

«bauherren interessieren sich für innovationen»

Text: Beat Matter Fotos: pd

Die Pavono AG entwickelt und vermarktet Produkte für den Strassenbau.

Teilhaber Felix Lichtsteiner über Innovationen und Innovationsfreude in der Bausparte. Und über das erfolgreiche Pavono-Seminar.

«der bauingenieur»: Seit 2017 führen Sie jährlich das sogenannte Pavono-Seminar durch. Mittlerweile fanden zwei solche Seminare statt: eines zum Thema farbige Beläge. Und eines im November 2018 zum Thema hochbelastete Asphaltbeläge. Was war Ihre Motivation, diese Seminarveranstaltung zu lancieren?

Felix Lichtsteiner: Mit dem Seminar verfolgen wir das Ziel, dass sich Interessierte informieren und Informationen austauschen können. Das Format mit spannenden Vorträgen ermöglicht es uns, viele interessierte Fachleute anzusprechen. Die Diskussionen, die daraus entstehen, helfen uns, Fragen zu klären. Sie helfen uns aber auch, die Bedürfnisse unserer Kunden – und dazu zähle ich nicht nur unsere direkten Kunden, sondern auch die Planer und Bauherren – besser zu verstehen. Ein weiteres Ziel des Seminars ist es, Pavono im Markt zu platzieren. Pavono will wahrgenommen

werden als Produzent und Distributor von hochwertigen Baustoffen sowie als Marktteilnehmer mit hoher technischer Kompetenz.

Wie sind Sie nach zwei Durchführungen mit der Akzeptanz und dem Zulauf aus der Strassenbauer-Branche zufrieden?

Wir sind sehr zufrieden. Beim Seminar zum Thema farbige Beläge fokussierten wir uns auf die Landschaftsarchitekten und Hersteller von farbigen Belägen. Die Teilnehmenden empfanden die Veranstaltung als sehr informativ und tiefgreifend, nicht etwa als reine Promo-Veranstaltung oder Eigenwerbung. Ich glaube auch, dass unser Konzept, das sich von anderen Tagungen unterscheidet, hier entscheidend zum Erfolg beiträgt: Die Präsentationen am Seminar dürfen nicht mehr als 20 Minuten dauern, und greifen Themen auf, die anschliessend in der Diskussion abgearbeitet werden. Überdies können Seminar-Teilnehmer bereits im Vorfeld der Veranstaltung Fragen zum Thema eingeben. Das hilft mit, eine spannende Diskussionsrunde zu ermöglichen.

Gab es Anspruchsgruppen, die Sie bisher an der Veranstaltung vermissten und bei einer nächsten Durchführung gerne zahlreicher im Publikum sähen?

Wir hatten Teilnehmer aus allen Bereichen des Strassenbaus an unserem Seminar: Behörden, Planer, Ingenieure, Prüflabors, Unternehmer, Produzenten – insgesamt also eine gute Präsenz der verschiedenen Interessengruppen. Ich würde mir aber wünschen, den Kontakt zu den Ingenieuren noch intensivieren zu können, sodass wir häufiger vertiefte technische Diskussionen mit ihnen führen könnten.

Worin liegt der konkrete Nutzen für einen Tiefbauingenieur, einen Strassenbauer, ein Behördenmitglied, das Seminar zu besuchen?

Der Teilnehmer bekommt innerhalb des Themenbereichs des Seminars Antworten auf aktuelle Fragen, Probleme sowie die dazugehörigen Lösungen. Er kann Kontakte mit anderen Teilnehmern knüpfen und er lernt Experten kennen, die Fachleute auf dem Gebiet sind.

Wird es 2019 wieder ein Pavono-Seminar geben?

Auf jeden Fall. Das diesjährige Pavono-Seminar findet am 8. November wiederum in der Villa Boveri in Baden statt. Thema diesmal sind modifizierte Asphalte.

An der letzten Veranstaltung gaben die versammelten Fachbesucher an, dass Innovation im Bereich der Strassenbeläge wichtig sei und dass neue Belagsarten in Zusammenarbeit mit den Planern und Ausschreibern getestet werden sollten. Aus Ihrer Warte: Wie innovativ zeigt sich die Branche, wenn es dann wirklich um praktische Testprojekte geht?

Ich bin überzeugt davon, dass sich die Bauherren für Innovationen interessieren. Die Beispiele «Neue Generation von polymermodifiziertem Bindemittel des Typs HiMA» oder die Verwendung von Rejuvenatoren zeigen doch, dass sowohl die Hersteller von Asphalt als auch die Bauherren grosses Interesse für neue Produkte und Lösungen zeigen – wenn es wirtschaftlich und technisch sinnvoll ist. Und dann gelingt es auch, Teststrecken zu bauen. Ich glaube aber auch, dass mehr Forschung als Basis von Innovation betrieben würde, wäre der Zugang zu Forschungsprojekten und Forschungsgeldern einfacher. Ich hätte da einige Ideen für Forschungsprojekte.

In der Westschweiz ist im Strassenbau eine grössere Akzeptanz vorhanden, um Neuigkeiten kennenzulernen und anzuwenden. Wie ist das aus Ihrer Sicht zu erklären?

Als Pavono haben wir in der Tat einige Anfragen mehr aus der Westschweiz, was technische Beratung für neue Produkte und neue technische Lösungen bezüglich Asphalte betrifft. Wir arbeiten in der Westschweiz auch enger mit den Unternehmern und Herstellern von Asphalt zusammen, um neue Produkte mit verbesserten Eigenschaften zu formulieren. So können interessante Projekte gedeihen. Den Anstoss für solche neuen Produkte und Lösungen geben oft die Unternehmer, die sich Gedanken machen, wie die Dauerhaftigkeit von Asphalten erhöht oder Kosten reduziert wer-





Felix Lichtsteiner
Teilhaber Pavono AG

den können. Das grosse Interesse seitens unserer Kundschaft ist auch der Grund, warum wir einen zusätzlichen Mitarbeiter für die Betreuung der Kunden in der Westschweiz bestimmt haben. Dass man sich in der Deutschschweiz stärker an Regelwerk und Ausschreibung orientiert, ist möglich.

Ihre Pavono AG entwickelt und vermarktet innovative Produkte für den Strassenbau. Welches sind Ihre zentralen Angebote?

Unsere wichtigsten Produkte sind zweifellos die Additive für die Haftverbesserung und die Produkte zur Herstellung von eingefärbtem Asphalt.

Da haben wir einige neue Produkte im Sortiment. Auch im Bereich des Asphalt-Recyclings haben wir zum Beispiel mit Gilsonite oder den Fasern mit Rejuvenatoren neue Ideen und neue Produkte am Start. Nachdem wir in den vergangenen Jahren unser Produktsortiment stetig erweitert haben,



sind wir aber im Moment in einer Phase der Konsolidierung. Einige neue Produkte, die wir sehr interessant finden, sind trotzdem auf unserem Radar.

Gilsonite-modifizierter Asphalt wird beispielsweise in Deutschland bereits seit Jahren für hochbelastete Verkehrsflächen eingesetzt. Auch in Österreich werden gezielt Referenzprojekte mit dem Material realisiert. Blöd gefragt: Was ist Gilsonite? Und was ist speziell daran?

Gilsonite ist ein hochreines, natürliches Kohlenwasserstoffharz, welches in dieser Form ausschliesslich im US-Bundesstaat Utah vorkommt. Gilsonite ist vergleichbar mit Erdöl, aber 5 bis 10 Millionen Jahre älter, das im Laufe der Zeit seine flüchtigen Bestandteile verloren hat und das nun in Flözen bergmännisch abgebaut wird. In der Regel hat Strassenbaubitumen eine inhomogene Molekularstruktur. Für den Strassenbau wichtige Asphaltene, Harze und Öle werden bei der Vakuumdestillation herausgefiltert und dem Bitumen entzogen. Durch die Beigabe von Gilsonite werden dem Bitumen diese wichtigen Bestandteile wieder beigefügt und wird die Molekularstruktur homogenisiert.

In der Schweiz indes hat es bislang kaum Fuss gefasst.

Das kann man so nicht sagen: Gilsonite wird regelmässig für die Herstellung von Gussasphalt verwendet. Zudem hat sich Gilsonite bewährt, um die Steifigkeit von Belägen zu verbessern, ohne die Ermüdungsfestigkeit zu reduzieren. Da gibt es immer wieder Projekte, für deren Umsetzung Gilsonite verwendet wird.

Waren es in Deutschland und Österreich private oder öffentliche Initiativen, die erste Projekte mit Gilsonite-modifiziertem Asphalt ermöglichten?

In Deutschland war das erste Projekt eine Industriestrasse im Stahlwerk Thyssen-Krupp-Mannesmann in Duisburg. Die hervorragende Performance der Gilsonite-modifizierten Asphalt hat dann auch das Interesse von öffentlichen Auftraggebern geweckt. Mittlerweile werden Gilsonite-modifizierte Asphalt sowohl von privaten als auch öffentlichen Auftraggebern geschätzt.

Wo sähen Sie im Schweizer Strassenbau geeignete Anwendungsbereiche für Gilsonite-modifizierten Asphalt?

Bei hoch belasteten Trag- und Binderschichten sowie ausgewählten Deckschichten und Gussasphalt sowie Versiegelungen von offenporigen Asphalt. Besonders geeignet ist die Verwendung von Gilsonite für den Bau von Busspuren und Kreiseln.

Wie schneidet das Produkt in entsprechenden Einsatzbereichen in Deutschland und Österreich qualitativ und auf lange Frist ab?

Seit 2004 wurden rund 1 Million Tonnen Gilsonite-modifizierte Asphalt sowohl in industriellen als auch kommunalen und überregionalen Asphaltkonstruktionen mit sehr hohen Belastungen eingebaut. Dies ohne Beanstandungen.

Welches sind die konkreten Vorteile gegenüber alternativen Modifikationen?

Gilsonite bietet bereits mit geringen Einsatzmengen die Möglichkeit, die Performance der Asphaltkonstruktion signifikant zu verbessern. Da es sich bei Gilsonite um ein natürliches Additiv handelt, können Gilsonite-modifizierte Asphalt ohne Bedenken über den Recyclingkreislauf wieder der Produktion von hochwertigen Asphalt zugeführt werden.

Die Asphalt-Modifikation mit Gilsonite ist teurer als alternative Modifikationen. Können die Mehrkosten in der Anfangsinvestition über den Lebenszyklus kompensiert werden?

Eine Modifizierung mit Gilsonite mag auf den ersten Blick teurer erscheinen als manche anderen Modifikationen. Wenn aber die Performance, die Lebensdauer der Asphaltkonstruktion, die Anwendung an der Mischanlage sowie beim Einbau in Betracht gezogen wird, fällt die Kosten-Nutzen-Rechnung sehr zum Vorteil von Gilsonite aus. Hinzu kommt: Gilsonite-modifizierte Asphalt werden meist als Alternative zu Betonkonstruktionen oder halbstarren Decken in Betracht gezogen. Werden die Kosten einer Gilsonite-Modifizierung diesen Bauweisen gegenüber gestellt, fällt die Bewertung immer zugunsten von Gilsonite aus.

Gilsonite wird hauptsächlich in Trag- und Binderschichten von Verkehrsflächen eingesetzt. Für den Einsatz in der Deckschicht bieten Sie mit dem Produkt Gilsoflex ein separates Produkt an: Worin liegt der Unterschied?

Bei Gilsoflex handelt es sich um ein Compound aus Gilsonite und einem speziellen SIS-Polymer. Mit Gilsoflex geben wir Asphaltmischanlagen die Möglichkeit, Asphaltdeckschichten mit hohem Erweichungspunkt Ring und Kugel und hoher elastischer Rückstellung in Klein- und Kleinstmengen zu produzieren. In der Regel werden solche Werte nur mit hochwertigen polymermodifizierten Bindemitteln erreicht. Diese Spezialbindemittel werden oft für grössere Baulose zur Verfügung gestellt. Gilsoflex ist aber auch für kleinere Baulose geeignet, weil es einfach auf dem Asphaltmischwerk hergestellt werden kann.

Müssen Gilsonite und Gilsoflex zwingend gemeinsam verwendet werden? Oder können die Produkte auch mit alternativen Deck- oder Unterschichten kombiniert werden?

Für Gilsonite-modifizierte Trag- und Binderschichten gibt es keine nennenswerten Alternativen. Bei Deckschichten können auch polymermodifizierte Bindemittel eingesetzt werden. Neueste Untersuchungen belegen, dass eine Verwendung von Gilsonite und polymermodifiziertem Bindemittel nochmal eine signifikante Verbesserung der Performance von Deckschichten ermöglicht.

Sollte ein Privater oder ein Amt einen Gilsonite-Versuch andenken oder gar umsetzen wollen: Können Sie intensive fachliche Begleitung anbieten?

Gerade darin liegt unsere Stärke. Wir begleiten ausschreibende Stellen von der Konzipierung der Asphaltkonstruktion über die Ausschreibung bis zur Durchführung eines Bauvorhabens.

Wenn Sie sich ein Schweizer Referenzobjekt für 2019 wünschen könnten: In welchem Einsatzbereich würden Sie dieses ansiedeln?

Ich würde mich freuen, wenn wir eine Kampagne für Busspuren, Bus-Haltebuchten oder Kreiseln mit Gilsonite und Gilsoflex durchführen könnten.