



## Beschichtungsarbeiten

### Parkhaus-Beschichtungen

Wenn die Bausubstanz eines Parkhauses nicht frühzeitig und umfassend vor Korrosion und Karbonatisierung geschützt wird, kann es seinem Betreiber immer mehr unliebsame, kostspielige Überraschungen bereiten. Durch Wasser-, Tausatz- und Frosteinwirkung korrodiert der Beton und die Bewehrung rostet. Über der Bewehrung platzt Beton an Wänden, Fahrbahnen oder Deckenuntersichten ab. Tropft dann noch Kalklauge von der Decke, bringen die Lackschäden dem betroffenen Kunden zusätzlichen Ärger. Ärgerlich sind auch die "bleibenden Eindrücke", die manche Kunden mit Ihren durchdrehenden Reifen hinterlassen: die Farbfläche ist abgerieben oder teilweise zerstört und ein übriges besorgen die hässlichen Öl- bzw. Benzinflecken. Ist es erst einmal so weit, muss dringend und gründlich instandgesetzt werden. Selbstverständlich können auch diese Probleme behoben werden, es gilt jedoch für alle Neubauten: Vorbeugen ist immer besser als Nachsorgen.

Beim Oberflächenschutz von befahrenen Flächen unterscheidet man zwischen

- a) starr
- b) rissüberbrückend

Entscheiden für das hier zu wählende System ist das Merkmal vorhandener Risse. Risse in Stahlbetonbauten sind ein normales Merkmal, bei dem zementgebundene Materialien zum Einsatz gekommen sind. Sie sind nicht von vornherein mit Risiken für das Bauwerk verbunden. Es besteht keine Gefahr für die dauerhafte Gebrauchsfähigkeit, wenn sich die Rissweiten unterhalb der tolerierten Grenzen bewegen und keine sonstige Belastungsfaktoren vorliegen. Werden allerdings die in der DIN festgeschriebenen Grenzwerte überschritten und/ oder Schadstoffe wie z.B. Chloride in den Beton eindringen, so kann dies zu Korrosion an der Bewehrung und Schäden an Bauwerk führen.

Das Vorhandensein von Rissen fordert nicht zwingend rissüberbrückende Belagsysteme. Sie sind nicht notwendig, wenn statische Risse vorliegen, d. h. mit keiner weiteren Bewegung des Risses wegen Last- oder Temperatureinflüssen gerechnet werden muss. Zwingend notwendig werden jedoch rissüberbrückende Belagsysteme, wenn:

- bei vorhandenen Rissen mit merklichen Rissweiten Änderungen gerechnet werden muss und/oder
- zukünftiger Rissbildung im Untergrund ausgegangen werden muss.

Man geht davon aus, dass in Parkhäusern und Tiefgaragen in der Regel Rissweitenänderungen vorkommen. So werden sich Risse beim Befahren der obenseitigen Zugzone durch laufende Deckplatten aufweiten und bei nachfolgender Entlastung wieder verengen. Diese Rissbewegung wird durch die thermisch bedingten Rissweitenänderungen, etwa bei Kragplatten, seitlich geöffneten Parkhäusern oder frei bewitterten Parkdecks überlagert. Sie lässt jedoch bei Kenntnis der Temperaturintervalle die thermischen Längenänderungen des Betons gut berechnen.

Um einen Standard für die Vergleichbarkeit der von den Herstellern angebotenen Systeme am Markt zu schaffen, hat sich in Deutschland das Verfahren gemäß den Technischen Lieferbedingungen / Techn. Prüfvorschriften für Oberflächenschutzsysteme (TL/TP OS) Bundesverkehrsministerium im Augenblick - trotz andauernder Diskussion - durchgesetzt. Hier sind verschiedene Leistungsklassen der dynamischen Rissüberbrückung fest geschrieben. Sie reichen von der niedrigsten Klasse 1 (Rißbewegung um 0,05 mm zwischen 0,1 und 0,15 mm) bis zur höchsten Klasse 4 (Rißbewegung um 0,1 mm zwischen 0,2 und 0,4 mm).