

Mitteilung des Senats vom 29. März 2022

Einsatz von alternativen Streumitteln in Bremen

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 20/667 S eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie bewertet der Senat die derzeit in der Stadtgemeinde Bremen eingesetzten Streumittel aus ökologischer und ökonomischer Perspektive?

In der Stadtgemeinde Bremen führt „Die Bremer Stadtreinigung AöR“ (DBS) den Winterdienst auf öffentlichen Straßen gemäß § 1 des Bremischen Landesstraßengesetzes durch. Der Umweltbetrieb Bremen (UBB) führt den Winterdienst entsprechend des Landesstraßengesetzes als Anliegerverpflichtung gemäß Jahresauftrag von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und für die eigenen Grundstücke (Friedhöfe) für seine Grundstücke durch. Des Weiteren wird auch ein Winterdienst im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht in den Grünanlagen durchgeführt, wenn es sich um Schulwege, unentbehrliche Verbindungen zu öffentlichen Einrichtungen oder um Verbindungsstücke zwischen öffentlichen Straßen handelt, deren Nichtbenutzung eine unzumutbare Härte darstellen würde. Aufgrund dieser Ausgabenteilung erfolgt die Beantwortung der Fragen entsprechend der Zuständigkeiten der DBS und des UBB.

Bei der DBS erfolgt der Einsatz der Streumittel ökologisch und ökonomisch optimiert. Dafür wird so wenig Streumittel wie nur möglich eingesetzt. Der Streumittelleinsatz erfolgt gleichzeitig so, dass die Verkehrssicherung gewährleistet wird. Nach Möglichkeit wird moderne maschinelle Streutechnik eingesetzt. Bei den eingesetzten Streumitteln wird sehr genau bedacht, wo und wieviel eingesetzt wird.

Aus Sicht des Umweltbetriebs Bremen verursacht der Einsatz von Streusalzen erhebliche Schäden an den Bäumen. Es muss daher das Ziel sein, vitalitätsbeeinträchtigende Einflüsse auszuschließen oder zumindest zu minimieren. Daher ist die Suche nach alternativen Streumitteln grundsätzlich zu begrüßen.

2. Welche Alternativen gibt es zu den derzeit in Bremen eingesetzten Streumitteln, die eine positive beziehungsweise bessere Bilanz aus ökonomisch-ökologischer Sicht aufweisen?

Die DBS ist kontinuierlich bestrebt, den Winterdienst zu verbessern und die Umweltbelastung bei gleichzeitiger Gewährleistung der Verkehrssicherheit zu reduzieren. Die DBS sieht aktuell keine Alternative zum Einsatz von Taumitteln auf öffentlichen Straßen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Die jeweilig nötige Menge wird bedarfsgerecht aufgebracht. Als abstumpfende Mittel werden im Bereich der Rad- und Gehwege derzeit Sand und Sand-Salzgemisch eingesetzt, allerdings stößt der Einsatz von Sand auf

Radwegen unter anderem aufgrund der steigenden Anzahl von schnell fahrenden E-Bikes in zunehmenden Maße an seine Wirkungsgrenzen. Insbesondere bei Reifglätte, Glatteis und Eisglätte sind abstumpfende Stoffe meist wirkungslos beziehungsweise bewirken sogar teilweise eine noch glattere Fahrbahn, speziell für Fahrräder.

Zur weiteren Optimierung wird der Einsatz einer Salzlauge (FS100) auf Radwegen geprüft, um auch vor dem Hintergrund der zunehmenden „Elektrifizierung“ des Radverkehrs auf den Radwegen die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und somit auch in den Wintermonaten die Fahrradnutzung attraktiver zu machen.

Der Einsatz dieser Salzlauge ermöglicht die präzisere Ausbringung des Taumittels und führt zu einer sehr geringen ausgebrachten Salzmenge pro Quadratmeter. Die Stadt Hannover etwa hat damit sehr gute Erfahrungen gesammelt.

Die vom UBB beauftragten Firmen haben die Auflage, keine Streusalze zu verwenden, sondern auf alternative abstumpfende Mittel (Sand, Split) zurückzugreifen. Diese Mittel beeinträchtigen nicht den Salzhaushalt der Böden.

3. Wurden bei den in Bremen für den Winterstreudienst zuständigen Akteuren Alternativen zu den derzeit eingesetzten Streumitteln diskutiert, und wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis?

Der DBS sind, bis auf die oben genannte Salzlauge, Sand und Split, keine alternativen Streumittel bekannt, die für die Sicherstellung der Verkehrssicherheit im öffentlichen Straßenraum geeignet sind. Sand und Split werden nur auf Fuß- und Radwegen als abstumpfende Mittel eingesetzt. Ein Austausch zu alternativen Streumitteln zwischen der DBS und dem UBB soll erfolgen.

4. Wie bewertet der Senat die Pilotprojekte in Lwiw und Krakau zum Einsatz von Kaffeesatz statt Streusalz aus ökologischer und ökonomischer Perspektive? Welche Erfahrungen haben diese Städte mit dem Einsatz von Kaffeesatz nach Kenntnis des Senats gemacht? Sind dem Senat weitere Städte beziehungsweise Beispiele bekannt, in denen Kaffeesatz statt Streusalz eingesetzt wird, und wenn ja, welche Erfahrungen wurden dort damit gemacht?

Die Projekte in Lwiw und Krakau sind noch nicht abgeschlossen, finale Bewertungen liegen unserer Kenntnis nach noch nicht vor. Aufgrund der russischen Invasion in der Ukraine ist aktuell auch nicht mit Ergebnissen zu rechnen und die Prioritäten haben sich massiv verändert. Daher kann der Einsatz durch DBS zum jetzigen Zeitpunkt weder bewertet noch Auskunft über die Erfahrungen gegeben werden. Weitere Städte, in denen Kaffeesatz als abstumpfendes Taumittel eingesetzt wird, sind der DBS nicht bekannt. Auch seitens des UBB kann mangels Erfahrung keine Bewertung vorgenommen werden. Den Presseberichterstattungen zufolge kommen die Versuche – so wurden in Lwiw auf ausgewählten Parkwegen auf 200 m Länge etwa 20 kg Kaffeesatz verstreut – bei der Bevölkerung gut an, und negative ökologische Folgen sind nicht erkennbar, allerdings wohl auch nicht tiefergehend geprüft worden. In Krakau sammeln städtische Mitarbeitende in etwa 50 Cafés den Kaffeesatz ein, um ihn anschließend als Streumaterial zu verwenden. Bewohner:innen wurden aufgefordert, ihren Kaffee verstärkt in den Cafés der Stadt zu kaufen – auch vor dem Hintergrund der schwierigen wirtschaftlichen Lage der Cafés in der Corona-Pandemie.

5. Wie bewertet der Senat Möglichkeiten und Chancen, Risiken und Herausforderungen, ähnliche Pilotprojekte wie in Krakau und Lwiw zum Einsatz von Kaffeesatz auch in Bremen zu initiieren?

Von Seiten des UBB und DBS liegen keine Erfahrungswerte vor.

Vor der Durchführung von Pilotprojekten ist zu klären, für welche Flächen sich ein ökologischer Vorteil durch den Einsatz von Kaffeesatz ergeben könnte und gleichzeitig die Verkehrssicherheit gewährleistet werden kann. Bei einer ökologischen Bewertung sind zum Beispiel auch der Nährstoffeintrag in Böden und Gewässer sowie die Auswirkungen auf die bisherigen Verwertungswege von Kaffeesatz (zum Beispiel Kompostierung oder Vergärung) zu berücksichtigen. Anschließend sollte sich eine Mengenabschätzung. Weiterhin sollten die Umrüstkosten für Fahrzeuge und ein möglicher Trocknungsaufwand berücksichtigt werden.

Für die ökonomische Bewertung sind neben den Kosten für das jeweilige Streugut auch der Aufwand für das Einsammeln von Kaffeesatz zu berücksichtigen. Derzeit stehen hierfür keine personellen Möglichkeiten zur Verfügung.

Für die Durchführung von Pilotprojekten ist der öffentliche Straßenraum nicht geeignet, da im Vorfeld keine Aussagen zur Verkehrssicherheit getroffen werden können. Dementsprechend sollten hierfür geeignete Flächen gesucht sowie Personal und Mittel für Pilotprojekte vorgesehen werden.

- 5.1. Für welche Bereiche (zum Beispiel Haltestellen oder Parkanlagen) würde die Streuung von Kaffeesatz in Bremen grundsätzlich in Betracht kommen?

Für den Einsatz im öffentlichen Straßenraum ist die zuverlässige Herstellung der Verkehrssicherheit oberste Priorität. Hierfür ist nach Einschätzung der DBS derzeit der Einsatz von Taumitteln zwingend erforderlich. Alle klimatisch vergleichbaren Städte in Deutschland nutzen taumittelhaltige Streumittel auf den verkehrswichtigen Fahrbahnen. Mit Sand als Streumittel ließe sich hier nicht ansatzweise eine vergleichbare Wirkung erzielen. Darüber hinaus sind die eingesetzten maschinellen Winterdienstfahrzeuge nicht für den Einsatz von Kaffeesatz ausgelegt.

Wie bereits unter 1. beschrieben, führt der UBB den Winterdienst entsprechend des Landesstraßengesetzes als Anliegerverpflichtung gemäß Jahresauftrag von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und für die eigenen Grundstücke (Friedhöfe) durch. Des Weiteren wird auch ein Winterdienst im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht in den Grünanlagen durchgeführt, wenn es sich um Schulwege, unentbehrliche Verbindungen zu öffentlichen Einrichtungen oder um Verbindungsstücke zwischen öffentlichen Straßen handelt, deren Nichtbenutzung eine unzumutbare Härte darstellen würde. Da hier keine Streusalze, sondern Split oder Sand (in größeren Mengen schnell verfügbar) verwendet werden, ist der Einsatz von Kaffeesatz mit einer vermutlich aufwendigeren logistischen Bereitstellung keine Alternative.

- 5.2. Wie schätzt der Senat die Chancen, dass erfolgreiche Kooperationen mit Cafés und gegebenenfalls Kaffeeröstereien zur Abgabe von Kaffeesatz aufgebaut werden?

Vor dem Aufbau von Kooperationen sind die ökologischen und ökonomischen Auswirkungen zu bewerten, eine Mengenabschätzung vorzunehmen und die Gewährleistung der Verkehrssicherheit nachzuweisen.