



FAQ: Häufig gestellte Fragen



Sicherlich haben Sie, wenn Sie auf einer Straße die Männer und Frauen des Betriebsdienstes mit ihren orangenen Einsatzfahrzeugen gesehen haben, auch schon mal gefragt: Was machen die da eigentlich und warum machen die das gerade so und nicht anders?

Auf dieser Seite haben wir solche oft gestellten Fragen, die auch von allgemeinem Interesse sein dürften, sowie unsere Antworten darauf zusammengestellt.

Viel Spaß beim Studieren unserer neuen Internetseite!



Alle Fotos: Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg

Wer ist für den Winterdienst verantwortlich?

Wer für den Winterdienst verantwortlich ist, hängt von der Straßenkategorie ab. Auf dem rund 1.040 Kilometer langen Autobahnnetz bietet die Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg einen durchgehenden Winterdienstservice an. Im nachgeordneten, über 26.000 Kilometer langen Netz der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen wird der Winterdienst von den Landratsämtern durchgeführt. Innerorts liegt die Verantwortung für den Winterdienst auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen bei den Städten und Gemeinden, die z.B. auf den durchgehenden Fahrbahnen von den Straßenmeistereien der Landratsämter nach besten Kräften unterstützt werden.

Nach welchen Kriterien wird geräumt und gestreut?

Die wichtigen Hauptachsen, also Bundesautobahnen und Bundesstraßen, haben Priorität, insbesondere um Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern einen möglichst störungsfreien Berufsverkehr zu ermöglichen. Die Straßenmeistereien der Landkreise legen aus Sicherheitsgründen zudem besonderes Augenmerk auf Strecken mit Steigungen. Vorrangig geräumt und gestreut werden auch Straßen, auf denen (Schul-)busse fahren.

Wird auch nachts gestreut?

Die Autobahnmeistereien können bei winterlichen Verhältnissen nachts sog. Arbeitsbereitschaften anordnen, um sicherzustellen, dass die Autobahnen rund um die Uhr schnee- und eisfrei befahrbar bleiben.

Wie viel Salz wird gestreut?

Die Straßenbauverwaltung setzt im Interesse des Umweltschutzes auf modernste Streutechnik und auf die Devise: „So viel Salz wie nötig und so wenig wie möglich!“ Ein sparsamer Umgang mit dem Streusalz ist auch aus wirtschaftlichen Gründen erforderlich. Versuchsweise werden für das vorbeugende Streuen im Winterdienst auf einzelnen Strecken auch sogenannte Solestreuer eingesetzt. Das als Sole (Salzlösung) vor dem Einsetzen des Schneefalls ausbrachte Salz verbleibt deutlich länger auf den Fahrbahnen als das üblicherweise verwendete Feuchtsalz. Die Straßenbauverwaltung erhofft sich dadurch eine weitere Reduzierung des Salzverbrauchs und bessere Ergebnisse bei der Wirkungsdauer vorbeugender Streueinsätze.

Was passiert, wenn das Salz knapp wird?

Die Lager der Autobahn- und Straßenmeistereien sind in aller Regel ausreichend gefüllt. Die Straßenbauverwaltung und die Landkreise beziehen ihr Salz auf Basis langfristiger Verträge mit Preisbindung und Lieferzusagen. Kommt es zu einem besonders starken Wintereinbruch und Lieferschwierigkeiten, konzentrieren sich die Mitarbeiter auf die Straßen, die Priorität genießen und reduzieren z.T. die Salzmenge, die sie pro m² ausstreuen. Die Straßen sind dann zwar gut befahrbar, aber nicht völlig frei von Schnee. Solche Situationen kommen allerdings nur sehr selten vor. Wichtigster Faktor für einen fließenden Verkehr auch bei winterlichen Straßenverhältnissen bleiben die Verkehrsteilnehmer: Insbesondere durch das Aufziehen von Winterreifen und eine angepasste Fahrweise lassen sich Verkehrsbehinderungen und Unfälle vermeiden.

Warum wird im Winter auf den Straßen Salz und nicht Splitt gestreut?

Zur Bekämpfung der Straßenglätte wird in Deutschland ca. seit Ende der fünfziger Jahre Auftausalz eingesetzt. Das Salz bewirkt eine zuverlässige und dauerhafte Beseitigung der Straßenglätte. Je nach Witterung werden etwa 10 bis 20 g/m² Straßenfläche ausgestreut. In den letzten Jahren haben neue Technologien (Solestreuerung, Feuchtsalztechnik, Thermomattechnik, EDV-gesteuerte und geschwindigkeitsabhängige Streuer, verbesserte Straßenwetter-Beobachtung und -Prognose, Optimierung der Einsatzplanung etc.) zu einem wesentlich umweltschonenderen Einsatz von Streusalz als in den Anfangsjahren geführt.

Lange Zeit galt Splitt als die ökologische Alternative zum Auftausalz. In puncto Verkehrssicherheit schneidet Splitt jedoch relativ schlecht ab: Solche „abstumpfenden Stoffe“ beseitigen die Glätte nicht, sondern vermindern sie lediglich vorübergehend. Bei Eis- und Reifglätte ist Splitt überdies wirkungslos (die Steinchen springen von der Eisfläche weg). Unfallanalysen belegen, dass Auftausalz die Verkehrssicherheit wesentlich besser gewährleistet als abstumpfende Stoffe. Auch im Mengenvergleich schneidet Splitt schlechter ab, weil für die gleiche Wirkung anstelle des Streusalzes ein Vielfaches an Splitt ausgestreut werden muss. Hinzu kommen Nachstreuungen, da der Splitt spätestens nach ca. 300 bis 500 Fahrzeugüberfahrten aus der Rollspur geschleudert wird.

Entsprechend höher sind auch die Kosten für den Kauf, den Transport, die Lagerung und für die eigentliche Streuung selbst. Auch das Zusammenkehren, das Absaugen aus den Entwässerungsschächten, das aufwendige Recycling oder die Entsorgung als Sondermüll erzeugen erhebliche, zusätzliche Kosten. Ein weiteres Problem der Splittverwendung ist die hierdurch erzeugte Feinstaubbelastung sowie Scheiben- und Lackschäden an Kraftfahrzeugen. Aus all diesen Gründen verzichten wir im sogenannten „klassifizierten Straßennetz“ (= Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) seit einigen Jahren ganz auf diese Streumethode.

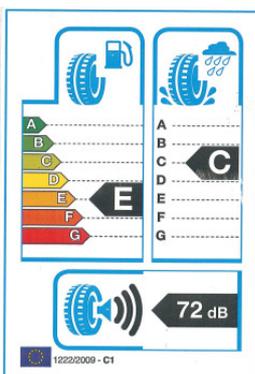
Warum dauert es im Winter teilweise so lange, bis ein Schneepflug kommt?

Jede Autobahn- oder Straßenmeisterei hat einen gewissen Fuhrpark und eine gewisse Anzahl an Personal, um den Winterdienst auf - sagen wir mal: 100 km = mit Gegenrichtung 200 km Autobahn zu erledigen. Selbst bei Nacht rücken wir auf den Autobahnen sofort aus, wenn es anfängt, zu schneien. Wenn man für die als Rechenbeispiel genannte Strecke beispielsweise 4 Schneepflüge zur Verfügung hat, die die Strecke im Schnitt mit ca. 50 km/h befahren, dauert es nach Adam Riese exakt eine Stunde lang, bis die ganze Strecke einmal geräumt ist. Und dann sind die Nebenstrecken (Anschlussstellen, Tank- und Rastanlagen, Parkplätze etc.) immer noch schneebedeckt

Auch die Rechtsprechung hat dies schon seit langem erkannt und akzeptiert, dass der Winterdienst nicht überall gleichzeitig sein kann. Deshalb wird von den Autofahrern erwartet, dass sie sich bis zum Eintreffen der Schneepflüge an die winterlichen Straßenverhältnisse anpassen und entsprechend vorsichtig und langsam fahren. In aller Regel führt es daher nicht zum Erfolg, wenn man den Winterdienst verklagt, dass er den Schnee auf der x-y-z- Straße nicht rechtzeitig weggeräumt hat.

Warum sind Straßen manchmal während des Berufsverkehrs nicht gestreut?

Die Mitarbeiter der Straßenbauverwaltung des Landes sowie die Straßenmeistereien der Landkreise sind im Winterdienst täglich mit hohem Einsatz unterwegs, um rasch auf Schneefall und Glätte reagieren zu können. Auf wichtigen Hauptachsen wird auch vorbeugend gestreut - etwa wenn die Wettervorhersage starke Schneefälle oder Eisregen ankündigt. Beginnt es jedoch während des Berufsverkehrs zu schneien, stehen die Räumfahrzeuge oftmals selbst im stockenden Verkehr. Autofahrer sollten daher unbedingt Fahrgassen für die Räumfahrzeuge freihalten, damit diese die Strecken rasch abfahren können. Die Behinderungen lösen sich danach meist rasch auf, da die geräumten Straßen deutlich mehr Fahrzeuge aufnehmen können, bevor ein Stau entsteht.



Gibt es offizielle Empfehlungen für Winterreifen?

Seit dem 1. November 2012 gilt eine neue europaweite Verordnung für Winterreifen. Auf den Reifen informieren ab sofort grün-gelb-rote Aufkleber über Rollwiderstand, Bremsverhalten und Lärmentwicklung. Das Verbraucherlabel ist EU-weit Pflicht und gilt für Reifen, die nach dem 1. Juli 2012 hergestellt wurden. Bei den Punkten Rollwiderstand und Bremsverhalten verrät eine Skala von A bis G die Qualität des Reifens: A ist dabei die beste, G die schlechteste Note. Das Rollgeräusch wird als Zahl in Dezibel angegeben und graphisch in Form von schwarzen Wellen. Je weniger schwarze Wellen gezeichnet sind, umso geräuschärmer ist der Reifen. Die Vorschrift soll dem Kunden helfen, möglichst spritsparende Reifen auszuwählen

Warum sollte man Winterreifen aufziehen?

Profil und Gummimischung von Sommerreifen sind weder für extreme Minusgrade noch für Eis und Schnee ausgelegt. Deswegen ist die Haftung im Winter schlechter und der Bremsweg länger. Ein Beispiel: Ein mit Winterreifen bestückter Pkw würde bei einer Vollbremsung auf Schnee aus einer Grundgeschwindigkeit von 80 km/h nach ca. 70 Metern stehen, das sommerbereifte Pendant kommt dagegen erst nach 112 Metern zum Stillstand. Wenn das winterbereifte Fahrzeug bereits steht, ist der Pkw mit Sommerreifen noch mit 49 km/h unterwegs!

Welche Folgen hat ein Verstoß gegen die Winterreifenpflicht?

Wer bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte mit Reifen unterwegs ist, die nicht mindestens das M+S-Logo tragen, riskiert ein Bußgeld von 40 Euro und einen Punkt in Flensburg. Kommt es zusätzlich zu einer Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer, können sogar 80 Euro fällig werden.

Welche Regeln gelten im Ausland?

Die Regelungen unterscheiden sich von Land zu Land. Im Norden Europas, zum Beispiel in Finnland, sind Winterreifen zu bestimmten Jahreszeiten vorgeschrieben. In anderen Ländern (zum Beispiel Frankreich) gibt es Winterreifen-Pflicht für bestimmte Straßen und Gebirgspässe. Für das bei Winterurlaubern beliebte Österreich gilt: Vom 1. November bis 15. April müssen bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen an allen Rädern Winterreifen angebracht sein. Einen Überblick bietet z.B. der ADAC oder andere Automobilclubs.



Warum werden Bäume und Büsche am Straßenrand oftmals so radikal geschnitten?

Die Grün- und Gehölzpflege entlang unserer Straßen wird nach sog. „ökologie-orientierten Pflegeplänen“ durchgeführt, die von Fachleuten aufgestellt werden. Gemäß diesen Plänen werden vor allem Büsche nach bestimmten Regeln und Zeiträumen „auf den Stock gesetzt“ - das heißt, bis fast Bodenhöhe abgeschnitten. Das sieht manchmal tatsächlich schlimm aus, kräftigt aber die Pflanzen, die nach kurzer Zeit wieder stark austreiben.

Warum kann man das an der Autobahn geschlagene Holz nicht kaufen?

Bei diesem Holz handelt es sich tatsächlich um ein Wirtschaftsgut, wenn es sich auch oftmals nur um relativ grob-astiges und mühsam zu bearbeitendes Kronenholz oder Holz mit einem geringen Brennwert handelt. Die Holzarbeiten entlang unserer Autobahnen werden

heute in aller Regel an Privatfirmen vergeben, die auch für die Entsorgung des geschlagenen Holzes verantwortlich sind. Das brauchbare Holz wird von den Firmen verkauft (und als Nachlass in die Preiskalkulation eingerechnet), wobei der Aufwand hierfür oftmals größer ist als der Ertrag. Das geringwertige Restholz wird in aller Regel vor Ort gehäckselt und als Mulch direkt auf die angrenzende Straßenböschung geblasen.



Warum steht man an einer Ampel oft minutenlang bei „rot“ herum und es kommt kein Querverkehr?

„Minutenlang“ ist in den meisten Fällen sicherlich übertrieben, aber einige gefühlt lange Sekunden können es tatsächlich schon sein. Obwohl heute praktisch alle Signalanlagen auf Anforderung bzw. nach Bedarf (also nicht mehr mit festen Programmen) geschaltet werden, müssen jeweils sog. „Zwischenzeiten“ einprogrammiert werden, damit der gesamte Querverkehr, auch der noch schnell bei „gelb“ eingefahren ist, sicher die Kreuzung geräumt hat, bevor die Ampel auf grün schaltet. Dieser nahezu komplette Stillstand auf einer ganzen Straßenkreuzung ist auch der Grund dafür, dass man heute -wenn immer das möglich ist- Kreisverkehre baut. Dort können alle Fahrzeuge auf Sicht und quasi meter- oder sekundenscharf ein- und ausfahren und verlieren keine wertvolle Zwischenzeit.



Warum sind die Toiletten an den Autobahnen oft so schmutzig?

Die frei zugänglichen und kostenlosen Toiletten an den Autobahnen (also außerhalb der großen Tank- und Rastanlagen, deren „stille Örtchen“ rund um die Uhr betreut werden) werden von uns oder durch beauftragte Reinigungsfirmen in aller Regel einmal pro Tag, in der Sommer-Reisezeit sogar noch öfter, gereinigt. Schon das kostet uns ein kleines Vermögen. Je nach dem Besucherandrang und je nach dem -drücken wir es mal höflich aus-Verhalten der Kundschaft kann es leider sehr schnell gehen, bis unsere WC's wieder verschmutzt sind. Wenn es einmal zu schmutzig wird, kann man uns aber gerne anrufen und wir kümmern uns um das Problem.

Warum sind insbesondere auf Brückenbaustellen oftmals keine Arbeiter zu sehen?

In diesen Fällen arbeiten unsere Mitarbeiter unter der Brücke, also an deren Auflager, Pfeiler oder an der Tragkonstruktion. Auch müssen Brücken nach den einschlägigen DIN-Vorschriften regelmäßig von unten inspiziert (also z.B. auf Haarrisse untersucht) werden. Weil uns diese Frage tatsächlich oft gestellt wird, wurde sogar ein eigenes Hinweisschild entworfen, das wir in solchen Fällen für die Autofahrer gut sichtbar auf der Oberseite der Brücken aufstellen:



Warum darf man auf Autobahnparkplätzen keine Würstchen verkaufen?

Das ist eine tatsächlich sehr oft gestellte Frage. Grundsätzlich ist es so, dass in Deutschland die großen Tank- und Rastanlagen entlang der Autobahnen für die Versorgung der Verkehrsteilnehmer zuständig sind. Das Bundesverkehrsministerium vergibt hierfür sog. Konzessionen, in denen alles geregelt ist - also z.B. die Lage der Raststätten, die Öffnungszeiten, die Verkehrsführung, die Anzahl der PKW- und LKW-Stellplätze, deren Beleuchtung, das Schneefegen, die Sauberhaltung der Anlage, das Warenangebot und das Anbringen von Werbung, die Anzahl der Sitzplätze im Restaurant, die Toilettenversorgung, die Müllentsorgung, die Preisangaben an den Tankstellen etc. etc.

Würde man auf den dazwischen liegenden Autobahnparkplätzen z.B. einen (mobilen) Würstchenverkauf zulassen, würde das zahlreiche Probleme nach sich ziehen, z.B. betreffend der Hinweis- oder Werbeschilder, der „wilden“ Sitz- und Stehplätze, der Müllentsorgung, der Toiletten, der nächtlichen Beleuchtung etc. etc. Auch müsste man dann sicherlich auch konkurrierende Würstchenverkäufer zulassen, irgendwann möchte wahrscheinlich auch jemand Gemüse verkaufen oder Speiseeis und fliegende Händler mit immer größeren Ständen wären am Verkauf von Taschen, Schmuck oder Kleidung interessiert. Kaum auszudenken, welches Verkaufs- und Verkehrschaos bei einem solchen Einkaufsrummel direkt an der Autobahn entstehen könnte ...

Aus all diesen Gründen konzentriert man sich in dieser Hinsicht in Deutschland an den Autobahnen ausschließlich und allein auf die „offiziellen“ Tank- und Rastanlagen.

Können Arbeiten der Straßenmeistereien nicht in die Nachtstunden verlegt werden?

Für die meisten Arbeiten an oder auf der Straße ist aus Gründen der Qualität und der Sicherheit der Mitarbeiter Tageslicht absolut notwendig. Denn das Arbeiten an und auf der Straße, auf der der Verkehr unvermindert (schnell) fließt, stellt für die Mitarbeiter ein großes Gefahrenpotential dar.

Zudem fühlen sich Anwohner in der Nacht durch Lärm und Erschütterungen von Straßenarbeiten besonders belästigt. Reparaturen am Straßenbelag werden allerdings oftmals nachts durchgeführt - einfach weil da wenig Verkehr fließt und man da am besten an die Beläge rankommt. Solche Nachtarbeiten haben sich unter Einsatz von entsprechenden Arbeitsstellensicherungen zwischenzeitig in vielen Fällen bewährt.



Woher kommt der Abfall entlang unserer Straßen und was geschieht damit?

Abfälle entlang der Straßen stammen fast ausschließlich von Verkehrsteilnehmern, die ihren Müll absichtlich während der Fahrt aus dem Fenster werfen. In den meisten Fällen bleibt dieser Abfall liegen - bei Bedarf (z.B. bei einer sogenannten „Frühjahrs-Putzete“) wird er durch Mitarbeiter der Autobahn- oder Straßenmeisterei aufgesammelt, getrennt und ordnungsgemäß entsorgt. Das Aufsammeln und Entsorgen von diesen Abfällen verursachte im Jahr 2010 landesweit Kosten in Höhe von insgesamt ca. 2,656 Mio. EUR.

Ein sehr geringer Teil der Abfälle stammt von Unfällen oder Pannen. Üblicherweise wird dieser Abfall bei der Unfallaufnahme beseitigt, damit der Verkehr die Unfallstelle sicher passieren kann.

Müssen Tagesbaustellen unbedingt während der Hauptverkehrszeiten beginnen?

Autobahn- und Straßenmeistereien sorgen täglich für einen störungsfreien Ablauf des Verkehrs auf unseren Straßen. Arbeiten auf und an den Straßen sind hierzu unausweichlich. Weil die Autobahn- und Straßenmeister die Straßen in ihrem Zuständigkeitsbereich am besten kennen, nehmen sie auf die Hauptverkehrszeiten größtmögliche Rücksicht. Damit die Beeinträchtigungen für den Verkehr so gering wie möglich gehalten werden, nehmen die Meistereien ihre Arbeit in der Regel morgens nach 9 Uhr auf und beenden sie nachmittags gegen ca. 16 Uhr, damit der Pendlerverkehr jeweils ungehindert fließen kann.

In Ausnahmefällen (wenn also beispielsweise vom Fahrbahnzustand eine Gefahr für den Verkehr ausgeht) müssen die Autobahn- und Straßenmeistereien sofort eingreifen.

Zusammenstellung:

Regierungspräsidium Freiburg, Referat 45

Dr. Gero Morlock

Freiburg, Mai 2012 / zuletzt geändert im April 2013

