



Landeshauptmann
DR. ERWIN PRÖLL

ST. PÖLTEN, AM 5. Jänner 2005
3109 St. Pölten, Landhausplatz 1
TELEFON 02742/9005/12091
TELEFAX 02742/9005/15590

LH-L-64/051-2004

Herrn
Landtagspräsident
Mag. Edmund Freibauer

Landtag von Niederösterreich
Landtagsdirektion

Eing.: 05.01.2005

zu Ltg.-**347/A-4/63-2004**

— Ausschuss

Sehr geehrter Herr Präsident!

Zur Anfrage Ltg.-347/A-4/63-2004 betreffend Einsatz von Streusalz auf NÖ Straßen kann ich folgendes mitteilen:

1. Nach welchen Kriterien wird Streusalz vom Land NÖ generell eingekauft?

Das für den Straßenwinterdienst in NÖ benötigte Auftausalz wird unter Beachtung und Einhaltung des Bundesvergabegesetzes EU-weit ausgeschrieben. Die technischen Anforderungen an das Auftausalz (Kornverteilung, tauwirksame Substanz, Sulfatgehalt, Wassergehalt) sowie die Lieferungsbedingungen sind in einer Leistungsbeschreibung definiert.

2. Woher wurde das in den Wintersaisons 2003/2004 und 2004/2005 verwendete Streusalz bezogen, in welcher Menge und zu welchem Preis?

Die Ausschreibung und Vergabe von Auftausalz erfolgt für jede der acht NÖ Straßenbauabteilungen gesondert. Der Preis ist zudem abhängig vom Zeitraum der Lieferung (Sommereinlagerung und Nachlieferung im Winter).



3. Welche chemische Zusammensetzung hat das in der Wintersaison 2003/2004 und in der Wintersaison 2004/2005 verwendete Streusalz?

Wintersaison 2003/2004:

Lt. chemischen Analyseblättern hatte das Auftausalz der Fa. Salzvertrieb folgende Zusammensetzung:

Natriumchlorid (Auftauwirksame Substanz): > 97,5 Gewichts-%
Sulfatgehalt: zwischen 3.000 und 10.000 mg/kg

Das Auftausalz der Fa. Salinen Austria hatte nachstehende Zusammensetzung:

Natriumchlorid (Auftauwirksame Substanz): > 97,5 Gewichts-%
Sulfatgehalt: zwischen 300 und 600 mg/kg

Wintersaison 2004/2005:

Das Auftausalz entspricht folgenden Kriterien:

Mindestanteil auftauwirksame Substanz > 98,0 Gewichts-%
Sulfatgehalt: max. 700 mg/kg

Es wurde daher der zulässige Sulfatgehalt von der Wintersaison 2003/2004 auf die Wintersaison 2004/2005 im maßgeblichen Umfang reduziert.

4. Nach welcher Prioritätenliste werden die verschiedenen Auftaumittel und abstumpfenden Streumittel eingesetzt (z.B. Art der Straße, Außentemperatur, Höchstmenge pro Kilometer, Wasserschutzgebiete, Baumalleen) und gibt es hierfür eine Arbeitsanweisung?

Die Zuordnung des NÖ Straßennetzes einer bestimmten Streumethode erfolgt unter Beachtung der technischen Richtlinie „RVS 13.41, Winterdienst - Schneeräumung und Streuung“ (RVS = Richtlinien und Vorschriften für das Verkehrs- und Straßenwesen). Demnach ist für die Betreuungsart I (Salzstreuung) ein Mindestverkehrsaufkommen von 2.500 Kfz / 24 h bzw. mind. 300 LKW / 24 h erforderlich.

Die Betreuungsart II (vorwiegend Splittstreuung, Auftausalz unter besonderen Bedingungen) ist für Straßen mit 1.000 bis 2.500 Kfz / 24 h vorgesehen. Bei weniger als 1.000 Kfz / 24 h kommt die Betreuungsart III, d.i. eine reine Splittstreuung zur Anwendung. Grundsätzlich ist noch anzumerken, dass für einen sinnvollen Einsatz von Auftausalz ist ein Mindestverkehrsaufkommen notwendig, welches in der vorgenannten technischen Richtlinie Eingang gefunden hat.



5. Welche Auftaumittel kommen auf NÖ Straßen (Landes- und Bundesstraßen) noch zur Anwendung bzw. welche Stoffe werden dem Streusalz beigemischt (z.B. Formite, Acetate, andere Chloridsalze)? Wenn Feuchtsalz angewendet wird, in welcher Zusammensetzung?

Als Auftaumittel kommt in NÖ ausschließlich Natriumchlorid zum Einsatz. Weiters wird als Streumethode die umweltschonende Feuchtsalztechnik angewendet. Mit dieser wird gegenüber einer früheren Trockensalzstreuung rd. 1/3 an Auftausalz eingespart. Bei der Anwendung von Feuchtsalz wird vor der Ausbringung das Trockensalz noch mit einer Solelösung besprüht. Dadurch gibt es ein gleichmäßiges Streubild und zudem ist das Feuchtsalz auch rascher wirksam. Ebenso gibt es kaum Verwehungsverluste gegenüber Trockensalz.

6. Wie viel Tonnen Streusalz wurden in der Wintersaison 2003/2004 auf NÖ Straßen (Landes- u. Bundesstraßen) ausgebracht und wie viel ist das pro Kilometer Straße durchschnittlich?

Insgesamt wurden in der Wintersaison 2003/2004 auf den NÖ Straßen rd. 150.000 to Auftausalz auf Autobahnen, Schnellstraßen, Landesstraßen B und Landesstraßen L ausgebracht.

7. Wie viel kosten dem Land NÖ die jährlichen Reparaturmaßnahmen an Bäumen, Gewässern, Straßeninstandhaltungen die unmittelbar auf den Einsatz von Streusalz zurückzuführen sind? Und konkret wie viel kostet die Sanierung der Thujenhecke an der B 25?

Bei der Führung von Salzstreustrecken wird darauf Bedacht genommen, dass einerseits die Straßenkonstruktionen für den Einsatz von Auftausalz technisch geeignet sind und die Ableitung der Schmelzwässer in Straßengräben erfolgt.

Generell ist zu sagen, dass Gräser deutlich salztoleranter reagieren als Gehölze, von denen wiederum die Immergrünen (Nadelgehölze) wesentlich empfindlicher sind als Laubgehölze, welche eine höhere Regenerationsfähigkeit besitzen.

Im Konkreten Fall entlang der Landesstraße B 25 rühren die Salzschäden vermutlich vom Sprühnebel der Fahrzeuge der Verkehrsteilnehmer her. In derartigen Fällen werden



Hecken von Anrainern oftmals beispielsweise durch ein vorgehängtes Vlies, das entlang der Hecken zeitgerecht vor dem Winter angebracht wird, geschützt.

Es gibt aber auch Pflanzen, die salzverträglich sind und sich auch als Hecken eignen, z.B.:

Lonicera xylosteum-	Rote Heckenkirsche
Ribes alpinum-	Alpenjohannisbeere
Syringa vulgaris-	Flieder

8. Ist es geplant, innovative, umweltverträglichere Streumittel z.B. Tonsplitt statt Rollsplitt anzukaufen?

Vom NÖ Straßendienst wird stets darauf Bedacht genommen, welche Alternativen es zu den bewährten Streumethoden Splittstreuung und Salzstreuung gibt. In diesem Zusammenhang werden die vorhandenen Studien über die Auswirkungen von Auftausalz auf die Umwelt genauestens mitverfolgt. Diese Studien stellen aber bislang zwar negative Einflüsse auf die Umwelt fest, wobei jedoch die Salzstreuung gegenüber der Verwendung anderer Auftaumittel (Harnstoff, Alkohole etc.) als die ökologisch unbedenklichste Methode dargestellt wird.

Ebenso besagen diese Studien, dass die Verwendung von Streusplitt auf Straßen mit hoher Verkehrsbelastung als Gesamtbilanz betrachtet die Umwelt mehr belastet als die Verwendung von Auftausalz. Vor allem hinsichtlich der Verkehrssicherheit auf hochbelasteten Straßen ist der Salzstreuung gegenüber der Splittstreuung vorzuziehen.

Insgesamt schneidet die Salzstreuung bezüglich ökobilanzrelevanter Belastungen (Energie- und Wasserbedarf, Luft- und Wasseremissionen, Abfallmengen) deutlich besser als die Splittstreuung ab. Die Salzstreuung wird mit „geringe Belastung“ und die Splittstreuung mit „erheblicher Belastung“ bewertet. (Ökobilanz Salz / Streusplitt, Forschungsbericht des Tiefbauamtes der Stadt Zürich)

9. Welche Menge an abgestumpften Streumitteln wurde in der Wintersaison 2003/2004 auf NÖ Straßen (Bundes- Landesstraßen) eingesetzt? Um welche Art von abgestumpften Streumitteln handelt es sich?

In der Wintersaison 2003/2004 wurden auf NÖ Straßen (Autobahnen, Schnellstraßen, Landesstraßen B und Landesstraßen L) insgesamt 315.000 to Streusplitt verwendet. Bei diesem Streusplitt handelt es sich um ein sog. Kantkorn 2/4mm bzw. 4/8mm.



10. Woher bezog das Land Niederösterreich diese abgestumpften Streumitteln und wie viel kosten sie?

Der Streusplitt wird von den Straßenmeistereien nach Möglichkeit von den örtlichen Steinbrüchen bezogen. Damit sollen die Transportwege auf dem NÖ Straßennetz gering gehalten werden. Die Kosten betragen für eine Tonne Streusplitt (4/8mm) rd. € 10,-- netto ab Werk.

11. Welche Menge des abgestumpften Streumittels wurde zu welchen Kosten wo recyclet?

Der gebrauchte Streusplitt wird von den Straßenmeistereien wieder eingekehrt und von diesen selbst wieder verwendet.

Mit besten Grüßen
Dr. Pröll eh.

