

## **Workshop Abdichtungen**

### **Erfahrungen mit der neuen DIN 18532**

Abdichtung von erdberührten Betonsohlen in Tiefgaragen:

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Abdichtung gegen von außen drückendes oder nicht drückendes Wasser gemäß 18533 auch von außen zu erfolgen hat. Das ist nicht die Aufgabe von Gussasphalt innen auf einer Tiefgaragensohle.

Bezüglich der Ausführung auf befahrbaren Bodenplatten von Bauwerken wird auf das Rundschreiben von Herrn Rode zur Auslegung der DIN 18532 hingewiesen.

Es wird berichtet, dass teilweise beschieferte Schweißbahnen unter Gussasphalt ausgeschrieben werden. Dies ist natürlich technisch nicht richtig. Auf beschieferte Schweißbahnen kann auch keine zweite Lage Schweißbahn fachtechnisch richtig aufgeschweißt werden.

### **Probleme mit Flüssigkunststoff in Verbindung mit Gussasphalt/Bitumenschweißbahnen**

Bei den Flüssigkunststoffen der verschiedenen Hersteller, die in Verbindung mit Schweißbahnen und Gussasphalt für den Einsatz im Abdichtungsbereich geprüft sind, bestehen unterschiedliche Anforderungen an die Vorbereitung des Untergrundes. Weiterhin ist nicht jede handelsübliche Schweißbahn mit jedem Flüssigkunststoff verträglich.

Als Schwachpunkte sind die Verbindungen zwischen Gussasphalt und Flüssigkunststoff und Flüssigkunststoff mit Schweißbahn anzusehen. Insofern wirkt sich auch die in der DIN 18532 vorgegebene Einbindebreite von 20 cm nachteilig aus. Der kritische Bereich wird vergrößert.

Die Verbindung zwischen Schweißbahnen und Kunststoff, deren Prüfung in Anlehnung an Richtlinien aus der Dachabdichtung (ETAG) erfolgt, ist mit den dort genannten 0,05 N für unsere Verhältnisse eher schlecht.

Es wird berichtet, dass sich der Einsatz eines perforierten Vlieses als positiv für die erzielte Qualität herausgestellt hat.

Insgesamt wird festgestellt, dass es wichtig ist, die Untergrundvorbereitung gut durchzuführen. Weiterhin sind immer die unterschiedlichen Angaben in den Verarbeitungsrichtlinien der Hersteller zu beachten. Es ist wichtig, bei einem Objekt systemkonform zu bleiben.

### **Welche Gussasphaltsorte soll auf Parkdecks eingesetzt werden**

Gemäß DIN 18532-2, 7.2.2.1, ist für Verkehrsflächen der Nutzungsklassen N2-V und N3-V Gussasphalt Estrich nach DIN 18560-1 der Härteklasse AS IC 40 zu verwenden.

Da IC 40 eine Bandbreite an Eindringtiefen zulässt, sollte darauf geachtet werden, dass diese unter 2 mm liegt.

Abweichungen von der Härteklasse IC 40 liegen im Verantwortungsbereich jedes Ausführungsbetriebes und sollten im Einzelfall rechtssicher mit dem Auftraggeber abgestimmt werden.

### **Arbeitsnähte auf Parkflächen**

Bei abgesplitteten Gussasphaltdeckschichten sollten die Arbeitsnähte nachgeschnitten und bituminös vergossen werden.

Insbesondere bei einlagigen Gussasphaltbelägen ist hierbei jedoch äußerste Vorsicht beim Nachschneiden der Naht geboten.

Von einigen Mitgliedern wird die Optik der Fugenausbildung beim Schneiden und Vergießen hinterfragt.

Bei abgesandeten Gussasphaltbelägen, zum Beispiel in Tiefgaragen, ist beim Verschweißen der Arbeitsnähte auf das richtige Durchwärmen des Materials zu achten.

### **Fugen in der Randausbildung bei Parkdecks**

Hier soll die Fuge in der Schutzschicht und in der Deckschicht ausgebildet werden. Es wird darauf hingewiesen, dass die verwendeten und im Umlauf befindlichen Zeichnungen daraufhin angepasst werden sollten. Insbesondere bei den Detailzeichnungen für Flüssigkunststoffanschlüsse, wo eine rechtwinklige Ausführung erfolgt, seien die Fugen in der Schutzschicht nicht eingezeichnet.

### **Ausführung einer hellen Absplittung auf Parkdecks**

Es wird berichtet, dass Flächen mit sehr hellen Abstreusplitten schwierig herzustellen seien, da leicht schwarze Flecken (Kuhflecken) entstehen können. Deswegen wird durch die Betriebe eine sehr helle Abstreuerung eher vermieden und nicht eingesetzt.

Wichtig für den Erfolg ist die trockene Lagerung des Abstreusplittes und das geschützte Lagern, damit der Abwitterungsprozess nicht vorzeitig einsetzen kann.

### **Ausführung von Rampenflächen mit Heizung**

Als wichtig wird herausgestellt, dass bei dem Einbau einer Heizung die Rampenflächen dreilagig hergestellt werden sollten.

Das Risiko einer Einbettung in der Deckschicht muss nicht eingegangen werden. Hier sollte insgesamt Einigkeit bestehen.