

Neuer Streit um Tiefgaragen

Ein Aufsatz von WRD Berlin, RA Hendrik Bach

Wir beobachten, dass in den letzten Jahren verstärkt Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Erstellung von Tiefgaragen gibt. Das betrifft zum einen die Frage der Einhaltung der erforderlichen Betondeckung über der Bewehrung und zweitens die richtige Auswahl und Ausführung von Beschichtungen.

ARBEITSPAPIER DER „MÜNCHENER RUNDE“

Beim Landgericht München sind inzwischen dutzende Rechtsstreitigkeiten anhängig, in denen insbesondere Wohnungseigentümergeinschaften Bauträger wegen vermeintlicher oder tatsächlicher Mängel in diesen Bereichen verklagen. Diese Entwicklung kam dadurch in Gang, dass sich in München eine Gruppe von Sachverständigen zur sogenannten „Münchener Runde“ zusammengeschlossen und im Jahr 2010 ein erstes Arbeitspapier veröffentlicht hat. Neu an diesem Papier war, dass die Gutachter ein Gefälle von mindestens 2 % in Tiefgaragen als zwingend erforderlich ansahen. Inzwischen liegt seit drei Wochen ein neues Arbeitspapier der Münchener Runde vor, das sich insbesondere mit der Neufassung des DBV-Merkblatts 2010 „Parkhäuser und Tiefgaragen“ auseinandersetzt. Die Gutachter der Münchener Runde halten nämlich die Vorgaben des DBV-Merkblatts für die Betondeckung und die Beschichtung teilweise für falsch. Das betrifft zum einen die nach dem DBV-Merkblatt mögliche Ausführungsvariante mit 40 mm Betondeckung ohne eine flächige Beschichtung und zweitens die mögliche Verminderung der Betondeckung von 40 auf 30 mm bei Vorhandensein eines flächigen Oberflächenschutzes (Varianten 2 a und 2 b). Konkret lassen die Münchener Gutachter nur eine Ausführung mit einer Betondeckung von 40 mm und einer flächigen rissüberbrückenden Beschichtung oder alternativ eine Ausführung mit verminderter Betondeckung, dann aber mit einer flächigen Abdichtung mit Bitumenbahnen und einer Schutzschicht aus Gussasphalt nach ZTV-GNG als sogenannte „Regelausführungen“ zu. Alle anderen Ausführungsvarianten werden von der Münchener Runde wegen des erhöhten technischen Risikos, das einen umfänglichen Beratungs- und Aufklärungsbedarf auslöse, nur als Sonderlösungen für zulässig gehalten.

Da sich nahezu alle renommierten Gutachter in München diesem Papier angeschlossen haben, bleibt zukünftig für in München tätige Bauträger kaum eine andere Wahl, als diesen Empfehlungen nachzukommen.

BEHAUPTUNG EINER „REGELBAUWEISE“

In dem Papier der Münchener Runde sind aber nicht nur Empfehlungen für die zukünftige Planung und Errichtung von Tiefgaragen enthalten. Vielmehr wirken die Inhalte auch in die Vergangenheit. Das betrifft insbesondere die Behauptung, es gäbe eine sogenannte „Regelbauweise“ nach DIN 1045-1 (2008) und eine Ausführung gemäß DBV-Merkblatt 2010 mit 30 mm Betondeckung und einer Beschichtung sei eine „Sonderbauweise“. Wir halten dies für falsch, weil die bis 2012 geltende DIN 1045 -1 weder als Regelfall eine Beschichtung fordert noch bei Vorhandensein einer Beschichtung eine Mindestbetondeckung von 40 mm verlangt.

Man stellt sich als Nichtfachmann natürlich die Frage, wie es eigentlich sein kann, dass über die Auslegung von Normen gestritten wird. Die Antwort lautet: In den verschiedenen nicht aufeinander abgestimmten Normen bzw. Teilen von Normenwerken finden sich regelmäßig unpräzise Formulierungen, die Interpretationen zulassen.

UNPRÄZISE FORMULIERUNGEN LÖSEN STREIT AUS

Das liegt auch daran, dass es unterschiedliche Auffassungen gibt, die mit „Kompromissformulierungen“ natürlich nicht verschwinden, sondern nur unter den Teppich gekehrt werden. Gerade bei der Einordnung von Bauteilen in die sogenannten Expositionsklassen wird dies deutlich. In der DIN 1045 dort Ziffer 6.2.2 heißt es hierzu:

„Jedes Bauteil ist in Abhängigkeit von den Umgebungsbedingungen, denen es direkt ausgesetzt ist, nach Tabelle 3 zu klassifizieren.“ (Hervorhebung durch Verfasser)

Man könnte nun meinen, dass die Expositionsklasse XD3, Bewehrungskorrosion, ausgelöst durch Chloride, nur bei einem unbeschichteten Bauteil einschlägig ist, denn bei einer intakten Beschichtung wird das Bauteil, etwa die Bodenplatte einer Tiefgarage, ja vor dem Angriff durch wechselnde Feuchtigkeit und Chloride geschützt.

Bestärkt wird man hierin durch die DIN-EN 206-1, wo in der Tabelle der Expositionsklassen zu den Klassen 2 und 3 angemerkt wird:

„Die Feuchtigkeitsbedingung bezieht sich auf den Zustand innerhalb der Betondeckung der Bewehrung (...); in vielen Fällen kann jedoch angenommen werden, dass die Bedingungen in der Betondeckung den Umgebungsbedingungen entsprechen. In diesen Fällen darf die Klasseneinteilung nach den Umgebungsbedingungen als gleichwertig angenommen werden. Dies braucht nicht der Fall zu sein, wenn sich zwischen dem Beton und seiner Umgebung eine Sperrschicht befindet.“ (Hervorhebung durch Verfasser)

Abgesehen davon, dass man sich als Jurist eines etwas genauere Formulierung wünscht (etwa: „Das ist nicht der Fall, wenn ...“) wäre danach die Expositionsklasse XD3 nur dann einschlägig, wenn das betreffende Bauteil dem Feuchtigkeits- und Chloridangriff direkt ausgesetzt ist. Durch eine funktionsfähige Beschichtung wird das Bauteil ja vor dem Chloridangriff und vor wechselnder Feuchtigkeit geschützt.

Genau dies ist die normative Rechtfertigung dafür, warum in dem DBV-Merkblatt „Parkhäuser und Tiefgaragen“ in den Varianten 2 a und 2 b eine Mindestbetondeckung von 30 mm bei Vorhandensein einer Beschichtung vorgesehen ist (statt 40 mm für die Expositionsklasse XD3 vorgesehen).

WIDERSPRÜCHE

Leider setzt sich die Unschärfe in den Regelungen an anderen Stellen der DIN 1045-1 fort. So ist in der Tabelle 4 der DIN 1045-1, dort Zeile 3, für die Expositionsklasse XD3 eine Mindestbetondeckung von 40 mm vorgesehen ist, jedoch verbunden mit einem Hinweis (Fußnote d):

„Im Einzelfall können besondere Maßnahmen zum Korrosionsschutz der Bewehrung nötig sein.“

Das ist alles andere als klar formuliert. Was soll denn nun unter einem „Einzelfall“ zu verstehen sein? Es scheint aber bis dahin so zu sein, dass die DIN 1045-1 als „Regellösung“ von einer Mindestbetonde-

ckung von 40 mm ohne eine Beschichtung ausgeht. Lediglich im Einzelfall können zusätzliche Maßnahmen nötig sein, wobei nicht ausdrücklich eine rissüberbrückende Beschichtung gefordert wird.

Blättert man einige Seiten nach vorn zur Tabelle 3, entdeckt man eine Fußnote „b“ zur Tabelle 3 Klasse XD3. Dort heißt es für direkt befahrene Parkdecks: „Ausführung nur mit zusätzlichen Maßnahmen, z. B. rissüberbrückende Beschichtung, siehe auch DAfStb-Heft 525“.

In einer Fußnote werden die aufgestellten Grundsätze auf den Kopf gestellt. Trotz einer Beschichtung ist die Expositionsklasse XD3 einschlägig. Hier ist Regelfall die rissüberbrückende Beschichtung.

PARKDECK UNGLEICH TIEFGARAGE

Allerdings ist ein direkt befahrenes Parkdeck ganz anderen dynamischen Belastungen und damit einer höheren Gefahr für die Bildung von Rissen ausgesetzt als eine Bodenplatte einer Tiefgarage.

Aus diesem Grund war strittig, ob die bewehrte Bodenplatte einer Tiefgarage einen Parkdeck gleichgesetzt werden kann bzw. muss.

Der Deutsche Ausschuss für Stahlbetonbau als Herausgeber der DIN 1045-1 hat im Rahmen von sogenannten „Auslegungen“ in der Antwort Nr. 250 hierzu ausgeführt:

Zusätzliche Maßnahmen, wie z. B. eine rissüberbrückende Beschichtung, sind in gerissenen Bereichen bei befahrenen XD3-Flächen grundsätzlich erforderlich.“ (Hervorhebung durch Verfasser)

Wer bis dahin noch glaubte, es gäbe in diesem Bereich so etwas wie eindeutige Festlegungen, sieht sich eines Besseren belehrt.

Die bauaufsichtliche Einführung des Euro-Code 2 im Jahr 2012, der die DIN 1045 ersetzt, hat leider auch keine größere Klarheit geschaffen. Zwar wird neben dem Begriff der Expositionsklasse der weitere Begriff der „Anforderungsklassen“ eingeführt, die eine verfeinerte Einstufung der Dauerhaftigkeitsanforderungen ermöglichen sollen. Eine ausdrückliche Regelung, dass bei Vorhandensein einer funktionsfähigen Beschichtung eine Einordnung in eine andere Expositionsklasse erfolgen kann, wurde jedoch nicht getroffen, obwohl die weiterhin geltende DIN-EN 206-1 dies ja für möglich hält.

STREIT UM RICHTIGE BESCHICHTUNG

Hinzu kommt der Streit um die richtige Beschichtung. Die Münchener Runde hält nur rissüberbrückende Beschichtungen (OS 11 oder OS 13) für zulässig. Starre OS 8-Beschichtungen werden abgelehnt. Allerdings sind gerade die OS 11-Beschichtungen in den letzten Jahren in die Kritik geraten, weil es erhebliche Verschleißprobleme gibt. Es wird beobachtet, dass sich häufig Risse in der harten Kopfversiegelung bilden und danach das Abstreugranulat aus der weichen Beschichtungsmatrix durch die Reifen der Pkw herausgebrochen wird, wodurch sich Fehlstellen in der Beschichtung bilden. Im Vergleich hierzu ist eine OS 8-Beschichtung wesentlich haltbarer. Laut Untersuchungen von Professor Raupach von der RWTH-Aachen bieten selbst stark verschlissene OS 8-Beschichtungen noch ausreichenden Schutz gegen das Eindringen von Chloriden, wenn keine Risse vorhanden sind.

Aus diesem Grund soll in der geplanten Neuauflage der Instandsetzungsrichtlinie die „alte“ OS 8-Beschichtung in einer ausreichenden Schichtdicke (mindestens 3 mm) wieder eingeführt werden.

HINWEISE FÜR DIE PRAXIS

Welche Schlussfolgerungen sind hieraus für Planer und Baupraktiker zu ziehen?

In Anbetracht der gegenwärtigen Unsicherheiten sollte eine Planung gewählt werden, mit der man „auf der sicheren Seite liegt“. Dabei sind die Empfehlungen der „Münchener Runde“ sicher hilfreich, auch wenn es sich hierbei nach unserer Auffassung nicht um allgemein anerkannte Regeln der Technik handelt.