

# DER WINTERDIENST

1 | 2018



## Die Branche traf sich in Danzig:

Der 15. internationale  
„Winter Road Congress“

## Klimaerwärmung, Extremwetterlagen ...

was kommt da auf uns zu?

## „Wir sind Vizeweltmeister.“

Deutscher Fahrer erreicht  
Platz 2 bei der „International  
Snowfighter Championship“

# Liebe Leserinnen und Leser,

alle vier Jahre kommen Unternehmen, Verbandsvertreter und Verantwortliche der kommunalen Winterdienste zum Internationalen Winterdienst-Kongress zusammen. In diesem Jahr hatte die Weltstraßenvereinigung PIARC ins polnische Danzig eingeladen. Leitgedanke des diesjährigen 15. Kongresses war ein „sicherer und nachhaltiger Winterdienst“. Wie kann die Bekämpfung von Schnee und Glätte optimal realisiert werden? Welche neuen technischen Möglichkeiten gibt es? Wie wird sich der Winterdienst auch unter den Gesichtspunkten der globalen Klimaveränderungen entwickeln? Alles Fragen, die in Danzig von den Teilnehmern diskutiert wurden. Als deutscher Vertreter innerhalb des PIARC- Komitees war Dr. Horst Hanke, Vorsitzender des Deutschen Winterdienst-Ausschusses der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, in Danzig vor Ort. In unserem ersten Beitrag haben wir mit ihm über die Trends im Winterdienst gesprochen.

Seit 2010, also zum dritten Mal, gab es im Rahmen des Internationalen Winterdienst-Kongresses auch die International Snowfighter Championship, also die Schneeflugfahrer-Weltmeisterschaft. Zum ersten Mal waren nun bei dieser Weltmeisterschaft auch deutsche Teams angetreten. 21 Teilnehmer aus acht Nationen kämpften um den Weltmeistertitel. Und ein deutsches Team musste sich am Ende lediglich Österreich geschlagen geben – unsere Glückwünsche zum Vizeweltmeistertitel gehen nach Nordrhein-Westfalen.

Die Überprüfung der Temperaturen, die modernen Straßen-Wetter-Prognosen gehören im Winterdienst zum Alltag. Wann ist eine vorbeugende Streuung angebracht, muss man in den nächsten Stunden mit Glätte rechnen – das sind Fragen, die für den Einsatz der Winterdienst-Mitarbeiter bundesweit entscheidend sind.

Wie aber war nun tatsächlich aus Sicht eines Wetterexperten der zurückliegende Winter? Und welche Auswirkungen wird die weltweite Klimaerwärmung auf das

winterliche Wetter bei uns in Deutschland haben? Diese Fragen haben wir einem Klimaexperten vom Deutschen Wetterdienst in Offenbach gestellt.

Mit freundlichen Grüßen



Dieter Krüger  
Leiter Presse und Öffentlichkeitsarbeit

## Impressum

Verband der Kali- und Salzindustrie e.V.  
Reinhardtstraße 18A  
10117 Berlin

Tel. +49 (0) 30. 8 4 7 10 69.0  
Fax +49 (0) 30. 8 4 7 10 69.21

E-Mail: [info.berlin@vks-kalisalz.de](mailto:info.berlin@vks-kalisalz.de)  
Internet: [www.vks-kalisalz.de](http://www.vks-kalisalz.de)

**Bildnachweis:**  
Titelbild Fotolia: DanBu.Berlin

**Druck und Design:**  
[www.agermanus.de](http://www.agermanus.de)

# Die Branche traf sich in Danzig: Der 15. internationale „Winter Road Congress“

Vom 20.-23. Februar fand im polnischen Danzig der internationale Winterdienst-Kongress statt. Eingeladen hatten der Weltstraßenverband (PIARC), und die Branche war nach Polen gekommen. Es war der mittlerweile 15. Kongress dieser Art. Vieles hat sich, seit man sich 1969 zum ersten Mal in Berchtesgaden traf, verändert. Neue Technologien, wie beispielsweise die digitale Temperaturmessung an Straßenabschnitten, die computergesteuerte Verteilung des Streusalzes, die Vernetzung der Winterdienstfahrzeuge oder neue Streutechniken, sind da nur einige Stichworte.



Quelle: AIPCR-PIARC

Der diesjährige Kongress stand unter dem Leitgedanken, wie man einen sicheren und gleichzeitig nachhaltigen Winterdienst gewährleisten kann. Vor allem auch unter der Berücksichtigung der weltweiten Klimaveränderungen (siehe dazu auch unser Interview mit Karsten Friedrich vom Deutschen Wetterdienst/DWD).

Dr. Horst Hanke ist nicht nur Vorsitzender des deutschen Winterdienst-Ausschusses der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Er ist gleichzeitig auch deutscher Vertreter im internationalen PIARC-Komitee Winterdienst und war als Teilnehmer vor Ort in Danzig.

**Herr Hanke, für einen sicheren und nachhaltigen Winterdienst ist das richtige Taumittel einer der Dreh- und Angelpunkte. Wie sehen da aus Ihrer Sicht die aktuellen Trends aus?**

„Man hat in der Vergangenheit sehr viel geforscht. Vor allem auch in den USA hat man gesagt: Wir vergessen einmal alles, was es gibt. Wir betrachten die möglichen

chemischen Verbindungen. Prüfen, wie sie wirken und ob sie wirken. In der Summe ist man nachher überall immer wieder zu der gleichen Erkenntnis gekommen: Natriumchlorid ist das Salz, das am besten geeignet ist - aus verschiedenen Gründen. Zum einen ist es natürlich sehr gut handhabbar, es ist wenig aggressiv, sehr gut verfügbar und auch preiswert in großen Mengen zu bekommen. Zum anderen hat es eben die sehr gute Tauwirkung und gleichzeitig – im Vergleich zu verschiedenen Salzen, die man auch getestet hat – die relativ geringsten Umweltbelastungen. Das heißt, im Vergleich zu verschiedenen Taustoffen ist es das umweltfreundlichste Taumittel, das es gibt.“

**Ein Thema in Danzig war der Punkt, dass die öffentlichen Budgets unter Druck stehen, man aber gleichzeitig einen optimalen Winterdienst gewährleisten möchte. Beim Thema ‚Kosteneinsparungen bei Streumitteln‘ kommt man zwangsläufig auf das Thema Solestreueung.**

„Der Vorteil reiner Salzlösung ist, dass Sie sie sehr gut flächig verteilen können, dass die Lösung gut auf der Fahrbahn haftet, und dass Sie sehr geringe Mengen sehr gleichmäßig ausbringen können. Wenn Sie beispielsweise zehn Gramm pro Quadratmeter Lösung auf der Fahrbahn gleichmäßig verteilen, haben Sie zwei Gramm Salz darin. So wenig können Sie über kein anderes Verfahren ausbringen.“

**Aber die Solestreueung stößt auch an Grenzen?**

„Solestreueung stößt da an ihre Grenzen, wo ich schon sehr viel Wasser auf der Fahrbahn habe, z.B. bei Schneefall. Dann haben Sie zu wenig Salz, und das ganze droht zu überfrieren. Die Solestreueung ist nur geeignet für die vorbeugende Streueung bei Reif- und Eisglätte, bei leichter Glätte und bis minus 6° C.“

**Kommunen können also auf diesem Weg Geld einsparen. Gleichzeitig wird ja die Forderung laut, vorbeugend Glätte**

**in Städten zu bekämpfen, was mit den modernen Techniken und dem Wissen von Temperaturen auf einzelnen Straßenabschnitten ja durchaus möglich ist. Auch eine vorbeugende Glättebekämpfung spart Geld ein – warum?**

„Wenn ich weiß, dass sich Glätte bilden wird, ist es absolut sinnvoll, vorbeugend zu streuen. Zum einen, weil ich damit Unfälle und Staus von vorneherein vermeiden kann. Zum anderen, weil ich für die Verhinderung von Glätte nur die Hälfte der Salzmenge benötige, die ich nachträglich aufbringen muss, um die Glätte wieder zu beseitigen.“

**In Danzig zeigte eine Ausstellung auch Neuheiten im Bereich der Technik und der Fahrzeuge. Gerade kleinere Kommunen stehen vor dem Problem, dass ihnen die Mittel fehlen, um Fahrzeuge sowohl für die herkömmliche Salzausbringung als auch für die Flüssigstreuung bereitzuhalten. Gibt es hier neue Entwicklungen?**

Neue Fahrzeuge können sich aus Umweltsicht rechnen, weil man sagt „wir sparen Salz und das ist es uns wert“. Von der Industrie werden aber mittlerweile auch Feuchtsalz-Streugeräte angeboten, die es erlauben, über den Streuteller reine Salzlösung auszubringen, also ohne zusätzliche Sprühtechnik. Eine Kompromisslösung, die im kommunalen Bereich, in dem die Streugeschwindigkeit und die Streubreiten relativ gering sind, ganz gut funktioniert.

Die reine Salzlösung für die vorbeugende Streuung ist das, worauf man künftig nicht verzichten wird.“

## „Wir sind Vizeweltmeister.“ Deutscher Fahrer erreicht Platz 2 bei der „International Snowfighter Championship“.

Die Idee stammte ursprünglich aus Frankreich. Man könne doch einmal Winterdienst-Mitarbeiter aus verschiedenen Nationen gegeneinander antreten lassen – sozusagen die Weltmeisterschaft der Schneepflugfahrer. Gesagt – getan: Es war die Geburtsstunde der International Snowfighter Championship, die alle vier Jahre im Rahmen des Internationalen Winterdienst-Kongress des Weltstraßenverbandes PIARC stattfindet. 2010 im kanadischen Quebec gab es die Premiere für den Wettbewerb, der auf so große Resonanz stieß, dass daraus eine feste Größe wurde.

Doch erst in diesem Jahr traten erstmalig auch Fahrer aus Deutschland an. Im September letzten Jahres trafen sich die Teilnehmer zur Deutschen Meisterschaft.



**Vizeweltmeister Reiner Dunker (links) und Tim Petermann  
Foto: Straßen.NRW**



Das Land Brandenburg mit Unterstützung Berlins hatte den nationalen Vorausscheid organisiert. Fünf von 16 Bundesländern schickten Teams nach Brandenburg. „Jedes Bundesland und auch jede größere Stadt konnte zwei Teams, bestehend jeweils aus Fahrer und Beifahrer, für die Deutsche Meisterschaft melden, die gleichzeitig auch Qualifikation für die Weltmeisterschaft war“, so Dr. Horst Hanke, Vorsitzender des deutschen Winterdienst-Ausschusses der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Weil die Deutsche Meisterschaft eine Premiere war, habe es durchaus einige Skepsis bezüglich des Aufwands und des Sinns einer solchen Veranstaltung gegeben, sagt Hanke.

Möglicherweise spielte aber auch der Umstand eine Rolle, dass die Besten auf nationaler Ebene bei der Weltmeisterschaft im polnischen Danzig antreten sollten. Für die Außenwirkung in der breiten Öffentlichkeit war sowohl die Deutsche Meisterschaft der Schneepflugfahrer als auch die Weltmeisterschaft ein Gewinn. Nicht zuletzt deshalb, weil damit die tagtägliche Arbeit der Winterdienst-Mitarbeiter für viele Außenstehende erst sichtbar und begreifbar wurde. Das, was die Teams bei diesen Wettbewerben leisten mussten, gehört zum Winterdienstalltag und da ist jede Menge Know-how und Erfahrung gefragt. „Im Rahmen des Wettbewerbs mussten sich die Teilnehmer Aufgaben stellen, die zu den täglichen Anforderungen im Winterdienst zählen und daher ohnehin geübt werden müssen.“ Es galt einen anspruchsvollen Parcours zu meistern: dazu gehörten Slalomfahrten vorwärts und rückwärts, passgenaues Schieben von Hindernissen auf Zielpunkte und exaktes Abräumen von Pyramiden mit dem Schneepflug. Natürlich mussten diese Übungen fehlerfrei und in möglichst kurzer Zeit absolviert werden.

Am 22. Februar war es dann soweit: im polnischen Danzig traten insgesamt 22 Teilnehmer aus acht Nationen an. In der Vorrunde hatten sich die vier deutschen Teilnehmer für das Finale der zehn Besten qualifiziert

und damit das hohe fahrerische Können der deutschen Schneepflug-Fahrer unter Beweis gestellt. Wieder ging es darum, in einem Parcours vorwärts und rückwärts zu fahren und unterschiedliche Hindernisse passgenau zu verschieben. Natürlich kam es auch hier auf die Zahl der Fehler und die gefahrene Zeit an. Die deutschen Teilnehmer schlugen sich gut. Am Ende wurde ihr Einsatz mit der Vizeweltmeisterschaft belohnt, denn Reiner Dunker und Beifahrer Tim Petermann von der NRW-Autobahnmeisterei kamen kämpften sich auf den zweiten Platz - eine mehr als nur respektable Leistung! Platz eins und damit der Weltmeistertitel ging an ein Team aus Österreich.

Als Nation, das den Vizeweltmeister stellt, dürfte die Teilnahme von deutschen Teams bei der International Snowfighter Championship 2022 sicher kein Thema sein. „Der Wettbewerb hat ein hohes Maß an Anerkennung und Motivation für einen Beruf gebracht, der nicht immer ausreichend beachtet und gewürdigt wird“, so das Resümee von Horst Hanke, „schon dafür hat sich der Aufwand gelohnt.“ Auch die Deutsche Meisterschaft will man wiederholen, angedacht ist hier ein zweijähriger Turnus. Der große Erfolg bei der WM Danzig wird sicherlich dazu führen, dass bei dem nächsten nationalen Wettbewerb mehr als nur fünf Bundesländer Teams entsenden werden.

# Klimaerwärmung, Extremwetterlagen

## ... was kommt da auf uns zu?

Drei Fragen an Karsten Friedrich vom Deutschen Wetterdienst/DWD, Abteilung Nationale Klimaüberwachung:

### **Herr Friedrich, wie beurteilen Sie den zurückliegenden Winter?**

Der Winter 2017/18 war zu mild, zu nass und zu sonnenscheinreich im Vergleich zum vieljährigen Mittel der Jahre 1961-1990. Lediglich der Februar 2018 war kälter als das vieljährige Mittel, der Dezember 2017 und der Januar 2018 waren wärmer als normal. In Südwest- und Nordwestdeutschland wurde das Niederschlagsoll deutlich überschritten. In Brandenburg, Sachsen und Teilen von Sachsen-Anhalt und Thüringen war es trockener als normal.

Im Dezember wurde deutschlandweit etwas mehr als die vieljährige Niederschlagssumme registriert. Der Januar war deutlich zu nass, der Februar deutlich zu trocken. In den Mittelgebirgen und in den Alpen fiel viel Niederschlag als Schnee. Allerdings kam es durch Warmluft auch immer wieder zu starken Tauperioden. Im Flachland lag nur selten Schnee. Sowohl im Dezember als auch im Januar wurden weniger Sonnenscheinstunden als im vieljährigen Mittel beobachtet. Die vielen Sonnenscheinstunden im Februar führten dazu, dass der Winter insgesamt mehr Sonnenscheinstunden als im vieljährigen Mittel verbuchte.

### **In seiner Jahrespressekonferenz hat der Deutsche Wetterdienst auch davon gesprochen, dass Extremwetterlagen künftig zunehmen könnten – was bedeutet das für künftige Winter in Deutschland?**

Wir rechnen mit einer Zunahme von Starkniederschlägen und Hitzewellen. Diese Ereignisse treten eher im Frühling und im Herbst besonders aber im Sommer auf. Ob sich die Intensität von Winterstürmen in Folge des Klimawandels verändert, kann derzeit nicht zuverlässig beantwortet werden.

### **Als Laie könnte man vermuten, dass eine weltweite Klimaerwärmung letztlich dafür sorgen würde, dass man in unseren Breiten mit weniger Eis und Schnee rechnen darf – stimmt das? Welche Auswirkungen haben die Klimaveränderungen tatsächlich?**

Im Winter ist mit einer weiteren Abnahme der Frost- und Eistage zu rechnen. Trotzdem kann es auch immer wieder zu anhaltenden Kaltlufteinbrüchen aus polaren Regionen kommen, wie in der zweiten Februarhälfte. Für Deutschland ist besonders im Alpenraum eine Abnahme der Schneehöhe zu beobachten.