

BETON(T)

Die Fachzeitschrift des Güteverbandes Transportbeton

Ausgabe 1/12

Jahresbericht 2011/2012

Eingang zum Montafon:
Die neue Radbrücke der Gemeinde Lorüns
Foto: marclins.com

Produktionsmenge 2011:

Leichter Aufwärtstrend erkennbar

33. Wintertagung 2012 des Güteverbandes Transportbeton:

Rekordverdächtig!

Aktualisiert und evaluiert: Der Transportbeton-Index



Rückblick auf die breit gestreuten Aktivitäten des Güteverbandes Transportbeton – 2011

NORMENARBEIT

- Übernahme des Vorsizes im **ON AG 010 03** „Betonherstellung, Güte und Qualitätssicherung“ auf nationaler Ebene
- Übernahme des Österreichischen Mandates im **CEN TC 104 SC1** – dem „Europäischen Betonnormenausschuss“
- Übernahme des Österreichischen Mandates im **CEN TC 104** – dem „Europäischen Ausschuss für Beton und betonähnliche Produkte“
- Mitarbeit im **ON-K 046** „Zement und Baukalk“ auf nationaler Ebene
- Mitarbeit im **ON-K 051** „Natürliche Gesteine“ auf nationaler Ebene
- Mitarbeit im **EcoTec**, der technischen Arbeitsgruppe des **ERMCO** auf europäischer Ebene

RICHTLINIENARBEIT

Mitarbeit bzw. Koordination bei

- Richtlinie „Innenschalenbeton“, in Überarbeitung – Abschluss Ende 2012
- Richtlinie „Bohrpfähle“, in Überarbeitung – Abschluss vermutlich 2012
- Richtlinie „Schlitzwände“, in Überarbeitung – Abschluss vermutlich 2012
- Merkblatt „Betonspurwege im ländlichen Straßenwesen“, in Neuerstellung
- Leitung der Europäischen Arbeitsgruppe für Faserbeton

AUS- UND WEITERBILDUNG

Betonakademie

- Abhaltung von rund 100 Seminaren mit über 1500 Teilnehmern 2011/2012
- Kooperationen mit anderen Verbänden zur fächerübergreifenden Aus- und Weiterbildung

Lehrberuf für die Transportbetonbranche

- Unterstützung von Mitgliedern bei Aufnahme von Lehrlingen
- Unterstützung der Berufsschule Freistadt mit Unterrichtsmaterial
- Erstellung eines neuen Lehrlingsfolders mit Erfahrungsberichten
- Anpassung der Website www.starkelehre.at an die Inhalte des neuen Lehrlingsfolders
- Weiterbildung für Berufskraftfahrer durch Kooperation mit der ÖAMTC-Fahrerakademie

VERANSTALTUNGEN

- Organisation der Jahreshauptversammlung 2011
- Organisation der Wintertagung 2011 und 2012



Erfahrungsberichte.

Im neuen Folder zum Lehrberuf „Transportbetontechnik“ geben Lehrlinge und Auszubildner ihre ersten Erfahrungen preis.

- Organisation von zahlreichen Landesgruppensitzungen
- Organisation von Arbeitskreissitzungen für Betontechnik, Marketing, Umwelt, Transport, Verkehr

MARKETING

- Adaptierung und Evaluierung des Transportbeton-Index – Veröffentlichung ab 1.1.2012
- Erstellung neuer Muster-Lieferbedingungen für das Verbrauchergeschäft – Abschluss 4/2012
- Betonmarketing Österreich (in Kooperation mit VÖZ, VOEB und Forum Betonzusatzmittel)
 - Umsetzung der Werbeaktivitäten 2011
 - Gründung des Vereins „Betonmarketing Österreich“
- Fortführung der Intensivierung der Betonwerbung
- Beteiligung und Unterstützung bei der Schaffung einer Lobbyingplattform für Beton
- Erarbeitung eines Marketingkonzeptes für 2012

TRANSPORT, VERKEHR

- Lobbying auf nationaler und europäischer Ebene für eine Flexibilisierung der Lenkzeiten und Pausenzeiten (Revision Verordnung (EG) Nr. 561/2006)
- Erstellung einer Studie zur Erhöhung der Tonnagen beim 4-Achs-Fahrmischer – Fertigstellung 3/2012

MARKTÜBERWACHUNG

- Forcierung der Umsetzung einer Marktüberwachung
- Einführung der Marktüberwachung in OÖ, NÖ, Kärnten und Vorarlberg durch die jeweiligen Bundesländer
- Meldung von Verstößen gegen die Bauproduktkennzeichnung
- Vertretung der Interessen bei lokalen Baubehörden
- Vertretung der Transportbetonbranche vor Behörden und vor Gericht

INTERESSENVERTRETUNG NATIONAL

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

INTERESSENVERTRETUNG AUF EUROPÄISCHER EBENE

- Vertretung beim europäischen Dachverband der Transportbetonhersteller
- Vertretung bei europäischen Arbeitskreisen und Versammlungen
- Stellungnahmen zu europäischen Normenvorhaben
- Initiative zur Einführung einer Arbeitsgruppe für Transport und Verkehr auf europäischer Ebene

MITGLIEDERINFORMATION

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

GEPLANTE ARBEITSSCHWERPUNKTE UND AKTIVITÄTEN 2012

- Europäische und nationale Normen- und Richtlinienarbeit (EN 206-1, ON B 4710-1 etc.)
- Europäische und nationale Interessenvertretung (Verkehr, Lenkzeiten, Tonnagen etc.)
- Lobbying für eine Tonnagerhöhung bei 4-Achs-Fahrmischern
- Lobbying für eine Flexibilisierung bei den Lenk- und Pausenzeiten



- Umsetzung und Forcierung des Transportbeton-Index „neu“
- Forcierung des Lehrberufes Transportbetontechnik
- Forcierung neuer Anwendungsgebiete für Beton (z. B. „Betonspurwege“)
- Lobbying für die Einführung einer Marktüberwachung in allen Bundesländern
- Ausbau des Aus- und Weiterbildungsangebotes der Betonakademie
- Organisation von Mitgliederversammlungen und Arbeitskreistreffen

Statistik 2011:	
Leichter Aufwärtstrend erkennbar	4-5
33. Wintertagung 2012 des GVTB	
Rekordverdächtig!	6-7
Betonakademie	
Starke Nachfrage nach Weiterbildung	8
Lehrberuf	
Quo vadis Lehrberuf?	9
Transportbetonindex	
Der TB-Index: aktualisiert und evaluiert!	10-11
Lieferbedingungen	
Aktualisierung der Mustervorlage für Lieferbedingungen	12
Digitaler Tachograph	
Flexibilisierung bei Lenk- und Pausenzeiten angestrebt	13
Tonnagen	
4-Achs-Fahrmischer mit 36 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht	14-15
Werkverkehr versus gewerbsmäßige Güterbeförderung	16-17
Marktüberwachungsbehörde umfasst weitere Bundesländer	18-19
Betonmarketing Österreich	
Beton – der Werkstoff, der uns alle verbindet	20-21
Fachwerk über den Fluss	22-23



Sehr geehrtes Mitglied! Geschätzte Leser!

Das Jahr 2012 hat für den Güteverband Transportbeton mit einer neuen Rekordbeteiligung bei der Wintertagung in Großarl begonnen. Über 130 TeilnehmerInnen konnten von der austragenden Landesgruppe Salzburg unter deren Obmann Josef Eder jun. begrüßt werden.

Aber auch 2011 konnte sich die gesamte Transportbetonbranche über einen leichten Aufwärtstrend bei der Produktion freuen. Diese stieg in Österreich um rund 3,4 % auf 9,5 Mio. m³ Transportbeton. Ein Trend, der trotz Finanzkrisen und Sparmaßnahmen hoffentlich weiter anhält. Aufgabe der Politik ist es, hier mit Augenmaß vorzugehen. Aufgabe der Wirtschaftsverbände ist es, dabei die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit von Baumaßnahmen zu unterstreichen.

Das Jahr 2011 war in unserem Verband aber auch von zahlreichen anderen Aktivitäten geprägt, welche die Rahmenbedingungen für unsere Mitglieder verbessern sollen. Hervorzuheben sind hier die Initiativen zur Evaluierung des Transportbetonindex, die Studie zur Erhöhung der Tonnagen beim 4-Achs-Fahrmischer und die Neuerstellung einer Mustervorlage für Lieferbedingungen, die individuell an die Bedürfnisse der Unternehmen angepasst werden soll. Das alles sind Aktivitäten, die nur ein freier Verband, wie der Güteverband Transportbeton,

für seine Mitglieder übernimmt. Informationen zu allen diesen Aktivitäten finden Sie in dieser Ausgabe unserer Verbandszeitschrift BETON(T).

Nicht unerwähnt möchte ich aber vor allem eine Initiative unseres Verbandes lassen. Wir sind, und wir werden noch viel mehr, mit massiven Hindernissen aufgrund der starren Lenk- und Pausenzeiten bei der Auslieferung unseres Produktes Transportbeton konfrontiert. Ob wir hier eine Flexibilisierung bekommen oder nicht, kann noch nicht definitiv gesagt werden. Was aber jetzt schon feststeht, ist, dass unser Güteverband Transportbeton hier federführend aktiv ist, um bei der laufenden Revision der EU Verordnung EG 561/2006 einzuwirken um Erleichterungen bei der Auslieferung von Transportbeton zu erreichen. Ein entsprechender Abänderungsantrag wurde in Brüssel bereits von einem Mitglied des europäischen Parlaments eingebracht.

Ich denke, mit den angeführten Beispielen und den zahlreichen weiteren Aktivitäten unseres Verbandes wird die Notwendigkeit eines „freien“ Verbandes unterstrichen.

Ich danke allen unseren Mitgliedern für deren Beitrag und ihre Unterstützung unseres Güteverbandes Transportbeton und wünsche ein erfolgreiches Jahr.

Glück auf!

Dir. Ing. Peter Neuhofer
Vorsitzender des Präsidiums

Referenzbaustelle. Wie Brücken aus Beton auch aussehen können zeigt die Baustelle „Fachwerk über den Fluß“ aus Vorarlberg.

Produktionsmenge 2011: Leichter Aufwärtstrend erkennbar.

Der Transportbetonmarkt hat sich nach einem deutlichen Einbruch 2009 im Jahr 2010 stabilisiert. 2011 konnte eine leichte Erholung festgestellt werden. In fast allen Bundesländern wurde eine Steigerung der Produktionsmenge gegenüber 2010 gemeldet. Die Jahresproduktion der Mitglieder des Güteverbandes Transportbeton betrug 2011 rund 9,5 Mio. m³ Transportbeton (Jahresproduktion 2010: 9,2 Mio. m³).

ÖSTERREICH GESAMT

Anzahl Werke: 218 (-3 Werke)
Produktion 2011: 9,5 Mio. m³ (+3,4 %)
Beschäftigte: 1.909 (-3,8 %)
Fahrmischer: 1.490 (-2,3 %)
Betonpumpen: 295 (+0,3 %)

NIEDERÖSTERREICH/ NÖRDL. BURGENLAND

Anzahl Werke:
39 (±0,0 Werke)
Produktion 2011:
1,837 Mio. m³ (-1,2 %)
Beschäftigte:
353 (±0,0 %)
Fahrmischer:
240 (+0,1 %)
Betonpumpen:
56 (+1,2 %)

WIEN

Anzahl Werke:
28 (+1 Werk)
Produktion 2011:
1,962 Mio. m³ (+3,9 %)
Beschäftigte:
247 (-9,2 %)
Fahrmischer:
248 (±0,0 %)
Betonpumpen:
48 (±0,0 %)

OBERÖSTERREICH

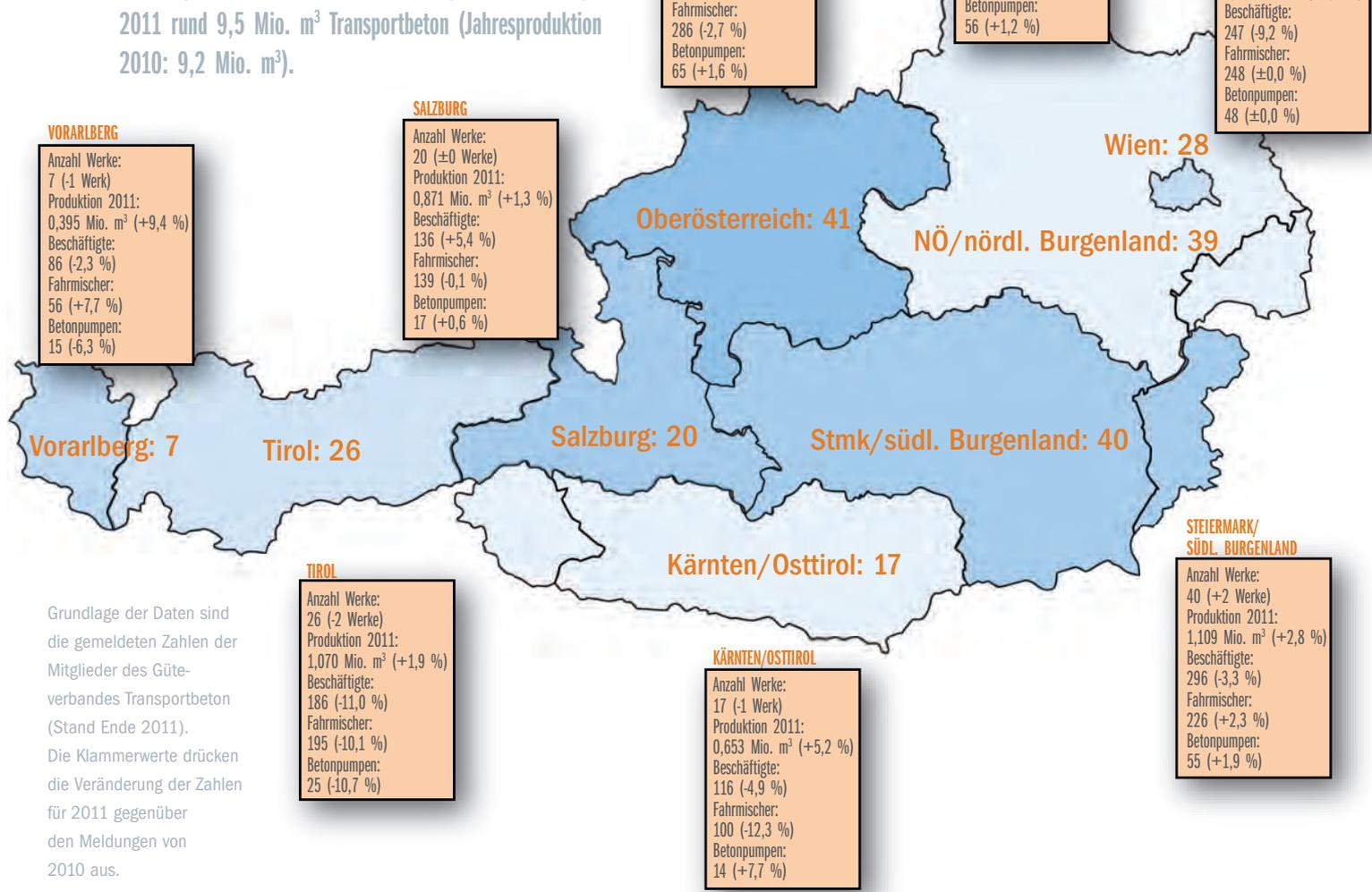
Anzahl Werke:
41 (-2 Werke)
Produktion 2011:
1,619 Mio. m³ (+8,7 %)
Beschäftigte:
489 (-3,2 %)
Fahrmischer:
286 (-2,7 %)
Betonpumpen:
65 (+1,6 %)

SALZBURG

Anzahl Werke:
20 (±0 Werke)
Produktion 2011:
0,871 Mio. m³ (+1,3 %)
Beschäftigte:
136 (+5,4 %)
Fahrmischer:
139 (-0,1 %)
Betonpumpen:
17 (+0,6 %)

VORARLBERG

Anzahl Werke:
7 (-1 Werk)
Produktion 2011:
0,395 Mio. m³ (+9,4 %)
Beschäftigte:
86 (-2,3 %)
Fahrmischer:
56 (+7,7 %)
Betonpumpen:
15 (-6,3 %)



Grundlage der Daten sind die gemeldeten Zahlen der Mitglieder des Güteverbandes Transportbeton (Stand Ende 2011). Die Klammerwerte drücken die Veränderung der Zahlen für 2011 gegenüber den Meldungen von 2010 aus.

MITGLIEDERZAHL ANNÄHERND UNVERÄNDERT

Die Anzahl der Mitgliedsunternehmen beim Güteverband Transportbeton blieb 2011 mit rund 125 Unternehmen annähernd unverändert. Die Rückgänge der Produktion 2009 und 2010 zeigten erst 2011 Auswirkungen durch Abbau von Produktionskapazitäten. In einigen Bundesländern wurden Werke still-

gelegt und Produktionen zusammengelegt. Die Anzahl der produzierenden Werke der Mitgliedsunternehmen ist 2011 leicht gesunken, nämlich auf österreichweit 218 Werke.

RÜCKGANG BEI BESCHÄFTIGTEN

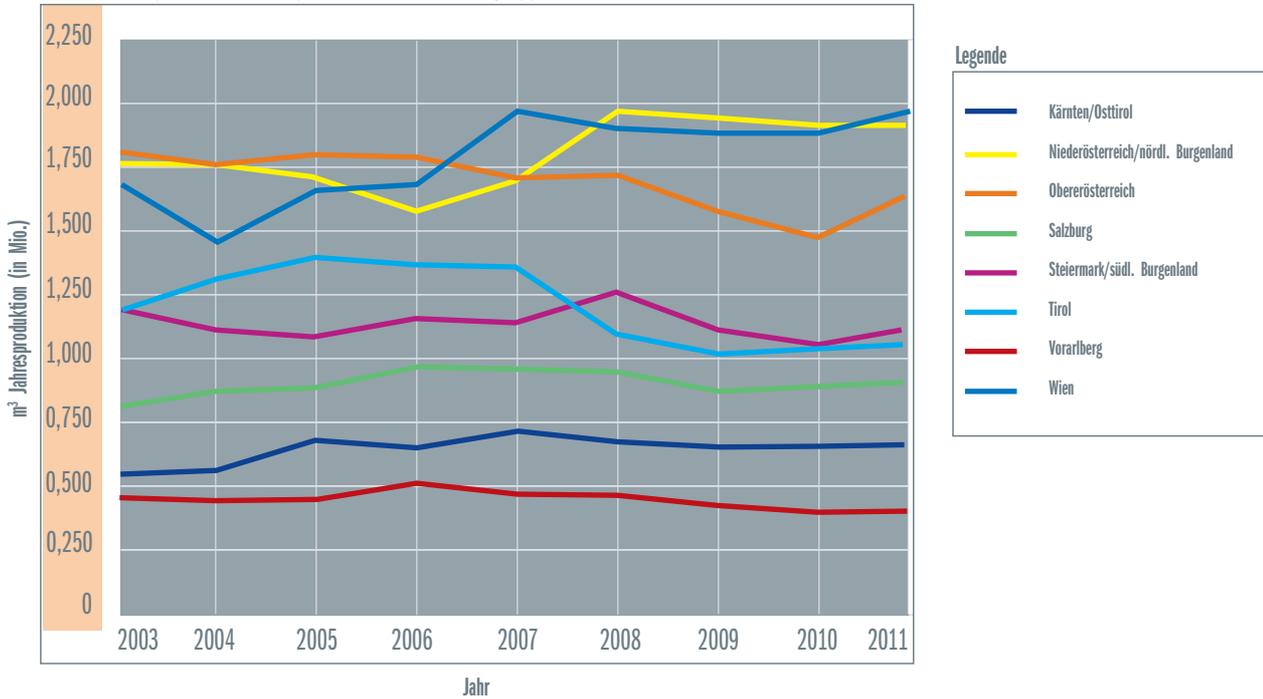
Trotz Steigerung bei der Produktion waren die Unternehmen gezwungen, Kosten einzusparen.

Beim Personalstand wurde 2011 gegenüber 2010 ein Rückgang von rund 4 % auf insgesamt ca. 1900 Personen gemeldet. In fast allen Landesgruppen wurde dieser Trend festgestellt.

HÖHERE AUSLASTUNG DES FUHRPARKS

Obwohl die Produktionsmenge gesteigert

GVTB: Jahresproduktion Transportbeton nach Landesgruppen von 2003 bis 2011



Positiv.
Erste Erfahrungsberichte für den Fahrmischer mit 2-Achszugmaschine und 2-Achsaufleger durchwegs positiv.

durchwegs positiv. Nicht nur die wesentlich höhere Nutzlast und die Möglichkeit des Einsatzes als Fahrmischer oder auch als Zugmaschine mit Kipperaufbau haben sich bewährt. Auch die Vorbehalte betreffend der Baustellentauglichkeit haben sich bisher meist als nicht berechtigt erwiesen.

werden konnte, wurden Kapazitäten im Fuhrpark abgebaut. Gerade am Transportsektor mussten im letzten Jahr enorme Kostensteigerungen vor allem im Bereich der Kraftstoffe hingenommen werden. Eine verbesserte Auslastung des Fuhrparks verdeutlicht die notwendigen Rationalisierungen.

Die ersten Erfahrungsberichte für den Fahrmischer mit 2-Achs-Zugmaschine und 2-Achs-Aufleger mit der Mischtrommel sind

Die Anzahl der Betonpumpen der Mitglieder des Güteverbandes Transportbeton blieb mit rund 300 annähernd unverändert. Österreichweit werden rund 50 % des Transportbetons beim Einbau auf der Baustelle gepumpt. (.)

Der Trend „weg vom 3-Achs Fahrmischer“ hat sich 2011 deutlich fortgesetzt. Nur mehr rund 180 dieser Fahrzeuge sind österreichweit im Einsatz. 2010 waren es noch knapp über 200 Stück. Der „Standard-Fahrmischer“ hat 4 Achsen. Knapp 1300 4-Achs-Fahrzeuge sind für die Mitglieder des Güteverbandes Transportbeton in Österreich unterwegs. Die Anzahl der 5-Achs-Fahrmischer ist fast vernachlässigbar. Rund 25 Fahrzeuge sind im Einsatz.

GVTB: Jahresproduktion Transportbeton Österreich gesamt von 2003 bis 2011





33. Wintertagung 2012 des Güteverbandes Transportbeton

Rekordverdächtig!

Aus ganz Österreich kamen Mitglieder des Güteverbandes Transportbeton zur jährlichen Wintertagung, diesmal nach Großarl im Salzburger Pongau.

6

Mit einer Rekordteilnehmerzahl von über 135 Personen startete die Transportbetonbranche bei der diesjährigen Wintertagung in das Jahr 2012. Der austragenden Landesgruppe Salzburg, unter deren Obmann Josef Eder jun. von den Salzburger Sand- und Kieswerken, gelang ein optimaler Mix aus Fach- und Rahmenprogramm. Ein hervorragendes Hotel und traumhaftes Winterwetter trugen zur gelungenen Veranstaltung bei.

Das Fachprogramm beschäftigte sich intensiv mit einzelnen Projekten, die der Güteverband Transportbeton im Jahr 2011 abwickelte. Top-Themen waren hier die Evaluierung des Transportbetonindex, die Erneuerung der unverbindlichen Mustervorlagen für Liefer-

bedingungen für Transportbeton und eine Studie zur Erhöhung der Tonnagen beim 4-Achs-Fahrmischer. Gerade auf die Erkenntnisse der Studie zur Erhöhung der Tonnagen waren nicht nur die Mitglieder des Güteverbandes Transportbeton gespannt, sondern auch Vertreter der gesamten Rohstoffbranche. Nachdem eine vom Fachverband der Stein- und keramischen Industrie vorgesehene Studie zur Tonnageerhöhung vorerst nicht realisiert wurde, hat der Vorstand des GVTB beschlossen, eigenständig eine Studie maßgeschneidert für den 4-Achs-Fahrmischer bei der TU Wien in Auftrag zu geben. Die Ergebnisse konnten erstmals bei der Wintertagung 2012 bekannt gegeben werden (Näheres dazu auf den Seiten 14-15).

Aber auch nicht direkt mit Transportbeton in Verbindung stehende Beiträge des Fachprogramms wurden mit Interesse verfolgt und regten zur intensiven Diskussion an. Unter dem Titel „Das neue Bild der Welt“ versuchte Wolfgang Pekny (s) eine sehr gesellschaftskritische Sichtweise auf unsere Welt zu vermitteln. Pekny war über Jahrzehnte als Greenpeace Aktivist in vielen Ländern unserer Welt unterwegs. Derzeit betreibt er unter anderem die „Plattform Footprint“ und vertritt dabei

die Meinung, dass nicht ein „Carbon Footprint – CO₂ Fußabdruck“ als Bewertungskriterium ausschlaggebend sei, sondern eine wesentlich weiter gefasste Betrachtungsweise herangezogen werden muss, nämlich der „Ökologische Fußabdruck“. Mit anschaulichen Beispielen versuchte Pekny diese umfassendere Betrachtungsweise zu verdeutlichen und regte damit intensive Diskussionen an. Dem Baustoff Beton steht Pekny durchaus offen gegenüber. Die Forcierung von Biotreibstoff und den Einsatz von Holz als „Ersatzbaustoff“ für z. B. Beton sieht er sehr kritisch.

Ein Vortrag über Zukunftsvisionen zum LKW im Jahre 2020 und 2030 lieferte Einblicke in längerfristige Entwicklungsplanungen der Motorenhersteller. Eine weitere deutliche Reduktion bei Schadstoffemissionen gegenüber Euro 5 bzw. Euro 6 ist nur mit enorm hohem Aufwand möglich und wirtschaftlich kaum vertretbar. Alternative Antriebssysteme stehen in der Entwicklung und Erprobung. Die Marktreife ist aber nach wie vor besonders im Schwerverkehr in deutlicher Ferne. Die logistischen Herausforderungen beim Bau des Pumpspeicherkraftwerkes Limberg II wurden ebenfalls in einem Vortrag verdeut-



Neuer Geschäftsführer.
 DI Dr. Andreas Pfeiler, seit 1. 1. 2012 neuer Geschäftsführer des Fachverbandes der Stein- und keramischen Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich.



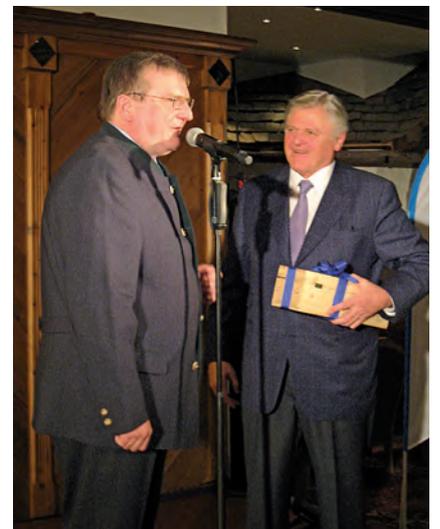
Gute Unterhaltung. Josef Eder jun., Obmann der Landesgruppe Salzburg und Veranstalter der Wintertagung 2012 bei der Vorstellung von „Rusty“ (links). Rusty „live in concert“ bei der Wintertagung 2012 (rechts).



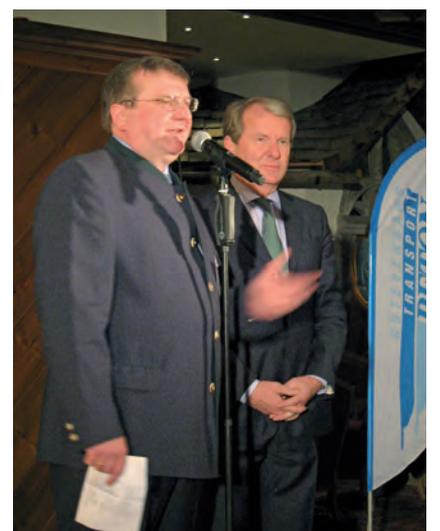
licht. Mit einer peniblen Vorplanung und der nötigen Erfahrung bei der Umsetzung derartiger Projekte konnten die technischen und bauzeitlichen Herausforderungen in beeindruckender Art und Weise gemeistert werden. Weiters stellte sich auch der neue Geschäftsführer des FV der Stein- und keramischen Industrie, DI Dr. Andreas Pfeiler, vor. Der langjährige Mitarbeiter im Fachverband löste mit 1. 1. 2012 den über drei Jahrzehnte sehr erfolgreich tätigen Geschäftsführer, Dr. Carl Hennrich, an der Spitze des Fachverbandes ab. Mit dem studierten Bauingenieur übernahm ein in Österreich und auch Europa sehr bekannter und für seine Expertise geschätzter Techniker aus der Gesteinskörnungsbranche eine auch für den Transportbeton sehr wesentliche Aufgabe in der Interessenvertretung. Aufgelockert wurde das Fachprogramm durch einen gemütlichen Hüttenabend beim Talwirt und einer Schneeschuhwanderung mit herrlichem Pulverschnee im Nationalpark Hohe Tauern. Am Galaabend konnte ein echter „Star“ aus Salzburg begrüßt werden. „Rusty“, einer der erfolgreichsten und besten Elvis Presley Imitatoren der Welt (Sieger des Elvis Presley Imitatoren Wettbewerbes in Las Vegas), sorgte am Galaabend für richtig gute Stimmung und ein Gedränge auf der Tanzfläche. Der Galaabend bot aber auch den festlichen Rahmen, um zwei Ehrungen und Danksagungen vorzunehmen. Nachdem er über Jahrzehnte die Funktion des Obmannes der Landesgruppe Salzburg inne

hatte, konnte er diese an den 2010 neu gewählten Obmann, seinen Sohn, weitergeben. KommR Josef Eder sen. wurde durch den Präsidenten des Güteverbandes Transportbeton, Ing. Peter Neuhofer, Dank und Anerkennung ausgesprochen. Mit 1. Jänner hat Dr. Carl Hennrich die Agenden der Geschäftsführung des Fachverbandes der Stein- und keramischen Industrie abgegeben. Die Wintertagung war eine ideale Gelegenheit, um auch ihm für seine Verbundenheit und seinen Einsatz für die Transportbetonbranche zu danken. Dem Organisationsteam rund um Josef Eder jun., Obmann der Landesgruppe Salzburg des Güteverbandes Transportbeton, gelang es, allen Teilnehmern Lust auf die nächste Wintertagung des Verbandes zu machen. Die Wintertagung 2013 wird von der Landesgruppe Oberösterreich ausgetragen und findet vom 13.-17. 1. 2013 in Obertauern, im Hotel Seekarhaus, statt. Robert Pree, Obmann der Landesgruppe Oberösterreich, hat mit den Vorbereitungen für diese Tagung bereits begonnen und verspricht, ein ebenso abwechslungsreiches und interessantes wie auch unterhaltsames Programm zusammenzustellen. (.)

Dank. Dr. Carl Hennrich war über Jahrzehnte aktiver Begleiter der Wintertagungen des GVTB und hat sich mit seiner Erfahrung und mit Einsatz um die Anliegen der Transportbetonbranche angenommen. Ing. Peter Neuhofer (l.) bei der Danksagung an Dr. Carl Hennrich (r.).



Ehrung. Ing. Peter Neuhofer (l.) bei der Ehrung von KommR Josef Eder sen. (r.) und Danksagung für jahrzehntelangen Einsatz für die Landesgruppe Salzburg.



Starke Nachfrage nach Weiterbildung

Trotz Rückgang bei den Beschäftigten der Transportbetonbranche um rund 4 % im Jahr 2011 bleibt die starke Nachfrage nach Weiterbildung quasi unverändert. Über 1500 Teilnehmer besuchten österreichweit die Seminare der Betonakademie im Winter 2011/2012.



Weiterbildung ist gefragt. Anhaltend starke Nachfrage nach Weiterbildung bei Betontechnologie und Spezialseminaren zur Betonbautechnik.

Mit diesen Qualifizierungsmaßnahmen werden auch Ausführende und für die Örtliche Bauaufsicht Verantwortliche in regelmäßigen Abständen einer Weiterbildung zugeführt. Damit wird die Qualität von Ausführungen in Betonbauweise weiter gesteigert werden können.

Die Betonakademie hat sich als Anbieter von Aus- und Weiterbildungsseminaren für Beton und Betonbautechnik österreichweit etabliert. Das sich stetig erweiternde und sich an die Erfordernisse der betroffenen Branchen anpassende Seminarangebot findet großen Zuspruch, der sich in den erfolgreichen vergangenen Jahren widerspiegelt. Auch im kommenden Winter wird ein adaptiertes interessantes Seminarprogramm angeboten werden.

Über die aktuellen Seminare und Zusatztermine während des Jahres informieren Sie sich am besten unter www.betonakademie.at

8

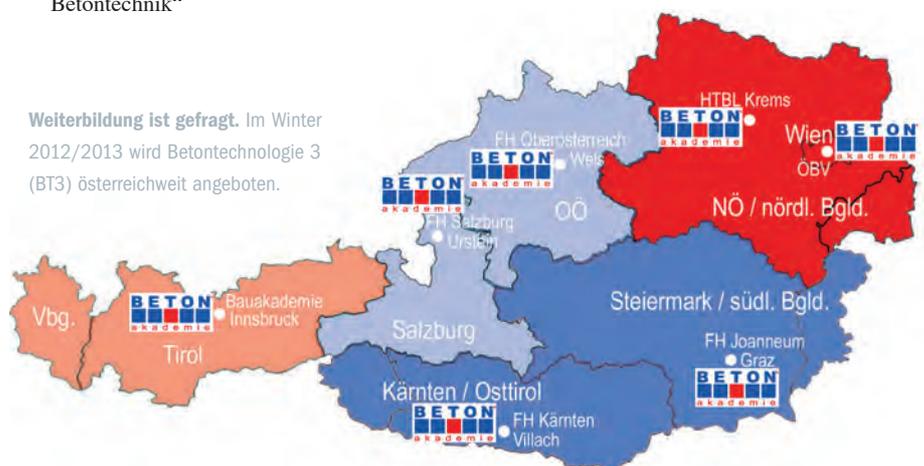
Die Teilnehmerzahlen bei den Seminaren zur Betontechnologie (Betontechnologie 1 und Betontechnologie 2) sind seit Jahren annähernd unverändert. Das neue Seminar Betontechnologie 3 (BT3) wurde an den beiden Standorten, an welchen dieses neue Seminar versuchsweise angeboten wurde, Wien und Graz, extrem nachgefragt.

Betonakademie 3 beschäftigt sich ausschließlich mit Fragen zur Identitätsprüfung (ID-Prüfung). Im Seminar werden alle Aspekte der ID-Prüfung erläutert, und es wird auf Unterschiede zu anderen Prüfungen, z. B. Konformitätsprüfungen, aufmerksam gemacht. Aufgrund der starken Nachfrage wird BT3 im kommenden Winter auch an anderen Seminarstandorten der Betonakademie angeboten werden, und damit in ganz Österreich als Weiterbildungsseminar zur Verfügung stehen.

Auch die im Zuge der Betonakademie angebotenen Möglichkeiten zur speziellen Qualifizierung werden immer mehr nachgefragt. Hier bestehen derzeit folgende Qualifizierungsmöglichkeiten:

- Qualifizierung für „Örtliche Bauaufsicht – Betontechnik“
- Qualifizierung für „Bauausführung – Betontechnik“

Weiterbildung ist gefragt. Im Winter 2012/2013 wird Betontechnologie 3 (BT3) österreichweit angeboten.



Quo vadis Lehrberuf?

Der Lehrberuf Transportbetontechnik steht in den kommenden Monaten selbst vor einer Prüfung. Eine höhere Anzahl an Lehrlingen wäre außerordentlich wünschenswert.

Der Lehrberuf „Transportbetontechnik“ wurde 2009 als sogenannter „Ausbildungsversuch“ neu eingeführt. Mit viel Einsatz und der Unterstützung der Transportbetonbranche ist es gelungen, den Lehrberuf „Transportbetontechnik“ innerhalb kürzester Zeit neu zu schaffen. Auch dem Wunsch nach einem einzigen Berufsschulstandort in Österreich wurde seitens des zuständigen Ministeriums nachgekommen und die Berufsschule Freistadt ausgewählt. Freistadt bietet ausstattungsmäßig optimale Bedingungen für den neuen Lehrberuf – neue Betonlabors sichern eine Ausbildung am letzten Stand der Technik und die parallel laufende Einschulung von verwandten Lehrberufen, wie z. B. der „Betonfertigungstechnik“, ermöglichen auch eine Kombination/Kooperation bei der Einschulung.

Die Verordnung für den Lehrberuf sieht vor, dass bis 30. Juni 2013 eine Evaluierung des Lehrberufes durch den Bundes-Berufsausbildungsbeirat (kurz BBAB) stattfinden muss, um das weitere „Bestehen“ des neu eingeführten Lehrberufes zu beurteilen. Das entspricht der üblichen Vorgangsweise bei einem neuen Lehrberuf.

Wichtig dabei ist, dass ausreichend viele Lehrlinge in diesem Lehrberuf eingeschult werden. Österreichweit können wir derzeit lt. Statistik 17 Lehrlinge (über alle Lehrjahre hinweg gerechnet) verzeichnen.

Diese Anzahl ist leider nicht sehr hoch, und um den Lehrberuf auf Dauer weiterführen zu können, wäre es dringend notwendig, weitere zusätzliche Lehrlinge für den Lehrberuf „Transportbetontechnik“ aufzunehmen.

Der Güteverband Transportbeton, der schon für die Schaffung des Lehrberufes verantwortlich zeichnet, hat nun den Informationsfolder für den Lehrberuf „Transportbetontechnik“ neu gestaltet und auch die zugehörige Website www.starkelehre.at entsprechend angepasst. Der überarbeitete Folder



Neuer Lehrlingsfolder. Lehrlinge und Ausbilder berichten von ihren positiven Erfahrungen zum Lehrberuf „Transportbetontechnik“.

enthält zahlreiche Erfahrungsberichte sowohl von Unternehmen wie auch von den Lehrlingen selbst. Der Folder steht allen Mitgliedern des Güteverbandes kostenlos zur Verfügung. (.)



„Dass die Arbeit sehr abwechslungsreich ist und vom Telefonat mit den Kunden bis hin zum Hantieren mit Betonwürfeln reicht, macht unseren beiden Jungs vermutlich am meisten Spaß!“

Ausbildner Prok. Heinrich Geiger, Schotter- und Betonwerk Karl Schwarzl BetriebsgesmbH

„Ich habe mich im Internet über die Lehrstelle erkundigt und konnte dann auch gleich eine Woche lang in den Beruf des Transportbetontechnikers hineinschnuppern. So konnte ich mir auch ein Bild davon machen, wie abwechslungsreich die Tätigkeiten von der Bestellung durch den Kunden bis zur Qualitätssicherung sind. Ich interessiere mich auch sehr für Baustoffe, Technik und Anlagen, und mir macht die vielseitige Arbeit jeden Tag viel Spaß.“

Lehrling Josip Kljajic, Schotter- und Betonwerk Karl Schwarzl BetriebsgesmbH



Der TB-Index: aktualisiert und evaluiert!

Seit dem Jahr 1993 wird vom Fachverband der Stein- und keramischen Industrie (FVSK) der Transportbetonindex berechnet und veröffentlicht. Sowohl die ursprüngliche Fassung als auch die letzte Überarbeitung (Revision 2004) wurde als Forschungsvorhaben mit der TU Wien umgesetzt.

Wegen der langen Zeitspanne seit der letzten Revision und den sehr unterschiedlichen Entwicklungen der Kosten bei der Herstellung von Transportbeton wurde seitens des Güteverbandes Transportbeton eine Aktualisierung und Evaluierung des TB-Index angeregt. Die Berufsgruppe Transportbeton im Fachverband hat diese Evaluierung Anfang 2011 beschlossen und über den Fachverband der Stein- und keramischen Industrie in Auftrag gegeben.

DIE EVALUIERUNG

Mit der Durchführung der Revision wurde wieder die TU Wien beauftragt. Bei der gesamten Abwicklung arbeiteten die TU Wien, der FVSK und der Güteverband Transportbeton sehr intensiv zusammen. Gefruchtet hat diese enge Zusammenarbeit in einer hohen Beteiligung an Unternehmen, die die benötigten Daten für die Evaluierung lieferten. Waren es bei der erstmaligen Erstellung des TB-Index lediglich 3 Unternehmen, so beteiligten sich diesmal über 25 Unternehmen des Güteverbandes Transportbeton aus ganz Österreich daran. Damit konnte eine repräsentative Grundlagendatensammlung sichergestellt werden.

DIE AUSWERTUNG

Die Auswertung der Daten erfolgte ausschließlich durch die TU Wien. Weder der Güteverband Transportbeton noch der FVSK hatten Einsicht in die von den Unternehmen gelieferten Daten. Eine vorläufige Auswertung der kumulierten Daten auf %-Basis wurde zwecks Feststellung, ob die Daten

realistische Werte lieferten, mit dem Vorstand des Güteverbandes abgeklärt.

DER WARENKORB

Bei der Erstellung des neuen Warenkorbes wurde auf eine penible Zuordnung der Kosten zu den Warenkorbelementen geachtet. Vor allem bei den Transportkosten und den Kosten der Ausgangsstoffe wurde auf „Kostenwahrheit“ Bedacht genommen. Jene Kosten, die einen gewissen Mindestanteil an den Gesamtkosten unterschritten, wurden nicht berücksichtigt. Deren Anteil wurde auf die anderen Warenkorbelemente aliquot aufgeteilt.

Beim Vergleich des „alten“ und des „neuen“ Warenkorbes zeigen sich zum Teil deutliche Unterschiede. Der Studienautor Univ. Prof. DI Dr. Andreas Kropik dazu: „Die auffällige Differenz liegt in den Personalkosten (Zeile 6) und dem Zuschlag (Zeile 3). Die Plausibilität der erhobenen Werte ist gegeben. Der hohe Anteil des Lohns im TBI 2004 dürfte aus der Abgrenzung der Transportlöhne und aus der damals erhobenen allfälligen Eigenproduktion des Zuschlagstoffes (was das geringe Gewicht begründet) resultieren. Auch dürfte ein Teil der Löhne durch Gehälter substituiert worden sein.“

Vergleich TBI 2011 mit TBI 2004

	Warenkorbelemente und Gewichtung TBI 2011 Warenkorbanteil in % NEU		Warenkorbelemente und Gewichtung TBI 2004 Warenkorbanteil in % ALT	
1	Zement + Zumahlstoffe	31,63 %	Zement und Zusatzmittel	33,10 %
2	Transporte	30,07 %	Transport	22,80 %
3	Zuschlag (Gesteinskörnung)	19,03 %	Rohmaterial	6,40 %
4	Gehälter und Gehaltsnebenkosten	6,00 %	Gehälter und Gehaltsnebenkosten	1,80 %
5	Abschreibungen	4,01 %	Abschreibung	5,70 %
6	Löhne und Lohnnebenkosten	3,68 %	Löhne und Lohnnebenkosten	12,20 %
7	Betonzusatzmittel	2,75 %		
8	Ersatzteile, Reparaturen, Instandhaltungen	1,59 %	Ersatzteile, Reparaturen, Instandhaltungen	4,00 %
9	Energie (Diesel, Benzin, Öle, Strom, Gas)	1,24 %	Treibstoffe, Schmiermittel, Fette	2,00 %
10			Energie (Strom, Wasser, Gas)	2,20 %
11			Sonstige Kosten	5,80 %
12			Zinsen und Finanzierungskosten	4,00 %
	Summe	100 %		100 %

Der derzeit gültige Warenkorb für den Transportbetonindex im Vergleich zum Jahr 2004. Der Warenkorb repräsentiert die relevanten Kosten mit der entsprechenden Gewichtung für die Gesamtgestehungskosten.

Transportbetonindex für die Berufsgruppe Transportbeton der Stein- und keramischen Industrie



Die Entwicklung des TB-Index im Vergleich zu Straßenbauindex und Brückenbauindex. Für die Darstellung wurden die jeweiligen Entwicklungen auf Basis Dezember 2003 umgerechnet.

Markant ist auch der deutlich höhere Anteil an Transportkosten, was dem subjektiven Empfinden der Entwicklung vor allem in den letzten Jahren entspricht.

DIE REPRÄSENTANTEN

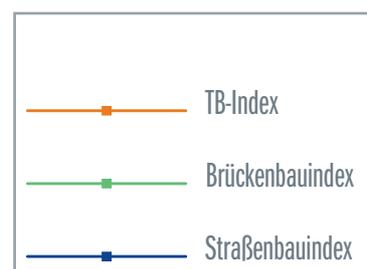
Für jedes Warenkorbelement muss ein sogenannter „Repräsentant“ zur monatlichen Bewertung der Kostenentwicklung herangezogen werden. Auch hier wurde eine wichtige und notwendige Anpassung an die derzeitigen Gegebenheiten vorgenommen. Wo möglich, wurde auf entsprechende Großhandelspreisindizes bezogen, die im

Wesentlichen von der Statistik Austria veröffentlicht werden.

Berechnet wird der Transportbetonindex monatlich vom Fachverband der Stein- und keramischen Industrie. Dieser veröffentlicht den Transportbetonindex auch monatlich unter www.baustoffindustrie.at/news/tbindex.htm.

Der vollständige Forschungsbericht zur Evaluierung des Transportbetonindex liegt beim Güteverband Transportbeton bzw. beim Fachverband der Stein- und keramischen Industrie auf. Der neue Warenkorb ist seit Jänner 2012 Grundlage des Transportbetonindex. (.)

Legende



Aktualisierung der Mustervorlage für Lieferbedingungen

Im Jahre 2002 wurden vom Güteverband Transportbeton gemeinsam mit anderen Fachorganisationen „Allgemeine Verkaufs- und Lieferbedingungen für Transportbeton und Betonpumpleistungen“ als Mustervorlage erstellt.

Diese Mustervorlage wurde jedem Mitglied zur Verfügung gestellt und konnte individuell an die Bedürfnisse der jeweiligen Unternehmen angepasst werden.

Nach rund 10 Jahren steht den Mitgliedern des Güteverbandes Transportbeton nun eine neue aktualisierte Mustervorlage für Lieferbedingungen zur Verfügung. Dabei wurden zahlreiche Adaptierungen vorgenommen.

12

Eine der wichtigsten Änderungen betrifft eine notwendige Unterscheidung zwischen Lieferungen an Unternehmen (Unternehmergeschäft) und Lieferung an Privatkunden – Konsumenten (Verbrauchergeschäft). Privatkunden – Konsumenten unterstehen durch das Konsumentenschutzgesetz einem „besonderen“ Schutz. Lieferbedingungen, die diesem Konsumentenschutzgesetz im Verbrauchergeschäft widersprechen, können rechtliche Folgen nach sich ziehen. Daher wurde bei der Erstellung der neuen Musterlieferbedingungen sehr penibel zwischen den Regelungen für das Verbrauchergeschäft und das Unternehmergeschäft unterschieden.

KLARE REGELUNGEN ERFORDERLICH

Zahlreiche Rechtsstreitigkeiten bei nachträglicher Veränderung des Produktes Beton auf der Baustelle, z. B. durch Wasserzugabe oder durch Faserzugabe, machen eine klare Regelung in den Lieferbedingungen erforderlich. Alleine der Nachweis der nachträglichen Veränderung am Lieferschein reicht



Rechte abklären. Bei Zugabe von z. B. „Fremdfasern“ sollten die rechtlichen Folgen unbedingt zuvor vertraglich vereinbart werden.

meist nicht aus. Vertragliche Angelegenheiten müssen vor der Lieferung am besten in schriftlicher Form nachweislich vereinbart werden. Dass dies nicht in jedem Fall einfach und umsetzbar ist, liegt auf der Hand. Bei nachträglichen Veränderungen am Beton besteht immer die Gefahr, dass Eigenschaften dadurch negativ beeinflusst werden. Daher sollte in allen Fällen, wo möglich, von diesen abgesehen werden. Rechtlich bedenklich sind Veränderungen aber vor allem dann, wenn zuvor keine schriftliche Vereinbarung mit Festlegung der Rechtsfolgen getroffen wurde.

Die vorliegende Mustervorlage geht hier ganz allgemein auf alle diesbezüglichen Möglichkeiten ein. Jedes Unternehmen kann die Vorlage nach den individuellen Bedürfnissen anpassen.

Die neue Mustervorlage steht allen Mitgliedern des Güteverbandes Transportbeton kostenfrei zur Verfügung. Die Daten werden so bereitgestellt, dass eine individuelle Anpassung an die Bedürfnisse der jeweiligen Unternehmen einfach vorgenommen werden kann (z. B. Anbringen des Firmenlogos). (.)

Flexibilisierung bei Lenk- und Pausenzeiten angestrebt



Der Güteverband Transportbeton koordiniert die Aktivitäten, für den Bereich Transportbeton eine europaweite Flexibilisierung bei den Lenk- und Pausenzeiten zu erreichen. Eine Revision der EU-Verordnung EG 561/2006 ermöglicht zumindest den Versuch, bei den Lenk- und Pausenzeiten für den Transport von Frischbeton Verbesserungen zu erreichen.

Ende 2011 wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich mit der Problematik der Zulieferungen und dem Abtransport von Baumaterialien bei Baustellen befasst. Vertreter der Bauindustrie, des Baugewerbes, der Wirtschaftskammer und Lieferanten von Baumaterial diskutieren die Unvereinbarkeiten von Bauabläufen und Bauzeiten mit den rigorosen Regelungen der Lenk- und Pausenzeiten bei Transporten mit dem LKW. Der Güteverband Transportbeton hat sich in diese Gruppe eingebracht und die großen Hindernisse bei der Lieferung von Transportbeton und der Einhaltung der starren Lenkpausenregelung verdeutlicht. Transportbeton ist als „verderbliches Gut“ zu betrachten. Die ÖNorm B 4710-1, maßgebend für die Herstellung und Qualität des Betons, verlangt, dass der Beton nach spätestens 105 Minuten nach Wasserzugabe im Werk fix fertig auf der Baustelle eingebaut sein muss. Verzögerungen beim Transport bzw. kurzfristige Verschiebungen beim Einbau erschweren ein normkonformes Vorgehen. Wenn nun auch noch während der Lieferung eine Lenkpause entsprechend den gesetzlichen Vorgaben einzuhalten ist, so besteht die Gefahr, dass der Beton, wenn er auf der Baustelle ankommt, nicht mehr eingebaut werden kann, weil die max. zulässigen 105 Minuten bereits überschritten wurden. Dazu kommt noch, dass Betonierunterbrechungen in der Regel unzulässig sind und bei einer Unterbrechung der Lieferkette ein Schaden am Bauwerk entstehen kann.

Alle diese Argumente, die für eine Flexibilisierung bei den Lieferungen von Transportbeton sprechen, wurden vom Güteverband Transportbeton in die Arbeitsgruppe einge-

bracht. Die Wirtschaftskammer Österreich hat die Bedenken der Transportbetonbranche und auch der Bauindustrie und des Baugewerbes anerkannt und einen Abänderungsantrag zur relevanten EU-Verordnung EG 561/2006 nach Brüssel geschickt.

Dieser Abänderungsantrag sieht eine Ausnahmeregelung für An- und Abtransporte von Baumaterialien von und zu Baustellen vor und wurde von MEP Dr. Hubert Pirker offiziell in Brüssel eingebracht. Damit ist der erste Schritt getan, um eine Flexibilisierung auch für Transportbetonlieferungen zu erlangen. Die weiteren Hürden bis zur endgültigen Änderung in der EU-Verordnung sind eine noch offene Zustimmung der thematisch zuständigen Arbeitsgruppe in Brüssel und der noch fehlende Beschluss im Europäischen Parlament.

Der Güteverband Transportbeton hat hier die koordinierende Tätigkeit für die Transportbetonhersteller der EU übernommen. Die Initiative für den Abänderungsantrag ist auch vom Güteverband ausgegangen und konnte erfolgreich umgesetzt werden. Alle anderen europäischen Verbände für Transportbeton stehen Gewähr bei Fuß, um diesen Abänderungsantrag mit allen Möglichkeiten, die zur Verfügung stehen, zu unterstützen. Gemeinsam mit dem europäischen Dachverband der Transportbetonhersteller, dem ERMCO, werden die weiteren Lobbyingaktivitäten über den Güteverband koordiniert.

Dieses Beispiel zeigt, dass sachlich gut argumentierte Anliegen in Europa durchaus Gehör finden. Mit guten Argumenten und der notwendigen Unterstützung zum richtigen



Pause. Lenk- und Pausenzeiten sind zweifelsfrei wichtig, sollten jedoch flexibel konsumiert werden können.

Zeitpunkt und mit einer bestimmten Beharrlichkeit Ziele zu verfolgen, ist das, was gute Verbandstätigkeit auszeichnet.

Das kommende halbe Jahr wird zeigen, ob dieser Abänderungsantrag in der Revision der EU-Verordnung EG 561/2006 umgesetzt wird. Die dafür sprechenden Argumente sind eigentlich nicht vom Tisch zu wischen. (.)

4-Achs-Fahrmischer mit 36 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht

Der Güterverband Transportbeton ließ Ende 2011 eine Studie zu den Auswirkungen bei der Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichtes beim 4-Achs-Fahrmischer durch die TU Wien erstellen.



Für die Umwelt. Aus umwelttechnischer Sicht sollte dieser Fahrmischer mit einem Gesamtgewicht von 41 Tonnen unterwegs sein – wie die Studie des Güterverbandes Transportbeton belegt!

14

Seit Jahren wird eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichtes bei Transporten von mineralischen Rohstoffen bzw. Produkten daraus gefordert. Holztransporte haben schon vor Jahren eine Erhöhung der zulässigen Gesamtgewichte erhalten. Begründet wurde dies damals mit der notwendigen Aufarbeitung enormer Windbrüche und der Gefahr durch den Borkenkäfer. Seit kurzem haben auch die Rohmilchtransporte eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichtes erhalten.

Auch der Fachverband der Stein- und keramischen Industrie (FVSK) fordert seit Jahren eine Anhebung der zulässigen Gesamtgewichte. Die technisch zulässigen Gesamtgewichte der Fahrzeuge können meist aufgrund der Tonnagebeschränkungen durch das KFG (Kraftfahrgesetz) nicht ausgenutzt werden: So stehen beim 4-Achs-Fahrmischer oftmals 41 Tonnen technisch zulässigem Gesamtgewicht nur 32 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht nach KFG gegenüber. Nachdem im Vorjahr die Vorer-

hebungen zu einer umfassenden Studie zur Tonnageerhöhung des FVSK abgeschlossen waren, aber die Studie zur Tonnageerhöhung selbst auf unbestimmte Zeit verschoben wurde, hat der GVTB im Herbst 2011 die Erstellung einer eigenen Studie für den 4-Achs-Fahrmischer beschlossen. Beauftragt wurde die TU Wien mit dem Institut für Verkehrswissenschaften.

Drei wesentliche Aspekte sollten dabei untersucht und quantifiziert werden:

- ▮ Auswirkungen auf den Oberbau
 - ▮ Auswirkungen auf den Erhaltungsaufwand
 - ▮ Auswirkungen auf CO₂-Einsparung
- Diese Auswirkungen wurden beim 4-Achs-Fahrmischer für folgende Tonnagen untersucht:
- ▮ 32 Tonnen Gesamtgewicht
 - ▮ 36 Tonnen Gesamtgewicht
 - ▮ 39 Tonnen Gesamtgewicht
 - ▮ 41 Tonnen Gesamtgewicht

Die erforderlichen Basisdaten für die Studie wurden vom Güterverband Transportbeton beigestellt. Für fahrzeugtechnische Belange

war die Firma Liebherr bereit, die entsprechenden Daten zur Verfügung zu stellen. Zur Untersuchung herangezogen wurden alle in Frage kommenden Straßenkategorien, somit das gesamte österreichische Straßennetz. Die Verteilung der Transportleistungen auf die unterschiedlichen Straßenkategorien konnte anhand einer ebenfalls am Institut für Verkehrswissenschaften bereits durchgeführten Studie vorgenommen werden.

AUSWIRKUNGEN AUF DEN OBERBAU

Durch die Erhöhung des Gesamtgewichtes kommt es, bei gleichbleibender Transportleistung = gleichbleibende Produktion, zu einer Reduktion der erforderlichen Fahrten. Dieser Reduktion stehen höhere Belastungen des Fahrbahnaufbaues gegenüber. Über Achslastverteilungen und Fahrzeugäquivalenzfaktoren wurden die Auswirkungen auf die technische Lebensdauer des Straßenoberbaues für alle vier untersuchten Tonnageszenarien berechnet. Das Szenario mit 32 Tonnen Gesamtgewicht diente als Referenzszenario.

Fazit: Die „technische Lebensdauer“ des Straßenoberbaues wird selbst bei einer Erhöhung des Gesamtgewichtes beim 4-Achs-Fahrmischer auf 41 Tonnen um weniger als 1 % reduziert. Bei einer Erhöhung auf 36 Tonnen gar nur um 0,3 %. Die Auswirkungen auf die Lebensdauer des Oberbaues sind demnach vernachlässigbar.

AUSWIRKUNGEN AUF DEN ERHALTUNGS-AUFWAND

„Die jährlichen Kosten für die bauliche Erhaltung des Straßenoberbaues liegen für Baulasträger typischerweise zwischen

1,0 % bis 1,5 % des Wiederbeschaffungswertes des Anlagevermögens“ wie der Studienautor festhält. Der Wiederbeschaffungswert für das gesamte österreichische Straßennetz wird laut Studie im Mittel mit rund 31 Mrd. Euro beziffert. Ermittelt man nun die jährlichen Kosten für die bauliche Erhaltung und stellt diese der geringfügig reduzierten Lebensdauer aufgrund der Erhöhung der Tonnagen beim 4-Achsfahrmischer gegenüber, so ergeben sich bei einer Erhöhung auf 36 Tonnen lediglich +0,06 % höhere Erhaltungskosten.

Fazit: Selbst eine Erhöhung der Tonnagen auf 41 Tonnen beim 4-Achsfahrmischer wirken sich nur mit 0,14 % höheren Erhaltungskosten aus. Bei 39 Tonnen ergeben sich +0,10 % und bei 36 Tonnen gar nur +0,06 %. Auch die Erhöhung des Erhaltungsaufwandes ist bei den betrachteten Szenarien (Erhöhung auf 36, 39 oder 41 Tonnen) nachgewiesenermaßen vernachlässigbar.

AUSWIRKUNGEN AUF CO₂-EINSPARUNG

Eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichtes beim 4-Achsfahrmischer führt zu einer Reduktion der erforderlichen Fahrten. Die Transportmengen werden durch die zulässigen Tonnagen nicht beeinflusst, und angesichts eines eher stabilen und trägen Marktes ist die zuvor getroffene Schlussfolgerung nachvollziehbar. Eine Erhöhung der Tonnagen führt jedoch auch zu einer Erhöhung des Kraftstoffverbrauches. Eine bereits veröffentlichte Studie zum Wechselspiel Nutzlast und Dieserverbrauch gibt Aufschluss über diese Zusammenhänge.

Die Studie zur Tonnageerhöhung des GVTB belegt eindeutig einen bei weitem überwiegenden positiven Effekt durch die Reduktion der Fahrten gegenüber dem Mehr an Dieserverbrauch durch die höheren Nutzlasten.

Durch die Erhöhung des Gesamtgewichtes können rund 5000 Tonnen CO₂ jährlich eingespart werden. Der Nutzen für die Umwelt ist damit eindrucksvoll belegt.

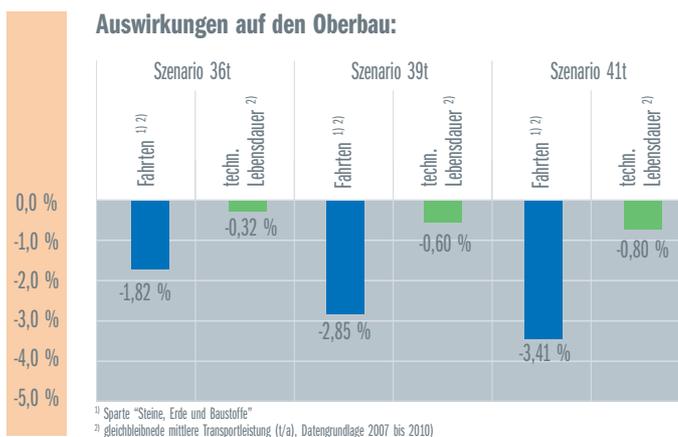
Fazit: Der umwelttechnisch positive Effekt durch die Reduktion der Fahrten übersteigt

die Auswirkungen durch die Erhöhung des Dieserverbrauches deutlich. Aus umwelttechnischer Sicht sollte hier sogar eine Erhöhung des Gesamtgewichtes auf 41 Tonnen angestrebt werden.

Gesamtfazit: Argumente gegen eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichtes beim 4-Achsfahrmischer, wie eine deutliche Reduktion der Lebensdauer und eine deutliche Erhöhung des Aufwandes für den Straßenerhalt wurden mit der durch die TU Wien erstell-

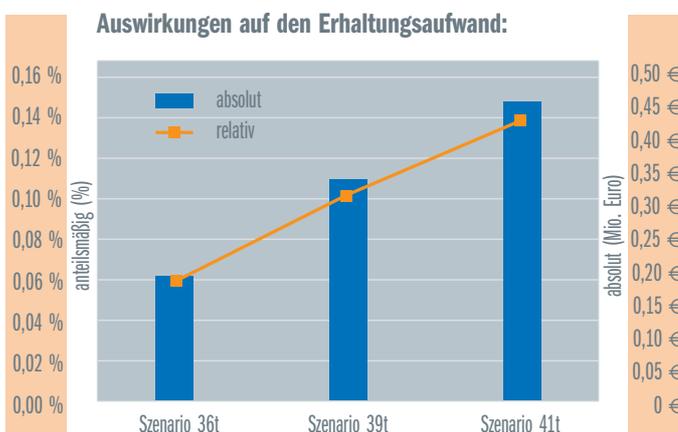
ten Studie eindrucksvoll widerlegt. Es wurde nachgewiesen, dass Erhöhungen auf 36, 39 und sogar 41 Tonnen Gesamtgewicht beim 4-Achsfahrmischer für die Lebensdauer und Erhaltung der Straßen vernachlässigbar sind. Die Reduktion der Fahrten durch Erhöhung der Tonnagen wirken sich wesentlich stärker aus, als der Mehrverbrauch an Diesel bei höherer Nutzlast. Aus umwelttechnischer Sicht sollte sogar eine Erhöhung auf 41 Tonnen Gesamtgewicht angestrebt werden. (.)

Auswirkungen auf den Oberbau:



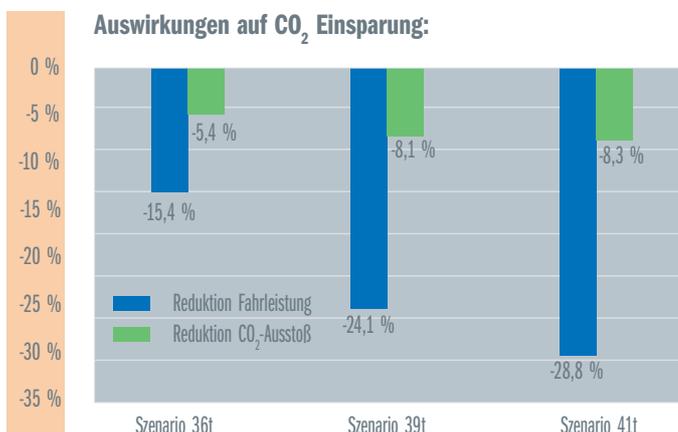
Einfluss von Gesamtwichtserhöhungen von 4-Achsfahrmischern auf die Reduktion der Fahrten und die technische Lebensdauer des Straßenoberbaus.

Auswirkungen auf den Erhaltungsaufwand:



Abschätzung der erhöhten jährlichen Bausträgerkosten für die bauliche Straßenerhaltung infolge der Gesamtwichtserhöhung von 4-Achsfahrmischern

Auswirkungen auf CO₂ Einsparung:



Einsparungspotential an jährlichen Fahrleistungen und CO₂-Emissionen durch Gesamtwichtserhöhung für 4-Achsfahrmischer.

Werkverkehr versus gewerbsmäßige Güterbeförderung

Die Abgrenzung vom „Werkverkehr“ zur „gewerbsmäßigen Güterbeförderung“ ist im Bundesgesetz über die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen (Güterbeförderungsgesetz 1995 - GütbefG) klar geregelt. Trotzdem kommt es bei der Auslegung des Gesetzestextes offensichtlich zu unterschiedlichen Ergebnissen, wie Unternehmen, die im Werkverkehr tätig sind, feststellen mussten.

Autoren: Dipl.-Ing. Christoph Ressler
(Güteverband Transportbeton)

Dr. Petra Gradischnig
(Fachverband der Stein- und keramischen Industrie)

Mag. Robert Wasserbacher
(Fachverband der Stein- und keramischen Industrie)

16

Obwohl alle Voraussetzungen für eine Beförderung von Gütern im Werkverkehr gegeben waren, kam und kommt es regelmäßig zu behördlichen Anzeigen, weil in den gegenständlichen Fällen die Voraussetzungen für einen Warenverkehr im „Werkverkehr“ als nicht vollständig erfüllt gesehen werden. Bisher wurden diese Verfahren nach Berufung und genauer Prüfung stets eingestellt, der Aufwand für die Unternehmen bleibt jedoch bestehen. Grund für die Anzeigen dürfte eine fragwürdige Auslegung des § 10 Abs. 1 Z 2 GütbefG sein.

Die nachfolgende Klarstellung soll den Unternehmen helfen, bei zukünftigen Kontrollen nicht haltbare Anzeigen der Behörden zu vermeiden:

Die gewerbsmäßige Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen darf nur aufgrund einer Konzession ausgeübt werden, sofern das Gesetz nichts anderes bestimmt. Solange nur eigene Güter befördert werden, spricht man von Werkverkehr, der in der Gewerbeordnung ausdrücklich als „sonstiges Recht“ von Unternehmen erlaubt ist. Für den Werk-



verkehr ist eine Konzession nicht erforderlich. Regelungen betreffend den Werkverkehr finden sich in den §§ 10 f GütbefG.

Werkverkehr liegt vor, wenn folgende fünf Voraussetzungen erfüllt sind (§ 10 Abs. 1 GütbefG):

1. Die beförderten Güter müssen Eigentum des Unternehmens oder von ihm verkauft, gekauft, vermietet, gemietet, erzeugt, gewonnen, bearbeitet oder ausgebessert werden oder worden sein. [Anmerkung: Zum Unternehmen gehören auch alle Zweigniederlassungen, weiteren Betriebsstätten u. dgl. sowie auch die nur vorübergehend betriebenen Arbeitsstellen (insbesondere Baustellen)].
2. Die Beförderung muss der Heranschaffung der Güter zum Unternehmen, ihrer Fort-

schaffung vom Unternehmen, ihrer Überführung innerhalb oder – zum Eigengebrauch – außerhalb des Unternehmens dienen. [Anmerkung: Diese Bestimmung hat drei selbstständige Teile: 1. Der Werkverkehr dient zur Heranschaffung von Gütern zum Unternehmen, um mit den herangeschafften Gütern neue Produkte herzustellen. 2. Der Werkverkehr dient der Fortschaffung von Gütern weg vom Unternehmen, d.h. der Fortschaffung von produzierten Gütern an den Einsatzort, die Baustelle, den Handelsort/Baumarkt. 3. Der Werkverkehr dient zur Überführung von Gütern innerhalb des Unternehmens, z. B. wenn Fertigprodukte von einem Produktionsort an einen anderen Produktionsort desselben Unternehmens überführt werden. Oder der Werkverkehr dient zur Über-

führung von Produkten nach außerhalb des Unternehmens, wenn diese Produkte für den Eigengebrauch gebraucht werden.]

3. Die für die Beförderung verwendeten Kraftfahrzeuge müssen vom eigenen Personal des Unternehmens (oder vom Unternehmer selbst) geführt werden.
4. Die die Güter befördernden Kraftfahrzeuge müssen dem Unternehmen gehören, von ihm auf Abzahlung gekauft worden sein oder gemietet sein. Dies gilt nicht bei Einsatz eines Ersatzfahrzeuges für die Dauer eines kurzfristigen Ausfalls des sonst verwendeten Kraftfahrzeugs.
5. Die Beförderung darf nur eine Hilfstätigkeit im Rahmen der gesamten Tätigkeit des Unternehmens darstellen.

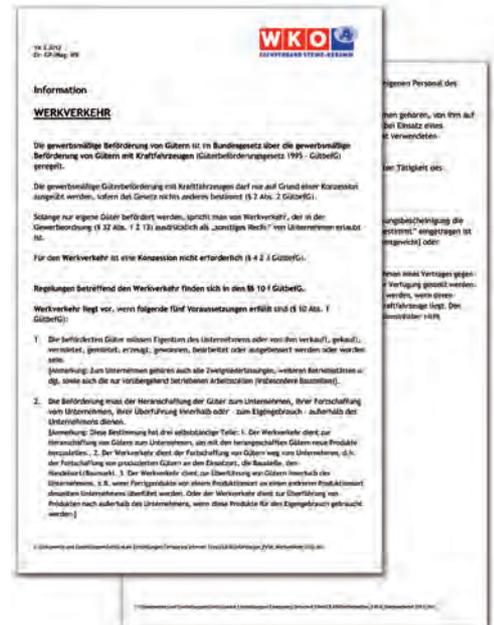
Werkverkehr darf nur durchgeführt werden mit (§ 11 GütbefG):

1. Kraftfahrzeugen, bei denen im Zulassungsschein bzw. in der Zulassungsbescheinigung die Verwendungsbestimmung

„zur Verwendung für den Werkverkehr bestimmt“ (bzw. Verwendungsgruppe § 19) eingetragen ist [gilt nicht für Werkverkehrsfahrzeuge UNTER 3,5 t höchst zulässiges Gesamtgewicht] oder

2. mit Mietfahrzeugen. [Mietfahrzeuge sind Kraftfahrzeuge, die einem Konzessionsinhaber im Rahmen eines Vertrages gegen Entgelt für einen bestimmten Zeitraum ohne Beistellung eines Fahrers zur Verfügung gestellt werden. Mietfahrzeuge dürfen im gewerblichen Güterverkehr nur dann verwendet werden, wenn deren Nutzung innerhalb der vom Konzessionsumfang festgelegten Anzahl der Kraftfahrzeuge liegt. Den Mietfahrzeugen sind Kraftfahrzeuge gleichgestellt, bei denen der Konzessionsinhaber nicht Zulassungsbesitzer ist. § 3 Abs. 3:GütbefG]

Um den Unternehmen hier unterstützend bei Seite zu stehen, wurde in Abstimmung zwischen dem Güteverband Transportbeton



Aufklärungsbedarf. Die Unterscheidung „Werkverkehr – gewerbsmäßige Güterbeförderung“ ist zwar klar geregelt, wird aber dennoch unterschiedlich ausgelegt.

und dem Fachverband der Stein- und keramischen Industrie ein Schreiben im Namen des Fachverbandes aufgesetzt. Dieses Schreiben wird den Mitgliedern des Güteverbandes Transportbeton zur Verfügung gestellt und kann bei sämtlichen Transporten im Werkverkehr mitgeführt werden, um bei ähnlichen Fällen wie einführend erwähnt Hilfestellung zu bieten. (.)

Aufklärungsbedarf bei Unterscheidung „Werkverkehr – gewerbsmäßige Güterbeförderung“

Marktüberwachungsbehörde umfasst weitere Bundesländer

Seit Einführung des ÜA-Zeichens als Bauproduktekennzeichnung für Baustellen- und Transportbeton wurde seitens des Güteverbandes Transportbeton die Einführung einer Behörde verlangt, welche die Einhaltung der verpflichtenden Kennzeichnung für Bauprodukte kontrolliert, konsequent verfolgt und vor allem erforderliche Schritte setzen kann.

Zahlreiche Beschwerden über die Nichteinhaltung wurden seit Einführung des ÜA-Zeichens durch den GVTB eingebracht. Die Erfolge waren sehr unterschiedlich. Von Negieren der Anzeige bis hin zur Einstellung von Bauvorhaben reichte die Bandbreite der Reaktionen.

Nun endlich zeigen sich erste Erfolge, interessanterweise genau in jenen Bundesländern, in denen der Güteverband Transportbeton die meisten Anzeigen einbringen musste. Bis Ende 2011 wurden in den Ländern Vorarlberg (LGBl 6/2011), Oberösterreich (LGBl 68/2011), Niederösterreich (14. Novelle vom 15.9.2011 zur NÖ Bauordnung 1996) und Kärnten (LGBl. 101/2011) die seit Jahren geforderte Marktüberwachungsbehörde im Landesgesetz verankert. Die entsprechenden Gesetze sind hier bereits in Kraft getreten und ermöglichen somit der Marktüberwachungsbehörde aktiv zu werden.

Die Marktüberwachungsbehörde ist im „Österreichischen Institut für Bautechnik“

(kurz OIB) angesiedelt. Beschwerden zur Nichteinhaltung der Bauproduktekennzeichnung können nun dort eingebracht werden. Derzeit können diese aber nur in den angeführten Bundesländern durch die Marktüberwachungsbehörde verfolgt werden. Zuständig ist das Referat 4 des OIB:

Referat 4: Marktüberwachung

Leiter des Referates:
Dipl.-Ing. Dr. Nikolaus Fuchs
Tel.: +43/1/533 65 50-30
Fax: +43/1/533 64 23
E-Mail: fuchs@oib.or.at

Die Tätigkeit wird sowohl die reaktive als auch die aktive Marktüberwachung umfassen und betrifft die Produktgruppen aller Referate des OIB. Neben der Kontrolle der CE-Kennzeichnung, gegebenenfalls auch durch Probenentnahme und Prüfung, umfasst die Marktüberwachung gemäß den Vorgaben der



Nach Auskunft des OIB wird voraussichtlich bis Ende des Jahres in jedem Bundesland eine funktionierende und effektive Marktüberwachung umgesetzt sein.

EU-Verordnung (EG) Nr. 765/2008 auch Maßnahmen wie Informationskampagnen im Vorfeld und abgestufte Korrekturmaßnahmen aufgrund der Ergebnisse nach einer Überprüfung. Solange noch nicht alle Bauprodukte einer CE-Kennzeichnung unterliegen, wird die ÜA-Kennzeichnung in gleicher Weise mit gewissen Einschränkungen kontrolliert. Dies trifft natürlich auch den Bereich von Baustellen- und Transportbeton.

Selbstverständlich wird auch der Güteverband Transportbeton weiterhin vermutete Verstöße gegen die Bauproduktekennzeichnung im Bereich Baustellen- und Transport-

beton an die zuständigen Behörden weiterleiten. Vor allem in jenen Bundesländern, in welchen die Marktüberwachungsbehörde wegen fehlender gesetzlicher Grundlagen derzeit noch nicht aktiv werden kann, wird der Güteverband Transportbeton verstärkt auf die Einhaltung der Bauproduktkennzeichnung achten.

DIE AUFGABE DER MARKTÜBERWACHUNGSBEHÖRDE

Bei den Aufgaben der Marktüberwachungsbehörde sind zwei wesentliche Bereiche zu unterscheiden. Diese teilen sich in „Aktive“ Marktüberwachung und in „Reaktive“ Marktüberwachung.

Unter der „Aktiven“ Marktüberwachung werden Kontrollen durch die Behörde auch ohne vorangegangene Anzeigen verstanden. Dafür wird jährlich ein entsprechendes Marktüberwachungsprogramm für bestimmte Produkte festgelegt und stichprobenartig kontrolliert. Das Marktüberwachungsprogramm ist nicht geheim, sondern öffentlich einsehbar auf der Homepage des Bundesministeriums für Wirtschaft, Familie und Jugend. Erfasst von der „Aktiven“ Marktüberwachung sind jedoch nur Bauprodukte, die nach europäisch harmonisierten Normen hergestellt werden und somit ein CE-Zeichen tragen. Nicht erfasst ist daher z. B. Baustellen- und Transportbeton, da für diese Produkte keine europäisch harmonisierte Norm vorliegt und diese mit dem Einbaueichen, dem ÜA-Zeichen zu kennzeichnen sind.

Die „Reaktive“ Marktüberwachung erfolgt nach konkreten Anzeigen. Im Wesentlichen erfolgen entsprechende Kontrollen der Unterlagen und auch Produktprüfungen, wenn erforderlich. Sind Anordnungen der Überwachungsbehörde notwendig, so können sie folgende Punkte umfassen:

- Anordnung der Mangelbehebung
- Untersagung der Bereitstellung am Markt
- Rücknahme und Rückruf der Produkte
- Sonstige beschränkende Maßnahmen

Als Rechtsmittel gegen Bescheide der Marktüberwachungsbehörde besteht die Möglichkeit einer Berufung beim UVS (Unabhängiger Verwaltungssenat). Diese Berufung hat jedoch nach Auskunft des OIB keine aufschiebende Wirkung.

Nicht befugt ist die Marktüberwachungsbehörde

- Verwaltungsstraf- und Vollstreckungsbescheide auszustellen
- mit Polizeigewalt vorzugehen (Bezirksbehörden sind zuständig)
- Baustellen zu kontrollieren bzw. einzustellen

Es besteht jedoch eine Berichtspflicht der Baubehörde an die Marktüberwachungsbehörde.

Solange die Marktüberwachungsbehörde nicht flächendeckend in Österreich aktiv werden kann ergeben sich jedoch einige Einschränkungen. Befindet sich die Produktionsstätte eines beanstandeten Produktes in einem Bundesland in dem die Marktüberwachungsbehörde noch nicht gesetzlich ein-

Kennzeichnung.

Solange noch nicht alle Bauprodukte einer CE-Kennzeichnung unterliegen, wird die ÜA-Kennzeichnung in gleicher Weise aber mit gewissen Einschränkungen kontrolliert. Dies trifft natürlich auch den Bereich von Baustellen- und Transportbeton.



gerichtet wurde, so kann die Behörde auch noch nicht tätig werden.

Erfolgt eine Lieferung von Produkten von einer Produktionsstätte aus dem EU-Ausland, so kann die Behörde zwar die Produkte kontrollieren, muss jedoch zur weiteren Verfolgung um Amtshilfe in jenem Staat ansuchen, in welchem sich die Produktionsstätte befindet. Nachdem die Einrichtung der Marktüberwachung der Umsetzung einer EU-Verordnung folgt, haben alle EU Staaten eine Marktüberwachungsbehörde einzuführen bzw. bereits eingeführt.

Wichtig für eine funktionierende und effektive Marktüberwachung ist die rasche Einführung in jedem Bundesland. Nach Auskunft des OIB wird dies bis Ende des Jahres voraussichtlich umgesetzt sein. (•)

Die Informationen dieses Artikels wurden einem Vortrag des OIB zur Marktüberwachungsbehörde entnommen. Alle Angaben wurden nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Fehler sind vorbehalten.

Beton – der Werkstoff, der uns alle verbindet!

Welches Image hat Beton? Was wissen die Menschen in Österreich über unseren Baustoff? Und wie können wir erreichen, dass vor allem unsere Architekten, Planer, Bauherren, Entscheider und Endkunden noch stärker von diesem Wissen profitieren und auf die Stärken unseres Baustoffes vertrauen?



Gemeinsame Interessen. (v. l. n. r.) DI Dr. Reinhold Lindner, DI Gernot Tritthart, DI Christoph Ressler, DI Gernot Brandweiner, Dr. Frank Huber, DI Matthias Pfützner, Mag. Robert F. Holzer

Diese Fragen waren verantwortlich dafür, dass vier führende Branchen-Verbände eine Interessengemeinschaft gegründet haben: Betonmarketing Österreich – kurz BMÖ. Aufgabe des BMÖ ist, die herausragenden Vorzüge des Werkstoffs in einer effizienten Kommunikationspolitik darzustellen: Wir zeigen, dass Beton sicher, modern, flexibel, effizient, gestaltbar und vor allem nachhaltig ist. Betonmarketing Österreich setzt sich als Kommunikationsplattform dafür ein, dass alle, vom Erzeuger über Mittler bis hin zum Nutzer, die Vorzüge von Beton besser kennen lernen. Unsere Marke Beton erhält dadurch eine unverwechselbare, eigene Identität.

BETONMARKETING ÖSTERREICH: WER WIR SIND.

Betonmarketing Österreich ist ein Zusammenschluss von Verbänden der Zement-, Betonfertigteile-, Transportbeton- und Zusatzmittelhersteller Österreichs. Die Gruppe, seit 2011 als Verein registriert, sucht den konkreten Dialog mit der gesamten Öffentlichkeit und mit allen, die am Bau beteiligt sind: im Wohnungs-, Gewerbe- und Kommunalbau, in der Stadt- und Verkehrsplanung, in der Industrie oder in der Infrastruktur. Im BMÖ werden Kommunikationsschwerpunkte definiert und in die Öffentlichkeit getragen,

um die Menschen auf die Besonderheiten und Vorzüge des Werkstoffs aufmerksam zu machen – neue, moderne Eigenschaften von Beton, mit denen vor allem Endverbraucher bis heute viel zu wenig vertraut sind. Vom BMÖ profitieren alle Mitglieder der teilnehmenden Verbände, aber auch alle Anwender des faszinierenden Werkstoffs Beton.

DIE BMÖ-INSTRUMENTE – EIN WIRKSAMES SPEKTRUM.

Die BMÖ-Öffentlichkeitsarbeit besteht aus unterschiedlichen kommunikativen Maßnahmen. Von diesen Instrumenten profitieren alle, die sich für unseren Werkstoff Beton interessieren, damit arbeiten oder ihn nutzen!

- **Imagewerbung.** Geschaltet werden werbewirksame großformatige Anzeigen in Fach- und Publikumszeitschriften und in Tageszeitungen. So werden die wesentlichen Vorzüge des Baustoffes Beton einer breiten Öffentlichkeit präsentiert. Unterstützt wird diese Kampagne von einer authentischen Berichterstattung zu den jeweiligen Beton-Themen.
- **Poster- und Plakatwerbung.** Großformatige Poster und Plakate, die auch den Mit-

Vereinsstruktur Betonmarketing Österreich

BEIRAT			
Mag. Rudolf Zrost (VÖZ) Ing. Peter Neuhofer (GVTB) Dr. Bernd Wolschner (VÖB)			
VORSTAND			
GVTB Dr. Reinhold Lindner (stv. Vorsitzender Kassier) Mag. Harald Fritsch DI Christoph Ressler	Zement & Beton DI Gernot Tritthart (stv. Vorsitzender) DI Matthias Pfützner Dr. Frank Huber	VÖB DI Gernot Brandweiner (Vorsitzender) Mag. Robert F. Holzer	FORUM Betonzusatzmittel Ing. Markus Kroneder
MITGLIEDERVERSAMMLUNG			
GVTB Ing. Hans Andorfer Markus Fürst	Zement & Beton DI Anton Bartinger DI Peter Schwei	VÖB Mag. Hannes Kronthaler Dr. Peter Rabenreither	FORUM Betonzusatzmittel Michael Jernai



gliedern zur Verfügung stehen, begleiten die Kampagnen.

! www.betonmarketing.at. Wissen vermitteln und aktuell informieren! Das sind die Hauptziele der umfangreichen BMÖ-Website. Wir erreichen alle Zielgruppen mit umfassenden, lesenswerten Berichten über Beton und seine vielseitigen modernen Anwendungen.

! **BMÖ Newsletter „gut gemischt“**. Dieses Print-Medium sammelt zweimal jährlich aktuelle Berichte, interessante Neuigkeiten und wertvolle Informationen für alle Mitarbeiter der BMÖ-Mitgliedsverbände.

DIE OPERATIVEN BEREICHE – THEMEN DER KAMPAGNEN.

Die BMÖ-Imagewerbung zeigt moderne Eigenschaften des Baustoffs Beton verknüpft mit Betonanwendungen:

! **Sichtbeton/Betonoberflächen:** Hohe Betonqualitäten, faszinierende Ästhetik, gestalterische Vielfalt – wir unterstützen das positive Bild von Sichtbeton und unterstreichen die hohe Flexibilität bei Formen, Farben und Strukturen.

! **Heizen und Kühlen/Raumklima:** Hier steht die klimatisierende Eigenschaft des nachhaltigen Werkstoffs und seine Speichermasse im Vordergrund. Ein wichtiges Thema ist die Bauteilaktivierung in Verbindung mit erneuerbaren Energiequellen. Heizen und Kühlen mit Beton bringt ökologischen und wirtschaftlichen Nutzen!

! **Öffentliche und private Fläche:** Im Fokus steht die Vielseitigkeit von Beton bei Formen, Farben und Oberflächen sowie der ökologische, soziale und ökonomische Nutzen für die Allgemeinheit ebenso wie für private Nutzer.

! **Keller:** Die vielen Vorteile eines professionell ausgeführten Kellers werden ausführlich geschildert, von der Erweiterung der Nutzfläche bis hin zu wirtschaftlichen Themen wie Heizkostensenkung und Wertsteigerung. Keller sind das Fundament für Sicherheit, Stabilität und Bodenständigkeit!

WERBE-OFFENSIVE 2012 – WERTE FÜR GENERATIONEN!

Durch zielorientierte Imagewerbung wurde das Bild des Baustoffs Beton in der Öffentlichkeit deutlich verbessert. Verantwortlich dafür ist nicht zuletzt die Emotionalisierung. Denn Stilmittel bei allen Image-Aussagen sind die Gefühle: glücklich sein, sich wohl fühlen oder Spaß haben, erkennbar durch ein Kinderlächeln oder ein zärtliches Paar auf einer Betonterrasse. Damit wird deutlich, dass ein Umfeld aus Beton positiv ist. Beton steht für angenehme Wärme, beruhigende Sicherheit, besten Schallschutz und ... Beton kann das ganze Leben verbessern!

Alle kommunikativen Maßnahmen weisen auf die eigens für die Beton-Themen eingerichteten BMÖ-Websites hin:

! „haus-gestalten.at“

! „keller-planen.at“

! „terrasse-gestalten.at“

! „raumklima-geniessen.at“

! „platz-gestalten.at“

und natürlich auf www.betonmarketing.at

BETON IM TV: „ES MUSS ABER AUS BETON SEIN!“

Ein Werbespot stellt die bisherigen BMÖ-Aktivitäten auf eine ganz neue Stufe der Kommunikation – ausgestrahlt im Frühjahr 2012. Auch hier stehen die vier operativen Bereiche emotionalisiert im Vordergrund: also Sichtbeton, Raumklima, Flächengestaltung und Keller. Im Mittelpunkt des Films sehen wir ein junges Paar, das in einzelnen Szenen das gesamte Wohnumfeld positiv erlebt. Basis für diese angenehmen Lebensumstände ist die Entscheidung für den Baustoff Beton. Durch den gesamten Spot wiederholt sich der tragende Satz „Es muss aber aus Beton sein!“ So werden die Zuschauer in eine Welt entführt, in der durch die Wahl des Baustoffs die Basis für Wärme, Vertrauen, Sicherheit und Zuversicht gelegt wurde. 2012 ist der Spot in den wichtigsten österreichischen Medien zu sehen – auf ORF 1 und 2 ebenso wie in ausgesuchten privaten Fernsehsendern. (.)

Überall Gehört. Gesehen. Gelesen.



Print: Die Sujets erscheinen insgesamt 68 Mal in B2B-Magazinen, in Lifestyle-Medien und in Tageszeitungen.

Der Fernsehspot ist 306 Mal auf den Sendern ORF 1, ORF 2, SAT1, Pro7 Austria, RTL, ATV1, ATV2 und Puls4 zu sehen.

Fachwerk über den Fluss

Den Eingang zum Montafon ziert seit 2010 ein filigraner Bau für Fußgänger und Radfahrer. Die neue Radbrücke der Gemeinde Lorüns zeigt, wie leicht man mit Beton bauen kann.

Das architektonisch anspruchsvolle Gebilde spannt sich über die Alfenz und erhöht seither die Sicherheit der Radfahrer in der Gemeinde Lorüns. Das Vorarlberger Unternehmen Tomaselli Gabriel Bau errichtete von Mai bis September 2010 das 695.000-Euro-Objekt.

Die Umstände waren extrem schwierig: eine nahe am Bauplatz vorbeiführende Hochspannungsleitung, das zu Hochwasser neigende Gewässer und der Abflussquerschnitt machten das Projekt nicht gerade zu einem 08/15-Bau.

Dazu Philipp Tomaselli, der Geschäftsführer der Tomaselli Gabriel Bau: „Wir haben im



Fotos: marclins.com

Daten zum Radweg Montafon in Lorüns

Auftragssumme: Euro 0,7 Mio.

Auftraggeber: Land Vorarlberg

Planung – Bauleitung: Landesstraßenbauamt Feldkirch,
Marte.Marte Architekten ZT GmbH, M+G Ingenieure

Fertigstellung: 2010



Von oben.

Für die filigranen Seitenwände wurde eine Stahlkonstruktion als Kipptisch ausgeführt. So konnten die Wände im Liegen betoniert und nach 28 Tagen Trocknungszeit aufgestellt werden.



Art der Arbeiten

- Rodungsarbeiten
- Abtrag des bestehenden Illdammes
- Errichtung des Radweges
- Verlegung von Leerverrohrungen
- Umlegung des Verbandssammlers
- Errichtung der neuen Ausleitung des Unterwasserkanals
- Errichtung der Radwegbrücke über die Alfenz
- Ufersicherungen
- Erstellung der Blockstein-Sohlrampe bei der Alfenzmündung
- Dokumentation Bestandsunterlagen

Mündungsbereich der Alfenz in die Ill gebaut und konnten die Brücke nicht vor Ort betonieren. Außerdem haben die tief hängenden Starkstromkabel den Arbeitsraum auf ein Minimum eingeschränkt. Das Projekt war also eine ganz besondere Herausforderung für das gesamte Team!“

Die größte und heikelste Herausforderung war das Aufstellen und der Transport der Seitenwände, die 250 Meter vom Aufstellungsort entfernt betoniert wurden. Drei

Telekräne und ein Spezialtransporter meisterten diese Aufgabe und beförderten die 35 Meter langen und fünf Meter hohen Teile zum Standort. Nach dem Betonieren wurde die 300 Tonnen schwere Brückenkonstruktion an einem Tag über die Alfenz geschoben.

Um das Tragwerk schlank zu halten, bilden Fahrbahnplatte und Dach die Fachwerk-Unter- und Obergurte.

Mit der Brücke sicherte sich Tomaselli Gabriel Bau den „SOLID-Bautech-Preis 2011“ in der Kategorie „Klein- und Mittelbetriebe“. Die Jury begründete die Entscheidung für das Vorarlberger Unternehmen in erster Linie mit der äußerst gelungenen filigranen Sichtbetonkonstruktion und den schwierigen Rahmenbedingungen. (.)

Heikle Aufgabe. Der Einsatz hat sich gelohnt: Die neue Brücke ist aus jeder Ansicht und Perspektive ein außerordentlich gelungenes Bauwerk.



Energiespeicher



Behaglich wärmend im Winter, angenehm kühlend im Sommer –
Beton hat die ideale Speichermasse für das perfekte Raumklima.
Wohltuende Temperaturen für Herz und Seele in einer Atmosphäre
zum Anschmiegeln. Für ein entspanntes Leben!

www.raumklima-geniessen.at

 **beton**[®]
Werte für Generationen

Impressum:

Herausgeber: Güteverband Transportbeton, Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien, Tel. 05 90 900-4882. Für den Inhalt verantwortlich: DI Christoph Ressler, GVTB. Fotos: GVTB, Schotter- und Betonwerk Karl Schwarzl BetriebsgesmbH, marclins.com, Fotolia.com (IckeT, Peter Atkins), iStockphoto (scott beaver, BanksPhotos). Layout/DTP: senft & partner, 1020 Wien. Auflage: 1000. Druck: jork printmanagement, 1150 Wien. Blattlinie: Information der Mitglieder des Güteverbandes Transportbeton über Technik, Märkte und Branchen. Erscheint zwanglos zweimal pro Jahr.