



# „Es geht um 400 Mrd. Euro Volksvermögen“

## ZU DEN PERSONEN

**Prof. Ronald Blab**, Institut für Verkehrswissenschaften, Leiter Straßenwesen TU Wien

**Heinz Rossbacher**, Referatsleiter Landesstraßen Instandsetzung Amt der Steirischen Landesregierung

**Markus Spiegl**, OMV Business Development Manager Bitumen

**Michael Steiner**, Leiter Technischer Fachbereich und Innovation ASFINAG

**Max Weixlbaum**, Geschäftsführer GESTRATA – Gesellschaft zur Pflege der Straßenbautechnik mit Asphalt

Die zunehmende Belastung durch den Schwer- und Individualverkehr stellt Straßeneigentümer, Bauwirtschaft und Industrie in ganz Europa vor neue Herausforderungen. In Österreich gibt es dazu bereits einige interessante Initiativen, die neue, partnerschaftliche Wege aufzeigen. Eine wesentliche Rolle spielt hier die Weiterentwicklung des Bindemittels Bitumen.

*Herr Steiner, als staugeplagter Autofahrer hat man manchmal das Gefühl, auf Österreichs Autobahnen wird eigentlich ständig gebaut ...*

**Michael Steiner:** Ganz falsch ist dieser Eindruck nicht. Die ASFINAG ist für 2.175 km Autobahnen und Schnellstraßen zuständig, das entspricht ca. 12.000 Fahrstreifen-Kilometer. Die vorgesehene Lebensdauer einer Autobahn beträgt rund 30 Jahre. Wir erneuern derzeit 100 bis 200 km



**MICHAEL STEINER, ASFINAG:**  
„Wir erneuern derzeit 100 bis 200 Kilometer Autobahn jährlich.“

Autobahn jährlich, in die bauliche Erhaltung sind 2011 rund 300 Mio. Euro geflossen.

Das gesamte ASFINAG-Bauprogramm – das heißt inklusive Neubau – beträgt bis 2017 rund 1 Mrd. Euro jährlich.

*Wobei ein Großteil des Straßennetzes im Eigentum von Land und Gemeinden steht ...*

**Heinz Rossbacher:** Wir haben in der Steiermark 5.000 km Landesstraßen und verfügen im Jahr 2012 über ein Budget von ca. 66 Mio. Euro, das wir zu einem Drittel in den Neubau und bereits zu zwei Drittel die Instandsetzung investieren. Aber wir würden durchaus das Doppelte benötigen! Wir brauchen jährlich allein 40 bis 50 Mio. Euro, um lediglich den gleichbleibenden Zustand zu erhalten.

**Max Weixlbaum:** Generell kann man sagen, dass ca. 30 bis 40 Prozent der Straßen derzeit in einer Wertung nach dem Schulnotensystem eine 5 aufweisen. Hier gibt es eklatanten Aufholbedarf, auch aus Sicherheitsgründen! In vielen Bereichen wird man nicht umhin kom-

men, den Straßenkörper als Ganzes zu ersetzen. Aber dafür fehlt derzeit das Geld.

**Ronald Blab:** Im hochrangigen Netz ist ein Drittel in Betonbauweise errichtet. Aber von den mehr als 100.000 km Landes- und Gemeindestraßen sind 95 Prozent Asphalt. Der Großteil der Straßen wurde in den 70er und 80er Jahren gebaut. Das Netz wurde kontinuierlich gewartet, aber die Mittel für die bauliche Instandsetzung werden aufgrund der Altersstruktur nun überproportional hoch. Wenn wir heute vielfach nur kleinere Reparaturen durchführen, dann steigt dieser Bedarf in den nächsten 10, 15 Jahren nochmals deutlich an.

**Rossbacher:** Es ist ein Kostenproblem. Wir haben heute praktisch keine Neubauprojekte mehr, fast nur Instandhaltung und -setzung.

**Markus Spiegl:** Aber das reicht eben heute oft nicht mehr. Manchmal ist die Straße nur durch einen Neubau zu retten.



**Rossbacher:** Uns ist natürlich bewusst: Wer nicht rechtzeitig saniert – verliert Substanz. Aber die Landesmittel sind leider beschränkt.

*Wird der Wert der Straße zu wenig erkannt?*

**Blab:** Derzeit belaufen sich in Österreich die baulichen Erhaltungsausgaben für Straßen auf rund 0,7 bis 1 % des Anlagevermögens der gesamten Straßeninfrastruktur. Bedingt durch das zunehmende Alter des Straßennetzes müsste dieser Prozentsatz sich etwa verdoppeln, um das Straßennetz auf dem gegenwärtigen Niveau zu halten. Aber es ist nun einmal so, dass Maßnahmen in die Sanierung der Infrastruktur politisch nicht sehr gut zu verkaufen sind.

**Weixlbaum:** Es ist politisch werbewirksamer, einen Kreisverkehr oder eine Umfahrung zu eröffnen, als eine Straße zu sanieren. Hier fehlt es an der Bewusstseinsbildung – bei Politikern, aber auch bei der Bevölkerung.

**Steiner:** Die Belastung für das Straßennetz durch den Schwerverkehr ist sehr groß. Daher sind wir sehr gefordert, das Qualitätsniveau des Netzes zu bewahren. Wir haben eine klare Strategie im Erhaltungsmanagement, um den Substanzwert zu erhalten. Auf der anderen Seite: Wir verzeichneten heuer im ersten Halbjahr 2011 gegenüber dem Vorjahr einen Zuwachs von 4,6 Prozent beim LKW-Verkehr.

**Rossbacher:** Gerechnet wurde aber bei der Dimensionierung der Dicke der Asphalt-schichten lediglich mit einem Schwerverkehr-zuwachs von zwei Prozent im Jahr ...

**Weixlbaum:** Es gibt Verkehrsknoten wie Ansfelden/Haid, wo heute das Dreifache der geplanten Belastung erreicht ist!

**Blab:** Die große Herausforderung stellen in diesem Zusammenhang sicherlich die Gemeindestraßen dar. Das sind 74.000 km in



**RONALD BLAB,**  
TU WIEN:  
„Die Gemeinden sind der wichtigste Auftraggeber für die Bauindustrie.“

ganz Österreich. Die Gemeinden sind damit der wichtigste Auftraggeber für die Bauindustrie. Aus Geldmangel ist das Erhaltungsmanagement derzeit noch verhalten.

**Spiegel:** Es ergeben sich daraus auch technische Fragen für die Zukunft. Wir arbeiten bei OMV an ganz neuen Produkten, um im Bereich Bitumen neue Qualitäten zu erreichen. Wenn wir heute etwa von Oberbaudimensionierung sprechen, dann müssen wir diese Zuwachsraten heute schon berücksichtigen und zwar aus ökologischer und ökonomischer Sicht.

*„Muss man sich nun Sorgen um unser Straßennetz machen?“*

**Blab:** In Österreich erfolgt die Zustandser-

fassung und Bewertung des Straßennetzes generell auf einem sehr guten Niveau. Wir brauchen aber mehr Budget für die Substanzerhaltung. Und nicht zuletzt werden dazu in der Baustofftechnologie neue Ansätze nötig sein. Wir müssen Baustoffe entwickeln und einsetzen, die entsprechend günstigere Lebenszyklen aufweisen.

*Welche technologische Herausforderung bringt das mit sich?*

**Spiegel:** Früher hat man hauptsächlich Destillationsbitumen verwendet. Heute sind vermehrt polymermodifizierte Produkte im Einsatz. Sie sind stabiler, rissfester und haben von der technologischen Entwicklung längst noch nicht ihren Zenit erreicht. Hier ist enge Zusammenarbeit zwischen Forschung, Industrie und Auftraggebern gefragt. Hier wird von allen Beteiligten künftig deutlich mehr Wert auf eine Lebenszyklusrechnung gelegt werden müssen, als auf die reinen Sanierungskosten.

**Blab:** Von den Prüfungsmethoden her werden wir langlebigere Produkte vor allem im hochrangigen Straßennetz benötigen. Und von der Produkttechnologie betrachtet, müssen wir die bestehenden Substanzen nützen, regenerieren und recyceln. Wir werden künftig mehr recyceltes Material einsetzen, das in seiner Hochwertigkeit nahe an das Neumaterial herankommen wird.

**Rossbacher:** Wir führen hier in der Steiermark seit sechs Jahren gezielte Analysen



**HEINZ ROSSBACHER,**  
LAND STEIERMARK:  
„Wichtig ist, dass die Auftraggeber aktiv bei der Entwicklung neuer Produkte mitmachen.“

durch. Bisher haben wir sehr gute Erfahrungen mit diesen Materialien gemacht. So hat sich der Einsatz von diversen Modifikationen im bisherigen Beobachtungszeitraum gut bewährt. Man muss das natürlich über längere Zeiträume darstellen können. Darum ist es so wichtig, dass auch die Auftraggeber aktiv bei der Entwicklung neuer Produkte mitarbeiten.

**Spiegel:** Die gemeinsame Weiterentwicklung ist der wesentliche Hebel. Man muss sich auch trauen, gemeinsam neue Ideen umzusetzen.

**Weixlbaum:** Wir haben etwa beim Knoten Graz-West in einem Gemeinschaftsprojekt



**MAX WEIXLBAUM,**  
GESTRATA:  
„Wir müssen von der Vorstellung wegkommen, dass Altasphalt, der ausgebaut wird, als Abfall gilt.“

mit der ASFINAG bereits Recyclingmaterial verwendet. Bei einem Altmaterial-Anteil von

20 bis 30 Prozent sind praktisch keine Unterschiede zum Mischgut aus 100 % Neumaterialien festzustellen. Wir müssen allerdings noch von der derzeit vorherrschenden Denkweise wegkommen, dass Asphalte unter Verwendung von recyceltem Material ein minderwertigeres Produkt darstellen. Heute gilt oft Alt-Asphalt, der ausgebaut wird, als Abfall.

*Wo erwarten Sie künftig die wesentlichen technologischen Neuerungen, gerade beim Bitumen?*

**Blab:** Bitumen ist ein hochwertiger und komplexer Baustoff. Aber während der Liegedauer altert, versteift und versprödet es, weshalb langfristig Risse auftreten. Wir suchen daher nach Wegen, um die Eigenschaften des Bindemittels durch geeignete Methoden am Ende der Lebensdauer wieder herzustellen.

**Spiegel:** Daher gehen wir derzeit klar in Richtung hochmodifizierte Polymerbitumen, die die verschlechterten Bitumeneigenschaften im Ausbauasphalt ausgleichen und verbessern. Wir suchen hier die Zusammenarbeit



**MARKUS SPIEGL,**  
OMV:  
„Wir arbeiten hier mit national und international renommierten Institutionen zusammen.“

mit national und international renommierten Institutionen, um nach einigen Jahren gezielter Forschung entsprechende wissenschaftliche Ergebnisse zu erhalten. Dabei geht es um neue Zusatzstoffe und neue Versuchsmethoden.

**Weixlbaum:** Solche Ansätze sind sicherlich wichtig. Denn die bisherigen Refreshing-Verfahren regenerieren nur die Deckschicht in eine Tiefe von 3–4 cm, wie z.B. beim Remix- oder auch Repaveverfahren. In der Verwendung von Altasphalt bestehen aber sicherlich auch sehr gute Chancen. Wenn wir die in Österreich bestehenden Asphaltmischanlagen heranziehen, so kommen wir heute bereits auf ca. 100 Anlagen, die für ein solches Recycling einsetzbar wären.

*Welchen Einfluss könnte Recycling künftig in den Ausschreibungen erhalten?*

**Rossbacher:** Wir haben den Recyclinggedanken bereits in unseren Ausschreibungen verankert. Wir fördern den Einsatz von Altasphalt. Wir haben heute bereits Recycling-Asphaltzugabequoten von 10 bis 15 Prozent. Recyclingmaterial wird bereits seit vielen Jahren verstärkt im Untergrundbereich, also als Unterbau, verwendet.

**Steiner:** Sicherlich muss es im Interesse aller liegen, diese Quoten konsequent zu erhöhen. Auch im hochrangigen Straßennetz laufen weitere diesbezügliche Projekte. In Deutschland sehen wir in einzelnen Bundesländern bereits Recyclingquoten von 40 bis 50 Prozent.

*Danke für das Gespräch!*