

Ein anderer Blickwinkel

Mit dem Räumfahrzeug durch das Schneetreiben – Die PNP hat einen Mitarbeiter der Straßenmeisterei begleitet

Von Christina Aicher

Freyung-Grafenau. Schnee, Matsch, Eis. Wenn es wie aktuell ununterbrochen schneit ist das Chaos auf den Straßen vorprogrammiert. Gefragter denn je sind zu solchen Zeiten die Mitarbeiter der Straßenmeisterei in Freyung. Sie kümmern sich mit den Räumfahrzeugen darum, dass die Bundes- und Staatsstraßen vom größten Chaos verschont bleiben. Einer der Mitarbeiter ist Stefan Madl aus Annathal. Die PNP hat ihn auf einer Tour durch das Schneetreiben begleitet.

Leichter Schneefall hat gerade wieder eingesetzt, als Stefan Madl vor Beginn seiner Schicht um kurz nach zwölf Uhr zur Straßenmeisterei kommt. Dank der Kollegen wurden die Straßen von den Schneemengen, die die Nacht über fielen, in den frühen Morgenstunden bereits befreit. Der Verkehr rollt. „Für die nächsten Stunden ist aber wieder stärkerer Schneefall angekündigt“, so Madl.

Eingeteilt werden die Fahrer der Räumfahrzeuge von dem Einsatzleiter. Dieser beginnt laut Rainer Piser, Leiter der Straßenmeisterei in Freyung, um 2 Uhr nachts. „Am einfachsten ist es, wenn es schneit, dann muss der Einsatzleiter einfach einen Rundruf absetzen.“ Wenn es nicht so eindeutig ist, fährt der Leiter die Gegend ab und kann die Situation zudem dank mehrerer Kameras an verschiedenen Stellen in der Gegend am PC überprüfen.

Rund sechs Tonnen Salz und 6000 Liter Sole passen in das Räumfahrzeug, mit dem Stefan Madl an diesem Tag unterwegs sein wird. Das erst ein Jahr alte Fahrzeug ist mit modernster Technik ausgestattet. „Hiermit kann ich den Schneeflug steuern“, sagt Madl und deutet auf einen Hebel, der an der rechten Armlehne angebracht ist. Ein Display rechts neben dem Lenkrad zeigt verschiedene, für das Schneeräumen wichtige Daten an. Unter anderem



Schneebedeckte Straßen, hängen gebliebene Lkw: Für den Winterdienst gibt es derzeit viel zu tun.

Streuemenge und -breite. „Die Breite kann zwischen zwei und zwölf Metern verändert werden“, so Madl. Und das auch einseitig. Wenn zum Beispiel ein Lkw hängen geblieben ist, kann er diesen links überholen und gleichzeitig rechts unter die Reifen Salz streuen.

Zwischen 5 und 40 Gramm (pro Quadratmeter berechnet) kann wiederum die Streuemenge variiert werden. An gefährlichen Stellen oder bei hängen gebliebenen Lkw erhöht Madl anhand eines Rädchens seitlich am Display die Menge.

Mittels mobiler Datenerfassung wird zudem festgehalten, wann, wo und mit welcher Streuemenge auf Straßen geräumt wird. Was von großer Bedeutung sein kann. Beispielsweise wenn man sich nach einem Unfall rechtfertigen und beweisen muss, dort geräumt zu haben. Oder falls sich jemand über einen verschmutzte Hauswand beschwert, die möglicherweise vom Räumfahrzeug verursacht wurde.

Bevor Madl losfährt schaltet er noch das gelbe Warnlicht am



Mittels Drehknöpfe kann Stefan Madl die Streustärke und -breite des Salzes je nach Bedarf regulieren. – Fotos: Aicher

Dach des Fahrzeugs per Knopfdruck an. Dies sei zum einen ein Hinweis dafür, dass es sich um den Winterdienst handelt. Zum anderen sei es auch ein Kennzeichen, dass das Fahrzeug Überbreite hat. Madl: „Es sind ja eigentlich maximal zweieinhalb Meter erlaubt. An diesem Fahrzeug sind es drei.“

Mit einer Streuemenge von zehn Gramm geht es schließlich bei langsam stärker werdendem Schneefall in Richtung Grenzübergang Philippsreut

los. Seit bereits 20 Jahren fährt Madl die 18 Kilometer lange Strecke auf der B12 im Winter.

Besonders in Erinnerung geblieben ist ihm der Winter 2005/2006. „Das war schon enorm. Vor allem über Silvester, aber auch noch in den Februar rein.“ Neben dem Freiräumen der Straßen mussten viele umgeknickte Bäume entfernt und Dächer von der Schneelast befreit werden. Ein weiteres beeindruckendes Erlebnis: Vor ungefähr zwei Jahren sei die komplette

B12 in Richtung Tschechien voll mit Fahrzeugen gewesen, die nicht mehr weiter konnten. Die Polizei habe ihn dann auf der Gegenfahrbahn die Strecke entlang „eskortiert“.

Oftmals sind hängen gebliebene Lkw der Auslöser solcher Staus. Auch an diesem Tag lässt der erste Lastwagen mit Problemen nicht lange auf sich warten. Madl erhöht die Streuemenge und überholt den Lkw langsam. „Normalerweise müsste der jetzt dann wieder weiterfahren können. Wir werden es sehen“, so Madl.

Mittlerweile hat sich der Schneefall weiter verstärkt, das Grau der Straße ist kaum mehr zu erkennen. Nachdem Madl an der Grenze angekommen ist, dreht er wieder um. Das kurze Grenzstück werde vom deutschen und tschechischen Winterdienst befahren, ansonsten sei alles klar getrennt.

„Ah, er hat es tatsächlich geschafft“, so Madl, als er bekannten Lkw auf der Gegenfahrbahn entlangkommen sieht. Keine zwei Minuten später jedoch die nächsten zwei Lastwagen. Um ein mögliches Chaos zu vermeiden, dreht er auf halber Strecke um, um den Lkw zu helfen. Noch einmal fährt Madl in Richtung Grenze, dann wieder ganz zurück.

„Natürlich möchte jeder, dass man sofort zur Stelle ist, wenn man feststeckt. Aber wir können uns leider nicht teilen.“ Die Umlaufzeit sei lang. Insgesamt 59 Kilometer ist Madl in den ersten eineinhalb Stunden gefahren. 4,6 Tonnen Streusalz hat er dabei verbraucht. „Deshalb müssen wir während der Schicht immer wieder zurückfahren und das Salz auffüllen und gegebenenfalls tanken.“

An der Straßenmeisterei angekommen geht es zur Halle, in der das Streugut gelagert ist. 2000 Tonnen wurden bisher verbraucht. In der letzten Saison waren es 5000. Auch wenn die Schneemenge derzeit hoch ist, „insgesamt ist es ein Winter wie viele andere in unserer Region. Nichts außergewöhnliches“, so Madl, ehe er auf eine neue Runde in Richtung B12 aufbricht.