

H RepA

„Vom Hinweispapier zum Regelwerk“

Die „Hinweise für Reparaturasphalt zur Schadstellenbeseitigung (H RepA)“ enthalten Informationen über Reparaturasphalte, Anforderungen an Reparaturasphalte, geeignete Baustoffe, anzuwendende Prüfungen und Bauverfahren zur Ausführung von Schadstellenbeseitigungen. Das Papier zeigt den aktuellen Stand des Wissens auf. Wir sprachen mit Bernd Steinger, Geschäftsführer der Steinger Straßenbauprodukte Deutschland GmbH, über die Notwendigkeit der H RepA.



Bernd Steinger: „Es kann nur im Interesse aller Beteiligten sein, wenn die H RepA kurzfristig in die ZTV BEA-StB 09/13 aufgenommen werden.“ (Quelle: DAV/hin)

asphalt: Herr Steinger, warum sitzen wir heute zusammen?

Steinger: Vor Kurzem ist in einer Bauzeitschrift ein Artikel erschienen, der die Notwendigkeit der H RepA und die Arbeit der Fachgremien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie die Deklarationen des GIS Codes der BG Bau infrage stellt. Vor dem Hintergrund der anhaltenden Diskussionen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz, gerade in der Asphaltbranche, halte ich solche Äußerungen für absolut fragwürdig und verurteilenswert. Auch die sich in Berlin derzeit abzeichnende neue sogenannte Ampel-Regierung wird diese Aspekte des Bauens, ich meine die ökologischen Aspekte und den Arbeits- und Gesundheitsschutz, weiter voranbringen. Denn man könnte in dem beschriebenen Artikel den Eindruck bekommen, dass die von 2012 bis 2016 vom Arbeitskreis 7.5.5 der FGSV und der BG Bau erarbeiteten H RepA unqualifiziert oder zumindest fragwürdig ist.

Was muss aus Ihrer Sicht passieren?

Steinger: Auch wenn es dringend notwendig ist, dass die H RepA spätestens bei der vorgesehenen Neuausrichtung der ZTV BEA-StB 09/13 im Bereich Baustoffe aufgeführt werden müssen bzw. in den künftigen ZTV Asphalt-StB Asphalt Teil 2 im Bereich Instandhaltung verbindlich einfließen, haben die H RepA bereits seit Einführung den Status eines reinen Hinweis-papieres in der Umsetzung der ausschreibenden Behörden sowie gerichtlicher Grundlagenecheidungen unter Benennung der H RepA längst verlassen.

Denn ein Hinweispapier der FGSV ist der erste Schritt in Richtung Regelwerk und zeigt den aktuellen Stand des Wissens auf. Gerade an aktuellen Themen, die die Asphaltbranche beschäftigen, wie beispielsweise der Arbeitsplatzgrenzwert, sieht man, wie wichtig Themen des Umwelt- und Gesundheitsschutzes werden. Auch beim Umgang mit Reparaturas-

phalten steht die Gesundheit der Beschäftigten an erster Stelle. Durch den Einsatz von lösemittelfreien Produkten wird dafür gesorgt, dass Arbeitskräfte nicht mehr über Geruchsbelastung und Übelkeit klagen müssen oder im schlimmsten Fall mit nicht deklarierten gesundheitsschädlichen Stoffen ahnungslos täglich umgehen.

Welchen Stand haben denn die H RepA aktuell?

Steinger: Seit Einführung der H RepA werden diese von der Mehrzahl aller ausschreibenden Behörden in Deutschland als Vertragsbestandteil teilweise oder vollumfänglich verwendet. Sie sind mittlerweile in der Anwendung Standard bei vielen Großausschreibungen. Aber auch bei rechtskräftigen Urteilen von Landes- und Oberlandesgerichten wurde in der Urteilsverkündung auf die H RepA verwiesen. Das Gericht stellte hierbei fest, dass die H RepA eine Grundlage dafür sind, wie angesprochene Verkehrskreise beispielsweise den Begriff „lösemittelfrei“ verstehen. Weiter stellte das Gericht fest, dass die H RepA die einzige von Fachleuten erarbeitete Empfehlung ist, bei welchem Lösemittelgehalt noch von „lösemittelfrei“ in Reparaturasphalten gesprochen werden kann. Wenn hierbei deutsche Gerichte bereits auf die H RepA so deutlich Bezug nehmen, zeigt dies nach meiner Einschätzung, dass die H RepA in Deutschland auch durch die umfangreiche Anwendung der Fachbehörden bereits den Status als Stand der Technik erreicht haben sowie darauf in künftigen Urteilen Bezug darauf genommen wird. Dies bestätigen übrigens auch die Aussagen von Dr. Christoph Dröge in einem Interview mit dem B I Baumagazin aus Kiel vom November 2019. Dr. Christoph Dröge, seinerzeit Referatsleiter Baubereich bei Straßen NRW, heute Niederlassungsleiter Rheinland der Autobahn GmbH, führte aus, dass es unterschiedliche Reparaturasphalte gibt, welche unterschiedlich reagieren. Dies sei bisher, also

vor Einführung der H RepA, immer etwas „nebulös“ gewesen, mit den H RepA ist nun aber Klarheit geschaffen worden. Fakt ist einfach, dass es sich bei den H RepA nicht um ein internes „Werk“ handelt, sondern dass die mit Reparaturasphalt beschäftigten Stellen hierauf zurückgreifen. Die Arbeit der FGSV hat sich hier als unverzichtbar herausgestellt. Dass die H RepA mittlerweile nicht nur bei allen Straßenbaulastträgern hohe Akzeptanz haben, zeigt sich auch daran, dass Landgerichte und Oberlandesgerichte in ergangenen Urteilen zu diesem Thema die H RepA als Urteilsgrundlage wendeten.

Wie sehen Sie das derzeitige Marktumfeld für Reparaturasphalte in Deutschland und die Bedeutung der H RepA?

Steinger: Es gibt in Deutschland im Verhältnis zu den angebotenen Produkten sehr wenige Hersteller von Reparaturasphalt: Dies ist aber vielen Endkunden nicht klar, weil es etwa 150 Zwischenhändler mit umetikettierter Ware gibt. Hierbei ist aber die Anzahl der Hersteller von lösemittelfreien Reparaturasphalten gerade in den letzten Jahren stark gestiegen, was nur den H RepA und der Einführung des GIS-CODES der BG Bau zu verdanken ist. Generell ist festzustellen, dass der Endkunde, also zumeist der städtische- oder Gemeindebauhof sowie die Straßen- oder Autobahnmeisterei, den Einsatz von lösemittelfreien Reparaturasphalten gerade wegen des Gesundheitsschutzes ihrer Streckenwarte vorzieht. Gerade diese Zielgruppe ist froh und dankbar, dass es endlich die H RepA gibt, welche ihnen eine verlässliche Entscheidungsgrundlage liefern.

Dann sollte doch eigentlich mit Einführung der H RepA alles in Ordnung sein, oder?

Steininger: Leider nein, denn in letzter Zeit häufen sich die Versuche, unterschwellig die H RepA zu diskreditieren und den Arbeitskreis 7.5.5 der FGSV als inkompetent erscheinen zu lassen. Nachdem die BG Bau maßgeblich die Lösemittelleinstufungen in den H RepA im Arbeitskreis mit erstellt hat sowie alle Hersteller zur Teilnahme in der GefahrenEinstufung im GIS-CODE aufgefordert hat, wird dies zudem von wenigen Herstellern einfach unterlassen.

Was würde Abhilfe schaffen?

Steininger: Generell ist der Bereich von Reparaturasphalt im Verhältnis zum Heißasphalt ein sehr kleiner, aber mangels Alternativen in der kurzfristigen Reparatur von Kleinschäden ein sehr wichtiger. Trotzdem kann es nur im Interesse aller Beteiligten sein, wenn die H RepA kurzfristig in die ZTV BEA-StB 09/13 aufgenommen werden. Weitergehend wäre es dann auch notwendig, die Deklaration für Reparaturasphalte im GIS-CODE der BG Bau für alle in Deutschland in Umlauf gebrachte Reparaturasphalte verbindlich vorzuschreiben. Dann wäre

auch sichergestellt, dass die derzeit fehlende Deklaration von Gefahrstoffen vom Verarbeiter durch den Aufdruck eines GIS-CODES auf dem Eimergebinde und der Deklaration im EU-Sicherheitsdatenblatt durch den Besteller erkannt werden kann. Es wäre dann ausgeschlossen, dass die Verarbeiter von Reparaturasphalt ohne jegliche Warnung und ohne jegliche sichtbare Deklaration mit Gefahrstoffen täglich umgehen müssen, welche teilweise im Verdacht stehen, krebserregend zu sein.

Vielen Dank für das Gespräch!

56. Jahrgang
8|2021
D e z e m b e r

asphalt

Fachzeitschrift für Herstellung und Einbau von Asphalt

**NTA – Verfahren,
Chancen, Risiken**

**Qualitätssicherung –
Teil 1**

**Neue Asphalt-
mischwerke**

asphalt
FÜR ALLE FÄLLE

**NACHHALTIG
UND EFFIZIENT**

**MASSGESCHNEIDERTE
RECYCLING-LÖSUNGEN VON AMMANN**

PRODUCTIVITY PARTNERSHIP FOR A LIFETIME

AMMANN