

Es gibt viel zu tun!



INTERVIEW Der Name ist Programm: Mit einer Fülle von Aktivitäten wird die „Gesellschaft zur Pflege der Straßenbautechnik mit Asphalt“ derzeit ihrem Auftrag gerecht. Der Bogen spannt sich von der Alterungsbeständigkeit von Polymermodifizierten Bitumina (Forschungsprojekt), über die Entwicklung hellerer Fahrbahneläge in Tunnelprojekten (Pilotprojekt in Vorbereitung) bis hin zum Dauerbrenner Recycling von Alt-Asphalt. Wir sprachen mit Ing. Max Weixlbaum in seiner Funktion als GESTRATA-Geschäftsführer über aktuelle Entwicklungen.

Seit der Vereins-Gründung vor rund 60 Jahren hat sich die GESTRATA als wichtiger und kompetenter Partner in zahlreichen nationalen und internationalen Netzwerken verankert und unterstützt dort die Entwicklung und Verbesserung der Straßenbautechnik mit Asphalt. Eines der wichtigsten aktuellen Themen betrifft den Recycling- und Umweltschutzgedanken. Die Wiederverwendungsquote in Österreich von Ausbauasphalt ist noch ausbaufähig und ein zu geringer Prozentsatz davon wird der hochwertigsten Wiederverwendung im Heißmischgut zugeführt. Um hier eine Steigerung zu erzielen, müssen natürlich die Rahmenbedingungen, speziell bei den Ausschreibungen und den Qualitätsanforderungen, stimmen.

Das bekannte Pilotprojekte am Knoten Graz West brachte hinsichtlich der Recycling-Quote von Alt-Asphalt erfreuliche Ergebnisse. Wie sehen Sie hier die aktuelle Situation?

Ing. Max Weixlbaum: Nach wie vor ist das Asphalt-Recycling ein Dauerbrenner und ein zentraler Punkt auf vielen Informations-Veranstaltungen. Welchen Stellenwert dieses Thema auch international hat, zeigt eine einschlägige Vortragsveranstaltung in Kroatien im Mai 2011, zu der ich eingeladen bin. Auch die Kroaten wollen den Einsatz von Recycling-Asphalt verstärken und sind für jeden Erfahrungs-Input dankbar. Leider sind wir in Österreich bei diesem Thema nach wie vor von verschiedenen Sei-

ten mit Bedenken konfrontiert – nicht zuletzt, weil der Begriff mit einem Produkt minderer Qualität verbunden wird. In diesem Zusammenhang ist es mir ein Anliegen ganz klar festzuhalten, dass es sich hier in keiner Weise um eine billige Entsorgungsschiene handelt, sondern wir sprechen hier von einem hochwertigen Baustoff, der im Prinzip als Rohstoff zu beschreiben ist. Sinnvollerweise sollte dieser in der höchsten Verwertungsschiene, in unserem Fall in der Frischmischgut-Erzeugung wieder eingesetzt werden. Die Rechnung ist vergleichsweise einfach: Das Heißmischgut wird um den Recyclingfaktor billiger. Zusätzlich erspare ich mir Deponierungs- oder Entsorgungskosten – bis hin zur ALSAG-Gebühr! Wir haben in unserem Haus Modellrech-

nungen entwickelt und auch präsentiert, in denen wir verschiedene Prozentsätze der Recyclingzugabe und die daraus resultierenden Einsparungen kalkuliert haben. Das Ergebnis liegt in jedem Fall bei mindestens einem Euro pro Tonne bzw. darüber!

Das erwähnte Pilotprojekt am Knoten Graz West zeigte, dass durch den Einsatz von sortenrein gefrästem Ausbauasphalt in einer Zugabemenge von 15 Prozent bis 30 Prozent sowohl in Trag- als auch Binderschicht wiederum hervorragendes Mischgut produziert werden kann. Wie die umfangreichen Nachbetrachtungen dieses Projekts zeigen, gibt es rein qualitativ eigentlich keine Argumente, dass Recycling im Frischmischgut nicht wiederverwendet werden kann.

Wo sehen Sie die konkreten Probleme in der Umsetzung?

Weixlbaum: Was die aktuelle Entwicklung betrifft, so sind auch wir mit einem typisch österreichischen Phänomen konfrontiert: Solange etwas nicht verordnet ist, wird es kaum umgesetzt. Vor diesem Hintergrund treffen wir uns regelmäßig mit den Entscheidungsträgern der ASFINAG bzw. der neun Straßenbaudirektionen. Das konkrete Ziel, das wir hier verfolgen: Wir möchten über den Bauvertrag bzw. das Leistungsverzeichnis Anreize bieten, das dort mit der Angabe, wie viel Alt-Asphalt im konkreten Bauvorhaben wiederverwendet wird, für die Bieterkriterien Bonuspunkte vergeben werden. Hier laufen von Seiten der ASFINAG bereits Vorbereitungen. Beispielsweise sollen künftig bei den Leistungsverzeichnissen diese Punkte in den B3-Vorbemerkungen beschrieben werden. Ähnliches hoffen wir auch mit den Straßenbaudirektionen umsetzen zu können. Zielsetzung ist: Es soll ein Bieterkriterium werden. Wie dieses gewichtet wird, ist eine andere Sache. Grundsätzlich soll ein Auftragnehmer dafür belohnt werden, wenn er Alt-Asphalt wiederverwendet. Wir stehen damit am Start, ich hoffe dass wir in spätestens drei bis fünf Jahren soweit sind, dass der Ablauf nicht mehr in ein Sonderprojekt mündet, sondern die tägliche Routine darstellt. Zweifellos gibt es Probleme in der Umsetzung. Damit die Verwendung von Recycling Asphalt entsprechend gewichtet wird, ist natürlich eine entsprechende Formulierung in den Standard Leistungsverzeichnissen erforderlich. Die Zugabe von Alt-Asphalt muss als eigene Leistungsposition definiert sein, damit der Ausschreibende überhaupt die Chance hat, sie als Zusatzposition oder Variante im Rahmen des Bauvorhabens zuzulassen!

Welche Schwerpunkte setzen Sie neben dem Recycling-Thema?

Weixlbaum: Was ebenfalls aktuell in der GESTRATA passiert und hier sind wir be-

reits sehr intensiv dabei: ein Forschungs-förderungsansuchen bei der FFG einzureichen zum Thema Alterungsbeständigkeit von Polymermodifizierten Bitumina (PmB). Analog zu den Regelungen, die es schon für Straßenbaubitumina gibt – bzw. es auf PmB-Seite weder national noch international etwas Griffiges vorliegt – wir bewegen uns hier fast zur Gänze auf Neuland, wollen wir in Zusammenarbeit mit dem Institut für Straßenwesen – Istu Wien bzw. mit namhaften Industriepartnern diese Thematik bearbeiten.

Aktuell ist das Projekt ausformuliert und reif für ein Ansuchen bei der FFG. Da hier eine sehr gute Förderung von 60 bis 75 Prozent im Raum steht, hoffen wir natürlich, dass wir für förderungswürdig erachtet werden. Wir rechnen uns hier durchaus Chancen für eine positive Bewertung aus.

Ein weiteres Thema, das wir ebenfalls sehr intensiv verfolgen und zu dem im Juni ein Pilotprojekt starten wird, ist die Fahrbahnaufhellung in Tunnels. Die künstliche Ausleuchtung von Straßentunnels ist ja bekanntlich ein riesiger Kostenfaktor und um hier Verbesserungen bzw. Einsparungen zu erzielen, spielen nicht nur die Tunnel-Auskleidungen eine Rolle. Fahrbahnbeläge in bituminöser Bauweise können hier einen wichtigen Beitrag leisten. Aktuell arbeiten wir daran, diese künstlich aufzuhellen bzw. die Bauweise so auszufeuern und zu präzisieren, damit hellere Beläge realisiert werden können. Ein konkretes Pilotprojekt ist für Juni 2011 im Rahmen der Einhausung Oberaich bei der S6 geplant. Hier liegen bereits konkrete Pläne für die verschiedensten Rezepturen auf dem Tisch.

Welche Aktivitäten gibt es im Bereich Weiterbildung?

Weixlbaum: Das Thema Schulung und Weiterbildung bildet sicher einen der Schwerpunkte unserer Tätigkeit. Ein wesentliches Element ist in diesem Zusammenhang das bekannte GESTRATA Bauseminar, das im Jahr 2012 vom 16. bis 26. Jänner stattfindet. Wir freuen uns besonders über die Tatsache, dass auch immer mehr HTL-Schüler die Gelegenheit zur Weiterbildung nutzen und die Inhalte teilweise Eingang in Maturaarbeiten finden. Neben dem Bauseminar organisieren wir im Haus insgesamt 17 Kursveranstaltungen, die neben Grundkursen natürlich auch diverseste Fortbildungsmaßnahmen umfassen. Nicht zu vergessen unsere mehrtägige Studienreise, die uns im letzten Jahr nach Prag führte. Entsprechend dem etablierten Wechsel zwischen In- und Ausland stehen heuer Mitte September Projekte im Burgenland und der Steiermark im Mittelpunkt. Auch laden wir alle zwei Jahre HTL-Professoren aus ganz Österreich zu ei-

ner Informationsveranstaltung ein, im Rahmen derer wir routinemäßig Schulungen und aktuelle Informationen anbieten.

Ihr persönlicher Wunsch für die Zukunft?

Weixlbaum: Letzten Endes ziehen wir alle an einem Strang und der lautet aus meiner Sicht: Ordentliche Straßenverkehrsflächen sollten als Endziel den verschiedenen Interessen übergeordnet sein und unsere Aufgabe ist es, diese ökologisch und ökonomisch in einer Weise zu realisieren, die auch gegenüber den nachkommenden Generationen vertretbar ist.

Wir danken für das Gespräch!

INFO ZUR PERSON

Unmittelbar nach seiner Ausbildung in der HTBLA Krems ist Ing. Maximilian Weixlbaum (Jahrgang 1964; Familienstand: verheiratet, 1 Sohn) beim Straßenbau, konkret der ehemaligen Firma Asphalt und Beton, gelandet und war dort bei den Projekten Ortsdurchfahrt Traiskirchen und Hof am Leithagebirge beteiligt. Nach dem Bundesheer folgte die nahtlose Fortsetzung der Tätigkeit unter anderem geprägt durch die Mithilfe beim Aufbau eines Straßenbaulaboratoriums und gefolgt, ab 1987, von der technischen Projektleitung bei der Errichtung diverser Bauvorhaben bzw. Referenzstrecken mit Spezialasphalten. 1991 erfolgte die Gründung und der Eintritt in die Technische Prüfanstalt TPA Ges.m.b.H., wo Ing. Weixlbaum ab 2000 als Gesamtverantwortlicher Leiter TPA und seit 2005 bzw. 2006 auch als Handelsrechtlicher Geschäftsführer und Direktionsleiter der TPA Kroatien, Serbien und Slowenien fungiert. Anfang 2009 schließlich die Berufung zum Geschäftsführer der GESTRATA. Auch privat hat für den deklarierten Porsche-Fan das Thema Asphalt einen hohen Stellenwert.

