

Beobachtungen über Schneeverwehungen



Bild 1: Schneeablagerungen im „leeseitigen Dreieck“ hinter einem Schneezaun

Bild 2 u. 3: Verwehungen größten Ausmaßes hinter einem Überführungsbauwerk

Bild 4: Verwehung, verursacht durch die nahe der Fahrbahn gelegene Walddecke

Auch bei langanhaltenden und dichten Schneefällen ermöglichen es die modernen leistungsfähigen Schneeräumgeräte, die Reichsautobahnen für den Verkehr offen zu halten. Voraussetzung für die Freihaltung genügend breiter und ebener Fahrspuren ist der rechtzeitige und folgerichtige Einsatz der verschiedenen, aufeinander abgestimmten Geräte wie Pflug, Fräse und Heber. Dafür garantiert der erfahrene und zuverlässige Straßenmeister. Schwierigkeiten in der Arbeitsdurchführung und Organisation des Geräteeinsatzes bringen eigentlich heute nur noch die Verwehungen größeren Umfanges, für die man in den hauptsächlich bedrohten Gebieten Spezialräumgeräte bereitstellt.

Daher man durch sofortige Einsatzbereitschaft und umsichtige Disposition auch ungünstigster Verhältnisse Herr werden und den Verkehr ohne wesentliche Beeinträchtigung aufrechterhalten kann, beweisen die Erfolge auf der obengenannten Strecke anlässlich der kürzlich hier beobachteten umfangreichen Schneeverwehungen. Bekanntlich entstehen diese, wenn nach reichlichem Fall trockenen Schnees (meist Pulverschnee) kräftiger Wind einsetzt und den lockeren Schnee oft über weite Flächen hinwegträgt, um ihn bei verminderter Schleppkraft an den „Verwehungsstellen“ abzulagern. Der Wind kann um so mehr Schnee mitschleppen, je größer die Geschwindigkeit wird, die er ungehemmt entwickeln kann; er wird dann um so mehr an entsprechender Stelle ablagern, je mehr ihm plötzlich an Geschwindigkeit und damit an Schleppkraft genommen wird. Dieses Gesetz nützt man durch Schneezäune, die als künstliche Hindernisse die Windkraft brechen, in kleinem Maßstabe aus. Bekanntlich legt sich auf größerer Strecke hinter dem Zaun der Schnee im „leeseitigen Dreieck“ ab. Jeder Praktiker weiß, wie schwierig es ist, den richtigen Abstand dieser Zäune von der zu schützenden Einschnittskante zu ermitteln und daß sich für jeden möglichen Fall eigentlich ein anderes „günstiges Maß“ ergeben dürfte. (Meist sitzen die Zäune zu nahe.) Normalerweise ist auch die hauptgefährdende Windrichtung bekannt, man rechnet nicht mit allen möglichen ungünstigen Umständen und schützt die meist bedrohten Stellen nur gegen die ungünstigsten Windlagen.

Aber schon an kleinen Verhältnissen erkennt man die Schwierigkeiten, die Schneeablagerungen zu „leiten und lenken“, weil eine unübersehbare Anzahl von Faktoren am Zustandekommen der Ablagerungen beteiligt sind. Ein sehr wichtiger ist neben den bereits genannten der Faktor der Geländegestaltung, der wegen seines dauernden Wechsels am schwersten richtig einzuschätzen oder gar zu bestimmen ist. Jedem Straßenmeister ist dieser Umstand aus den vielerlei Verwehungsmöglichkeiten unter verschiedenen Überführungsbauwerken bekannt.

Außerordentlich schwierig aber wird eine Übersicht, wenn sich die Verwehungsvorgänge in ganz großem Maßstabe aus den unübersehbaren Dimensionen des Geländes heraus entwickeln, wie es an Teilen der Strecke Nürnberg—Hof diesmal der Fall war.

Hier lagen die Verhältnisse teilweise sogar so, daß die sonst als verwehungshindernd anzusehenden Windhindernisse an der Reichsautobahn selbst (z. B. Wald- und Heckenreste) infolge der besonderen Windkraftentfaltung und -richtung durch weiter abgelegene, großräumliche Leit- und Störungsflächen unwirksam, ja sogar ungünstig wirksam wurden. Die ansässige Bevölkerung sagt, der Wind entstehe im Fichtelgebirge, und die ganzen Verwehungsvorgänge bestätigen auch die Unabhängigkeit der Windverhältnisse vom Verlauf dieses Gebirgszuges.