

## Jetzt sind wieder Salzstreuer unterwegs

Von Markus Gersthofer

**Tausalz sorgt trotz Schnee und Eis für befahrbare Straßen. Naturschützer sehen es nicht gern, Autobesitzer ebenso nicht: Salz gefährdet Umwelt und Fahrzeuge. Dank moderner Technik sind heute aber viel geringere Mengen nötig als früher – mit entsprechend geringeren Gefahren. In Zukunft dürfte der Einsatz an Auftausalz weiter zurückgehen.**

„Auftausalz ist das wirksamste und wirtschaftlichste Mittel, um Straßen und Autobahnen schnee- und eisfrei zu halten.“ Die Kali- und Salzindustrie sieht ihren Absatz an Straßen-Streusalz nicht in Gefahr. Sie muss sich aber auf sinkende Mengen einstellen: Immer bessere Technik ermöglicht, Glätte auf den Fahrbahnen mit immer kleineren Mengen zu bekämpfen und im Idealfall sogar zu vermeiden. Langfristig wird dazu, so das Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung, die Erderwärmung dazu führen, dass die Winter in Deutschland milder werden – mit mehr Regen, aber weniger Frost und Schnee.

800 Glättemeldeanlagen stehen an den Autobahnen, rund 200 zusätzlich an Bundesstraßen. Ihre Sensoren messen die Temperatur der Fahrbahn, sie erkennen, ob diese trocken, nass oder schneebedeckt ist, sie können sogar messen, wie dick ein Wasserfilm ist. Kameras zeigen die Verkehrssituation an der jeweiligen Messstelle. Das vom Deutschen Wetterdienst betriebene Straßenwetter-Informationssystem (SWIS) liefert dazu Prognosen für die nächsten Stunden. Die Straßenmeisterei kann ihre Fahrzeuge schon vorbeugend losschicken. Vorzugsweise mit Salzlösung: Die Straßen sind salzfeucht, bevor der Schnee einsetzt und dann sofort weggetaut wird. Noch wichtiger ist diese Prävention bei der Gefahr von Eisregen, wenn es auf die gefrorene Fahrbahn zu regnen beginnt.

Autobahnen werden rund um die Uhr frei gehalten, Bundesstraßen in der Regel von 6 bis 22 Uhr. Bei andauerndem kräftigem Schneefall werden die Fahrbahnen dennoch einmal weiß: Die Räumfahrzeuge können nicht überall gleichzeitig sein. Sie schieben den Schnee zur Seite, sie kehren und blasen Reste weg – und erreichen freie Fahrbahnen mit viel weniger Salz als früher. Das, wie sogar das Freiburger Öko-Institut

bestätigt, der Natur kaum noch schadet und modernen verzinkten Karosserien ebenso wenig. Ganz auf Salz verzichten können vielleicht Wintersportorte. Auf Straßen, die von Lastwagen befahren werden, droht ohne Salz aber sehr schnell der Stillstand. Einige Städte haben es ausprobiert; mit der Folge, dass der öffentliche Omnibusverkehr zusammenbrach und viel mehr Unfälle zu beklagen waren. Splitt ist keine Alternative: Er verstopft die Kanalisation. (ampnet/fer)