

praktisch gleichbedeutend mit einer zwar nicht gesetzlichen, sondern mehr einer moralischen Verpflichtung, die winterlichen Erschwernisse zu bekämpfen, dadurch den Verkehr zu erleichtern, die Gefahren zu beseitigen, Verkehrsunfälle zu verhüten. Mit der Forderung „nach besten Kräften, alles, was möglich ist, zu tun“, werden alle, die am Winterdienst mitwirken, angesprochen, angefangen von den höchsten Stellen bis hinunter zum Straßenwärter und dem Fahrer des Schneepfluges und des Streugerätes.

Wir müssen feststellen, daß dieser Appell an das Gewissen nicht ungehört bleibt und auch in der Öffentlichkeit Anerkennung findet, wir müssen aber auch andererseits beobachten, daß wir die Verkehrsteilnehmer damit zunehmend verwöhnen und sie vergessen lassen, daß Schnee und Eis oft unvermutet auftreten können und ihre schnelle Beseitigung trotz sorgfältiger Wetterbeobachtung bei einem Straßennetz von 36 000 km Länge nicht sofort möglich ist. Das ist durch die geographische Lage und den Wetterablauf in unserem Lande begründet.

Ich habe schon erwähnt, daß die Bundesrepublik ein gemäßigtes Klima besitzt, das verhältnismäßig niederschlagsreich ist und das häufig Temperaturschwankungen aufweist. Wenn die Temperatur nur um wenige Grade, aber im Bereich des Gefrierpunktes, täglich schwankt, tritt ebenso oft Straßenglätte und Tauwetter auf. Der Streudienst wird dadurch ständig in Atem gehalten. Diese milden Winter erfordern aus diesem Grunde einen viel größeren Aufwand und erheblich höhere Kosten als die bei uns selteneren strengen Winter mit länger anhaltenden Frostperioden.

Tabelle 1 zeigt die Kältesummen und die Kosten für den Winterdienst auf den Bundesautobahnen im Bereich von Frankfurt und München. Man ersieht daraus, daß die Kosten für den Winterdienst in den Wintern 1962/63 und 1966/67 um nur etwa 10 % differieren, obwohl die Kältesumme des Winters 1962/63 in diesen Gebieten das 13- bzw. 5fache der Kältesummen des milden Winter 1966/67 betragen.

Aus den Zahlen wird aber noch ein anderes deutlich. Während die Kältesumme des milden Winters 1962/63 in München das 1,6fache der Kältesumme in Frankfurt betrug, war sie im milden Winter 1966/67 mehr als 5mal so groß. Mit anderen Worten: Milde Winter wirken sich in größerer Höhenlage — München liegt 520 m, Frankfurt 90 m über dem Meeresspiegel — weniger aus als in niedrigeren Gebieten. Der Winterdienstaufwand schwankt deshalb im Flachland mehr

	Frankfurt	München
	1962/63	1962/63
Kältesumme	445	722
Kosten des Winterdienstes	4464,— DM/km	4654,— DM/km
	1966/67	1966/67
Kältesumme	29	149
Kosten des Winterdienstes	4100,— DM/km	4210,— DM/km

Tab. 1: Kältesummen und Kosten des Winterdienstes auf der Autobahn im Gebiet Frankfurt und München Winter 1962/63 und Winter 1966/67.

als im Mittelgebirge. Läßt man andere Einflüsse, auf die noch einzugehen ist, unberücksichtigt, steigen die Kosten des Winterdienstes bei Höhenlagen von 500 m über NN etwa auf das Doppelte, ab 800 m etwa auf das Dreifache der in Nordwestdeutschland, also im Flachland, erforderlichen Aufwendungen.

Betrachten wir den Winterdienstaufwand in einzelnen kleineren Gebieten, der neben anderem natürlich auch jeweils sehr stark von der Entscheidung der hier Verantwortlichen abhängt, so stellen wir fest, daß der entscheidende Faktor für den Umfang und damit die Kosten des Straßenwinterdienstes die Verkehrsbelastung der Straßen ist. Die Verkehrsdichte auf den Straßen der Bundesrepublik ist die größte aller europäischen Länder. Unser Land ist mit 242 Menschen auf einem Quadratkilometer sehr dicht besiedelt. Hinzu kommt, daß 41,3 % der Bewohner auf nur 7,3 % der Fläche in zehn großen Ballungsgebieten leben. Von diesen Räumen strahlt der Verkehr in die Umgebung aus, zwischen ihnen herrscht bei der starken Industrialisierung ein lebhafter Personen- und Wirtschaftsverkehr.

Auf mehr als 50 % der Autobahnen liegt im Jahresmittel die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge zwischen 10 000 und 20 000, auf 20 % zwischen 20 000 und 30 000 und auf 8 % zwischen 30 000 und 40 000 Kraftfahrzeugen. Der Bestand an Kraftfahrzeugen ist von 1965 bis heute wiederum um 17 % auf 14,4 Millionen gewachsen, hinzu kommen noch



Schneeräse bei Beginn der Räumung.



Schneeräse am Ende der Räumung.

(Fotos: Ing. Alfred Schmidt)