



Marco Müller



Die Kreisstraßenmeisterei Hör-  
litz im brandenburger Landkreis  
Oberspreewald-Lausitz setzt  
das MPRS-System seit über 1  
Jahr ein

Foto: Carl Ungewitter

Foto: Carl Ungewitter

# „Es geht auch heiß“

## Aus Bremen kommt eine Lösung für die heiße Schlaglochanierung

MAIKE SUTOR-FIEDLER

Die Sanierung von Schlaglöchern innerhalb der Wintersaison erfolgt meist mit Kaltmischgut, da Heißmischgut noch nicht produziert wird. Aber auch zu anderen Zeiten sind Kleinstmengen schwer zu bekommen. Eine Lösung des Problems bietet seit einiger Zeit die Firma Carl Ungewitter aus Bremen. Wir sprachen mit Marco Müller, dem Leiter des Bereiches Straßenbau im Unternehmen.

### Ist der Einsatz von Heißmischgut für die Schlaglochanierung im deutschen Regelwerk überhaupt geregelt?

» **Marco Müller:** Die ZTV BEA-StB fordern im Rahmen des Instandhaltungsverfahrens „Ausbessern mit Asphaltmischgut“ explizit die Verwendung von Asphaltmischgut gemäß TL Asphalt-StB. Heißmischgut für die Reparatur von Schlaglöchern ist somit auch gemäß Regelwerk anzustreben. Der Hauptbedarf für Reparaturasphalt entsteht aber im Winter. Asphaltmischanlagen sind im Winter aber meistens selbst im „Reparaturmodus“ und deshalb in der Regel geschlossen. Zudem ist der Mengenbedarf für die Reparatur von Kleinstflächen aus wirtschaftlichen Gründen für Asphaltmischwerke, zumindest außerhalb der Bausaison, eher uninteressant. Deshalb behelfen sich Bauhöfe und Straßenmeistereien insbesondere während der Wintermonate meistens mit kalt zu verarbeitenden Reparaturasphalten.

„Unsere Aufbereitungsgeräte stehen in unterschiedlichen Größen zur Verfügung und können auch für längere Zeit geliehen werden.“

**Marco Müller,**  
Leiter des Bereiches  
Straßenbau bei Carl  
Ungewitter Trinidad  
Lake Asphalt GmbH &  
Co KG

Allerdings gab es bisher sowohl für heiß als auch für kalt verarbeitbare Reparaturasphalte kein auf den Anwendungszweck zugeschnittenes Regelwerk. Hier bieten die im Frühjahr durch die FGSV veröffentlichten „Hinweise für Reparaturasphalt zur Schadstellenbeseitigung“, kurz H RepA, erste wichtige Ansätze, die aber noch weiter fortgeschrieben werden müssen.

### Was steht konkret in den H RepA?

» **Marco Müller:** Die H RepA geben einen geordneten Überblick zu den in der Praxis verwendeten doch sehr unterschiedlichen Reparaturasphalten. Es enthält Anforderungen an deren Zusammensetzung und Eigenschaften, die für mich an einigen Stellen durchaus etwas ambitionierter hätten ausfallen können. Sie geben aber erstmals einen Qualitätsrahmen für Reparaturasphalte vor. Das ist, finde ich, ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

Grundsätzlich unterscheiden die H RepA nach kalt, warm und heiß zu verarbeitenden Reparaturasphalten. Die Kaltmischgüter werden zudem nach der Art der jeweiligen „Weichmacher“ unterschieden.

Außerdem geben die H RepA wichtige Anwendungshinweise und verweisen auf sinnvolle Einsatzmöglichkeiten. Für wichtig halte ich z.B. die Empfehlung, ab einer Belastungsklasse Bk<sub>3,2</sub> ausschließlich Heißasphalt, Warmasphalt, Reaktivasphalt oder Kaltmischgut auf DSK-Basis zu verwenden. Aber

auch den Hinweis, dass Heiß- und Warmmischgüter im Unterschied zu den Empfehlungen der ZTV Asphalt-StB nach Anwärmen der Unterlage bei allen Temperaturen eingebaut werden können, halte ich nach unseren Erfahrungen für absolut berechtigt.

Und nicht zuletzt enthalten die Hinweise umfangreiche Einbauhinweise, deren Beachtung die Einbauqualität maßgeblich beeinflussen werden.

### Können Sie die Unterschiede zwischen Heiß- und Warmmischgut in diesem Zusammenhang kurz erläutern?

» **Marco Müller:** Der Begriff Heißmischgut, kurz HMG, im Sinne des H RepA bezieht sich auf die Verwendung von Gussasphalt, wobei dieser als Reparaturasphalt eine maximale Korngröße von 8 mm aufweisen soll. Gussasphalt eignet sich natürlich hervorragend für das Ausbessern von Schädstellen, ist aber im Winter ebenfalls in kleinen Mengen nicht einfach zu beziehen und entsprechend kostenintensiv. Außerdem muss beim Einsatz von Gussasphalt eine manchmal nicht unerhebliche Zeitspanne bis zur Verkehrsfreigabe eingehalten werden.

Warmmischgut, also WMG, folgt hingegen in seiner Zusammensetzung dem Konzept des Walzasphaltes und ist bei richtiger Konzeption und Anwendung auf Kleinstflächen sofort nach dem Einbau befahrbar. Er ist hinsichtlich seiner Eigenschaften vergleichbar mit einem verformungsbeständigen und dennoch gut verdichtbaren Asphaltbeton.

Aufgrund der thermoviskosen Eigenschaften von Bitumen, die eine gute Verarbeitbarkeit bei höheren Temperaturen und eine hohe Verformungsbeständigkeit bei Gebrauchstemperaturen gewährleisten, verspreche ich mir von diesen beiden Varianten aus dem H RepA auch die höchste technologische und wirtschaftliche Nachhaltigkeit. Nachteilig beim Warmmischgut ist, dass dessen Qualität nur gewährleistet werden kann, wenn es direkt an der Einbaustelle warm aufbereitet wird. Auch die H RepA schreiben dies vor und ich denke, wir können hierfür mit unserem System eine geeignete Lösung anbieten.

### Was müsste bei der Fortschreibung der Regelwerke ergänzt werden?

» **Marco Müller:** Die H RepA sollten nun erst einmal im Zusammenspiel mit den ZTV BEA-StB gelebt werden. Ich persönlich würde zukünftig darüber nachdenken, ob es wirklich Sinn macht, eine so breite Technologiepalette in den H RepA abzubilden. Der Bedarf an guten Kaltasphalten wird ganz sicher bestehen bleiben, auch wenn der Markt ein praxisorientiertes WMG bereitstellt. Aber ich bin ebenfalls der Überzeugung, dass man lösemittelhaltige Reparaturasphalte eigentlich nicht mehr benötigt.

„Die ZTV BEA-StB bzw. die zukünftigen ZTV Asphalt-StB benötigen einen Querverweis und damit einen direkten Bezug zu den H RepA, damit für alle Beteiligten auch eindeutige vertragsrelevante Grundlagen zur Verfügung stehen.“

**Marco Müller**

Auch bei einzelnen Anforderungen, z.B. an den Hohlraumgehalt am MPK, besteht nach meiner Einschätzung noch Luft nach oben.

### Nun bieten Sie mit dem System MPRS eine Kombination aus Asphaltmischgut und Aufbereitungsanlage. Können Sie kurz die Funktionsweise erläutern?

» **Marco Müller:** Das Mobile Pave Repair System, wofür die Abkürzung MPRS steht, erfüllt die Anforderungen eines WMG gemäß H RepA. Es besteht einerseits aus Pave Repair LA, einem gebrauchsfertigen Rohasphalt in Granulatform, das speziell für den Anwendungsfall „Reparaturasphalt“ konzipiert wurde. Dieser wird in der eigens dafür entwickelten Aufbereitungsanlage, die mittels einer Fernbedienung und Elektromotor leicht zu steuern ist, innerhalb weniger Minuten zu einem gut verdichtbaren Mischgut warm aufbereitet. Übrigens muss sich dieses Mischgut hinsichtlich seiner Eigenschaften nicht hinter vergleichbaren Mischgutarten der TL Asphalt-StB verstecken.

### Wofür eignet sich das System und wo stößt es an Grenzen?

» **Marco Müller:** MPRS eignet sich für den dauerhaften Verschluss von Schlaglöchern und anderen Schädstellen auf Verkehrsflächen, wie beispielsweise stark aufgeweiteter Rissbildungen. Hinzu kommen die Instandsetzung von Revisionsschächten und Entwässerungseinrichtungen. Oder denken Sie an das leidige und immer wieder gern diskutierte Thema nicht haltender Bohrlochverschlüsse.

Natürlich hat das System seine Anwendungsgrenzen. Bei einem sehr hohen Mischgutbedarf wird MPRS irgendwann unwirtschaftlich, anders ausgedrückt, für den Einbau mit einem Fertiger sollte das Mischgut nach wie vor direkt von einem Asphaltmischwerk bezogen werden. Und auch wenn wir das Pave Repair LA neben der Körnung 0/5 auch mit einem Größtkorn von 2 mm anbieten, als Alternative für eine Oberflächenbeschichtung mit nur wenigen Millimetern Gesamtdicke ist es eher ungeeignet.

### Was würden Sie deshalb den kommunalen Bauhöfen und Straßenmeistereien sowie den ausschreibenden Stellen raten?

» **Marco Müller:** Probieren Sie MPRS aus. Insbesondere dort, wo einige kalt zu verarbeitende Produkte vielleicht bei höheren Verkehrsbeanspruchungen nicht dauerhaft gehalten haben, wird MPRS auch im Winter eine geeignete Lösung darstellen. Ich erlebe immer wieder, dass viele Bauhöfe und Straßenmeistereien gern mit Warm- oder Heißmischgut arbeiten möchten, aber bisher schlicht die Möglichkeiten dafür nicht vorhanden waren. ■