

Kochend heißer Asphalt-Brei als Geheimwaffe

BAD HOMBURG Mit neuer Methode einer Bremer Firma werden Schlaglöcher geflickt

VON ALEXANDER SCHNEIDER

Nichts hält ewig, und auf Dauer sind Schlaglöcher der Tod jedes Stoßdämpfers, aber auch gefährliche Stolperfallen. Sie sind zudem untrügliche Anzeichen dafür, dass es auch um den Rest der Straße nicht mehr zum Besten steht. Schnell denken Autofahrer bei solch einem Loch an eine Komplettsanierung der Straße und Tiefbauunternehmern hätten da sicherlich auch nichts dagegen einzuwenden. Aber natürlich ist das keine Option, nicht einmal im als wohlhabend bekannten Bad Homburg. Also bleibt auch der kurstädtischen Bauverwaltung nichts anderes übrig, als die Löcher zu stopfen.

Meist wird dazu Kaltasphalt eingebracht. Das hält dann erstmal. Bisher allerdings eher weniger lange. Wenn das Loch bis zum nächsten Frost nicht erneut aufreißt, wäre das, je nach Belastung der jeweiligen Straße, schon ein langfristiger Erfolg. In Bad Homburg geht man jetzt einen anderen Weg: Heiß- statt Kaltasphalt.

Für gewöhnlich wird das auf etwa 160 Grad erhitzte Granulat nur großflächig als „Schwarzdecke“ für komplette Straßenbeläge mit entsprechend üppig dimensioniertem Gerät aufgebracht. Dass es auch einige Nummern kleiner geht, ist derzeit in vielen Hom-

burger Straßen zu beobachten. Da auch die in dieser Form bundesweit einmalige Art der Beseitigung von Schlaglöchern einen englischen Namen braucht, ist „Mobile Pave Repair System“ das Zauberwort, für das es mit „MPRS“ auch schon eine hübsche

Abkürzung gibt. Entwickelt wurde „MPRS“ von dem Bremer Unternehmen „Carl Ungewitter“. Regionaler Standortleiter der Firma ist der Oberurseler Johannes Kuhn, von Beruf Bauingenieur. Ihm ist es gelungen, die Stadt Bad Homburg von den Vorteilen der Schlaglochverfüllung mit Heißasphalt zu überzeugen.

Dauert länger, hält dafür aber besser

Wolfgang Kutz, Abteilungsleiter Straßenbau im Betriebshof, sowie seine Kollegen Achim Schnabel und Karlheinz Schöffner mussten dabei gar nicht überzeugt werden, denn sie sind bereits begeistert von der Methode. „Es dauert zwar etwas länger, hält aber deutlich besser und wir müssen nicht so schnell wieder hin“, sagt Kutz, der zusammen mit Johannes Kuhn zum Baustellenbesuch in die Kolpingstraße gekommen ist. Dort hatte sich ein großes Schlagloch aufgetan, genau an jener Stelle, an der schwere Lkw halten und beim Leeren der Altglascon-

tainer ihre Stützen ausfahren. „Auf Dauer hält das keine normale Nebenstraße aus“, sagt Kuhn, sieht eine weitere Ursache für das Auftreten von Schlaglöchern aber auch in der Witterung, die Straßenbeläge altern lasse: „Irgendwann gibt es Risse, in die dringt Flüssigkeit ein, die sich bei Frost ausdehnt und dabei ganze Asphaltplatten absprengt.“

Das Prinzip „MPRS“ ist relativ einfach. Auf einem Einachsanhänger ist eine Trommel montiert, in die das Granulat eingefüllt und wie bei einem Betonmischer rotierend in Bewegung gehalten wird. Die Trommel wird von unten mit einer ganzen Batterie von Gasbrennern bis zu einer Innentemperatur von 160 Grad erhitzt. Das reicht, um einen zähflüssigen, kochend heißen Asphalt-Brei entstehen zu lassen, der dann in Eimer gefüllt und ins Schlagloch gekippt wird. Etwas mehr als eigentlich hineinpasst, entsprechend dem aus Rezepten bekannten „gehäuften Esslöffel“. Mit einer kleinen Rüttelplatte wird das Material abschlie-

ßend verdichtet, wobei es schnell erkaltet und dann sofort wieder befahrbar ist. Zuvor muss der Boden des Schlaglochs thermisch angeschmolzen werden, damit sich das alte Material mit dem neuen verbinden kann. Für Flächen bis zu einem Quadratmeter sei das Verfahren ideal, meinen Achim Schnabel und Karlheinz Schöffner. Da das Erhitzen der Trommel nur wenige Minuten dauert, muss immer nur eine relativ kleine Menge Granulat, etwa für zwei oder drei Schlaglöcher, eingefüllt werden. Dann wird „frisch gekocht“, sagt Schnabel.

Seit 2021 wird das Verfahren in Bad Homburg angewendet. 15 Paletten à 600 Kilogramm Granulat sind seitdem in Schlaglöcher geflossen. Bisher habe es keinerlei Reklamationen gegeben, die Straßenbauer sind mit ihrer Arbeit zufrieden.

Und Johannes Kuhn ist es auch. „Schön, dass ich als Oberurseler unser System auch praktisch direkt vor der eigenen Haustüre anwenden kann“, sagt der Projektmanager.



Bei der „MPRS“-Methode wird Heißasphalt in das Schlagloch gefüllt und mit der Maurerkelle verteilt. FOTO: SCHNEIDER