

REPARATUR- ASPHALT

2019

Sonder-
veröffentlichung

schlütersche
www.baunetzwerk.biz

Das richtige Material

Die Auswahl ist groß:
sowohl für kleine wie
große Sanierungsflächen

Die richtige Technik

Damit die Reparatur
auch nachhaltig ist, bedarf
es entsprechender
Maschinenteknik





Bernd Steininger:
Sachverständi-
ger für Repara-
turasphalt

Foto: Steininger

Fatale Marktentwicklung zum Billigkaltmischgut

Wir führten ein sehr persönliches und offenes Interview mit Bernd Steininger über die Marktzustände bei der Beschaffung von Kaltmischgütern und Reparaturasphalten.

Die Familie Steininger blickt über eine Kompetenz in diesem Werkstoff bis auf das Jahr 1972 zurück, wo bereits der Seniorchef Walter Steininger (verstorben 2013) sich für hochwertige Reparaturasphalte einen Namen machte. Heute steht Bernd Steininger als Geschäftsführer und Inhaber der Firma aus Pfinztal bei Karlsruhe vor.

Herr Steininger, können Sie uns die Situation in Deutschland in Bezug auf Kaltmischgut und Reparaturasphalt aus Ihrer Sicht schildern?

» **Bernd Steininger:** Bis 2015 gab es keine technischen Norm-Vorgaben für die Beschaffung von Kaltmischgütern oder Reparaturasphalten. Dies hat dazu geführt und ist heute noch existent, dass in einem völlig unreguliertem Markt billige Kaltmischgüter auch auf Autobahnen und Bundesstraßen eingebaut wurden und werden, welche im Großteil umwelt- und gesundheitsschädliche Substanzen eingemischt haben. Wie in einer Dokumentation des „Spiegel“ dargestellt wurde, sind dies rund 5 l Altöl, Schalöl oder Lösemittel pro Tonne, die durch Regen ins Grundwasser versickern können. Der Gesamtverbrauch in der Bundesrepublik an Kaltmischgütern liegt bei ca. 200.000 t pro Jahr.

Bedeutet dies, dass wir von einer großen Umweltverschmutzung sprechen?

» **Bernd Steininger:** Korrekt.

Gibt es dafür Beispiele?

» **Bernd Steininger:** Ja, wie ich durch eine Ausschreibung weiß, beabsichtigt allein der Landesbetrieb Straßenbau NRW in den nächsten 2 Jahren 6.300 t lösemittelhaltige Kaltmischgüter einzubauen. Ich befürchte, dass hiervon auch große Mengen auf hochbelasteten Autobahnen und Bundesstraßen gelangen. Dabei ist technisch klar, dass diese Materialien neben der massiven Umweltbelastung auch über Monate nicht aushärten, bei Regen und Sonneneinstrahlung durchfetten und das Lösemittel oder Alt/Schalöl ins Grundwasser sowie der Splitt nach fehlender Bindung als Rollsplitt auf der Fahrbahn liegt. Auch in Baden-Württemberg werden vorwiegend lösemittelhaltige Kaltmischgüter auf der Autobahn verbaut, obwohl dies durch die H RepA verboten ist.

Sollte nicht gerade die Veröffentlichung H RepA Abhilfe schaffen?

» **Bernd Steininger:** Die H RepA als Hinweispapier ist derzeit die einzige Grundlage für die rechtssichere Beschaffung von Kaltmischgut und Reparaturasphalt. Mit

einer richterlichen Entscheidung des Landesgerichtes Karlsruhe hat die H RepA den Status eines Hinweispapiers verlassen und wurde durch das Gericht als Stand der Technik erklärt. Dies bedeutet, dass bei jeglicher rechtlicher Klärung beispielsweise bei einem Personenschaden vor deutschen Gerichten dieses Urteil sowie der derzeitige Stand der Technik, die H RepA, als Grundlage für die Rechtsprechung herangezogen werden wird.

Wer würde denn bei einer möglichen rechtlichen Klärung die Verantwortung tragen?

» **Bernd Steininger:** Dies müsste an dieser Stelle ein Richter beantworten. Vereinzelt haben sich aber schon ausschreibende Personen von Straßenbauämtern von ihrem Ausschreibungstext distanziert und auch Großausschreibungen deshalb aufgehoben, um nicht wegen eines falsch deklarierten Leistungsverzeichnisses in ein persönliches Haftungsrisiko zu geraten.

Bei Zentralausreibungen wird uns oftmals von der zentralen Beschaffung mitgeteilt, dass die einzelnen Autobahn- und Straßenmeister die Eignung der Kaltmischgüter vor dem Einbau sicherstellen sollen. Leider sind diese Straßenmeister oftmals der Meinung, dass sie sich auf die zentrale

Beschaffung in diesem Punkt verlassen können und das Material bedenkenlos überall verwenden können. Die Materialeinschätzung sollen oftmals die Streckenwarte übernehmen. Aus unserer Sicht kann ein Verarbeiter diese Verantwortung gar nicht tragen.

Der Zentraleinkauf von HessenMobil beispielsweise teilte uns mit, dass die Verantwortung der Materialprüfung sowie des rechtssicheren Einsatzes gerade bei hochbelasteten Verkehrsflächen BK₁₀₀ ausschließlich beim verantwortlichen Straßen- oder Autobahnmeister in den einzelnen Meistereien liegt. Nur die Tatsache, dass verschiedene Kaltmischgüter nach Ausschreibung bei HessenMobil im Intranet gelistet sind und bestellt werden können, entbindet den Straßen- oder Autobahnmeister nicht von seiner Verantwortung. Dies sei auch schriftlich dokumentiert und liegt jedem einzelnen Dienststellenleiter vor. Den Zentraleinkauf trifft somit anscheinend keine Verantwortung, auch wenn lösemittelhaltige Kaltmischgüter, welche nach H RepA auf BK₁₀₀ untersagt sind, von den Meistereien beispielsweise auf die Autobahn eingebaut werden oder die ausgeschriebene Qualität überhaupt geliefert wurde.

Können Sie einige Worte zu der Beschaffung von Reparaturasphalt und Kaltmischgut in Deutschland sagen?

» **Bernd Steininger:** Leider werden bisher die Gefahren für Mitarbeiter, Umwelt und Verkehrsteilnehmer, die von Kaltmischgütern und Reparaturasphalten ausgehen können, noch unterschätzt. Es gibt Onlinemedien, die sich durch die Veröffentlichung von Herstellertexten finanzieren. Die Richtigkeit der Inhalte wird nicht überprüft. Die meisten Leser wissen dies aber nicht. Es ist also reine Werbung, die bekanntermaßen alles verspricht. Beim Thema Reparaturasphalten versuchen wir als Hersteller, die Kunden in der größtmöglichen Neutralität aufzuklären. Es wäre aber notwendig, dass für einen Straßenbaustoff Fachleute vor Ort die Kunden beraten. Dies unter der Grundlage der H RepA sowie unabhängiger RAP Stra Prüfberichte, die die Straßenmeister beim Kauf als Vertragsbestandteil als Grundlage der Bestellung im Auftrag aufführen müssen.

Wie ist die derzeitige Realität aus Ihrer Sicht?

» **Bernd Steininger:** Es geht zu wie auf der Kirmes. Gerade Bauhofleiter und Straßenmeister werden von einer Flut von Kaltmischgut-

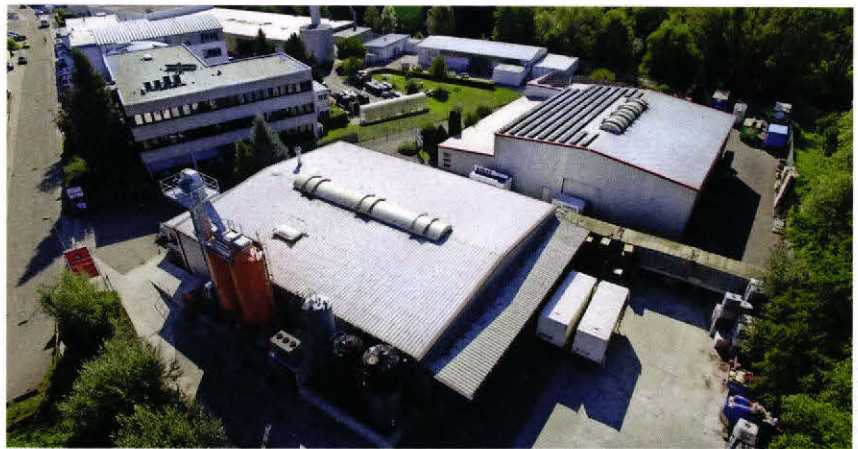


Foto: Steininger

Das vollautomatische Produktionswerk der Steininger Straßenbauprodukte Deutschland GmbH

verkäufern auf den Bauhöfen teilweise schon belästigt. Als ich 1998 in den Markt eingetreten bin, gab es 4 Produkte, die von technisch versierten Außendienstmitarbeitern vertrieben wurden. Stand 2019 sind es bei 6 Herstellern in Deutschland an die 180 verschiedene Kaltmischgüter - wobei keiner weiß, wie viel in Deutschland produziert und was da eigentlich eingemischt wurde.

Die Produkte werden größtenteils von fachlich unkundigen Vertretern, meist mit einem Bauchladen eines ganzen Kataloges verschiedener Produkte für den Bauhof, als bestes Material mit dem billigsten Verkaufspreis angepriesen. Anstatt über fachliche Grundlagen die Produkte seriös zu vertreiben, wird teilweise versucht, über Tankgutscheine oder Bierkisten zusätzlich zur Palette Kaltmischgut oder einem geschenkten Glühweinstand zu Weihnachten die Gunst der Verarbeiter oder Einkäufer zu gewinnen.

Was bedeutet dies für Sie als Hersteller?

» **Bernd Steininger:** Das schwierige Marktumfeld motiviert mich persönlich, meine Frau Michaela Steininger und unsere Mitarbeiter, uns noch mehr für ein seriöses Marktumfeld in Deutschland einzusetzen.

Hierbei geht es nicht mehr nur um den Verkauf von Reparaturasphalt. Gerade auch die Umweltverschmutzung von Billig-Kaltmischgütern in Zeiten von immer mehr Umweltschutzwillen der Bevölkerung wollen wir unterstützen. Hierbei werden wir unermüdlich die marktgegebenen Missstände auch bei politischen Stellen bis zum Verkehrsministerium offenlegen.

Da die reinen Materialkosten für eine Schlaglochreparatur im Schnitt nur bei 3 % der Gesamtkosten liegen, wollen wir einen Wettbewerb des wirklich besten Reparaturasphaltes nach technischen Grundlagen fördern. Es soll bei allen Herstellern in Deutschland eine Kultur im Wettbewerb der Herstellung besserer und umweltfreundlicher Produkte sinnhaft machen. Es soll das

wirtschaftlichste Material den Zuschlag erhalten, nicht das billigste.

Ich werde immer wieder betonen, dass wir unser Premiumprodukt Steiwa-Vario nicht zum Billigpreis anbieten können. Wir haben aber die Möglichkeit, durch unsere hochmoderne und vollautomatisierte Produktion auf alle Anforderungen und Marktgegebenheiten, sowie allen Anforderungen in Leistungsverzeichnissen und Aktionen von Mitbewerber zu reagieren. Weiterhin unterstützt uns unsere externe Rechtsabteilung, offenkundige Missstände, falsche Produktbeschreibungen oder gefakte Prüfberichte gerichtlich überprüfen zu lassen.

Das Erreichen eines seriösen Marktfeldes sehe ich für mich persönlich gerade in der Nachfolge meines Vater Walter Steininger als oberstes Ziel.

Was würden Sie den Lesern für eine Empfehlung beim Einkauf von Reparaturasphalt geben?

» **Bernd Steininger:** Reparaturasphalt ist für die Kunden unverzichtbar. Es ist aus meiner Sicht der derzeit einzige sinnvolle Weg, ad hoc auftretende Schäden im Rahmen der notwendigen Verkehrssicherungspflicht auch bei schlechten Witterungsbedingungen schnell zu beseitigen.

Es muss aber unabdingbar eine Qualitätssicherung vor Verwendung durchgeführt werden, um Umwelt- oder Gesundheitsschäden sowie Unfälle durch Rollsplitt und Ölspuren durch Billigkaltmischgut sicher ausschließen zu können. Hierzu kann das Material vorab in einer RAP-Stra Prüfstelle (für 400 bis 500 Euro) beispielsweise auf Aushärtung überprüfen werden. Weiterhin gibt es einen Kurztest, mit dem innerhalb von 20 Minuten eine Qualitätseinschätzung vorgenommen werden kann. Die Kosten für eine solche Prüfmuffe liegen unter 3 Euro. Gerne sind wir bereit, in der maximal möglichen Neutralität, interessierten Kunden die Möglichkeiten im persönlichen Gespräch aufzuzeigen.