

# Qualitätssicherung im Asphaltstraßenbau

Liebe Leserinnen und Leser,

Qualitätssicherung ist ein Sammelbegriff für unterschiedliche Ansätze und Maßnahmen zur Sicherstellung festgelegter Qualitätsanforderungen [Wikipedia]. In Deutschland basieren die Qualitätsanforderungen im Wesentlichen auf Praxiserfahrungen der letzten 60 Jahre. Die gesammelten Erfahrungen werden kontinuierlich in Regelwerken dokumentiert. Im Bauvertrag werden als Grundlage die Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen mit dem Teil A „Allgemeine Bestimmungen für die Vergabe von Bauleistungen“, dem Teil B „Allgemeine Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauleistungen“ und dem Teil C „Allgemeine Technische Vertragsbedingungen (ATV)“ vereinbart. Im Teil C der VOB sind in der DIN 18317 „Verkehrswegebauarbeiten – Oberbauschichten aus Asphalt“ im Abschnitt 2.2 „Prüfungen“ Erst-, Eigenüberwachungs- und Kontrollprüfungen vorgeschrieben. Die in der DIN 18317 geforderten Prüfungen werden in dem von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) aufgestellten Regelwerk „Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt (ZTV Asphalt-StB)“ weiter konkretisiert. Die ZTV Asphalt-StB wiederum enthalten Bestimmungen aus untergeordneten Regelwerken wie Technische Lieferbedingungen (TL), Technische Prüfvorschriften (TP), Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Empfehlungen. Zu den Technischen Lieferbedingungen (TL) gibt es Teile der Güteüberwachung (TL G). Diese behandeln die Qualität der einzusetzenden Baustoffe und Baustoffgemische mit den jeweils zugehörigen Technischen Lieferbedingungen (TL), indem die entsprechenden Eignungsnachweise und die Güteüberwachung festgelegt werden.

Durch die Anwendung und Beachtung der entsprechenden Regelwerke soll eine möglichst hohe Qualität des Produktes „Asphaltstraße“ gewährleistet werden. Für die Überprüfung der Qualität des Produktes „Asphaltstraße“ werden anerkannte RAP-Stra-Prüfstellen eingesetzt. Die Anerkennung von Prüfstellen für Baustoffe und Baustoffgemische im Straßenbau erfolgt durch die Oberste Straßenbaubehörde des zuständigen Bundeslandes. Sie wird nach den „Richtlinien für die Anerkennung von Prüfstellen für Baustoffe und Baustoffgemische im Straßenbau (RAP Stra)“ durchgeführt [BAST]. In Zusammenarbeit mit den Bundesländern überprüft die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) in regelmäßigen Zeitabständen den Ausstattungsstandard der RAP-Stra-Prüfstellen mit qualifiziertem Personal und Geräten. Die RAP-Stra-Prüfstellen werden verpflichtet, an von der BAST durchgeführten Ringversuchen teilzunehmen, um die Qualität der Prüfergebnisse zu bewerten und bei Abweichungen entsprechende Maßnahmen zur Gewährleistung des Qualitätsstandards durchführen zu können.

Das in Deutschland angewendete Qualitätssicherungssystem für Asphaltstraßen besteht somit im Wesentlichen aus der Beachtung und Anwendung entsprechender Regelwerke und einer Überprüfung der Qualität des Produktes „Asphaltstraße“ durch RAP-Stra-Prüfstellen.

Die Überprüfung der Qualität des Produktes „Asphaltstraße“ erfolgt in der Regel erst nach der Herstellung aller neu eingebauten Asphaltsschichten und kann im Vergleich zu anderen Qualitätsma-



Dr.-Ing. Manfred Hase

HNL Ingenieur- und Prüfgesellschaft mbH

Mitglied des Fachbeirats dieser Zeitschrift

nagementsystemen eher als eine „Endprüfung“ am fertigen Produkt bezeichnet werden, auch wenn der Herstellungsprozess des Asphaltes durch Werkseigene Produktionskontrollen und Eigenüberwachungsprüfungen begleitet wird. Fehler, die bei der Herstellung, dem Transport und dem Einbau des Asphaltes nicht erkannt werden, können erst im Nachhinein durch eine Kontrollprüfung am fertig hergestellten Produkt „Asphaltstraße“ festgestellt werden. Liegt der Fehler in einer der unteren Schichten, wie z. B. in einer Asphalttragschicht, so kann dieser Fehler praktisch nur durch das Entfernen der darüberliegenden Asphaltsschichten „repariert“ werden. In der Praxis kann beobachtet werden, dass ein in einer Kontrollprüfung festgestellter Fehler/Mangel in einer der unteren Asphaltsschichten nachträglich nicht mehr behoben werden kann bzw. behoben wird. Zwar werden Abzüge bei Über- bzw. Unterschreitungen von Grenzwerten gemäß den Regelwerken geltend gemacht, Fehler/Mängel in den Asphaltsschichten können so aber nicht behoben bzw. die Gebrauchstauglichkeit der Asphaltsschicht nicht positiv beeinflusst werden.

Es darf somit die Frage gestellt werden, ob die als „Endprüfung“ praktizierte Vorgehensweise der Qualitätssicherung im Asphaltstraßenbau die Qualität der Asphaltstraße nachhaltig verbessern kann. Es muss auch die provokante Frage erlaubt sein, warum die am Bau beteiligten Parteien dieses Risiko eingehen, eine mit ggf. Fehlern/Mängeln behaftete Asphaltsschicht, ohne vorherige Überprüfung, mit weiteren Asphaltsschichten zu überbauen und somit ein Produkt „Asphaltstraße“ mit einer wohlmöglich nicht ausreichenden Qualität, verbunden mit einer Reduzierung der Gebrauchstauglichkeit, praktisch in Kauf nehmen.

Einigen Betreibern von Flugbetriebsflächen, aber auch Verantwortlichen von ÖPP-Projekten sind diese Risiken sehr wohl bekannt. Hier werden, abweichend von der üblichen Qualitätssicherung als „Endprüfung“, sehr zeitnah Qualitätsprüfungen an jeder neu eingebauten Asphaltsschicht durchgeführt, bevor die nächste, darüberliegende, Asphaltsschicht eingebaut wird. So können rechtzeitig Fehler/Mängel erkannt und somit auch das Risiko eines mit Fehlern/Mängeln behafteten Produktes „Asphaltstraße“ minimiert werden. Die Qualität des Produktes „Asphaltstraße“ könnte somit durch eine veränderte Vorgehensweise in der Qualitätssicherung nachhaltig verbessert werden.

Liebe Leserinnen und Leser, sollten wir daher nicht einmal über eine veränderte Vorgehensweise in der Qualitätssicherung von Asphaltstraßen nachdenken?

*Ihr Manfred Hase*