

BETON(T)

Die Fachzeitschrift des Güteverbandes Transportbeton

Ausgabe 2/19



Das Projekt „Donaustern“ (TU Graz) ging bei der diesjährigen Concrete Student Trophy als Sieger hervor. Eine aufgespannte Skulptur mit klarer Wegeführung.

Visualisierung: beigestellt

Aus- und Weiterbildung:

Ausgezeichnete Lehrlinge und Betonakademie
mit neuerlichem Teilnehmerrekord

Best Practice: EcoRoads

Auszeichnungen:

GVTB-Betonpreis 2018 und Concrete Student Trophy

beton[®]
Werte für Generationen

GÜTEVERBAND
TRANSPORT
BETON

Rückblick auf 2019

Die zahlreichen Aktivitäten des Güteverbandes Transportbeton

NORMENARBEIT

- Vorsitz in ASI AG 010 03 „Betonherstellung, Güte und Qualitätssicherung“ auf nationaler Ebene
- Ausübung des österreichischen Mandates im CEN TC104 SC1 und im CEN TC104 – dem „Europäischen Betonnormenausschuss“
- Ausübung des österreichischen Mandates in der CEN TC104 SC1 WG1 „Exposure Resistance Classes (RC)“ auf europäischer Ebene
- Ausübung des österreichischen Mandates in der CEN TC250 SC2 WG1 TG10 „Revision of Eurocode 2“ auf europäischer Ebene
- Mitarbeit im ON-K 046 „Zement und Baukalk“ auf nationaler Ebene
- Mitarbeit im ON-K 051 „Natürliche Gesteine“ auf nationaler Ebene
- Mitarbeit in den ERMCO Arbeitsgremien ETC und ESC für technische Themen und Nachhaltigkeit auf europäischer Ebene

Bearbeitung von

- ÖNORM B 4710-2: „Beton – Festlegung, Eigenschaften, Herstellung, Verwendung und Konformität; Teil 2: Regeln zur Umsetzung der ÖNORM EN 206 für gefügedichteten Leichtbeton mit einer Mindesttrockenrohdichte von 800 kg/m³“
- ÖNORM B 4710-3: Vorbereitungen für die Überarbeitung der ONR 23303 und Übergang auf die neue ÖNORM B 4710-3
- ÖNORM EN 13791: „Bewertung der Druckfestigkeit von Beton in Bauwerken oder in Bauwerksteilen“
- ONR 23339: „Regeln für die Umsetzung des Konzepts der gleichwertigen Betonleistungsfähigkeit“

RICHTLINIENARBEIT

Mitarbeit bzw. Koordination bei

- Richtlinie „Faserbeton“, in Bearbeitung
- Merkblatt „Herstellung von monolithischen Betonplatten“, in Bearbeitung
- Richtlinie „Temperaturoptimierter Beton“, in Bearbeitung
- Richtlinie „Risse in Betonbauteilen – Vermeiden, Erkennen und Bewerten“, veröffentlicht 7/2019
- Richtlinie „Bohrpfähle“ und Richtlinie „Schlitzwände“, veröffentlicht 8/2019

FORSCHUNG & ENTWICKLUNG

Unterstützung und Begleitung von Forschungsprojekten

- Projektpartner beim „Forschungsverein EcoRoads – Nachhaltige Betonstraßen“ – TU Wien, in Bearbeitung
- „Untersuchungen zum Korrosionsschutz der Stahlbewehrung von zusatzstoffoptimierten Betonen“ – TU Graz, in Bearbeitung
- „Pflasterplattenbauweise mit Pflasterdrainbeton“ – TU Wien, in Bearbeitung

- „Entwicklung von praxistauglichen Modellen zur Vorhersage des Kriechens und Schwindens von Beton“ – TU Wien, in Bearbeitung
- „Hochauflösende, bildgebende Messanalytik für mineralische Baustoffe“ – TU Graz, in Bearbeitung

AUS- UND WEITERBILDUNG

Betonakademie

- Abhaltung von rund 100 Seminaren mit fast 2000 Teilnehmerinnen und Teilnehmern im Winter 2018/2019
- Relaunch des Folders und des Webauftrittes mit dem neuen Programm der Betonakademie 2019/2020

Lehrberuf Transportbetontechnik

- Unterstützung von Mitgliedern bei der Aufnahme von Lehrlingen
- Unterstützung der Berufsschule Freistadt mit Unterrichtsmaterial und Laborausstattungen
- Unterstützung bei der Präsentation des Lehrberufes Transportbetontechnik



Bei der Lehrabschlussprüfung im Herbst 2019 mussten die Kandidaten ihre praktischen und theoretischen Kenntnisse unter Beweis stellen.

VERANSTALTUNGEN

- Organisation der Jahreshauptversammlung 2019
- Abhaltung der Wintertagung 2019 und Vorbereitungen für 2020
- Organisation von zahlreichen Landesgruppensitzungen

- Organisation von Arbeitskreissitzungen für Betontechnik & Seminare, Marketing, Umwelt & Sicherheit – Transport & Verkehr



Die Betonakademie erscheint nach dem Relaunch im neuen Design. Modern und klar strukturiert präsentiert sich das neue Programm.

MARKETING

- Betonmarketing Österreich (in Kooperation mit VÖZ, VOEB und Forum Betonzusatzmittel)
 - Umsetzung der Werbeaktivitäten 2019
 - Anzeigenwerbung
 - PR-Betreuung
 - TV-Werbung
 - Radiowerbung
 - Ausschreibung und Vergabe für die neue Kampagne 2020
- Organisation des „GVTB-Betonpreises 2019“
- Überarbeitung der Betonwegweiser mit Anpassung an die neue Betonnorm ÖNORM B 4710-1:2018
- Evaluierung des Transportbeton-Index mit Veröffentlichung des neuen TB-Index im Jänner 2019
- Adaptierung der Mustervorlagen für Lieferbedingungen für Transportbeton und Betonpumpleistungen, fertiggestellt März 2019

UMWELT UND SICHERHEIT

- Erstellung einer Stellungnahme des GVTB zum Thema „Änderung der CLP-Verordnung und UFI (Unique Formula Identifier)“

VERKEHR UND VERTEILUNG

- Erarbeitung und Verteilung eines Positionspapiers zur Revision der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 „Sozialvorschriften im Straßenverkehr“
- Informationsaustausch auf Sozialpartnerebene zum Thema „Sozialvorschriften im Straßenverkehr“
- Abstimmung zum Thema „Sozialvorschriften im Straßenverkehr“ auf europäischer Ebene

MARKTÜBERWACHUNG

- Meldung von Verstößen gegen die Bauproduktkennzeichnung
- Meldung von Verstößen gegen die Gewerbeordnung
- Vertretung der Interessen bei lokalen Baubehörden und bei der Marktüberwachungsbehörde (OIB)



INTERESSENVERTRETUNG NATIONAL

- Vertretung der Mitgliederinteressen in Kooperation mit anderen Verbänden
- Erstellung von Stellungnahmen zu Gesetzesentwürfen
- Unterstützung von Mitgliedern bei betontechnischen Anfragen

INTERESSENVERTRETUNG AUF EUROPÄISCHER EBENE

- Vertretung beim europäischen Dachverband der Transportbetonhersteller (ERMCO)
- Vertretung bei europäischen Arbeitskreisen und Versammlungen
- Vertretung bei europäischen Normengremien
- Stellungnahmen zu europäischen Normen- und Gesetzesvorhaben

MITGLIEDERINFORMATION

- Landesgruppensitzungen
- Mitgliederzeitung Beton(T)
- diverse themenbezogene Aussendungen

PERSONELLES

- Neuwahl des Obmannes und des Stv. Obmannes der Landesgruppe Steiermark/südl. Burgenland



Ing. Mag. (FH) Markus Zsifkovits von der Firma WIG – Transportbeton GmbH wurde im November 2019 zum neuen Obmann der Landesgruppe Steiermark/südl. Burgenland gewählt. Neuer Stv. Obmann der Landesgruppe ist DI Roman Paulitsch von der Fa. Schotter- und Betonwerk Karl Schwarzl GmbH. Zsifkovits löst damit Heinrich Geiger als Obmann ab.

Impressum:

Herausgeber: Güteverband Transportbeton, Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien, Tel. 05 90 900-4882. Für den Inhalt verantwortlich: DI Christoph Ressler, GVTB. Fotos: Johannes Horvath, Raab-Wenzel, GVTB. Layout/DTP: ikp Wien, 1070 Wien. Auflage: 750. Druck: jork printmanagement, 1150 Wien. Blattlinie: Information der Mitglieder des Güteverbandes Transportbeton über Technik, Märkte und Branchen. Erscheint zwanglos zweimal pro Jahr.

Sehr geehrtes Mitglied des Güteverbandes Transportbeton!

Nur noch wenige Wochen und das Jahr 2019 ist zu Ende. Unser Verband konnte auch dieses Jahr wieder viele Aktivitäten im Interesse seiner Mitglieder setzen. Diese Ausgabe unserer Verbandszeitschrift bietet einen kurzen Überblick über abgeschlossene Projekte und einen Ausblick auf laufende oder kommende Aktivitäten.

Die Seminare der Betonakademie im Winter 2018/2019 waren angesichts der Teilnehmerzahl von über 1900 die bisher zweiterfolgreichsten. Mit rund fünfzig verschiedenen Seminartypen ist das angebotene Spektrum an Seminaren enorm groß. Dadurch können viele Bereiche des Bauens abgedeckt werden. Den Grundstock der Seminare bilden aber nach wie vor die Seminare zur Betontechnologie. Ich danke allen unseren Mitgliedsunternehmen für die Unterstützung unserer Betonakademie. Sie profitieren hier einerseits von der hohen Qualität der Aus- und Weiterbildung und andererseits davon, dass das Erwirtschaftete wieder für Aktivitäten unserer Betonbranche eingesetzt werden kann.

Auch vom Lehrberuf Transportbetontechnik gibt es sehr Positives zu berichten. Im Herbst fand wieder die Lehrabschlussprüfung in Leonding/OÖ statt. Alle acht Kandidaten, diesmal ausschließlich männliche, konnten die Prüfung positiv absolvieren. Der Lehrberuf scheint nun in der Branche angekommen zu sein. Die Lehrlingszahlen haben sich auf einem guten Niveau stabilisiert. Rund zehn neue Lehrlinge sind bereits wieder für das 1. Lehrjahr angemeldet.

Die Normen- und Richtlinienarbeit für unseren Verband war 2019 von der Leichtbetonnorm, der ÖNORM B 4710-2, geprägt. Auch wenn diese Norm derzeit nur eine untergeordnete Rolle spielt, so musste auch diese Norm wie schon die ÖNORM B 4710-1 für Normal- und Schwerbeton an die Neuerungen der EN 206 angepasst werden. Der Entwurf der ÖNORM B 4710-2 ist im Herbst 2019 erschienen. Die fertige Norm wird vermutlich im 1. Quartal 2020 veröffentlicht. Neu erschienen sind 2019 auch die Richtlinie Bohrpfähle und Schlitzwände sowie eine ganz neue Richtlinie zum Thema Risse. Die Erweiterung des Anwendungsgebietes der Betonstraßen-

bauweise steht im Fokus des Forschungsvereins EcoRoads, bei welchem der Güteverband Transportbeton Mitglied ist. Beim Forschungsvorhaben „Nachhaltige Betonstraßen“ dieses Vereins konnten heuer sehr vielversprechende Versuche zum Walzbeton-Einbau durchgeführt werden. Sie finden dazu einen ausführlichen Bericht in dieser Ausgabe unserer Verbandszeitschrift.

Auf Hochtouren laufen die Vorbereitungen für die neue Kampagne von Betonmarketing Österreich (BMÖ). Nach der sehr aufwendigen Ausschreibung zur Neuvergabe der Kreativkampagne wird die Betonwerbung im Frühjahr 2020 mit einem frischen Auftritt starten.

Die Revision der EU-Verordnung zur Verwendung des Digitalen Tachographen wird in den kommenden Wochen erwartet. Unser Verband hat sich heuer sehr engagiert, um eine Ausnahmeregelung für Transportbeton in die Verordnung zu bekommen. Wir hoffen alle, dass diese Bemühungen belohnt werden. Viele der zuvor angesprochenen Themen finden sich auch im Programm der 41. Wintertagung unseres Güteverbandes Transportbeton wieder. Die Wintertagung wird von der Landesgruppe Salzburg ausgetragen und findet von 12.-16. Jänner 2020 im Edelweiss Salzburg Mountain Resort in Großarl statt. Ich würde mich freuen, Sie bei diesem Branchentreff persönlich begrüßen zu können.

Bedanken möchte ich mich bei den zahlreichen ehrenamtlich tätigen Funktionären unseres Verbandes, bei den vielen Mitarbeitern der Arbeitskreise und bei den Mitgliedsunternehmen des Güteverbandes Transportbeton. Mit Ihrer Unterstützung können wir die Interessen unserer Branche verfolgen und damit auch für Sie einen Mehrwert schaffen.

Abschließend wünsche ich Ihnen im kommenden Jahr viel Erfolg und freue mich auf einen gemeinsamen Start bei der Wintertagung im Jänner 2020.

Ihr
DI Markus Stumvoll
Vorsitzender des Präsidiums



Auszeichnung für die Lehrlinge und Lehrbetriebe des Jahres

Der Fachkräftemangel ist nach wie vor ein Thema, das viele Branchen betrifft. Auch wenn sich die Konjunktur etwas eintrübt, finden viele Betriebe nur schwer neue adäquate Mitarbeiter.

Bewerber mit einer guten Grundausbildung sind als Glücksfall zu sehen. Daher setzen immer mehr Betriebe auf eine innerbetriebliche Ausbildung, die Lehrlingsausbildung. Dass diese Aufgabe nicht immer einfach sein kann, liegt angesichts der Persönlichkeitsentwicklung im Lehrlingsalter auf der Hand. Dennoch sehen viele Lehrbetriebe die Lehrberufsausbildung als „die Zukunftsschmiede“ für eigene Mitarbeiter. Dass dabei natürlich auch herausragend gute Leistungen erbracht werden, zeigt sich jedes Jahr bei der Lehrabschlussprüfung Transportbetontechnik.

Um diese herausragenden Leistungen entsprechend zu würdigen, ist es mittlerweile Tradition geworden, die besten Lehrlinge und deren Lehrbetriebe im Zuge der Jahreshauptversammlung des Güterverbandes Transportbeton auszuzeichnen. So erhielten im Mai 2019 in der Wirtschaftskammer Österreich zwei junge Menschen und ihre Arbeitgeber die Auszeichnungen für ihre Bestleistungen, die sie bei der Lehrabschlussprüfung im



v.l. Hans Andorfer, David Haidinger (Firma Asamer Kies- und Betonwerke GmbH), Markus Stumvoll, Robert Pree (Firma Asamer Kies- und Betonwerke GmbH)

v.l. Hans Andorfer, Manuela Tischlinger (Firma Hager Tiefbau GmbH), Markus Stumvoll, Franz Hager (Firma Hager Tiefbau GmbH)



Herbst 2018 erbracht haben. Zwei Unternehmen aus Oberösterreich, ein Bundesland mit traditionell starkem Engagement im Bereich der Lehrlingsausbildung Transportbetontechnik, wurden als Lehrbetriebe des Jahres 2018 ausgezeichnet: die Asamer Kies- und Betonwerke GmbH und die Hager Tiefbau GmbH. Zu verdanken haben diese Unternehmen die Auszeichnungen den Leistungen von David Haidinger (Firma Asamer) und Manuela Tischlinger (Firma Hager). Diese erzielten im Zuge der Lehrabschlussprüfung im Herbst 2018 exakt dieselbe Punktezahl und schlossen die Lehrausbildung mit einem „Ausgezeichneten Erfolg“ ab.

Die Auszeichnungen bei der Jahreshauptversammlung wurden vom Vorstandsvorsitzenden des Güterverbandes Transportbeton, DI Markus Stumvoll, und vom Vorsitzenden der Lehrabschlussprüfung, Ing. Hans Andorfer, vorgenommen.

Gratulation an den neuen Facharbeiter und die neue Facharbeiterin sowie an die beiden Lehrbetriebe. (.)

Lehrabschlussprüfung 2019

Im Frühjahr 2019 wurden die besten „Nachwuchsmitarbeiter“ von der Lehrabschlussprüfung 2018 ausgezeichnet und im Herbst 2019 fand bereits die nächste Lehrabschlussprüfung statt.

Insgesamt acht Lehrlinge mussten ihr Wissen und das Erlernte an den zwei Tagen der Lehrabschlussprüfung unter Beweis stellen. Abgehalten wurde die Lehrabschlussprüfung wieder in der OÖ Boden- und Baustoffprüfstelle (OÖ BPS) in Leonding. Unter dem Vorsitzenden der Lehrabschluss-

prüfung, Ing. Hans Andorfer, unterstützt von seinen beiden Prüferkollegen, Ing. Eric Bauer (Firma Bernegger) und Franz Podhraski (Firma Schwarzl) wurden die Lehrlinge auf ihr theoretisches, wie auch praktisches Wissen getestet. Am ersten Tag wurde anhand eines praktischen Beispiels



Doppellehre – warum?

Bei der Doppellehre eignet man sich zwei Lehrberufe, die thematisch gut zusammenpassen, gleichzeitig an. Doch was bedeutet das für die Jugendlichen? Und was für die Unternehmen? Welche Kombinationen sind möglich und auch sinnvoll?

Die Lehrlinge lassen bei der Doppellehre im jeweiligen Lehrberuf jeweils ein Berufsschuljahr aus. Die gesamte Lehrzeit darf höchstens vier Jahre betragen. Wechselt man von einem Lehrberuf in ein Doppellehrverhältnis, dann überprüft die Lehrlingsstelle den aktuellen Ausbildungsstand und legt fest, wie viel davon für die Doppellehre angerechnet wird. Das ausbildende Unternehmen entscheidet – je nach Bedarf – welche Berufe kombiniert werden. DI Franz Josef Eder, Geschäftsführer der Transportbeton EDER GmbH & Co KG sieht die Doppellehre in seinem Unternehmen als Erfolgsmodell: „Bei uns machen die Nachwuchskräfte immer eine Schnupperwoche. Erkennen wir in dieser Zeit das nötige Potential, gehen wir auf den jungen Menschen aktiv zu und bieten ihm die Möglichkeit einer Doppellehre an.“ Eder sieht sinnvolle Kombinationen von zwei Lehren auch als Gewinn für den Lehrling: „Jemand, der die Ausbildung zum Transportbetontechniker mit einer kaufmännischen Lehre kombiniert, hat mehr Optionen in der Berufswahl!“ Ähnlich sieht das Christina Staffa, B.A.,

M.A., Leiterin Personal bei Wopfinger Transportbeton Ges.m.b.H.: „Wichtig ist der Fokus der Unternehmens- bzw. Personalstrategie. Wir kombinieren die Lehre zum Transportbetontechniker mit dem Bürokaufmann sehr gerne – die jungen Menschen erlernen nicht nur unser Kerngeschäft, die Betontechnologie, sondern bekommen auch von der betriebswirtschaftlichen Seite sehr viel mit und sie erweitern dadurch ihre Einsatzmöglichkeit nach Abschluss der Ausbildung!“

Bei Wopfinger hat man bereits Erfahrung mit Absolventen. Ein Lehrling ist heuer fertig geworden und hat seinen Platz im Labor als Betontechnologe gefunden, zwei weitere haben sich für die Doppellehre entschlossen. Bei Wopfinger hat man die Erfahrung gemacht, dass jene Lehrlinge, die sich für diese Doppellehre entscheiden, grundsätzlich eher handwerklich orientiert sind. Daher sind sie – entgegen dem Ausbildungsplan, der zuerst die kaufmännischen Abteilungen der Hauptverwaltung vorsieht – trotzdem einen Tag pro Woche im Labor, um die betontechnologischen Inhalte nicht zu vergessen.

Für die meisten stellt auch das vierte Lehrjahr kein Problem dar, da die Lehrlingsentschädigung bereits ab dem dritten Jahr in etwa jener eines Facharbeiters ähnelt. Dennoch sollte der Lehrling die Entscheidung bewusst treffen, so Staffa: „Es sind Prüfungen über das jeweils versäumte Berufsschuljahr zu absolvieren. Und die Lehrlinge müssen sich wirklich im Klaren darüber sein, dass sie zwei Jahre im Büro sind und am PC arbeiten!“

Eder: „Bei uns wird unternehmensbedingt der Transportbetontechniker meistens mit dem Fertigteiletechniker kombiniert. Das passt auch gut mit den zuständigen Berufsschulen, denn auch das ist kein unwesentlicher Aspekt!“

DI Markus Stumvoll, Vorstandsvorsitzender des Güteverbandes Transportbeton: „Wir bei Rohrdorfer machen mit der Lehre generell sehr positive Erfahrungen und setzen voll auf diese Nachwuchskräfterekrutierung und Ausbildung. Sie ist wichtig für unsere nachhaltige Unternehmensentwicklung!“ Auch bei Rohrdorfer überlegt man hinkünftig neue sinnvolle Kombinationen mit Schlosser/Mechaniker, Logistik oder Bürokaufmann. (.)

5


Die erkennbar erleichterten Kandidaten der Lehrabschlussprüfung 2019 und die über die erbrachten Leistungen mehr als zufriedene Prüfungskommission: v.l.: Karl-Heinz Mader/OÖ BPS, Christoph Ressler/GVTB, Franz Podhraski/Prüfer, Daniel Karl Mader/Wibau, Marvin Zwintz/Wopfinger TB, Erik Besic/Rohrdorfer TB, Ognjen Illic/Asamer, Andre Winkler/Wopfinger TB, Florian Riedlsperger/Zementwerk Leube, Philipp Eder/Bau Beton, Mathias Fallmann, Hans Andorfer/Vorsitz Prüfer, Eric Bauer/Prüfer.

eine normkonform zu wählende Betonsorte ermittelt, die zugehörige Mischungsberechnung durchgeführt, die Ausgangsstoffe vorbereitet, der Beton gemischt und anschließend der Frischbeton geprüft. Am zweiten Tag fanden die sogenannten „Fachgespräche“ als Einzelgespräch mit den Kandidaten statt. „Alle Kandidaten konnten die Lehrab-

schlussprüfung positiv absolvieren. Erfreulich ist, dass das Gesamtniveau hoch ist und dennoch auch wieder Spitzenleistungen einzelner Lehrlinge zu verzeichnen waren“, so der Vorsitzende der Lehrabschlussprüfung Ing. Hans Andorfer bei der abschließenden Überreichung der Prüfungszeugnisse. (.)

Wir sind Bautechnik! Der Rest macht Seminare.



Über 20.000 Teilnehmer, jährlich über 100 veranstaltete Seminare in allen Bundesländern und 50 verschiedene Seminartypen: Es besteht kein Zweifel, dass die BETONAKADEMIE der wichtigste Anbieter für Fortbildung auf dem Sektor Beton- und Bautechnik in ganz Österreich ist.



„Wir sind ein auf Instandsetzung spezialisiertes Unternehmen. Die Seminare der Betonakademie sind die Voraussetzung für die Qualifizierung unserer Mitarbeiter in diesem Bereich“, erklärt Michael Gary, Gesellschafter ITB Gary und öbv-Gütezeichenträger „Instandsetzungsfachbetrieb“. In zehn unterschiedlichen Seminaren werden die verschiedenen Möglichkeiten der Instandsetzung sowohl für Fachkräfte wie auch für Führungskräfte geschult und stellen damit die Grundlage für die öbv-Gütezeichenträger dar.

„Nirgendwo sonst gibt es Fachwissen zu den praxisbezogenen öbv-Richtlinien so komprimiert. An nur einem Tag lernen Teilnehmer alles Wichtige zu Themen aus einem kontinuierlich wachsenden Portfolio“, so Wolf-Dietrich Denk, Geschäftsführender Gesellschafter FCP. Den mittlerweile größten Bereich der Seminare der Betonakademie nehmen die Spezialseminare ein. Bei 27 verschiedenen Seminaren werden Themen von der „Arbeitssicherheit (AS)“ bis hin zur Richtlinie „Wasserundurchlässige Betonbauwerke – Weiße Wannen (WW)“ angeboten.

Diese Stellung kann deshalb kontinuierlich behauptet werden, weil die Mitglieder der Trägerorganisationen ganz nahe am Puls der technischen Entwicklung arbeiten. „Praxiswissen wird durch die Österreichische Bautechnik Vereinigung (öbv) und den Güteverband Transportbeton (GVTB) direkt von Planungsbüros, Baustellen und Produktionsunternehmen in Richtlinien- und Normen-Arbeit eingebracht. Von dort findet es über die vortragenden Experten seinen Weg direkt zu den Seminarteilnehmern. Wer unsere Angebote bucht, ist durch dieses System verlässlich am neuesten Stand der Technik. Das aktuelle Programm der Betonakademie bietet darüber hinaus einen wertvollen Überblick über zukunftsweisende Themen, denn jedes Jahr wächst unser Angebot an Spezialseminaren“, stellen Michael Pauser und Christoph Ressler, die beiden Geschäftsführer der zwei Trägerorganisationen der Betonakademie, öbv und GVTB, fest.

ENORMES ANGEBOT AN SEMINAREN

Die Seminare der Betonakademie werden in drei große Themenbereiche unterteilt: in Seminare für Betontechnologie, für Instandsetzung und in Spezialseminare.

„Die Seminare zur Betontechnologie der Betonakademie sind die Grundanforderung an unsere Mitarbeiter für die Betonherstellung“, stellt Franz Denk, Geschäftsführer Wopfinger Transportbeton fest. Diese Seminare reichen von den „Grundlagen der Betontechnologie (BTGL)“ bis hin zum Seminar für „Gesteinskörnungen (GK)“. Sechzehn unterschiedliche Seminartypen werden im Bereich der Betontechnologie angeboten. Die Hauptseminare sind Betontechnologie 1 (BT1) und Betontechnologie 2 (BT2), die seit der Überarbeitung und Veröffentlichung der ÖNORM B 4710-1:2018 auch normativ für Mischmeister, Laboranten bzw. WPK- und Produktionsverantwortliche eingefordert werden.

ERFOLGSFAKTOR WEITERBILDUNG

Die beiden Vorstandsvorsitzenden der Trägerorganisationen der Betonakademie, Peter Krammer (öbv) und Markus Stumvoll (GVTB), sehen in konsequenter Fortbildung einen der Kernfaktoren, damit sich das heimische Bauwesen auch weiterhin international im Spitzenfeld behaupten kann. „Gute Fortbildung ist für Unternehmen heute so

wichtig wie noch nie. Unabhängig davon, ob sie aus den Bereichen Planung, Bauherrenschaft, Ausführung oder Produktion kommen“, so Peter Krammer. „Wir wollen als Branche bei Berufseinsteigern attraktiver werden. Top weitergebildete Fachkräfte mit entsprechender Außenwirkung tragen dazu bei. Die Betonakademie ist die ideale Basis dafür und in Österreich einzigartig!“, erklärt Markus Stumvoll.

Mit dem neuen Folder für die Seminare im Winter 2019/2020 präsentiert sich die Betonakademie auch in einem neuen Layout. Der Folder wurde optisch modernisiert und völlig neu aufgebaut. Die Aufgliederung der Inhalte in die drei Themenbereiche Betontechnologie, Instandsetzung und Spezialseminare erleichtert die Suche nach den gewünschten Seminaren im mittlerweile sehr umfangreichen Angebot. Die Einführung von „Icons“ für die einzelnen Teilnehmergruppen, wie z.B. für Bauherren oder für Betonhersteller, erleichtert die Orientierung zusätzlich, da diese Icons stellvertretend für die Teilnehmergruppen bei den jeweils empfohlenen Seminaren angeführt werden. So finden die Teilnehmergruppen sehr rasch das für sie empfohlene Angebot. Natürlich wurde auch der Webauftritt gleichermaßen modernisiert. Alle Seminare der Betonakademie, die Veranstaltungsorte und Termine sowie kurze Informationen zu den Inhalten der Seminare finden sich auf www.betonakademie.at. Die Anmeldung von einzelnen Teilnehmern, wie auch die Möglichkeit der Gruppenanmeldung, sind einfach und schnell auf www.betonakademie.at möglich. (.)



Vorstandsvorsitzende der Trägerorganisationen der Betonakademie. Links Peter Krammer (öbv) und rechts Markus Stumvoll (GVTB)

SO PROFITIEREN SIE VON DEN SEMINAREN DER BETONAKADEMIE:

- aktuelles Praxiswissen für alle Teilnehmer
- breites Themenspektrum durch 50 verschiedene Seminartypen
- großer Erfahrungsschatz von über 60 Experten
- Spezialangebote für Ingenieure und Architekten
- Kooperation mit der Wirtschaftskammer Österreich

v.l.: Michael Pauser, Geschäftsführer öbv, und Christoph Ressler, Geschäftsführer GVTB



Michael Gary, Gesellschafter ITB Gary und öbv-Gütezeichenträger „Instandsetzungsfachbetrieb“.



Franz Denk, Geschäftsführer Wopfinger Transportbeton



Wolf-Dietrich Denk, Geschäftsführender Gesellschafter FCP



Best Practice: EcoRoads

Nachhaltige Lösung für regionale Verkehrsflächen

Vor rund drei Jahren wurde der Forschungsverein „EcoRoads – Nachhaltige Betonstraßen“ gegründet. Der Güteverband Transportbeton ist Mitglied der ersten Stunde. Ziel dieses Forschungsvereins ist die Ausdehnung der Anwendung des Betonstraßenbaues auf das Netz der rund 140.000 km Landes- und Gemeindestraßen in Österreich. Versuche in der Praxis verliefen bereits erfolgreich.



Nachverdichtung des Betons mit Glattmantelwalze: Die Stege im Vordergrund werden durch die Nachverdichtung noch geglättet.



Betoneinbau mit dem Volvo-Kettenfertiger: Die Einbaubreite entspricht der Breite des Geräts.

Um das österreichische Landesstraßennetz effizient instand zu setzen, müssen technische und wirtschaftliche Anpassungen vorgenommen und neue Bemessungslösungen und Regelwerke geschaffen werden. Zusätzlich werden auch Lebenszyklusanalysen mit Berücksichtigung der Neubau-, Erhaltungs- und Instandsetzungskosten erstellt. Das Forschungsvorhaben versucht das Thema allumfassend zu bearbeiten.

Einige vielversprechende Versuchsprojekte in den beiden unterschiedlichen Bauweisen wurden bereits ausgeführt. Ein Einbauverfahren bedient sich „schmäler“ Betonfertiger, wie diese auch beim Einbau im hochrangigen Straßennetz verwendet werden. Der Beton wird also beim Einbau mitverdichtet (PCC). Die zweite Alternative zum herkömmlichen Betondeckenbau ist die Anwendung von

Walzbeton. Er kombiniert die Vorteile des einfachen und flexiblen Einbaus mit einem Asphaltfertiger mit den hervorragenden materialtechnologischen Eigenschaften des Baustoffs Beton und ermöglicht so die Herstellung langlebiger regionaler High-End-Straßen.

Dafür wird eine spezielle Betonrezeptur mit einem leicht adaptierten Asphalt-Fertiger eingebaut und zusätzlich durch Walzen verdichtet. Diese einfache Bauweise hat sich bereits in einigen Ländern als kostengünstige Befestigung von Industrieflächen etabliert. Sie ermöglicht, mit regional verfügbaren Ausgangsstoffen sowie mit lokaler Maschinenteknik und Betriebsmannschaft langlebige Betonstraßen herzustellen. In der Regel werden Betonausgangsstoffe herangezogen, die auch bei der Herstellung von herkömmlichem Straßenbeton verwendet werden:

Der Walzbetoneinbau ist auch in Kurven und auf Strecken mit Steigung möglich.



gebrochene oder ungebrochene Gesteinskörnungen, Zement und gegebenenfalls Zusatzmittel. Um einen höchstmöglichen Verdichtungsgrad zu erreichen, muss der Beton ähnlich wie bei zementstabilisierten Tragschichten zusammengesetzt werden.

TESTSTRECKE IN DER STEIERMARK

Dieses Verfahren wurde im vergangenen März auf einer in Kooperation mit Volvo errichteten Teststrecke in der Steiermark geprüft. Sie bildet in der Praxis vorkommende unterschiedliche Einbausituationen wie Kurven, Steigungen sowie unterschiedliche Einbaubreiten sehr gut ab und wird zudem als Zufahrt zu einer Recyclinganlage in hohem Maß von Lastkraftwagen beansprucht. Im Rahmen von Vorversuchen wurden unterschiedliche Betonzusammensetzungen im Labor geprüft und Proctorprobekörper hergestellt. Durch die sehr steife Konsistenz des Betons war der Einbau nur mit einem speziell adaptierten Verdichtungsgerät möglich. Basierend auf den Laborversuchen wurden Rezepturen zur Umsetzung ausgewählt und an unterschiedlichen Abschnitten der Teststrecke eingebaut. Die Länge der Teststrecke beträgt etwa 500 m mit Maximalsteigungen

Die Einbaukontrolle erfolgte sowohl durch begleitende Frischbetonprüfungen als auch durch Verdichtungskontrolle mit zerstörungsfreier Messung der Raumdicke mittels Troxler-sonde sowie mittels leichten Fallgewichtsdeflektometern.

ÖSTERREICHISCHES STRASSENNETZ

Ein guter Zustand des Straßennetzes bis hin zu den Gemeindestraßen ist unerlässlich für Österreich als Lebens- und Wirtschaftsstandort. Während Österreichs Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen mit rund 2.200 km²) von der ASFINAG betreut werden, fallen Erhaltungs- und Sanierungsbedarf von Landesstraßen (etwa 34.000 km²) in die Verantwortung der Bundesländer. Besonders hoch ist der Sanierungsbedarf auch bei den über 98.000 km² Gemeindestraßen. (*Quelle: bmvit 2016)
Fast alle Gemeinden sind seit Jahren finanziellen Belastungen ausgesetzt, die keine zusätzlichen Investitionen zulassen. So fällt auch die Prognose für das österreichische Landes- und Gemeindestraßennetz unerfreulich aus: Ohne Sanierungsoffensive wird in wenigen Jahren bereits ein Drittel dieser Straßen in einem schlechten Zustand sein (Quelle: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr).

von 7%, wobei in Teilbereichen der Einbau in mehreren nebeneinanderliegenden Fertigerbahnen erfolgte.

Auf der Teststrecke kam ein Kettenfertiger mit einem Einsatzgewicht von etwa 21,4 t zum Einsatz. Er verfügt über einen Volvo D8-Motor mit einer Leistung von 200 kW und einer theoretischen Einbauleistung von 1.100 t/h. Seine maximale Einbaubreite liegt bei 13 m. Die Einbaubreiten von 2,5 bis 5 m stellten daher keine Herausforderung dar und zusammen mit der Doppelstampferbohle VDT-V 78 wurde ein Betoneinbau mit einer Schichtstärke von etwa 20 cm realisiert. Die Einbaugeschwindigkeit lag bei 1,8 m/min, um die Verdichtungsleistung der Bohle optimal an die Anforderungen anzupassen. Die Stampferdrehzahl wurde mit etwa 1.600 1/min knapp unter Maximum justiert. So wurde eine sehr hohe Verdichtungsleistung mit ruhigem und gleichmäßigem Schwimmverhalten kombiniert. Der Beton wurde abschließend

mit einer 12 t schweren Glattmantelwalze nachverdichtet.

Um möglichst viele Aspekte des Betoneinbaus sowie der daraus resultierenden Betoneigenschaften beleuchten zu können, wurden die Betonzusammensetzung, die Verdichtung und die abschließende Oberflächenbearbeitung (Glätten, Applikation eines Besenstriches) variiert.

Die umfangreiche Begleitung des Betoneinbaus sowie die Beurteilung der erzielten Frisch- und Festbetoneigenschaften machen es möglich, systematisch Zusammenhänge zwischen Betoneinbau und erzielten Betoneigenschaften sowie den daraus resultierenden Beständigkeitseigenschaften abzuleiten. (.)

Der Kettenfertiger Volvo P8820C ABG schafft eine Einbauleistung von bis zu 1.100 Tonnen pro Stunde

Fotos: Smart Minerals GmbH



Der Digitale Tachograph und Transportbeton – eine nach wie vor „leidvolle“ Kombination

Die Karten auf europäischer Ebene sind neu gemischt. Die Spieler sind fast alle neu, das Spiel und die Spielregeln wie auch die Probleme sind noch die alten.



10

Das Europäische Parlament hat sich nach der Neuwahl im Sommer konstituiert, die Europäische Kommission nimmt unter der neuen Präsidentin Ursula von der Leyen zunehmend Form an und die Nachfolge des Präsidenten des Europäischen Rates ist auch geklärt. Der Belgier Charles Michel übernimmt mit 1. Dezember dieses Amt. Doch in Sachen Digitaler Tachograph ist alles beim Alten.

NEUE SPIELER, ALTE REGELN

Seit fast zehn Jahren beschäftigt sich der Güteverband Transportbeton (GVTB) mit den Themen Digitaler Tachograph, den Sozialvorschriften im Straßenverkehr und Transportbeton. Insider wissen, dass die minutengenaue Aufzeichnung und automatisierte Auswertung des digitalen Fahrtenschreibers gnadenlos sind. Dabei spielt es bisher leider keine Rolle, ob es sich um die Lieferung nicht verderblicher Güter wie z.B. Stahl oder eines verderblichen Gutes wie Transport-

beton handelt. Warum? Weil es für Transportbeton bisher keine Ausnahmeregelung in der entsprechenden EU-Verordnung gibt. Für diese Ausnahmeregelung kämpft der GVTB seit vielen Jahren gemeinsam mit dem europäischen Dachverband der Transportbetonhersteller, dem ERMCO.

Vor rund sieben Jahren wurde der erste dahingehende Anlauf still und heimlich auf EU-Ebene gestoppt. Obwohl das Europäische Parlament einer Ausnahmeregelung, die auch für Transportbeton gegolten hätte, in der ersten Lesung zugestimmt hat, wurde dieser Vorschlag im Zuge der Trilog-Verhandlungen zwischen Rat, Kommission und Parlament fallen gelassen. Damit waren alle vorangegangenen Bemühungen vergebens.

Vor rund zwei Jahren fand eine öffentliche Konsultation zu einer Revision der Verordnung (EG) 561/2006 statt. Genau in diese Verordnung müsste eine Ausnahmeregelung für Transportbeton aufgenommen werden. Wieder wurde der GVTB gemeinsam mit dem ERMCO aktiv – und diesmal stehen die

Vorzeichen anders. Das Europäische Parlament hat seinen Vorschlag für eine Revision bereits kundgetan. Dieser sieht zwar eine Erweiterung der Ausnahmebestimmungen vor, jedoch eingeschränkt auf „construction undertaking“, was übersetzt als „Bauunternehmen“ angeführt wird, und auch eingeschränkt auf die Voraussetzung, dass das Fahren der Fahrzeuge nicht die Hauptaktivität des Fahrers darstellt. Dieser Vorschlag des Europäischen Parlaments trifft die Anliegen der Transportbetonbranche kaum bis gar nicht. Zuversichtlicher stimmt da der Vorschlag des Europäischen Rates, der eine explizite Ausnahmeregelung für Transportbeton vorschlägt:

Regulation (EC) No 561/2006 is amended as follows:

(7) Article 13 (1) is amended as follows:

„(q) vehicles used for the delivery of ready-mixed concrete.“;

(Rat/Allgemeiner Ansatz. Dok. 15084/18, Seite 40)

Dieser Vorschlag ist exakt jener, den der GVTB und der ERMCO bei all den Stellungnahmen bisher eingefordert haben.

Ein Abschluss der Revision der Verordnung (EG) 561/2006 ist in den kommenden Monaten zu erwarten. Die Trilog-Verhandlungen zwischen Rat, Kommission und Parlament beginnen gerade. Der GVTB und der ERMCO haben gezielt mit Mitgliedern des Europäischen Parlaments Kontakt aufgenommen, um die Probleme bei der Umsetzung der Vorschriften in Verbindung mit dem Digitalen Tachographen bei der Auslieferung von Transportbeton aufzuzeigen. Einzelne persönliche Gespräche verliefen bisher sehr positiv mit Bekundungen des Verständnisses und der Zusage der Unterstützung. Es bleibt abzuwarten, ob die Bemühungen diesmal mit einer längst überfälligen Ausnahmeregelung für Transportbeton belohnt werden. (•)

Überarbeitung der öbv-Richtlinien „Bohrpfähle“ und „Schlitzwände“ ist abgeschlossen

Die beiden öbv-Richtlinien „Bohrpfähle“ und „Schlitzwände“ (vormals „Dichte Schlitzwände“) wurden nach erfolgter Überarbeitung im August dieses Jahres neu veröffentlicht.

öbv österreichische
bautechnik
vereinigung

In der nun vorliegenden Neufassung der beiden Richtlinien wurden die bereits erprobten und praxisorientierten Regeln für die Konstruktion und die Anwendung der bewährten Baumethoden aktualisiert und den neuen Erkenntnissen angepasst.

Die Richtlinie „Bohrpfähle“ zeigt die Verfahrensgrenzen der gebräuchlichsten Bohrvorgänge und definierten Anforderungs- und Konstruktionsklassen für dichte Bohrpfehlwände.

Der Name der bisherigen Richtlinie „Dichte Schlitzwände“ wurde geändert auf „Schlitzwände“, da die Richtlinie auch für Schlitzwände, bei welchen die Abdichtung gegen Grundwasser nicht das vorrangige Ziel ist, Gültigkeit hat.

Unverändert blieb das Konzept, dass der höhere Betonstandard nach der Richtlinie Bohrpfähle auch dem Betonstandard gemäß der Richtlinie Schlitzwände entspricht. Damit sollte ein gewisser Synergieeffekt weiterhin gegeben sein. Dieser Betonstandard wird wie bisher als „BSTB1“ bezeichnet und kann damit sowohl bei Schlitzwänden wie auch bei Bohrpfählen eingesetzt werden. Geringere Anforderungen haben die beiden anderen Betonstandards, die bei der Richtlinie Bohrpfähle auch bisher schon vorgesehen waren, nämlich die Betonstandards „BSTB2“ und „BSTBP“, wobei zweitgenannter als Beton für „Primärpfähle“ einzusetzen ist. Der BSTBP zeichnet sich durch eine sehr langsame Festigkeitsentwicklung (E0) und eine niedrige Druckfestigkeitsklasse (C12/15) aus.

ANPASSUNG AN ÖNORM B 4710-1:2018

Betontechnologisch wurden die beiden Richtlinien an die neue ÖNORM B4710-1:2018

angepasst. Die darin geänderten Bezeichnungen für Expositionsklassen wurden in den beiden Richtlinien übernommen. Auch der größere Toleranzbereich für den Luftgehalt wurde übernommen und auf maximal 6,5% (z. B. GK22) angehoben. Eine ebenfalls wesentliche Änderung ist der Wegfall der Begrenzung beim Gesamtwassergehalt. Dafür wurde jedoch ein maximaler W/B-Wert bei BS TB1 und BS TB2 eingeführt. Die Anforderung bei der Mahlfeinheit des Zementes (Blaine-Wert) wurde in den neuen Richtlinien gestrichen, die Anforderung an das „Bluten des Zements“ bzw. der Bindemittelkombination wurde mit WA15, wie schon bisher, beibehalten.

Beide Richtlinien sind wesentlicher Bestandteil des Seminars „Gründungstechnik“ (GT) der Betonakademie. Informationen darüber und die Möglichkeit zur Anmeldung finden sich unter www.betonakademie.at.

DIE NEUE ÖBV-RICHTLINIE „RISSE IN BETONBAUTEILEN – VERMEIDEN, ERKENNEN UND BEWERTEN“

Eine neue öbv-Richtlinie mit dem Titel „Risse in Betonbauteilen – Vermeiden, Erkennen und Bewerten“ wurde im Juli dieses Jahres veröffentlicht. Schon seit Jahren existiert ein ähnliches Regelwerk in Deutschland. Ziel der Erstellung dieser neuen Richtlinie ist es, eine objektive Grundlage für das Bewerten von Rissen in Betonbauteilen zu schaffen und gleichzeitig Hinweise zur Vermeidung und zum Erkennen von Rissen zu geben.

In der Richtlinie wird eine Übersicht über die verschiedenen Rissarten mit Angabe zu Ort

und Zeitpunkt des Auftretens sowie mögliche Ursachen geboten. Eine Unterteilung in „geplante“ und „ungeplante“ Risse wird erörtert. Häufige Ursache von „ungeplanten“ Rissen ist eine mangelhafte Nachbehandlung, worauf im Abschnitt „Vermeiden von ungeplanten Rissen“ explizit hingewiesen wird. Eine detaillierte und umfangreiche Tabelle mit „Maßnahmen für die Stufen der Ausführung zur Vermeidung von Rissen“ komplettiert die neue Richtlinie.

Die Betonakademie hat dieses wichtige Thema der Betonbauweise in das neue Seminarprogramm aufgenommen. In Wien und in Salzburg wird das neue Halbtags-Seminar „Vermeiden, Erkennen und Bewerten von Rissen in Betonbauteilen (RI)“ ab März 2020 angeboten. Nähere Informationen und die Möglichkeit zur Anmeldung finden sich unter www.betonakademie.at. (.)



Concrete Student Trophy 2019

Ein Stern über dem Donaukanal

Die Sieger der Concrete Student Trophy 2019 stehen fest und im Kuppelsaal der TU Wien fand bereits die feierliche Preisverleihung statt. Gefragt war in dem interdisziplinären Studentenwettbewerb ein Entwurf für eine neue Brücke über den Donaukanal.

Text: Gisela Gary

Vor mehr als einem Jahrzehnt hat die Vereinigung der Österreichischen Zementindustrie (VÖZ) die Concrete Student Trophy in Zusammenarbeit mit den Technischen Universitäten Österreichs ins Leben gerufen, um die interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen Architektur und Bauingenieurwesen bereits während der Ausbildung zu fördern. 2019 wurde das Wettbewerbsthema gemeinsam mit der Stadt Wien ausgelobt: ein barrierefreier Steg in Betonbauweise über den Donaukanal und die beiden Richtungsfahrbahnen der A4 bei der Ostbahn. Der Studentenwettbewerb ist mit insgesamt 12.000 Euro dotiert. Die Aufgabenstellung war eine Herausforderung für die Studierenden: Es galt, Vorgaben von vorhandenen Verkehrsflächen, Durchfahrthöhen seitens Verkehr und Schifffahrt wie auch Vorgaben des Gender Mainstreamings und der Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Auch die neunköpfige Jury

unter dem Vorsitz von Architektin Elke Delugan-Meissl hatte keine leichte Aufgabe, denn die eingereichten Projekte waren nahezu alle beeindruckend detailliert, clever geplant und gut ausgearbeitet. Sebastian Spaun, Geschäftsführer der VÖZ, zeigt sich begeistert: „Es ist großartig, wie die Teams miteinander an dem neuen Brückenentwurf getüfelt haben – die Interdisziplinarität führt offensichtlich zu realistischen Vorschlägen. Die Concrete Student Trophy stellt den nachhaltigen Baustoff Beton ins Zentrum, mittlerweile führen die Ideen der Studierenden jedoch weit darüber

hinaus, so lieferten alle Teams umfassende Umgebungsanalysen und auch die Gedanken zur vielfältigen Nutzung der neuen Brücke sind gut erkennbar.“

13 EINREICHUNGEN, FÜNF PRÄMIERUNGEN

Aus den insgesamt 13 Einreichungen wurden fünf Entwürfe prämiert, die städtebaulich, architektonisch, funktional und konstruktiv die überzeugendsten Lösungen präsentierten. Bei der Preisverleihung am 19. November 2019

12

Die Preisträger der Concrete Student Trophy 2019: Aus insgesamt 13 Einreichungen schafften es fünf Teams in die Preisränge.



Foto: © Z+B/Alexandra Kromus



Visualisierung: beige.stell



Foto: © Z+B/Alexandra Kromus

DAS GEWINNERTEAM:
Lisa Tobisch, Andreas Rogala und Miriam Jäger von der TU Graz

PLATZ 1: „Donaustern“ (TU Graz): eine aufgespannte Skulptur mit klarer Wegführung



Visualisierung: beige stellt

PLATZ 3: „Spannender Bogen“ (TU Graz): Pylon als Landmark

im Kuppelsaal der TU Wien feierten die Teams der TU Wien und TU Graz gemeinsam mit den Auslobern, der Jury und den Sponsoren, mit deren Unterstützung die Concrete Student Trophy über die Jahre das werden konnte, was sie heute ist: eine Erfolgsstory!

1. Platz „Donaustern“ (TU Graz): eine aufgespannte Skulptur mit klarer Wegeführung

Das architektonische Ziel der geplanten Brücke ist eine Symbiose zwischen der bestehenden Stahlbrücke sowie der Rohrbrücke. Den Mittelpunkt des neuen Stegs bildet der „Donaustern“, welcher den Donaukanal überspannt. Die Konstruktion wird mit UHPFRC in Fertigteilbauweise ausgeführt und verfügt über eine externe Vorspannung. Durch den Einsatz eines Hohlkastenquerschnitts kann der Materialverbrauch möglichst gering gehalten werden. Das Team Andreas Rogala (Architektur), Lisa Tobisch und Miriam Jäger (Bauingenieurwesen) „hat die Anforderungen der interdisziplinären Zusammenarbeit zwischen Architektur und Bauingenieurwesen am besten erfüllt. Der klare minimalistische Entwurf baut auf einer präzisen Analyse des Kontextes auf und reagiert perfekt auf den Bestand“, argumentierte die Jury die Kür zum Siegesprojekt. Das Team erhielt für den gelungenen Entwurf ein Preisgeld von 4.200 Euro.

2. Platz „Oststeg – Zwischen Stadt & Natur“ (TU Wien): ästhetisches Erscheinungsbild

Nikola Miskic, Povilas Valiulis (Architektur), Stephan Loncsek und Maximilian Knoll (Bauingenieurwesen) hatten die Idee, städtebaulich eine neue Achse zu schaffen und einen geradlinigen, schnellen Übergang von den Wohnbauten in Simmering zum Naherholungsgebiet im Prater zu ermöglichen. Architektur und Tragwerk konkurrieren nicht miteinander, sondern gehen als Einheit auf die Anforderungen der Nutzer und auf die Umgebung ein. Die Konstruktion setzt auf die wirkungsvolle Kombination von Bogen und Spannband. „Der Entwurf orientiert sich an den natürlichen Bewegungsflüssen der Nutzer. Das Projekt überzeugt mit seiner schlichten Eleganz und seinem ästhetischen Erscheinungsbild“, so die Begründung der Jury. Das Preisgeld für den zweiten Platz beträgt 3.200 Euro.

3. Platz „Spannender Bogen“ (TU Graz): Pylon als Landmark

Die Brücke schlängelt sich mit ihrer geschwungenen Form zwischen dem Baumbestand hindurch und schafft dabei für die Nutzer ein beruhigendes Erlebnis. Nicole Eggenreich, Maximilian Deutscher (Architektur), Michael Ortman und Andreas Petermann (Bauingenieurwesen) haben eine Schrägseilbrücke mit Hohlkastenquerschnitt entworfen. Gehalten wird diese über zwei Pylone und durch Stützen. Die Herstellung des Fahrbahnquerschnittes erfolgt in Ortbetonbauweise, die Pylone hingegen werden in Fertigteilbauweise hergestellt.

DIE JURY

- Architektin Elke Delugan-Meissl, DMAA, Fachbeirat Stadt Wien (Vorsitz)
- Mag. Dipl.-Ing. Horst Höfer, Habau Hoch- und Tiefbaugesellschaft m.b.H., teilweise vertreten durch Dipl.-Ing. (FH) Erik Lehner
- Dipl.-Ing. Monika Jost, MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung
- Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Lilli Lička, BOKU Wien, Institut für Landschaftsarchitektur (ILA)
- SR Dipl.-Ing. Hermann Papouschek, MA 29 – Brückenbau und Grundbau, teilweise vertreten durch Oberstadtbaurat Dipl.-Ing. Peter Spandl, MA 29 – Brückenbau und Grundbau
- Dipl.-Ing. Markus Querner, iC Consulente ZT GesmbH
- Dipl.-Ing. Bernhard Schreitl, Ingenieurbüro ste.p ZT GmbH, teilweise vertreten durch Dipl.-Ing. Robert Seiser, Ingenieurbüro ste.p ZT GmbH
- Dipl.-Ing. Christoph Ressler, GVTB Güteverband Transportbeton, teilweise vertreten durch: Mag. Katharina Kindelmann, Wopfinger Transportbeton Ges.m.b.H.
- Dipl.-Ing. Gernot Tritthart, Lafarge Zementwerke GmbH unter der fachlichen Begleitung der TU Wien, der TU Graz, der Universität für angewandte Kunst Wien, der Universität für Bodenkultur Wien und der Leopold-Franzens-Universität

Die Jury lobte die sehr gute Ausarbeitung der statischen Details sowie das grafische Konzept mit Logo und Wortspiel. „Die Idee eines Pylons als Landmark überzeugt. Der 2. Pylon im 11. Bezirk schwächt das Projekt allerdings gestalterisch und ist statisch nicht notwendig“, heißt es in der Jurybegründung. Das Team von der TU Graz freut sich über ein Preisgeld von 2.200 Euro.

Zwei Anerkennungspreise

Die Anerkennungspreise zu je 1.200 Euro gingen an Diana Bleban, Juan Falcon Hernandez (Architektur), Andreas Galusic und Christian Dollinger (Bauingenieurwesen) von der TU Graz und Jonathan Holl, Philipp Schwarz (Architektur) und Marcell Mihalik (Bauingenieurwesen) von der TU Wien. (.)

PLATZ 2: „Oststeg – Zwischen Stadt & Natur“ (TU Wien): ästhetisches Erscheinungsbild



Visualisierung: beige stellt

GVTB-Betonpreis 2018

Zwei Siegerprojekte, unterschiedlichst in ihrer Art und Funktion, aber einig beim Baustoff Beton.

Der GVTB-Betonpreis wurde 2018 zum sechsten Mal ausgeschrieben und verliehen. Ermittelt wurden die Siegerprojekte von Elmar Hagmann (Bauunternehmen Sedlak und Vorsitzender der Jury), Renate Hammer (Institute of Building Research & Innovation ZT GmbH), Andreas Pfeiler (Fachverband der Stein- und keramischen Industrie und vertreten durch Roland Zipfel), Bernd Affenzeller (Bau + Immobilienreport) und Kerstin Fuchs (Institut für Tragkonstruktionen-Betonbau, TU Wien).

Nach intensiver Auseinandersetzung mit den neun Einreichungen gab die Jury zwei Siegerprojekte mit unterschiedlichen Schwerpunkten bekannt: Das Projekt Bürgerzentrum im niederösterreichischen Böheimkirchen und ex aequo das „007 ELEMENTS“ in Sölden in Tirol.

Das Bürgerzentrum Böheimkirchen, eingereicht von Transportbeton Ing. Franz Kickinger



Foto: Kickinger

Bürgerzentrum Böheimkirchen. v.l. Sascha Bradic (NMPB Architekten), Christoph Dazinger (Porr), Bürgermeister Johann Hell, Werner Bathelt, Gerhard Gießenbacher, Mensur Muharemi, Harald Schrittwieser (alle Kickinger), Christoph Ressler (GVTB)

ger und ausgeführt von der Porr, verknüpft in einer funktionellen, ästhetischen und nachhaltigen Kombination Alt und Neu. Das alte Rathaus wurde umfassend saniert, das Bürgerzentrum neu dazu gebaut. Beeindruckt zeigte sich die Jury von der ausgeführten Qualität mit einer perfekten Linienführung im Miteinander von Beton, Holz und Glas. Die umfassenden Fundierungsarbeiten mit Bohrpfehlen, und das auf engstem Raum mitten im Stadtzentrum, waren eine zusätzliche Herausforderung an die ausführende Firma. Die Gebäudetechnik erfüllt gemeinsam mit der Gebäudehülle höchste bauphysikalische Standards. Die Architektur stammt von NMPB Architekten. Bauen auf 3.000 Meter Höhe auf Permafrostboden – und das, in nur sehr kurzen Zeitfenstern – dominierte die Rahmenbedingungen bei der Errichtung des Ex-aequo-GVTB-Siegerprojekts, der Kunstinstallation „007 ELEMENTS“ in Sölden. In Sölden wurden Teile des James-Bond-Filmes „Spectre“ gedreht – die Kunstinstallation erinnert an Filmszenen und zeigt Accessoires des Titelhelden. Mit der Ausführung am Gipfel des Gaislachkogels hat das Bauunternehmen, das gleichzeitig auch der Transportbetonhersteller und Lieferant war, Bmst. Ing. Franz Thurner aus Oetz, neue Maßstäbe gesetzt. Unter extremsten Bedin-

gungen wurde gebaut, der Beton dabei teilweise mit dem Helikopter eingeflogen. Temperaturen unter minus 20°C haben die Bauleute nicht davon abgehalten, das Projekt termingerecht fertig zu stellen. Die Jury bewertete neben der Ausführungsleistung auch das Design als herausragend – der Entwurf stammt von Architekt Johann Obermoser aus Innsbruck, von dem auch das neben der Bond-Installation situierte iceQ Restaurant stammt.

Die GVTB-interne Preisverleihung fand im Rahmen der Jahreshauptversammlung des GVTB am 8. Mai 2019 in der Wirtschaftskammer Österreich in Wien statt.

Bmst. Ing. Harald Schrittwieser von der Firma Bmst. Ing. Franz Kickinger GmbH konnte die Auszeichnung für das Bürgerzentrum Böheimkirchen entgegennehmen. Bmst. Ing. Franz Thurner vom gleichnamigen Unternehmen nahm die Auszeichnung für die Kunstinstallation 007 ELEMENTS in Empfang.

Die Proponenten beider Siegerprojekte konnten direkt vor Ort ausgezeichnet werden. So fand im Sommer eine feierliche Preisverleihung für das Projekt Kunstinstallation „007 ELEMENTS“ in Sölden statt. Auch im Bürgerzentrum Böheimkirchen konnten alle am Projekt maßgeblich Beteiligten die Auszeichnung mit dem GVTB-Betonpreis entgegennehmen. (.)

v.l. Christoph Ressler (GVTB), Harald Schrittwieser (Fa. Kickinger), Markus Stumvoll (GVTB) und Elmar Hagmann (Juryvorsitzender)



v.l. Christoph Ressler (GVTB), Franz Thurner (Fa. Thurner), Markus Stumvoll (GVTB), Elmar Hagmann (Juryvorsitzender)



007 ELEMENTS: v.l.: Christoph Ressler (GVTB), Johann Obermoser und Christoph Neuner (Architekten), Franz und Thomas Thurner (Baumeister), Jakob „Jack“ Falkner (Bergbahn), Marco Zeelen und Jürgen Auer (Baufirma Thurner), Ernst Derfeser (GVTB)



Foto: foto-messig

Ausblick 2020 – Arbeitsschwerpunkte

Normenarbeit

- Fertigstellung der ÖNORM B 4710-2 (Leichtbetonnorm)
- Überarbeitung der ONR 23303 und Überführung in die ÖNORM B 4710-3 (Beton-Prüfnorm)
- Erstellung der ONR zur „gleichwertigen Betonleistungsfähigkeit“

Aus- und Weiterbildung

- Forcierung der Lehrlingsausbildung
- Ausbau der Betonakademie

Marketing

- Start der neuen „Betonmarketing Österreich“-Kampagne
- Auslobung GVTB-Betonpreis

Forschung und Entwicklung

- Fortsetzung der laufenden Forschungsaktivitäten

Transport und Verkehr

- Lobbying für Ausnahme beim Digitalen Tachographen

D

ER GÜTEVERBAND TRANSPORTBETON BEDANKT SICH BEI SEINEN MITGLIEDSUNTERNEHMEN FÜR DIE UNTERSTÜTZUNG IM JAHR 2019.

DEN ZAHLREICHEN EHRENAMTLICH TÄTIGEN

FUNKTIONÄREN UNSERES VERBÄNDES DANKEN WIR FÜR IHREN EINSATZ UND IHR ENGAGEMENT FÜR DIE TRANSPORTBETONBRANCHE. WIR WÜNSCHEN BESINNLICHE FEIERTAGE UND ALLES GUTE FÜR DAS JAHR 2020.



EDELWEISS SALZBURG MOUNTAIN RESORT ****S

Unterberg 83
5611 Großarl
Tel.: +43 6414 / 3000
Fax: +43 6414 / 300-66
E-Mail: info@edelweiss-grossarl.com
www.edelweiss-grossarl.com

41. Wintertagung 2020 in Großarl/Salzburg 12.–16. Jänner 2020

Sonntag, 12. Jänner 2020

18:00 Uhr
Hotelloobby

Empfang, Begrüßung & Eröffnung durch Josef EDER, MAS, Vorsitzender der Landesgruppe Salzburg, DI Markus STUMVOLL, Vorsitzender des Präsidiums, Familie HETTEGGER, Grußworte und Vorstellung des Hauses durch die Gastgeber

anschließend

Abendessen
mit den „Funny Waiters“

FACHPROGRAMM

Montag, 13. Jänner 2020

09:00 – 10:00 Uhr

Die Salzburger Festspiele – größtes Kulturereignis Europas
Kai LICZEWSKI / Salzburger Festspiele

10:10 – 11:00 Uhr

Die Digitalisierung des Bauablaufes – Status quo
Jörg WESTREICHER, BSc / Doka

11:10 – 12:00 Uhr

Beton und Bauteilaktivierung – Future is now!
Harald KUSTER / Kuster Energielösungen

13:00 – ca. 16:30 Uhr

Wanderung mit Einkehr und Rodeln auf der **Loosbühelalm**

18:00 Uhr Abfahrt

Hüttenabend auf der **Laireiter Alm**
Bergfahrt mit der Panoramabahn

22:00 – 23:00 Uhr

Talfahrt mit der Panoramabahn

Dienstag, 14. Jänner 2020

09:30 – 10:15 Uhr

EcoRoads – Erfolgreicher Test mit Walzbeton
Neue Richtlinie Risse aus Sachverständigensicht
DI Dr. Johannes HORVATH / Lafarge Zementwerke

10:20 – 11:00 Uhr

Zukunftsvision LKW – Der Weg zur CO₂-Neutralität
Heiko SELZAM / Mercedes Benz Österreich

11:10 – 12:00 Uhr

ÖBB Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg
DI Christian HÖSS / ÖBB

12:30 – ca. 15:00 Uhr

Skirennen auf der WISBI Strecke

19:00 Uhr

Abendessen

Mittwoch, 15. Jänner 2020

09:30 – 10:15 Uhr

The Concrete Initiative – A European Platform for Concrete
Rob van der MEER / Heidelberg Cement

10:20 – 11:00 Uhr

Beton muss sich mehr trauen! – Die neue BMÖ-Kampagne
Ing. Mag. (FH) Michael VANEK / AK Marketing GVTB,
Jörg FESSLER / Fessler Werbeagentur

11:10 – 12:00 Uhr

Zero-Emission Cement – die Zukunft?
DI Sebastian SPAUN / Vereinigung der öst. Zementindustrie

16:30 Uhr

Come Together mit geladenen Gästen

17:00 – 18:30 Uhr

„Die Kunst des Führens“ mit Mag. Lukas Schweighofer
Erzabt Korbinian BIRNBACHER (*angefragt*)
General a.D. Edmund ENTACHER
KommR Mag. Rudolf ZROST

danach

Schlussworte und Preisverleihung Skirennen

19:15 Uhr

„Branchentreff“ mit Abendessen
entertained by „RUSTY – Elvis Tribute Artist“

