

Mekka der Branche

Fachtagung Bundesverband Korrosionsschutz in Köln

Mitte März avanciert Köln traditionell zum Mekka der Korrosionsschutzbranche. Alles was im Korrosionsschutzmarkt Rang und Namen hat, trifft sich bei der zweitägigen Fachtagung, zu der der Bundesverband Korrosionsschutz einlädt. Neben dem Austausch von Neuigkeiten und Erfahrungen steht dabei natürlich der Wissenstransfer im Zentrum des Interesses.

Zehn Referenten deckten am 12. und 13. März ein breites Themenspektrum ab und sorgten für ein gleichermaßen abwechslungsreiches wie interessantes Programm. Vorgestellt wurde etwa eines der wohl spektakulärsten Brückenbauprojekte in Deutschland, der Neubau der Rheinbrücke in Wesel. Diese Schrägseilbrücke besteht aus einer 376 Meter langen Vorlandbrücke aus Spannbeton und der 396 Meter langen Strombrücke in Stahlbauweise. Das Erscheinungsbild des Bauwerks wird maßgeblich von dem 130 Meter hohen Pylon geprägt.

Neben konstruktiven Details ging der Referent Dr. Dieter Reitz von der Donges Stahlbau GmbH auch auf die besonderen korrosionsschutztechnischen Aspekte des Vorhabens ein. Nur wenige Tage nach diesem Vortrag geriet dieses Mammutprojekt jedoch ins Stocken. Hintergrund war der überraschende Insolvenzantrag der Firma Donges. Erst Mitte April konnten die Arbeiten allmählich fortgesetzt werden. Das angeschlagene Stahlbauunternehmen wurde zwischenzeitlich von der Hitachi Power



Europe übernommen, die den Betrieb in der neu gegründeten Tochter Donges Steeltech GmbH fortsetzt.

Einen Blick in die nahe Zukunft der Beschichtungstechnologie wagten Dr. Robert Maleika und Dr. Malte Homann von der Bayer Material Science AG. Dr. Maleika widmete seinen Vortrag der Nanotechnologie bei Korrosionsschutzsystemen. Bei den Grundbeschichtungen könnten künftig sogenannte Self-Assembled Monolayers (SAM) für Innovationen sorgen. Bei Zwischen- und Deckbeschichtungen könnten Nanopartikel als Füllstoffe zu neuen Funktionalitäten führen und einen effektiveren Korrosionsschutz gewährleisten.

Dr. Homann berichtete über erste Praxiserfahrungen beim Einsatz neuartiger Polyharnstoffsysteme. Gegenüber den klassischen Polyurethanen sieht der Bayer-Experte deutliche Vorteile, was den Trocknungsprozess

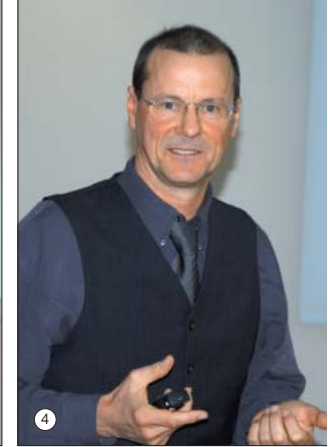
betrifft. Gleichzeitig erlauben diese Systeme deutlich höhere Schichtstärken, sodass die Anzahl der erforderlichen Schichten reduziert werden kann. Die Kombination dieser Vorteile dürfte zu einer erhöhten Produktivität und damit zu einer Senkung der Gesamtkosten beitragen. Gleichzeitig zeichnen sich diese Systeme durch geringe Lösemittelgehalte aus.

Homann wies auch auf die Bedeutung von Polyharnstoff-Hybridbeschichtungen bei Rohrleitungssanierungen hin (In-situ-lining). Insbesondere in Großbritannien werden diese Systeme bei der Sanierung von Trinkwasserhauptleitungen eingesetzt. In einem Arbeitsgang können dabei Trockenschichtdicken von bis zu fünf Millimetern erzielt werden. Auch hier sorgt die schnelle und robuste Aushärtung unter Baustellenbedingungen für erhebliche Kostenvorteile. In der Praxis, so Homann, konnten die Arbeitsintervalle pro Sanierungsabschnitt von 100 bis 200 Metern Rohrleitung von sieben Tagen auf bis zu acht Stunden verkürzt werden.

Die BVK-Tagungen der zurückliegenden Jahre waren maßgeblich von einer Thematik geprägt: *Störungen im Haftverbund auf vorbewitterten EP-Zwischenbeschichtungen*. Ein im vergangenen Jahr vorgestelltes Forschungsprojekt des Forschungsinstituts für Pigmente und Lacke (FPL) in Stuttgart kam zu dem Ergebnis, dass Verbundstörungen bei EP-Zwischenbeschichtungen auf Veränderungen im Bindemittelgefüge infolge der Freibwitterung zurückzuführen sind. Die beeinflussenden Parameter sind dabei insbesondere Intensität und Dauer von UV- und Feuchtigkeitsbelastungen. Nach Bekanntwerden die-



Abb. links: BVK-Vorsitzender Hans-Jörg Schmitz-Senge begrüßte zahlreiche Teilnehmer zur Fachtagung in Köln.



ser Forschungsergebnisse sind Auftraggeber, Hersteller und Anwender darum bemüht, tragfähige Lösungsansätze zu entwickeln.

Einen Überblick über den derzeitigen Stand der Überlegungen bei der Haftverbundproblematik bei Blatt 87 gab BVK-Vorstandsmitglied Bernhard Hiller. Die skizzierten Lösungen bewertete Hiller im Einzelnen und kam dabei zu dem ernüchternden Fazit, dass alle Ansätze mit Nachteilen und Risiken behaftet sind. Wünschenswert sei die Konzeption eines neuen, zusätzlichen technischen Blattes in den TL-/TP-KOR, das die Grundierung und erste Zwischenbeschichtung auf EP-Basis und eine zweite Zwischenbeschichtung und eine abschließende Deckbeschichtung auf Polyurethan-

basis vorsehen sollte. Diesen Ansatz zu realisieren wird jedoch noch einige Zeit in Anspruch nehmen. In der Zwischenzeit muss man weiter mit Blatt 87 leben.

Damit es in dieser Übergangsphase nicht zu weiteren Lotteriespielen auf der Baustelle kommt, sollten die von der Bundesanstalt für Straßenwesen vorgeschriebenen Grundprüfungen der Beschichtungsmaterialien erweitert und an die neuen Erkenntnisse angepasst werden. Von der Herstellerseite müssen individuelle Verarbeitungsrichtlinien, die auf die jeweiligen Systeme abgestimmt sind, vorgelegt werden. In diesen sollten insbesondere geeignete Reinigungsverfahren, die technisch und wirtschaftlich vertretbar sind, vorgegeben werden.

Die Problematik der Haftverbundstörungen bei Beschichtungsaufbauten nach Blatt 87 wird die Branche also auch noch in den kommenden Jahren beschäftigen. (ps) □



Aufmerksame Zuhörer: Nordrhein-Landesinnungsmeister Peter Bartz (re.) und LIV-Vorstandsmitglied Herbert Erkens. (Fotos: P. Schmid)

- ① Von den Fehlern anderer lernen: Dr. Andreas Schütz stellte zahlreiche Schadensfälle vor, die das Institut für Korrosionsschutz Dresden in jüngster Zeit untersucht hat und vermittelte einen Überblick sowohl über neue als auch über altbekannte Fehlerquellen bei Korrosionsschutzarbeiten.
- ② Die Versicherungsexperten Joachim Lenoir (links) und Viktor Orendovici vom Assekuranzmakler Büchner & Barella wiesen auf gefährliche Lücken in Betriebshaftpflichtversicherungen hin. Gerade das neue Umweltschadensgesetz sollte zum Anlass genommen werden, den bestehenden Versicherungsschutz kritisch unter die Lupe zu nehmen und notfalls zu erweitern. Auch die Haftpflichtrisiken bei Asbestsanierungen sollten die Verantwortlichen in den Korrosionsschutzunternehmen nicht unterschätzen. Die hierzu von den Versicherungen angebotenen Deckungskonzepte erwiesen sich vielfach als Mogelpackungen.
- ③ Rainer Schmidt, Berater BVK, überschrieb seinen Vortrag mit „Korrosionsschutz-Beschichtung ohne Wenn und Aber“.
- ④ Wann gerät das ausführende Unternehmen in die Haftung für fehlerhafte Planung und wie steht es dann um den Versicherungsschutz? Diesen Fragestellungen widmete sich RA Wolfgang Reinders.
- ⑤ Das neue Brückenbauprojekt „Rheinbrücke Wesel“ skizzierte Dr. Dieter Reitz, Donges Stahlbau GmbH, Darmstadt.
- ⑥ Zahlreiche auf Korrosionsschutzbaustellen eingesetzte Sondergerüstkonstruktionen und Befahranlagen fallen unter die Maschinenverordnung zur EG-Maschinenrichtlinie. Dipl.-Ing. Walter Ringhausen vom TÜV Rheinland stellte die besonderen Verantwortlichkeiten heraus, die Hersteller und Verwender dieser Anlagen zu berücksichtigen haben. Gleichzeitig empfahl er, den TÜV als kompetenten Ansprechpartner bei der Beurteilung der Sicherheitsanforderungen und bei der Erstellung der erforderlichen Baumusterprüfungen.
- ⑦ BVK-Vorstandsmitglied Bernhard Hiller fasste den aktuellen Sachstand zum Thema „Haftungsproblematik auf bewitterten EP-Zwischenbeschichtungen“ zusammen.
- ⑧ „Nanotechnologie im Korrosionsschutz“ war das Thema von Dr. Robert Maleika, Bayer MaterialScience AG, Leverkusen.
- ⑨ Über Praxiserfahrungen mit neuen Polyharnstoffsystemen berichtete Dr. Malte Homann, Bayer MaterialScience AG, Leverkusen.

