



GESTRATA GESCHÄFTSFÜHRER WEIXLBAUM IM INTERVIEW

Asphalt verbindet!

Bereits vor über 6.000 Jahren wussten schon die alten Chinesen die Eigenschaften von Asphalt zu schätzen. Allein das **österreichische Straßennetz ist mit einer Länge von rund 200.000 km zu 95% asphaltiert.**

Speziell dem Thema Asphalt nimmt sich in Österreich die GESTRATA an. Sie ist die Gesellschaft zur Pflege der Straßenbautechnik mit Asphalt und dient ihren Partnern, Mitgliedern und deren Mitarbeitern sowie Auftraggebern und Kunden als Informations- und Schulungsplattform. Zugleich ist sie eine wichtige Kommunikationsschnittstelle zur Öffentlichkeit. Baublatt.Österreich bat GESTRATA Geschäftsführer Ing. Maximilian Weixlbaum zum Gespräch.

Vielleicht können Sie uns eingangs kurz erläutern, wofür die GESTRATA steht und womit man sich grundsätzlich beschäftigt?

Weixlbaum: Die GESTRATA ist mittlerweile ein seit fast 60 Jahren bestehender Verein, der ursprünglich aus der Asphalt- bzw. Straßenbauindustrie mit der ausschließlichen Zielrichtung das Medium Asphalt in die breite Öffentlichkeit zu bringen, entstanden ist. Hierbei unterstützt durch diverse Seminar- und Lehrveranstaltungen, die über den Baustoff Asphalt mit der nötigen inhaltlichen Tiefe informieren.

Wie ich selbst aus meiner eigenen Ausbildung weiß, und daran hat sich bis heute nicht viel geändert, ist das Thema Asphalt in höheren technischen Schulen wie auch auf Universitäten nicht wirklich ein Lehrgegenstand, sondern eher ein Randthema im Verkehrswegebau. Daher besteht für die GESTRATA eine ganz zentrale Aufgabe darin, über Aktuelles wie auch den Stand der Technik aus dem Verkehrswegebau sowie speziell dem bituminösen Straßenbau, im Zuge von angebotenen Informations- und Lehrveranstaltungen mit der nötigen Breitenwirksamkeit zu informieren und zu schulen. So bieten wir zum Beispiel Bauseminare, Kurse, Herbstveranstaltungen oder auch eigene Studienreisen an.

Wo setzt die GESTRATA hierbei ihre Schwerpunkte?

Seitdem ich die Ehre und Freude habe die GESTRATA als Geschäftsführer zu betreuen, legen wir sehr viel Wert auf das Thema Wiederverwertung von Altasphalt. Asphaltrecycling ist mittlerweile auch in jeder Vortrags- oder Lehrveranstaltung der GESTRATA ein fixer Programmpunkt. Leider in Österreich noch immer relativ stiefmütterlich behandelt, blicken wir neidvoll nach



GESTRATA Geschäftsführer Ing. Maximilian Weixlbaum

Bayern oder auch Holland, wo man sich dem Recyclingthema schon seit vielen Jahren mit einer wesentlich höheren Professionalität und Akzeptanz annimmt.

Daher ist es höchst an der Zeit, alleine in Bezug auf das Altlastensanierungsgesetz (ALSAG) bzw. den Bundesabfallwirtschaftsplan, endlich in Österreich in Schwung zu kommen. Es nützt allein nicht, dass die Regulative dazu vorhanden sind und die Industrie die notwendige Kompetenz besitzt. Auch die Auftraggeberseite muss dem Thema Asphaltrecycling aufgeschlossen sein und es zulassen. Leider spricht man hier immer wieder von Abfallasphalt, was sehr bedauerlich ist. Denn die Branche erzeugt

kein Abfallprodukt, sondern betreibt sinnvolle Wiederverwertung und Wiederverwendung. Und seitens des Bauherrn, der Bau-träger oder Ausschreibende ist es ein absoluter Trugschluss zu meinen, man erhält hier ein minderwertigeres Produkt erzeugt und eingebaut.

Das heißt, mit Asphaltrecycling verbindet der Auftraggeber automatisch etwas Minderwertiges?

Ich denke eher ungewollt. Gemäß Bundesabfallwirtschaftsplan ist beinahe alles, was im Zuge einer Baumaßnahme heute ausgebaut wird, per Definition ein Abfall. Wer sich nun dem annimmt, eine Geschäftstätig-



keit vollbringt oder in dessen Verantwortung es übergeht hat dafür Sorge zu tragen, dass das ausgebaute Material wiederverwertet, deponiert oder einer anderen Verwendung zugeführt wird. Daraus hat es sich mehr oder weniger so entwickelt, dass mit Abfall als solchen niemand wirklich was zu tun haben will bzw. sich bisher im eigenen Verantwortungsbereich niemand intensiv damit auseinandersetzen wollte. Das Vokabel „Abfall“ assoziiert eher etwas Schmutziges und ist daher negativ belegt.

Hier ist eine unserer Aufgaben dem entgegenzusteuern. So wird wie schon erwähnt bei den öffentlichen Veranstaltungen, wie auch im Zuge unserer routinemäßigen Treffen mit den Straßenbaudirektoren oder der ASFINAG, immer wieder die Sinnhaftigkeit einer Wiederverwertung von Altasphalt zum Thema gemacht. Resultierend daraus gab es mit dem Knoten Graz-West ein Pilotprojekt der ASFINAG, bei dem eine Asphaltwiederverwertung von bis zu 30 Prozent bei Heißmischgut ausgeschrieben war. Nach eingehenden Voruntersuchungen und unter Einhaltung der geltenden Regulative hat sich klar gezeigt, dass eine Wiederverwendung problemlos funktioniert. Dabei braucht es auch keine großartigen Adaptierungen der Mischanlagen selbst und alle rund 120 Asphaltmischanlagen in Österreich könnten Altasphalt wiederverwerten. Braucht es nur noch die Auftragnehmerseite, die es auch mehr und mehr zulässt.

Wie hoch liegt der Prozentsatz einer möglichen Wiederverwertung?

Beim Kaltverfahren ist sicherlich bei einem Level von 25 bis 30 Prozent das oberste Maximum erreicht. Im Normalfall ist ein Anteil von 10 bis 15 Prozent ohne spezielle Vorkehrungen sicherlich möglich. Bei Paralleltrommelanlagen, von denen wir in Österreich aber nur vier Maschinen haben, sieht das anders aus. Hier kann mit einem realistischen Anteil von 50 bis 60 Prozent problemlos gemischt werden.

Also ist man in Österreich durchaus am Stand der Technik?

Absolut. Das Problem ist vielmehr, dass die Asphaltmischwerke zu wenig Recyclingmaterial bekommen, da es zum Beispiel bei Gemeinden eher zur Staubfreimachung auf niederrangigen Wegen verwendet wird. Was eigentlich ja nicht verboten ist, aber natürlich gewissen Regulativen wie eben dem Altlastensanierungsgesetz unterworfen wäre.

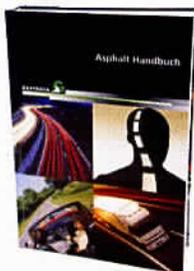
Hier müsste man schon Einhalt gebieten. Sinnvolles Asphaltrecycling sollte an der höchst wertigsten Stelle, der Asphaltmischanlage betrieben werden. Noch dazu unter dem Aspekt, dass es hier drei Jahre lang ALSAG-frei gelagert werden darf. Schon

deshalb kann es nur lauten, zurück zur Asphaltmischung und dort wieder verwerten.

Wie sehen Sie die Charakteristik von Asphalt und welche Bedeutung kommt diesem Baustoff eigentlich zu?

In Österreich pflegen wir im Asphaltbereich auf Basis der geltenden Regulative ein sehr, sehr hohes Qualitätsniveau, welches einem Vergleich mit Resteuropa absolut standhält. Nicht nur in Österreich ist Asphalt nach wie vor der Straßenbaustoff Nummer 1 und wird es auch weiterhin bleiben. Unabhängig davon, wie sich die Bitumensituation in puncto Verfügbarkeit und preislicher Entwicklung darstellt. So sind aktuell 95 Prozent aller Straßen in Österreich Asphaltstraßen. Auch im hochrangigen Straßennetz, also alles was im Bau- und Verantwortungsbereich der ASFINAG liegt, sind bis zu dreiviertel in Asphalt ausgebaut.

Zudem gestattet das Medium Asphalt eine Bandbreite an Qualitäten, die Beton im Straßenbau nicht einmal annäherungsweise



Das Asphalthandbuch bietet alle wesentlichen Informationen zum Thema Asphalt und kann im GESTRATA-Webshop unter www.gestrata.at erworben werden

se bieten kann. Beton hat seine Vorteile, nur wenn ich dabei die Punkte Wiederverwertung, Erhaltung, Sanierung oder Oberflächenqualitäten betrachte, dann liegen die Vorteile ganz klar beim Asphalt.

Hat jetzt aber Asphalt nicht bei der immer stärker zunehmenden Verkehrsbelastung, speziell auf Autobahnen, gegenüber Betondecken das Nachsehen?

In unseren gültigen Bemessungs- und Dimensionierungsvorschriften gehen wir von einer Erhaltung- bzw. Lebensdauer bei Beton von 30 Jahren und bei Asphalt von 20 Jahren aus. Nun haben wir auf Basis aktueller Verkehrsdaten und in Bezug auf die RVS-Vorgaben (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) versucht, die Lebensdauer auf die heutige Straßenbeanspruchung im hochrangigen Straßennetz rückzurechnen. Daraus ergibt sich, dass die 15 stärksten belasteten Straßenabschnitte im ASFINAG-Netz nur noch eine effektive Lebensdauer bei Asphalt von 6 bis 12 Jahren und bei Beton zwischen 10 und 18 Jahren aufweisen.

Die Betondecke hat sicherlich ihre Berechtigung im hochrangigen Straßennetz aufgrund der längeren Lebensdauer. Nur, beim Beton gibt es einerseits das Problem der Griffigkeit bzw. der Langzeitentwick-

lung der Griffigkeit und andererseits im Zuge der angesprochenen Erhaltung das Problem der Fugenpflege, welche Schadensangriffspunkt Nr. 1 ist.

Gibt es etwas in der Branche, mit dem der Asphalt grundsätzlich zu kämpfen hat?

Das ist sicherlich die betriebene Preispolitik mit immer höheren Qualitäten zu immer niedrigeren Preisen. Irgendwann ist der Tiefpunkt erreicht und zu dem gegebenen Preisniveau kann man sicher keine weiteren Sprünge im Bereich Asphaltqualität mehr machen. Gesteinsqualitäten sind je Asphalttyp vorgegeben, wir wissen welches Bitumen man verwenden kann und so wird technisch der Plafond bald erreicht sein. Seriös betrachtet haben wir sicherlich meines Erachtens fallweise oder regional die machbare Untergrenze der Erzeugung und des Einbaus schon unterschritten. Wie das weitergehen soll, weiß ich nicht. Asphaltrecycling ist sicher nicht die alleinige Antwort darauf. Ein bisschen mehr Preiskultur und eine fairere Auspreisung, wäre hier allgemein wünschenswert.

Was gibt es im Bereich Normen und Regelwerke für Neuerungen?

Relativ viel. So sind im Bereich der Asphalte die ÖNormen auf EN-Basis Ende letzten Jahres neu erschienen. Auch die drei maßgeblichen Mischgut-RVS, an denen wir die letzten eineinhalb Jahre gearbeitet haben, sind mit Februar 2010 erschienen. Bei den RVS sind wir einheitlich der Meinung, ein sehr gutes und ganzheitliches Regelwerk zusammengestellt zu haben, an dem sich bis zur nächsten routinemäßigen Normenüberarbeitung in fünf Jahren, nichts gravierend ändern sollte. So wurde zum Beispiel die sehr, sehr sensible Thematik der Abrechnung, wo es in dem vorangegangenen Regelwerk nicht ganz plausible Methoden bei der Abzugsberechnung gab, reglementiert bzw. auf ein vertretbares Niveau rückgeführt.

Heuer wird auch noch die RVS für ungebundene Tragschichten neu aufgelegt, in der diverseste Neuerungen sowie Änderungen eingearbeitet wurden, die für die Straßenbauer nicht ganz unwesentlich sind.

Weiters kann Straßenbaubitumen seit diesem Jahr CE gekennzeichnet werden. Ab nächstes Jahr besteht CE-Kennzeichnungspflicht und in weiterer Folge wird auch das PmB (polymermodifiziertes Bitumen) mittels CE deklariert werden können. Somit hat sich der Kreis geschlossen, denn seit 2004 gibt es die CE-Kennzeichnung für Gestein, seit zwei Jahren für den Asphalt und der Letzte im Bunde war eben noch das Bitumen.



Als wichtigste Eigenschaften gelten bei Asphalt Tragfähigkeit und dichtende Wirkung. Je nach Anforderung kann Elastizität, Verformungs- und Kälteverhalten oder auch Standfestigkeit in den Vordergrund gestellt werden

Wie werden die angebotenen Bauseminare und Fachschulungen angenommen und welches Wissen wird hierbei vermittelt?

Speziell mit dem letzten Bauseminar 2010 hätten wir mit rund 2.600 TeilnehmerInnen fast den bestehenden Besucherrekord getoppt. Zudem haben wir heuer den bisher höchsten Zulauf an Schülern gehabt. Über 550 Schüler besuchten aus den diversesten baueinschlägigen Fachrichtungen unsere Veranstaltungen, was schon bemerkenswert ist. Denn die Jugend, welche die Bauherren und Industrievertreter von morgen sind, wählen das GESTRATA-Angebot um sich über den Baustoff Asphalt und über die Straßenbauszene zu informieren. Diese Resonanz freut uns.

Es ist nicht immer ganz leicht Themen zu finden. Denn auf der einen Seite sollte ein gewisser Qualitätsgrad und auf der anderen Seite muss auch der entsprechende Informationsgrad gegeben sein. So spannt sich grundsätzlich der Themenbogen, vom Normenwesen, über wissenschaftliche und technische Inhalte, hin zu aktuellen Bauvorhaben und Baumaßnahmen wie auch verschiedenste Firmenaktivitäten. Auch hier freuen uns jedes Jahr die große Teilnehmerzahl sowie sehr positive Rückmeldungen seitens der Besucher von Behörden und Wirtschaft.

Wie beurteilen Sie den österreichischen Straßenbau bzw. die Straßen-erhaltung?

Österreich ist weniger ein Straßenbauland, abgesehen jetzt von den bekannten ASFINAG-Projekten. So ist der Fokus im Straßenbau eher auf die Netzerhaltung zu rich-

ten. Hier möchte ich auf einen Vortrag im Zuge des Bauseminars 2008 von Ing. Heinz Rossbacher vom Referat Landesstraßen Instandsetzung der Steirischen Landesregierung verweisen. Hier wurde das Landesstraßennetz aufgenommen, analysiert und nach dem Schulnotensystem bewertet. Das Resultat dabei war, dass etwa die Hälfte der steirischen Landesstraßen in der Kategorie genügend oder sogar nicht genügend einzuordnen ist. Eine Rücksprache mit weiteren Straßenbaudirektoren anderer Bundesländer zeigte, dass sich auch dort die Situation ähnlich darstellt.

Das heißt, wir haben österreichweit gesehen einen riesigen Bedarf im Erhaltungssektor etwas zu tun, nur fehlt es den Verantwortlichen leider am nötigen Geld. Hier muss man jetzt sehr aufpassen. Denn nur das „Flicken“ von Straßenschäden bzw. kurz- bis mittellebige Sanierungsmethoden werden auf lange Sicht gesehen eine Generalerneuerung oder Generalsanierung nicht ersparen helfen. Je länger sinnvolle Erhaltung bzw. Sanierung hinausgezögert wird, desto teurer wird diese letztendlich werden. So denke ich, dass das Volksvermögen, „Straße“ schon eine gewisse Priorität haben sollte. Weiters muss es auch Pflicht sein, einen entsprechenden Straßenzustand, der eine gewisse Sicherheit und auch Komfort bietet, zu erhalten. Daher sollten die Geldmittel klar so gelenkt und dirigiert werden, dass man unsere Straßen vernünftig am Leben erhalten kann und diese nicht sukzessive dem Verfall preisgeben muss.

Können Sie uns eine Zahl zu der eingebauten Mischgutmenge nennen?

2009 lag das Mischgutproduktionsniveau

bei rund 9 bis 9,5 Millionen Tonnen. Ganz genau lässt sich das nicht sagen, weil es sich hierbei um von der GESTRATA geschätzte bzw. hochgerechnete Mengen handelt. Für 2010 denken wir, dass ein Rückgang der Mischgutproduktion von ungefähr 10 Prozent zu erwarten sein wird.

Steigende Bitumenpreise und Bitumenknappheit sind sicher ein zunehmendes Problem im Asphaltbereich. Wie kann man hierauf reagieren?

Bitumen wird als Rohöldestillat in den nächsten Generationen sicher nicht mehr „unendlich“ verfügbar bleiben. Hinsichtlich Bitumenersatzstoffe, Additive oder bitumenähnliche Stoffe gibt es zwar schon seit längerem diverseste Entwicklungen unterschiedlichster Hersteller, diese sind aber zurzeit preislich wesentlich teurer als Bitumen. Nur denke ich, ist im Forschungsbereich noch einiges möglich und man sollte hierbei auch durchaus überregional agieren. Denn wenn Bitumen knapp wird, trifft es eben nicht nur die Straßenbauunternehmen in Österreich allein, sondern wird dies zum internationalen Thema. So wäre zum Beispiel eine gemeinschaftliche Forschung und Weiterentwicklung auf europäischer Ebene absolut sinnvoll, um Erkenntnisse und Erfahrungen auszutauschen und die Forschung in Richtung bitumenähnlicher Stoffe weiter, besser und vor allem schneller voranzutreiben. Ideen und Ansätze für mögliche Ersatzstoffe und deren Weiterentwicklung gibt es derzeit bereits.

Können Sie einen Einblick in die Asphalt-Forschungs- und -Entwicklungsaktivitäten geben?



Man wird sich in Zukunft wieder mehr mit diversesten Zusatzstoffen befassen müssen. Zum Beispiel denke ich da an Gummigranulate. Es gibt in Österreich mehrjährige Untersuchungen und etliche Strecken mit überwiegend sehr, sehr guten Erfahrungen mit Asphalten dem Gummigranulat beige setzt wurde. Das Thema ist aktuell zwar ein bisschen eingeschlafen, jedoch macht es Sinn es wieder aufzugreifen. Es gibt auch Intentionen von verschiedenen Erzeugern, die Gummigranulatbeimischung einer gewissen Renaissance zu verhelfen. Möglich ist bei Asphalten ein Gummianteil von einem Prozent, was als Alternative zu Asphalten mit PmB absolut seine Berechtigung hat. Schon auch aufgrund des Aspekts der sinnvollen Wiederverwertung von Altreifen oder Gummi.

Worum handelt es sich eigentlich bei Asphaltbinderschichten nach dem Splittmastixprinzip?

Hierbei gehen die Erfahrungen schon über 30 Jahre zurück. Grundsätzlich ist die tragende Komponente im Asphalt das Gestein, und das Bitumen oder das Bindemittel dient sozusagen als Klebstoff. Daran wird sich prinzipiell auch nichts ändern. Nur beim Splittmastixprinzip ist die Intension, das größtmögliche Größtkorn, welches erzeugungstechnisch wie auch bautechnisch noch vertretbar ist, im Mischgutsystem unterzubringen. Somit lassen sich sehr hochwertige und verformungsresistente Binderschichten mit einem Größtkorn von rund 32 bis 45 Millimeter und einer Schichtdicke von circa 12 bis 15 Zentimeter erzeugen.

Es wurde bereits vor etlichen Jahren im Bereich der A22 eine Probestrecke mit einem

45er Größtkorn realisiert, die sich jahrelang absolut bewährt hat. Nur ist der Einbau dieser Mischgutart bei den derzeitigen Regulative gar nicht möglich. Auch lässt sich dafür kein CE-Zeichen erwirken, weil es aktuell in keiner einzigen Norm Berücksichtigung findet. Dieses Thema birgt sicherlich einiges an Forschungs- bzw. Entwicklungspotenzial und ich denke man sollte sich damit wieder intensiver auseinandersetzen sowie die Regulative dahin gehend eventuell erweitern. Man darf nicht vergessen, es wäre auch eine relativ billige Bauweise. Denn es handelt sich ja fast nur um Gestein mit relativ wenig Bitumen. In der Hinsicht sollte man durchaus Impulse setzen.



„In Österreich pflegen wir im Asphaltbereich auf Basis der geltenden Regulative ein sehr, sehr hohes Qualitätsniveau“

Sie sind nun seit eineinhalb Jahren Geschäftsführer der GESTRATA. Wie sieht Ihre persönliche Bilanz bis jetzt aus und was würden Sie zukünftig noch gerne bewirken?

Innerbetrieblich haben wir einmal den Internetauftritt der GESTRATA überarbeitet. Wir möchten hiermit über alles was mit dem Medium Asphalt, dem Verkehrswegbau bzw. dem bituminösen Straßenbau zu tun hat, mit einer Vielzahl an Themen, Möglichkeiten, Lösungen, auch bis hin zu einzelnen Kontaktadressen, kompetent informieren. So sind etwa alle Bauseminarbeiträge der letzten Jahre im Archiv abruf-

bar und unser Asphalt-Magazin ist als PDF-Datei verfügbar. Alles natürlich kostenfrei, was wir als Dienstleistung für die Asphalt- bzw. die Straßenbaubranche sehen. Auch funktioniert das gesamte Anmeldeprozedere zu den Bauseminaren, Kursen und Studienreisen ausschließlich nur mehr über die GESTRATA-Homepage, wodurch sich deutlich an Zeit und Kosten einsparen lässt. Auf relativ gute Resonanz stößt der GESTRATA-Webshop, in dem unter anderem unser Asphalthandbuch käuflich zu erwerben ist.

An unserer Adresse, der Karls gasse 5 in 1040 Wien, sind wir im Gebäude umgezogen, wodurch sich für die GESTRATA die Platzsituation wesentlich verbessert hat und nun auch kurzfristige Termine in einem eigenen Besprechungszimmer mit bis zu 20 Personen abgehalten werden können.

Nach außen hin müssen wir seitens der GESTRATA, welche als Lobbyismusverein im positiven Sinn zu sehen ist, gemeinsam mit der Industrie den Kontakt zu den Behörden, den Straßenbaudirektoren der Länder oder auch zur ASFINAG suchen, pflegen und einer gewissen Regelmäßigkeit unterziehen. Es gibt auf beiden Seiten immer wieder Themen, Anfragen wie auch Diskussionspunkte, die sich gemeinsam wesentlich leichter und einfacher besprechen und lösen lassen. Denn schlussendlich wollen wir alle das Gleiche: Hochwertige, sichere und komfortable Straßen aus Asphalt.

Mit Ing. Maximilian Weixlbaum sprach Maximilian Döllner - wir danken für das Gespräch!

► www.gestrata.at