



Landeshauptstadt München, Baureferat
81660 München

Rosemarie Hingerl
Berufsmäßige Stadträtin
Leiterin des Baureferates

An die
ÖDP

Rathaus

Datum
18.03.2019

Welche Auswirkungen hätte ein begrenzter Streusalzeinsatz
auf Radwegen?

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO
Anfrage Nr. 14-20 / F 01377 der ÖDP
vom 11.01.2019, eingegangen am 11.01.2019

Az.: D-HA II/V1 6314-26-0019

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Ihrer Anfrage vom 11.01.2019 führen Sie aus:

„Im Winterdienst wird auf Radwegen aus ökologischen Gründen kein Streusalz eingesetzt.
Dies ergibt sich aus der Antwort des Baureferates auf einen ÖDP-Antrag vom 16.05.2018.

Wir befürworten den Schutz von Straßenbäumen und Straßenbegleitgrün. Allerdings führt der
gänzliche Verzicht von Streusalz auf Radwegen zu einer geringeren Anzahl von
Radfahrenden.

Radwege sind sofort wieder zugeschneit und oft bilden sich hartnäckige Eisplatten und
Eisrillen, die ein Fahren selbst mit Spikes auf Wochen hinaus sehr gefährlich machen.

Friedenstr. 40
81671 München
Telefon: (089) 233-60001
Telefax: (089) 233-60005

In anderen Städten mit einem ähnlichen Schnee- und Eisaufkommen werden auf Haupttrouten spezielle Schneeräumfahrzeuge mit Bürsten eingesetzt, die Salz einbürsten und gleich wieder mit aufnehmen.

Der ÖDP-Antrag vom 16.05.2018 mit der Aufforderung zur Prüfung, welche Mengen und Sorten Salz bei diesen Schneeräumfahrzeugen eingesetzt werden und welche Umweltauswirkungen und Kosten damit verbunden sind, wurde vom Baureferat nur sehr oberflächlich mit der simplen Aussage beantwortet, dass dort eine Tausalzlösung (Sole) eingesetzt werde.“

Zu Ihrer Anfrage möchten wir Ihnen grundsätzlich Folgendes mitteilen:

Aus ökologischen Gründen verwendet die Landeshauptstadt München auf Radwegen kein Salz, sondern räumt den Schnee und splittet bei Glätte. In unserer Antwort auf Ihren Antrag (Antrag Nr. 14-20 / A 04093) vom 16.05.2018 haben wir deshalb auf die aktuell gültige Beschlusslage und den Wunsch des ADFC auf einen Salzverzicht hingewiesen.

Ihre Fragen beantworten wir wie folgt:

Frage 1:

Wie viel Salz verwenden die Streufahrzeuge mit Bürstentechnik, z. B. aus Turku (Finnland), Stockholm (Schweden) und Kopenhagen (Dänemark)?

Antwort:

Das Baureferat konnte bei den Telefoninterviews nur von Kopenhagen eine Angabe zum Salzverbrauch erhalten. Hier wurde ca. 1 kg auftauende Mittel pro Quadratmeter Radweg für die gesamte Wintersaison angegeben.

Frage 2:

Wie kann man diese Menge mit dem Streusalzverbrauch von unseren gängigen Straßenräumfahrzeugen vergleichen? Hat das Salz eine andere chemische Zusammensetzung? Wirkt es aufgrund des anderen physikalischen Zustandes (Tausalzlösung statt Salzkörner) anders? Benötigt man geringere Mengen Salz für die gleiche Wirkung?

Antwort:

Sowohl die Landeshauptstadt München als auch die Stadt Kopenhagen verwenden gemäß dem aktuellen Stand der Technik Feuchtsalz im Winterdienst. Die chemische Zusammensetzung und die Wirkung sind daher gleich.

In München wird Feuchtsalz bzw. Sole ausschließlich im Hauptstraßennetz, auf Straßen mit öffentlichem Buslinienverkehr und an Gefahrenstellen angewendet. Die dabei ausgebrachte Menge hängt stark von den Wetterbedingungen in den Wintermonaten ab.

Der Streumittelverbrauch auf den in München ausgebrachten Flächen ist im Durchschnitt mit dem von Kopenhagen genannten Wert vergleichbar.

Frage 3:

An wie vielen Tagen wäre in einem durchschnittlichen Winter ein Salzeinsatz voraussichtlich nützlich? Welche Salzmengen pro Fläche ergeben sich dadurch in Summe?

Antwort:

In Kopenhagen wurde im Telefoninterview angegeben, dass die Fremdfirmen so lange räumen und mit Salz streuen, bis der Asphalt sichtbar wird (sogenannte Schwarz-Räumung). Im Durchschnitt ergaben sich dadurch ca. 50 Einsätze pro Wintersaison.

In München wird mit durchschnittlich 30 Einsätzen pro Wintersaison der Schnee geräumt. Anschließend gibt es bis zu 15 Splitteinsätze bei Glättesituationen.

Unter Berücksichtigung der von Kopenhagen genannten Salzmenge von 1 kg pro Quadratmeter Radweg ergäbe sich für München eine Gesamtmenge von ca. 1.500 t Salzmenge auf Radwegen pro Wintersaison.

Frage 4:

Welche Umweltauswirkungen hätte ein Streusalzeinsatz mit oben genannten Maschinen, wenn man das Winter-Rad-Haupttroutennetz in München damit räumen würde?

Antwort:

Radwege entwässern, anders als Fahrbahnen, überwiegend direkt in die Baumgräben und Grünflächen. Bei einer Behandlung der Radwege mit Salz oder Sole würden die Salzionen direkt in die Vegetationsflächen entwässert werden.

Die in der Anfrage genannten Städte verwenden Salz und Sole erst seit Kurzem. Daher können noch keine langfristigen Erfahrungen genannt werden.

Frage 5:

Welche positiven Umweltauswirkungen könnten durch einen erhöhten Radverkehrsanteil im Winter erwartet werden? Welche Erfahrungen gibt es dazu in den genannten Städten?

Antwort:

Nach telefonischer Aussage der Städte Stockholm, Kopenhagen und Turku standen die Maßnahmen zum Winterdienst auf Radwegen häufig im Kontext der Förderung des Radverkehrs. Dabei wurden infrastrukturelle Maßnahmen als auch Maßnahmen im Winterdienst umgesetzt.

Wie unter Frage 4 ausgeführt wurde, liegen in den Städten keine langfristigen Erfahrungen vor.

Die Verzögerung, die durch die Abstimmung mit den genannten Städten entstanden ist, bitten wir zu entschuldigen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Rosemarie Hingerl
Berufsmäßige Stadträtin
Baureferentin der Landeshauptstadt München