

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Johann-Georg Jaeger, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Alleenschutz und Winterdienst in Mecklenburg-Vorpommern

und

ANTWORT

der Landesregierung

Vorbemerkung

Der Winterdienst auf den Straßen des Landes dient der Aufrechterhaltung der verkehrlichen Bedürfnisse und den Erfordernissen der Verkehrssicherheit. Der Schutz von Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer hat stets Vorrang. Die im Rahmen des Winterdienstes zu treffenden Maßnahmen und einzusetzenden Mittel sind an diesem Vorrang auszurichten und haben gleichzeitig den Erfordernissen der Wirtschaftlichkeit und Fachlichkeit zu entsprechen.

Alleebäume sind besonders durch das alljährlich ausgebrachte Tausalz gefährdet. Verschlammung und Verdichtung der Böden im Bereich des Straßenrands sind die Folge. Zudem wird der Boden nicht mehr ausreichend durchlüftet und die Fähigkeit, Wasser aufzunehmen und zu speichern, wird gestört. Erhöhte Natriumchloridkonzentrationen behindern die Nährstoffaufnahme der Bäume und führen mittelfristig zur Erkrankung und längerfristig zum Absterben ohnehin durch die Verkehrsemissionen gestresster Straßenbäume. Im Bereich von Alleen kann der Einsatz von Tausalzen daher nur in engen Grenzen erfolgen.

1. Gibt es eine Prioritätenliste, nach der Auftaumittel und abstumpfende Streumittel eingesetzt werden (z. B. nach DTV, Straßenkategorie, Wasserschutzgebiet, Baumbestand)?

Es wird zunächst auf die Antwort zu Frage 2 der Kleinen Anfrage auf Drucksache 4/1875 vom 13. Oktober 2005 verwiesen.

Die Organisation und Durchführung des Straßenwinterdienstes auf Bundesfern- und Landesstraßen in Mecklenburg-Vorpommern richtet sich nach der verwaltungsinternen Vorschrift des bundeseinheitlichen Maßnahmenkataloges MK 6a und dem Leistungsbereich 5 - Winterdienst aus dem Leistungsheft für den Straßenbetriebsdienst auf Bundesfernstraßen. Das hierin enthaltene Anforderungsniveau Winterdienst sieht einen differenzierten Winterdienst im Lichte der Verkehrsfunktion der jeweiligen Straße, der Zeiträume und der vorherrschenden Witterungssituation vor. Die Reihenfolge der Bedienung der Straßen erfolgt entsprechend der verkehrlichen Dringlichkeit und wird bei der Aufstellung der Räum- und Streupläne in den Autobahn- und Straßenmeistereien berücksichtigt. Abstumpfende Streustoffe werden auf den Straßen in Mecklenburg-Vorpommern, die durch die Straßenbauverwaltung betreut werden, nicht eingesetzt.

2. Werden Alleinbestände beim Straßenwinterdienst gesondert behandelt?

Nein.

3. Welche Auftaumittel werden bei Temperaturen unter -10°C verwendet?

Als tauender Streustoff wird das Salz Natriumchlorid (NaCl) nach den Vorgaben der Technischen Lieferbedingungen und Richtlinien für Streustoffe des Straßenwinterdienstes (TL-Streu), Ausgabe 2003, verwendet. Unmittelbare Einflussfaktoren für die auszubringende Streustoffmenge sind die vorhandene Feuchtigkeitsmenge, Glätteschicht beziehungsweise Niederschlag sowie die Luft- und Fahrbahntemperatur. Darüber hinaus beeinflussen zum Beispiel auch Bodenfrost oder Sonneneinstrahlung die auszubringende Streustoffmenge. Anhaltswerte für die Streumenge von Feuchtsalz je Quadratmeter Fahrbahnfläche hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in den Praktischen Empfehlungen aus dem Jahr 2011 für ein effektives Räumen und Streuen im Straßenwinterdienst veröffentlicht. Bei einer zu erwartenden Fahrbahntemperatur von unter minus 10 Grad Celsius wird nach Art der Winterglätte (Eisglätte, Schneefall mit Schneeglätte) eine Streumenge von 15 Gramm pro Quadratmeter (g/m^2) bis $40 \text{ g}/\text{m}^2$ empfohlen. Gegebenenfalls ist die Reduzierung der Sole oder das Streuen des Auftausalzes als Trockenstoff, um die Salzkonzentration zu erhöhen, sinnvoll.

4. Wie viele Tonnen Salz in jeglicher Form wurden in den Wintermonaten seit 2005 auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Bundesland ausgebracht und wie viel ist das pro Kilometer Straße durchschnittlich?

Zu den Kreisstraßen können seitens der Landesregierung keine validen Angaben gemacht werden, denn die Straßenbau- und Unterhaltungslast hierfür liegt beim jeweiligen Landkreis.

Nachfolgend die zusammengefassten Angaben für die Bundes- und Landesstraßen:

Jahr	Streckenlänge der Bundesfern- und Landesstraßen in Kilometern	Salzverbrauch in Tonnen	Salzverbrauch in Tonnen pro Kilometer
2004/2005	5.320	47.110	8,86
2005/2006	5.297	41.651	7,86
2006/2007	5.290	11.469	2,17
2007/2008	5.296	15.384	2,90
2008/2009	5.236	31.778	6,07
2009/2010	5.240	56.731	10,84
2010/2011	5.291	41.177	7,78
2011/2012	5.291	16.269	3,07
2012/2013	5.318	57.391	10,79
2013/2014	5.308	16.741	3,15

5. Wurde vonseiten eines Ministeriums oder eines Straßenbauamtes eine Analyse zur Belastung des Wurzelbereiches an Bäumen durch Auftausalz, Salzurückstände im Boden, in Auftrag gegeben?
Wenn ja, welche Ergebnisse brachte diese Analyse und wo kann man diese einsehen?

Nein.

6. Werden generell Schäden durch Tausalz an Gehwegbelägen, Straßenbelägen, Brücken, Regenwasserkanälen, Straßenbegleitgrün, Alleen, privaten Vorgärten, Grundwasser aufgenommen?
Sind dafür Ausgleichs- und Reparaturmittel finanzieller Art eingeplant?

Es wird auf die Antwort zu Frage 9 der Kleinen Anfrage auf Drucksache 4/1875 vom 13. Oktober 2005 verwiesen.

7. In einigen Regionen wird mit Rücksicht auf die Straßenbäume bereits auf alternative Winterdienstmethoden bzw. salzfreie Abstumpfungsmittel umgestellt.

Ist es geplant, generell umweltverträglichere Methoden anzuwenden?
Wenn ja, welche und mit welchem Zeithorizont soll die Umstellung erfolgen?

Verschiedene wissenschaftliche Studien [Ruess 1998, Gartiser und andere 2003] haben ergeben, dass bei einer vergleichenden Bewertung der Umweltauswirkungen zwischen Salz- und Splittstreuung die Letztere eine deutlich schlechtere Ökobilanz aufweist. Bei der Bewertung werden alle Umweltauswirkungen eines Stoffes in den verschiedenen Bereichen (Luft, Wasser, Boden, Energie, Flora und Fauna) im gesamten Lebenszyklus des Stoffes (von der Gewinnung bis zur Entsorgung) ermittelt und über ein Punktesystem (Öko-Indikatoren) bilanziert. Daher verzichtet die Straßenbauverwaltung Mecklenburg-Vorpommern auf abstumpfende Streustoffe. Auch die alternativen Taustoffe wurden bewertet: die meisten alternativen Auftaumittel sind eher umweltkritischer einzustufen, manche Stoffe sind stark hygroskopisch und daher im praktischen Winterdienst schlecht handhabbar, die Tauwirkung ist in den meisten Fällen deutlich schlechter, häufig ist der Temperaturbereich, in dem die Stoffe wirken, eingeschränkt und auch der Preis ist in der Regel wesentlich höher (in vielen Fällen über das Zehnfache). Die Straßenbauverwaltung Mecklenburg-Vorpommern ist jedoch aus ökologischen und auch ökonomischen Gründen bestrebt, eine zunehmend effektivere Tausalzdosierung unter der Nutzung verbesserter Witterungsprognosen und Streutechniken zu erreichen. Ein weiteres Einsparpotenzial liegt in einer verbesserten mechanischen Schneeräumung durch neue Fahrzeugtechniken sowie im Einsatz von Sensoren zur Erfassung von Temperatur, Luftfeuchte und eventuell noch vorhandenem Restsalz. Im Übrigen wird in Bezug auf die abstumpfenden Mittel auf die Antwort zu Frage 3 und in Bezug auf die alternativen Methoden auf die Antwort zu Frage 10 der Kleinen Anfrage auf Drucksache 4/1875 vom 13. Oktober 2005 verwiesen.