

**Betonstraßentagung 2005**

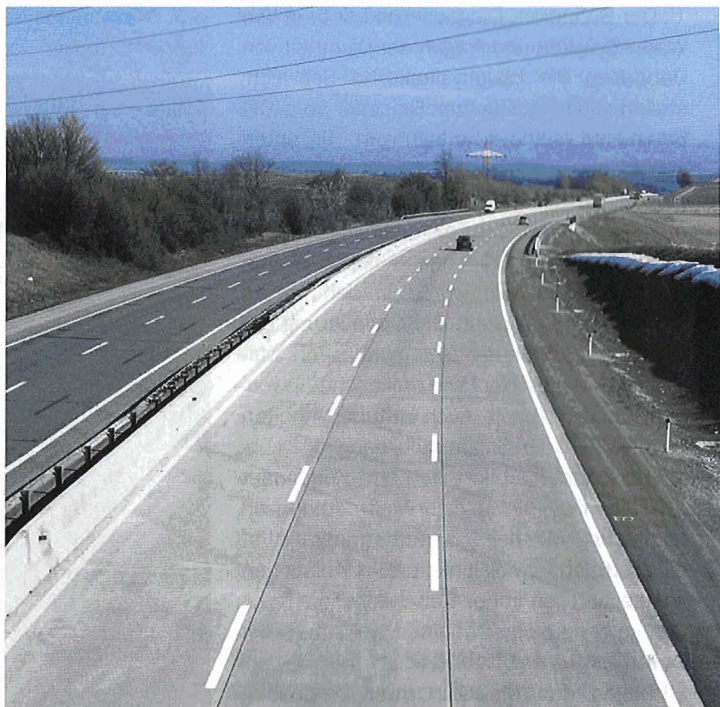
# Wirtschaftswege innovative nützen

*Die Kommunikationsplattform für Fachleute des Straßenbaues hat sich über die Grenzen Österreichs hinaus etabliert. Die Wirtschaftlichkeit von Betonstraßen ist EU-weit das Thema.*

Alternierend zum Betontag fand die 2. Betonstraßentagung mit mehr als 250 Teilnehmern, bestehend aus Vertretern der Bauherrschaft, Bau- und Baustoffindustrie, Planer und Wissenschaft statt. „Im internationalen Erfahrungsaustausch mit über 50 Fachleuten aus Belgien, Deutschland, Kroatien, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn soll diesmal der Schwerpunkt im Bereich der Wirtschaftlichkeit und Langlebigkeit von Betonstraßen sowie in der optimalen Einbindung von Wirtschaftswegen in die Landschaft liegen“, betonte Helmut Prager stellvertretend für die österreichische Forschungsgemeinschaft Straße- und Verkehr – Arbeitsgruppe Betonstraßen (FSV), die Österreichische Vereinigung für Beton- und Bautechnik – Sektion Betonstraßen (ÖVBB) und die Vereinigung der Österreichischen Zementindustrie (VÖZ).

## Vom Naturweg zum Spurweg

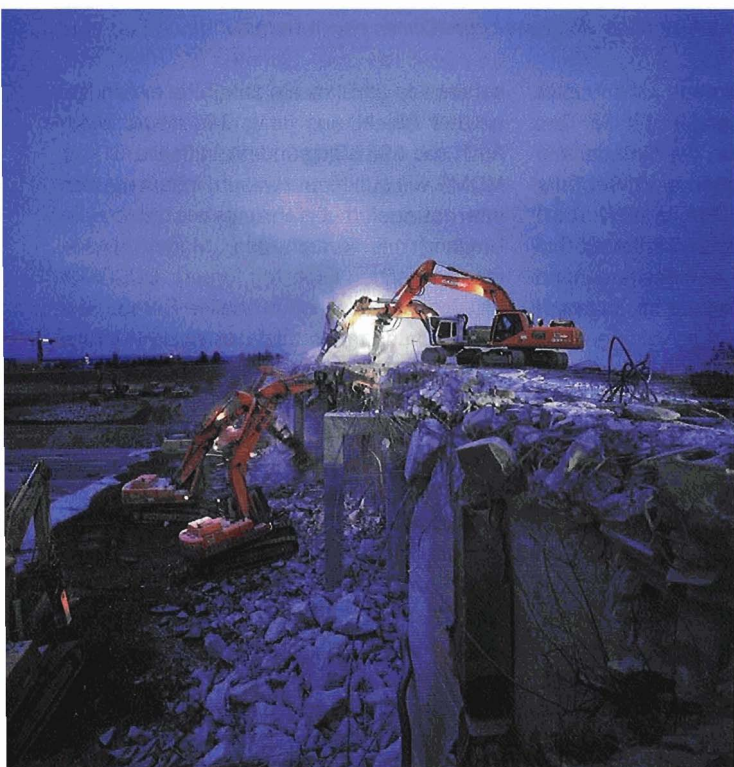
Experten aus der Schweiz und Österreich berichten über die 30-jährige gute Erfahrung im Betonspurwegebau. Daraus kann eine Nutzungsdauer von mindestens 30 Jahren als gesichert angenommen werden. Zu den ökonomischen Aspekten zählen die hohe Tragfähigkeit auch bei schlechten Untergrundverhältnissen und die minimalen Erhaltungskosten. Zusätzlich sind auch die ökologischen Aspekte, wie die geringere Störung des Wasserhaushaltes, die geringere Bodenversiegelung und die Schaffung von zusätzlichen Lebensräumen für Kleintiere und Pflanzen hervorzuheben.



Der Baustoff Beton findet im Straßenbau innovative Anwendungen.

Die zuverlässige Beurteilung von Belastungs- und Konstruktionsvarianten von hochbelasteten Betonstraßen waren ein weiterer Themenschwerpunkt. Laut Ronald Blab, TU Wien, Institut für Straßenbau und Straßenerhaltung ist eine rein theoretische Betrachtung für sich allein zur Abschätzung des Beanspruchungsverhaltens geeignet, da in den Berechnungsmodellen immer von idealisierten Bedingungen ausgegangen werden muss. Im Rahmen von analytischen Bemessungsberechnungen können gezielte Empfehlungen für die konstruktive Ausbildung von Betondecken gegeben werden.

Whitotopping – eine unkonventionelle Sanierungsmethode für Asphaltstraßen – wurde am Betonstraßentag ebenso näher beleuchtet. Erfahrungen und Ergebnisse aus Deutschland haben gezeigt, dass anstatt einer Kompletterneuerung eine Ertüchtigung der schadhaften Asphaltdecke mit einem relativ dünnen „Betonüberbau“ in einer Stärke von fünf – 20 Zentimeter möglich ist. „Diese ausnehmend wirtschaftliche Whitotopping-Bauweise bietet für die Instandsetzung bzw. Ertüchtigung schadhafter und/oder unterdimensionierter Asphaltdecken im Bereich von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen und Flugbetriebsflächen eine dauerhafte Lösung. Auch für die Beseitigung von Problemstellen an neuralgischen Punkten im innerstädtischen Bereich, wie beispielsweise an Ampel- und Kreuzungsbereichen, Busspuren etc., bei denen durch das Anfahren und Bremsen Spurrinnen und Verwerfungen entstanden sind, kann diese Bauweise ein echter ‚Problemlöser‘ sein“, erklärte der deutsche Experte Siegfried Riffel von HeidelbergCement AG.



Vösendorf – eine Riesenbaustelle auf der Wiener Außenringautobahn.

Michael Pauser