

Forum Strasse in Olten

Die unsichtbare Baustelle

Mit grosser Freude konnte Christian Angst, Organisator der Strassenbau-Fachtagung «Forum Strasse», rund 200 Teilnehmende im Stadttheater in Olten sowie weitere 100 «Livestreamer» begrüßen.

Ja bestimmt, der Titel «die unsichtbare Baustelle» sei provozierend, unsichtbare Baustellen nicht möglich, meinte Christian Angst. Und doch sei dies genau das, was sich Verkehrsteilnehmende wünschen: perfekt instand gestellte Infrastrukturen ohne jegliches Hindernis – weder Staus, Baustellen noch Unfälle. Staus sind Ärgernisse, die uns alle betreffen. Daher will das ASTRA diese bis 2030 um 25% gegenüber 2015 reduzieren, wie ASTRA-Direktor Jürg Röhliberger erläuterte. Dies ist ein ambitioniertes Ziel, lagen doch die Staustunden sogar im Lockdown-Jahr 2020 über dem Wert von 2015. Da 84% des Personenverkehrs (inklusive öffentlichen Verkehrs) auf Strassen stattfindet, sind Staus ein volkswirtschaftlich relevantes Thema. Die Staukosten werden auf 225 Franken pro Einwohner und Jahr geschätzt – insgesamt 1,8 Mrd. Franken pro Jahr, wie Micaël Tille vorrechnete. Diese jährlich insgesamt 30 000 Staustunden auf allen Schweizer Strassen sind zu 70% auf Verkehrsüberlastungen zurückzuführen. Es ist daher naheliegend, dass verschiedene Massnahmen parallel umgesetzt werden müssen: bessere Nutzung der bestehenden Verkehrsflächen, zusätzliche Flächen (Strategisches Entwicklungsprogramm STEP), raschere Baustellen und weniger Baustellen durch bessere Baustoffe.

Radio-Moderator Bernie Schär leitete gekonnt eine rege Diskussion zwischen Röhliberger und Transporteur Daniel Schöni. Unter anderem kam klar zum Ausdruck, dass der Individualverkehr nicht nur rational ist, sondern auch emotional. Deshalb spreche man mehr über 40 000 Lkw als über 5 Mio. Autos, meinte Schöni.

Jürg Merian (ASTRA Zofingen) stellte die ASTRA-Bridge vor, eine mobile Konstruktion, mit welcher der Verkehr über der Baustelle geführt wird. Darunter können die Bauarbeiten in einem geschützten Raum mit 100 m Länge, 5 m Breite und 3 m Höhe ungestört erfolgen. Die weltweit einzigartige Konstruktion soll erstmals im Frühjahr 2022 auf der Baustelle A1 Luterbach-Recherswil eingesetzt werden.

Auf Flughäfen wird Schnellbeton verwendet, um Pisten über Nacht instand zu stellen. Warum ihn nicht auch im Strassenbau einsetzen? Bereits nach 2 Stunden könne der durch ein Gemisch aus verschiedenen Zementen und Klinkersorten hergestellte Schnellbeton beansprucht werden. Felicia Constantinopoulou (Concretum) erläuterte das Vorgehen und die Vor- und



Christian Angst – Organisator «Forum Strasse» (IMP Bautest AG).

Nachteile. Da Zeit auch Geld sei, könne dies die 7 Mal höheren Kosten den «Schnellbetons» fallweise rechtfertigen – vor allem wenn auch die Staukosten in Betracht gezogen werden.

Möglichkeiten, die Baumaterialien durch gezielte Entwicklungen und Innovationen dauerhafter zu machen (Konrad Mollenauer, TU Kassel) oder schneller einzubauen (Carsten Künning, Strabag Hannover und Marco Schünemann, Kemna Bau, Pinneberg) wurden besprochen. Mollenauer zeigte die labortechnischen Möglichkeiten, die Gebrauchseigenschaften des Asphalt gezielt zu untersuchen. Besonderen Wert legte er auf Steifigkeit, Ermüdungs-, Verformungs- sowie Kälteverhalten. Eindrücklich war die Vorstellung einer Turbo-Baustelle, bei der innert 96 Stunden eine 4 km lange und 15 m breite Strecke instand gestellt wurde. Dabei wurden Binder- und Deckschicht 12 cm tief gefräst und durch einen neuen Aufbau bestehend aus Binderschicht, SAMI und Deckschicht ersetzt. Auch die Markierungen sowie Bohrkernentnahme zur Qualitätskontrolle erfolgten in dieser kurzen Zeitspanne. Eindrücklich ist auch der maschinelle Aufwand: 3 Asphalt-Werke (und ein viertes als Reserve), 2 Fertiger und Beschicker (plus 3. Reserve-Fertiger) mit 10 Walzen (plus 2 Walzen in Reserve) sowie an die 100 Sattelzüge wurden eingesetzt.

Die Möglichkeit, zwei Asphalt-Schichten auf einmal einzubauen (Kompakt-Asphalt), wurden vorgestellt. Diese Bauweise sei erst bei Flächen grösser als 25 000 m² ökonomisch sinnvoll, erläuterte Schünemann. Spezialfertiger mit zwei Einbaubohlen werden zunehmend durch InLine-Pave verdrängt, bei denen zwei modifizierte Fertiger hintereinander fahren.

Die Tagung zeigte deutlich auf, dass die Bauindustrie einige Pfeile im Köcher hat, um die Staus durch Baustellen zu reduzieren.