

Inhalt

1	Einführung und Problemstellung	7	4.2.2	Volkswirtschaftliche Nutzen-Bewertung	32
2	Beschreibung der Anlagen	8	4.2.2.1	Nutzen durch vermiedene Stau-Ereignisse	32
2.1	A 45; Sauerlandanstieg	8	4.2.2.2	Nutzen durch vermiedene Unfälle	34
2.2	A 1; Brücke über den Dortmund-Ems-Kanal bei Münster	9	4.2.3	Jährlicher Gesamtnutzen	36
2.3	A 1; Brücke über den Dortmund-Ems-Kanal bei Ladbergen	9	4.3	Kosten-Nutzen-Abschätzung	37
2.4	A 30; Brücke über den Dortmund-Ems-Kanal bei Rheine	10	5	Verbesserungsvorschläge für die „Hinweise für Planung, Bau und Betrieb von Taumittel-Sprühanlagen (TMS)“	38
2.5	A 2; Teutoburger Wald (Bielefelder Berg)	10	6	Technische Neuerungen	40
2.6	A 45; Steigungsstrecke Kalteiche	11	6.1	Mikro-FAST	40
2.7	A 4; Wiehthalbrücke	11	6.2	Mobile und Mini-Taumittelsprühanlagen (MTS)	41
2.8	A 8; Prialtalbrücke	12	6.2.1	Anlagenbeschreibung und Wirksamkeit	41
2.9	A 3; Haseltalbrücke	13	6.2.2	Wirtschaftlichkeit	43
2.10	A 8; Drackensteiner Hang	13	7	Diskussion und Schlussbewertung	43
2.11	A 81; Weitingen Brücke	14	8	Zusammenfassung	44
2.12	A 11; Brücke über den Oder-Havel-Kanal	15	9	Literatur	45
2.13	B 2; Donaubrücke Schellenberg	16			
2.14	B 76; Talbrücke Haselholm	17			
2.15	B 10; Brücke über die Bahn	18			
2.16	B 184; Elbebrücke Roßlau	19			
3	Wirksamkeit	20			
3.1	Auswirkungen auf den Winterdienst	20			
3.2	Auswirkungen auf das Unfallgeschehen	23			
3.3	Verbesserungsvorschläge und Kritik	25			
4	Wirtschaftlichkeit	27			
4.1	Kosten	28			
4.1.1	Investitionskosten	28			
4.1.2	Betriebskosten	29			
4.1.3	Jährliche Gesamtkosten	30			
4.2	Nutzen	30			
4.2.1	Betriebswirtschaftliche Nutzen-Bewertung	31			