

## Die Wintersaison für die Straßenmeistereien von Hessen Mobil hat begonnen



Quelle: beide Fotos Hessen Mobil

Während in den Ebenen der Winter noch auf sich warten lässt, hat in den Höhenlagen bereits der Winter begonnen. In den Regionen mit Höhenlagen, wie der Odenwald oder der Taunus, wurden diese Saison die ersten Straßen geräumt und gestreut.

Die Vorbereitung für eine Winterdienstsaison beginnt bereits nach den Sommerferien. Hierbei wird jede Straßenmeisterei und deren zu betreuendes Straßennetz separat betrachtet. Die im Winterdienst erforderlichen Rahmenverträge für die zusätzlich zum Normalbetrieb gebrauchten Fahrzeuge und auch Personal für die einzelnen Meistereien werden bei Hessen Mobil durch die zuständige Außenstelle erstellt. Der Rahmensalzvertrag wird ebenso wie der Solerahmenvertrag hessenweit über die Zentrale abgeschlossen.

Die Salzvorräte werden im Frühbezug bis auf das maximale Lagervolumen aufgestockt. Auch die Solebehälter werden vor Beginn des Winters vollgetankt. Die vorhandenen Winterdienstfahrzeuge der Meisterei werden auf ihre Funktionsfähigkeit hin getestet und ggfs. erforderliche Reparaturen durchgeführt. Auch wird geprüft, ob es genügend funktionsfähige Winterdienstfahrzeuge auf den Meistereien gibt und wie man im Einzelfall Abhilfe schaffen kann. Auch wird seitens des im Winter einsatzfähigen Stammpersonals der Meistereien geprüft, ob diese Ressource noch um Fremdunternehmer oder noch einzustellende Winterdienstkräfte, die sogenannten Schneegänse, ergänzt werden muss. Bei den Fremdunternehmern gibt es zwei Möglichkeiten eines Vertrags: Entweder stellt der Fremdunternehmer das Fahrzeug oder er stellt nur das Personal, das dann auf einem Winterdienstfahrzeug von Hessen Mobil eingesetzt wird.

Wie viele Fahrzeuge inklusive Personal im Winterdienst gleichzeitig fahrbereit sein müssen, wird über den bundesweit geltenden Maßnahmenkatalog MK 6a festgelegt: Innerhalb von 2 Stunden muss das von der Meisterei betreute Straßennetz komplett abgestreut und innerhalb von 3 Stunden komplett geräumt sein. Hierzu hat jede Meisterei im Einzelfall ihre Routen derart optimiert, dass sie mit einer Mindestanzahl von Fahrzeugen auskommt. Wichtig ist es, dass es in diesen Routen zu möglichst wenig "Leerfahrten" kommt, d.h. es möglichst wenige Strecken gibt, die gefahren werden müssen, aber auf denen nicht gestreut bzw. geräumt wird. Dabei muss man beachten, dass ein Winterdienstfahrzeug auf dem Bundes-, Landes- und Kreisstraßennetz ca. 80 km mit einer Ladung fahren kann, bevor es nachgetankt werden muss. Auch spielen bei der Planung der Routen die Standorte der Meisterei und deren Winterdienststützpunkte (auch ihre Ausstattung ob dort nur Salz oder auch Sole nachgetankt werden kann) eine maßgebliche Rolle. So existieren nach der Optimierung zwei Mindestanzahlen für den Bedarf an Winterdienst- LKW inkl. einem Fahrer: Eine Mindestanzahl für das Streuen und eine Mindestanzahl für das Räumen (Das Räumen des Schnees von der Fahrbahn dauert länger als das bloße Abstreuen).

In der Kalenderwoche des ersten Novembers beginnt ab Montag hessenweit die Winterdienstsaison. Nun gilt es, entsprechend der voraussichtlichen und aktuellen Wetterlage den Winterdienst einzuplanen.

Während es auf den Autobahnmeistereien zwingend einen Drei-Schichten-Plan gibt, der mit einer sich nach den Wetterverhältnissen ändernden Personalstärke besetzt wird, gibt es auf den Straßenmeistereien drei Modelle: Die Rufbereitschaft, die Frühschicht und die Spätschicht. Die Rufbereitschaft wird eingesetzt, wenn die Temperaturen noch einigermaßen mild sind und die Fahrbahn noch relativ trocken ist, d.h. es ist wahrscheinlich nicht mit einem Einsatz zu rechnen. Der Frühschichtplan ist hauptsächlich für das Präventivstreuen gedacht, d.h. vor dem Einsetzen des Berufsverkehrs soll die Fahrbahn nicht mehr glatt sein. Das bedeutet für die Meistereien, dass sich der Arbeitsbeginn für die Winterdienstler entsprechend in die Nacht davor verschiebt. Der Spätschichtplan wird bei permanenten Einsätzen (nicht nur in der Nacht davor) angewendet.

Für die erforderlichen Informationen hinsichtlich des aktuellen Wetters und der Wettervorhersage hat Hessen Mobil ein Programm "SWIS", mit deren Hilfe man im Allgemeinen passende Auskünfte bekommt. Auch sind an einigen Stellen des Straßennetzes von Hessen Mobil (Autobahnen und Bundesstraßen) Glättemessanlagen installiert, die neben der Außentemperatur auch die Fahrbahntemperatur anzeigen. Der letzte wichtige Punkt sind die Erfahrungen von mehrjährig tätigen Straßenmeistern und -wärtern, die das Wetter mit dessen normalen Verlauf kennen und ihre Expertisen für ihre Einsatzplanung benutzen. Die Kenntnis von den Punkten, an denen es als Erstes glatt wird (Das sind meist Brücken.) ist hierfür essentiell. Bei Unsicherheit darüber, ob wegen möglicherweise entstehender Glätte gestreut werden muss, werden dann diese Stellen im Rahmen einer Kontrollfahrt angefahren und sich von deren Zustand vor Ort überzeugt.

Wenn die Winterdienstkraft mit dem einsatzbereiten und vollgeladenen Winterdienstfahrzeug unterwegs ist, dann fährt sie auf einer vom Schichtdienstleiter vorgegebenen Route mit einer Vorgabe zur im Durchschnitt zu streuenden Menge am Sole-Salz-Gemisch. Diese Menge pro Quadratmeter hängt von der Fahrbahnsituation ab. Es wird unterschieden in überfrierende Nässe, überfrierende Feuchte, Glatteis, Schneefall und Reifglätte. Auch wird an empfindlichen Stellen wie Brücken stärker gestreut. Die Streumenge liegt zwischen 5 g/m<sup>2</sup> bis zu 40 g/m<sup>2</sup>.

Das Streugut ist ein Sole-Salz-Gemisch, in der Regel ein Gemisch, genannt FS 22. FS steht für Feuchtsalz, die 22 für 22% Sole. Das Salz ist Natriumchlorid, die Sole ist Magnesiumchlorid in Wasser gelöst. Auch werden andere Gemische wie FS 100 (nur Sole) und Gemische mit anderen Salzen gestreut. Meist ist der Winterdienstler im LKW allein unterwegs (Nur bei Seitenschneepflügen fährt ein Kollege mit). Hierbei muss er sich die ganze Fahrt lang stark konzentrieren. Er muss den LKW fahren, er bedient die zu streuende Menge an Salz-Sole-Gemisch und er steuert den Schneepflug (anheben, senken, Winkel verstellen). Auf den Autobahnen wird in der Staffel geräumt, damit kein Schnee auf der Fahrbahn liegen bleiben kann. Meist finden die Einsätze bei Nacht so zwischen zwei und vier Uhr früh morgens statt. Bei andauerndem Schneefall oder Eisregen muss mehrfach nacheinander gefahren werden. Ein Winterdienstler koordiniert in der Meisterei die Routenfahrten der Kollegen und hilft beim Beladen der LKW.

Übrigens muss die Autobahn rund um die Uhr befahrbar sein, während das Bundes-, Landes- und Kreisstraßennetz von 6 bis 22 Uhr befahrbar gehalten wird.

Hessen Mobil ist gut gerüstet, der Winter kann also richtig kommen.

Kerstin Krämer, Leiterin der Autobahnmeisterei Rodgau