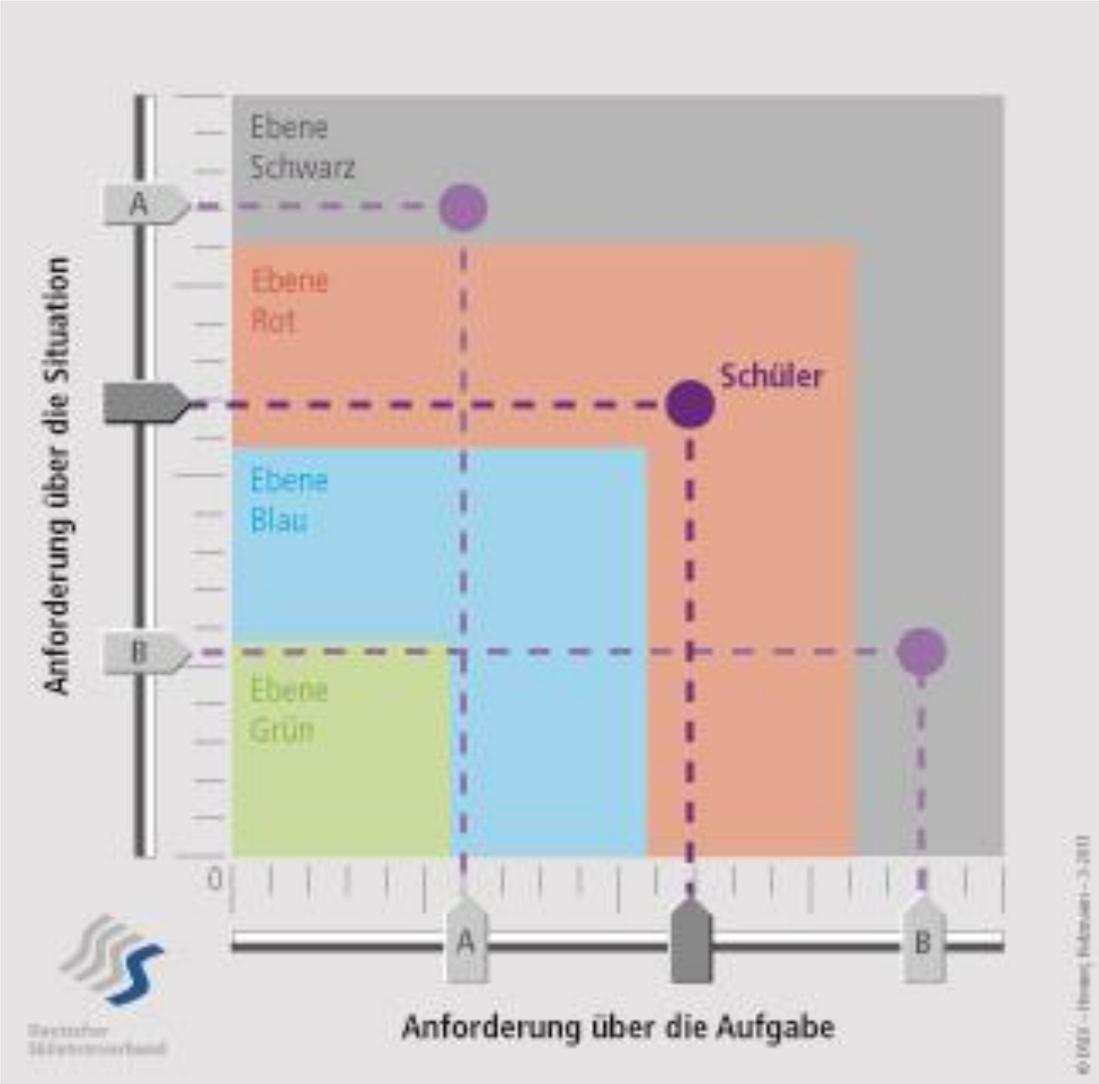
- Lernen durch variable Aufgabenstellungen
- Geländewahl ausreichend flach
- Moderates Tempo

Anwenden und verbessern in der Situation

- Unbewusst lernen
- Erlebnisreich lernen



Anforderungen



Deutscher
Skilehrerverband



Warum Duckstance?

- ermöglicht beidseitige Bewegungserfahrungen
- Beschleunigt den Lernprozess
- Teilnehmer erhält das Doppelte an Bewegungserfahrung als über die traditionelle Methodik, die die Seitigkeit berücksichtigt
- beidseitiger Ansatz vereinfacht und verkürzt den Weg zum easy fun park
- Vereinfachungen für den Lehrer in der Methodik und Organisation
- Stärkere Seite zeichnet sich im Verlauf der Lernebenen grün und blau bis zum Kurvenfahren ab

Empfehlung für Einsteiger: Duckstance 15/-15

Die DSLV Schneesportphilosophie bildet die Grundstruktur für das Unterrichten und sie orientiert sich an den allseits bekannten Pistenfarben. Es zeigt dem Schüler außerdem weitere Ziele auf

Lernebenen DSLV Schneesportphilosophie



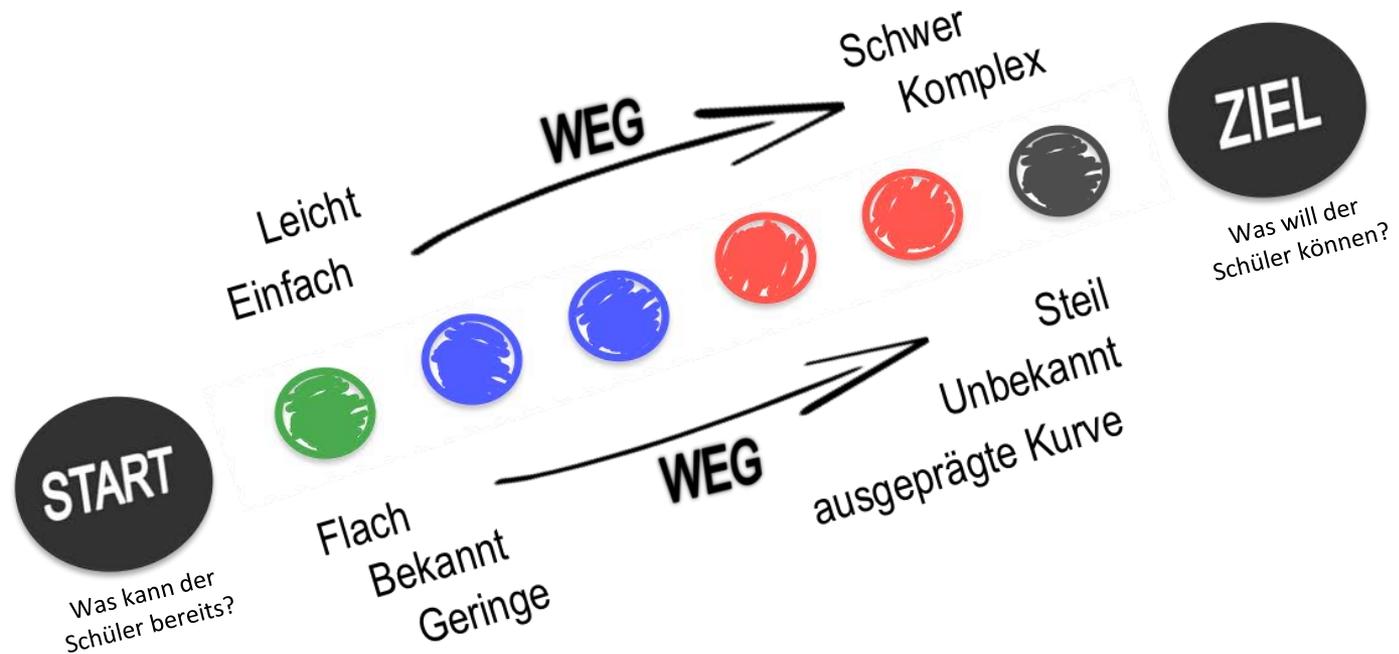
Vom absoluten Beginner bis hin zum Experten kann sich jeder Snowboarder in dieser Struktur wiederfinden.

Das schafft Transparenz über die Könnensstufe eines Snowboarders, sowohl für den Schüler als auch für den Snowboardlehrer und die Snowboardschule.

Es hilft dem Snowboardlehrer darüber hinaus die nächsten Ziele für jeden Schüler oder eine Gruppe festzulegen und diese dann konsequent zu verfolgen. Die Ziele können und sollten gegenüber dem Schüler oder einer Gruppe auch kommuniziert werden. So nimmt der Schüler seine Lernerfolge bewusster wahr.

Jede Zielfestlegung sollte die Voraussetzungen, also den Start, berücksichtigen.

Erst wenn dieser Rahmen festgelegt ist, kann der Weg geplant werden. Entscheidend für den Weg ist die Auswahl von Aufgaben, die den Schüler zunächst beim Start abholen und ihn dann schrittweise in Richtung Ziel führen



DSL V Unterrichtsphilosophie

A - O - V

Aufgabe stellen

Organisieren

Vermitteln



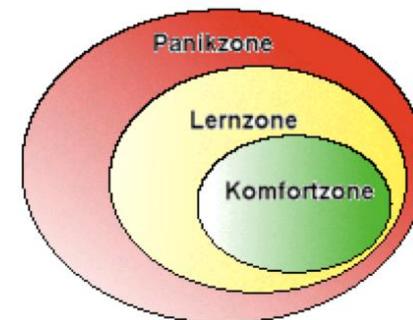
Aufgabe stellen

Grundsätze der Aufgabenstellung

- Die Aufgabe soll neue Bewegungserfahrung vermitteln
Bewegungserfahrungen



- Aufgaben mit Bezug zu
 - Lernziel
 - Situation (Gelände, Schnee, Wetter...)
 - Gruppe (Können und Befinden)
- herausfordernd, aber nicht überfordernd
- Aufgabenstellung und Organisation abstimmen



Aufgabe stellen

Abwechslungsreich Aufgaben stellen

Bewegungsspielräume: Timing, Umfang, Richtung, Intensität

Tempo, Spur, Richtung

Situation: Material, Gelände, Schnee

variierende Aufgabentypen

Temperaturerfahrungen – Jahresdurchschnittstemperaturen



Bewegungserfahrungen



Aufgabe stellen

Zusammenstellung der Aufgaben

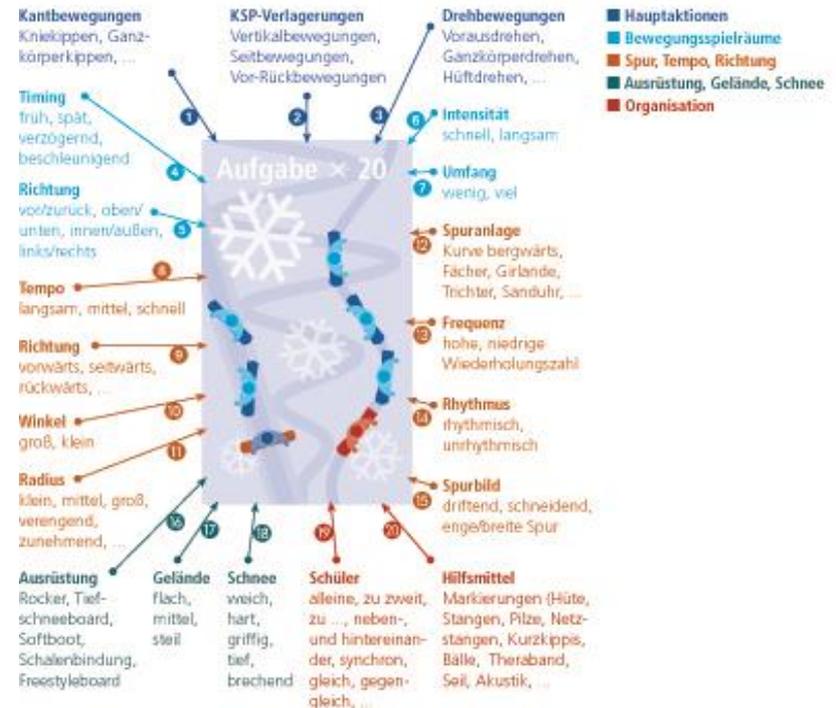
- Lernzielorientiert
- Erlebnisreich
- Nachhaltig

Aufgabentypen

- Experimentieraufgaben
- Kontrastaufgaben
- Technikorientierte Aufgabe
- Sensibilisierungsaufgaben
- Rhythmusaufgaben
- Synchron- und Formationsaufgaben
- Imitationsaufgaben
- Situationsorientierte Aufgaben
- Spiel- und wettkampforientierte Aufgaben

Das 1x1 der Aufgabenvariation

- Vielzahl unterschiedlicher Aufgaben durch Variation
 - Beispiel: „Während der Kurve Gewicht nach vorn und nach hinten verlagern“
- 20+ Variationsmöglichkeiten einer Aufgabe



Variation	Anzahl Möglichkeiten
3 Variationen Kurvenradius (klein, mittel, groß)	3
3 Variationen Gelände (flach, mittelsteil, steil)	3 x 3 = 9
2 Variationen Gelände (On-Piste, Off-Piste)	2 x 9 = 18
2 Variationen Orga-Form (Einzel, paarweise)	2 x 18 = 36

Organisieren

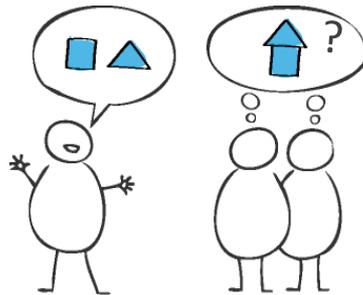
Zielsetzungen

- Sicherheit!
- Optimale Lernsituationen schaffen
- Für hohe Übungsintensität sorgen
- Möglichst abwechslungsreich organisieren
- Situativ angepasst
 - Schüler (Alter, Können, Erwartungshaltung...)
 - Aufgabenstellung
 - Äußere Bedingungen (Sicht, Schnee, Gelände, Pistenfrequentierung...)

Das **Vermitteln** konzentriert sich auf die Organisation und das Kommunizieren der Aufgaben, sowie das Motivieren der Schüler. Dabei spielt jedoch nicht nur die Sprache eine Rolle

Kommunizieren

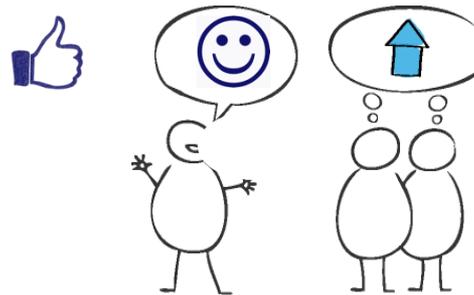
Verständlich
Authentisch
Gerecht
Verständnisvoll



+

Motivieren

Rückmeldung (Erfolge)
Herausforderungen
Erlebnisse



Sprache

- Kurz + präzise (Fachterminologie)
- Bildhaft + phantasievoll
- Ohne ständige Wiederholungen

Körpersprache

- aufrechte Körperhaltung
- Zuwendung mit dem ganzen Körper
- Natürliche Gestik
- Blickkontakt wechselnd mit allen

Lernatmosphäre

- Positive Mimik
- Vertrauen schaffend
- Begeisterung ausstrahlen

Rückmeldung geben

- So zeitnah wie möglich
- Punktgenau und individuell
- Pauschales Lob tötet Begeisterung
- Möglichkeit der Verbesserung aufzeigen

Neben den Aufgaben sind zwei weitere Schwerpunkte im Schneesportunterricht stets zu berücksichtigen, denn alle drei entscheiden letztlich über den Erfolg des Unterrichts

BESSER UNTERRICHTEN	Lernerfolg sicherstellen	Erlebnisreich unterrichten	Fachlich erläutern
<p>A</p> <p>Aufgaben</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lernzielorientiert und mit neuen Bewegungserfahrungen • Strukturiert nach „Start-Weg-Ziel“ • Mit Anforderungscharakter aber ohne Überforderung • Mit Bezug zur Situation 	<ul style="list-style-type: none"> • Abwechslungsreich • Mit vielfältigen Aufgabenvariationen und -typen • Motivierend und herausfordernd • Schülerniveau treffend 	<ul style="list-style-type: none"> • Begründung des Nutzens von Aufgaben für die Hauptbewegungen und die Merkmale des optimalen Kurvenfahrens
<p>O</p> <p>Organisation</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherheit gewährleisten • Gelände passend wählen • Souverän auftreten • Hohe Übungsintensität • Kurze Standzeiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Sicher und doch mit Freiheiten für Schüler • Angstfrei • Alle Schüler einbinden • Abwechslungsreich • Passend zur Aufgabe 	<ul style="list-style-type: none"> • Demonstration zur Situation passend (Schüler, Gelände, Schnee, Wetter) • Bekannte und gleichbleibende Begriffe verwenden
<p>V</p> <p>Vermittlung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kurze, einfache und präzise Aussagen für kurze Standzeiten • Direktes und individuelles Feedback an die Schüler 	<ul style="list-style-type: none"> • Positive, motivierendes Lehrerverhalten für gutes Lernklima • Verständliche Sprache (Bilder, Vergleiche, Metaphern) 	<ul style="list-style-type: none"> • Fachterminologie altersgerecht einsetzen • Korrekturen zur Situation passend (Schüler, Gelände, Schnee, Wetter)

DSLIV Level 1 – Skript zur Ausbildung

- DSLV-Fahrphilosophie (Motorik/Technik)
- Materialkunde
- DSLV-Unterrichtsphilosophie (Methodik/Didaktik)
- DSLV-Ausbildungsstruktur
- FIS-Regeln
- Organisation und Recht
- Unfallkunde & Erste Hilfe

Berufsverband und Dienstleister



Deutscher
Skilehrerverband

- Der Deutsche Skilehrerverband ist die Interessensvertretung aller professionell tätigen Schneesportlehrer
- Zu unseren Mitgliedern zählen neben den Ski-, Snowboard-, Skilanglauf und Telemarklehrern auch die Profi-Skischulen in Deutschland, die auf dem freien Markt Schneesportunterricht anbieten
- Der Deutsche Skilehrerverband (DSL) ist der erste Sportverband in Europa, der als Bildungseinrichtung erfolgreich zertifiziert wurde



Mitgliedschaft im DSLV

- ... für Skilehrer Level 1
- ... für Snowboardlehrer Level 1
- ... für Skilehrer Nordic Level 1
- ... für Skilehrer Telemark Level 1



Deutscher
Skilehrerverband

Automatische Mitgliedschaft Level 1

Ab der Saison 2019-20 wird der Absolvent nach bestandener Level 1 Prüfung **automatisch** mit der Level 1 Qualifikation geführt und erhält den Level 1 Ausweis zugesandt. Die Aufnahme erfolgt nur dann, wenn alle **Zulassungsvoraussetzungen erfüllt** sind und ein **Passbild** für den Mitgliedsausweis hochgeladen wird. Der Level 1 Mitgliedsbeitrag wird erst zum nächstfolgenden 01.07. in Rechnung gestellt.

Nach bestandenen Lehrgang, werden dir der Mitgliedsausweis, die Marken für den Ausweis und das Bügelabzeichen per Post zugesandt.

Sofern der Teilnehmer diesen Service nicht wünscht, muss bei der Online-Anmeldung zu dem entsprechenden Prüfungslehrgang Widerspruch im Textfeld „zusätzliche Informationen“ eingelegt werden.

Online-Beantragung der Mitgliedschaft

Wenn du deine Level 1 Prüfung bereits vor der Saison 2019-20 bestanden hast oder du dich zu einem späteren Zeitpunkt dazu entscheidest, Mitglied zu werden, kannst du deine Mitgliedschaft online innerhalb deines Benutzerkontos beantragen.

Hierfür loggst du dich bitte mit deiner bekannten DSLV-ID unter **„Anmelden“** in den internen Mitgliederbereich ein. Dort hast du Einblick in dein persönliches Benutzerkonto. Um Mitglied im Deutschen Skilehrerverband zu werden, klickst du nun auf das Feld „Mitgliedschaft beantragen“. Nachdem du deine Daten überprüft und ein Ausweisfoto hochgeladen hast, sendest du am Ende den Antrag ab.

Nach Prüfung deines Antrages, werden dir der Mitgliedsausweis, die Marken für den Ausweis und das Bügelabzeichen per Post zugesandt.

Falls du dein Passwort vergessen hast, kannst du dir ein Passwort an deine hinterlegte Emailadresse unter „Passwort anfordern“ zusenden lassen. In deinem persönlichen Benutzerkonto kannst du das Passwort ändern. Hier gehts zur Anmeldung zu deinem **„persönlichen Benutzerkonto“**



Mitgliedschaft im DSLV



Zulassungsvoraussetzungen:

Mindestalter 16 Jahre, 50 Stunden Praktikum in einer Profi-Skischule im DSLV oder alternativ die Teilnahme am 2-tägigen Trainingslehrgang zum Skilehrer Level 1 oder Nachweis Level 1 in einer anderen Ausbildungsrichtung (Snowboard, Telemark oder Nordic), Nachweis einer Erste Hilfe Ausbildung über mindestens 9 UE, nicht älter als 2 Jahre zu Ausbildungsbeginn Level 1

LEVEL 1

3 Tage Ausbildung in Motorik, Methodik und Theorie
1 Tag Prüfung: 2 Fahrtechniken, vorbereitete Lehrprobe, Klausur

LEVEL 2

5 Tage Ausbildung in Motorik, Methodik und Theorie
1 Tag Prüfung: 2 Fahrtechniken, Freie Abfahrt und vorbereitete Lehrprobe, Klausur

LEVEL 3

STAATLICH GEPRÜFTER SCHNEESPORTLEHRER

LG1-003-4_2015-07-28



Deutscher
Skilehrerverband

AUSBILDUNGSSYSTEM
SCHNEESPORTLEHRER



Die 4 Grundprinzipien der Ausbildungsstruktur

Einfache und verständliche Struktur

Der DSLV hat mit dem neuen System eine für alle Disziplinen einheitliche und auf einander aufbauende Struktur geschaffen.

Innovative und marktgerechte Ausrichtung

So fordert der Markt von den modernen Ski- und Snowboardschulen, dass ihre Angebot polysportiv ausgerichtet ist, also dass möglichst alle Schneesportdisziplinen angeboten werden.

Qualitativ und emotional höchste Ansprüche

Für den DSLV ist der qualitativ höchste Anspruch die Vorgabe. Hinzu kommt das damit verbundene Erlebnis, sei es in der Ausbildung oder im Unterricht. Wir vermitteln Erlebnisse, die ein Leben lang wirken.

Nationale und internationale Positionierung

Im europäischen Binnenmarkt und für die rasch zusammen wachsenden weltweiten Märkte benötigen wir ein Lizenzsystem, das sich leicht mit den wichtigsten internationalen Skilehrerverbänden vergleichen lässt durch einfache Bezeichnungen und verständliche Strukturen.

DSLVL Lehrpläne

Die Lehrbücher vermitteln dem interessierten Skifahrer bzw. Snowboarder und Schneesportlehrer das Skifahren bzw. Snowboarden einfach, transparent und anschaulich.

- praxisorientiert
- anwendungsfreundlich
- lernorientiert
- erlebnisreich
- nachhaltig

DSLVL Schneesport Philosophie

Die DSLVL Schneesport Philosophie ist das inhaltliche und organisatorische Strukturkonzept für die Profi-Ski – und Snowboardschulen im DSLVL mit einer hohen Komplexität.



DSLVL Level 1 – Skript zur Ausbildung

- DSLV-Fahrphilosophie (Motorik/Technik)
- Materialkunde
- DSLV-Unterrichtsphilosophie (Methodik/Didaktik)
- DSLV-Ausbildungsstruktur
- FIS-Regeln
- Organisation und Recht
- Unfallkunde & Erste Hilfe

FIS-Regeln

Wir alle kennen die Schreckensmeldungen über Unfälle und Zusammenstöße auf Skipisten mit teils schwerwiegenden Folgen für die Beteiligten. Ein Augenblick der Unachtsamkeit kombiniert mit zu hoher Risikobereitschaft kann das Leben von Skiunfallopfern – egal ob schuldhaft oder nicht – für immer verändern. Ein Horrorszenario, das wir nicht weiter ausmalen wollen. Vielmehr wollen und können wir aber Möglichkeiten aufzeigen, wie wir durch richtiges und weitsichtiges Verhalten dazu beitragen können, dass ein Sturz und Unfall erst gar nicht passiert. Aus den langjährigen Erfahrungen der Bergwacht und erfahrener Skiprofis kann man viel lernen und sogar Regeln ableiten, die den Schneesport wesentlich sicherer für sich und andere machen. Bei erfahrenen Schneesportlern sind solche Verhaltensregeln automatisiert.

Grundlage sind dabei immer die zehn Pistenregeln, die wir aber noch mit persönlichen Kommentaren versehen haben. Sie alle werden diese zehn Verhaltensregeln des Internationalen Skiverbandes kennen oder schon an einer Liftkasse oder beim Anstehen an einer Liftstation gesehen haben. Sie sind mit einem Sibirischen Tiger illustriert. Die wenigsten werden sie aber bewusst durchgelesen gelesen haben. Doch erst dann verinnerlicht man, wie wertvoll es ist, sich mit ihnen näher zu beschäftigen. Sie vermitteln ein hohes Maß an Sicherheits- und Verhaltenskompetenz.

Die Verbindlichkeit der FIS-Verhaltensregeln

Was für den Autofahrer die Straßenverkehrsordnung, das sind die FIS-Regeln für den Schneesportler. Allerdings haben sie keinen rechtsverbindlichen Gesetzes- oder Ordnungscharakter, das heißt, ein Verstoß kann nicht direkt mit einem Bußgeld geahndet werden. Dennoch verpflichten die FIS-Verhaltensregeln jeden Wintersportler dazu, sein Fahrtempo dem eigenen Können, den Witterungs-, Gelände- und Schneeverhältnissen sowie der Verkehrsdichte anzupassen. Und dies nicht nur im gesicherten Pistenraum, sondern auch abseits der Pisten und in jeglichem Gelände, in dem das Abfahren mit einem sogenannten Gleitsportgerät möglich ist. Und wenn es darauf ankommt, sind diese durchaus verbindlich. Denn sollte sich ein Unfall ereignen und eine Person zu Schaden kommen, dann werden bei gerichtlichen und außergerichtlichen Auseinandersetzungen zur Beurteilung von Ursache und Schuld diese Verhaltensregeln regelmäßig herangezogen. Um sich keine Fahrlässigkeit zuschulden kommen zu lassen, ist es also das Einfachste, die Regeln zu kennen und zu beachten.

Die Verhaltensgrundsätze der FIS bewähren sich international bereits seit vier Jahrzehnten – unabhängig vom Fortschritt bei Material und Skitechnik. Mit ihrer Hilfe können Sie das Risiko, andere Schneesportler durch Ihr Verhalten zu gefährden oder selbst Opfer der Fahrlässigkeit anderer zu werden, deutlich verringern.

FIS-Regel 1: Rücksicht auf die anderen Skifahrer und Snowboarder

»Jeder Skifahrer und Snowboarder muss sich so verhalten, dass er keinen anderen gefährdet oder schädigt oder ihn in der Ausübung seiner Tätigkeit einschränkt.«



Hintergrund

Die Einstellung, dass jedem, unabhängig von persönlichem Fahrkönnen, Material und Outfit, das gleiche Recht auf eine gefahrlose genussvolle Abfahrt zusteht, ist – so banal das auf den ersten Blick erscheint – einer der wichtigsten, hilfreichsten und produktivsten Aspekte in punkto Sicherheit. Wie im Grundgesetz und wie auch im Straßenverkehr sind Toleranz und Respekt anderen Sporttreibenden gegenüber die Grundlage jeden Handelns. Nur auf dieser Basis wird ein Wintersporttag zu einem gelungenen und risikolosen Gemeinschaftserlebnis.

Tip: Immer den gesamten Hang beobachten!

Versuchen Sie stets, die gesamte vor und neben Ihnen liegende Piste im Auge zu behalten.

Konzentrieren Sie sich dabei nicht nur auf Ihre Fahrspur, sondern versuchen Sie, die Schwünge und Richtungsänderungen der neben und unter Ihnen fahrenden Schneesportler zu erkennen und auch zu deuten.

Sie sollten möglichst einen Bereich von mindestens 50 M nach vorne und zur Seite aufmerksam wahrnehmen.

Besondere Aufmerksamkeit und besonderes Mitdenken sind gefragt, wenn Sie unsicheren und unkontrollierten Fahrern begegnen!

FIS-Regel 2: Beherrschung der Geschwindigkeit und der Fahrweise

»Jeder Skifahrer und Snowboarder muss auf Sicht fahren. Er muss seine Geschwindigkeit und seine Fahrweise seinem Können und den Gelände-, Schnee- und Witterungsverhältnissen sowie der Verkehrsdichte anpassen.«



Hintergrund

Wechselnde Sichtverhältnisse, Geländeformen und Schneebeschaffenheit können Ausweichmanöver sowie rechtzeitiges Anhalten und Bremsen erschweren. Rücksichtslose Raserei kann böse Folgen haben – nicht nur für die Opfer sogenannter Pistenrowdys. Bei einem Unfall drohen Rasern Schmerzensgeld- und Schadenersatzforderungen, im schlimmsten Fall sogar eine Anklage wegen Körperverletzung oder fahrlässiger Tötung. Außerdem ist das Personal von Bergbahn- und Pistenbetreibern befugt, Schnellfahrer abzumahnen und ihren Skipass einzuziehen.

Tipp: Tempo nur bei freier Sicht und Piste!

- Fahren Sie vorausschauend. Behalten Sie möglichst den gesamten Hang im Auge. Schwächere Fahrer sind zu stark mit sich selber beschäftigt, um ihre Umgebung ausreichend im Blick zu haben. Sichere und gute Fahrer sind daher umso mehr gefordert, den Überblick nach allen Seiten zu behalten.
- Reduzieren Sie Ihr Tempo vor uneinsehbaren Geländeformen, Kuppen oder Engstellen. Immer reaktionsbereit sein und mit Unvorhersehbarem rechnen!
- Bei schlechter Sicht und diffusem Licht helle (orange und gelbe) Brillengläser verwenden und die Geschwindigkeit reduzieren.
- Halten Sie sich bei schlechter Sicht innerhalb der Baumgrenze auf, meiden Sie Gletschergebiete. Suchen Sie sich bei Nebel Vorfahrer als Orientierung.
- Beachten Sie Licht-Schatten- bzw. Sonne-Schatten-Wechsel. Ihre Augen gewöhnen sich nicht so schnell an die Veränderung, daher sind erhöhte Vorsicht und Reduzierung der Geschwindigkeit bei der Einfahrt in Schattenbereiche geboten.
- Fahren Sie bei verstärktem Verkehrsaufkommen unbedingt langsam und beachten Sie dabei Ihr Umfeld vorausschauend.
- Wählen Sie möglichst kleine Radien und fahren Sie nicht quer über den Hang. Halten Sie beim Queren eines Hanges den Blick nach oben.
- Die Verkehrsdichte ist immer in der Pistenmitte am höchsten, fahren Sie daher eher am Pistenrand.
- Bei eisigen Schneeverhältnissen: Lassen Sie Ihre Ski präparieren. Ausweichen oder Bremsen sind dann erheblich erschwert. Wechseln Sie an den Pistenrand, dort ist es meist griffiger. Führen Sie den Schwung nicht auf der Eisplatte, sondern auf zusammengeschobenem Schnee aus.
- Bei Kindern auf der Piste gilt: Tempo runter und großen Abstand halten. Kinder oder auch Kinderskikurse queren gerne langsam den Hang, fahren Sie daher vorsichtig heran und überholen Sie mit Bedacht.

FIS-Regel 3: Wahl der Fahrspur

»Der von hinten kommende Skifahrer oder Snowboarder muss seine Fahrspur so wählen, dass er vor ihm fahrende Skifahrer und Snowboarder nicht gefährdet.«



Hintergrund

Sie müssen zu jeder Zeit damit rechnen, dass vor und neben Ihnen Fahrende plötzlich ihre Fahrtrichtung ändern oder anhalten. Die Fahrspur hat sich durch die stark taillierten Snowboards und Carving-Ski im Vergleich zu früher extrem verändert. Früher fuhr man eher an der Falllinie. Heute ermöglicht das Material engste, schnelle Kurvenradien auf der Kante, quer und über den gesamten Hang. Die Skifahrer und Snowboarder bewegen sich daher nicht in einem relativ schmalen Korridor geradlinig nach unten, sondern befahren Pisten und Hänge im wahrsten Sinne des Wortes kreuz und quer.

Tipp: Clever planen, Abstand halten, mit allem rechnen!

- Versuchen Sie das Geschehen vor und neben sich gut im Blick zu haben.
- Denken Sie daran, dass die vor Ihnen Fahrenden Sie nicht sehen können und Sie daher für deren Sicherheit verantwortlich sind.
- Gerade Snowboardern gelingen extrem schnelle und unvorhersehbare Kurven mit dem Nachteil, dass durch das Querstehen zur Fahrlinie eine Kurvenseite über den »Rücken gefahren« wird, weshalb das Sichtfeld des Boarders auf dieser Seite stark verringert ist. Da heißt es Abstand halten.
- Vermeiden Sie es, auf gleicher Höhe mit anderen Fahrern Ihre Kurven zu ziehen, die Gefahr eines Frontalzusammenstoßes in diesem Bereich ist am höchsten. Lieber zurückbleiben!
- Fühlen Sie sich zu stark eingeschränkt, dann halten Sie gegebenenfalls an und warten ab, bis der Hang wieder frei befahrbar ist und Sie Ihre Fahrspur selbst wählen können.
- Beim touristischen Skilauf geht es nicht um Bestzeiten, sondern um uneingeschränktes Fahrerlebnis. Oft müssen Sie nur wenige Sekunden warten, bis Sie wieder »freie Fahrt« haben. Eine kleine Pause bringt zudem Erholung, erhöht die Konzentration und lässt Zeit für Pistenstrategien.
- Das Überfahren unübersichtlicher Geländekanten und -kuppen ist äußerst gefährlich, da sich dahinter liegende, sitzende, stehende oder fahrende Personen befinden können, ganz abgesehen von entgegenkommenden Fahrzeugen wie Pistenraupen oder Skidoos. Fahren Sie deshalb möglichst schräg über solche Geländeformen und/oder reduzieren Sie Ihr Fahrtempo extrem! So sehen Sie den Hang genügend weit ein und können entsprechend reagieren.

FIS-Regel 4: Überholen

»Überholt werden darf von oben oder unten, von rechts oder links, aber immer nur mit einem Abstand, der dem überholten Skifahrer oder Snowboarder für alle seine Bewegungen genügend Raum lässt.«



Hintergrund

Aufbauend auf der vorherigen Regel bezüglich der Wahl Ihrer Fahrspur, geht es hier speziell darum, langsamere Verkehrsteilnehmer möglichst sicher zu überholen. Ob Einzelfahrer oder Kursgruppen, in manchen Situationen kann es sinnvoller sein, achtsam und zügig vorbeizufahren, anstatt sich dahinter einzureihen.

Tipp: Mit weitem Abstand fahren Sie am besten

- Beobachten Sie die Fahrer, die Sie überholen wollen, genau, um ihr Fahrttempo und ihre Bewegungsrichtung korrekt einzuschätzen. Überholen Sie dann, wenn der Fahrer vor Ihnen in die entgegengesetzte Richtung einbiegt.
- Überholen Sie zügig und mit ausreichendem Abstand und parallel zum Schwung des Vordermanns.
- Vermeiden Sie es, in entgegengesetzter Richtung am Vordermann vorbeizufahren.
- Bei Kursgruppen können Fahrttempo und Bewegungsrichtungen der einzelnen Personen unterschiedlich sein. Beobachten Sie besonders aufmerksam deren Bewegungsmuster, bevor Sie zu einem Überholmanöver ansetzen. Rechnen Sie stets damit, dass während eines Überholvorgangs der vor oder neben Ihnen Fahrende stürzen könnte.
- Denken Sie immer daran, dass auch noch schnellere hinter Ihnen sein können, also immer auch ein Auge nach oben werfen.

FIS-Regel 5: Einfahren und Anfahren

»Jeder Skifahrer und Snowboarder, der in eine Skiabfahrt einfahren, nach einem Halt wieder anfahren oder hangaufwärts schwingen oder fahren will, muss sich nach oben und unten vergewissern, dass er dies ohne Gefahr für sich und andere tun kann.«



Hintergrund

Wer vom Lift, Pistenrand oder einem Haltepunkt in die Piste einfährt, darf andere nicht gefährden oder zu Ausweichmanövern nötigen. Verkehrsteilnehmer, die sich bereits auf der Piste befinden, haben Vorrang. Sie werden als Ein- oder Losfahrender zunächst als stehendes Objekt wahrgenommen und als solches in die Spuranlage eingeplant.

Tipp: Schauen, warten und gegebenenfalls abbremesen!

- Beobachten Sie alle Schneesportler in Ihrem Blickfeld, besonders oberhalb Ihres Anfahrtpunktes.
- Rechnen Sie stets mit plötzlichen groben Richtungsänderungen der Fahrenden und warten Sie auf ein geeignetes Zeitfenster, um gefahrlos Ihre Fahrt fortzusetzen.
- Ziehen Sie es vor, das Anfahren abubrechen und stehen zu bleiben, wenn sich ein anderer Gleitsportler unerwartet schnell nähert. Einem stehenden »Hindernis« kann man im Allgemeinen besser ausweichen als einem bewegten.
- An Pistenkreuzungen, Ein- oder Zufahrten empfiehlt es sich immer, äußerst langsam zu fahren und gegebenenfalls anzuhalten. Niemand hat Vorfahrt!

FIS-Regel 6: Anhalten

»Jeder Skifahrer und Snowboarder muss es vermeiden, sich ohne Not an engen oder unübersichtlichen Stellen einer Abfahrt aufzuhalten. Ein gestürzter Skifahrer oder Snowboarder muss eine solche Stelle so schnell wie möglich freimachen.«



Hintergrund

Die Piste ist zum Fahren und nicht zum Ausruhen oder Unterhalten da. Geben Sie den anderen Wintersportlern die Möglichkeit, Sie gefahrlos wahrzunehmen, und zwingen Sie niemanden zu riskanten Ausweichmanövern. Am Pistenrand ist man immer am sichersten aufgehoben.

Tipp: Gemäßigt abbremesen, weit nach oben sichtbar stehen!

- Werfen Sie vor dem Abbremsen bzw. Stehenbleiben immer auch einen Blick nach oben, ob jemand nachkommt, der Sie gefährden könnte, Sie haben ja keine Bremslichter! Ein nachfolgender Skifahrer kann leicht Ihr Abbremsen übersehen oder falsch reagieren.
- Bremsen Sie immer zum Pistenrand hin ab und bleiben dort stehen. Leider wird diese so wirkungsvolle Sicherheitsmaßnahme oft sträflich missachtet.
- Vermeiden Sie plötzliches und abruptes Abbremsen, sonst wird es für Nachfolgende schwer zu reagieren.
- Nicht an Engstellen abbremesen oder stehen bleiben. Wählen Sie Ihre Haltepunkte an breiteren Stellen.
- Wählen Sie Ihre Haltepunkte nie hinter oder unter Geländekuppen und Kanten.
- Bleiben Sie in Kurven am Rand der Kurveninnenseite stehen.
- Auch wenn Sie am Pistenrand stehen, behalten Sie immer auch den Skibetrieb im Auge, um ausweichen zu können bzw. warnen zu können, wenn jemand Sie gefährden sollte. Dieses Verhalten sollten Ihnen zur Routine werden.
- Wenn Sie mit Kindern oder einer Kindergruppe fahren, sollten Sie sich beim Stehenbleiben immer oberhalb der Kinder positionieren, damit Sie im Zweifelsfall eine Art Schutzschild bilden.
- Verlassen Sie die Pistenmitte nach einem Sturz so schnell wie möglich. Sich säubern, abklopfen oder die Brille putzen kann man auch am Rand.
- Weisen Sie Schneesportler – besonders Kinder –, die in der Piste stehen, auf die Gefährdung, die sie darstellen, hin.

FIS-Regel 7: Aufstieg und Abstieg

»Ein Skifahrer oder Snowboarder, der aufsteigt oder zu Fuß absteigt, muss den Rand der Abfahrt benutzen.«



Hintergrund

Beim Auf- oder Abstieg bewegen Sie sich im Vergleich zu fahrenden Schneesportlern äußerst langsam, im Falle eines Aufstiegs sogar gegen deren Fahrtrichtung. Beim derzeitigen Trend des Tourengehens auf den Skipisten eine neue, unbedingt zu beachtende Gefährdung. Gerade bei schlechten Lichtverhältnissen und Wechsel zwischen Licht und Schatten besteht erhöhte Kollisionsgefahr.

Tipp: Auf- und Abstieg nur am äußersten Pistenrand!

- Halten Sie sich unbedingt am äußersten Pistenrand auf.
- Gehen Sie nicht nebeneinander und überholen Sie nicht.
- Überqueren Sie falls nötig einzeln und niemals hintereinander die Piste auf dem kürzesten Weg.
- Beobachten Sie den Skiverkehr auf der Piste, um gegebenenfalls reagieren zu können.
- Wählen Sie Ausweichwege oder gering befahrene Pisten zum Aufstieg.
- Steigen Sie nicht zur Hauptverkehrszeit auf oder ab.

FIS-Regel 8: Beachten der Zeichen

»Jeder Skifahrer und Snowboarder muss die Markierungen und Signale beachten.«



Hintergrund

Das Betriebspersonal kennzeichnet durch Schilder und Warntafeln den gesicherten Pistenraum und eventuelle Gefahrenpotenziale. Akute Lawinengefahr und absturzgefährdete Bereiche werden dabei ebenso ausgewiesen wie Bereiche mit hohem Unfallrisiko in »Langsam fahren«-Zonen und Pistenkreuzungen. Die verwendeten Symbole sind international weitgehend einheitlich und leicht verständlich.

Tipp: Nachfragen kostet nichts!

- Nehmen Sie Markierungen und Hinweistafeln konzentriert wahr. Beim Fahren gelingt das schwer, beim Stehenbleiben und Warten kann man aber die Umgebung gut beobachten und sich Warnhinweise und Markierungen einprägen.
- Fahren Sie bei Nebel langsam von Pistenmarkierung zu Pistenmarkierung. Verlassen Sie die markierten Pisten auf keinen Fall.
- Beachten Sie Absperrungen wegen Lawinen- oder anderen alpinen Gefahren unbedingt. Sie gefährden ansonsten nicht nur sich, sondern auch andere und erzeugen Nachahmer.
- Bei fehlenden Warnungen und Hinweistafeln teilen Sie dies dem Betreiberpersonal mit.

FIS-Regel 9: Hilfeleistung

»Bei Unfällen ist jeder Skifahrer und Snowboarder zur Hilfeleistung verpflichtet.«



Hintergrund

Erste Hilfe zu leisten, wenn man an einem Unfallort eintrifft, sollte selbstverständlich sein. Das Absichern der Unfallstelle, die Erstversorgung von Verletzten und das Absetzen eines Notrufs können Leben retten.

Tipp: Erste-Hilfe-Set und Handy

- Empfehlenswert ist besonders auch für Eltern das Mitführen eines kleinen Erste-Hilfe-Sets, das heutzutage in jeder Jackentasche Platz findet. Vor allem Verbandszeug für die Erstversorgung stark blutender Wunden sollte man immer dabei haben.
- Tempotaschentücher, Sonnencreme oder ein Fitnessriegel haben in jeder Anoraktasche Platz.
- Ein Mobiltelefon erleichtert das Absetzen eines Notrufs und ermöglicht damit eine schnelle Versorgung der Verletzten.

FIS-Regel 10: Ausweispflicht

»Jeder Skifahrer und Snowboarder, ob Zeuge oder Beteiligter, ob verantwortlich oder nicht, muss im Falle eines Unfalles seine Personalien angeben.«



Hintergrund

Oft ist es sehr schwierig, nach einem Unfall zu rekonstruieren, wodurch er verursacht wurde und wer sich möglicherweise schuldhaft verhalten hat. Die Aussagen der direkt Beteiligten können hier weit auseinandergehen. Ihre Angaben können für Rechtsprechung, Unfallopfer und andere Beteiligte überaus wichtig sein.

Tipp: Informieren und notieren!

- Machen Sie Zeugen und beteiligte Personen auf diese rechtsverbindliche Pflicht aufmerksam und notieren Sie sich, falls möglich, wichtige Informationen zu Unfallhergang und Situation.
- Notieren Sie sich bei Unfallflucht entscheidende Kriterien und melden Sie diese umgehend.

DSLVL Level 1 – Skript zur Ausbildung

- DSLV-Fahrphilosophie (Motorik/Technik)
- Materialkunde
- DSLV-Unterrichtsphilosophie (Methodik/Didaktik)
- DSLV-Ausbildungsstruktur
- FIS-Regeln
- Organisation und Recht
- Unfallkunde & Erste Hilfe

Gesetzliche Grundlagen für die Tätigkeit als Schneesportlehrer

Wer darf Ski- oder Snowboardunterricht anbieten?

Verordnung über die Ausübung des Unterrichts als Bergführer sowie die Ausübung des Unterrichts als Schneesportlehrer in Bayern:

Regelungen:

Erwerbsmäßiger Unterricht darf nur von einem staatlich geprüften Ski- oder Snowboardlehrer erteilt werden.

Der Leiter muss im zweijährigen Turnus an einem durch die TUM anerkannten Fortbildungslehrgang teilnehmen

Der Leiter einer Schneesportschule darf weitere staatlich geprüfte Ski-/Snowboardlehrer einsetzen

Der Level 3 Lehrer darf unter der Aufsicht eines staatlich geprüften Ski-/Snowboardlehrer tätig sein, wobei ein staatlich geprüfter Lehrer unbegrenzt Level 3 Lehrer einsetzen kann..

[Ausnahmen: Tätigkeit im Rahmen der dienstlichen Ausbildung in Bundeswehr, Bundespolizei, Polizei oder in einer ähnlichen staatlichen Einrichtung, lehrplanmäßiger Unterricht einer Schule gem. Art. 3 I oder II BayEUG oder einer Einrichtung des Hochschulbereichs, Tätigkeit eines Vereins, sofern zum satzungsmäßigen Vereinszweck das Sporttreiben der Mitglieder gehört und der Unterricht ausschließlich für diese abgehalten wird.]

Aufgaben des Schneesportlehrers

Unterweisung in der sportlichen Technik, allerdings ohne dass ein entsprechender Lernerfolg geschuldet ist
Fürsorge- und Schutzpflichten, die besonderen Sportgefahren für den Schüler zu steuern und abzuwenden
Aufsichtspflichten, um Gefahren, die vom Schüler ausgehen für Dritte zu steuern und abzuwenden

Merke: Der Schneesportlehrer muss Gefahrenquellen erkennen und möglichst Gefahren abwenden!

Gesetzliche Grundlagen für die Tätigkeit als Schneesportlehrer

Unfallanalyse – Gefahrenquellen erkennen*

- 90 % der Verletzungen aufgrund eines Sturzes oder einer Kollision mit einem Objekt
- 7% aufgrund von Personenkollisionen
- 53 % auf roten Pisten, 38 % auf blauen Pisten, 6 % auf schwarzen Pisten
- Die meisten Unfälle ereignen sich bei stark wechselnden Schneebedingungen auf der Piste, gefolgt von eisigen Pisten und hartem Altschnee
- Schneesportler mit weniger guten Fertigkeiten fahren tendenziell eher auf roten und blauen Pisten und verunfallen häufiger.
- Gute und ausgezeichnete Fahrer verunfallen am häufigsten auf roten, gefolgt von blauen Pisten
- Die meisten Unfälle geschehen bei sonnigem Wetter und guter Sicht
- Rund 3 bis 8% der Snowboardunfälle passieren bei der Liftbenutzung
- das Verletzungsrisiko nimmt im Tagesverlauf zu, die meisten Unfälle geschehen kurz vor dem Mittag und gegen 15 Uhr

Unfallanalyse - Gefahrenquellen Kinder und Jugendliche*

- Kinder und Jugendliche haben das höchste Verletzungsrisiko
- Gründe für ein höheres Verletzungsrisiko der Kinder und Jugendlichen sind:
 - noch geringe Fertigkeiten und fehlende Erfahrungen
 - fehlendes Gefahrenbewusstsein
 - mangelnde Selbststeuerungsfähigkeit
 - häufig nicht kindgerechte Ausrüstung
 - ein noch nicht ausgereifter Körper, welcher anfälliger für Verletzungen ist

* Quelle: Brügger O, Bianchi G, Hofer M, Michel FI, Müller C, Unfallforschung Sport: Unfall, Risiko- und Interventionsanalyse Bern: Bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, 2012. bfu-Sicherheitsdossier Nr. 10

Bewertung von Risikofaktoren*

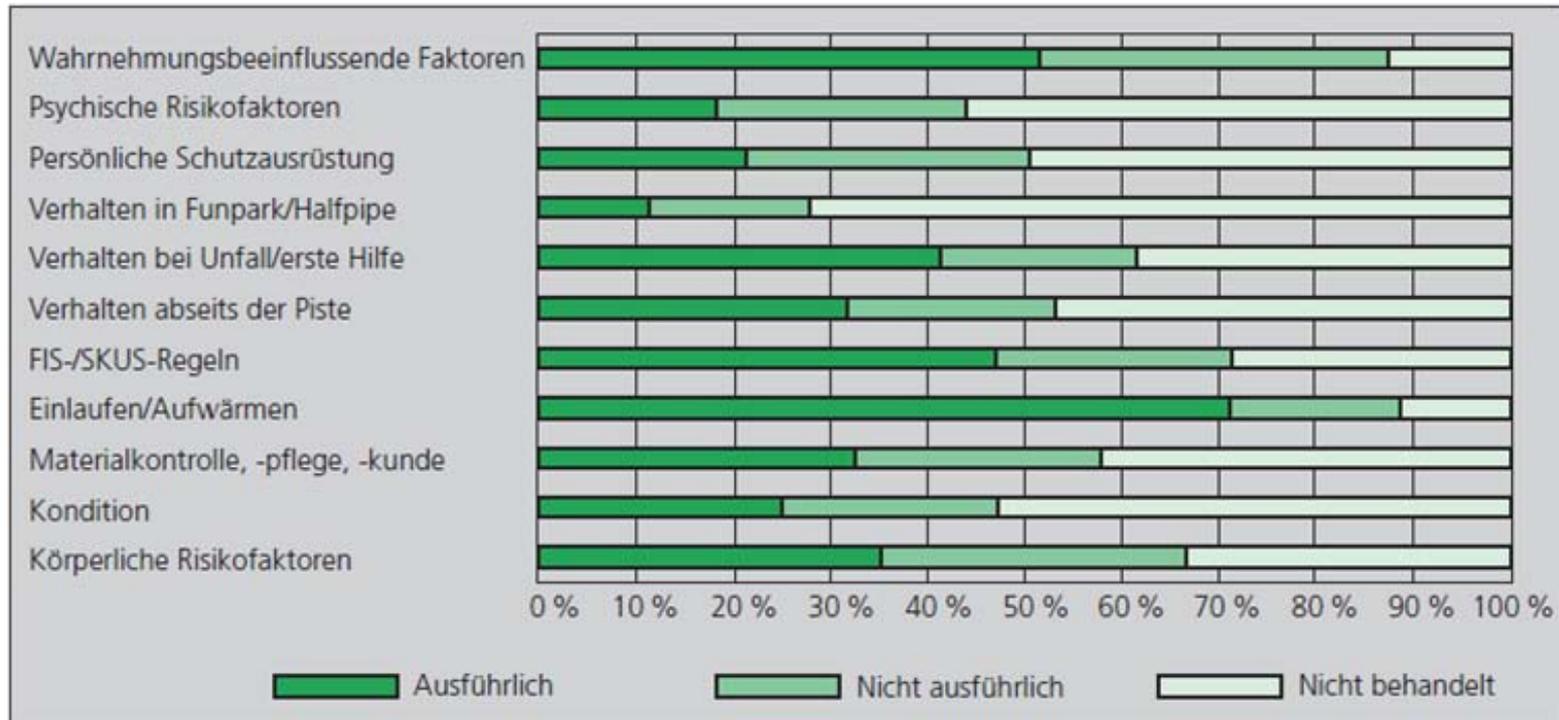
Tabelle 36

Ski- und Snowboardfahren: Bewertung von Risikofaktoren

Sportart	Nr.	Risikofaktor	Verletzungsrelevanz
Ski/Snowboard	1	Nicht optimale Pistenraumgestaltung	⊗⊗⊗⊗⊗
Ski/Snowboard	2	Ungenügendes Gefahrenbewusstsein und fehlende Selbststeuerungsfähigkeit	⊗⊗⊗⊗⊗
Ski/Snowboard	3	Überhöhte Fahrgeschwindigkeit	⊗⊗⊗⊗⊗
Ski/Snowboard	4	Ungenügende physische Kondition und schlechtes Gleichgewicht	⊗⊗⊗⊗⊗
Ski/Snowboard	5	Ungenügende Fahrfertigkeiten	⊗⊗⊗⊗⊗
Ski	6	Skibindung ist zu wenig wirksam oder wird falsch eingestellt	⊗⊗⊗⊗⊗
Snowboard	7	Handgelenkschutz wird nicht getragen oder ist zu wenig wirksam	⊗⊗⊗⊗
Ski/Snowboard	8	Mangelhafte Verhältnisse und falsches Verhalten in Snowparks	⊗⊗⊗⊗
Ski/Snowboard	9	Ungünstiger physiologischer Zustand (v. a. Übermüdung)	⊗⊗⊗⊗
Ski/Snowboard	10	Kopfschutz wird nicht getragen oder ist zu wenig wirksam	⊗⊗⊗⊗
Ski/Snowboard	11	Ungenügende Sehschärfe	⊗⊗⊗
Ski/Snowboard	12	Rücksichtslose Fahrweise	⊗⊗⊗
Ski/Snowboard	13	Falsche Sturztechnik	⊗⊗⊗
Ski/Snowboard	14	Alkoholkonsum	⊗⊗⊗
Ski/Snowboard	15	Material ist ungeeignet oder in schlechtem Zustand	⊗⊗⊗
Ski/Snowboard	16	Rückenschutz wird nicht getragen oder ist zu wenig wirksam	⊗⊗⊗
Ski/Snowboard	17	Unvollständige Policy für Schneesportsicherheit	⊗⊗⊗
Snowboard	18	Fehlende Auslösebindung beim Snowboard	⊗⊗⊗
Ski/Snowboard	19	Fehlendes Aufwärmen / Einstimmung	⊗⊗
Ski/Snowboard	20	Gefahrenstellen bei Förderanlagen	⊗⊗
Ski	21	Fahren mit Carvingski	⊗
Ski/Snowboard	22	Ineffiziente Rettung	⊗
Skala:		Anteil der Verletzten:	
⊗⊗⊗⊗⊗		>25	sehr hoch
⊗⊗⊗⊗		>10 – 25	hoch
⊗⊗⊗		>6 – 10	mässig hoch
⊗⊗		>3 – 6	gering
⊗		≤3	sehr gering

* Quelle: Brügger O, Bianchi G, Hofer M, Michel FI, Müller C, Unfallforschung Sport: Unfall, Risiko- und Interventionsanalyse Bern: Bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, 2012. bfu-Sicherheitsdossier Nr. 10

Umfrageergebnisse im Hinblick auf die Behandlung von Aspekten der Unfallprävention im Unterricht



* Quelle: Brügger, O., Sulc, V. & Walter, M. (2005). Unfallprävention im Schneesport: Kenntnisse und Verhalten der Schneesportler und Ausbilder (bfu-Report 56). Bern: Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu.

Haftung des Schneesportlehrers

1. Haftung wegen deliktischen Pflichtverletzungen bei Beeinträchtigungen von Eigentum, Gesundheit u.a. Schutzgütern aus §823 BGB!
2. Haftung wegen Verletzung der Aufsichtspflichten, also wenn der Teilnehmer sich oder einen Dritten schädigt!
> Der Lehrer muss also bei der Planung und Durchführung des Unterrichts stets die sich ergebenden Gefahrenquellen erkennen und durch entsprechende Auswahl der Ausrüstung, Organisation und Durchführung des Unterrichts und Verhaltens im Schadenfall vermeidbare Gefahren abwenden.

Merke:

Der Teilnehmer darf sich auf den Lehrer verlassen, der Lehrer aber nicht unbedingt auf den Teilnehmer.

Je jünger der Teilnehmer und/oder unerfahrener er ist, desto mehr muss der Lehrer für ihn mitdenken, organisieren und handeln.

Aber: Der Teilnehmer muss auch auf den Lehrer hören!

Checkliste – Sorgfaltspflichten: Planung, Organisation und Durchführung

- Geeignetes Material (Sicherheitsbestimmungen der Hersteller)
- Kontrolle des Zustands von Bindung und Material
- Tägliche Information über Wetter- und Lawinensituation
- FIS-Regeln und Sicherheitsvorschriften in Theorie und Praxis
- Erste Hilfe Material (nach DIN 13160)
- Handy aufgeladen und funktionstüchtig
- Notizblock und Stift
- Geländewahl
- Innerhalb der gesicherten Pisten
- Keine Überforderung
- Ausreichende Pausen (und Nachtruhe)
- Aufsicht während kursfreier Zeit
- Einhaltung der Bestimmungen des Jugendschutzgesetzes

Merke:

Die Entscheidungen richten sich immer nach dem schwächsten innerhalb der Gruppe und dem schwierigsten Teil einer Abfahrt oder Aufgabe. Als Lehrer musst Du von Anfang bis zum Ende des Kurses, also auch in den Pausen, wissen, wo Deine Teilnehmer sind und was sie machen (Aufsichtspflicht)!

Verhalten des Schneesportlehrers nach dem Unfall

Checkliste – Sorgfaltspflichten nach dem Unfall

- Sicherung der Unfallstelle
- Sofortmaßnahmen am Unfallort
- Absetzen eines Notrufs
- Notieren von Vornamen, Nachnamen, Anschrift der Unfallbeteiligten und Zeugen
- Sicherung von Beweismitteln (Ski/Board, Fotoaufnahmen u.ä.)

Beispiel - Unfall Schlepplift (Urteil des LG Deggendorf, SpuRt 2003/25 ff.)

Sachverhalt:

Die Schneesportlehrerin fährt am dritten Kurstag mit ihren 5 bis 6 jährigen Teilnehmern einen Schlepplift. Der kleine Horst stürzt beim Ausstieg und wird verletzt. Horst konnte bereits Bremsen und Aufsteigen. Die Lehrerin hat mit ihm das Liftfahren und das Verhalten beim Einsteigen und Aussteigen zuvor geübt. Der Ausstieg war nicht vereist und flach.

Entscheidung:

Der Lehrerin kann kein Vorwurf gemacht werden. Sie hat vor dem Liftfahren entsprechende Übungen gemacht, der Lift, die Liftstrecke und der Ausstieg waren nicht zu schwierig und ihre Teilnehmer hatte schon entsprechende Fertigkeiten erlangt.

Beispiel – Engstelle (Urteil des LG Ravensburg vom 16.3.2004, Az 6 O 382/0)

Sachverhalt:

Die Klägerin nahm an einem Skikurs teil. Die Skilehrerin fuhr durch eine enge Passage vor. Die Klägerin wurde von einem Dritten angefahren und verletzt.

Entscheidung: Klage wurde abgewiesen, weil der Skilehrerin kein Sorgfaltspflichtverstoß vorgeworfen werden konnte. Der Unfall wurde fremdverschuldet.

Es ist gleichgültig, ob der Skilehrer vorausfährt oder seine Schützlinge vorausfahren lässt, ob er ein bestimmtes Fahrtraining oder ob er ein freies Fahren zulässt. Er muss lediglich vermeiden, für die Könnensstufe und die Trainingsreichweite der Teilnehmer gänzlich ungeeignete Abfahrten zu wählen, und auch dann kann er nur für Unfälle verantwortlich sein, die gerade wegen der Schaffung dieser besonderen Gefahr entstanden sind. Jeder weiß, dass der Skibetrieb, auch im Rahmen gesicherter Pisten, nie ganz ungefährlich ist.

Beispiel - Verhalten nach dem Unfall

Sachverhalt:

Die minderjährige Klägerin wurde von einem Dritten während des Skikurses verletzt. Der Skilehrer nahm nicht die Personalien auf

Entscheidung:

Der Skilehrer haftet, weil er im Schadenfall nicht sachgerecht Hilfe geleistet hat! Anders kann es bei Erwachsenen sein, wenn ein Erwachsener trotz des Unfalls in der Lage ist, die Sachlage zu beurteilen und Entscheidungen zu treffen bzw. ausführen zu lassen!

Zusammenfassung: Sorgfalts- und Aufsichtspflichten

- Pflicht, auf Überschaubarkeit der Gruppe zu achten
- Die Tauglichkeit der Ausrüstung des Schülers zu überprüfen
- Ein dem Können der Gruppe angepasste Übungsgelände zu wählen
- Die Überforderung der Schüler zu vermeiden durch:
 - Rücksichtnahme auf ihre körperliche Verfassung
 - Wahl des angemessenen Geländes
 - Auswahl einer angepassten Fahrspur
 - Wahl der angepassten Fahrgeschwindigkeit
- Die Schüler hinsichtlich aller die Sicherheit betreffenden Umstände aufzuklären und anzuleiten
 - Einhaltung und Schulung der FIS-Regeln und Park Rules
 - Vergleiche Skript FIS Regeln!
- Aufsichtspflicht gilt ab dem Zeitpunkt der Übernahme der Kinder bis zur Übergabe an die Eltern
 - Beobachten, Überwachen, Belehren und Aufklären
 - Ggf. Maßnahmen ergreifen, um das Verhalten zu leiten und zu beeinflussen

DSLIV Level 1 – Skript zur Ausbildung

- DSLV-Fahrphilosophie (Motorik/Technik)
- Materialkunde
- DSLV-Unterrichtsphilosophie (Methodik/Didaktik)
- DSLV-Ausbildungsstruktur
- FIS-Regeln
- Organisation und Recht
- Unfallkunde & Erste Hilfe

Unfallkunde & Erste Hilfe beim Schneesport

Unter **Erster Hilfe** versteht man von jedermann durchzuführende Maßnahmen, um menschliches Leben zu retten, bedrohende Gefahren oder Gesundheitsstörungen bis zum Eintreffen professioneller Hilfe (Arzt, Rettungsdienst) abzuwenden oder zu mildern. Dazu gehören insbesondere das Absetzen eines Notrufs, die Absicherung der Unfallstelle und die Betreuung der Verletzten.

Lebensrettende Sofortmaßnahmen

In diesem Lehrgang werden grundlegende Maßnahmen aus der Ersten Hilfe vermittelt. Der Teilnehmer kann nach der Absolvierung des Lehrganges als Sofort- / Ersthelfer an einer Unfallstelle handeln. Die Lehrgangsdauer beträgt vier Doppelstunden à 90 Minuten. Der Nachweis dieses Lehrgangs ist eine verpflichtende Zulassungsvoraussetzung zur Teilnahme an der Ausbildung und Prüfung zur Qualifikation Level 1 und darf nicht älter als 2 Jahre sein.

Erste-Hilfe-Lehrgang

In diesem Lehrgang kann jeder die Maßnahmen zur Erstversorgung von vital bedrohten Betroffenen erlernen. Mit dem hier erworbenen Wissen ist man für nahezu alle Notfälle, die sich jederzeit im privaten und beruflichen Umfeld ereignen können, gut gerüstet. Hierbei geht es zu einem großen Teil um Notfälle bezüglich Atmung und Kreislauf. Auch die Versorgung von z. B. Verletzungen oder Verbrennungen sowie Vergiftungen wird gelehrt. Ein besonderer Schwerpunkt ist der lebensbedrohliche Zustand Schock. Die Dauer umfasst acht Doppelstunden à 90 Minuten. Der Nachweis dieses Lehrgangs ist eine verpflichtende Zulassungsvoraussetzung zur Teilnahme an der Ausbildung und Prüfung zur Qualifikation Level 3 und darf nicht älter als 2 Jahre sein.

Ziele der Ersten Hilfe

- Erkennen von lebensbedrohlichen Zuständen und Aufrechterhaltung der Vitalfunktionen
- Erkennen und Versorgen von Verletzungen und Erkrankungen vor Ort mit einfachen Hilfsmitteln

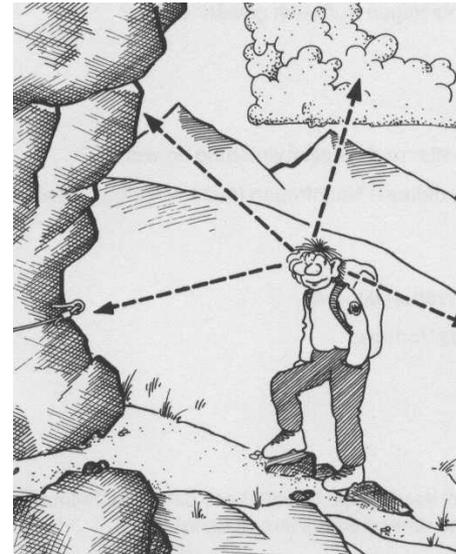


Anforderungen an den Ersthelfer

Erkennen was geschehen ist



Überlegen, welche Gefahren drohen



Anforderungen an den Ersthelfer

Situationsgerechtes Handeln

- Absichern der Unfallstelle oder Rettung aus dem Gefahrenbereich
- Überblick über Unfallgeschehen und evtl. Verletzungen
- Daraus resultierende Maßnahmen einleiten



Strafrechtliche Aspekte in der Ersten Hilfe

▪ Strafrechtliche Verantwortung

- Unterlassene Hilfeleistung (§ 323c StGB)
- **Ausnahmen:**
 - Eigengefährdung
(Steinschlag Eisschlag, Absturzgelände)
 - Aufsichtspflicht
(Eltern für Kinder, Leiter/in für Gruppe)



Vorsicht:

- Unterlassung wird wie das eigentliche Delikt bewertet (z.B. Körperverletzung bzw. Tötung durch Unterlassung)

Einen Notruf abzusetzen ist aber so gut wie immer möglich und auch zumutbar!

Haftungsrechtliche Aspekte in der Ersten Hilfe

Zivilrecht:

- Haftungsanspruch durch den Verunfallten bei Schäden durch die Behandlung

oder Sachschäden des Ersthelfers aufgrund der Hilfeleistung

- Haftpflichtversicherung des Ersthelfers (nicht bei Vorsatz)
- Vereinshaftpflicht (nur bei Vereinstour)
- Gesetzliche Unfallversicherung (für alle ehrenamtliche Tätigkeiten)



Verhalten im Einsatzgeschehen

Ängste des Verletzten

- Angst um die eigene Gesundheit
- Angst vor Schmerzen
- Angst, nicht richtig versorgt zu werden
- Sorge um die Folgen des Unfalls

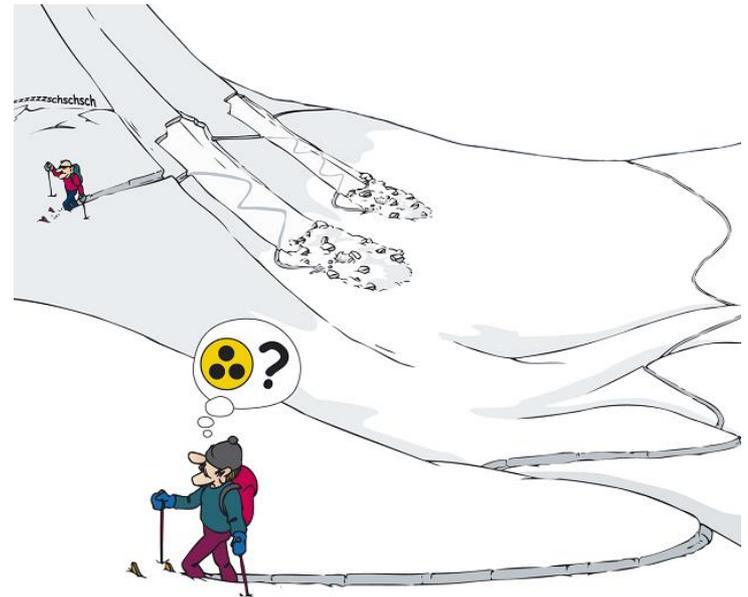


Richtiges Verhalten des Helfers

- sicheres Auftreten
- über weitere Maßnahmen aufklären
- unnötige Schmerzen vermeiden
- andauernde Betreuung, möglichst durch die gleiche Person
- Wünsche wenn möglich erfüllen
- möglichst auf Augenhöhe miteinander sprechen

Gefahren am alpinen Unfallort

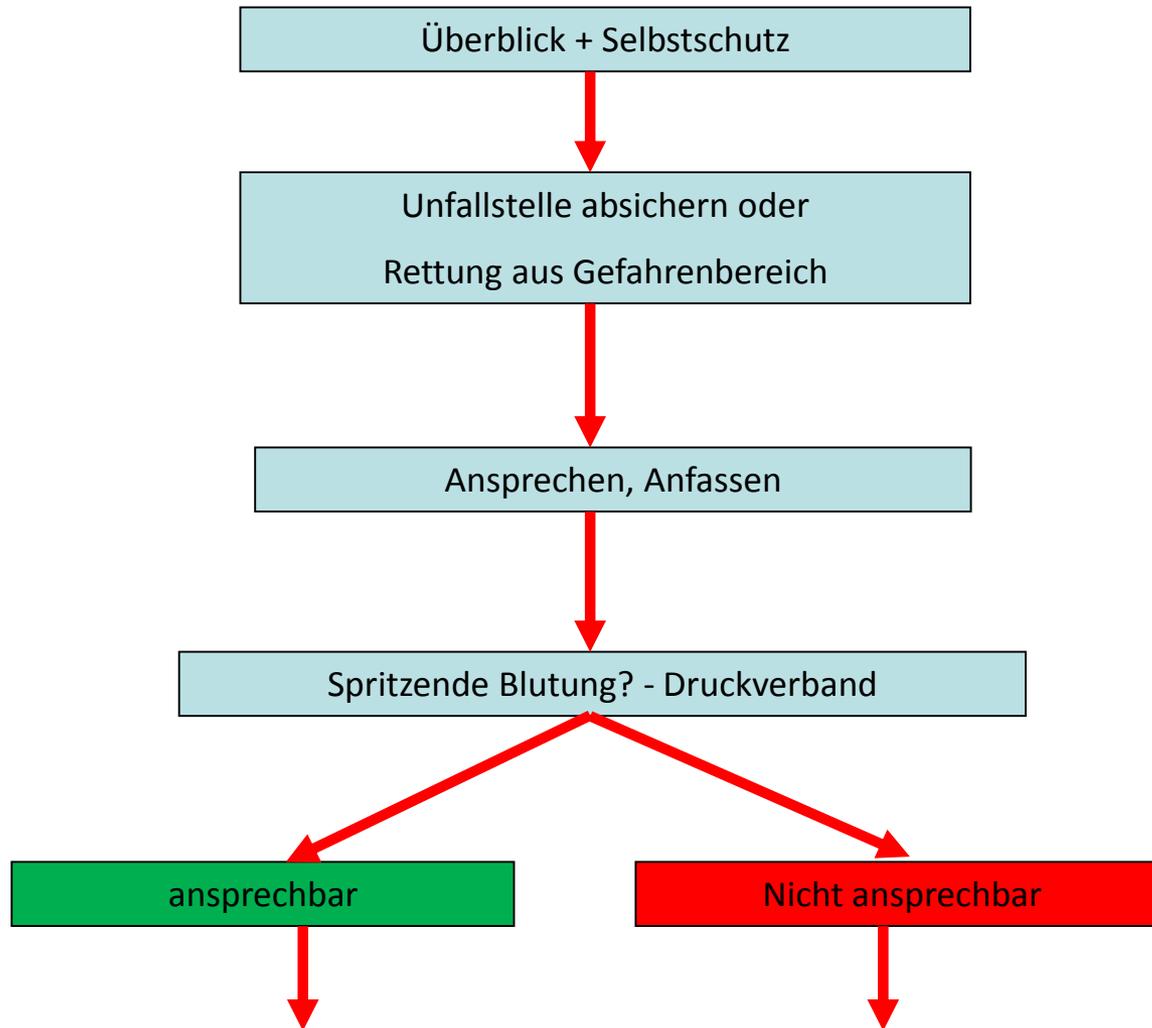
- Absturz/Abgleiten im Steilhang (alpines Gelände)
- Lawinengefahr
- Wetterexposition (Wind, Niederschlag, Kälte)
- Dunkelheit
- Große Höhe
- Gefährdung durch andere Sportler

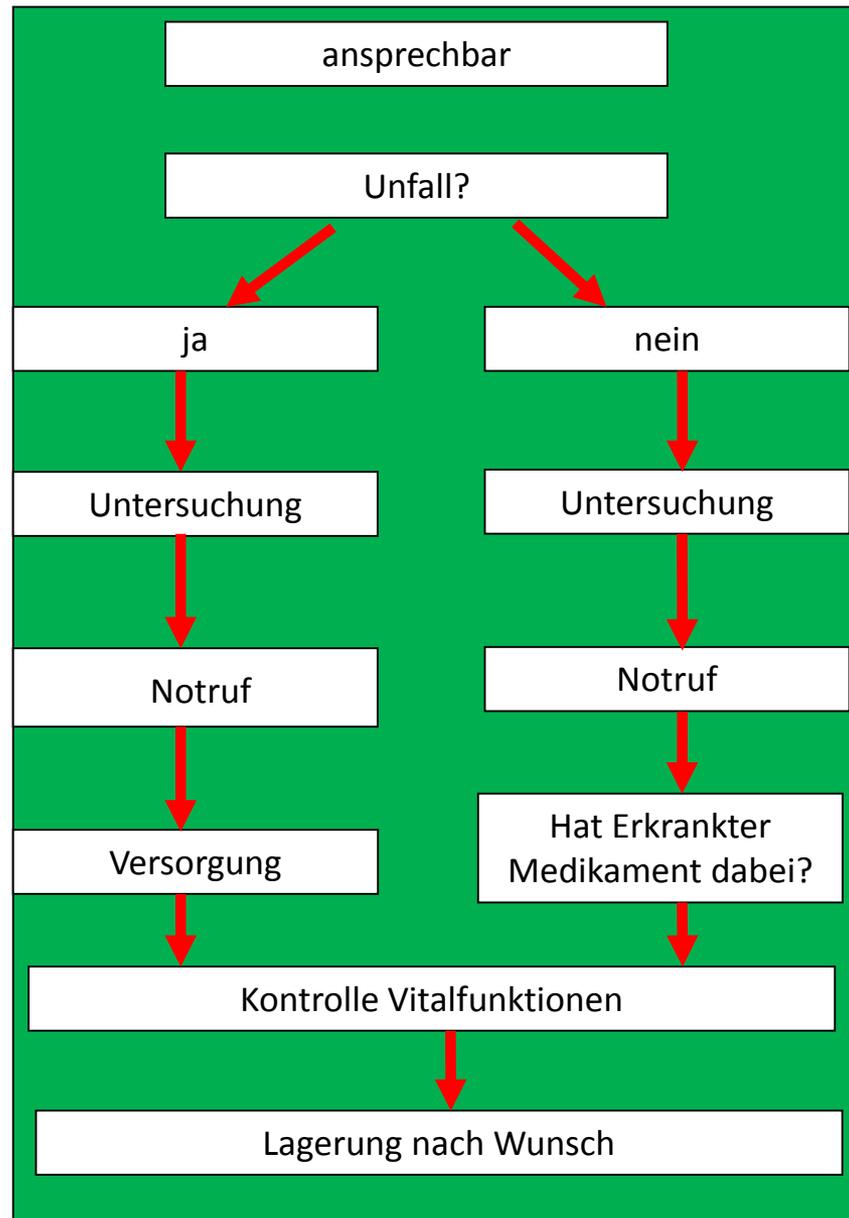


Europäische Notrufnummer 112

- In allen Ländern der EU und in Russland, der Ukraine und vielen weiteren Ländern in Europa gilt die Notrufnummer **112**.
- Bei Reisen vorher erkundigen!

Wenn Sie in Not geraten und keinen Netzempfang beim Mobilfunktelefon haben, schalten Sie das Telefon aus und wieder ein. Anstelle der PIN-Zahl geben Sie dann die Euronotrufnummer 112 ein, diese Nummer wählt sich in ein anderes verfügbares Netz ein und setzt den Notruf bei der nächstgelegenen Polizeidienststelle ab.





Vorgehen bei ansprechbaren Verletzten/ Erkrankten



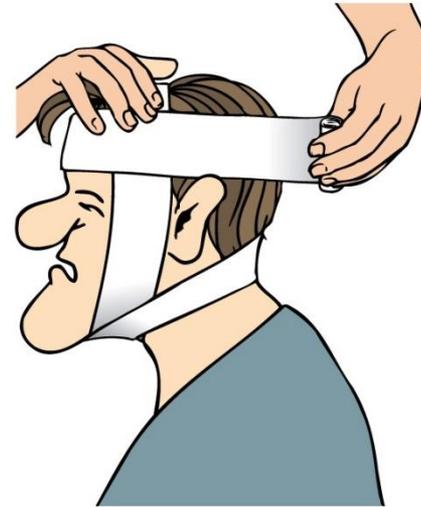
Verletzten/Erkrankten psychisch betreuen und über die weiteren Maßnahmen informieren



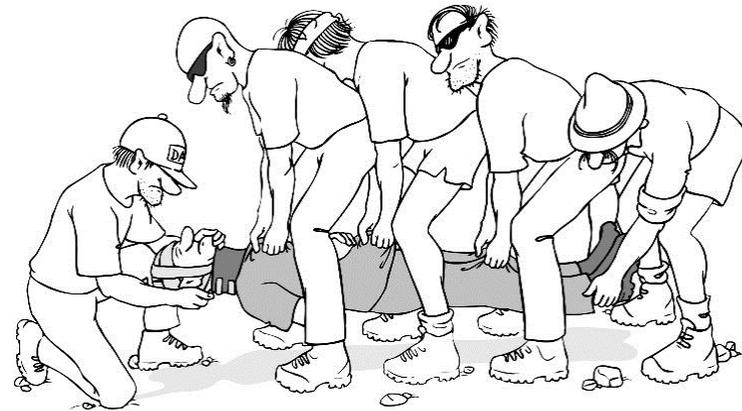
Überblick über das Verletzungs-/ Erkrankungsbild verschaffen

Vorgehen bei ansprechbaren Verletzten/ Erkrankten

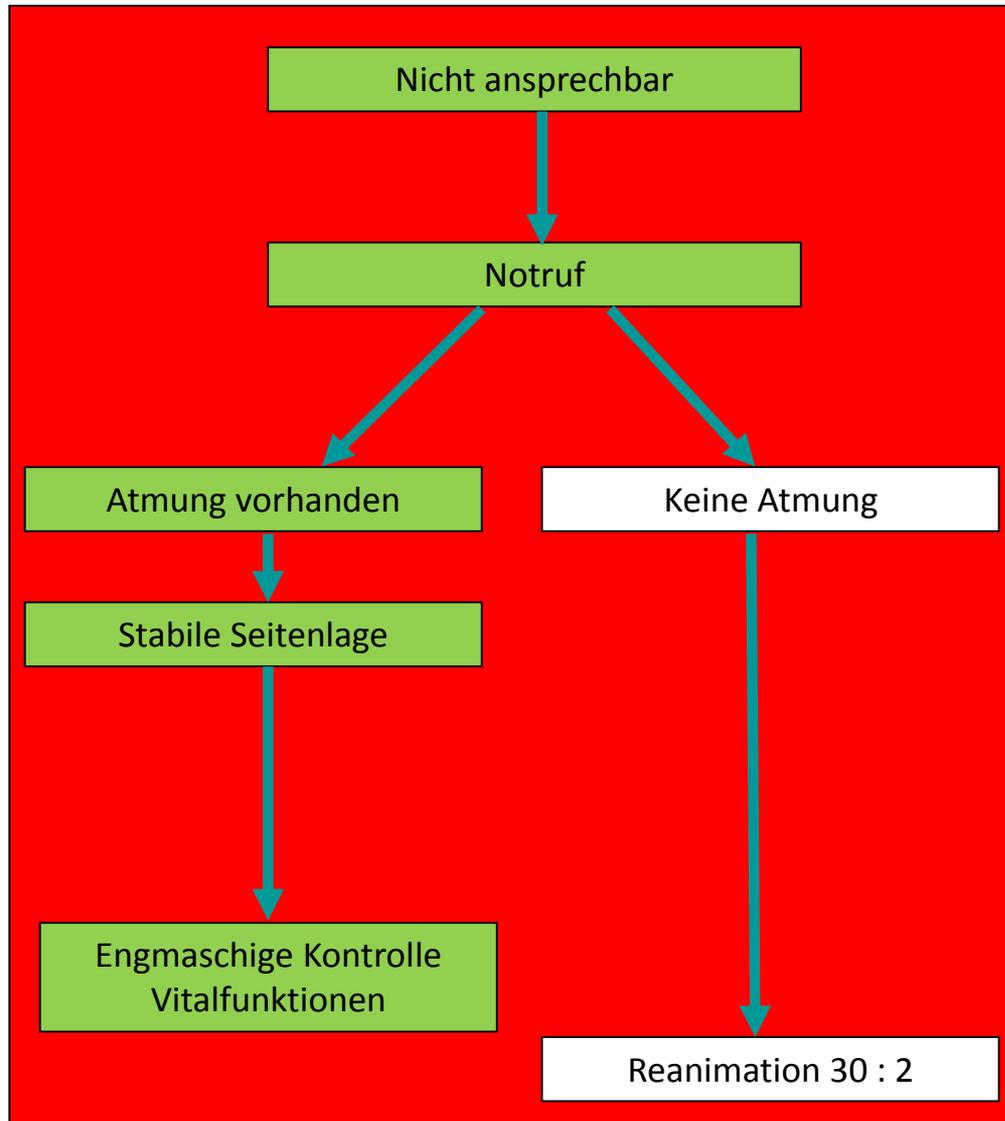
- Versorgung der Verletzung bzw. der Erkrankung soweit möglich



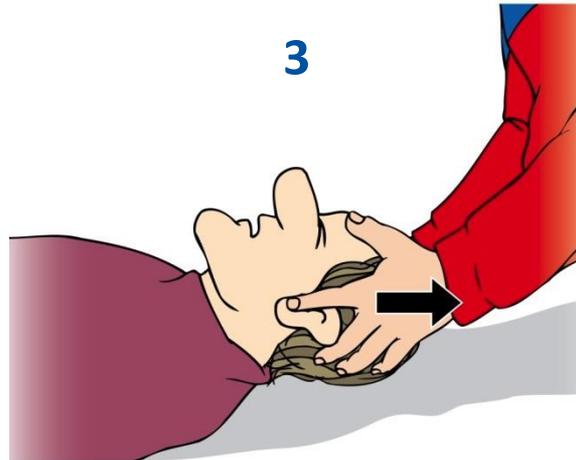
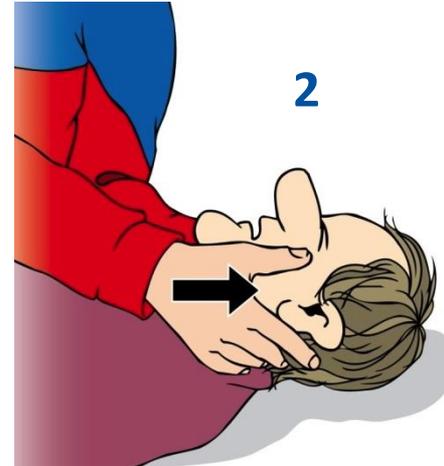
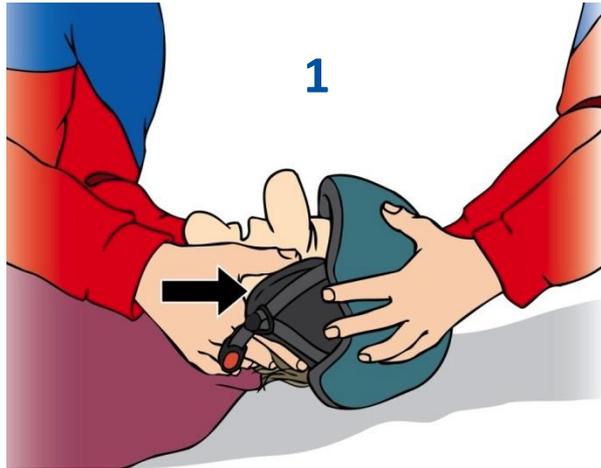
- Evtl. Rettungskräfte bei der Versorgung unterstützen



Reihenfolge der Maßnahmen bei Bewusstlosigkeit



Reihenfolge bei der Helmabnahme



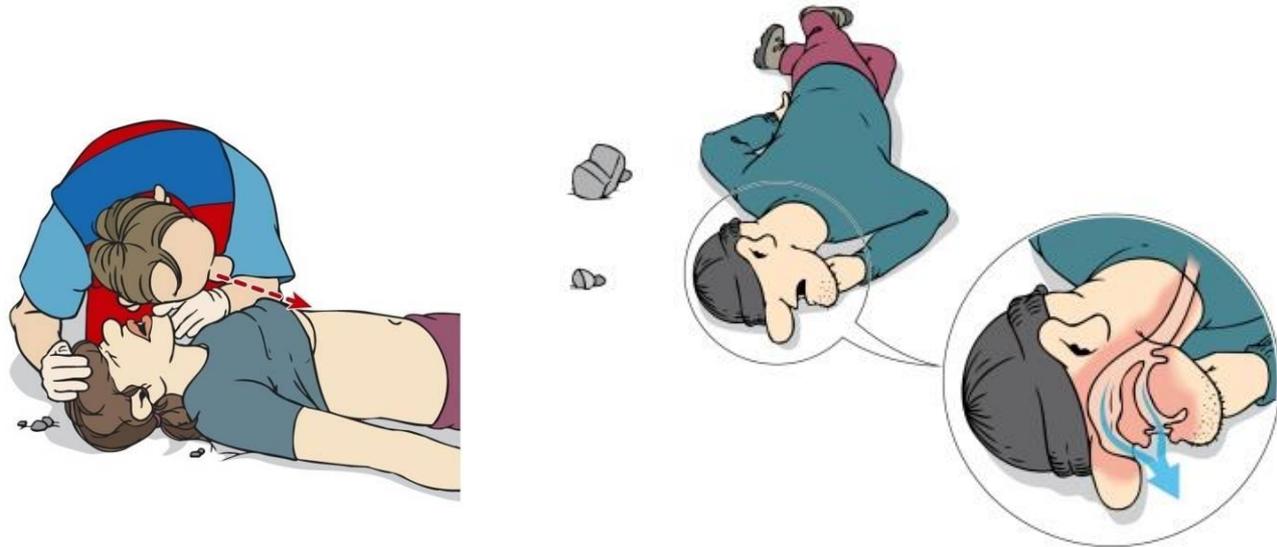
Suche nach Lebenszeichen

- Atmet der Patient normal?
- Frequenz ca. 12- 15/ min?
- Hebt und senkt sich der Brustkorb?
- Gibt es weitere Lebenszeichen?

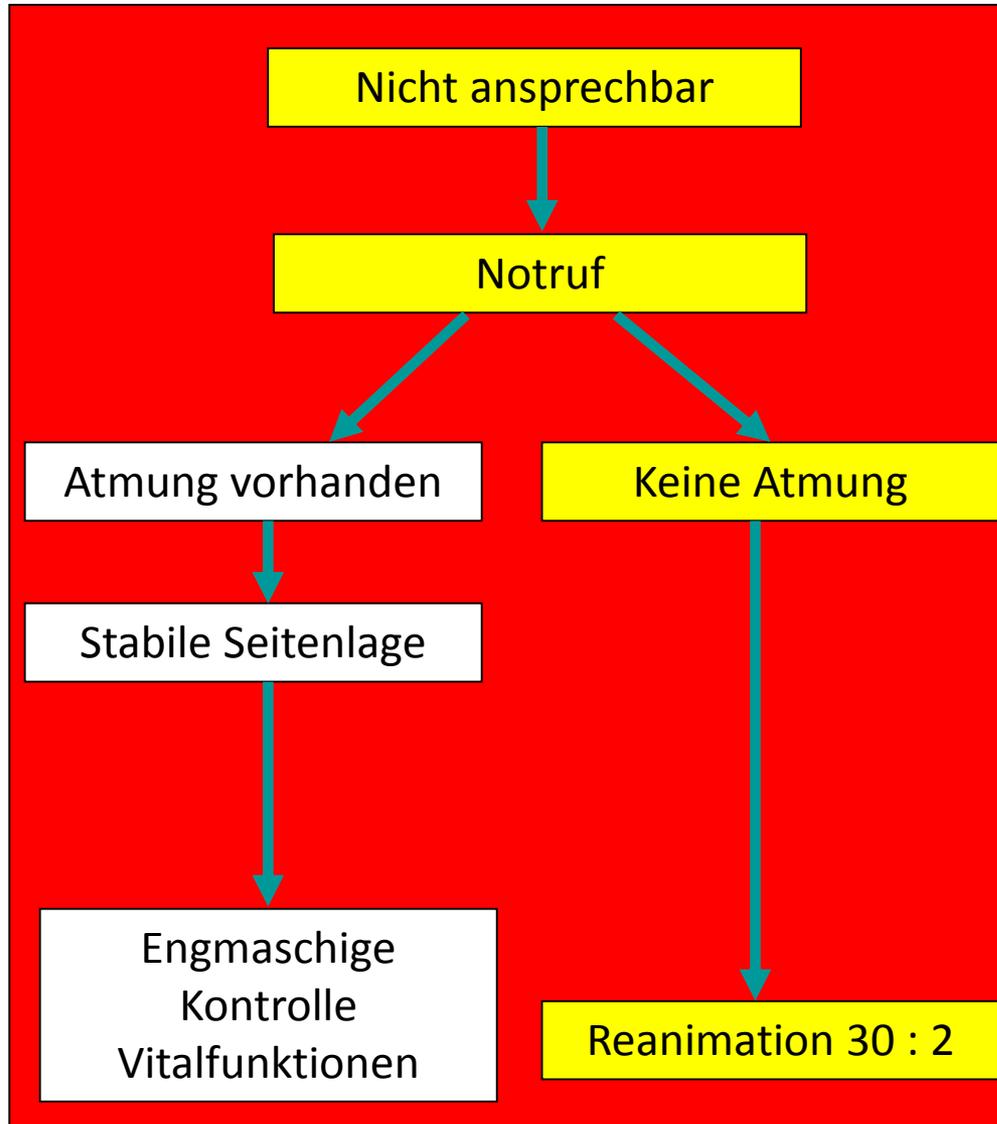


Kontrolle von Atmung- und Lebenszeichen max. 10 sec.

Maßnahmen bei ausreichender Spontanatmung



Reihenfolge der Maßnahmen bei Bewusstlosigkeit



Herzdruckmassage

- Oberkörper senkrecht über Brustkorb
- Arme durchgestreckt
- Knie nahe zum Patienten
- Drucktiefe ca. 5 - 6 cm
- Frequenz mind. 100/Min.
- **30 Herzdruckmassagen : 2 Beatmungen**



Beatmung

- Mund zu Mund
- zwei Beatmungen
- Beatmen, bis sich der Brustkorb hebt



Reihenfolge bei der Reanimation

1



2



3

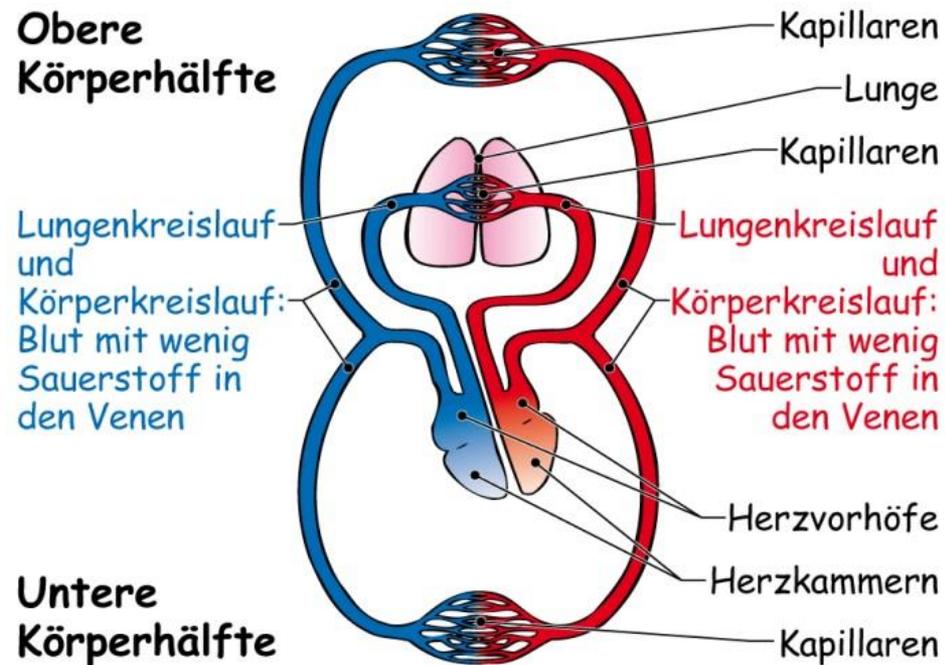


4



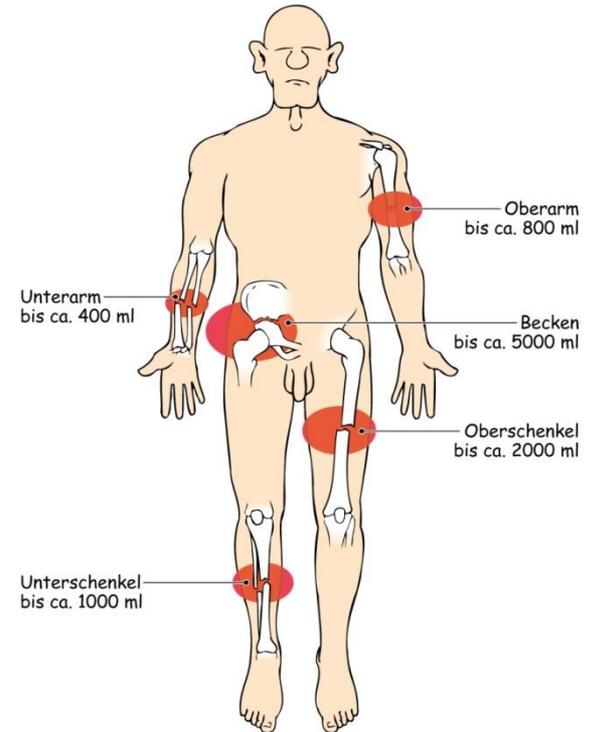
Schock

Beim Schock liegt ein Missverhältnis zwischen der **zirkulierenden** und der **notwendigen** Blutmenge vor. Die Durchblutung ist **nicht ausreichend** zur Sauerstoffversorgung aller Organe vorhanden.



Blutverlust bei Frakturen

- Blutvolumen eines Erwachsenen ca. 8 bis 10 % des Körpergewichts in Liter
- Erwachsener mit 70 Kg hat also ca. 6 bis 7 Liter zirkulierendes Blut
- Ein Volumenverlust von ca. 1 Liter kann bereits zur Schocksymptomatik führen



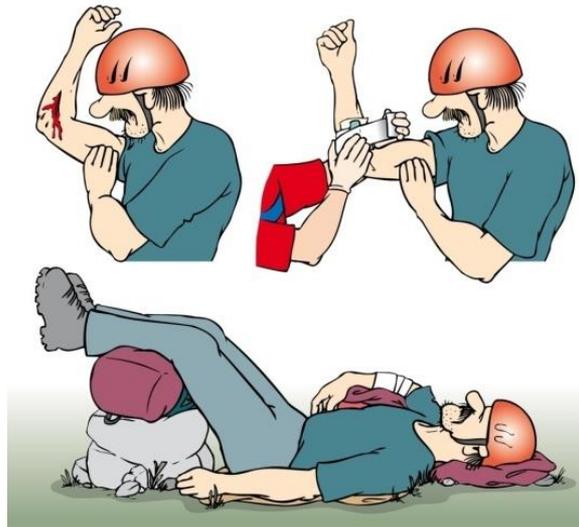
Erscheinungsbild eines Volumenmangelschocks

- Blut- und Volumenverlust
(durch Verletzung oder starken Flüssigkeitsmangel)
- Kalter Schweiß mit bläulich-blasser Haut
- Schneller Puls, schwächer werdend bis kaum tastbar
- Unruhe, Todesangst
- Zunehmende Bewusstseinsintrübung bis zur Bewusstlosigkeit



Maßnahmen bei Volumenmangelschock

- Versorgung der Verletzung (z.B. durch Druckverband)
- Schocklagerung
- Bei Bewusstlosigkeit stabile Seitenlage
- Wärmeerhalt
- Ständige Betreuung und Überprüfung der Vitalzeichen
- Schnellstmöglicher Notruf



Erscheinungsbild beim herzbedingtem Schock

Verminderte Auswurfleistung des Herzens

- z. B. durch akute oder chronische Herz-Kreislaufkrankungen
- Überanstrengung oder schlechter Trainingszustand
- Akute Höhenkrankheit



Maßnahmen beim herzbedingtem Schock

- Atemerleichternde Sitzhaltung
- schneller Notruf
- Dauernde Kontrolle der Vitalfunktionen
- Psych. Betreuung
- Wärmeerhalt



Erscheinungsbild des relativen Volumenmangelschocks

Gefäßweitstellung

z. B. durch allergische Reaktionen
(Insektenstich, Lebensmittel)



oder

anhaltende Kreislauregulationsstörung



Maßnahmen bei einem relativen Volumenmangelschock



Bei Kreislaufproblemen (Schwindel)



Bei schwerem Schockzustand



Bei Bewusstlosigkeit

Faktoren für Kälteschäden

Einwirkung von:

- Kälte (Lawine, Spalten)
- Feuchtigkeit
- Wind

Besondere Gefährdung bei

- Unfällen/ akuten Erkrankungen
- Unangepasster Bekleidung
- Flüssigkeitsdefizit/ Erschöpfung
- Alkohol/ Medikamenten/ Drogeneinfluss
- Große Höhe
- Kinder

Kälteschäden

Örtliche Erfrierung (lokal)

- Thermische Einwirkung auf einen begrenzten Bereich
- Selten lebensbedrohlich

Unterkühlung (generalisiert)

- Auf ein gesamtes Organsystem einwirkende thermische Schädigung
- Es kann sich **jederzeit** ein akut lebensbedrohlicher Zustand entwickeln

Die Versorgung der Unterkühlung hat **immer** Vorrang gegenüber der Erfrierung!!!!

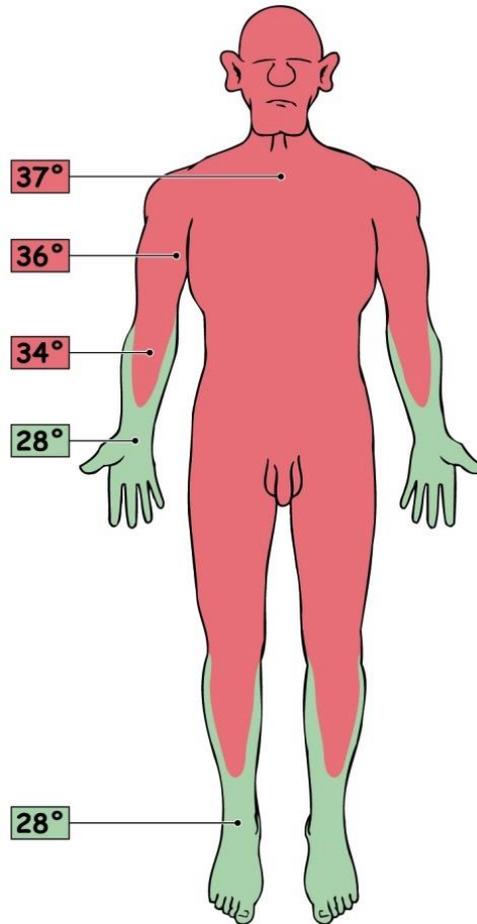
Unterkühlung (Hypothermie)

- Absinken der Körperkerntemperatur (KKT) **unter 35° C**

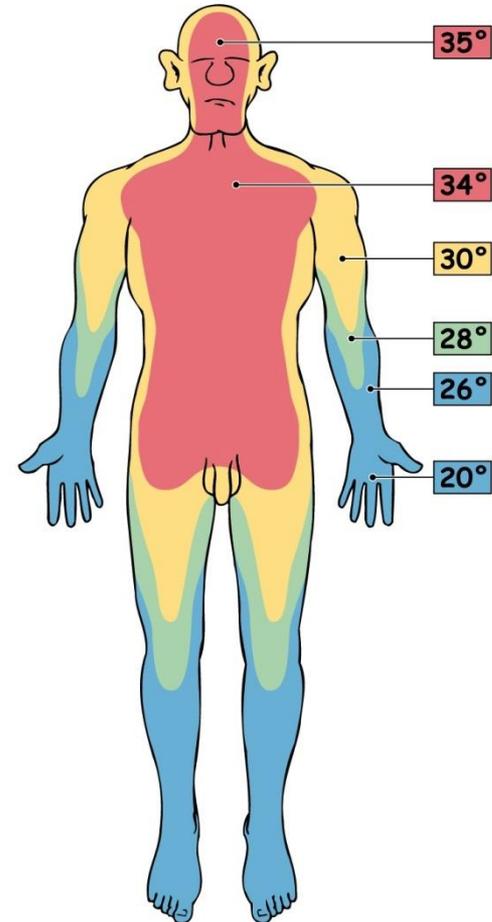


Ohne Hilfsmittel schwierige Einschätzung des Unterkühlungsgrades

Wärmeverteilung im menschlichen Körper



Normale Verteilung



Verteilung bei **max.** Zentralisation

Windchill- Effekt

Windgeschwindigkeit in m/Sek. (km/h)	Entsprechender Abkühleffekt auf der ungeschützten Haut bei Windstille (Temperatur °C)									
Windstille	10	5	0	-5	-10	-15	-20	-25	-30	-35
Schwacher Wind 1,5 - 3,5 (6,4 - 12,6)	8	3	-4	-14	-20	-23	-26	-28	-33	-38
Mäßiger Wind 3,5 - 8 (12,6 - 28,8)	4	-2	-10	-21	-25	-32	-38	-45	-52	-55
Frischer Wind 8 - 14 (28,8 - 50,4)	0	-7	-15	-25	-28	-36	-48	-56	-63	-66
Starker Wind 14 - 21 (50,4 - 75,6)	-3	-11	-18	-27	-33	-39	-51	-57	-65	-73
Stürmischer Wind 21 - 25 (75,6 - 90,0)	-4	-12	-19	-28	-36	-43	-52	-60	-68	-76
	Hohe Gefahr von Frostschäden						Sehr hohe Gefahr von Frostschäden			

Stadien der Unterkühlung (Hypothermie)

- **Leichte Hypothermie (I°)**
- **35-32°C KKT**
- Ansprechbar
- Muskelzittern
- Beschleunigter Puls u. Atmung
- **Mittelschwere Hypothermie (II°)**
- **32-28°C KKT**
- Verlangsamter Puls und Atmung
- Bewusstseinsbeeinträchtigung
- Fehlendes Kältezittern

Save Zone



Danger Zone

- **Schwere Hypothermie (III°)**
- **28-24°C KKT**
- Bewusstlosigkeit
- Weite und lichtstarre Pupillen
- **Sehr schwere Hypothermie (IV°)**
- **Unter 24° C KKT**
- „scheinbarer“ Herz- Kreislaufstillstand



Folgen der Unterkühlung bei Verletzungen

- Die Blutgerinnung ist schwer gestört, der Patient blutet mehr!
- Das bedeutet, dass der Sauerstoff schlechter in das Gewebe abgegeben wird
- Die Wasserausscheidung steigt - damit ein weiterer Faktor für den Volumenmangelschock

Die Unterkühlung darf bei Verletzten nicht unterschätzt werden!!

Versorgung der leichten Unterkühlung

- Weiteren Wärmeverlust verhindern
- windgeschützte Lagerung
- trockene Kleidung anziehen
- Wärmezufuhr (chem. Wärmebeutel)
- warme, gezuckerte Getränke
- Nach Möglichkeit keine aktive Bewegung des Verletzten/ Erkrankten



Versorgung der mittelschweren bis schweren Unterkühlung

- Weiteren Wärmeverlust verhindern
- windgeschützte Lagerung
- trockene Kleidung anziehen
- Wärmezufuhr (chem. Wärmebeutel), Schlafsack, Biwaksack)
- Bei ansprechbaren Verletzten warme, gezuckerte Getränke
- Nach Möglichkeit keine aktive oder passive Bewegung des Verletzten/ Erkrankten
- Bei Bewusstlosigkeit stabile Seitenlage



„Nobody is dead until he´s warm and dead“

Erfrierungen



- Das Ausmaß einer Erfrierung ist am Notfallort nicht beurteilbar
- Der tatsächliche Grad der Schädigung zeigt sich erst nach Tagen bis Wochen



Maßnahmen bei Erfrierungen

- Vor weiterer Kälteeinwirkung schützen (Wind, Nässe)
- Betroffenes Körperteil aufwärmen (z. B. Hände in die Achselhöhle)
- Warme, gezuckerte Getränke
- Transport in geheizten Raum
- **Kein Alkohol! Kein Nikotin!**
- **Keine Medikamente!**
- **Kein Einreiben mit Schnee!!**



Verletzungen des Bewegungsapparates

Verletzungen ohne Stabilitätsverlust

Prellungen (Kontusion)

- Direkte stumpfe Gewalteinwirkung durch Aufprall, Sturz, Schlag
- Lokale Verletzung von Weichteilgewebe und Blutgefäßen



Verletzungen mit Stabilitätsverlust

- Riss des Kapselbandapparates
- Luxation
- Fraktur
- Luxationsfraktur



Fraktur

- Bruch eines Knochens mit Bildung von zwei oder mehreren Bruchstücken (Fragmenten)



Sichere und unsichere Zeichen von Frakturen

Sichere Frakturzeichen

- Abnorme Fehlstellung
- Abnorme Beweglichkeit
- „Knochenreiben“
- Sichtbare Knochenteile



Unsichere Frakturzeichen

- Schmerz
- Schwellung
- Bluterguss (Hämatom)
- Schonhaltung



Im Zweifel **immer** von einer Fraktur ausgehen!

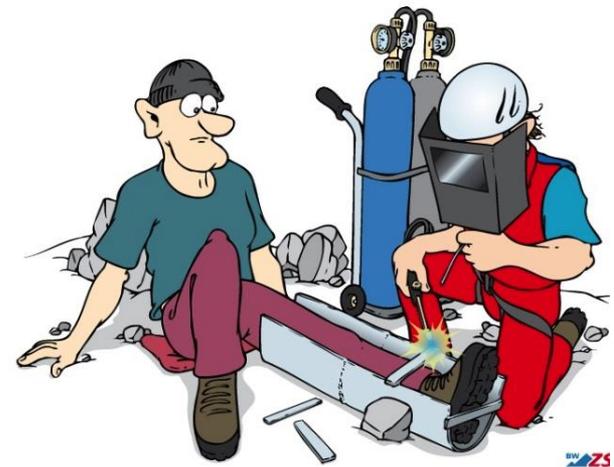
Maßnahmen bei Verletzungen

- Ruhigstellung
- Bei lebensbedrohlichen Blutungen
Druckverband
- Notruf
- Bei offenen Verletzungen steriler Verband
- Vitalfunktionen lückenlos überprüfen
- Wärmeerhalt!
- Psych. Betreuung
- Weitere Versorgung im Regelfall durch
Bergrettung



Schienung von Verletzungen

- Reposition durch Ersthelfer nur im Extremfall (schlechtes Wetter, lange Wartezeiten auf organisierte Rettung) und nur mit entsprechender Erfahrung
- Miteinbeziehung der benachbarten Gelenke
- Polsterung in der Nähe der Verletzung und eines Gelenkes



WSZ

Viel Erfolg im Schnee.