

## Exklusiv: Der beste Streudienst kommt, bevor es glatt wird

Von Markus Gersthofer

**Schnee und Eis â€œ und die Fahrbahn wird gestreut. Zumindest fÃ¼r groÃƒe StraÃƒen ist dies heute selbstverstÃ¤ndlich. Neu aber ist, dass der Winterdienst mehr und mehr vorbeugend ausrÃ¼ckt: Gestreut wird, bevor es glatt wird. Dies verlangt heute sogar die Rechtsprechung.**

Der klassische Winterdienst schiebt den Schnee zur Seite. Verbleibende Reste werden mit Tausalz zum Schmelzen gebracht. Die moderne Spielart versucht, GlÃ¤tte auf der Fahrbahn von vornherein zu verhindern. Gestreut wird, bevor Schnee einsetzt, bevor winterliche NÃ¤sse zu Eis gefriert, oder â€œ schlimmstes Szenario â€œ bevor nach einer Frostperiode Regen einsetzt, die Fahrbahnen aber noch gefroren sind.

Auf wichtigen und als GlÃ¤tte-gefÃ¤hrdeten StraÃƒenabschnitten ist Streuen Pflicht. Die Rechtsprechung verlangt dieses Streuen mehr und mehr sogar vorbeugend, wenn die Wetterentwicklung demnÃ¤chst GlÃ¤tte erwarten lÃ¤sst. PrÃ¤ventiver Einsatz ist das beste Mittel, winterliche UnfÃ¤lle zu vermeiden.

Den StraÃƒenmeistereien hilft dabei modernste Technik. Gut 1000 GlÃ¤tttemeldeanlagen, davon 800 an den Autobahnen, messen die Temperatur der Fahrbahn, sie stellen fest, ob sie trocken oder nass ist, sie kÃ¶nnen per Laserspektroskopie sogar messen, wie dick ein Wasserfilm ist. Aus dem Verlauf der Temperatur lÃ¤sst sich ableiten, ob demnÃ¤chst Frost und GlÃ¤tte drohen. Das bundesweite Niederschlagsradar, die StraÃƒenwetter-Information des Deutschen Wetterdiensts (SWIS) ermÃ¶glichen dazu prÃ¤zise Prognosen fÃ¼r die nÃ¤chsten Stunden und sogar fÃ¼r einzelne StraÃƒenabschnitte. Mit diesen Informationen lassen sich stationÃ¤re Taumittel-SprÃ¼hanlagen und vor allem Streufahrzeuge heute viel exakter einsetzen als frÃ¼her. Letztere sogar mit (manchmal automatischer) GPS-Steuerung: Sie lÃ¤sst sie breitere Fahrbahnen breiter, kleinere schmaler streuen und Randbereiche mÃ¶glichst gar nicht.

Den grÃ¶Ãƒten Fortschritt indes gibt es beim Streumaterial selbst. Der klassische Streudienst verteilt trockene SalzkÃ¶rnchen auf der Fahrbahn. Nach kurzer Zeit werden sie von den Fahrzeugen an den Rand geweht und wirkungslos. Die KÃ¶rnchen haften besser, wenn sie feucht

auf die Fahrbahn kommen. Feuchtsalz wird immer noch viel verwendet, bei strengem Frost ist es unverzichtbar. Die modernste Entwicklung indes verzichtet auf Kaliumer überhaupt. Das Salz wird in Wasser gelöst und als Sole auf die Fahrbahn gesprüht. Dabei wird viel weniger Salz benötigt, und dieses behält viel länger seine Wirkung. Flüssig-Streuung funktioniert aber nur bei Temperaturen bis etwa minus sechs Grad Celsius und natürlich muss die entsprechende moderne Technik in den Straßenmeistereien vorhanden sein.

Diese bemühen sich nach Kräften, die Autobahnen rund um die Uhr befahrbar zu halten, Bundesstraßen wenigstens von sechs Uhr morgens bis 22 Uhr nachts. Kleine Straßen kommen seltener dran. Die vergangenen Winter allerdings zeigten, dass es auch auf den großen Routen Winter werden kann, wenn Frau Holle ihre Betten sehr kräftig schüttelt, weil dann die Streufahrzeuge in ihrer naturgemäss beschränkten Zahl nicht nachkommen, weil liegenbleibende Fahrzeuge die Strecke blockieren. Größere Vorräte an Salz, mehr Fahrzeuge erscheinen auch für die Zukunft geboten: Der Klimawandel, so die Forscher, wird in Deutschland zu mehr Niederschlag führen - und im Winter zu mehr Schnee.

Dieser muss dank moderner Technik nicht zu höherem Salzeinsatz führen. Völliger Verzicht indes mag zur Idylle vieler Wintersportorte passen, in Ballungsräumen führt er ins Chaos. Städte, die es salzfrei oder wenigstens salzarm versuchten, gaben dies schnell wieder auf: Der Verkehr kam zum Erliegen, auch mit öffentlichen Omnibussen. Die Zahl der Unfälle stieg bald auf das Doppelte, bei Fußgängern auf das Zehnfache. Die Kosten wuchsen durch den Splittverbrauch auf das Vierfache. Die Kanälen wurden im Nu weggeschleudert, sie verstopften Randsteine und Kanalisation, sie mussten im Frühjahr mühsam aufgekehrt und teuer entsorgt werden. Noch weniger begeistert sind Winterdienstler (und Hausfrauen) von gemahlener Schlacke.

Die geringen Salzmengen heute, so Untersuchungen der OECD und z. B. des Freiburger Öko-Instituts, verursachen keinen großen Schaden in der Natur und im Zeitalter der verzinkten Karosserien auch nicht an den Autos. Sie entlasten nicht zuletzt die öffentlichen Kassen. Für präventives Streuen mit Sole genügen zwei Gramm pro Quadratmeter Fahrbahn auf ein Steak kommt, auf die Fläche umgerechnet, mehr Salz. (ampnet/fer)

## Bilder zum Artikel

---



Räum- und Streufahrzeug.

---