

Interpellation Schmid-Gossau vom 22. Februar 2000 (übernommen von Gemperle-Goldach)
(Wortlaut siehe hinten)

Schneeräumung und Eisbekämpfung auf Staatsstrassen

Schriftliche Antwort der Regierung vom 26. April 2000

Stefan Schmid-Gossau erkundigt sich mit einer Interpellation, die er am 22. Februar 2000 einreichte, nach den Grundsätzen bei der Schneeräumung und Eisbekämpfung auf den Staatsstrassen, nach den streusalzbedingten Schäden auf die Umwelt (z.B. Gewässerbiotope), auf die Strassenbauten sowie nach der Werkeigentümerhaftung. Mit dem Ausscheiden von Schmid-Gossau aus dem Grossen Rat übernahm Gemperle-Goldach die Interpellation.

Die Regierung antwortet wie folgt:

1. Seit 1. September 1986 ist die eidgenössische Verordnung über umweltgefährdende Stoffe (SR 814.013; abgekürzt Stoffverordnung) in Vollzug. Die Stoffverordnung enthält in Anhang 4.6 Vorschriften über die Abgabe und Verwendung von Auftaumitteln. Danach dürfen im öffentlichen Winterdienst Auftaumittel:
 - a) nur verwendet werden, wenn sich abstumpfende Mittel wie Splitt und Sand zur Bekämpfung von Glatteis und Schneeglätte nicht eignen;
 - b) nur verwendet werden, wenn der Schnee vorher mechanisch geräumt wird;
 - c) nur auf Gehwegen, Treppen, Verkehrsinseln oder anderen schlecht zugänglichen Orten von Hand gestreut werden;
 - d) nur bei kritischen Wetterlagen vorbeugend verwendet werden.

Die langjährigen Erfahrungen zeigen, dass die klimatischen Verhältnisse im Kanton St.Gallen - mit Ausnahme von langen Kälteperioden - nicht besonders günstig für den Winterdienst ohne Taumittel sind. Die Tagestemperaturen liegen vielfach zu hoch, was zahlreiche Wechsel zwischen Gefrieren und Tauen bewirkt. Dabei verlieren die abstumpfenden Mittel rasch an Wirkung, weil sie im aufgeweichten Schnee oder Schneematsch versinken. Dazu kommt, dass auf vielbefahrenen Strassen der meiste Splitt nach einigen hundert Fahrzeugdurchgängen beiseite geschleudert ist.

Der reduzierte und der weisse Winterdienst eignen sich im Kanton St. Gallen auf Strassen, die einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von weniger als 2'500 Fahrzeugen aufweisen. Dabei handelt es sich in der Regel um Erschliessungs- und Sammelstrassen in Gemeinden. Auch bei diesen Strassen kann jedoch auf Strecken mit starkem Gefälle und Absturzgefahr kaum auf den Einsatz von Streusalz verzichtet werden.

Die Staatsstrassen im Kanton St.Gallen sind National-, Hauptverkehrs- und wichtige Verbindungsstrassen, die zum überwiegenden Teil hohe Verkehrsbelastungen aufweisen und von öffentlichen Verkehrsmitteln (Postauto/Autobus) mitbenützt werden, die der Fahrplanpflicht unterstehen. Es liegt im volkswirtschaftlichen Interesse, dass auf diesem Strassennetz auch im Winter eine hohe Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sichergestellt werden kann. Mit der Splittstreuung ist dies nicht gewährleistet, weshalb in der Regel schwarz geräumt wird. Auch damit können nicht jederzeit schnee- und eisfreie

Fahrbahnen garantiert werden. Bei länger andauernden Schneefällen sind auch auf den Autobahnen schneebedeckte Fahrbahnen anzutreffen. Bei den Staatsstrassen 2. Klasse wird ein beträchtlich tieferer Standard angewendet.

2. Grundsätzlich kann Glatteis, als Werkmangel im Sinn von Art. 58 OR, eine Schadenersatzpflicht auslösen, weil die Glatteisbildung nicht als höhere Gewalt angesehen werden kann, die den Kausalzusammenhang zwischen (mangelndem) Unterhalt und allfälligem Schadeneintritt unterbricht. Dennoch gibt es Einschränkungen betreffend Umfang der Streupflicht. Diese sind unter Würdigung der zeitlichen, technischen und finanziellen Möglichkeiten zu bestimmen. Da nicht überall gleichzeitig gestreut werden kann, ist auf die Lage und Bedeutung der Strasse, die Verkehrsdichte und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Unterhaltspflichtigen Rücksicht zu nehmen. Je bedeutender eine Strasse einzustufen ist, desto höher sind die Anforderungen an die Streupflicht. Die Dauer der Frist, bis zu der gestreut sein muss, ist aufgrund der konkreten Umstände festzusetzen (K. Oftinger, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bes. Teil II/1, 4. Aufl., Zürich 1987/250 H). Das Anbringen von Hinweistafeln (wie Warnschilder zum reduzierten Winterdienst), die auf die Glatteisgefahr aufmerksam machen und zu entsprechender Vorsicht mahnen, können zwar - gerade unter dem Gesichtspunkt der Gefahrenvermeidung - notwendig sein (vgl. BGE 118 II 39 f.). Sie entbinden aber nicht von der Pflicht, auch alle weitergehenden Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu treffen, sofern diese technisch und finanziell möglich sowie verhältnismässig sind.
3. Die Kosten, die durch Streusalz an der Umwelt oder an Strassenbauten entstehen, sind nicht bekannt. Neue Forschungsberichte des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation zeigen auf:
 - a) dass auch bei Hochleistungsstrassen durch den Einsatz von Streusalz bei quantitativ bedeutenden und bei Grundwasservorkommen mässiger Ergiebigkeit keine Probleme entstehen. Wohl ist im Grundwasser während einigen Monaten ein Ansteigen der Chloridbelastung messbar, die Werte sind jedoch weit unter den für Trinkwasser geltenden Grenzwerten;
 - b) dass insgesamt die Salzstreuung bezüglich der gesamten ökobilanzrelevanten Belastungen (Energie- und Wasserbedarf, Luft- und Wasseremissionen, Abfallmengen) deutlich besser als die Splittstreuung abschneidet. Diese Ergebnisse berücksichtigen die erhebliche ökologische Belastung beim Splitt für den Abbau, die Herstellung, die Streuung, das Einsammeln, die Wiederaufbereitung und die Entsorgung.

In den vergangenen fünfzehn Jahren wurden bei den Nationalstrassen anstelle konventioneller Ölrückhalte- und Absetzbecken aus Beton zahlreiche naturnah gestaltete Rückhaltebecken realisiert. In diesen Becken hat sich eine interessante und vielfältige Pflanzen- und Kleintierwelt entwickelt. Sie werden deshalb oft als Gewässerbiotope bezeichnet. Dies zeigt, dass das von den Autobahnen in diese Becken abfliessende Oberflächen- und Sickerwasser umweltverträglich ist. Sollte sich aber auf der Autobahn ein Unfall ereignen und dabei wassergefährdende Flüssigkeiten freigesetzt werden, müssten diese Becken ihre Hauptfunktion als Ölrückhalte- und Absetzbecken übernehmen. Die Pflanzen- und Tiervielfalt würde dann vorübergehend gestört oder gar vernichtet und müsste anschliessend wieder sorgfältig aufgebaut werden.

4. Der Streusalzeinsatz erfolgt nach dem Grundsatz „so wenig wie möglich, so viel wie notwendig“. So wird auf den Nationalstrassen seit einigen Jahren beim Streudienst die Feuchtsalztechnik angewandt. Damit können gegenüber der konventionellen Trockensalzstreuung 20 bis 25 Prozent Streusalz eingespart werden. Es entstehen weniger Streuverluste, das Salz haftet besser auf der Strasse und die Auftauwirkung

beginnt schneller. Auch für den Unterhalt der Staatsstrassen 2. Klasse werden seit einigen Jahren bei der Neubeschaffung nur noch Grossstreuer mit Feuchtsalztechnik gekauft.

5. Eine Konzeptänderung für den Winterdienst drängt sich aufgrund der insgesamt positiven Erfahrungen mit der heutigen Regelung nicht auf.

26. April 2000

Wortlaut der Interpellation 51.00.11

Interpellation Schmid-Gossau: «Schneeräumung und Eisbekämpfung auf Staatsstrassen

In den vergangenen Wintern fiel in unseren Breiten relativ viel Schnee bis in tiefe Lagen. Bereits kurz nach jedem Schneefall wird massiv gesalzen und die Staatsstrassen sind nach kurzer Zeit von der weissen Pracht befreit. Die Verkehrsteilnehmenden werden dadurch zur Unaufmerksamkeit erzogen, da sie wissen, dass selbst bei winterlichen Verhältnissen mit maximaler Geschwindigkeit gefahren werden kann. Von reduziertem Winterdienst ist im Kanton St.Gallen nichts zu sehen.

Bei Gemeinden, die weniger salzen, führt die intensive Schwarzräumung beim Staat zu Forderungen nach vermehrtem Einsatz von Taumitteln.

Der massive Einsatz von Streusalz führt an den Bauten und Fahrzeugen zu erheblichen Schäden. Auch die Natur und da insbesondere die Gewässerbiotope leiden unter der grossen Kochsalz-Belastung. Wieso gilt die sonst so viel gepriesene Selbstverantwortung nicht auch beim Strassenverkehr? Nach Art. 32 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes muss die Geschwindigkeit von Fahrzeugen den Verhältnissen angepasst werden.

Ich frage die Regierung:

1. Aus welchen Gründen wird auf Staats- und Nationalstrassen so intensiv gesalzen?
2. Gibt es konkrete Gerichtsurteile, wonach Werkeigentümer bei extensiver Schneeräumung oder Eisbekämpfung mit entsprechenden Hinweisschildern haftbar wurden?
3. Wie hoch sind schätzungsweise die durch Streusalz verursachten Schäden an der Umwelt und bei den Strassenbauten?
4. Was wird zur Verminderung von Schäden durch Streusalz unternommen?
5. Nach welchem Konzept wird inskünftig der Winterdienst betrieben?»

22. Februar 2000