

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Maximilian Kneller, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/3778 –**

Technischer Zustand, Investitionskosten und Einsatzeffektivität von Taumittelsprühanlagen im Bundesfernstraßennetz

Vorbemerkung der Fragesteller

Zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit im Bundesfernstraßennetz werden sogenannte Taumittelsprühanlagen (TMS) eingesetzt. Insbesondere auf Brücken, Steigungsstecken und anderen potenziell verkehrstechnisch gefährdeter Stellen im Bundesfernstraßennetz kommen Taumittelsprühanlagen zum Einsatz (www.strassen.nrw.de/de/winterdienst.html).

1. Wie viele Taumittelsprühanlagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung zum derzeitigen Zeitpunkt auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen installiert (bitte nach Standorten einzeln auflisten)?
2. Wann wurden die in Frage 1 erfragten jeweiligen Taumittelsprühanlagen in den Erstbetrieb genommen?
3. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung alle installierten Taumittelsprühanlagen in einem voll funktionsfähigen Zustand?
 - a) Wenn nein, welche Taumittelsprühanlagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung nicht in einem voll funktionsfähigen Zustand?
 - b) Wenn nein, weshalb ist nach Kenntnis der Bundesregierung die jeweilige Taumittelsprühanlage nicht mehr in einem voll funktionsfähigen Zustand?
 - c) Wenn nein, wann plant man nach Kenntnis der Bundesregierung, die jeweilige Taumittelsprühanlage in einen voll funktionsfähigen Betrieb zurückzusetzen?

Die Fragen 1 bis 3c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit Taumittelsprühanlagen (TMS) wird eine Taustofflösung durch ein ortsfestes hydraulisches System mit Sprühdüsen auf die Fahrbahn aufgebracht. Die

Sprühung kann automatisch durch Sensoren oder bei Bedarf von Hand ausgelöst werden.

TMS können unmittelbar und schneller als der Streudienst auf sich bildende Glätte reagieren und eignen sich daher besonders für den Einsatz an Punkten mit besonderer Glättegefahr (Brücken). Einsatzkriterien und Detailfragen der Planung und Ausführung von TMS sind in dem „Merkblatt für Planung, Bau und Betrieb von Taumittelsprühanlagen“ zusammengestellt. Hiernach ist in jedem Einzelfall ein detaillierter Wirtschaftlichkeitsnachweis zu führen.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Auflistung der Taumittelsprühanlagen an Bundesfernstraßen mit der Angabe der Erstinbetriebnahme.

Autobahn Bundesstr.	Lokalisierung	Funktionsfähig	Erstbetrieb Jahr
A 30	Brücke über Dortmund-Ems-Kanal bei Rheine (km 31,2)	Ja	1990
A 1	Brücke über Dortmund-Ems-Kanal bei Münster (km 283,1)	Ja	1992
A 45	Steigungsstrecke Kalteiche (km 121,700 – 125,000)	ja	1999
A 4	Talbrücke Elben (km 150,500 – 150,900)	ja	2005
A 4	Wiehltalbrücke (km 119,685 – 120,395)	ja	2003
A 48	Lindemannbauwerk (km 1,084) im AD Dernbach	ja	2006
A 81	Weitinger Talbrücke (km 629,201 – 630,181)	ja	2001
A45	Steigung – Sauerlandaufstieg (km 37,8 – 43,9)	nein	1984
A1	Brücke über Dortmund-Ems-Kanal (km 252,5)	nein	1992
A2	Steigung – Bielefelder Berg	nein	1995
A8	Brücke „Priental“ (km 71,8 – 72,0)	nein	1995
A3	Brücke „Haseltal“ (km 241,4 – 242,0)	nein	1990
A8	Steigung – Drackensteiner Hang (km 152,0 – 153,6)	nein	1984
A11	Brücke über Oder-Havel-Kanal (km 30,6 – 30,7)	nein	1993
B 54 (NW)	Hüttentalstraße	Ja	2006
B 76 (SH)	Haselholmer Talbrücke	Ja	1993
B 184 (ST)	Elbebrücke	ja	1994
B 10 (BW)	Stahlhochbrücke Stuttgart-Zuffenhausen	ja	1994

Die hohen Kosten für eine Instandsetzung der vorhandenen, abgängigen Anlagen machen dies unwirtschaftlich und der ordnungsgemäße Winterdienst wird durch den Einsatz von Winterdienstfahrzeugen gewährleistet. Aus den genannten Gründen stehen die Anlagen zum Rückbau an.

4. Hat nach Kenntnis der Bundesregierung der Einsatz von Taumittelsprühanlagen einen konkreten Einfluss auf die aktive Reduzierung von Verkehrsunfällen?

Die Ergebnisse des Forschungsberichts „Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit von Taumittelsprühanlagen“ aus dem Jahr 2006 der Bundesanstalt für Straßen-

und Verkehrswesen ergaben eine Verringerung der Verkehrsunfälle nach Installation der Taumittelsprühanlage bei nahezu allen Anlagen.

5. Welche Kosten sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen fünf Jahren für Wartung, Instandhaltung und Betrieb von Taumittelsprühanlagen entstanden (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Kosten für Wartung, Instandhaltung und Betrieb von TMS variieren nach Angaben der Länder und der Autobahn GmbH und können bis zu 50.000 Euro jährlich je nach Instandhaltungs- bzw. Reparaturaufwand der einzelnen Anlage betragen.

Hinzu kommen ggf. Mehrkosten, die im Rahmen der Straßenerhaltungsmaßnahmen aufgewendet werden, sowie die Kosten für die Streumittel (Sole). Eine differenzierte Kostenzuordnung je Anlage der vergangenen Jahre 5 Jahre wurde nicht erhoben.

6. Welche Maßnahmen werden nach Kenntnis der Bundesregierung ergriffen, um die Funktionsfähigkeit der Anlagen während der Winterdienstsaison sicherzustellen?

Vor Beginn der Winterdienstsaison erfolgt eine turnusmäßige Wartung und die Reparaturen der ggf. festgestellten Mängel. Während der Winterdienstsaison erfolgt eine wöchentliche Kontrolle vor Ort und Füllstandsablesung am Behälter durch die zuständigen Straßen- und Autobahnmeistereien. Für kurzfristig erforderliche Reparaturen steht der Notdienst einer beauftragten Fachfirma zur Verfügung.

7. In welchem Umfang konnten nach Kenntnis der Bundesregierung durch den Einsatz von Taumittelsprühanlagen klassische Winterdiensteinsätze (z. B. Streufahrzeuge) reduziert werden?

TMS können unmittelbar auf sich bildende Glätte reagieren und eignen sich daher besonders für den Einsatz an Punkten mit besonderer Glättegefahr (z. B. exponierte Brücken über Gewässer). Nach Kenntnis der Bundesregierung konnten durch den Einsatz der vorhandenen TMS die konventionellen Winterdiensteinsätze mit Streufahrzeugen partiell sinnvoll ergänzen.

8. Liegen der Bundesregierung Vergleichsuntersuchungen zur Wirtschaftlichkeit und Effektivität von Taumittelsprühanlagen im Vergleich zu konventionellen Winterdienstmaßnahmen vor?
 - a) Wenn ja, welche Erkenntnis gewann die Bundesregierung aus diesen Untersuchungen?
 - b) Wenn nein, weshalb wurden keine Vergleichsuntersuchungen zur einer Entscheidungsfindung zur Hilfe genommen?

Die Fragen 8 bis 8b werden gemeinsam beantwortet.

Die der Bundesregierung vorliegenden wissenschaftlichen Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit und Effektivität von TMS datieren auf den Anfang der 2000er und bilden den damaligen Stand der Technik ab. Seitdem hat sich die Winterdiensttechnik weiterentwickelt. Durch den vermehrten Einsatz der Flüssigstreuung (FS°100) und der damit verbundenen längeren Liegedauer besteht die Möglichkeit den Winterdiensteinsatz zur präventiven Streuung vor dem

Einsetzen des Frostes/Schneefalls durchzuführen, hierdurch sind die zeitlichen Vorteile der TMS nicht mehr gegeben. Daher wurden in den letzten Jahren keine neuen Anlagen in Betrieb genommen. Bei den noch im Betrieb befindlichen Anlagen muss im Falle einer anstehender Generalinstandsetzungen eine entsprechende Wirtschaftlichkeitsprüfung durchgeführt werden. Dies kann im Ergebnis zu einer Stilllegung der Anlage führen.

9. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung vor dem Hintergrund der bisherigen Erkenntnisse zum Einsatz Pläne für die Ausweitung oder die technische Weiterentwicklung des Einsatzes von Taumittelsprühanlagen?
 - a) Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen werden nach Kenntnis der Bundesregierung zur Umsetzung geplant (bitte Maßnahme mit der jeweiligen Kostenannahme auflisten)?
 - b) Wenn nein, weshalb entscheidet man sich nach Kenntnis der Bundesregierung, gegenwärtig nicht für den infrastrukturellen Ausbau von Taumittelsprühanlagen?

Die Fragen 9 bis 9b werden gemeinsam beantwortet.

Nein. Nach Abwägung der Vor- und Nachteile, sowie der Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeit und Effizienz, ist eine Ausweitung bzw. die technische Weiterentwicklung von TMS aus den vorgenannten Gründen nicht geboten.