



Verkehrssicherheit als Auftrag

Im Winter sicher unterwegs

Hauptverkehrsadern müssen leistungsfähig und sicher zu befahren sein. Allein das bundesdeutsche Autobahnnetz mit einer Länge von rund 12.000 km ist bei Eis und Schnee eine Herausforderung für den Winterdienst.

Schon in der ersten Stunde nach dem Winterdienst-Einsatz mit Salz verringert sich die Unfallrate um 80 Prozent des Wertes vor der Streuung.

Der Auftrag

Für verkehrssichere Straßen zu sorgen, ist ein gesetzlicher Auftrag. Verantwortlich ist derjenige, der die Straßen gebaut und den Verkehr eröffnet hat.

Auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sind die Straßenmeistereien, auf Bundesautobahnen die Autobahnmeistereien und in den Kommunen diese selbst mit ihren jeweils unterschiedlichen Ämtern, z.B. die Stadtreinigung, für den Winterdienst verantwortlich.

Die Winterdienst-Praxis vieler Städte hat sich in den letzten Jahren mit Blick auf die eingesetzten Streustoffe geändert. Neu gewonnene Erkenntnisse zur Splittstreuung haben bewirkt, dass sie auf Gehwege, Fußgängerüberwege und Nebenstraßen reduziert wurde. Wirkungsvoll schützt vor einem Verkehrsinfarkt nur der Einsatz von Auftausalz.

Winterdienst mit Salz

Aufgrund des Winterdienst-Einsatzes sinkt die Unfallrate um 80 bis 85 Prozent des Wertes vor der Salzstreuung. Der Verlauf der Unfallrate vor und nach Winterdienst-Einsätzen zeigt, dass die Zahl der Unfälle in den Stunden vor dem Einsatz stetig ansteigt. Unmittelbar nach dem Winterdienst-Einsatz sinkt sie rasch auf ein deutlich niedrigeres Niveau ab.

Der Winterdienst mit Auftausalz verhindert innerhalb der ersten Stunde nach dessen Einsatz 5.000 Unfälle mit Personenschäden (davon etwa 1.500 Unfälle mit Schwerverletzten) – hochgerechnet auf alle Außerortsstraßen ohne Autobahnen.

Bei Winterglätte steigt nicht nur die Zahl der Bagatellunfälle an, sondern auch die Zahl der schweren Personenschäden nimmt überdurchschnittlich zu. Durch rechtzeitigen und effizienten Winterdienst wird die Zahl der schweren Personenschäden besonders stark reduziert.



Aus der Unfallforschung

Unfallanalysen bestätigen, dass mit abstumpfenden Streustoffen nicht das Maß an Verkehrssicherheit erreicht werden kann wie mit Auftausalz.

Der für den Bremsweg und die Fahrstabilität maßgebende Kraftschluss zwischen Fahrzeugrad und Fahrbahn wird z.B. mit Splitt nur geringfügig verbessert. Bei Eis- und Reifglätte sind abstumpfende Stoffe wirkungslos.

Auf einer schnee- oder eisbedeckten Fahrbahn, die mit Auftausalz abgestreut wurde, ist der Bremsweg eines Autos bis zu 80 Prozent kürzer als auf derselben Fahrbahn ohne Auftausalz-Einsatz. Abstumpfende Streustoffe bewirken eine Reduzierung des Bremswegs um maximal 30 Prozent.

Das Auto ist auf der salzgestreuten Strecke während des Bremsvorgangs richtungsstabiler und die Wahrscheinlichkeit, dass das Fahrzeug ausbricht, ist deutlich geringer.

Bei einer Vollbremsung aus 50 km/h steht der Wagen auf eisglatter Fahrbahn – ohne Dreher und Kollision – nach etwa 100 Meter und auf Schnee nach rund 37 Meter. Auf einer mit Auftausalz gestreuten, nassen Strecke verringert sich der Bremsvorgang auf etwa 20 Meter.

Gegenüber Alternativen wie Sand, Splitt oder Granulaten hat Auftausalz einen grundsätzlichen Vorteil. Sofort nach der Aufbringung auf einer schnee- oder eisbedeckten Fahrbahn beginnt der Schmelzprozess. Das Ergebnis ist eine schnee- oder eisfreie, feucht-nasse Fahrbahn.



Bremsweg bei Vollbremsung aus 50 km/h



Verband der Kali- und Salzindustrie e.V.

Verband der Kali- und Salzindustrie e.V.

Reinhardtstraße 18A

10117 Berlin

Tel. (030) 847 10 69.0

Fax (030) 847 10 69.21

E-Mail: info.berlin@vks-kalisalz.de

www.vks-kalisalz.de