

HÄNDE WEG VOM SCHNEE!

Salzen ist Unsinn. Ohne Streusalz gäbe es weniger Unfälle auf den Strassen, weniger Baustellen, und wir würden Milliarden sparen.



Text ANDREAS DIETHELM

Wenn es im Radio heisst: «Schnee bis in die Niederungen», dann schlagen Kinderherzen höher. Aber der weisse Spuk ist nicht von Dauer, jetzt, Anfang Winter, ist der Boden noch zu warm, zumal in der Stadt. Kaum gefallen, schmilzt der Schnee von alleine.

Dennoch ergeht der Einsatzbefehl an die Winterdienste. Auf 1800 Kilometer Nationalstrassen setzen sich die Flottenverbände in Bewegung. 18 000 Kilometer Kantonsstrassen und ein gutes Stück der 51 000 Kilometer Gemeindestrassen werden eingesalzen. Städte versprechen zwar, im «reduzierten» oder auch «differenzierten» Winterdienst zu salzen, die Stadt Zürich beispielsweise hat gar einen «zweckdienlichen» Winterdienst ausgerufen (was auch immer das heissen mag). Doch Tatsache ist: Der Umsatz der Rheinsalinen jagt von Rekord zu Rekord. Im Winter 2010/2011 wurden 360 000 Tonnen Streusalz über das Land verteilt, mit dem Ziel, Gefahr abzuwenden. Rutschgefahr. Aber wird dieses Ziel auch erreicht?

Nichts gegen die Bekämpfung von Eisglätte auf Strassen und Trottoirs. Davon soll nicht die Rede sein. Aber davon, dass schneegeräumte Strassen sicherer wären, wenn nicht gesalzt

würde, ausser an exponierten Stellen wie Brücken und Steigungen. Mit anderen Worten: Mit einem Bruchteil des heute ausgebrachten Salzes würden alle Verkehrsteilnehmer besser fahren.

Eigentlich sorgt allein das Strassenverkehrsgesetz für genügende Sicherheit. In Artikel 32, Absatz 1 steht: «Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen.» Aber seit 25 Jahren gaukelt uns ein Winterdienstregime Sommer vor, stiftet uns damit zu realitätsfremdem leichtsinnigen Fahrverhalten an. Die Devise des Winterdienstes lautet: Der Schnee muss weg, und zwar ganz. Schwarzräumung heisst die Devise.

Der Eifer, mit dem hierzulande Schnee von Salzschleudern in eine graue Schmiere verwandelt wird, ist rekordverdächtig. In sechzig der grössten deutschen Städte beispielsweise gilt Streuverbot im Fussgängerbereich, in Österreich generell für Nebenstrassen. Die Schweiz mit 72 000 Strassenkilometern hat Österreich mit 106 000 Kilometern im Salzverbrauch überholt.

Noch bis ins Jahr 2005, bis zum Inkrafttreten des neuen Chemikalienrechts, war Split erste Wahl vor Salz im Kampf gegen rutschige Strassen. Eine vom Bundesamt für Strassen (heute Astra) 1995 bestellte Studie, ein Vergleich von Split und Salz, gibt

Salz den Vorzug und wurde gesetzswirksam. Nur hat der Bericht einen Schönheitsfehler: Er hält keiner seriösen Überprüfung stand, so lauteten auch die Urteile einiger Kantone, die gegen die faktische Aufhebung der bis dahin geltenden Anwendungsbeschränkung für Chlorsalze opponierte, sie taten es aber vergeblich. Der Bericht schliesst immerhin: «Die «Nullstreuung sollte in den dafür geeigneten Strassenabschnitten (Quartierstrassen) in Zukunft konsequent angewendet werden.»

Nullstreuung heisst in der Normalsprache: Es soll nicht gesalzt werden. Mit gutem Grund. Die deutsche Bundesanstalt für Strassenwesen stellt auf Strassen, die nicht gesalzt werden, weniger Unfälle und geringere Kosten fest, weil die Leute bewusst auf die winterlichen Gefahren reagieren. Sie sind vorsichtiger unterwegs. Zu dieser schlichten Erkenntnis gelangte die Stadtregierung Zürichs bereits Anfang der Achtzigerjahre. Ruedi Aeschbacher setzte sie – unter Beifall der Bevölkerung – auch in die Praxis um. Quartierstrassen wurden nicht mehr mit Salz überschüttet. Die Politik scheiterte allerdings nach drei Jahren am Widerstand des zuständigen Amtes, und die Praxis, den Schnee einfach liegen zu lassen, wurde aufgehoben.

Die Zürcher Kantonsregierung behauptet: a) Es gäbe mehr Unfälle, wenn die Strassen nicht mit Salz schwarz geräumt würden. b) Ein Verzicht auf Salz lasse sich nicht verantworten, und der volkswirtschaftliche Schaden würde sich erheblich erhöhen. Das sagt die Regierung allerdings ohne Faktengrundlage. Wir streuen heute durchschnittlich dreimal so viel Salz wie noch Mitte der Neunzigerjahre, doch die Unfallzahlen sinken nicht. Untersuchungen aus Litauen, Schweden und Frankreich zeigen: Die schweren Unfälle sind zwar insgesamt rückläufig, nicht aber die Unfälle im Winter. Aktuelle US- und Schweizer Unfallstatistiken bestätigen dies.

Eine Studie der Tampere University of Technology in Finnland zeigt, dass vom Schneematsch sogar eine erhöhte Gefahr für Autofahrer ausgeht. Das Salz setzt sich als schmierige Schicht auf den Brems Scheiben fest. Der Bremsweg kann sich im ungünstigsten Fall verdoppeln. Es ist eine Binsenwahrheit, wird aber nicht mehr angewendet: Wenn Eisglätte mit Sand, Ziegelschrot oder Split bestreut wird, sind Fussgänger, Velofahrer und der Stadtverkehr sicherer unterwegs als im Salzmatsch.

Ein Verzicht auf Salz, sagen die zuständigen Ämter, ziehe Haftungsklagen nach sich, wenn jemand beispielsweise ausrutsche und sich den Arm breche. Die Zürcher Stadtregierung musste auf eine parlamentarische Anfrage hin allerdings zugeben, dass in den letzten zehn Jahren erst eine Klage von einem Gericht beurteilt wurde, und die wurde abgewiesen. Die Frage lautet also: Wenn die Sicherheit durch das übertriebene Salzen aber gar nicht erreicht wird, wer hat dann Interesse daran, die Schweiz mit 360 000 Tonnen Salz zu bestreuen? Wer profitiert?

Das Salzen hat Folgen für die Strassenbäume, seit einem halben Jahrhundert wird das nun beobachtet. Das Absterben der Linden an der Zürcher Bahnhofstrasse ist für jeden Fussgänger offensichtlich. Die Autopsie ergibt: Tod durch Verhungern und Verdursten. Die Physiologie der Schädigung ist bekannt: Die gelösten Natrium- und Chloridionen verdrängen die Nährsalze aus dem Wurzelbereich des Baumes. Als Gischt gelangt das Chlorid aber auch auf direktem Weg in die Blätter. Die Schäden zeigen sich zuerst an der Gelbfärbung, dann am Verdorren und am vorzeitigen Blattfall, wodurch das Wachstum des Baumes gehemmt wird, was schliesslich zum Absterben führt. Im Boden reichert sich das Salz an, sodass dieser verkrustet. Das vielfäl-

tige unterirdische Leben, mit dem der Baum auf Gedeih und Verderb verbunden ist, wird geschädigt. Letztlich belastet das vom Regen ausgewaschene Salz das Grundwasser.

«Bäume sind ein Investment! Sie sind für jede Stadt ein ökonomisch relevanter Standortfaktor.» In den Broschüren der Grünämter werden die Leistungen dieser Investitionsgüter gelobt, ihre Funktion als «CO₂-Speicher», als «Luftbefeuchter», als «Staubfänger» oder als «Klimaanlage». Stimmt alles, aber ein Baum ist vor allem ein Lebewesen und Lebensraum für Hunderte von Insektenarten und Vögeln. Jedes Jahr sterben in Zürich gut zweihundert Bäume den Salztod. Was kostet das Auswechseln einer abgestorbenen Linde? Rund 10 000 Franken.

Rentabel ist die Salzverschleuderung für die Transport- und Autobranche. Bei Letzterer hat sich die Dividende in den letzten zwanzig Jahren weg vom Karosseriegewerbe hin zu den Autoherstellern und ihren Zulieferern verschoben: Den Käufern von Neuwagen dürfte kaum bewusst sein, dass sie 500 Franken extra für den serienmässigen Korrosionsschutz bezahlen.

Am allermeisten schlägt aber die Strassenbauwirtschaft heraus. Der alljährliche Grossangriff mit Chloriden bewirkt ein stetes Zerbröseln der Strassenbauten. Das Bundesamt für Strassen beschreibt die Auswirkungen im Falle der Gesamterneuerung des Cityrings Luzern (2008–2013) so: «In den beiden Röhren des gut 600 Meter langen Reussporttunnels hat das Streusalz die Betonstruktur teilweise beschädigt. (...) Die Kasten der Senti- brücken wurden durch Tausalz in Mitleidenschaft gezogen. (...) Tausalze haben den Betonkonstruktionen des Stadtanschlusses zugesetzt. Die Stahlkonstruktionen der Lärmschutzmassnahmen weisen Korrosionsschäden auf. Streusalz hat den Beton des Sonnenbergtunnels beschädigt, und an verschiedenen Stellen tritt Bergwasser ins Tunnelgewölbe ein.» Vorläufige Kostenschätzung (Angaben Astra 2009): 400 Millionen Franken.

«Wir haben viele Strassenbrücken, die zwischen 1960 und 1980 gebaut wurden und durch Salzeintrag und hohe Verkehrsbelastung Schaden nehmen.» So habe sich im ganzen Land ein riesiger Instandsetzungsbedarf akkumuliert, sagt Fred Stalder de Marco vom Berner Tiefbauamt. Eine aktuelle Nationalfondsstudie beziffert die Kosten des landesweiten Erhaltungsbedarfs der Infrastrukturen mit rund 19 Milliarden Franken pro Jahr. Rund 40 Prozent dieser Bauwerke sind dem Streusalz ausgesetzt. Experten der Empa schätzen, dass mehr als 70 Prozent der Korrosionsschäden an Strassenbauwerken von Chlorid verursacht werden. Demnach belaufen sich die jährlichen Folgekosten der Salzerie auf mehrere Milliarden Franken, und wir sprechen von direkten Kosten. Die indirekten Kosten der Produktivitätseinbussen infolge Verkehrsbehinderungen schätzt das US Department of Transportation auf das Zehnfache.

Diese indirekten Kosten, die entstehen, wenn der Verkehr vor Grossbaustellen, die wir dem Streusalz verdanken, zum Erliegen kommt, dürften auch die Schweizer Steuerzahler interessieren. Etwa im Fall von Luzern, wo die Gesamterneuerung des Cityrings während fünf Jahren Tausende von Staustunden verursacht.

ANDREAS DIETHELM ist Pflanzenbiologe und Inhaber des Zürcher Beratungsbüros era_consulting für Umweltberatung und Kulturvermittlung.