

Tausalzeinsatz auf Fernstraßen

Weniger ist mehr - Salz auf der Straße

Während Jesus von seinen Jüngern erwartete, dass sie als „Salz der Erde“ die Welt würzen und beleben mögen, haben Ökologen bei dieser Metapher ganz andere Assoziationen. Baumaßnahmen, Erschütterungen, unsachgemäße „Pfleßmaßnahmen“ gefährden mittel- bis langfristig die Baumbestände entlang von Straßen. Besonders beeinträchtigt werden die Gehölze jedoch schon kurzzeitig durch Auftausalze. Und nicht nur die Bäume ...

Heute werden Millionen Tonnen Salz jedes Jahr auf deutschen Straßen verteilt. Allein auf Bundesstraßen und Autobahnen wurden im Winter 2011/2012 mehr als eine halbe Million Tonnen Auftausalz aufgebracht. „Spitzenreiter“ beim Salzen war in den vergangenen Jahren durchgängig der Freistaat Bayern mit über 100.000 Tonnen im letzten Winter. Aber auch die Straßenverwaltungen in Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz haben viel Salz für ihre Fernstraßen verbraucht.

Stresstest für Bäume und Brücken

Das Salz wird von Gehölzen am Fahrbahnrand – nicht zuletzt auch an Radwegen – aufgenommen und in den Blättern angereichert. Dort wirken die Natrium- und Chlorid-Ionen giftig auf Membranen und Zellen. In salzbelasteten Bäumen verringert sich das Wachstum. Oft werden nur sehr kleine Blätter ausgebildet oder die Blätter sterben von den Rändern her ab.

Im Boden verdrängt das Salz wichtige Pflanzennährstoffe. Außerdem verkrustet die Bodenstruktur, die Versorgung der Wurzeln wird erschwert. Darüber hinaus mindert Salz die Stoffwechsellaktivität der Mikroorganismen im Boden. Die Bäume werden anfälliger für Infektionen durch Pilze und Bakterien. Bäume im Salzstress treiben später im Frühjahr aus und verlieren zeitiger ihr Laub. Immer mehr Zweige bleiben unbelaubt, der Baum stirbt vom Kronenrand her ab. Besonders sensibel reagieren ausgerechnet die klassischen Alleebaumarten Ahorn, Linde und Kastanie.

Erstaunlicherweise sieht die Bundesregierung in ihrer Antwort auf eine schriftliche Frage (Okto-

ber 2010) nur begrenzte ökologische Risiken bei sachgemäßer Aufbringung von Salz. Außerdem erkennt sie keine nennenswerten erkennbaren Schäden an Fahrzeugen, Fahrbahnen und Gebäuden und scheint resistent für längst bekannte Fakten zu sein: Tausalz gefährdet die Gesundheit von Verkehrsteilnehmern. Durch Spritzwasser und Nebeltröpfchen gelangen mit den Salz-Aerosolen giftige Partikel in die Lungen. Der Erhaltungszustand von Fahrzeugen sinkt durch Salz erheblich. Bei Altbauten begünstigen Salze die Feuchtigkeit im Mauerwerk. Auf den Straßen führt das Salz zu Spannungsrissen, die den Belag im Laufe der Zeit sprengen. Besonders teuer wird die Korrosion von Stahlbeton an Brücken und anderen Ingenieurbauwerken. Und nicht zuletzt beeinträchtigt Salz die Böden und die Grundwasserqualität.

Darüber hinaus belastet der Salzeinsatz die öffentlichen Haushalte. Eine Tonne Salz kostet rund 56 Euro, bei einer halben Million gestreuter Tonnen macht das pro Wintersaison allein auf Bundesstraßen und Autobahnen 28 Millionen Euro. Hinzu kommen noch die untergeordneten Straßennetze. Man bedenke außerdem die Kosten für Fällen und Abtransport der geschädigten Bäume sowie die erforderliche Nachpflanzung.

Wir könnten auch anders

Ein ökologischer Winterdienst muss differenzieren: An Straßen mit Bäumen sollte Salz gänzlich vermieden werden. An Hauptverkehrsstraßen muss intensiv mechanisch geräumt werden. Außerdem können abstumpfende Mittel wie Sand, Splitt, Granulat oder in ganz besonderen Situationen Kies eingesetzt werden. An untergeordneten Straßen empfehlen viele Kommunen den

„weißen Winterdienst“, d.h. Straßen werden gar nicht geräumt oder gestreut. Nur an gefährlichen Straßenabschnitten wie starken Steigungen oder verkehrsreichen Kreuzungen empfiehlt das Umweltbundesamt den Einsatz von Salz, das - um Wehverluste zu vermeiden - direkt vor dem Streuvorgang befeuchtet wird. Gegenüber trockenem Salzgranulat lässt sich die Salzmenge so um 40 Prozent verringern.

Länder wie Finnland, die Slowakei und Österreich kommen auf bestimmten Strecken nahezu ohne Salz im Winter aus. Sie setzen auf Winterreifen und angepasste Fahrweise. Übersehen wird des Weiteren, dass Salz häufig eine dünne Schmierschicht oder einen Eisfilm auf den Straßen ausbildet. Damit steigt die Unfallgefahr. Außerdem kann Streusalz den Bremsweg deutlich erhöhen, wenn es sich auf Bremsbelägen ablagert.



Fast jeder Baumarkt verführt zu illegalem Tun
(Foto: Rüdiger Herzog)

Auch Privatleute salzen ihre Gehwege häufig ohne Not. Dabei verbieten viele Gemeindegremien den Einsatz von Salz auf Gehwegen. Hier reicht es, wenn gekehrt wird und anschließend abstumpfungsmittel verwendet werden. Empfohlen seien abstumpfungsmittel mit dem Umweltzeichen „Blauer Engel“ (RAL-UZ13). Die sind nicht so langlebig, wie es Jesus´ Botschaften sein sollten, aber zumindest weitgehend unschädlich. ≧

Dr. Anton Hofreiter MdB (Bündnis 90/Die Grünen),
Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Rüdiger Herzog, Büroleiter von Anton Hofreiter und ehrenamtlich Vorsitzender der NaturFreunde Brandenburg

Quellen und weitere Informationen:

Robin Wood: www.robinwood.de/alleen

Alleenschutzgemeinschaft:
www.alleenschutzgemeinschaft.de

Parlamentarische Initiativen im Bundestag: www.toni-hofreiter.de