

# BETON(T)

Die Fachzeitschrift des Güteverbandes Transportbeton

Ausgabe 1/21



Siegerprojekt Hochbau – Bürogebäude KTM „House of Brands“ in Oberösterreich  
Foto: © lotharprokop

Jahresbericht  
2020/2021

GVTB-Betonpreis 2020:  
Transportbeton punktet im Klimaschutz

Mitgliederversammlung 2020:  
Zahlreiche Projekte, tolle Auszeichnungen

BMÖ-Kampagne besetzt aktuelle Themen:  
„Natürlich Beton“

**beton**<sup>®</sup>  
Werte für Generationen

GÜTEVERBAND  
TRANSPORT  
**BETON**

# Rückblick auf das Jahr 2020

Die zahlreichen Aktivitäten des Güteverbandes Transportbeton

## NORMENARBEIT

### Gremien:

- Vorsitz in ASI AG 010.03 „Betonherstellung, Güte und Qualitätssicherung“ auf nationaler Ebene
- Ausübung des österreichischen Mandates im CENTC104 SC1 und im CEN TC104 - dem „Europäischen Betonnormenausschuss“
- Ausübung des österreichischen Mandates in der CENTC104 SC1 WG1 „Exposure Resistance Classes (ERC)“ auf europäischer Ebene
- Ausübung des österreichischen Mandates in der CENTC104 SC1 TG10 „Konformität“ auf europäischer Ebene
- Mitarbeit im ON-K 010 „Beton-, Stahlbeton- und Spannbetonbau“ auf nationaler 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

### Normen:

- 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 Trockenrohdichte von 800 kg/m<sup>3</sup> bis 2.000 kg/m<sup>3</sup>“, Veröffentlichung 1.3.2020
- ÖNORM B 4710-3: Überarbeitung der ONR 23303 und Übergang auf die neue ÖNORM B 4710-3 (nationale Festlegungen für die Prüfung von Frisch- und Festbeton), in Bearbeitung
- ONR 23339: „Regeln für die Umsetzung des Konzepts der gleichwertigen Betonleistungsfähigkeit“, in Bearbeitung

## RICHTLINIENARBEIT

Mitarbeit bzw. Koordination bei

- ÖBV-Richtlinie „Monolithische Betonplatten“, in Bearbeitung
- ÖBV-Richtlinie „Faserbeton“, in Bearbeitung
- ÖBV-Richtlinie „Temperaturoptimierter Beton“, in Bearbeitung
- ÖBV-Arbeitskreis „Elektronische Betonbestellung“, in Bearbeitung

## FORSCHUNG & ENTWICKLUNG

Unterstützung und Begleitung von Forschungsprojekten

- Beteiligung am Forschungsverein „Nachhaltige Betonstraßen“ zur Erweiterung des Anwendungsgebietes von Betonstraßen, 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 - LumConM“, TU Graz, in Bearbeitung

## AUS- UND WEITERBILDUNG

### Betonakademie:

- Abhaltung von Aus- und Weiterbildungsseminaren in ganz Österreich

### Lehrberuf Transportbetontechnik:

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

## VERANSTALTUNGEN

- Organisation der Jahreshauptversammlung 2020
- Abhaltung der Wintertagung 2020
- Organisation von zahlreichen Landesgruppensitzungen
- Organisation von Arbeitskreissitzungen für Betontechnik & Seminare, Marketing, Umwelt & Sicherheit - Transport & Verkehr



Foto: © michael@hetzmannseder.at

**Die Mitgliederversammlung 2020 musste aufgrund von Covid-19 in den September 2020 verlegt werden. Mit den entsprechenden Vorkehrungen konnte so eine Präsenzversammlung durchgeführt werden.**

## MARKETING

- Betonmarketing Österreich (in Kooperation mit VÖZ und VÖB)
  - Umsetzung der neuen Werbekampagne 2020
    - TV-Werbung
    - Radiowerbung
    - Anzeigenwerbung
    - PR
    - Erarbeitung eines Konzeptes zur Reorganisation von BMÖ
- Organisation des „GVTB-Betonpreises 2020“

## UMWELT & SICHERHEIT

- Lobbying für eine praxistaugliche „Änderung der CLP-Verordnung und UFI (Unique Formula Identifier)“

- Abstimmung mit VÖBU (Vereinigung Österreichischer Bohr-, Brunnenbau- und Spezialtiefbauunternehmen) beim Thema Anschluss Betonpumpe an Bohrfahrgerät

## VERKEHR UND TRANSPORT

- Lobbying für eine Ausnahmeregelung bei der Revision der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 „Sozialvorschriften im Straßenverkehr“ für Transportbeton, erfolgreich abgeschlossen im Sommer 2020
- Nationale Umsetzung der Ausnahme bei den Lenkpausen im KFG und in der L-AVO, erfolgreich abgeschlossen Ende 2020

## MARKTÜBERWACHUNG

- Meldung von Verstößen gegen die Bauproduktenzeichnung
- 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

## VERÄNDERUNGEN BEI DEN MITGLIEDERN DES GÜTEVERBANDES TRANSPORTBETON

- Die Wilhelm Geiger Baugesellschaft m.b.H. mit Sitz in 6993 Mittelberg in Vorarlberg ist als neues Mitglied dem Güteverband Transportbeton beigetreten.

## PERSONELLE ÄNDERUNGEN BEI DEN LANDESGRUPPEN

### Landesgruppe Oberösterreich

- Am 8. Juli 2020 wurde der bisherige Obmann der Landesgruppe Oberösterreich, Ing. Alois Mittendorfer (Mittendorfer Bau GmbH & Co KG), wieder zum Obmann der Landesgruppe gewählt. Neuer Stv.-Obmann der Landesgruppe ist Prok. Kurt Herzog (Bernegger GmbH). Herzog tritt damit die Nachfolge



Foto: © Stephan Huger

## Sehr geehrtes Mitglied!

Niemand konnte es auch nur erahnen, dass wir rund ein Jahr nach Ausbruch der Covid-19-Pandemie noch immer unter den Einschränkungen leiden müssen, die diese weltweite Ausbreitung des Virus nach sich zieht.

Viele Bereiche des täglichen Lebens haben sich seither stark verändert. Einzelne Branchen leiden massiv unter den Beschränkungen zur Eindämmung der Pandemie, andere Branchen weniger. Der Bausektor konnte seine Tätigkeit bisher nahezu uneingeschränkt fortsetzen. Lediglich im Frühjahr 2020, als die Ansteckungszahlen erstmals deutlich zunahm und wir den ersten Lockdown zu verzeichnen hatten, waren auch Auswirkungen am Bau zu spüren.

Die Auswertung der Statistik unserer Verbandsmitglieder zeigt, dass die Produktionsmengen bei Transportbeton im Jahr 2020 nur rund 2,8 % unter jenen von 2019 lagen. Der Rückgang lag damit im „üblichen“ Schwankungsbereich der letzten Jahre. Natürlich waren regional Unterschiede zu verzeichnen. Der markante Rückgang im Raum Wien ist den ersten vier Monaten 2020 geschuldet. In diesen Zeitraum fiel der erste Lockdown, viele Baustellenarbeiter kehrten in ihre Heimatländer zurück. Als der Betrieb wieder hochgefahren werden hätte sollen, fehlten viele von ihnen auf den Baustellen. Und eines darf man auch nicht vergessen: 2019 war ein sehr starkes Jahr, was den Vergleich zu 2020 nochmals relativiert.

Massive Auswirkungen hat Covid-19 auch auf unsere Verbandstätigkeit. Ab Mitte März 2020 mussten die Seminare der Betonakademie ausgesetzt werden. Erst im Herbst wurden diese in eingeschränktem Maß fortgesetzt. Auch die Mitgliederversammlung des Güteverbandes Transportbeton, die traditionellerweise im Frühjahr abgehalten wird, musste auf September 2020 verschoben werden. Die Seminare im Winter 2020/2021 konnten nicht als Präsenztermine stattfinden und wurden daher auf den Online-Bereich verlegt, so wie auch zahlreiche Sitzungen unseres Verbandes. Und schlussendlich musste auch die Wintertagung 2021 um ein Jahr verschoben werden. Auswirkungen und Maßnahmen, die es so noch nie gab. Trotz aller Schwierigkeiten und Einschränkungen hat unser Verband versucht, seine Mitglieder immer über aktuelle Nachrichten zu informieren. Zahlreiche Aussendungen vor allem im Frühjahr, zu Beginn der Pandemie, stellten sicher, dass diese Neuigkeiten so rasch wie möglich bei den Firmen ankamen.

Die Aktivitäten des Güteverbandes Transportbeton waren 2020 zwar beeinträchtigt, dennoch konnten zahlreiche Projekte umgesetzt werden. Im Sommer startete die neue Kampagne des Betonmarketing Österreich, einer Initiative der Zement-, Betonfertigteil- und Transportbetonbranche, mit dem Slogan „Denk mal nach – Natürlich Beton“. Die neue Kampagne greift die Themen „Umwelt“ und „Klima“ auf und verdeutlicht, dass Beton einerseits ein natürlicher

Baustoff ist und andererseits als Baustoff in seiner Multifunktionalität ein Teil der Lösung beim Klimawandel sein kann, Stichwort Heizen und Kühlen mit Beton.

Auch ein weiteres, seit längerem geplantes Projekt konnte umgesetzt werden. Zur verstärkten Bekanntmachung und leichteren Anwerbung von neuen Lehrlingen wurden Imagevideos für den Lehrberuf Transportbetontechnik produziert und den Mitgliedern des Güteverbandes Transportbeton zur Verfügung gestellt.

Gegen Ende 2020 konnte ein langjähriges Vorhaben unseres Verbandes abgeschlossen werden – eine Lenkpausen-Ausnahmeregelung bei der Verwendung des Digitalen Tachographen.

Dazu musste zuerst auf europäischer Ebene die entsprechende EU-Verordnung eine Ausnahmemöglichkeit für Transportbeton vorsehen. Nach intensiven Bemühungen auch unseres europäischen Transportbeton-Dachverbandes ERMCO wurde diese Ausnahmemöglichkeit im Sommer 2020 in die EU-Verordnung aufgenommen. Die danach erforderliche weitere Umsetzung in der nationalen Gesetzgebung konnte in rekordverdächtiger Zeit, nämlich in nur fünf Monaten, erfolgreich erledigt werden. Die Vorarbeiten des GVTB und die ausgezeichnete Zusammenarbeit mit anderen Interessensverbänden haben dies ermöglicht.

Vor allem die Digitalisierung hat im letzten Jahr einen echten Schub verzeichnet. Damit ist nicht nur gemeint, dass viele bisher als Präsenzsitzungen abgehaltene Versammlungen auf den Onlinebereich verlegt wurden, auch im Bereich Transportbeton beginnt eine Koordinierung zwischen der Baubranche und der Transportbetonbranche beim Thema Digitalisierung des gesamten Prozesses der Betonbestellung, Lieferung und Abrechnung.

Über diese Themen und einiges mehr werden Sie mit dieser Ausgabe unserer Verbandszeitschrift informiert.

Ich möchte mich abschließend bei allen Mitgliedsunternehmen des Güteverbandes Transportbeton für die Unterstützung des Verbandes und bei allen ehrenamtlich tätigen Funktionären für deren Einsatz bedanken. Es war kein leichtes Jahr und es ist allen Funktionären hoch anzurechnen, dass sie trotz der Herausforderungen in den eigenen Unternehmen auch den Verband weiterhin tatkräftig unterstützt haben.

Vielen Dank, Gesundheit und alles Gute 2021!

DI Markus Stumvoll  
Vorsitzender des Präsidiums

von Bmst. Ing. Klaus Mayr (Niederndorfer Kieswerke-Transportbeton GmbH) an, der im September 2019 völlig unerwartet verstarb.

Foto: © Martin Petz Jun.



**Neuer Stv.-Obmann der Landesgruppe Oberösterreich: Prok. Kurt Herzog (Bernegger GmbH)**

### Landesgruppe Wien

Am 23. Juli 2020 wurde MMag. (FH) Harald Fritsch (Transportbeton GmbH & Co. KG) zum neuen Obmann der Landesgruppe Wien gewählt. Fritsch folgt dem bisherigen Obmann DI (FH) Peter Leonhardt (Perlmooser Beton GmbH) nach, der in den wohlverdienten Ruhestand treten konnte. Als Stv.-Obmann wurde GF Gernot Groß (Bau Beton GmbH) wiedergewählt.



**Der neue Obmann der Landesgruppe Wien: MMag. (FH) Harald Fritsch (Transportbeton GmbH & Co. KG)**

### Landesgruppe Niederösterreich/nörtl. Burgenland

Am 12. November 2020 wurde der bisherige Obmann der Landesgruppe Niederösterreich/nörtl. Burgenland, GF Christian Reiterer (Reiterer GmbH), wieder zum Obmann der Landesgruppe gewählt. Neuer Stv.-Obmann der Landesgruppe ist Bmst. Ing. Clemens Anderl (Leyrer + Graf Baugesellschaft m.b.H.). Anderl löst damit die beiden bisherigen Stv.-Obmänner Ing. Anton Lasselsberger (Lasselsberger GmbH) und Prok. Gerhard Piff (Rohrdorfer Transportbeton GmbH) ab.



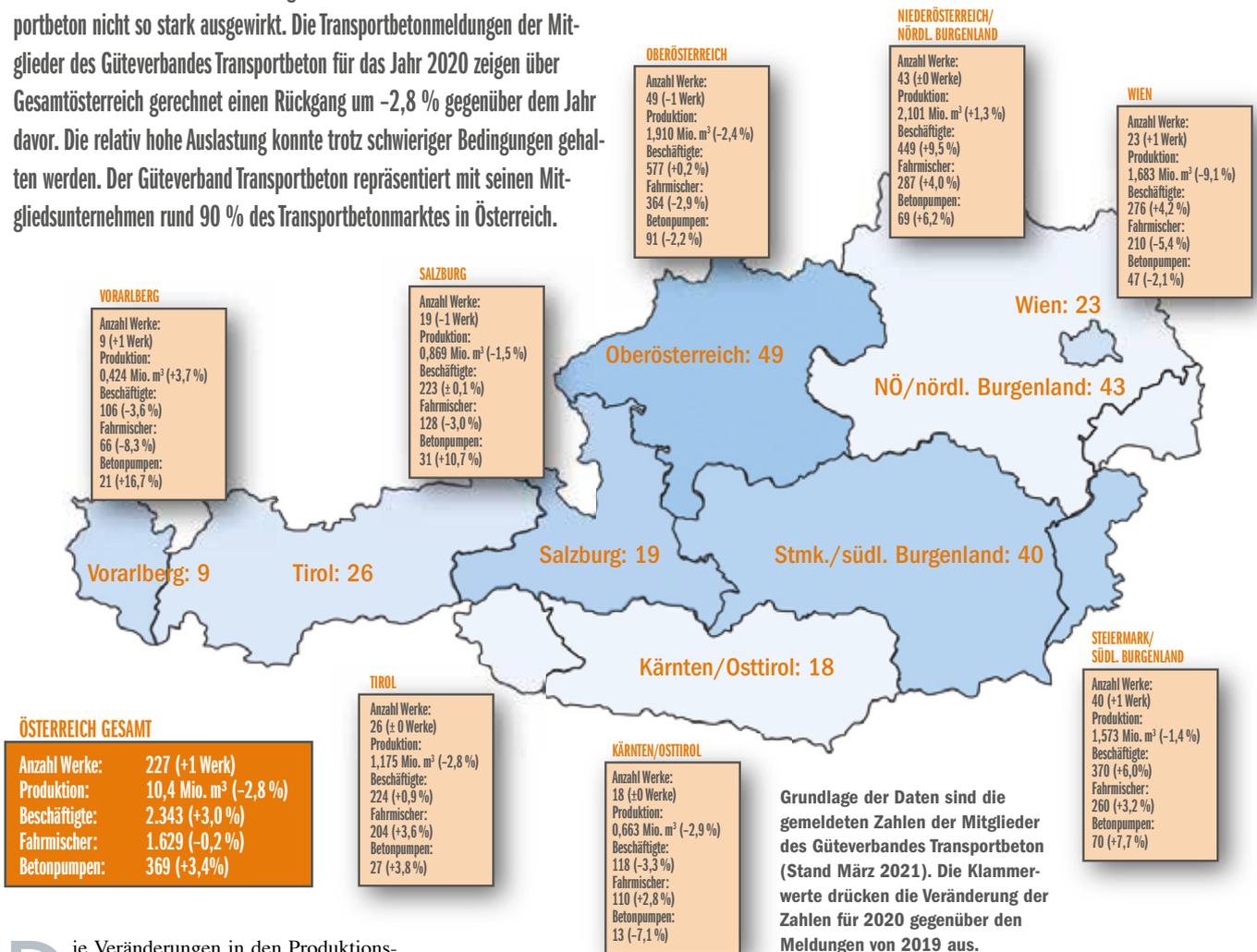
**Neuer Stv.-Obmann der Landesgruppe Niederösterreich/nörtl. Burgenland: Bmst. Ing. Clemens Anderl (Leyrer + Graf Baugesellschaft m.b.H.)**

### Impressum:

Herausgeber: Güteverband Transportbeton, Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien, Tel. 05 90 900-4882. Für den Inhalt verantwortlich: DI Christoph Ressler, GVTB. Fotos, wenn nicht anders vermerkt: GVTB. Layout/DTP: ikp Wien GmbH, 1070 Wien. Auflage: 750. Druck: jork printmanagement, 1200 Wien. Blattlinie: Information der Mitglieder des Güteverbandes Transportbeton über Technik, Märkte und Branchen. Erscheint zwanglos zweimal pro Jahr.

# Die produzierte Menge Transportbeton bleibt mit rund 10,4 Mio. Kubikmeter im Jahr 2020 rund 2,8 % unter jener von 2019.

Das für viele Branchen sehr schwierige Jahr 2020 hat sich im Bereich Transportbeton nicht so stark ausgewirkt. Die Transportbetonmeldungen der Mitglieder des Güteverbandes Transportbeton für das Jahr 2020 zeigen über Gesamtösterreich gerechnet einen Rückgang um -2,8 % gegenüber dem Jahr davor. Die relativ hohe Auslastung konnte trotz schwieriger Bedingungen gehalten werden. Der Güteverband Transportbeton repräsentiert mit seinen Mitgliedsunternehmen rund 90 % des Transportbetonmarktes in Österreich.



Grundlage der Daten sind die gemeldeten Zahlen der Mitglieder des Güteverbandes Transportbeton (Stand März 2021). Die Klammerwerte drücken die Veränderung der Zahlen für 2020 gegenüber den Meldungen von 2019 aus.

Die Veränderungen in den Produktionsmengen fallen bundesländerweise unterschiedlich aus, wie die Zahlen der einzelnen Landesgruppen zeigen. Produktionssteigerungen konnten aus Niederösterreich/nördl. Burgenland und aus Vorarlberg gemeldet werden. Alle anderen Landesgruppen mussten Rückgänge hinnehmen. In Wien ist der Rückgang am stärksten ausgefallen.

Die Firma Wilhelm Geiger Baugesellschaft m.b.H. in Mittelberg in Vorarlberg konnte als neues Mitglied gewonnen werden. Die Anzahl der produzierenden Werke der Mitgliedsunternehmen hat sich 2020 auf 227 Werke österreichweit erhöht. Die produzierte Menge pro Werk ist im Schnitt auf rund 45.800 m³ Transportbeton pro Jahr leicht gesunken.

Auch heuer wurde wieder die Anzahl der Lehrlinge erfasst. Dabei wurde die Gesamtzahl der in den Betrieben in Ausbildung befindlichen Lehrlinge ermittelt, wie auch die Anzahl an in Ausbildung befindlichen Lehrlingen im Lehrberuf Transportbetontechnik. Demzufolge werden mit Stand Ende 2020/Anfang 2021 österreichweit 29 Lehrlinge im Lehrberuf Transportbetontechnik ausgebildet (2019: 22 Lehrlinge). Diese verteilen sich mittlerweile auf das gesamte Bundesgebiet. Die meisten von ihnen sind jedoch nach wie vor in Oberösterreich, Niederösterreich, der Steiermark und in Wien beschäftigt.

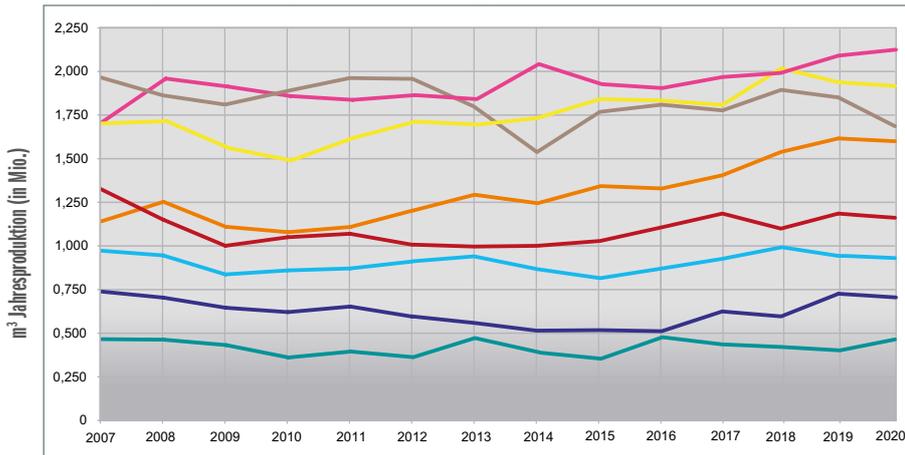
## MITGLIEDERZAHL 2020 WIEDER GESTIEGEN

Die Anzahl der Mitgliedsunternehmen beim Güteverband Transportbeton hat sich 2020 gegenüber dem Jahr 2019 um ein Unternehmen

## BESCHÄFTIGTENANZAHL UM 3 % GESTIEGEN

Die Anzahl der Beschäftigten ist österreichweit um rund 3,0 % auf 2.343 Personen gestiegen.

GVTB: Jahresproduktion Transportbeton nach Landesgruppen von 2007 bis 2020



Legende



Gemessen an der Gesamtzahl aller Lehrlinge in den diversen Lehrberufen, die in den Mitgliedsunternehmen des GVTB ausgebildet werden, machen die Lehrlinge Transportbetontechnik nur rund 13% aus. Das ist natürlich einfach damit zu erklären, dass auch Bauunternehmen zu den Mitgliedern des Verbandes zählen und hier ein breites Spektrum an Lehrberufen ausgebildet wird, bei welchen die Lehrlingszahlen traditionellerweise wesentlich höher liegen als im Bereich Transportbeton.

**BAUSTELLENENTFERNUNG SINKT WEITER LEICHT**

Die durchschnittlichen Baustellenentfernungen von den Produktionsstätten für Transportbeton sind regional sehr unterschiedlich. Naturgemäß sind diese im urbanen Bereich wesentlich kürzer als in ländlichen Gebieten. In Wien lag die durchschnittliche Entfernung vom Herstellwerk zur Baustelle im Jahr 2020 erstmals unter 10km, nämlich bei durchschnittlich 9,7km. Damit ist diese Strecke österreichweit gesehen in Wien am kürzesten. Die größten Werte wurden wieder bei den Landesgruppen Tirol mit 26,6km, Salzburg mit 22,5km und Kärnten/Osttirol mit 21,5km verzeichnet. In Vorarlberg, Niederösterreich/nördl. Burgenland, Oberösterreich und der Steiermark/südl. Burgenland lagen sie zwischen 17,6km und 19,8km. Österreichweit betrachtet wurde der Transportbeton der Mitgliedsunternehmen vom Herstellwerk zur Baustelle im Jahr 2020 durchschnittlich rund 18,3km transportiert, was de facto keine Veränderung gegenüber 2019 bedeutet. Transportbeton ist damit einer der regionalsten

Baustoffe und weist im Vergleich mit allen anderen die geringsten Transportwege auf.

**DER 4-ACHS-FAHRMISCHER (STARR) BEHAUPTET WEITER SEINE VORMACHTSTELLUNG!**

Genau 1.142 Stück 4-Achs-Fahrmischer (starr) ohne zusätzliche Sonderaufbauten wurden 2020 von den Mitgliedern des GVTB eingesetzt, um 10 Fahrzeuge mehr als 2019. Rund 160 weitere 4-Achs-Fahrmischer verfügen über eine zusätzliche Betonpumpe, rund 175 über ein zusätzliches Förderband. Die Variante mit Förderband ist bekannterweise vorwiegend in Oberösterreich und Salzburg anzufinden. Der „Exote“ bei den Fahrmis-

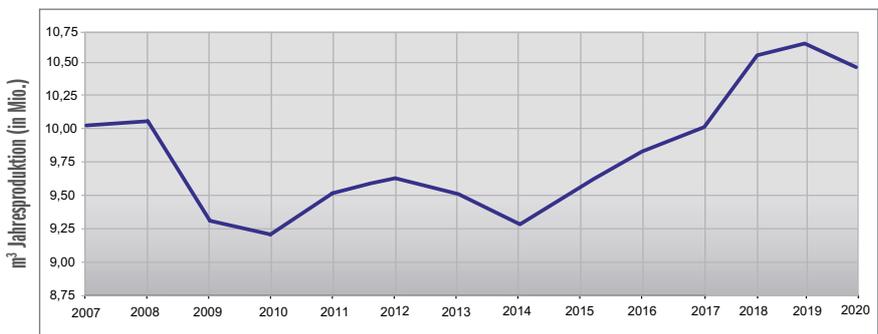
schern mit Sonderaufbau ist nach wie vor jener mit Kranaufbau: Nur rund 10 wurden österreichweit gemeldet. In Summe sind damit knapp über 1.450 4-Achs-Fahrmischer mit starren Achsen für die Mitglieder des Verbandes im Einsatz.

Die Anzahl der 4-Achs-Fahrmischer mit einer 2-Achs-Zugmaschine und einem 2-Achs-Anhänger hat sich auf 48 Stück österreichweit leicht reduziert (-9,4%). Die Anzahl der Fahrmischer mit 5 Achsen ging ebenfalls leicht zurück auf 45 Stück.

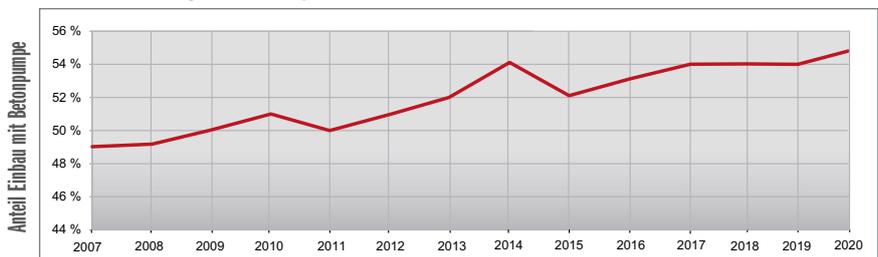
Die Anzahl der 3-Achs-Fahrmischer ist weiter rückläufig. Nur mehr 84 dieser Fahrzeuge sind nach den Meldungen der Mitglieder im Einsatz. Rund 38% davon verfügen über einen Sonderaufbau mit zusätzlicher Pumpe, Förderband oder Kran.

Bei den „reinen“ Betonpumpen wurde von den Mitgliedern des Güteverbandes Transportbeton eine leichte Steigerung gemeldet. Die Anzahl stieg um 3,4% auf 369. Österreichweit wurden 2020 über 55% des Transportbetons beim Einbau auf der Baustelle gepumpt. (.)

GVTB: Jahresproduktion Transportbeton Österreich gesamt von 2007 bis 2020



GVTB: Veränderung Anteil „Pumpbeton“ österreichweit 2007 bis 2020



Güteverband Transportbeton

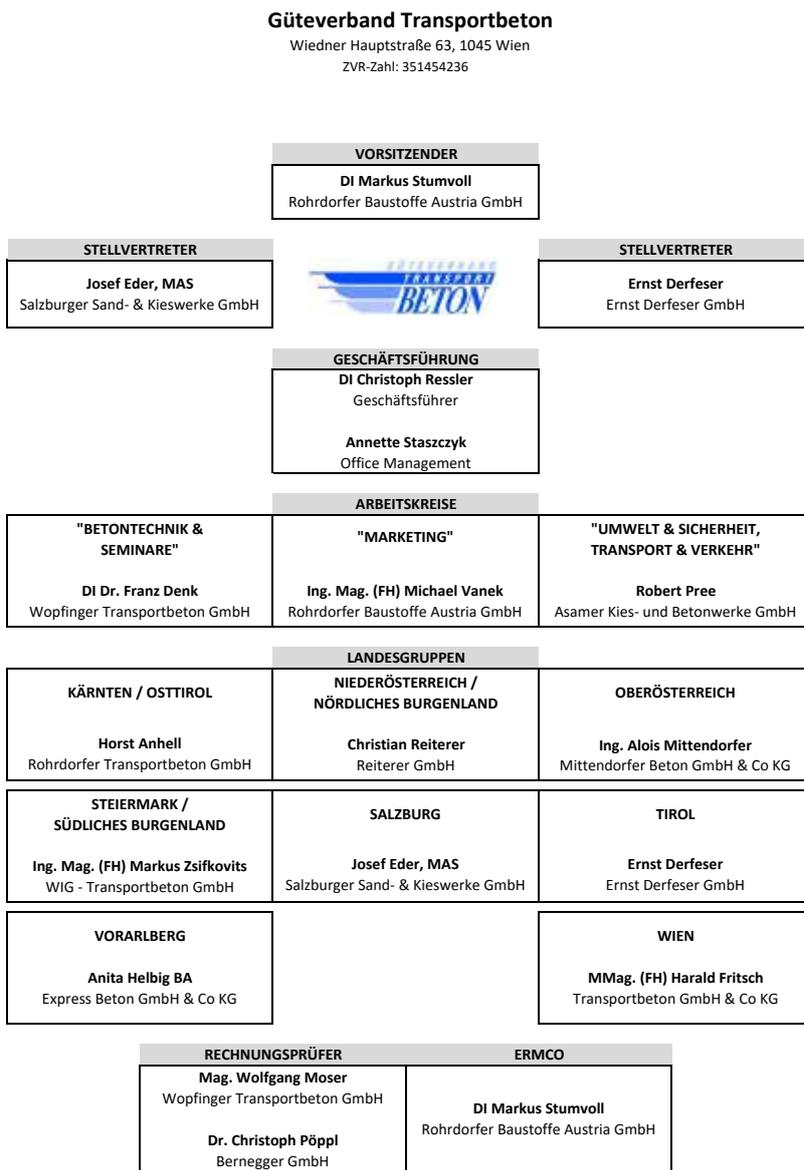
# Mitgliederversammlung 2020

Für 1. April 2020 war die Mitgliederversammlung des Güteverbandes Transportbeton geplant. Erst am 2. September konnte diese stattfinden – dann aber als Präsenzveranstaltung.

Die Covid-19-Einschränkungen und entsprechenden Maßnahmen durch die Bundesregierung hatten 2020 auch Auswirkungen auf die Mitgliederversammlung des Güteverbandes Transportbeton. Nicht wie sonst im Frühjahr, sondern erst am 2. September konnte diese mit entsprechenden Vorkehrungen, dafür als Versammlung mit persönlicher Anwesenheit, im Gebäude der Wirtschaftskammer Österreich in Wien durchgeführt werden. Zu Beginn der Versammlung berichtete der Vorsitzende DI Markus Stumvoll über das vergangene Jahr und über die Aktivitäten des Verbandes, die Auswirkungen der Corona-Krise und über den Bankenskandal bei der Commercialbank Mattersburg: Bis Mitte März 2020 lief alles nach gewohnten Mustern. Dann kamen die Einschränkungen wegen Covid-19 und zu Mitte des Jahres 2020 war der Verband auch noch vom Bankenskandal in Mattersburg betroffen. Kein einfaches Jahr.

## VIEL UMGESETZT

Nichtsdestotrotz konnte der Güteverband Transportbeton seine Aktivitäten größtenteils wie geplant umsetzen. Die Leiter der drei Arbeitskreise für „Betontechnik & Seminare“, „Marketing“ und „Umwelt & Sicherheit – Transport & Verkehr“ berichteten ausführlich über die einzelnen Projekte. Ergänzt wurden diese Ausführungen durch einen Einblick in die Aktivitäten des europäischen Dachverbandes der Transportbetonhersteller, den ERMCO (European Ready-Mixed Concrete Organisation). Alle Themen, die ihren Ausgangspunkt auf EU-Ebene haben und für den Bereich Transportbeton relevant sind, werden vom ERMCO betreut und mit den Mitgliedern des ERMCO, wie zum Beispiel mit dem GVTB, diskutiert. Das betrifft die europäische Betonnorm genauso wie die



Organigramm Güteverband Transportbeton, Stand 03/2021

Themen Umweltproduktdeklaration, Digitaler Tachograph, Sicherheitsdatenblatt, Mikroplastik und vieles mehr. Im Rahmen der Mitgliederversammlung wurde aber nicht nur über Aktivitäten berichtet. Auch

die Neuwahl des Vorsitzenden des Vorstandes und seiner beiden Stellvertreter stand auf der Tagesordnung. Dabei wurde dem bisherigen Team das Vertrauen ausgesprochen. Zum Vorsitzenden des Vorstandes wurden DI Markus

Stumvoll (Rohrdorfer Transportbeton GmbH) und als stellvertretende Vorsitzende Ernst Derfesser (Ernst Derfesser GmbH) sowie Josef Eder, MAS (Salzburger Sand- & Kieswerke GmbH) wiedergewählt. Auch die drei Arbeitskreisleiter wurden wiederbestellt: DI Dr. Franz Denk (Wopfinger Transportbeton GmbH) für den Arbeitskreis „Betontechnik & Seminare“, Ing. Mag.(FH) Michael Vanek (Rohrdorfer Transportbeton GmbH) für den Arbeitskreis „Marketing“ und Robert Pree (Asamer Kies- und Betonwerke GmbH) für den Arbeitskreis „Umwelt & Sicherheit – Transport & Verkehr“. Im Jahr 2007 waren die Statuten des Güteverbandes Transportbeton das letzte Mal angepasst worden. Es war nun an der Zeit, diese einer grundlegenden Revision zu unterziehen und an neue gesetzliche Bestimmungen, an die neuen Betätigungsfelder des Verbandes und an die aktuellen Rahmenbedingungen, wie z.B. Online-Meetings, anzupassen. Die Änderung der Statuten wurde den Mitgliedsunternehmen vor der Mitgliederversammlung zur Kenntnis gebracht, in der Mitgliederversammlung nochmals erläutert und beschlossen.

Beim Finanzbericht des Güteverbandes Transportbeton wurde auf die Bilanz 2019 und auf das Budget 2020 eingegangen. Dabei wurde auch die Situation mit der Commercialbank Mattersburg ausführlich erläutert. Der GVTB hatte seit fast zwanzig Jahren Konten bei der Commercialbank Mattersburg. Die Bank wurde Mitte Juli 2020 von der Finanzmarktaufsicht wegen Bilanz-Malversationsvorwürfen geschlossen. Trotz dieser Situation konnte der GVTB alle seine geplanten Projekte 2020 umsetzen.

### AUSZEICHNUNG FÜR DEN LEHRLING UND DEN LEHRBETRIEB DES JAHRES

Es wurde mittlerweile zur Tradition, die besten Leistungen bei der Lehrabschlussprüfung Transportbetontechnik im Rahmen der Mitgliederversammlung des Güteverbandes Transportbeton auszuzeichnen. Geehrt wird dabei nicht nur die beste Leistung des Lehrlings, sondern auch der Lehrbetrieb selbst.

Diesmal konnte die Auszeichnung für den besten Lehrling des Jahres an Marvin Zwintz

von der Wopfinger Transportbeton GmbH verliehen werden. Die Auszeichnung für den besten Lehrbetrieb nahm GF DI Dr. Franz Denk entgegen.



DI Markus Stumvoll (r.), Vorsitzender des Vorstandes, bei der Auszeichnung des besten Lehrlings des Jahres, Marvin Zwintz (l.), und des besten Lehrbetriebes des Jahres, der Wopfinger Transportbeton GmbH, vertreten durch GF DI Dr. Franz Denk.

### AUSZEICHNUNG GVTB-BETONPREIS 2019

Zum siebenten Mal war der GVTB-Betonpreis 2019 ausgeschrieben worden. Die Preisverleihung hätte im April 2020 stattfinden sollen. Nachdem dieser Termin aufgrund der Covid-19-Einschränkungen nicht wahrgenommen werden konnte, wurden alle Preisträger schriftlich verständigt und die offizielle Preisverleihung wurde bei der Mitgliederversammlung am 2. September vorgenommen.

Die Auszeichnung für das **Siegerprojekt in der Kategorie Hochbau**, die **Landesgalerie Niederösterreich in Krems-Stein an der Donau**, wurde von der Wopfinger Transportbeton GmbH entgegengenommen.



Die Auszeichnung für das **Siegerprojekt in der Kategorie Tiefbau**, die **Rad- und Gehwegbrücke in Gratkorn/Straßengel**, wurde an die Rohrdorfer Transportbeton GmbH überreicht.



Transportbetonlieferant beim Siegerprojekt Tiefbau der Rad- und Gehwegbrücke in Gratkorn/Straßengel war die Rohrdorfer Transportbeton GmbH. Im Bild von links: DI Markus Handl (Rohrdorfer Transportbeton GmbH), DI Markus Stumvoll (Vorstandsvorsitzender des GVTB) und Bmst. DI Elmar Hagman (Vorsitzender der Jury).

Eine **Anerkennung in der Kategorie Design** für das Projekt **Wohnbau Aldrans** wurde an die Fröschl AG & CO KG ausgesprochen. ( )



Transportbetonlieferant beim Projekt Wohnbau Aldrans war die Fröschl AG & CO KG. Im Bild von links Eduard Fröschl jun. (Fröschl AG & CO KG), DI Markus Stumvoll (Vorstandsvorsitzender des GVTB) und Bmst. DI Elmar Hagman (Vorsitzender der Jury).

Transportbetonlieferant beim Siegerprojekt Hochbau der Landesgalerie Niederösterreich in Krems-Stein an der Donau war die Wopfinger Transportbeton GmbH. Im Bild von links GF Mag. Wolfgang Moser und Mag. Katharina Kindelmann (beide Wopfinger Transportbeton GmbH), DI Markus Stumvoll (Vorstandsvorsitzender des GVTB) und Bmst. DI Elmar Hagman (Vorsitzender der Jury).

GVTB-Betonpreis 2020

# Transportbeton punktet im Klimaschutz

Zum achten Mal wurde der Betonpreis des Güteverbandes Transportbeton, GVTB, entschieden. Das Coronavirus und die damit verbundenen Maßnahmen verhinderten leider vorerst die feierliche Verleihung – diese wird im September nachgeholt.

Im Zentrum der Auszeichnung des Güteverbandes Transportbeton stehen Projekte, die überwiegend mit Transportbeton errichtet wurden. Das eingereichte Bauprojekt muss fertiggestellt und darf nicht älter als drei Jahre sein. Zur Einreichung eingeladen sind jeweils Bauunternehmen, ArchitektInnen, Bauherren, AuftraggeberInnen und selbstverständlich Transportbetonunternehmen des GVTB. Der eingesetzte Beton muss von einem Mitglied des GVTB stammen. Für den GVTB-Betonpreis 2020 gab es acht Einreichungen, die in ihren Qualitäten und Formsprachen wieder höchst unterschiedlich waren. „Die Vielfalt der Projekte, auch wenn es diesmal Corona-bedingt weniger als im Jahr 2019 waren, hat mich überrascht – mit welchen Bauvorhaben unsere Unternehmen ihr Können unter Beweis stellen, ist beeindruckend. Es gibt Entwürfe, da ist der Transportbeton einfach Mittel zum Zweck, wie bei einer Brücke, und andere wiederum betonen, wie stolz sie auf unseren Baustoff sind. Immer mit dabei ist eine beachtlich hohe Ausführungsqualität wie auch der Mut, etwas Neues auszuprobieren. Besonders beachtenswert finde ich jedoch, dass alle Einreichungen in puncto Klimaschutz ausgezeichnet sind und zeigen, welchen wertvollen Beitrag Beton für unsere gebaute Umwelt und unsere Klimaschutzbemühungen leistet“, erläutert Markus Stumvoll, Präsident des GVTB. In allen Kategorien – Funktion, Innovation, Ausführungsleistung, Nachhaltigkeit und Design – überzeugten im Bereich Infrastruktur der ÖBB

Bahnhof Kapfenberg/Steiermark wie auch im Bereich Hochbau das neue Bürogebäude von KTM, das „House of Brands“ in Munderfing/Oberösterreich. Eine Anerkennung in der Kategorie Nachhaltigkeit erhielt Kasematten und die Neue Galerie in Wiener Neustadt. Der Bürozu- bau des Unternehmens Bernegger in Molln in Oberösterreich erhielt eine Anerkennung in der Kategorie Ausführung.

Die Jury – Architektur-Journalist Wojciech Czaja als Vorsitzender der Jury, Renate Hammer, Institute of Building Research & Innovation ZT GmbH, Johann Kollegger, Institut für Tragkonstruktionen – Betonbau, TU Wien, Elmar Hagmann, Bauunternehmen Sedlak, und Jörg Fessler, UniqueFessler Werbeagentur, wogen in der virtuellen Jurysitzung alle Projekte mit zahlreichen Pros und Contras sorgfältig ab. „Aufgrund der Einreichungen haben wir die Preise in Infrastruktur und Hochbau unterteilt – so konnten wir gerecht zwei Sieger ermitteln“, erläutert Juryvorsitzender Wojciech Czaja.

## ÖBB Bahnhof Kapfenberg: Siegerprojekt Infrastruktur

„Ein Zweckbau, der schön aussieht und Beton als massiven und widerstandsfähigen Baustoff in den Vordergrund stellt“, so das Fazit von Elmar Hagmann. Für Renate Hammer ist der Bahnhof Kapfenberg, geplant von Ostertag Architekten, ein neuer, sehr spezieller Ansatz, mit Bahnhöfen umzugehen, und zugleich ein wichtiges Signal in Richtung Nachhaltigkeit:

„Ein öffentlicher Auftraggeber in Kooperation mit der Schaberreiter GmbH, einem lokalen steirischen Betonunternehmen – regional, nachhaltig.“ Johann Kollegger zeigte sich vom Umgang mit SCC-Beton, mit selbstverdichtendem Beton, beeindruckt: „Das ist eine besondere Leistung, nicht einfach zu verarbeiten, es muss ein Betontechnologe vor Ort sein – und er ist um einiges aufwendiger als herkömmlicher Beton. Aber die Investition rechnet sich, wie das Ergebnis zeigt.“ Hagmann gefällt auch der Schwung, der im Gebäudeeingang zum Ausgleich mit dem Niveauunterschied dem ausführenden Bauunternehmen Gebr. Haider & Co Hoch- und Tiefbau GmbH gelungen ist.

Der Umbau des Bahnhofes Kapfenberg ist Teil der neuen Südstrecke, auf der die ÖBB Infrastruktur-AG derzeit mehr als hundert Neubau- und Modernisierungsprojekte umsetzt. Ein neuer, barrierefreier Personentunnel mit einem ikonischen Eingangsportal über der P&R-Anlage sorgt seit dem Umbau für eine optische Verbindung der beiden Stadtteile nördlich und südlich der Gleise. Blickfang ist das ellipsenförmige Fenster in Sichtbetonausführung, das den Blick auf die Gleis- und Bahnsteiganlagen freigibt. Diese komplexen Bauteile mit unterschiedlichen Radien in einer Höhe von 3 bis 5,50 Meter entstanden je in einem Guss. Bei der Ausführung wurde die Rezeptur nach Musterversuchen angepasst, um den Beton in das geschlossene Schalungssystem einzubringen und die Anforderungen der Sichtbetonklasse SB3 gemäß ÖBV-Richtlinie zu erfüllen.

## Bürogebäude KTM „House of Brands“: Siegerprojekt Hochbau

Grenzenlose Gestaltungsvielfalt stellt das Siegerprojekt im Hochbau unter Beweis. Das Bürogebäude „House of Brands“ in Munderfing, mit einer Nutzfläche von knapp 9.000 Quadratmetern, wurde für das Unternehmen KTM von Hofbauer Liebmann Architekten

Die Jury des GVTB-Betonpreises 2020 – mit einem in Coronazeiten typischen Foto: Der Auslober Christoph Ressler (GF GVTB) mit den Jurymitgliedern Johann Kollegger, (Institut für Tragkonstruktionen – Betonbau, TU Wien), Elmar Hagmann (Bauunternehmen Sedlak), Renate Hammer (Institute of Building Research & Innovation ZT GmbH), Wojciech Czaja (Architektur-Journalist, Vorsitzender der Jury) und Jörg Fessler (UniqueFessler Werbeagentur).





Foto: © Meieregger.photos



Foto: © Iotharprokop

Links das Siegerprojekt Infrastruktur:  
ÖBB Bahnhof Kapfenberg, Steiermark

Rechts das Siegerprojekt Hochbau:  
Bürogebäude KTM „House of Brands“, Oberösterreich

**Kasematten und Neue Galerie Wiener Neustadt: Anerkennung**

geplant. Die hohen Anforderungen an das Bauwerk – beispielsweise die Komplexität des Grundrisses, der Umgang mit dem schwankenden Grundwasserspiegel sowie die generelle Qualität des Sichtbetons – waren nur einige der vielen Herausforderungen, die das Bauunternehmen Waizenauer gemeinsam mit dem Transportbetonlieferanten Salzburger Sand- & Kieswerke zu bewältigen hatte. „Ausgezeichnet in allen Kategorien, weil uns nicht nur die Formensprache des Gebäudes beeindruckt, sondern ebenso die hohe Qualität des Entwurfs. Auch in puncto Nachhaltigkeit erfüllt das neue KTM-Gebäude unsere Ansprüche – mit Bauteilaktivierung wird eine der besten Eigenschaften von Beton genutzt: seine Speicherfähigkeit“, erklärt Jörg Fessler.

Dazu ergänzt Kollegger: „Eine beachtliche Leistung, denn die Herstellung von monolithischen Bodenplatten ist sehr aufwändig, da hier viele Gewerke ineinander übergreifen.“

Im Erdgeschoß erstrahlt die geschliffene Weißbetonfläche, dazu wurde ein spezielles Gesteinskorn vom Dolomitsandwerk aus Berndorf mitverarbeitet. Neben der speziellen Terrazzo-Schleiftechnik und dem Weißbeton, der in dieser Zusammensetzung noch nie verwendet wurde, kamen noch einige andere Betonsorten zum Einsatz.

Für die optischen Akzente wie die Treppenanlage, die zentral im Gebäudekomplex situiert ist und das Bürogebäude in zwei Bereiche teilt, wie auch bei den Treppen im Fluchtstiegenhaus, die im Kontrast mit dem herkömmlichen Sichtbeton stehen, wurde der Weißbeton eingesetzt.

Kasematten und Neue Galerie Wiener Neustadt ist eine Revitalisierung in Kombination mit der Errichtung zweier Zubauten an den historischen, denkmalgeschützten Bestand. „Hier wurde Beton zur Lösung einer komplexen Bauaufgabe gewählt, alle Vorzüge des Baustoffs wurden ausgenutzt. Auch die Ausführung der Sichtbetonflächen stellte bei diesem Projekt hohe Anforderungen an die Ausführenden. Das Gesamtergebnis kann sich sehen lassen und fügt sich harmonisch in den Altbestand ein. Ein nachhaltiger Umgang mit alt und neu“, so Elmar Hagmann. 2019 fand in den Kasematten als erste Nutzung die Niederösterreichische Landesausstellung statt, seither werden die Räumlichkeiten als Veranstaltungs- und Ausstellungsstätte genutzt. Die zeitgenössischen baulichen Interventionen, geplant vom slowenischen Büro bevk perovic arhitekti d.o.o., im denkmalgeschützten Bestand sind stets klar erkennbar und ablesbar. Der Bauteil der halb versenkten Neuen Galerie ist ebenfalls aus Stahlbeton errichtet. Die Neue Galerie ist ein multifunktionaler Raum für diverse Veranstaltungen, der die historische Anlage als zeitgenössisches Element ergänzt. Der große Veranstaltungsraum kann durch mobile Raumteiler gegliedert werden. Im Untergeschoß befinden sich die Sanitäreanlagen, Technikflächen, Lagerräume, ein Catering-Zubereitungsbereich und ein Proberaum. Der Boden wurde als rohe Betonfläche ausgeführt. Die Bauteile sind thermisch aktiviert. Heizung und Kühlung werden zu 100 Prozent über die thermische Nutzung des Grundwassers technisch aufbereitet und durch Wärme-

pumpe und Kältemaschine abgedeckt. Die Baufirma Granit sorgte für die sorgfältige Ausführung, Wopfinger Transportbeton lieferte den Beton.

**Bürozubau Bernegger, Molln, Oberösterreich: Anerkennung**

Das Unternehmen Bernegger präsentiert sich visuell, haptisch und atmosphärisch: Gestockte Sichtbetondecke, Bauteilaktivierung, charakterstarke Gesteine – alles Ton in Ton. Das Architekturbüro ARKD plante das neue Gebäude. Im weichen Grün des Mollner Talgrundes zu Füßen eines schroffen Kalksteinbruchs gelegen, zeichnet sich der Neubau durch Klarheit, Geradlinigkeit und mit einem ausbalancierten Verhältnis von Extro- und Introvertiertheit sowie von Hell und Dunkel aus. Schon auf dem Parkplatz signalisieren charakterstarke Steine, dass mit Rohstoffen aus Berg und Boden gearbeitet wird. Die tragenden Elemente des Empfangsbereiches sind jeweils über 40 Tonnen schwere Felsteile, die per Sondersprengung aus den Wänden des Bernegger-Steinbruchs in Spital am Pyhrn gelöst wurden.

Beton wird in verschiedensten Formen eingesetzt: Als Fertigteilbeton an der Fassade, als roher Schüttnbeton in Gestalt einer Wand im Foyer sowie als gestockte Untersichtbetondecke, in der das Licht aus Kernbohrungen indirekt und tief aus dem Material herauskommt. Betonelemente wie Pfähle, Schlitzwände, Bohrpfahlwände und Bodenplatten werden dazu verwendet, geothermische Energie aus dem Erdreich bzw. aus dem Grundwasser zu ziehen.



**PROJEKT 1: BÜROZUBAU BERNEGGER GMBH/OÖ**

**Projektbeschreibung, Besonderheiten:** Beton, Ton in Ton. Firmengebäude sind gebaute Corporate Identity. Als solche drücken sie idealerweise visuell, haptisch und atmosphärisch aus, wofür das darin beheimatete Unternehmen steht. Im besten Fall gibt der Bau darüber hinaus auch noch – wortlos, aber unmissverständlich – darüber Auskunft, worin der Beitrag des Unternehmens zum wirtschaftlich und gesellschaftlich großen Ganzen besteht. Das neue Zentralgebäude der Bernegger Gruppe in der oberösterreichischen Nationalparkgemeinde Molln löst diese Gestaltungsaufgaben mit formen- und materialsprachlichem Ausdrucksvermögen. Im weichen Grün des Mollner Talgrundes zu Füßen eines schroffen Kalksteinbruchs gelegen, zeichnet sich das Bernegger'sche Verwaltungszentrum durch Klarheit, Geradlinigkeit und ein mit gewisser Eleganz ausbalanciertes Verhältnis von Extro- und Introvertiertheit sowie von Hell und Dunkel aus.

Schon auf dem Parkplatz signalisieren charakterstarke Steine, dass die Bernegger Gruppe einen bedeutenden Teil ihres Geschäfts mit Rohstoffen aus Berg und Boden macht. Dies wird umso augenscheinlicher, wenn man das Gebäude über die einladende Rampe ansteuert und im Foyer willkommen geheißen wird: Die tragenden Elemente des Empfangsbereiches sind jeweils über 40 Tonnen schwere Felsteile, die per Sondersprengung aus den Wänden des Bernegger-Steinbruchs in Spital am Pyhrn gelöst wurden. Der nicht in die Gebäudestatik investierte Teil des Natur-

materialgewinns wurde mittels Gittersäge geschnitten und in den Bodenbelag des Foyers umgearbeitet. Die Abschnitte und Materialreste wurden im Sinne restloser Verwertung zu Beton und damit zu einem Leitprodukt des großen Rohstoff-, Bauwirtschafts- und Umwelttechnikunternehmens aus der Pyhrn-Eisenwurz transformiert.

Als vielseitiges Leitprodukt von Bernegger dient Beton im neuen Unternehmensgebäude folgerichtig auch in verschiedensten Formen in leitender Funktion: Als Fertigteilbeton an der Fassade, als roher Schüttnbeton in Gestalt einer Wand im Foyer sowie als gestockte Untersichtbetondecke, in der das Licht aus Kernbohrungen indirekt und tief aus dem Material herauskommt. So leuchtet die Bernegger-Zentrale einen Gutteil der Bandbreite des Gestaltens mit Beton aus.

**Beheizung/Kühlung des Gebäudes:** Betonelemente wie Pfähle, Schlitzwände, Bohrpfahlwände und Bodenplatten werden dazu verwendet, geothermische Energie aus dem Erdreich bzw. aus dem Grundwasser zu ziehen. Diese Energie wird mithilfe eines Wärmeträgermediums, welches die mittels Rohrleitungen aktivierten Bauteile durchströmt, entzogen und dem Gebäude zur Verfügung gestellt. Die Energie kann entweder mittels Wärmepumpe auf ein höheres oder niedrigeres Niveau gebracht werden oder im Falle von freier Kühlung (free cooling) direkt am Gebäude zur Verfügung gestellt werden. Die Wärmequellenanlage besteht aus insgesamt 66 Energiepfählen, Fabrikat Bachner. Die Entzugsleistung wurde mittels thermischer Simulationsberechnung der Fa. Enercret simuliert. Es befinden sich 36 Pfähle unter dem Neubau und 30 Pfähle am freien Gelände neben der Zufahrtsstraße. Die Sondenfelder werden mittels Temperatursensoren überwacht und aufgezeichnet. Die Beheizung/Kühlung des Gebäudes erfolgt zum Teil über Fußbodenheizungsflächen im KG, EG, 2. OG und über ein Heiz- und Kühlflächensystem in der abgehängten Decke. Im Außenbereich werden 2 Rampen im Winter durch eine Freiflächenheizung eis- und schneefrei gehalten. Das Gebäude verfügt auch über einen Kaltwassersatz, welcher im Free-cooling-Modus zusätzliche Kühlenergie in das Gebäude bringt.

**Auszeichnungsgrund:** Das neue Bürogebäude drückt aus, wofür Bernegger steht.

**Einreichendes Unternehmen:** Bernegger GmbH, Gradau 15, 4591 Molln

**Transportbetonlieferant:** Bernegger GmbH, Gradau 15, 4591 Molln

**Ausführendes Unternehmen:** Bernegger GmbH, Gradau 15, 4591 Molln

**Bauherr:** Bernegger GmbH, Gradau 15, 4591 Molln

**Architekt:** Architekturbüro ARKD, Hafenstraße 61, 4020 Linz

**PROJEKT 2: THE.RIVERWAVE EBENSEE/OÖ**

**Projektbeschreibung, Besonderheiten:** Ganzjähriges Surfen auf Europas größter künstlicher Flusswelle ist beim Pionierprojekt in Ebensee möglich. Riversurfen ist eine Trendsportart, bei der man auf einer Flusswelle surft – wie am Meer. Dabei machte sich der Bauherr die Energie des Flusses und den Höhenunterschied im Flussbett zunutze. Sind beide Parameter im Einklang, baut sich eine surfbare „stehende“ Welle auf, ganz ohne Pumpen.

Damit bei THE.RIVERWAVE nichts dem Zufall überlassen wird, wird die Welle gezielt mit dem WaveShaper gesteuert. Mittels hydraulisch beweglicher Stahlklappen beschert THE.RIVERWAVE das ganze Jahr über perfekte Surfbedingungen – fernab jeder Küste. Auf einer zehn Meter breiten und bis zu eineinhalb Meter hohen Welle kann man ganzjährig Turns perfektionieren und den Surfhunger stillen.

Die Firma Mittendorfer Beton konnte ihre ausführende Schwesterfirma Mittendorfer Bau mit Transportbeton beliefern, wobei hier hochwertige Betongütern zum Einsatz kamen, die auch im Fluss- bzw. Kraftwerksbau üblich sind. Die Mittendorfer Gruppe konnte hier alle Leistungen aus ihrem Portfolio einsetzen, von der Baugrubensicherung, Erdbauarbeiten, Wasserhaltung und Bauleistung bis zur Lieferung von Transportbeton, Wasserbausteinen und Schottermaterial.

**Auszeichnungsgrund:** Europas größte künstliche Flusswelle

**Einreichendes Unternehmen:** Mittendorfer Beton GmbH & Co KG, Steinkogelstraße 28c, 4802 Ebensee

**Transportbetonlieferant:** Mittendorfer Beton GmbH & Co KG, Steinkogelstraße 28c, 4802 Ebensee

**Ausführendes Unternehmen:** Mittendorfer Bau GmbH & Co KG, Großalmstraße 90, 4813 Altmünster

**Bauherr:** THE.RIVERWAVE, Langwieserstraße 35b, 4802 Ebensee

**Architekt:** concon – construction consulting Di-Qual & Huber, Maximilianstraße 31, D-83278 Traunstein



Foto: © THE.RIVERWAVE

### PROJEKT 3: CAMPUS LENGBACHHOF – EIN UNGEWÖHNLICHES HOTELPROJEKT/NÖ

**Projektbeschreibung, Besonderheiten:** Eine Atmosphäre, in der man sich wohlfühlt: Das Seminarhotel Lengbachhof in Steinhäusl im Wienerwald erweiterte um einen 1.500 Quadratmeter großen Veranstaltungsraum im Freien. Der sogenannte „Campus Lengbachhof“ ist somit eine Eventlocation der Extraklasse. Bevorzugter Baustoff war Beton – und der fügt sich gekonnt zu Natursteinplatten und Kieswegen in das weitläufige Areal ein. Aber nicht nur optisch, sondern auch als tragendes Bauteil sowie funktionales Möbel wurde Beton hier perfekt in Szene gesetzt.

Für Hotelgäste, Hochzeiten, Events aller Art, Familienfeiern und Seminare bietet das neue Areal gleich mehrere Highlights: einen Anbau „Wienerwald“ mit 200 m<sup>2</sup>, einen Zubau für die Küche mit 130 m<sup>2</sup>, das Campus-Gebäude mit seinen 90 m<sup>2</sup>, eine „Feuerbox“ mit 60 m<sup>2</sup> für Grillevents, eine Tribüne und einen großzügig angelegten Pool mit Wellnessgarten. Für die unterschiedlichsten Zwecke und Bauteile wurde Transportbeton verbaut, manchmal auch mit kniffligen Details: Das Campus-Gebäude besteht aus Sichtbeton und Stahlfaserbeton und war aus statischer Sicht das anspruchsvollste Bauunterfangen am Areal. Durch vier Säulen und zwei L-Winkel, die über einen Unterzug aus Stahlfaserbeton gehalten werden, wird die Decke mit den konischen Auskragungen stabilisiert.

Die „Feuerbox“ wurde rundum aus Beton gebaut, so wurde auch dem Brandschutz Rechnung getragen. Die Fassade des Gebäudes wurde zum Zweck passend mit geflämtem Holz (thermisch oberflächenbehandelt) verkleidet. Die sich durch das Areal schlängelnden Wege wurden mit runden Schalungen in frost- und tausalzbeständigem, zudem sandgestrahltem Sichtbeton ausgeführt. Die geschwungene Treppe zur Tribüne hin wurde auf dem Gelände der Parkplätze geschalt, in einem Stück betoniert und danach von einem Kran in die Anlage gehoben. Zusammen mit den weiteren Betontreppen auf dem Gelände dient sie nun als Sitzgelegenheit. Der Pool wurde betoniert und hinterfüllt, das dazugehörige Gebäude auf eine Aaton-Platte betoniert (Beton, der sehr wenig Verdichtungsenergie benötigt, Produktbezeichnung Rohrdorfer Transportbeton) sowie eine Sichtschutzwand aus Sichtbeton errichtet. Da sich das Gelände an einem Hang befindet, wurde ein anspruchsvolles Entwässerungssystem installiert. Das gesamte Gelände wurde mit einer vollflächigen Drainagierung versehen, dabei kamen dementsprechend Drain- und Einkornbeton zum Einsatz (= flächige Versickerungsmöglichkeit und damit keine Bodenversiegelung).

**Auszeichnungsgrund:** Gartenarchitektur in ihrer schönsten Form – ermöglicht durch die Vielseitigkeit des Baustoffs Beton

**Einreichendes Unternehmen:** Rohrdorfer Transportbeton GmbH, Lagerstraße 1-5, 2106 Langenzersdorf

**Transportbetonlieferant:** Rohrdorfer Transportbeton GmbH, Lagerstraße 1-5, 2106 Langenzersdorf

**Ausführendes Unternehmen:** Szabo Josef GesmbH, Bergfeldstraße 8, 3041 Siegersdorf

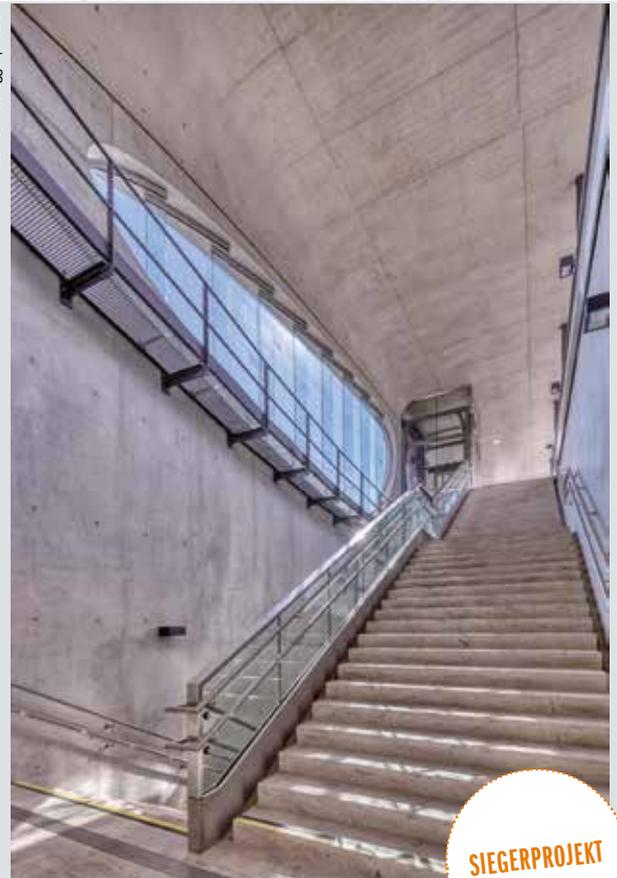
**Bauherr:** Angelika und Hans Böswarth, Steinhäusl 8, 3033 Altlengbach

**Architekt:** Ing. Birgit Kalteis, 3251 Purgstall an der Erlauf



Foto: © Wolkenfrei Eduard Kohl

Foto: © Meieregger, photos



**SIEGERPROJEKT**

### PROJEKT 4: ÖBB BAHNHOF KAPFENBERG, ERRICHTUNG BARRIEREFREIHEIT/STMK.

**Projektbeschreibung, Besonderheiten:** Der Umbau des Bahnhofes Kapfenberg ist Teil der neuen Südstrecke, auf der die ÖBB-Infrastruktur AG derzeit mehr als hundert Neubau- und Modernisierungsprojekte umsetzt. Ein neuer, barrierefreier Personentunnel mit einem ikonischen Eingangsportal über der P&R-Anlage sorgt seit dem Umbau für eine optische Verbindung der beiden Stadtteile nördlich und südlich der Gleise. Beim Eingang über die P&R-Anlage bündelt ein ellipsenförmiges Fenster aus SCC-Beton in Sichtbetonausführung wie ein „Auge“ den Blick auf die Gleis- und Bahnsteiganlagen. Diese komplexen Bauteile mit unterschiedlichen Radien in einer Höhe von 3 m bis 5,50 m entstanden je in einem Guss. Bei der Ausführung wurde die Rezeptur nach Musterversuchen angepasst, um den Beton in das geschlossene Schalungssystem einzubringen und die Anforderungen der Sichtbetonklasse SB3, gemäß ÖBV-Richtlinie, zu erfüllen. Das Beispiel zeigt, dass diese komplexe, verwendene Form unter präziser Abstimmung des Schalungssystems, der Kompetenz des Ausführenden und der Entwicklung einer individuell angepassten Rezeptur als Ortbeton in höchster Qualität hergestellt werden kann. Neben dem „Auge“ wurde weiters die gekrümmte Deckenunterseite des Daches sowie der Abgang in den Personentunnel in Sichtbeton ausgeführt. Somit ergibt sich dem Passanten ein homogenes, leichtes Erscheinungsbild, das den Zweck in den Vordergrund stellt und die Blicke auf das Wesentliche freigibt.

**Auszeichnungsgrund:** Neue Verbindung zweier Stadtteile durch einen hellen und barrierefreien Personendurchgang mit ikonischem Eingang über die P&R-Anlage („Auge“)

**Einreichendes Unternehmen:** Schaberreiter GmbH, Alpinestraße 41a, 8650 Kindberg

**Transportbetonlieferant:** Schaberreiter GmbH, Alpinestraße 41a, 8650 Kindberg

**Ausführendes Unternehmen:** Gebr. Haider & Co Hoch- und Tiefbau GmbH, Industriestraße-Ost 3, 8605 Kapfenberg

**Bauherr:** ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstraße 3, 1020 Wien

**Architekt:** Ostertag ARCHITECTS, Währinger Straße 62, 1090 Wien

**PROJEKT 5: NEUBAU KTM „HOUSE OF BRANDS“ MUNDERFING/OÖ**

**Projektbeschreibung, Besonderheiten:** Das Bürogebäude «House of Brands» am Standort in Munderfing, mit einer Nutzfläche von 8.949,07 m<sup>2</sup>, wurde für das Unternehmen KTM von Hofbauer Liebmann Architekten geplant.

Das Gebäude umfasst im Wesentlichen Büroräumlichkeiten. Im Erdgeschoß sind Ausstellungsflächen, ein Lounge-Bereich sowie ein Multifunktionsaal mit Lagerflächen und ein Besprechungsraum angesiedelt. Die hohen Anforderungen an das Bauwerk wie zum Beispiel die Komplexität des Grundrisses sowie den schwankenden Grundwasserspiegel stets im Auge zu behalten als auch die Qualität des Sichtbetons waren nur einige der vielen Herausforderungen, die in vollster Zufriedenheit für den Bauherrn und den Architekten erfüllt werden konnten.

Im Erdgeschoß erstrahlt die geschliffene Weißbeton-Fläche in Weiß, wo ein spezielles Gesteinskorn vom Dolomitsandwerk aus Berndorf herausragt. Die 14 cm dicke monolithische Bodenplatte inklusive Fußbodenheizung wurde 2-lagig bewehrt eingebaut und mit einer speziellen Terrazzo-Schleiftechnik bearbeitet. Der so angefertigte Boden gleicht einem Terrazzoboden und liegt in der modernen Architektur durch die farbliche Neutralität in homogener Optik im Trend. Die schlichte Eleganz wurde durch die Wahl eines kleinen Größtkorns bestimmt, welche nur durch wenig farbliche Akzente berührt ist. In die Bodenplatte wurde auch eine Betonkernaktivierung integriert. Deren Hauptvorteil liegt darin, die Wärme zwischenspeichern und zeitversetzt wieder abzugeben. Auch bei der repräsentativen Treppenanlage, die zentral im Gebäudekomplex liegt und das Bürogebäude in zwei Bereiche teilt, wie auch bei den Treppen im Fluchtstiegenhaus, die im Kontrast mit dem herkömmlichen Sichtbeton stehen, wurde der Weißbeton eingesetzt. Mittels Schlauchpumpe und einer bis zu 120 Laufmeter langen Schlauchleitung wurde der Weißbeton unter schwierigsten Bedingungen durch die DBS Industrieböden GmbH perfekt eingebaut und anschließend geschliffen.

Bei der Hauptzufahrt und der Tiefgaragenabfahrt wurde mit einem frost-tausalzbeständigen Beton gearbeitet, der sich perfekt in das Bild des Areals einbringt. Das Vorhaben brachte also weitere besondere Herausforderungen des Schleifens im Innenraum sowie das Stocken im Außenbereich mit sich. Beide Oberflächenbehandlungen bedürfen ausreichender Erfahrung und großer Handwerkskunst. Den speziellen Weißbeton, der in dieser Zusammensetzung noch nie verwendet wurde, sowie alle anderen Betonsorten, die bei diesem Bauvorhaben eingebaut wurden, erzeugte und lieferte die Fa. Salzburger Sand- & Kieswerke GmbH aus Salzburg.

**Auszeichnungsgrund:** Dieses Projekt ist der Beweis dafür, dass durch den Einsatz von Transportbeton, der zu 100 % aus natürlichen Rohstoffen besteht, der Gestaltungsvielfalt verschiedenster Anwendungen keine Grenzen gesetzt sind.

**Einreichendes Unternehmen:** Salzburger Sand- & Kieswerke GmbH, Straniakstraße 1, 5020 Salzburg

**Transportbetonlieferant:** Salzburger Sand- & Kieswerke GmbH, Straniakstraße 1, 5020 Salzburg

**Ausführende Unternehmen:** Waizenauer Bauunternehmen GmbH & Co KG, Pram 3, 4775 Taufkirchen an der Pram und DBS Industrieböden GmbH, Dambach 10, 4501 Neuhofen

**Bauherr:** Pierer Immoreal GmbH, Edisonstraße 1, 4600 Wels

**Architekt:** Hofbauer Liebmann Architekten ZT GmbH, Edisonstraße 1, 4600 Wels

12

**SIEGERPROJEKT**



Foto: © SORAVIA



**PROJEKT 6: TRIIIPLE, WIEN**

**Projektbeschreibung, Besonderheiten:** Mit TRIIIPLE entwickelten die Projektpartner SORAVIA und ARE DEVELOPMENT in enger Zusammenarbeit mit der Stadtgemeinde Wien ein Lebensraumkonzept direkt am Donaukanal und damit am Tor zu Stadt, Land und Fluss. Wien Landstraße hat nun seine eigene weithin sichtbare, einzigartige Skyline. 35 Monate, fast zehn Kilometer Treppengeländer und 13,24 Kilometer Bohrpfähle ist es her, seit 2017 der Startschuss gefallen ist. Vom Start weg überzeugten die drei Türme aus der Feder des Architektenteams von Henke Schreieck Anrainer wie Interessenten. Mit einem Projektvolumen von über EUR 300 Millionen und einer Nutzfläche von rund 77.000 m<sup>2</sup> schreibt TRIIIPLE damit neue Wiener Wohnraumgeschichte. Die Fertigstellung ist für Herbst 2021 geplant.

**Wohnen auf hohem Niveau.** Turm 1 und Turm 2 verfügen über jeweils rund 245 Wohneinheiten. TrIIiple bietet eine einzigartige Kombination an Serviceleistungen mit Concierge, Eventküchen, Gemeinschaftsterrassen, Salon mit Bibliothek, Barbecue Lounge, Rooftop Pools und Waschsalon. Es verfügt über eine In-House-Infrastruktur mit Shops, Gastronomie, Cafés und Kindergarten und hat eine ideale Anbindung an Innenstadt, Hauptbahnhof, Flughafen und den Prater genau gegenüber.

**Direkt am Wasser gelegen.** TrIIiple ist das bislang einzige Waterfront-Projekt am Donaukanal. Wenige Meter entfernt befindet sich ein eigener Aussichtspavillon mit Blick Richtung Wasser. Möglich wird das durch die Überplattung der Erdberger Lände, die zum 4.000 m<sup>2</sup> großen Vorgarten von TrIIiple wird und neben Kinderspielflächen auch einen Sportplatz und eine für alle TrIIiple-Bewohner exklusiv nutzbare Barbecue Lounge bietet. Während die Türme 1 und 2 rein für freifinanzierten Wohnraum genutzt werden, entstehen im Turm 3 rund 670 Mikroapartments mit Größen von 22 m<sup>2</sup> bis 55 m<sup>2</sup>. Sie werden das neue Zuhause für zahlreiche Studenten und Young Professionals, die gerade die Nähe zur neuen Wirtschaftsuniversität nutzen.

**Gutes Klima dank Donaukanal.** Um die Klimatisierung der Wohneinheiten möglichst nachhaltig zu gestalten, setzt man auf die Kraft des Wassers bzw. dessen kühlende Eigenschaft zur Regulierung der Temperatur in den Wohneinheiten. Ein eigens gebautes Wasserkraftwerk nutzt das thermische Potential von Wasser zur Heizung und Kühlung. Dazu wird aus dem Donaukanal Wasser entnommen, um es mit Hilfe von Wärme-/Kältekoppelungsanlagen in Energie umzuwandeln. So wird bedarfsgerecht ökologische und CO<sub>2</sub>-neutrale Wärme- und Kühlenergie erzeugt. Um die Ökobilanz weiter zu verbessern, wird für den Betrieb der Technik ausschließlich Grünstrom bezogen. So wird eine 100 % ökologische Wärme- und Kälteversorgung ermöglicht.

**Auszeichnungsgrund:** Mit TrIIiple wurde ein Lebensraumkonzept direkt am Donaukanal entwickelt – die perfekte Kombination aus Arbeiten, Leben und Wohnen. TrIIiple bietet neben hochwertigen Eigentumswohnungen eine umfassende Infrastruktur und eine Vielzahl an Services.

**Einreichendes Unternehmen:** Schnirchgasse 9-9A GmbH & Co KG, Trabrennstraße 2b, 1020 Wien

**Transportbetonlieferant:** Transportbeton GesmbH & Co KG, Wildpretstraße 5, 1110 Wien

**Ausführendes Unternehmen:** STRABAG AG, Donau-City-Straße 9, 1220 Wien

**Bauherr:** SORAVIA und ARE Austrian Real Estate, Thomas-Klestil-Platz 3, 1030 Wien bzw. Trabrennstraße 2b, 1020 Wien

**Architekt:** Henke Schreieck Architekten, Neubaugasse 2, 1070 Wien

Foto: © Iotharprokop

PROJEKT 7: KASEMATTEN UND NEUE GALERIE WIENER NEUSTADT/NÖ

**Projektbeschreibung, Besonderheiten:** Als bahnhistorisch einzigartige Wehranlage sind die Kasematten von großer historischer Bedeutung und stellen ein wichtiges architektonisches Erbe der Stadt Wiener Neustadt und der Region dar.

Im Nordbereich an der Bahngasse in Wiener Neustadt wurde das Welcome Center als Besucherzentrum und im südwestlichen Bereich wurde die Neue Galerie als multifunktionales Ausstellungs- und Veranstaltungsgebäude errichtet. Die historischen Räume und Mauern in Ziegel und Stein werden durch Sichtbetonelemente ergänzt. Dieser Umgang mit Materialität hebt das Neue und das Alte klar voneinander ab, erzeugt aber dennoch im Gesamten den Eindruck eines selbstverständlichen Miteinanders. Der Bauteil der halb versenkten Neuen Galerie ist auch aus Stahlbeton errichtet. Darauf setzt ein Dach in Stahlbau-Leichtkonstruktion auf. Der Boden wurde als rohe Betonfläche ausgeführt.

Die Bauteile werden grundsätzlich durch eine Kombination aus Fußbodenheizung und Betonkernaktivierung beheizt und gekühlt. Heizung und Kühlung werden zu je 100 % über die thermische Nutzung des Grundwassers durch Wärmepumpe und Kältemaschine und direkte Nutzung des Grundwassers zur Kühlung abgedeckt.

ARCHITEKTUR – WELCOME CENTER

Das Welcome Center ist eine zweischalige, kerngedämmte Konstruktion mit Sichtbeton innen und außen. Die nordseitige Außenschale liegt als großflächiger Balken auf der mittleren Querwand und den Außenwänden auf und überspannt die verglaste Öffnung zum Vorplatz. Der Raum zwischen Kasematten und Welcome Center ist aus statischen Gründen mit Magerbeton aufgefüllt, um den Druck durch eine Eigenstabilität zu minimieren.

Sämtliche Wände des Welcome Centers sind in Sichtbeton und sämtliche Böden sind in Terrazzo ausgeführt. Sowohl die Nord- als auch die Westfassade sowie alle Decken sind ebenfalls in Sichtbeton ausgeführt.

ARCHITEKTUR – NEUE GALERIE

Die Neue Galerie ist eine Stahlbetonwanne, die zur Hälfte im Gelände abgesenkt ist und auf einer durchgehenden Fundamentplatte aufliegt. Das Shed-Dach ist eine Leichtkonstruktion aus Stahlfachwerk, die auf den Außenwänden aufliegt. Die Passage, die unter den Außenanlagen von den Kasematten in die Neue Galerie führt, ist ebenfalls aus Stahlbeton.

Die Böden im öffentlich zugänglichen Teil der Neuen Galerie sind Terrazzoböden. Im Untergeschoß kommen Beläge wie Estrich/Quarzestrich zum Einsatz. Alle Wände und Decken im Bauteil sind als Sichtbeton ausgeführt. Die Fassade der neuen Galerie wurde in perforiertem Aluminiumwellblech hergestellt.

**Auszeichnungsgrund:** Die perfekte Diversität der Materialien und Baustile erzeugt im Gesamten den Eindruck eines selbstverständlichen Miteinanders.

**Einreichendes Unternehmen:** Wopfinger Transportbeton Ges.m.b.H., Brückenstraße 3, 2522 Oberwaltersdorf

**Transportbetonlieferant:** Wopfinger Transportbeton Ges.m.b.H., Brückenstraße 3, 2522 Oberwaltersdorf

**Ausführendes Unternehmen:** Bauunternehmung Granit Gesellschaft m.b.H., Hertha-Firnberg-Straße 6, BT F, 1. OG, 1100 Wien

**Bauherr:** Landesausstellung- Planungs- Errichtungs- und Organisations GmbH, Hauptplatz 1-3, 2700 Wiener Neustadt

**Architekt:** bevK perovic arhitekti d.o.o., Dunajska 49, 1000 Ljubljana, Slowenien



Foto: © Wopfinger Transportbeton Ges.m.b.H.



Foto: © Wopfinger Transportbeton Ges.m.b.H.

PROJEKT 8: ERLAUFBRÜCKE NORD B25.14E, UMFABRUCH WIESELBURG/NÖ

**Projektbeschreibung, Besonderheiten:**

**Erlaufbrücke in semi-integraler Ausführung.** Im Zuge eines Value Engineerings wurden für die Errichtung der Großbrücke semi-integrale, schlaff bewehrte 4-stegige Plattenbalken vorgeschlagen. Die 4-stegigen Plattenbalken weisen eine Konstruktionshöhe zwischen 2,0 m in Feldmitte bzw. bis zu 4,0 m über den Stützen auf. Durch die Errichtung der Widerlager mittels Doppelwände (inkl. schlanker Federwände) und schlanker Stützen können die Bauwerksbewegungen schadlos aufgenommen werden. Der Einbau von Lagern kann somit entfallen. Lediglich der Einbau von Fahrbahnübergängen ist erforderlich.

**Einzelstützweiten von 50 m als schlaff bewehrter Plattenbalken.** Aus Gründen der Gebrauchstauglichkeit kommt bei derartigen Spannweiten üblicherweise eine Ausführung in Spannbetonbauweise zur Ausführung. Durch aufeinander abgestimmte Schlankheiten und somit auch Steifigkeiten zwischen Feld- und Stützenquerschnitt, kombiniert mit schlanken Pfeilern und Federwänden, können auch die Schnittkräfte optimiert werden. Dadurch ist eine Ausführung ohne Spannbeton möglich. Besonderes Augenmerk im Zuge der Modellierung wurde vor allem dem Thema Gebrauchstauglichkeit (Rissbildung, Kurzzeit- und Langzeitverformungen) gewidmet.

Um die Berechnung der Gebrauchstauglichkeit so wirklichkeitsnah wie möglich zu gestalten, wurde vorab ein intensives, einjähriges Betonversuchsprogramm gestartet.

**Errichtung der Erlaufbrücke.** Die 33,0 m bzw. 30,0 m großen Randfelder wurden mittels eines konventionellen Lehrgerüsts aus Stahlträgern sowie eines Hilfsjochs je Feld hergestellt. Die Errichtung des 50-m-Feldes erfolgte in drei Bauabschnitten mittels 2,3 m hoher, rund 50 m langer Gitterträger ohne Zwischenstützung. Um die Betonierlast tragen zu können, wurden die 33 m langen angrenzenden Felder inkl. eines jeweils 12 m langen Kragarmes des 50-m-Feldes betoniert. Für die Betonierung des 26 m langen Schlusstückes wurden die Rüstträger mittels Koppelfugenträger auf die bereits errichteten Kragarme aufgehängt und die Betonier- bzw. Rüstungslast somit abgetragen.

**Monitoring.** Um die tatsächlichen Verformungen mit den Versuchs- bzw. Rechenergebnissen vergleichen zu können, wurde ein Messprogramm während des Baus sowie ein Langzeitmonitoring (mind. 10 Jahre) vorgesehen. Dieses besteht aus laufenden Verformungsmessungen des 50-m-Feldes sowie 16 im Tragwerk eingebauten Schwingsaiten. Diese messen einerseits die Betondehnungen und -stauchungen bzw. den Temperaturverlauf. Hierdurch entsteht erstmals ein mindestens 10-jähriger in situ Kriechversuch. Nach dem Einbau der Fahrbahnübergänge ist weiters vorgesehen, die absolute Längsverformung der Brücke durch die Installation von Wegaufnehmern bei den Federwänden zu bestimmen. In Kombination mit dem Temperaturverlauf kann somit auf die tatsächliche Zwangsbeanspruchung rückgeschlossen werden.

**Auszeichnungsgrund:** Brückenbau in revolutionärer Bauweise im Einklang mit der Natur

**Einreichendes Unternehmen:** Wopfinger Transportbeton Ges.m.b.H., Brückenstraße 3, 2522 Oberwaltersdorf

**Transportbetonlieferant:** Wopfinger Transportbeton Ges.m.b.H., Brückenstraße 3, 2522 Oberwaltersdorf

**Ausführendes Unternehmen:** ARGE B25 UF Wieselburg, Feldgasse 14, 8025 Graz

**Bauherr:** Amt der NÖ Landesregierung, Landhausplatz 1, 3109 St.Pöten

**Architekt:** Ing. Büro ste.p ZT-GmbH, Mommsengasse 31, 1040 Wien

Betonwerbung

## Neue BMÖ-Kampagne – „Natürlich Beton“

Bereits im letzten Jahr konnten wir über die neue Beton-Kampagne berichten. In dieser werden die Vorteile des Baustoffes Beton bei den Themen Klimaschutz, Umweltfreundlichkeit, Bodenverbrauch, Recycling, Regionalität und Kreativität besonders hervorgehoben. Einige dieser Themen wurden vom Baustoff Beton bisher nicht besetzt, jetzt werden auch hier die Vorteile aufgezeigt.

**D**enn gerade der Baustoff Beton bietet bei vielen dieser Themen Lösungen, die von keinem anderen Baustoff verwirklicht werden können.

So ist der Baustoff Beton zum Beispiel beim Thema Bodenverbrauch ein Lösungsansatz für das Problem des übermäßigen Flächenverbrauches. Mit Beton kann der Bodenverbrauch minimiert werden, denn nur mit ihm kann in die Tiefe wie auch in die Höhe gebaut werden. Dadurch wird die bebaute Grundfläche maximal genutzt, Wiesen und Wälder werden geschont. Vor allem gewerbliche Verkaufsflächen, die häufig eingeschobig mit angrenzenden Parkflächen ausgeführt werden, könnten zum Beispiel mit Tiefgarage und Wohneinheiten in den Obergeschoßen gebaut werden – ein Ansatz, der im urbanen Bereich vielfach bereits Anwendung findet, im ländlichen Raum leider bisher kaum umgesetzt wurde. Hier gilt es seitens der Politik, Rahmenbedingungen zu schaffen, um den Bodenverbrauch zu reduzieren und maximal zu nutzen.

Auch das Thema Kreislaufwirtschaft ist ein wesentlicher Aspekt für den Klima- und Umweltschutz. Gerade hier bietet Beton eine einzigartige Chance: Aus Beton wird wieder Beton. Aufgebrochener Altbeton kann zu 100% wieder für die Herstellung von neuem Beton verwendet werden. Damit kann der Baustoff zur Gänze in einer Kreislaufwirtschaft gehalten werden, ohne ein sogenanntes „Downcycling“ betreiben zu müssen.

Die aktuellen TV- und Hörfunkspots greifen zwei wesentliche Themen der neuen Kampagne heraus: die Umwelt und das Klima. Unterstützt werden diese von Online-Aktivitäten. Zusätzlich verstärkt wurden die Botschaften mit PR-Maßnahmen sowie Anzeigen in diversen Printmedien. Hier werden alle The-



Christoph Ressler (l., GVTB), Claudia Dankl (m., Z+B) und Gernot Brandweiner (r., VÖB) stellten die Themen der neuen Kampagne der Betonwerbung vor und standen den anwesenden Journalisten Rede und Antwort.

Foto: © Martin Hörmandinger

men – Klimaschutz, Umweltfreundlichkeit, Bodenverbrauch, Recycling, Regionalität und Kreativität – abgedeckt.

### HOHE AUFMERKSAMKEIT

Nach Ende der ersten Kampagnenschaltung in TV und Hörfunk wurde eine Marktanalyse zur Werbewirksamkeit der Maßnahmen durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass die neue Kampagne mit sehr guten Werten bei Bekanntheit und Gefälligkeit nicht nur nahtlos an jene Werte der alten TV- und Hörfunkspots anschließen konnte, sondern vor allem bei den Hörfunkspots eine deutliche Verbesserung erreicht werden konnte.

Wie tief verankert aber nach wie vor manche Vorurteile gegenüber dem Baustoff Beton in der breiten Öffentlichkeit sind, zeigten einige Reaktionen von Sehern bzw. Hörern. Gleich

nach Kampagnenstart gingen Beschwerden beim Österreichischen Werberat ein, dass Unwahrheiten verbreitet werden und dass diese Werbung umgehend zu unterbinden wäre. Die Vorwürfe lauteten auf „Irreführung“, die Verbreitung von Unwahrheiten bis hin zu „Beton ist der Klimakiller schlechthin“. Vorurteile, die durch Unwissenheit, falsche oder mangelhafte Informationen und „Beton-Bashing“ nach wie vor weit verbreitet sind. Angesichts der Beschwerden ersuchte der Österreichische Werberat um eine Stellungnahme bei Betonmarketing Österreich an. Diese wurde umgehend an den Werberat übermittelt und die Richtigkeit der Werbebotschaften, „Beton ist ein natürlicher Baustoff“ und „kann dazu beitragen das Klima zu schützen und zu verbessern“, untermauert. Eine Unterbindung der neuen Werbekampagne stand seitens des Österreichischen Werberates nie im Raum.

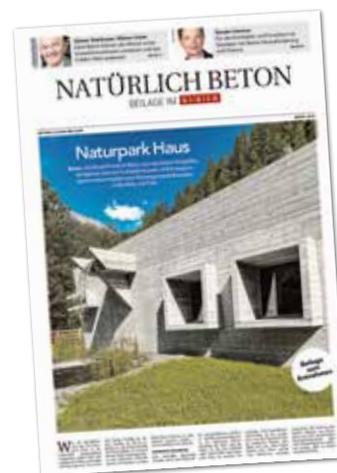
**OFFENSIVE KOMMUNIKATION**

Um Vorurteile gegenüber dem Baustoff Beton zu entkräften, veranstaltete das BMÖ Ende Sommer 2020 ein „Experten-Gespräch“ unter dem Titel „Beton-Zukunftsdialog“. In einer kleinen Gesprächsrunde mit ausgewählten Vertretern von Behörden, NGOs und Politik berichteten die drei Geschäftsführer der Trägerverbände des BMÖ (Christoph Ressler – GVTB, Gernot Brandweiner – VÖB, Sebastian Spaun – VÖZ) über die Vorteile des Baustoffs Beton mit Fokus auf Natürlichkeit, Klimaschutz, Umweltfreundlichkeit, Bodenverbrauch, Recycling und Regionalität.

Fortgesetzt wurde diese Offensiv-Kommunikation mit einer Pressekonferenz unter dem Titel „Natürlicher und innovativer Baustoff für klima- und umweltgerechtes Bauen – Beton als Wegbereiter einer nachhaltigen Klimazukunft“. Dazu wurden ausgewählte Journalisten von Tages- und Fachzeitschriften Ende Oktober 2020 zum Dialog geladen. Auch hier konnte ausführlich auf die Themen der neuen Kampagne eingegangen und Fragen der Journalisten eingehend beantwortet werden.

Seit rund zehn Jahren arbeiten die drei Trägerverbände – der Güteverband Transportbeton, der Verband Österreichischer Beton- und Fertigteilwerke und die Vereinigung der Österreichischen Zementindustrie – im Verein „Betonmarketing Österreich“, kurz BMÖ, zusammen. In diesen zehn Jahren standen anfangs eine Verbesserung des Images von Beton und danach eine Kampagne zur Vermittlung von Information, wie zum Beispiel zum Thema „Heizen und Kühlen“ im Mittelpunkt. Im Fokus der immer lauter werdenden Klima- und Umweltdiskussion und der bestehenden Herausforderungen für den Baustoff Beton wird auch das Betonmarketing Österreich in der Struktur und in der Ausrichtung angepasst. Erste strukturelle Maßnahmen zur Effizienzsteigerung wurden bereits umgesetzt. Eine Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit und der stärkeren Positionierung des Baustoffes Beton ist eingeleitet.

Als erster Output dieser verstärkten Öffentlichkeitsarbeit erschien Mitte März 2021 eine mehrseitige Sonderbeilage im Kurier mit dem Titel „Natürlich Beton“. Darin erläutern Experten und Entscheidungsträger die Vorteile von Beton. Günter Steinbauer von den Wiener



Linien hebt hervor, „dank Beton können die Wiener Linien Umweltinnovationen umsetzen und das U-Bahn-Netz ausbauen“. Renate Hammer, Architektin und Forscherin, meint „Gestalten mit Beton ist Herausforderung und Chance“ und Paul Hellmeier, Leiter der Wiener Wasserwerke, stellt klar, „durch die Betonbehälter ist es möglich, den hohen Standard der Trinkwasserversorgung aufrechtzuhalten“. Diese und noch viel mehr Argumente, sich für den Baustoff Beton zu entscheiden, werden in der Kurierbeilage aufgegriffen und erklärt. Die Veränderungen im Betonmarketing Österreich sollen Mitte 2021 abgeschlossen sein. Doch schon jetzt wird mit Hochdruck an den neuen Aufgaben gearbeitet. (.)

# Klippe im Weinviertler Meer und Felsen der Kirche – „Natürlich Beton“

In Auersthal, 30 Kilometer nördlich von Wien, wurde im September eine neue Kapelle von Weihbischof Franz Scharl gesegnet. Baumeister Rudolf Lahofer und Künstler Manfred H. Bauch setzten eine zeitgenössische Form um.

Die neue Margarethen-Kapelle erinnert an eine felsige Klippe, gelegen im sonst sanften „Meer“ der Weinviertler Hügel. Für den Künstler Manfred H. Bauch spielt auch das biblische Bild des Felsens mit, auf dem die Kirche gebaut ist. Beim Betreten des kleinen Gotteshauses durchschreitet der Besucher drei Pforten. Die Idee dahinter erklärt Bauch so: „Der Suchende wird vor dem Betreten des sakralen Raumes klein, um das Größere erfahren zu können.“ Im Innenraum wirken die von Bauch in der Glasmalerei des Stiftes Schlierbach (OÖ) erstellten Fenster.

**ZEICHEN DER DANKBARKEIT**

Initiator, Erbauer und Eigentümer des Kapellenhauses ist Baumeister Rudolf Lahofer. Seit 20 Jahren beschäftigt ihn die Idee – nun, zu seinem 70. Geburtstag, hat er damit verschiedene Anlässe verknüpft.

**BEITRAG ZUM GLAUBEN**

„Es war mir ein Anliegen, einen Beitrag zu Kultur und Glauben in meiner Heimat zu leisten“, sagt Baumeister Rudolf Lahofer. (.)



Foto: © Romana Fumkrantz

## Lehrberuf Transportbetontechnik – Lehrabschlussprüfung 2020

Die Lehrabschlussprüfung für den Lehrberuf Transportbetontechnik war 2020 aufgrund der Corona-Pandemie eine Herausforderung für die Organisation, die der neue Vorsitzende der Lehrabschlussprüfung, Ing. Eric Bauer von der Bernegger GmbH, bravourös meisterte.

Das Jahr 2020 war gekennzeichnet von den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Maske tragen, Abstand halten, Hände desinfizieren und Beschränkungen in vielen Bereichen unseres täglichen Lebens haben uns vor bisher ungeahnte Herausforderungen gestellt – so auch bei der Lehrabschlussprüfung im Herbst 2020. Die relativ geringe Zahl an Lehrlingen, die 2020 zur Abschlussprüfung angetreten sind, nämlich fünf, hat die Abwicklung etwas erleichtert. Trotzdem mussten natürlich auch während der gesamten Prüfung, die so wie in den Vorjahren aus einem theoretischen und einem praktischen Teil mit abschließendem Fachgespräch bestand, die entsprechenden Hygienemaßnahmen eingehalten werden.

Ing. Eric Bauer (Bernegger GmbH) führte bei der Lehrabschlussprüfung 2020 erstmals den Vorsitz. Unterstützt wurde er von Franz Podhraski, der in seiner aktiven Berufslaufbahn zuletzt bei der Schotter- und Betonwerk Karl Schwarzl Betriebsgesellschaft m.b.H. für das Labor zuständig war, und von DI Christoph Ressler, der interimistisch die Prüfagenden von



Beim Fachgespräch mussten die Kandidaten ihr Fachwissen in mehreren Themenbereichen unter Beweis stellen. Selbstverständlich wurden auch hier die erforderlichen Schutzmaßnahmen wegen Covid-19 eingehalten. Im Bild Franz Podhraski beim Fachgespräch mit einem Lehrling.

Ing. Hans Andorfer übernommen hat. Stattgefunden hat die Lehrabschlussprüfung, wie schon in den vergangenen Jahren, bei der Oberösterreichischen Boden- und Baustoffprüfstelle (OÖ BPS) in Leonding.

Am ersten Tag wurde anhand eines praktischen Beispiels eine normkonform zu wählende Betonsorte ermittelt, die zugehörige Mischungsberechnung durchgeführt, die Ausgangsstoffe exemplarisch geprüft und vorbereitet, die Frischbetonausgangsstoffe eingewogen, gemischt und anschließend einer kompletten Frischbetonprüfung unterzogen. Jeder Lehrling musste dabei sein erworbenes Fachwissen sowohl theoretisch wie auch praktisch unter

Beweis stellen. Am zweiten Tag fanden die sogenannten „Fachgespräche“ als Einzelgespräch mit den jeweiligen Kandidaten statt. Dabei wurde jeder Lehrling einzeln mündlich zu den unterschiedlichen Themenbereichen Ausgangsstoffe, Betontechnologie und zu praktischen Beispielen und Aufgabenstellungen aus dem „Transportbetonalltag“ befragt.

Das Ergebnis war wieder sehr erfreulich. Alle fünf Kandidaten, diesmal ausschließlich männliche, konnten die Lehrabschlussprüfung 2020 erfolgreich abschließen. Mit einer besonders guten Leistung, die mit einem „Ausgezeichneten Erfolg“ belohnt wurde, hob sich Christian Kirchmair von der Ing. Hans Bodner BauGesmbH & Co KG hervor. Kirchmair konnte dabei auf seine dort jahrelang erworbenen Erfahrungen in zahlreichen Stationen zurückgreifen. Nach seiner ersten handwerklichen Lehrausbildung stieg Kirchmair in den Bereich der Betonauslieferung ein und war dort unter anderem auch als Betonpumpenfahrer tätig, bevor er schließlich im Labor Fuß fasste. Dort entschied er sich schlussendlich, eine weitere Lehrausbildung Transportbetontechnik zu absolvieren. (.)



Christian Kirchmair (l.) von der Ing. Hans Bodner BauGesmbH & Co KG konnte die Lehrabschlussprüfung als Jahrgangsbester mit einem „Ausgezeichneten Erfolg“ abschließen. Der Vorsitzende der Lehrabschlussprüfung, Ing. Eric Bauer (r.), zeigte sich sichtlich beeindruckt vom Fachwissen und dem Erfahrungsschatz des Kandidaten.

## Neue Imagevideos zum Lehrberuf „Transportbetontechnik“

**Der generelle Fachkräftemangel ist derzeit permanentes Tagesthema. Im Jahr 2009, als dieses Thema noch nicht so virulent war, wurde der Lehrberuf Transportbetontechnik geschaffen, um eine Fachausbildung auch im Bereich Transportbeton anbieten zu können. Eine weise Vorausschau, wie sich zeigt.**

Der Lehrberuf Transportbetontechnik wurde auf Wunsch der Transportbetonbranche vor rund zehn Jahren ins Leben gerufen. Der GVTB war dabei federführend tätig und begleitet und unterstützt seither diese Lehrausbildung. Viele Transportbetonfirmen haben in den letzten Jahren erfolgreich auf die Möglichkeit der Ausbildung von Mitarbeitern im eigenen Betrieb zurückgegriffen und die Ausbildung von Fachkräften hat sich als wertvolle Bereicherung für die Branche etabliert. Doch viele Branchen buhlen um die besten Lehrlinge. Dabei spielt natürlich auch die Bekanntheit eines Lehrberufes eine wichtige Rolle. Auf Anregung zahlreicher Mitgliedsunternehmen hat der GVTB neue Imagevideos produziert, die einerseits den Lehrberuf selbst und andererseits das Umfeld der Lehrlinge im Betrieb vorstellen. „Echte“ Lehrlinge und „echte“ Drehorte sorgen für hohe Authentizität. Es wurde penibel darauf geachtet, dass die Clips möglichst firmenneutral gestaltet sind, damit sie von allen Mitgliedsunternehmen unseres Verbandes verwendet werden können. Auch bei den Rechten an den Videos wurde darauf geachtet, dass diese zeitlich und örtlich unbegrenzt von den Mitgliedern unseres Verbandes genutzt werden können. Nachdem die Videos im Sommer 2020 gedreht wurden, waren auch die entsprechenden Sicherheitsvorkehrungen wegen Covid-19 einzuhalten.

Um den Lehrberuf Transportbetontechnik über unterschiedliche Medien einem breiten Publikum zugänglich zu machen, wurden unterschiedliche Varianten erstellt. In einem „Gesamtvideo“ werden alle wesentlichen Arbeitsbereiche und Tätigkeiten präsentiert. Daraus wurden drei „Kurzvideos“ mit einer Dauer von jeweils rund einer Minute geschnitten, welche die Arbeitsbereiche Transportbetonwerk, Mischerkabine und Betonlabor einzeln vorstellen. Alle diese Kurzvideos wurden so gestaltet, dass sie auch einzeln präsentiert werden können. Ergänzend dazu sind noch weitere kurze Statements der Lehrlinge mit einer Dauer von rund 10–20 Sekunden verfügbar.

Um diese neuen Videos einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen, hat der Güterverband Transportbeton einen eigenen YouTube-Kanal eingerichtet. Jedes Mitgliedsunternehmen kann von seiner eigenen Homepage einen Link dorthin setzen. Die neuen Videos stehen zudem auf der Website des GVTB zur Verfügung. Die Mitglieder haben bereits die erforderlichen Zugangsdaten erhalten, um die Filme für den Eigengebrauch herunterzuladen. Ein weiteres spezielles Zusatzangebot erging bereits exklusiv an alle Mitglieder des Güterverbandes Transportbeton. Sie haben die Möglichkeit, die Videos co-branden zu lassen und damit entweder zu Beginn und bzw. oder am

Ende ihre eigenen Firmenlogos mit Kontaktdaten einzubauen. Bei Interesse kann die Film-Agentur direkt beauftragt werden. Damit werden die neuen Videos zu Botschaftern der jeweiligen Unternehmen und können für die Anwerbung von Lehrlingen individuell eingesetzt werden.

Großer Dank gilt den beiden Mitgliedsunternehmen, die bei der Erstellung der Videos maßgeblich beteiligt waren und sowohl die Drehorte wie auch die Lehrlinge zur Verfügung gestellt haben. Die Werksaufnahmen und jene in der Mischerkabine wurden im neuen Transportbetonwerk der Firma Rohrdorfer Transportbeton in Kapfenberg gemacht. Vielen Dank an Ing. Mag. (FH) Michael Vanek und Adelheid Graf sowie an die Verantwortlichen und Mitarbeiter des Werkes. Die Aufnahmen im Betonlabor erfolgten im Labor der Firma Wopfinger Transportbeton in Oberwaltersdorf. Vielen Dank an die Laborverantwortlichen und an die Mitarbeiter im Labor. Die Lehrlinge wurden alle ebenfalls von Wopfinger Transportbeton für die Dreharbeiten zur Verfügung gestellt. Großer Dank an alle Lehrlinge und an Mag. Katharina Kindelmann von Wopfinger Transportbeton für die Organisation, die Betreuung und das Coaching der Lehrlinge. Den Interviewer hat Michael Auferbauer gespielt – ein ehemaliger Transportbetontechnik-Lehrling der Firma Rohrdorfer Transportbeton. Auferbauer hat nach erfolgreichem Abschluss der Lehre einen weiteren Bildungsweg eingeschlagen und studiert nun in Wien. Die Dreharbeiten fanden während seines Praktikums bei der Firma Rohrdorfer Transportbeton statt. (.)

Michael Auferbauer (l.) mit Bianca Fux und Niklas Brunner (beide WTB) bei der Vorstellung des Betonlabors.

Niklas Brunner (WTB) und Michael Auferbauer (r.) in der Mischerkabine im Transportbetonwerk in Kapfenberg.

Michael Auferbauer (l.) und Simon Schröckenstein (WTB) im Transportbetonwerk in Kapfenberg.



Rückblick und Ausblick bei Seminaren

## Seminare in Zeiten der Pandemie



Die BETONAKADEMIE ist österreichweit der führende Anbieter bei Seminaren zur Aus- und Weiterbildung auf dem Sektor Beton und Bautechnik. Von den beiden Kooperationspartnern, dem Güteverband Transportbeton und der Österreichischen Bautechnik Vereinigung, werden jährlich mehr als 50 verschiedene Seminararten und über 140 Seminartermine angeboten. Bisher konnte die BETONAKADEMIE österreichweit mehr als 22.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer bei den Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen begrüßen.

**A**uch das Seminarjahr im Winter 2019/2020 versprach angesichts der zahlreichen Anmeldungen Ende 2019 und Anfang 2020 ein neues Rekordjahr zu werden. Doch dann kam alles anders als erwartet. Die Corona-Krise führte zu einem jähen Ende: Die Betontechnologie-Seminare konnten großteils noch im Jänner und Februar abgehalten werden, die Spezialseminare mussten Mitte März unterbrochen werden. Erst im Herbst 2020, nachdem die Covid-19-Ansteckungszahlen im Sommer deutlich zurückgegangen waren, konnte der Regelbetrieb unter neuen Voraussetzungen wieder aufgenommen werden. Deutlich begrenzte Teilnehmerzahlen, Abstandsregeln und Maskentragen beeinflussten die Rahmenbedingungen für die Abhaltung der Seminare. Unter diesen Auflagen konnten noch zahlreiche Seminare im Herbst 2020 abgehalten werden, was schlussendlich auch zu einem guten Jahresergebnis führte. Rund 2.000 Teilnehmer/innen besuchten die Seminare der BETONAKADEMIE im Seminarjahr 2019/2020 – und das trotz Pandemie!

### DAS SEMINARJAHR 2020/2021

So wie sich die Ansteckungszahlen bei Covid-19 in Wellenbewegungen abbilden lassen, so schwankten auch Optimismus und Enttäuschung bei der Planung und Abhaltung der Seminare im Winter 2020/2021. Konnte man im Herbst 2020 bei der Planung für die Seminare im Winter 2020/2021 mit einem gewissen Zweckoptimismus von einem vielleicht eingeschränkten Abhalten von Prä-



Bei den Betontechnologie-Prüfungen 2021 wurden alle erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen eingehalten. Alle Teilnehmer/innen wurden vor der Prüfung mit einem Antigen-Schnelltest getestet bzw. konnten sie diesen bereits vorweisen.

senzseminaren ausgehen, so wurde dieser im November und Dezember 2020 bei deutlich ansteigenden Coronazahlen wieder gedämpft. Daher musste Mitte Dezember 2020 die Entscheidung getroffen werden, die Präsenztermine im Jänner und Februar 2021 nicht zu veranstalten. Die Hoffnung war, dass mit den angekündigten Impfungen in absehbarer Zeit auch Präsenzseminare wieder bedenkenlos abgehalten werden können. Leider wurde diese Hoffnung bis dato nicht erfüllt.

Damit blieb nur noch der Weg, auch die Seminare der BETONAKADEMIE, soweit möglich und sinnvoll, online abzuhalten. Ende Februar 2020 starteten diese mit Betontechnologie 1, gefolgt von Betontechnologie 2. Auch die Prüfungsvorbereitung für beide Seminare wurde online abgehalten. Die Prüfungen erfolgten wie bisher in Präsenz.

Mit einem negativen Coronatest als Eintrittskarte wurden die Prüfungen für Betontechnologie 1 und 2 in Kleingruppen mit Abstandsregeln und Maskenpflicht durchgeführt.

Das Online-Angebot der BETONAKADEMIE wird schrittweise erweitert. Auch die Seminare „Vermeiden, Erkennen und Bewerten von Rissen (RI)“, „Sichtbeton (SB)“, „Stahl-Beton-Verbundbauweise im Brücken- und Hochbau (VB)“, „Spannbeton (SPB)“, „Qualitätssicherung für Beton von Ingenieurbauwerken (QSI)“, „Wasserundurchlässige Betonbauwerke – Weiße Wannen (WW)“ und „Faserbeton-Monoplatten (FBMP)“ wurden bzw. werden in das Internet verlegt und als BETONAKADEMIE-Webinar angeboten. Über alle weiteren Seminare und Termine wird zeitgerecht informiert. (.)

# Anpassung des Sicherheitsdatenblattes für Transportbeton – neue „UFI-Kodierung“

Bei der Auslieferung von Transportbeton ist, wie bei anderen Stoffen und Gemischen auch, die Weitergabe von sicherheitsrelevanten Informationen an den Kunden erforderlich – über das sogenannte Sicherheitsdatenblatt.



Für den richtigen Umgang mit Frischbeton sind ein paar Sicherheitsvorkehrungen erforderlich. Das Tragen einer persönlichen Schutzausrüstung bestehend aus Sicherheitsstiefeln, langer Hose, langärmeliger Oberbekleidung, geeigneten Handschuhen, Schutzbrille und falls erforderlich Sicherheitshelm ist obligatorisch. Sollte dennoch einmal Frischbeton z. B. ins Auge gelangen, sind rasche und adäquate Maßnahmen erforderlich. Das Sicherheitsdatenblatt muss die dafür erforderlichen Informationen enthalten.

Der Aufbau und die Inhalte der Sicherheitsdatenblätter haben europäischen Vorgaben zu entsprechen, der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 (REACH) sowie der (EU) Nr. 453/2010 (Anhang II). Diese beiden Dokumente sind auch Grundlage der derzeit vom Güteverband Transportbeton seinen Mitgliedern zur Verfügung gestellten Mustervorlage für das Sicherheitsdatenblatt für Transportbeton (Ausgabe 8/2015).

## JETZT NEU: UNIQUE FORMULA IDENTIFIER

Die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen ist in der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008, auch „CLP-Verordnung“ genannt, geregelt. Diese Festlegungen sind beim Sicherheitsdatenblatt zu berücksichtigen. Mit der Änderung der CLP-Verordnung vom 22. März 2017 ist der sogenannte „UFI“ (Unique Formula Identifier) eingeführt worden: Der 16-stellige alphanumerische Code ist ein eindeutiger Rezepturidentifikator, der in Zukunft auf Stoffen und

Gemischen angegeben sein muss, wenn diese ein spezielles Gemisch wie z.B. Zement enthalten, also auch bei Transportbeton.

Die ursprüngliche CLP-Verordnung aus 2017 hatte vorgesehen, dass für alle unterschiedlichen Rezepturen jeweils eigene UFI-Kodierungen erfolgen hätten müssen. Das hätte für den Bereich Transportbeton eine Unzahl an Kodierungen erfordert, was in der Praxis nicht umsetzbar gewesen wäre. Aus diesem Grund wurde seitens des ERMCO (Europäischer Transportbetonverband) auf europäischer Ebene interveniert und erfolgreich eine Vereinfachung für den Bereich Transportbeton eingefordert. So ist es gelungen, zwei sogenannte „Standardrezepturen“ für Transportbeton zu definieren, die den größten Bereich der Betonrezepte abdecken werden. Diese Standardrezepte wurden in den Anhang VIII der CLP-Verordnung aufgenommen und am 13. November 2020 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Die Umsetzungsfristen sehen vor, dass die neue UFI-Kodierung bereits seit 1.1.2021 auch bei Transportbeton beim Sicherheitsda-

tenblatt und auf den Lieferscheinen verwendet werden müsste. Eine verlängerte Übergangsfrist ist möglich, wenn vor diesem Zeitpunkt ein aktuell gültiges Sicherheitsdatenblatt an die zuständige Behörde übermittelt wurde. Das hat der Güteverband Transportbeton gemacht: Bereits im Herbst 2020 wurde das Sicherheitsdatenblatt für Transportbeton, Ausgabe 8/2015, an das Umweltbundesamt übermittelt. Damit steht auch nach Ansicht des Fachverbandes der Stein- und keramischen Industrie (FVSK/WKO), mit dem in dieser Sache Rücksprache gehalten wurde, die verlängerte Übergangsfrist bis 1.1.2025 zur Verfügung.

Nachdem mit November 2020 die beiden Standardrezepturen für Transportbeton bekannt gemacht wurden und seit März 2021 eine aktualisierte Handlungsanweisung der Europäischen Chemikalienagentur (ECHA, Guidance on harmonised information relating to health emergency response – Annex VIII to CLP, in Englisch) vorliegt, sollte eine Umsetzung der UFI-Kodierung zeitnah angestrebt werden. Dazu wird der GVTB eine Handlungsanweisung und entsprechende Mustervorlagen erstellen und diese seinen Mitgliedern zur Verfügung stellen. (.)

Digitaler Tachograph

# Ausnahme für Transportbeton bei Lenkpausen

Die Verwendung des Digitalen Tachographen in LKW ist seit vielen Jahren obligatorisch. Die anfänglichen Schwierigkeiten bei der Umstellung und der Handhabung der Geräte sind weitestgehend überwunden. Die gesetzlichen Vorgaben bei der Verwendung des Tachographen sind durch die EU-Verordnung VO-(EG) 561/2006 geregelt und damit in der ganzen EU gleich – sollte man meinen.

Wenn schon bei der Einführung des Digitalen Tachographen wurden einzelne Ausnahmemöglichkeiten in der EU-Verordnung angeführt, die dann in der nationalen Gesetzgebung einen gewissen Handlungsspielraum ermöglichten. Es war von Anfang an klar, dass die starren Regelungen mit Lenkzeiten, Lenkpausen usw. nicht in allen Branchen und Bereichen anwendbar sein werden, daher die Ausnahmemöglichkeiten. Leider war der Bereich Transportbeton hier bisher nicht berücksichtigt. Das konnte nun geändert werden.

Nach jahrelangen intensiven Bemühungen des Güteverbandes Transportbeton gemeinsam mit der WKO und anderen europäischen Transportbetonverbänden und dem ERMCO (Europäischer Transportbetonverband) ist es gelungen, eine zusätzliche Ausnahmemöglichkeit bei der Revision der entsprechenden EU-Verordnung VO-(EG) 561/2006 für den Bereich Transportbeton zu verankern. Die EU-Verordnung wurde am 31. Juli 2020 im Amtsblatt der EU neu veröffentlicht und dabei wurden nationale Ausnahmen für „Fahrzeuge, die für die Lieferung von Transportbeton eingesetzt werden“ ermöglicht. Nun können die einzelnen Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene die Ausnahmen für diesen Bereich festlegen.

## AUSNAHME NATIONAL UMGESETZT

Daher wurden unmittelbar nach Veröffentlichung der neuen EU-Verordnung seitens des Güteverbandes Transportbeton Schritte eingeleitet, um eine nationale Umsetzung dieser Ausnahme zu erwirken. Zwei österreichi-



Mit der neuen Ausnahme bei den Lenkpausen entsteht mehr Flexibilität bei der Lieferung von Transportbeton.

chische Gesetze mussten angepasst werden: das Kraftfahrzeuggesetz (KFG) und die Lenker/innen-Ausnahmereverordnung (L-AVO). Mit Unterstützung des Fachverbandes der Stein- und keramischen Industrie (FVSK) und den zuständigen Stellen der Wirtschaftskammer Österreich (WKO) konnten diese nationalen Gesetzesanpassungen in rekordverdächtig kurzer Zeit umgesetzt werden.

Zuvor musste der GVTB eine wesentliche Entscheidung treffen, da die in die EU-Verordnung aufgenommene Ausnahmemöglichkeit mehrere Bestimmungen der EU-Verordnung betrifft. Nach intensiver Diskussion im Führungsgremium des Verbandes wurde die Stoßrichtung einstimmig festgelegt und eine nationale Ausnahme bei

den Lenkpausen gemäß Artikel 7 der VO-(EG) 561/2006 angestrebt und umgesetzt.

Die nationale Ausnahme betrifft konkret folgende Bestimmung:

### Verordnung-(EG) Nr. 561/2006 Artikel 7:

„Nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden hat ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen, sofern er keine Ruhezeit einlegt. Diese Unterbrechung kann durch eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten, ersetzt werden, die in die Lenkzeit so einzufügen sind, dass die Bestimmungen des Absatzes 1 eingehalten werden.“

Die nun im nationalen Recht (KFG, L-AVO) verankerte und präzisierte Ausnahme legt fest, dass bei Fahrzeugen, die für die Lieferung von Transportbeton eingesetzt werden (z.B. Fahrmischer), der Artikel 7 der Verordnung-(EG) Nr. 561/2006 nicht mehr anzuwenden ist.

## DIE NATIONALEN UMSETZUNGEN DER AUSNAHME IM EINZELNEN

Im Kraftfahrsgesetz (KFG) wurde die Ausnahme mit der 39. KFG-Novelle implementiert. Das KFG sieht nun vor, dass in § 24 Abs. 2b Z 3 die lit. e angefügt ist und das Gesetz nun lautet:

### „§ 24. Geschwindigkeitsmesser, Fahrt-schreiber und Wegstreckemesser

(2b) Im Sinne von Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und von Artikel 3 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 werden folgende Fahrzeuge von der Anwendung dieser Verordnungen

3. nur in Bezug auf die Fahrtunterbrechungen gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 freigestellt:

e) Fahrzeuge, die für die Lieferung von Transportbeton verwendet werden.“

Die 39.KFG-Novelle und damit die Ausnahme bei den Fahrtunterbrechungen für die Fahrzeuge gemäß e) ist seit 16.12.2020 in Kraft.

In die Lenker/innen-Ausnahmereverordnung (L-AVO) wurde nach § 7a folgender § 7b samt Überschrift eingefügt:

„Fahrzeuge für die Lieferung von Transportbeton

§ 7b. (1) Abweichend von Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und § 15 AZG kann bei Lenkerinnen und Lenkern an Tagen, an denen sie ausschließlich auf Fahrzeugen eingesetzt werden, die für die Lieferung von

Transportbeton verwendet werden, die Lenkpause entfallen.

(2) Fahrzeuge im Sinne des Abs.1 sind Fahrzeuge, die für die Lieferung von Beton in frischem Zustand (Frischbeton) verwendet werden.“

Diese Änderung der L-AVO ist seit 19.12.2020 in Kraft.

## UMSETZUNG DER AUSNAHME IN DER PRAXIS

Der Digitale Tachograph ist wie bisher weiter zu benutzen. Die „Lenkpausen“ können jedoch ignoriert werden. Auch wenn bei Kontrollen durch die Exekutive oder das Arbeitsinspektorat Verstöße bei der Einhaltung der Lenkpausen aufgezeigt werden, so können aus diesem Titel keine Strafen mehr verhängt werden, wenn es sich um Fahrzeuge handelt, die für die Lieferung von Transportbeton eingesetzt werden.

Alle anderen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und des Arbeitszeitgesetzes (AZG, z.B. die Ruhepause) sind durch diese Ausnahme nicht betroffen und sind weiterhin gültig.

## VON DER AUSNAHME BETROFFENE FAHRZEUGE BZW. PERSONEN

Der Gesetzestext im KFG lautet „Fahrzeuge, die für die Lieferung von Transportbeton verwendet werden“. Das sind primär alle LKW mit einer Mischertrommel, also „Fahrmischer“, aber auch Fahrmischer mit zusätzlichen Sonderaufbauten, wie zum Beispiel Fahrmischer mit Betonpumpe. Die Regelung gilt auch bei Wechselaufbauten, wenn die Mischertrommel in Verwendung ist.

Die L-AVO bezieht sich auf „Lenkerinnen und Lenker an Tagen, an denen sie ausschließlich auf Fahrzeugen eingesetzt werden, die für die Lieferung von Transportbeton verwendet werden“. Das bedeutet, dass die Ausnahme nicht anwendbar ist, wenn die Lenkerin bzw. der Lenker während eines Tages zwischen Transportbeton- und Kies-transport wechselt.

Österreich ist eines der ersten Länder Europas, das diese erst seit Sommer 2020 in die EU-Verordnung aufgenommene Ausnahmemöglichkeit innerhalb von nur wenigen Monaten in nationales Recht umsetzen konnte. Der Güteverband Transportbeton hat sich dafür intensiv eingesetzt und sieht hier einen Beitrag zur Entbürokratisierung und zur Vereinfachung des täglichen Beton-Geschäftes. Das Planen und Disponieren sollte mit der neuen Ausnahme erleichtert werden und auch die Fahrer stehen unter weniger Druck, wenn die Einhaltung der Lenkpausen nicht mehr relevant ist. (.)

Der Einsatz des Digitalen Tachographen in LKW ist seit vielen Jahren verpflichtend. Die EU-Verordnung ermöglicht bestimmte Ausnahmen.



Foto: © Vlad - stock.adobe.com

# Normen und Richtlinien

Was neue und geänderte Normen und Richtlinien betrifft, war das vergangene Jahr gar nicht ruhig. Einiges davon wurde bereits auf den Weg gebracht, an vielem wird noch gearbeitet.

## ÖNORM B 4710-2:2020-03

### „Leichtbetonnorm“

Im März 2020 konnte die neu überarbeitete Norm für „Leichtbeton“ veröffentlicht werden. Diese Norm mit der Bezeichnung ÖNORM B 4710-2 umfasst „Beton – Festlegung, Eigenschaften, Herstellung, Verwendung und Konformität – Teil 2: Regeln zur Umsetzung der ÖNORM EN 206 für gefügedichten Leichtbeton mit einer Trockenroh-dichte von 800 kg/m<sup>3</sup> bis 2 000 kg/m<sup>3</sup>“.

Die Leichtbetonnorm wurde wie bereits zuvor die Norm für Normal- und Schwerbeton, die ÖNORM B 4710-1, an die neue EN 206 angepasst. Die BETONAKADEMIE widmet dieser Leichtbetonnorm ein eigenes Seminar „Leichtbeton (LB)“, da hier, zum Beispiel bei der Verwendung von Leichtgesteinskörnungen, spezielles Wissen im Umgang mit diesen Materialien erforderlich ist.

## ÖNORM B 4710-3 „Betonprüfnorm“

Derzeit arbeitet der Betonnormenausschuss, die ASI AG 010.03, an der Überarbeitung der ONR 23303, der ON-Regel für die Prüfung von Frisch- und Festbeton. Dieses Dokument wird, aufgrund von Vorgaben des Austrian Standard International (ASI), nicht mehr als ONR erscheinen. Das Nachfolgedokument wird die ÖNORM B 4710-3 „Beton – Festlegung, Eigenschaften, Herstellung und Konformität – Teil 3: Nationale Anwendung der Prüfnormen für Beton und seiner Ausgangsstoffe“. Die ÖNORM B 4710-3 wird gegenüber den bisherigen anderen Normen dieser Reihe, Teil 1 bzw. Teil 2, nur eingeschränkt als Einzeldokument anwendbar sein. Das ASI lässt es nicht mehr zu, Texte und Inhalte von europäischen Prüfnormen in die ÖNORM zu übernehmen. Daher werden zu Prüfungen, die auf europäischen Prüfnormen aufbauen (vor allem

die Normen der Serien EN 12350-x und EN 12390-x), nur noch sogenannte „Nationale Festlegungen“ in die ÖNORM B 4710-3 aufgenommen. Deshalb muss zukünftig bei solchen Prüfungen die jeweilige ÖNORM EN und ergänzend die ÖNORM B 4710-3 verwendet werden. Nur rein nationale Prüfvorschriften können voll inhaltlich in die neue ÖNORM B 4710-3 aufgenommen werden. Die Anwenderfreundlichkeit und Praxistauglichkeit werden darunter leiden, dessen ist sich auch die ASI AG 010.03 bewusst. Trotz Intervention der AG wurde seitens des ASI auf dieser Vorgangsweise beharrt.

Die Arbeiten an der ÖNORM B 4710-3 sind weit fortgeschritten. Mit Ende 2021 kann mit einer Veröffentlichung der neuen Norm gerechnet werden.

### ÖBV-Richtlinie „Monolithische Betonplatten“

Die Bauweise einer „Monolithischen Betonplatte“ ist im Gewerbe- und Industriebau sehr weit verbreitet. Die Vorteile dieser Bauweise sind unbestritten. An der Herstellung dieser Bauteile sind unterschiedliche Gewerke beteiligt, was vor allem bei den Schnittstellen zu Problemen führen kann. Für eine optimale Qualität des Endproduktes müssen diese Gewerke gut ineinandergreifen und aufeinander abgestimmt sein. Die stetige Weiterentwicklung dieser Bauweise soll in der derzeit laufenden Überarbeitung der ÖBV-Richtlinie „Monolithische Betonplatten“ abgebildet werden. Der Gründruck wird voraussichtlich im zweiten Quartal 2021 veröffentlicht.

### ÖBV-Merkblatt „Entschäumer“

Betonzusatzmittel sind Stoffe bzw. Gemische, die dem Frischbeton in geringen Mengen zugegeben werden, um gewisse Eigenschaf-

ten des Betons zu beeinflussen. Die meisten dieser Betonzusatzmittel, wie zum Beispiel Fließmittel oder Luftporenbildner, sind durch europäische Normen geregelt.

Betonzusatzmittel, die einen ungewollten Eintrag von Luftporen in den Beton verhindern, sogenannte „Entschäumer“, unterliegen bisher keiner Normung und auch keinem anderen offiziellen Regelwerk. Um diese „Lücke“ zu schließen, wurde das ÖBV-Merkblatt „Entschäumer“ erstellt. Federführend an der Erstellung waren Zusatzmittelhersteller und Prüfstellen tätig. Das Merkblatt konnte Anfang 2021 fertiggestellt werden. Mit dem Erscheinen ist im zweiten Quartal 2021 zu rechnen. Eine Aufnahme des Regelwerks in die Baustoffliste ÖA wurde mit dem Österreichischen Institut für Bautechnik (OIB) besprochen. Damit sollte zukünftig eine entsprechende ÜA-Registrierung für diese Stoffe möglich sein.

### ÖBV Arbeitskreis „Elektronische Betonbestellung“

Die Digitalisierung hat im Bereich Transportbeton schon lange Einzug gehalten. Mikroprozessorsteuerungen zählen längst zum Stand der Technik und der digitale Lieferschein wurde bei einigen Unternehmen bereits eingeführt.

Bisher beruhen die Bestrebungen, die Bestellung, Lieferabwicklung und Abrechnung zu digitalisieren, auf Einzellösungen und sind individuell zugeschnitten auf die Bedürfnisse einzelner Unternehmen. Schwierig wird es dann, wenn diese Einzellösungen mit anderen Einzellösungen nicht kompatibel sind – das klassische Schnittstellenproblem.

Um diesen Problemen vorzubeugen, wurde in der Österreichischen Bautechnik Vereinigung (ÖBV) auf Initiative einzelner Bauindustrieunternehmen ein Arbeitskreis gebildet, der

sich mit der Thematik „Elektronische Betonbestellung“ befassen soll. Vertreter von vier Bauindustrieunternehmen und zwei Transportbetonlieferanten, beide Mitglieder des Güteverbandes Transportbeton, stehen vor einer fordernden Aufgabe: Sie müssen den gesamten Prozess, den es für die Abwicklung einer Betonlieferung benötigt, für eine Digitalisierung aufbereiten. Das beginnt bei der Anfrage für eine Betonlieferung und reicht bis zur Bezahlung der Rechnung. Als zusätz-

liche Herausforderung stellen sich die unterschiedlichen Betonbezeichnungen bei den einzelnen Transportbetonherstellern heraus. Trotz einheitlicher Betonnorm können sich diese in Nuancen, aber auch grundlegend unterscheiden. Daher wird derzeit an der Erstellung einer sogenannten „Betonartikelstammliste“ gearbeitet. Diese Liste soll als „Übersetzungstabelle“ dienen. Die Baufirma fragt eine Betonsorte an, diese wird in die Betonartikelstammliste übersetzt, digital im

Hintergrund, und beim Betonlieferanten wieder aus der Betonartikelstammliste in die Betonbezeichnung des Herstellers übersetzt – alles digital, alles automatisch.

Der Güteverband Transportbeton ist in die Arbeiten des Arbeitskreises eingebunden. Zu begrüßen ist die gemeinschaftliche Initiative über die Plattform der ÖBV, denn das kann ein möglicher Weg zu einem großen Ganzen werden – BIM. (.)

## Zertifizierung für Nachhaltigkeit – Concrete Sustainability Council (CSC)



Das Thema Nachhaltigkeit ist in vielen Bereichen steter Begleiter geworden, im persönlichen Verhalten, aber vor allem auch in der Wirtschaft. Bei der Wintertagung 2018 des Güteverbandes Transportbeton wurde das „Concrete Sustainability Council“, kurz CSC, mit einem Gütesiegel für nachhaltig produzierten Beton erstmals in Österreich präsentiert.

Partner der Betonbranche aus Europa, den USA, Lateinamerika und Asien haben die Entwicklung eines globalen Zertifizierungssystems für verantwortungsbewussten Umgang mit Ressourcen im Jahr 2016 initiiert und seither weiterentwickelt. Das System umfasst nun die Bereiche von Beton-, Zement- und Gesteinskörnungsherstellern.

Die Unternehmen werden in ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Sicht bewertet. Das System der Zertifizierung sieht vor, dass ein Kriterienkatalog mit den Bereichen Grundvoraussetzungen, Management, Soziales, Umwelt und Ökonomie aufgestellt wurde und dass damit einzelne Werksstand-

orte (Betonwerke, Zementwerke oder auch Werke für die Herstellung von Gesteinskörnungen) bewertet und zertifiziert werden können. Der Kriterienkatalog gilt allgemein weltweit, wird jedoch gemeinsam mit sogenannten „lokalen Systembetreibern (RSOs)“ für die jeweiligen Länder angepasst. Die Durchführung der Evaluierung anhand des Kriterienkataloges erfolgt mit unabhängigen Zertifizierungsdienstleistern (CBs). Die Zertifizierung sieht vier unterschiedliche Levels vor: von Bronze über Silber zu Gold und schließlich Platin.

Die CSC-Zertifizierung ist nicht nur ein „Ausweis“ für eine nachhaltige Produktion, sie wird auch von sogenannten „Green Buil-

ding Labels“, wie LEED oder BREEAM, anerkannt und führt so zu zusätzlichen Punkten bei diesen Gebäudebewertungen.

In einigen Ländern der Welt wurde das System CSC bereits eingeführt. In den Niederlanden und in Deutschland sind bisher jeweils rund 170 Werksstandorte (Beton, Zement, Gestein) mit einer CSC-Zertifizierung ausgezeichnet. In Italien, Belgien, Spanien, Polen und der Türkei wurde das System ebenfalls bereits implementiert.

Der Druck auf Unternehmen, einen anerkannten Nachweis zu liefern, dass nach nachhaltigen Grundsätzen produziert wird, nimmt auch in Österreich zu. Diesbezügliche Überlegungen stehen also an. (.)

# WELCHER BAUSTOFF ERMÖGLICHT, DASS UNSERE WIESEN ERHALTEN BLEIBEN?

---

## DENK MAL NACH



Mehr auf  
[natuerlich-beton.at](http://natuerlich-beton.at)

## NATÜRLICH BETON

Beton ist der Baustoff, der Grünflächen vor weiterer Verbauung und Bodenversiegelung schützt. Denn nur mit Beton kann man platzsparend und flächenschonend in die Höhe und in die Tiefe bauen. So bleiben uns Bäume, Wiesen und Felder langfristig erhalten. Damit ist Beton der Baustoff für unsere Klimazukunft!

 **beton**<sup>®</sup>  
Werte für Generationen