

Eine gute Vorbereitung hilft, den Ernstfall zu bewältigen

Der kommunale Winterdienst soll drei Kriterien erfüllen: die Verkehrssicherheit gewährleisten, wirtschaftlich tragbar sein und dabei die Umwelt möglichst schonen. In jedem Fall ist aber unverzichtbar, organisatorisch für die weisse Pracht gerüstet zu sein. Dies wurde am 1. Nationalen Winterdienstkongress in Bern deutlich.

Ob im Flachland oder in den Alpen: Mit Eis und Schnee werden die Mitarbeiter eines jeden kommunalen Werkhofs konfrontiert. Entsprechend breit sind die technischen Angebote, um den Herausforderungen des Winters Herr zu werden. Der Austausch über deren Vor- und Nachteile war bisher Weiterbildungsveranstaltungen und Fachmessen vorbehalten. Mitte Mai nun lud Kommunale Infrastruktur, eine Fachorganisation der beiden Kommunalverbände, nach Bern und bot mit dem 1. Nationalen Winterdienstkongress zum ersten Mal eine breite Plattform auf schweizerischer Ebene. Die Premiere war mit 300 Teilnehmerinnen und Teilnehmern ausgebucht, was das Bedürfnis nach einem solchen Forum unterstrich.

St. Gallen setzt auf differenziertes Vorgehen

Eine besonders vom alljährlichen Frost geforderte Stadt ist St. Gallen mit Höhen zwischen 570 und 860 m ü. M. Neben 1,86 Mio. m² Gemeindestrassen und 0,22 Mio. m² Staatsstrassen verfügt die zwischen zwei Hügelzügen gelegene Gallusstadt über beachtliche 8,5 km Treppen, die händisch von Eis und Schnee befreit werden müssen. Sichere Strassen auch im Winter sind umso wichtiger, als St. Gallen in der schweizerischen Pendlerstatistik den fünften Rang einnimmt. «All diese Faktoren ver-

langen, dass man einen differenzierten Winterdienst plant», erklärte der St. Galler Strasseninspektor Gerald Hutter.

Diese Differenzierung erfolgt auf mehreren Ebenen. Zum einen werden die Strassen in verschiedene Dringlichkeitsstufen eingeteilt. Erste Priorität hat das übergeordnete Verkehrsnetz, also die Haupt- und Sammelstrassen sowie das öV-Netz und die Verbindungen zu Spitälern und Bahnhöfen. Auf der zweiten Stufe folgen Quartierstrassen, Fussgängerverbindungen und Treppenanlagen, während der am wenigsten dringliche Rest auf die dritte Stufe entfällt. Differenziert wird zum anderen nach der Art des Winterdienststandards, der von konsequenter Schwarzüäumung (Standard A) über die Vermeidung von Schneeglätte und das Anstreben einer Schwarzüäumung (Standard B) bis zur blossen Weissräumung (Standard C) und dem



Die Stadt St. Gallen hat regelmässig mit grossen Schneemassen zu kämpfen und setzt deshalb auf einen differenzierten Winterdienst.

Bild: zvg

Schwarzüäumung (Standard B) bis zur blossen Weissräumung (Standard C) und dem

gänzlichen Verzicht auf Winterdienst (Standard D) reicht.

Heikle Räumung in der Altstadt

Doch die Abstufung geht noch weiter. So unterscheidet Hutter auch zwischen verschiedenen Einsatzarten. Denn Winterglätte, Schneeräumung und Schneeabfuhr erfordern unterschiedliche Geräte und je nach Intensität auch eine angepasste Teamgrösse. Beispielsweise werden für einen Volleinsatz in St. Gallen bis zu 200 Personen mit 100 Fahrzeugen aufgeboden. Dabei wird je nach Temperatur, Untergrund und Art des Verkehrswegs auch anderes Taumittel ausgebracht. Auf dem Trottoir wendet St. Gallen noch immer eine Splitt/Sand/Salz-Mischung an, die im Frühjahr

Abläufe gut dokumentieren

Kein Winter ohne Rutschunfälle – doch wer haftet dafür? Der Zürcher Rechtsanwalt Jürg Waldmeier räumte ein, es gebe immer eine Grauzone, wie viel Aufwand eine Gemeinde für den Winterdienst auf Strassen, Trottoirs und Wegen leisten müsse und ab wann auf einen Verkehrsweg das Prädikat «mangelhaft unterhalten» zutrefte. Als Faustregel gelte, dass gemacht werden müsse, was zeitlich, technisch und finanziell zumutbar sei. Dazu gehört, die Prioritäten richtig zu setzen und jene Fristen einzuhalten, die man sich selbst im gemeindeeigenen Winterdienstkonzept gegeben hat. Kann bei einer allfälligen Schadenersatzforderung vor Gericht belegt werden, dass sich die Gemeinde bemüht hat, diese Vorgaben zu erfüllen, bestehen gute Chancen auf eine Abweisung finanzieller Forderungen. Daher ist eine Gemeinde gut beraten, wenn sie nicht nur ihr Räum- und Alarmkonzept, sondern auch alle Einsatzrapporte aufbewahrt, um im Fall der Fälle ihre Leistung nachweisen zu können.

zunehmend reinem Salz weicht, damit bei Tauwetter nicht grosse Kiesmengen liegen bleiben. Ausnahme ist die Innenstadt. Dort wird die Schwarzümgebung ausschliesslich mit Salz kombiniert: «Split würde bei den vielen Geschäften mit automatischen Schiebetüren schnell zum Problem», so Hutter. Aber auch in anderer Beziehung ist die mittelalterliche Altstadt eine besondere Herausforderung. Die engen Gassen machen es nötig, Neuschnee möglichst bald abzuführen, weil Ablagerungsplätze fehlen. Und das Kopfsteinpflaster kann nicht mit dem Schneepflug, sondern nur mit rotierenden Besen oder von Hand schwarzgeräumt werden.

Gute Erfahrungen mit Sole

Neue Wege in Sachen Taumittel geht die Zürcher Gemeinde Fällanden. Für die Behandlung der 57 km Strassen und Trottoirs habe sich Sole gut bewährt, berichtete Werkhofchef Sascha Conus. Der Salzverbrauch hat um 57 Prozent reduziert werden können, was die Umwelt schont und auch finanziell interessant ist. Darüber hinaus kann man Engpässe bei Salzlieferungen besser vermeiden. «Allerdings darf man nicht in drei Zentimeter Schnee solen, sondern muss diesen zuerst abtossen», betonte Conus. Ein besonderes Augenmerk sollte man auch auf den Unterhalt der Fahrzeuge richten, um der Korrosion durch Sole vorzubeugen, und nicht zuletzt frühzeitig Lieferung und Lagermöglichkeiten der Sole abklären. Fällanden plant, im laufenden und im nächsten Jahr zwei zusätzliche Solefahrzeuge anzuschaffen und einen Soletank zu installieren. Für Sole sprächen viele Argumente, meinte auch René Boschung von der Marcel Boschung AG in Matran, einem Anbieter der Technologie. Flüssigenteisung sei wirtschaftlich und umweltverträglich und könne die Verkehrssicherheit erhöhen, weil das gelöste Kochsalz besser auf dem Strassenbelag haften. Deshalb sei das flüssige Auftauen für eine präventive Strassenbehandlung besonderes geeignet.

Kanton Bern experimentiert mit Melasse

Versuche mit neuen Auftaumitteln laufen auch im Kanton Bern. Hier ist es der Autobahnwerkhof Spiez, der 2007 bis 2010 mit Melasse, einem Nebenprodukt der Rohrzuckerherstellung, experimentierte. Die Melasse, die auch bei sehr tiefen Temperaturen von bis zu -40 Grad eingesetzt werden kann, ersetzt allerdings bloss Kalziumchlorid und Magnesiumchlorid – nicht aber das Massentau-

Leitfaden

Die Fachorganisation Kommunale Infrastruktur zeigt mit der Wegleitung «Winterdienst in Städten und Gemeinden – ein Leitfaden für die Praxis», wie das Vorgehen gegen Eis und Schnee systematisch geplant und umgesetzt werden kann. Der Leitfaden teilt sich in fünf Kapitel:

- Auszug aus der Chemikalien-Risikoreduktions-Verordnung (ChemRRV, früher Stoffverordnung)
- Ablaufschema für Winterdienstvorbereitung
- Muster Alarmschema
- Musterrapporte
- Muster Winterdienstkonzept

Bezug: 60 Franken, Mitglieder 40 Franken, www.kommunale-infrastruktur.ch

mittel Kochsalz. Entsprechend entfielen in Spiez bloss zwei Prozent des verbrauchten Taumittels auf Melasse. Die Bilanz von Martin Rösti vom Tiefbauamt des Kantons Bern ist positiv: «Als Zusatz in Sole reduziert Melasse die Korrosionsschäden an Fahrzeugen und Geräten, das Taumittel haftet besser auf der Strasse und belastet die Umwelt weniger, weil es keine Chloride enthält.» Ein Versuch bei der Coopverteilzentrale in Wangen zeigte zudem, dass Safecote, so der Markenname des Melasseprodukts, länger wirkt als Streusalz und weniger weit verfrachtet wird. Nach anfänglichen Komplikationen am Zoll wurde die Einfuhr nun günstiger; der Einkaufspreis entspricht in etwa jenem von Kalziumchlorid. Jetzt plane man, beim Bundesamt für Umwelt eine Zulassung gemäss

der Chemikalien-Risikoreduktions-Verordnung zu erreichen, sagte Rösti. Zudem sollen Tests zeigen, wie sich Safecote-Ausschwemmungen in Oberflächengewässern auswirken.

Vorbereitung und Schulung sichern Qualität

Basis eines jeden Winterdienstkonzepts sind die entsprechenden Winterdienstnormen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), wie sie Fridolin Vögeli vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau vorstellte. Dazu gehört die Unterteilung der Gemeinde in Dringlichkeitsstufen sowie die Definition, nach welchen Standards und innerhalb welcher Fristen die einzelnen Strassenzüge geräumt werden müssen. Schliesslich muss ein möglichst effizienter Routenplan für die Winterdienstfahrzeuge festgelegt werden. Einzig in Notfällen darf auf die lokalen Bauern mit ihren Traktoren und Kunstdüngerstreuern zurückgegriffen werden, denn die entsprechende Verordnung schreibt vor, dass Taumittel grundsätzlich nur mit Geräten ausgebracht werden dürfen, die eine gleichbleibende Menge pro Flächeneinheit streuen.

«Damit die Winterdienstequipe gut vorbereitet ist, lohnt es sich, die Route einmal im schneefreien Zustand abzufahren. So kann sich der Fahrer allfällige Hindernisse einprägen», riet Vögeli. Schliesslich gelte es zu beachten, dass Schneeräumfahrzeuge Saisongeräte sind und deren Handhabung vor dem Ernstfall mit einer kurzen Schulung aufgefrischt werden muss. Vögeli: «Spätestens im Oktober ist es Zeit, die Mannschaft an den Geräten üben zu lassen.»

Pieter Poldervaart



Schnee gehört zum Erlebnis von Davos – die Alpendestination räumt deshalb zurückhaltend Schnee.
Bild: Graubünden Tourismus