

BGL: Maßnahmen zur Steigerung der Asphalteinbauqualität sind nicht praxistauglich

BGL, Frankfurt am Main, 16.09.2014:

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat im Oktober 2013 ein neues Anforderungsprofil für den Transport und Einbau von Asphalt mit dem sperrigen Namen „Einsatzankündigung von Maßnahmen zur Steigerung der Asphalteinbauqualität“ erlassen. Diese schreibt vor, dass spätestens ab 1. Januar 2015 Asphalttransporte im Fernstraßenbau nur noch in thermo-isolierten Mulden befördert werden dürfen. Damit soll verhindert werden, dass bis zum Eintreffen von Asphalttransporten an der Baustelle die Asphalttemperatur zu weit absinkt. Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. hatte das Ministerium bereits im Januar 2014 ausführlich darüber informiert, dass die im Erlass genannten Vorgaben nicht den praktischen Erfordernissen entsprechen.

Der BGL hatte bemängelt, dass im vorgegebenen Anforderungsprofil neben unbeantworteten Fragen zur Verantwortlichkeit und Haftung auch technische Fragen offengeblieben waren. Wie der BGL darstellte, waren weder der Einsatz der Sensorik in betroffenen Fahrzeugen noch die Telematik der Datenübergabe ausgereift oder gar in der Praxis erprobt.

Die vorgetragenen Einwände zur Praxistauglichkeit bestätigten sich nunmehr im Arbeitsalltag. So ist nach Befüllen der Muldenkipper mit Asphalt jegliche Temperaturmessung unmöglich, wenn der Schüttkegel des Asphalts nicht exakt mittig in der Mulde liegt. Wegen der hohen Dichte des Materials können Mulden, abhängig vom Volumen, teilweise nur zu etwa 1/3 befüllt werden.

Wie die Praxis ebenso ergab, erfolgt die Befüllung in Längsrichtung meist etwas außerhalb der Mitte des Kippers, so dass durchaus mehrere Messpunkte der Sensoren „in der Luft liegen“ können. Dieses Problem kann sich beim Einsatz von Mulden mit einem noch größeren Volumen (24 m³ aufsteigend) noch verschärfen: In diesen Fällen zeigte sich, dass aufgrund der engen Vorgaben des Anforderungsprofils sogar alle vier seitlichen Sensoren resp. Messstellen in der Luft liegen können. Dieses Phänomen kann bei Einsatz von Rundmulden sogar noch „dramatischer“ sein, da sich das Ladungsniveau hier noch weiter unterhalb der Messeinrichtung befindet, als dies bei Kastenmulden der Fall ist.

Als Folge dieser „Luftmessungen“ der Sensoren misst das System den geladenen Asphalt entweder gar nicht oder ggf. als zu kalt. Der Asphalt dürfte dann nicht mehr eingebaut werden, obwohl er tatsächlich alle qualitativen Anforderungen erfüllt.

Die mittlerweile anerkannten Schwachpunkte des Messverfahrens sollen über Änderungen in den Vorgaben zur horizontalen und vertikalen Anordnung der Messfühler behoben werden. Allerdings werden diese Änderungen vom BGL als nicht ausreichend angesehen, weil es immer noch an einem praxisgerechten Umgang mit der Mess-Sensorik mangelt. Nahezu alle Anbieter befinden sich diesbezüglich noch im Versuchsstadium mit teilweise erheblichen Messfehlern. So wurde dem BGL von Unternehmen über Temperaturabweichungen von 60°C berichtet.

Ebenso bemängelte der BGL, dass die sog. Einsatzankündigung aus dem BMVI keine Vorgaben zur Messmethodik selbst macht: So bliebe auch nach der angekündigten Änderung die Frage unbeantwortet, wie weit die Messfühler vom anliegenden Material bzw. von der Außenwand entfernt sein sollen. Auch der Aspekt der Messtechnik wird nach Einschätzung des BGL vermutlich ein Punkt sein, der eine weitere Änderung der Einsatzankündigung erforderlich machen wird.

Der BGL hat das Ministerium daher nochmalig gebeten, die Vorgaben so zu gestalten, dass sie für das Baustellengewerbe sowohl praxistauglich als auch nachhaltig umsetzbar sind.