



# Kein(es) Weg(s) in Schutt und Asche

© Eisner / Asamer

Die umfangreichen Sanierungs- und Erweiterungsprojekte wie auch die Vorschriften in punkto Recycling fordern die Bauwirtschaft. In Österreich werden rund fünf Millionen Tonnen Baurestmassen jährlich recycelt – die Einsatzgebiete für die wiedergewonnenen Rohstoffe sind vielfältig.

Text: [Gisela Gary](#)

Sobald ein neuer Bahnhof fertiggestellt ist, vergisst der Betrachter die unglaubliche Baustelle, die dem Neubau oder der Sanierung voran gegangen ist. Ein gutes Beispiel dafür ist der soeben eröffnete Shopping-Teil des Wiener Westbahnhofes oder auch der Abbruch des Wiener Südbahnhofes für den neuen Hauptbahnhof. Dort wurden an die 445.000 Kubikmeter umbauter Raum abgetragen, 50 Prozent davon Abbruchmaterial. Rund die Hälfte davon waren Werkstoffe wie Metall, Holz, Glas, Kunststoffe, die zur Wiederverwertung mit der Bahn abtransportiert wurden. 35 Prozent der abgebrochenen Materialien konnten wiederverwendet werden. Zehn Prozent, wie z. B. Eternitverkleidungen, mussten auf die Deponie gebracht werden. Insgesamt war der Aufwand für den Abbruch enorm, erklärt Karl-Johann Hartig, ÖBB-Gesamtprojektleiter Hauptbahnhof Wien: „Das gesamte recycelbare Material, insbesondere Betonabbruch und Gleisschotter, wurde direkt vor Ort wieder aufbereitet und eingesetzt. Das bedeutete eine Minimierung der Transporte aus dem Gelände

hinaus. Transporte von Aushub, der wegen seiner Materialeigenschaften am Gelände nicht wieder eingesetzt werden konnte, erfolgten per Bahn.“ Vor zwei Jahren starteten die Abbrucharbeiten für den Wiener Südbahnhof und die Garage. Besonderes Augenmerk wurde auch auf die Schonung der Anrainer und Fahrgäste gelegt. So wurden Befeuchtungsanlagen gegen den Staub und ausschließlich lärmarme Baumaschinen eingesetzt.

Bis 2020 müssen alle EU-Mitgliedstaaten laut Abfallrahmenrichtlinie 70 Prozent der mineralischen Baurestmassen verwerten. Insgesamt löst jeder EU-Bürger jährlich rund vier Tonnen Abfall aus. Bau- und Abbrucharbeiten verursachen den größten Anteil des Abfalls. Die EU-Mitgliedsstaaten haben einen Primärmaterialverbrauch von rund 16 Tonnen pro Kopf und Jahr. Über fünf Millionen Tonnen Baurestmassen werden jährlich in Österreich verarbeitet – womit Österreich in puncto der Erfüllung der EU-Abfallrahmenrichtlinie ganz gut im Rennen liegt. Martin Car, Geschäftsführer des österreichischen Recyclingverbandes, wird nicht müde zu betonen, dass aus den

mineralischen Bau- und Abbruchabfällen hochwertige Baustoffe gewonnen werden können: „Der Lifecycle-Gedanke gewinnt auf EU-Ebene Bedeutung. Aus typischen Hochbaurestmassen wie Beton, Ziegel aber auch Asphalt können andere Baustoffe wie z. B. Leichtbeton mit Ziegelgranulat gewonnen werden.“ Damit werden nicht nur Transporte reduziert, sondern Rohstoffe wie Sand und Kies gespart. Das Recycling erfolgt mit stationären oder mobilen Anlagen – in den technischen Richtlinien ist die Arbeitsweise der Brecher und Siebe genau präzisiert.

## Bürokratie und Kosten

Das Altlastensanierungsgesetz ist die Grundlage für die Versorgung von Altlasten. Es regelt die Einhebung der Altlasten-



© Archiv

*Abbruch Südbahnhof: An die 450.000 Kubikmeter umbauter Raum mussten abgetragen werden – mehr als ein Drittel davon konnte wiederverwertet werden*

*Straßenbau: Mit recyceltem Beton können Straßen hochqualitativ erneuert werden*

sanierungsabgabe und die Mittelverwendung, dadurch hat es einen Lenkungseffekt. „Durch das Nachziehen – entsprechend der Inflation – der Höhe des Altlastensanierungs-Beitrages mit 1. 1. 2012 auf 9,20 Euro pro Tonne für Baurestmassen wird die Rentabilität für das Baustoff-Recycling sicher gestellt“, erklärt Car.

Die Gesellschaft für Ökologie und Abfallwirtschaft, eine als Verein organisierte Interessensvertretung von Bau- und Entsorgungsunternehmen, sieht das anders: „Finanzielle Begehrlichkeiten des Bundes verschärfen die Situation zusehends. Mit der 2011 erfolgten Novellierung der Altlastensanierungsabgabe wurde, wenn auch befristet bis 2014, die Zweckbindung der Mittel für die Sanierung von Umweltschäden aufgehoben.“

Bemängelt wird von der Gesellschaft für Ökologie und Abfallwirtschaft, dass wichtige abfallwirtschaftliche Normen schon fast in halbjährlichen Abständen novelliert werden. Die Branche leidet unter dem Regulierungswahn des Gesetzgebers. Die schon fast turnusmäßige nächste Änderung des Alsag verspätet sich. „Die im Herbst zur Begutachtung ausgeschickte Novelle wird Anfang nächsten Jahres nicht in Kraft treten“, sagt Car. Das Umweltministerium will das Alsag-System komplett ändern.

Walter Martinelli, Geschäftsführer Porr Umwelttechnik, kritisiert das fehlende Abfall-Ende: „Dass das Abfall-Ende immer noch nicht klar festgeschrieben ist, liegt vermutlich an der Angst, ein Material, das einmal als Abfall deklariert wurde, nach dem Recycling als Baustoff zu benennen.“ Ein Dorn im Auge ist Martinelli ebenso die teilweise aufgehobene Zweckbindung: „Ich sehe die Steigerung des Altlastensanierungsbeitrages dann als sinnvolles Instrument, wenn die Mittel für die Sanierung von Altlasten verwendet wird. In Österreich gibt es de facto noch rund 2500 Altlasten – für deren Sanierung braucht man ungefähr bis zum Jahr 2050 und Mittel, deshalb sollte die Zweckbindung wieder möglichst rasch eingeführt werden.“

Roman Rusy von der Gesellschaft für Ökologie und Abfallwirtschaft, steht wie auch Martinelli der Novelle positiv gegenüber: „Die Altlastensanierungsabgabe wird inhaltlich eine positive Ausnahme darstel-

len. Die bisher auf das Deponieren, Exportieren oder Verbrennen eingehobene Steuer soll bereits bei der Weitergabe von Abfall fällig werden. Damit kann häufigem Besitzerwechsel, der oft in einem Verschwinden des Abfalls in illegale Kanäle resultiert,



Abbruch des Postgebäudes am Wiener Südbahnhof

vorgebeugt werden. Sinnloses Recyceln ohne tatsächliche Rückführung in den Stoffkreislauf wird mit der Alsag-Novelle 2012 kein Schlupfloch mehr darstellen, da eine Steuererleichterung vom Nachweis des Verwertungserfolges abhängig gemacht werden soll.“

Car stellt ebenso fest, dass die starke Erhöhung des Altlastenbeitrages praktisch nicht der Altlastensanierung zugute kommt: „Es ist eine Geldbeschaffung zur Budgetsanierung, da bis 2014 ein erheblicher Anteil direkt ins Budget fließt.“ Positiv bewertet Car jedoch, dass die derzeitige prohibitive Regelung, wonach qualitätsgesicherte Recycling-Baustoffe für den notwendigen Deponeibau (Randwall, Filterschichten) per Gesetz beitragspflichtig sind, nun nicht mehr vorgesehen wird. Damit

können bis zu 400.000 Tonnen Primärbaustoffe in Zukunft durch Recycling-Baustoffe substituiert werden; d. h. die sinnwidrige Regelung, Primärbaustoffe aus Kostengründen „zwangsweise“ für die Deponie zu verwenden, würde in Zukunft keine Anwendung mehr finden.

### Innovative Ideen für Beton

Die European Quality Association für Recycling, EQAR, forderte auf ihrem jüngsten Kongress noch mehr Ressourceneffizienz im Bereich der mineralischen Baustoffe. Die Zeit drängt – die Klimaschutzziele forcieren eine nachhaltige Kreislaufwirtschaft. Die Einsatzgebiete für recycelte Baurestmassen sind dabei vielfältig – als Hinterfüllung im Leitungsbau wie auch für Drainagen, Schotterrasen oder im Straßenbau. Über zwei Millionen Tonnen Baurestmassen werden nach dem Recyclingprozess als Zuschlagstoffe für die Produktion von neuen Baustoffen verwendet. 2,2 Millionen Tonnen landen im Leitungsbau, als Künettenfüllung oder im landwirtschaftlichen Wegebau. An die 800.000 Tonnen werden für den Straßen-



**ÖKOTECHNA**  
Entsorgungs- und  
Umwelttechnik GesmbH

2380 Perchtoldsdorf, Waldmühlg. 31  
Tel. +43 1 876 82 74, Fax - 707

[www.oekotechna.at](http://www.oekotechna.at)      [kontakt@oekotechna.at](mailto:kontakt@oekotechna.at)

**Recycling österreichweit von**

- Beton**
- Asphalt**
- Bauschutt**
- Naturstein**
- Gleisschotter**
- Tunnelbausbruch**

**Mikrobiologische Behandlung von Böden und Gleisschotter**  **ALIEC**

**[www.oekotechna.at](http://www.oekotechna.at)**