

DER BUNDESMINISTER  
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

II-2766 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

Wien, am 7. Mai 1985

Zl. 10.113/20-I/1/85

Parlamentarische Anfrage Nr. 1254/J  
der Abg. SCHUSTER und Genossen betreffend  
Schäden an Ackerböden und Waldflächen in-  
folge der Salzstreuung auf Bundesstraßen

*1216 IAB*

*1985-06-11*

An den

*zu 1254 IJ*

Herrn Präsidenten des Nationalrates  
Anton Benya

Parlament  
lolo Wien

Auf die Anfrage Nr. 1254/J, welche die Abgeordneten Schuster und Genossen am 18. April 1985, betreffend Schäden an Ackerböden und Waldflächen infolge der Salzstreuung auf Bundesstraßen an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1):

Neben den zur Zeit in Verwendung stehenden Auftaumitteln  $NaCl$  und  $CaCl_2$  werden Alternativmittel aus organischen und stickstoffhaltigen Verbindungen wie z.B. Harnstoff, Ammoniumsulfat und dgl., angeboten; die Anwendung dieser Stoffe ist jedoch für das Biotop nach dem derzeitigen Stand des Wissens wesentlich bedenklicher als die Verwendung von  $NaCl$ .

Als weitere Alternative stehen Alkohole oder Alkoholgemische, wie sie auf Flughäfen zur Pistenenteisung Anwendung finden, zur Verfügung; eine Anwendung dieser Auftaumittel im Straßenwinterdienst ist mit Rücksicht auf die sehr geringe Wirksamkeitsdauer und die hohen Kosten auszuschließen. Ferner können extrem gefährdete Stellen, wie Brücken oder auch längere Straßenzüge, beheizt werden. Auch diese Methode wurde bereits von der Bundesstraßenverwaltung erprobt, mußte jedoch wegen zu hohen Energiebedarfs eingestellt werden.

In Anbetracht dieser Situation wurde vom Bundesministerium für Bauten und Technik bereits 1981 das Forschungsvorhaben "Entwicklungsarbeiten bezüglich eines neuen Auftaumittels" in Auftrag gegeben. Die Entwicklung

dieses Mittels - CMA genannt - ist bereits abgeschlossen und hat im Labor beste Ergebnisse gezeigt. Auf Grund weiterer Forschungsarbeiten, die 1984 erteilt wurden, steht dieses neue Aufbaumittel in praktischer Erprobung hinsichtlich der Aufbringung und Aufbauwirkung, der Verträglichkeit mit dem Biotop sowie des Einflusses auf Kunstbauten aus Beton. Diese Forschungsarbeiten sollen nach der Winterperiode 1985/86 abgeschlossen werden.

Zum Problem Salz- oder Splittstreuung kann noch festgehalten werden, daß ein Winterdienst mit abstumpfenden Stoffen auf Hauptverkehrsstraßen nicht als vertretbare Alternative angesehen werden kann, da

- dadurch der Kraftschluß zwischen Fahrzeug und Fahrbahn nur unzureichend gewährleistet werden kann,
- meist nur eine zeitlich sehr begrenzte Wirkungsweise zu erzielen ist,
- sich der Bedarf an abstumpfenden Streustoffen im Vergleich zu den auszubringenden Streusalzmengen um ein Vielfaches erhöhen würde (auf Grund vermehrter Leerfahrten längere Streuzeiten) und
- deren Ablagerung seitlich der Fahrbahn und auf den Anliegergrundstücken die Umweltbelastung wesentlich steigern und darüberhinaus die Kanalisation verstopfen würde.

Die Bundesstraßenverwaltung führt daher die winterliche Betreuung der Hauptverkehrsstraßen mittels Aufbaumittelstreuung durch, wobei mit Rücksicht auf die Umwelt sowie auch in Hinblick auf die nur im beschränkten Maß zur Verfügung stehenden Kreditmittel nur Minimalstreuungen angewandt werden. Die meisten erhobenen, aber nicht immer sachlich gehaltenen Vorwürfe gegen die Salzstreuung richten sich gegen die schädliche Wirkung der Streusalzanwendung auf Pflanzen und Bäume und lassen andere weitaus schwerwiegendere Einflüsse außer acht. Zweifelsfrei sind bei bestimmten Bodenverhältnissen und Salzeinwirkungen von entsprechender Stärke und Dauer bei einzelnen Baum- und Pflanzenarten Schäden festzustellen. Vor allem sind die Straßenbäume in Ortsdurchfahrten und Städten besonders gefährdet, da dort nicht nur salzhaltige Oberflächenwässer an die Wurzeln der Bäume gelangen, sondern auch noch andere gewichtige Einflüsse, wie Staub,

Abgase, Bodenverdichtung und damit ungenügende Bodendurchlüftung, ungenügende Wasserzufuhr im Frühjahr und Sommer, Schäden durch parkende Autos u.dgl.m., eine schädigende Wirkung ausüben. Auf Freilandstraßen hingegen konnten bisher infolge der Streusalz-anwendung keine nennenswerten Schäden festgestellt werden.

Um die Streumengen auf ein Minimum reduzieren zu können, sind von der Bundesstraßenverwaltung vor allem in den letzten 5 Jahren große Investitionen für die Beschaffung von genau dosierbaren Streu-geräten Glatteisfrühwärneräten und Restsalzmengenmeßgeräten getätigt worden. Die letzten Entwicklungen bei den Salzstreuautomaten, die Feuchtsalzstreuautomaten ermöglichen eine Ausbringung von lediglich  $10 \text{ g/m}^2$  Streusalz je Einsatzfahrt und haben keine Verluste durch den Sog der Fahrzeuge sowie durch Windverwehungen zu verzeichnen, da das Salz auf der Fahrbahn stets haften bleibt. Die Glatteisfrühwärneräte ermöglichen einen gezielten Einsatz auf Extremstellen. Damit können vorbeugende Streuungen auf das tatsächlich erforderliche Maß reduziert werden. Der Einsatz von Restsalzmengenmeßgeräten zeigt die noch vorhandenen Restsalzmengen auf der Fahrbahn an und stellt eine Entscheidungshilfe dar, ob und in welchem Ausmaß Auftaumittel aufgebracht werden müssen.

Auf Grund dieser Ausführungen ist ersichtlich, daß zur Zeit auf Hauptverkehrsstraßen noch keine wirtschaftlich einsetzbare Alternative zur Salzstreuung vorhanden ist. Ich habe jedoch große Hoffnung, daß sich das neue noch in Erprobung stehende Auftaumittel als eine echte Alternative erweisen wird.

Zu 2):

Da die letzte Winterperiode, die extrem tiefe und langanhaltende Temperaturen brachte, noch immer nicht abgeschlossen ist und der Winterdienst auf einigen Straßenabschnitten auch im Mai noch durchgeführt werden muß, liegen die endgültigen Verbrauchsziffern für die Periode 1984/85 noch nicht vor. Ich kann jedoch mitteilen, daß in der Winterperiode 1983/84 rund 97.000 Tonnen Salz ( $\text{Na Cl}$  und  $\text{Ca Cl}_2$ ) an  $105 \text{ Winterdiensttagen}$  auf den österreichischen Bundesstraßen gestreut wurden, was einem spezifischen Auftaumittelverbrauch von rund  $1,1 \text{ kg/m}^2$  Fahrbahnfläche entspricht. Nach bisherigen Schätzungen wird sich der heurige Auftaumittelverbrauch auf

Grund der vorerwähnten Situation um rund 25 - 30 % erhöhen, sodaß mit einem Auftaumittelverbrauch von rund 125.000 t, jedoch an voraussichtlich 125 Winterdiensttagen, gerechnet werden muß. Dies ergibt für den Winterdienst absolut gesehen eine beträchtliche Kostensteigerung, der spezifische Auftaumittelverbrauch verbleibt jedoch in der gleichen Relation wie in den Vorjahren.

Zu 3):

Grundsätzlich sind Ersatzansprüche für Schäden an Forst- und Ackerflächen, die auf Grund von Salzstreuung entstanden sind und nicht von Verkehrsteilnehmern ausgehen, nach den Bestimmungen des Nachbarrechtes (§§ 364 ff ABGB) zu beurteilen, Dabei kommt dem Begriff der "Ortsüblichkeit" einer Einwirkung wesentliche Bedeutung zu, wobei nach der Judikatur für Verkehrswege besondere Maßstäbe gelten.

Es können daher ganz allgemein auch keine generellen Richtlinien aufgestellt werden, wann einem Grundeigentümer allenfalls Ausgleichsansprüche bei Schäden durch Salzstreuung zustehen, sondern es muß von Fall zu Fall immer wieder neu geprüft werden, ob die Schäden tatsächlich von der Bundesstraßenverwaltung verursacht wurden, die das nach den örtlichen Verhältnissen gewöhnliche Ausmaß überschreiten und die ortsübliche Benützung des Grundstückes wesentlich beeinträchtigen.

Zu 4):

Allfällige behauptete Ersatz- (Ausgleichs-)ansprüche sind beim jeweils zuständigen Landeshauptmann (Bundesstraßenverwaltung) einzubringen, der die Prüfung im Einzelfall vorzunehmen hat.

Zu 5):

Die Straßenmeistereien sind angewiesen für die einwandfreie Abfuhr der Oberflächenwässer in die Vorfluter zu sorgen und, wenn erforderlich, nur Minimalstreuungen durchzuführen, was durch die zur Verfügung stehenden Spezialgeräte gewährleistet werden kann. Bezüglich der Behebung von allfälligen Schäden können nur die Ämter der Landesregierungen entscheiden.

