

Kleine Teile gegen große Löcher

Münchener Firma baut Straßen mit Nanotechnologie – und kann angeblich Winterschäden verhindern

Von Ralf Scharnitzky

München – Mehrere Lastwagen sind vor kurzem in Südtirol zu einer Fahrt ins ukrainische Lemberg aufgebrochen. Beladen waren sie mit Containern – darin eine Flüssigkeit, die manche als „Wundermittel“ bezeichnen, während andere dem Produkt skeptisch gegenüberstehen. Unterwegs waren die Laster im Auftrag der Firma Nanosky, die ihren Sitz seit zwei Jahren in einem der hochherrschaftlichen Gründerzeithäuser am Münchner Prinzregentenplatz hat. Die Flüssigkeit kann zum Beispiel aus Matsch, Abraum oder Sand richtig feste Straßen machen. Und sie kann angeblich Schlaglöcher verhindern.

Und genau darin sieht die kleine Firma die Chance, nach dem strengen Winter auch in Deutschland Fuß zu fassen. Vertriebsleiter und Spiritus Rector Günther Gang sagte: „Wir haben jetzt Anfragen aus vielen, vielen Gemeinden.“ Zudem sieht es derzeit so aus, dass vermutlich in Bayern bald die erste deutsche Test- und Vorführestrecke für das Produkt gebaut werden kann. „Die Verhandlungen laufen positiv“, so Gang. Im Gespräch ist er unter anderem mit den Kommunen Freising, Kissingen und Tegernsee. Hinter dem Interesse steckt allerdings auch eine massive Öffentlichkeitskampagne. Und die hat ein Mann in



An der Brennerautobahn wurde das Verfahren mit Erfolg eingesetzt.

Gang gesetzt, der in München auf einem ganz anderen Sektor bekannt ist: der Promi-, Medien- und Wirtschaftsanwalt Michael Scheele.

Der 62-jährige Jurist hat den Südtiroler Gang vor einigen Jahren bei einem Prozess kennengelernt und war von dessen Entwicklung begeistert. Seine Erkenntnis, so erzählte er: „Wenn das Verfahren weltweit vermarktet werden soll, dann muss die Firma raus aus dem Pustertal – nach München.“ Also hat er im Stockwerk über seiner Kanzlei Räume angemietet, ist in die Firma eingestiegen und hat 2009 zusammen mit Gang und dem Bauunternehmer Werner Tschurtschenthaler die Nanosky AG gegründet – mit Verwaltungssitz in München und einer Produktionsstätte bei Bozen. Scheele, geschäftsführendes Vorstandsmitglied des nicht börsennotierten Unternehmens, nutzte sein Netzwerk, um prominente Unterstützer für den Firmenbeirat zu gewinnen. Und er hat seine Beziehungen zu den Medien spielen lassen, mit Erfolg: In mehreren Fachzeitschriften und in zahlreichen TV-Sendungen wurde das neue Mittel in den vergangenen Wochen vorgestellt – und in der Regel positiv bewertet.

Im Ausland hat die Firma in der Tat schon Erfolge vorzuweisen. So wird das Mittel, Nanoterra Soil (NTS) genannt, in der Ukraine eingesetzt, weil es auch bei Temperaturen bis minus zwölf Grad verarbeitet werden kann. Der Einsatz von NTS soll der Ukraine helfen, rechtzeitig zur Fußball-EM mit den Parkplätzen, Zufahrten und Fußgängerwegen zum Stadion in Lemberg fertig zu werden. Bekanntlich hatte die Uefa Druck auf die Ukraine gemacht, die Stadien bis zum Sommer 2011 fertig zu haben.

Erstmals in großem Maßstab war das Nanogemisch aus Polymeren, Latex und Siliziumdioxid 2006 an der vielbefahrenen Brennerautobahn eingesetzt wor-



In Sibirien hat die Firma Nanosky mit ihrer Flüssigkeit, die dem Sand während der Arbeiten zugegeben wird, mehrere Straßen gebaut. Der Entwickler des Nanomaterials, Günther Gang (re.), wird vom Münchener Anwalt Michael Scheele massiv unterstützt. Fotos: Nanosky (2), Bardehle

den. Ein acht Kilometer langes rampiertes Teilstück wurde von der damals noch in Südtirol ansässigen Firma saniert. Seither hält der Belag trotz der rund 7000 Lastwagen, die täglich die Strecke passieren. Paolo Duiella, Präsident der Brenner-Betreiber-Gesellschaft, sagt: „Wir haben den Baustoff mit großem Erfolg eingesetzt.“

Das Prinzip klingt einfach und einleuchtend. Die Mixtur wird in das Material für den Straßenuntergrund – egal ob Zement oder einfacher Sand – gemischt und kriecht in die kleinsten Poren. Die Folge, so Gang: „Der Untergrund wird fest, elastisch und absolut wasserdicht, und der Belag bleibt auch bei starkem Frost intakt.“ Doch nicht nur der Neubau von Straßen wird mit diesem Verfahren angeblich kostengünstiger, sondern auch die Reparatur: Auf den zu erneuernden Belag wird Zement trocken aufgestreut, eine eigens von Gang entwickelte Großfräse trägt die alte Decke ab, über das Kurbelgehäuse wird das Polymeradditiv zugegeben und das Material wieder aufgebracht. Gang: „Der alte Straßenbelag wird also wieder verwendet.“

Die Rezeptur für das Gemisch hat der 47-Jährige in einen Tresor gesperrt: „Es gibt viele, auch große Konzerne, die das nachmachen wollen.“ Aber es sei wie mit einem Marmorkuchen aus Großmutter's Backstube: „Man weiß, was reinkommt, aber die Mischung macht es.“ Nur dann wird der erhoffte Effekt erzielt: „Deshalb sind unsere Fachleute aus Südtirol auch an jeder Baustelle dabei, um auf das richtige Verhältnis von Baumaterial und NTS zu achten.“ Die Effizienz seiner Entwicklung kann Gang mit Gutachten von Universitäten wie zum Beispiel Moskau und Tyumen (Sibirien) belegen. Kritiker allerdings bemängeln, dass es erst fünf Jahre Erfahrung mit dem neuen Baustoff gibt – an der Brennerstrecke. Das sei zu wenig. Nach ADAC-Angaben hält ein herkömmlicher Unterbau in der Regel zwölf bis 15 Jahre.