

Freiburg, 22. Januar 2003

## **Splitt ist im Straßenwinterdienst keine Alternative zu Streusalz**

### **Studie bewertet Streumittel aus Umwelt- und Kostengründen neu**

Wenn der Winterdienst einer Kommune Splitt anstelle von auftauenden Salzen auf vereisten Straßen streut, hilft er der Umwelt nicht in jedem Fall. Zu diesem überraschenden Ergebnis kommt eine neue Studie, die die Hydrotox GmbH zusammen mit dem Öko-Institut in Freiburg erstellt hat und die in Kürze veröffentlicht wird.

Herausgefunden haben die beiden Institute das bei einer Machbarkeitsstudie für ein neues Umweltzeichen für organische Auftaumittel (beispielsweise Formiate und Acetate). Auftraggeber der Studie ist das Umweltbundesamt. Diese speziellen Auftaumittel schneiden aus Umwelt- und Kostengründen erheblich schlechter ab als Streusalz und Splitt. Sie sind jedoch als Enteisungsmittel im Flughafenbereich für die Bewegungs- und Rangierflächen der Flugzeuge durchaus empfehlenswert und werden anstelle von Harnstoff eingesetzt. Der Nachteil von Splitt im Vergleich zum Salz: Um die abstumpfenden Streumittel herzustellen und auf die Fahrbahnen zu streuen, wird bei gleichem Nutzen ein dreifach höherer Primärenergieaufwand benötigt. Das hat sich bei einer orientierenden Ökobilanz ergeben. Zudem können abstumpfende Stoffe selbst mit einem hohen Aufwand nur zum Teil bei der Straßenreinigung eingesammelt und wiederverwendet werden. Sie erhöhen deshalb die zu entsorgenden Abfallmengen aus den Sinkkästen der Straßenabläufe und dem Sandfang kommunaler Kläranlagen.

„Ziel eines ökologischen Winterdienstes ist es, Tausalz nur dort einzusetzen, wo es unbedingt notwendig ist“, sagt Carl-Otto Gensch, Koordinator im Bereich „Produkte & Stoffströme“ des Freiburger Öko-Institutes. Der Wissenschaftler plädiert dafür, flächendeckend das Konzept eines „differenzierten Winterdienstes“ anzuwenden. Demnach entscheiden die Kommunen abgestuft je nach Straßen- und Wettersituation, ob sie Salz oder Splitt ausbringen beziehungsweise ob sie auf das Streuen ganz verzichten können. „Das scheint mir das beste Instrument zur Optimierung des Winterdienstes zu sein“, sagt auch Stefan Gartiser, Leiter der Hydrotox GmbH.

Beide Institute sprechen sich dafür aus, den „weißen Winterdienst“ als eine ernst zu nehmende Alternative für untergeordnete Straßen in Betracht zu ziehen. So habe sich gezeigt, dass auf nicht geräumten Straßen keineswegs mehr Unfälle passieren. Grund: Die Autofahrer verhalten sich umsichtig. Durch ein verstärktes „mechanisches Schneeräumen“ werde die nachfolgende Streuung mit auftauenden Salzen deutlich reduziert. Wenn der Winterdienst für die anderen Straßen konsequent Feuchtsalz verwende, lasse sich die spezifische Salzmenge zudem halbieren. Weitere Einsparmöglichkeiten: verbesserte Witterungsvorhersagen und neue Dosiertechniken mit Sensoren, die Temperatur, Luftfeuchte und eventuell noch vorhandenes Restsalz auf der Fahrbahn erfassen. So kann die Salzbelastung von Böden, Gewässern und Pflanzen auf ein umweltverträgliches Minimum reduziert werden.

Die vorliegenden Ergebnisse bieten eine gute Basis für weitergehende Forschungsarbeiten. Bei diesen könnten die Wissenschaftler unterschiedliche Straßen, Geh- und Radwege sowie unterschiedliche Klimaverhältnisse betrachten.

Hintergrund der Untersuchung sind Erkenntnisse aus den 60er und 70er Jahren. Wissenschaftler stellten damals Streusalzschäden an Pflanzen, Autos und Betonbauwerken fest und beobachteten erhöhte Salzgehalte im Grund- und Oberflächenwasser. Infolgedessen verwendeten die meisten Kommunen weniger Salz im Winterdienst und setzten vermehrt Splitt oder Granulat ein.

**Kontakt Hydrotox GmbH:** Stefan Gartiser, Telefon 0761/4 55 12 0, [info@hydrotox.de](mailto:info@hydrotox.de)

**Kontakt Öko-Institut:** Carl-Otto Gensch, Telefon 0761/4 52 95 41, [c.gensch@oeko.de](mailto:c.gensch@oeko.de)