Global denken – lokal handeln.

HERING Report 2021

Inhalt

Vorab 4

HERING Eindrücke 2021 5

Bahnbau 6–7
Ingenieurbau VST – Hauptbahnhof Hanau

Bahnbau 8–9
Gleisbau und Großmaschinen – SOFO Niederlahnstein, EÜ Laiz

Bahnbau und Systeme 10-11
BV Aachen Rothe Erde

Systeme 12–13
Lärmschutz – Aachen Rothe Erde, Erfurt Bischleben

Systeme 14–15
Verkehrsstationen – Nachhaltiges Bauen

Sabrodt 16–17
Neue Werkstatthalle

HERING Nachrichten 18–21

Sanikonzept 22–23
protect & clean®

Hering Architectural Concrete 24–25
Reeperbahn – Lichtbeton betoShellSiut®

Hering Architectural Concrete 26–27
Rathaus Korbach – Recyclingbeton

MY CLOUD Tranist Hotel 28–29

HERING-Stiftung Natur und Mensch 30–31

Impressum 31

Vorab

Liebe Geschäftspartnerinnen, liebe Geschäftspartner,
liebe Freundinnen, liebe Freunde,

mit dem HERING Report wollen wir Ihnen zumindest einmal im Jahr einen Einblick geben in das, was uns gerade beschäftigt, berührt und besonders fordert, und wovon wir denken, dass es Sie interessieren könnte. Das ist in diesem zweiten Jahr mit sehr wenigen persönlichen Kundenkontakten meines Erachtens umso wichtiger. Und im Papierformat zum Anfassen - keine digitale Begegnung.
Wir haben in diesem Jahr tolle, anspruchsvolle Projekte umgesetzt und sind noch daran - die Kollegen und Kolleginnen berichten auf den folgenden Seiten von vielerlei Herausforderungen.
Von Mai bis September haben wir uns parallel in vielen Gruppen und Gesprächen für die strategische Entwicklung des Gesamtunternehmens Zeit genommen. Dabei ging es auch um den „Post-Corona-Effekt“: Wie wird die Mobilität der Zukunft aussehen, was bedeutet das für unser Leistungsportfolio, und wie bestimmen wir dauerhaft das optimale Verhältnis von Homeoffice und Arbeiten im Büro?
Dass in Schienenverkehrsinfrastruktur in den nächsten Jahren umfassend investiert wird, ist nicht nur ökologisch sinnvoll, es kann für Bahn und Bahnbauunternehmen auch ökonomisch sinnvoll sein, je nachdem, wie das Verhältnis von Angebot und Nachfrage ist. In der Region Essen ist der Wettbewerb unerfreulich groß, deshalb schließen wir unsere Niederlassung dort. Rechtzeitiges Handeln zum Schutz des Gesamtunternehmens war angesagt.
Eine neue Erfahrung möchte ich noch mit Ihnen teilen: Ein flexibles Geschäftsmodell, das sich kontinuierlich transformiert, kann als Geschäftsmodell durchaus attraktiv sein. Das sehen wir in einigen Geschäftsfeldern, in diesen Monaten z.B. im MY CLOUD Hotel im Flughafen Frankfurt.
Außerdem ist noch zu sagen, dass wir sehr stolz sind auf die Nominierung für das Lieferantenprädikat der Deutschen Bahn 2021 in der Kategorie Umwelt. Nach wie vor ist nachhaltig Bauen und Wirtschaften eines unserer ganz wichtigen Ziele. Dabei machen wir uns derzeit Gedanken, wie wir beim Klimaschutz noch an Geschwindigkeit zulegen können.

Annette Hering
Burbach, im Oktober 2021

HERING Eindrücke 2021

Nistkasten – neues Fledermausquartier

Kinderferientage

Schotterbiene

CWC-Anlage Neanderthal

Natur auf dem HERING-Gelände

DB Zerifikat – Lieferantenpreis

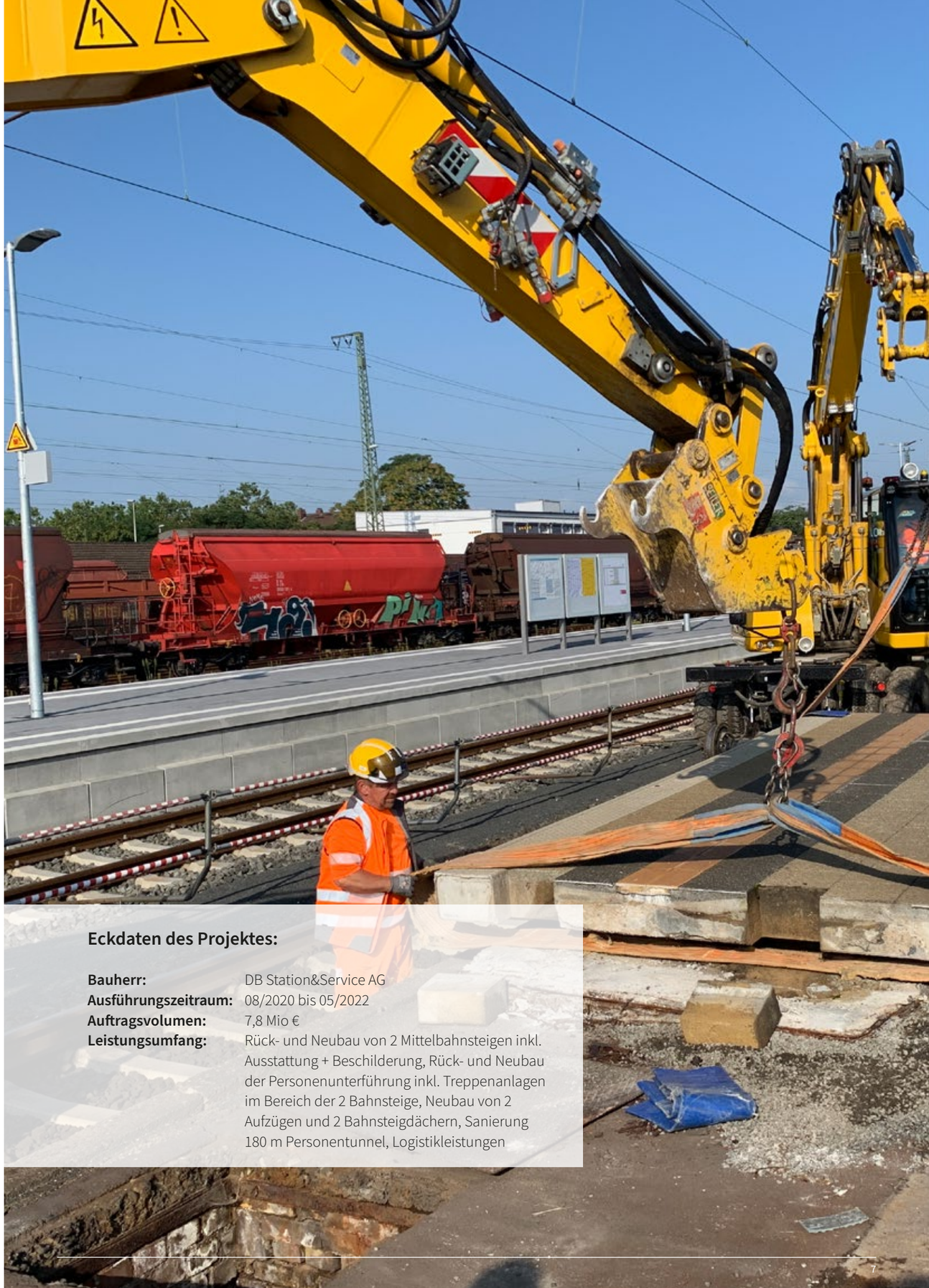
Corona Testung

Bahnbau – Ingenieurbau VST

Sanierung der Verkehrsstation am Hauptbahnhof Hanau / Südseite

Im August 2020 begannen die Arbeiten für den ersten Bauabschnitt Bahnsteig 104/106 mit dem Rückbau des alten Bahnsteigdaches und des alten Bahnsteiges. Der Bahnsteig wurde mit neuer Tiefenentwässerung, Kabeltrassen, insgesamt 600 m Bahnsteigkanten und einer 129 m langen Überdachung neu aufgebaut. Parallel wurde die Personenunterführung einschließlich der Treppen mit schwerem Gerät abgebrochen und in neuer Geometrie und einem neuen Aufzug abschnittsweise neu aufgebaut. Dabei wurden ca. 40 t Bewehrungseisen eingebaut. Am 31.03.2021 war der Bahnsteig 104/106 komplett fertiggestellt.
Wieder im August, aber im Jahr 2021, beginnt mit der zweiten Bauphase der Umbau des Bahnsteiges 102/103. Analog zum Bahnsteig 104/106 wird hier ebenfalls der komplette Bahnsteig inklusive Tiefenentwässerung und Kabeltrasse sowie das Bahnsteigdach erneuert. Des Weiteren muss auch in diesem Bahnsteigbereich die Personenunterführung mit Treppenanlagen abgebrochen und mit Aufzug neu errichtet werden. Die besondere Herausforderung dabei ist die Logistik: Da es sich um einen Mittelbahnsteig handelt (Inselbaustelle), der über Baustraßen oder Ähnliches nicht anzudienen ist, ist die Zu- und Abfuhr der Neu- und Altstoffe ausschließlich über Gleislogistik (Az-Lok und Bahnwagen) möglich.
Bei der Neugestaltung der Personenunterführung sind die Stadt Hanau und ein Designbüro in Zusammenarbeit mit einem Nachwuchs-Designteam der TU Darmstadt eingebunden. Man will mit einem neuen Design- und Lichtkonzept für eine positive Atmosphäre in der Personenunterführung sorgen.

Markus Heidecke, Sven Hoffmann, Aslan Kaya



Eckdaten des Projektes:

Bauherr:	DB Station&Service AG
Ausführungszeitraum:	08/2020 bis 05/2022
Auftragsvolumen:	7,8 Mio €
Leistungsumfang:	Rück- und Neubau von 2 Mittelbahnsteigen inkl. Ausstattung + Beschilderung, Rück- und Neubau der Personenunterführung inkl. Treppenanlagen im Bereich der 2 Bahnsteige, Neubau von 2 Aufzügen und 2 Bahnsteigdächern, Sanierung 180 m Personentunnel, Logistikleistungen

Bahnbau – Gleisbau und Großmaschinen

SOFO Niederlahnstein – Entgleisung eines Güterzuges

Im Bahnhof Niederlahnstein entgleiste ein Güterzug, dessen Ladung (Öl) ins Erdreich auslief. Die Deutsche Bahn beauftragte uns mit der Sofortmaßnahme.
Das kontaminierte Erdreich musste ausgehoben werden. Dazu mussten insgesamt vier Weichen und Anschlussgleise demontiert, entsorgt und anschließend wiederhergestellt werden.
Bei der Ausschachtung des kontaminierten Erdreichs wurden etwa 20.000 Tonnen ausgehoben und verladen. Für die Ausführung waren teilweise bis zu fünf Arbeitszuglokomotiven einzusetzen, die es ebenfalls galt zu koordinieren. Zum Auffüllen der entstandenen Baugrube wurde die MFS-Technik der Großmaschinenabteilung eingesetzt. Diese stellte auch den Eisenbahndrehkran, um die bereits vormontierten Weichen einzusetzen.
Nach vier Wochen haben wir alle Weichen und Gleise wieder befahrbar gemeldet.

Bahnbau – Konstruktiver Ingenieurbau

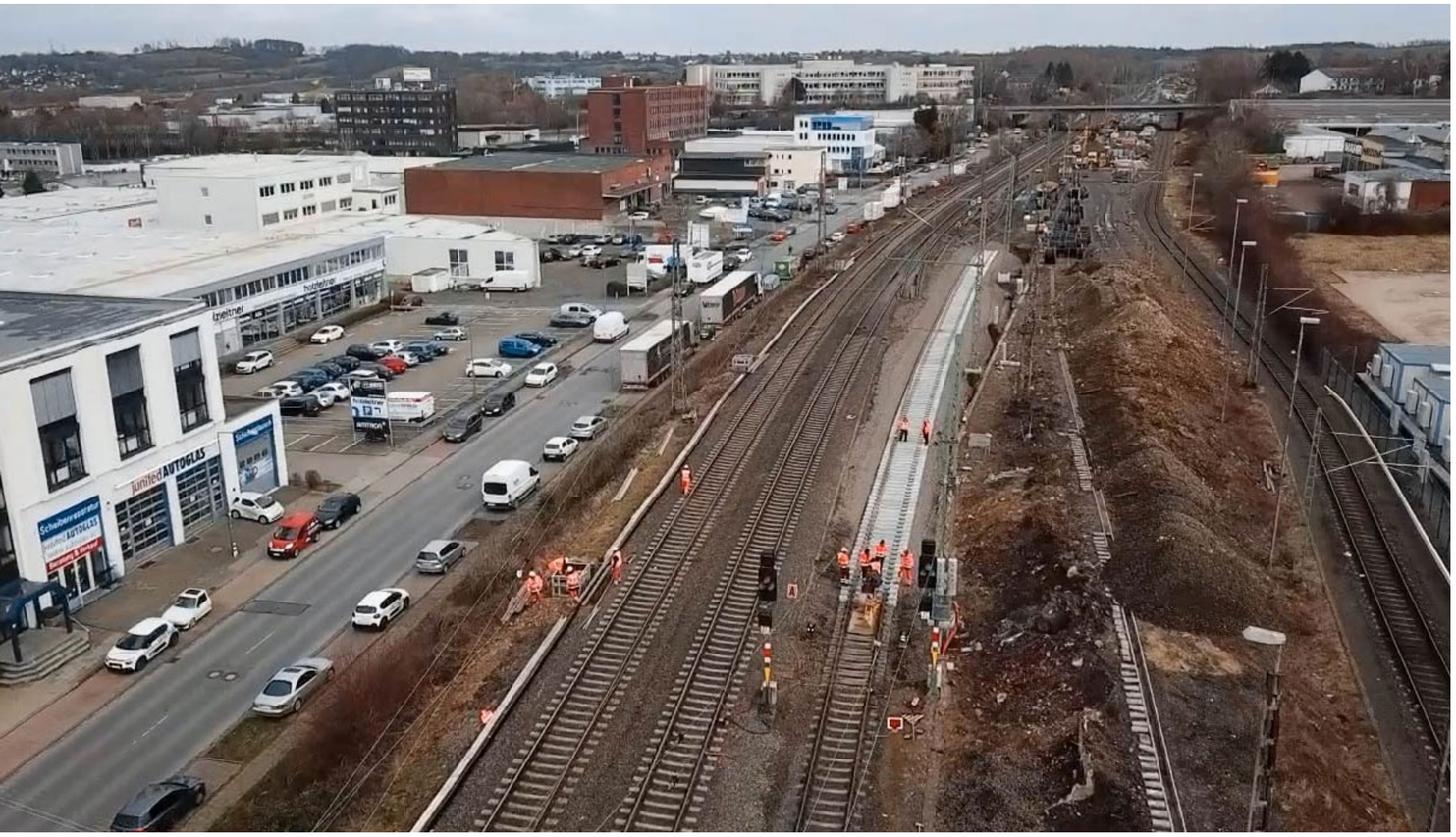
Erneuerung der Eisenbahnüberführung EÜ in Sigmaringen/Laiz

In westlicher Ortsrandlage des Sigmaringener Ortsteils Laiz überführt die Bestandsbrücke aus dem Jahre 1878 die nicht elektrifizierte, eingleisige Strecke 4630 Tübingen-Sigmaringen bei Bahn-km 84,503.
Die EÜ liegt im Landschaftsschutzgebiet „Donau- und Schmeiental“ angrenzend an das FFH-Gebiet „Donau zwischen Riedlingen und Sigmaringen“ und wird durch Fahrradfahrer, Fußgänger und besonders Wanderer genutzt.
Im Bereich der EÜ verläuft die Strecke 4630 auf einem ca. 4,0 bis 4,5 m hohen Damm.
Beim Bahnkörper handelt es sich um einen konventionellen Schotteroberbau mit Betonschwellen in Regelausführung nach DB-Regelwerk.

Bauauftrag:
Die Ausschreibung sieht vor, unter Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes die neue Brücke um 25 m neben der Bestandsbrücke herzustellen und in einer sogenannten 200-stündigen Sperrpause das Bauwerk in seine Endlage zu verschieben und um ca. 1,60 m abzusenken.

Bauzeit:
- Die Planung und statischen Berechnungen beginnen ab August 2020.
- Baufeldfreimachung und Zuwegungen herstellen ab Februar 2021.
- Herstellen neuer EÜ in seitlicher Lage von März – Juli 2021.
- Sperrpause, Abbruch alter EÜ, Verschub und Absenken neuer EÜ in einer 200-stündigen Sperrpause 25.07. – 02.08.2021.
- Restarbeiten und Landschaftsbau bis 31.10.2021 (Vertragsende).

Eine besondere Herausforderung war, dass in der Sperrpause 12 Bohrpfähle, davon 6 Bohrpfähle à 11,00 m, durch das alte Fundament hergestellt werden mussten. Die Genauigkeit bei der Herstellung der Bohrpfähle durfte hier keinesfalls vernachlässigt werden, da beim Absenken (1,60 m) der Brücke die eigens dafür hergestellten Öffnungen in den Rahmenwänden passgenau in die Bohrpfahlköpfe passen mussten.
Durch die enge Zusammenarbeit mit Auftraggeber, Bauüberwachung sowie Nachunternehmern konnte das Bauwerk und somit der Eisenbahnbetrieb pünktlich am 02.08.2021 aufgenommen werden.



Bahnbau (in Zusammenarbeit mit Systeme)

BV Aachen Rothe Erde – Planfeststellungsabschnitt 2

„Aachen Rothe Erde“ – Ziel des Projektes ist die Schaffung einer Überholmöglichkeit für den Personen- bzw. Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der West-Ost-Magistrale Paris – Brüssel – Köln - Amsterdam/London (PBKAL) zur Steigerung der betrieblichen Qualität.
Zum Bauumfang: Der Oberbau beinhaltet den Neubau von 10 Beton-Weichen mit einem Radius von 760 m und ca. 3000 m Neu- bzw. Umbau von Gleisen mit umfangreicher Bodenverbesserung.
Im Sommer 2020 wurde ein Kreuzungsbauwerk für das Überholgleis durch den Bereich „Konstruktiver Ingenieurbau“ des Bahnbaus in einer Bauzeit von acht Monaten erstellt. Die Brückenkonstruktion besteht aus einem 17,45 m langen, einfeldrigen Überbau mit einbetonierten Stahlträgern (WiB). Die Unterbauten bestehen aus Widerlagern, Flügel, Pfahlkopfplatte und Bohrpfählen. Unter den zwei Widerlagern werden fünf Bohrpfähle angeordnet.
Zum Schutz der Anwohner vor Lärmbelästigungen aus der Gleisanlage werden von HERING Systeme drei neue Schallschutzwände errichtet. Ein Detailbericht dazu folgt auf Seite 12.

Um den Raum für die neue Trassierung der Gleise zu schaffen, musste in Teilbereichen die angrenzende Böschung um bis zu 3 m in der Horizontalen abgetragen und mit einer verankerten Spritzbetonschale gesichert werden. Hier wurden 600 Stück Felsnägel und 1500 m² Spritzbetonschale verbaut. Andere Bereiche wurden mit ca. 1000 m² verankerten Stahlnetzen vor Erosion geschützt.
Zur Anbindung der neuen Anlage an die Stellwerke in Aachen Hbf und Stolberg Hbf wird auf einer Länge von ca. 12 km entlang der Strecke 2600 umfangreicher Kabeltiefbau realisiert. Hier sind vor allem die Bereiche Tunnel Eilendorf, Nirmer Tunnel und das denkmalgeschützte Burscheider Viadukt als anspruchsvolle Teilbereiche für den Kabeltiefbau hervorzuheben. Im Rahmen der Arbeiten für die Leit- und Sicherungstechnik sind ebenfalls 25 Stck. Signalgründungen und 1 Signalausleger zu erstellen.
Die HERING Gruppe kann im Verbund Synergien erzeugen und durch kurze Wege und flache Hierarchien einen reibungslosen Projektablauf gewährleisten. Eine Referenz für uns als Dienstleister im kompletten Bereich der Bautechnik für Ausbauvorhaben der Deutschen Bahn.

Systeme – Lärmschutz

Aachen Rothe Erde – Die Lärmschutzwände

Bewehrungskorb für Bohrpfähle

Lärmschutz für die Anwohner

Das Projekt beinhaltet unter anderem den Bau dreier verschiedener Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von insgesamt 1.100 Metern. Die durchschnittliche Höhe der Wände liegt dabei zwischen drei und vier Metern. Zusätzlich verlangt dieses Bauvorhaben die Herstellung von zwei Böschungstreppen. Nur so kann der Zugang zum erforderlichen Fluchtweg vom Bahngleis aus gewährleistet werden. Aufgrund des seitlich liegenden Geländeneigungswinkels, welcher im Durchschnitt zwischen 40° - 60° beträgt, muss außerdem eine Böschungssicherung am Hang, bestehend aus Erdnägeln und Spritzbetonschale, angebracht werden.

Bei einer Kampfmittelsondierung im August 2020 gab es im Baufeld der Lärmschutzwände den Verdacht auf einen Bombenfund aus dem zweiten Weltkrieg. Noch am selben Tag stellte sich jedoch heraus, dass es sich nur um Baustahl handelte. Glücklicherweise hatte dieser Verdachtsfall also keine nennenswerten Konsequenzen und die Kollegen konnten ihre Arbeiten fortführen.

Bei diesem Bauvorhaben wurde die Bohrpfahlgründung mit „Schneckenbohrtechnik“ verwendet. Bei dieser Variante wird ein Mantelrohr ins Erdreich eingebracht und dann mit Hilfe eines „Schneckenbohrprofils“ ausgebohrt. Im Anschluss wird eine entsprechende konstruktive Bewehrung eingebaut und der Bohrpfahl mit Ortbeton betoniert. Am Ende wird das Mantelrohr wieder ausgebaut.

Bis zum jetzigen Zeitpunkt wurden bei diesem Bauvorhaben die Vermessungsleistungen und statischen Berechnungen für die Lärmschutzwände HERING-intern durchgeführt.
Dies hat den großen Vorteil, dass die Kommunikation effizient und transparent bleibt.
Spontane Umplanungen, die aufgrund unvorhergesehener Faktoren entstehen, lassen sich damit deutlich schneller lösen. Hierzu nutzen wir auch ein einheitliches Datenaustauschformat.

Systeme – Lärmschutz

Lärmschutzwand in Erfurt Bischleben

Das Bauvorhaben Erfurt Bischleben beinhaltet das Errichten von insgesamt vier Lärmschutzwänden mit einer Gesamtlänge von ca. 2 km. Dieses Bauprojekt ist Teil des Programms „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ der Deutschen Bahn. Mit diesem Programm werden insgesamt rund 6.500 km Strecke in 2.200 Städten und Gemeinden saniert.
Nach bereits geschafften 2.000 km der neu gebauten Strecke möchte die Deutsche Bahn einen Meilenstein setzen. Dies fand in Erfurt Bischleben mit einem symbolischen Spatenstich im Dezember 2020 mit Pressekonferenz und einer Live-Schaltung zu YouTube statt.
Auftraggeber des Projektes ist die DB Netz AG. HERING Systeme übernahm Planung und Bau der Lärmschutzwände. So wurden für zwei Wände, exklusive der Sonderbauwerke, die Planungs- sowie Vermessungsleistungen im eigenen Hause durchgeführt. Dadurch konnte ein in sich abgestimmter und reibungsloser Bauablauf gewährleistet werden, da unsere Planungsabteilung die Planungskoordination mit externen Planern des Projekts übernommen und ein enger Austausch zwischen Planer, Baustelle und Vermessung stattgefunden hat.
Besonders herausfordernd an diesem Projekt sind die neun Sonderbauwerke, die dort erforderlich werden, wo das gewöhnliche Gründen und Errichten von Lärmschutzwänden nicht möglich ist - meist an Eisenbahnüberführung, Fußgängerunterführung, Leitungsquerungen.
Die häufigste Lösung war der Einbau von Torsionsbalken. Der Torsionsbalken ist eine Stahl- oder Betonkonstruktion, der Hindernisse, die einen Abstand von mehr als 5 m zwischen zwei Rammrohren haben, überbrückt. Dadurch ist es möglich, Lasteinflüsse über den Balken in das Erdreich zu übertragen, ohne die zahlreichen Brücken der Baustrecke in Bischleben zu beschädigen.
Der Einbau solcher Sonderbauwerke erforderte eine ausgefeilte Koordinierung zwischen allen Projektbeteiligten, auch Behörden. So musste z.B. die Straße beim Einheben der Torsionsbalken gesperrt werden, da ein Kran zur Einhebung dieser notwendig war.
Des Weiteren war seitens der Projektleitung zu beachten, dass die Abschnitte der Lärmschutzwand teilweise im Naturschutzgebiet lagen. Durch eine klare Konzeption zwischen den Verbänden, dem Auftraggeber und der Projektleitung war es möglich, die Bebauung durchzuführen, ohne Habitate zu beeinträchtigen. Dieses Vorgehen unterstreicht die Ambitionen von HERING Bau, nachhaltig und ökologisch zu bauen.

Nachhaltiges Bauen mit Systembahnsteigen

Vor dem Hintergrund des fortschreitenden Klimawandels zählen Nachhaltigkeit, Ressourcenschonung und die Reduktion von CO_2-Emissionen mittlerweile zu den wichtigsten Kriterien des modernen Bauens – das gilt nicht zuletzt auch für den Bahnbau-Sektor. Hier bietet sich vor allem bei der Konstruktion bzw. beim Neubau von Systembauwerken wie Bahnsteigen ein großes Potenzial für noch effizientere sowie nachhaltigere Bauweisen – insbesondere durch den Einsatz von Betonfertigteilen bzw. modularen Konzepten. Dies unterstreicht eine von Bahnbau-Spezialist HERING gemeinsam mit Prof. Maik Neumann erarbeitete Ökobilanz.

Konventionelle Bauweise und Betonfertigteil-Bauweise im Vergleich

Beim Neubau von Verkehrsstationen bzw. von Bahnsteigen im Netz der DB Station&Service AG haben sich in den vergangenen Jahren auf dem Markt grundsätzlich zwei unterschiedliche Varianten etabliert: die konventionelle Bauweise sowie die Bauweise mit Betonfertigteilen. Der überwiegende Teil der Ausschreibungen sieht derzeit immer noch die „klassische“ konventionelle Bauweise vor. Bei dieser Art des Bahnsteigbaus erfolgt vor Ort auf der Baustelle zunächst die Gründung der Bahnsteigkantensteine (BSK) auf einem entsprechenden Streifenfundament. Im Anschluss wird der Bahnsteigkern verfüllt, bevor im letzten Schritt die Bahnsteigoberfläche ausgepflastert wird. Der Vorteil dieser Bauweise liegt vor allem in der vergleichsweise etwas kostengünstigeren Herstellung und der Möglichkeit, nachträgliche Modifizierungen ohne größeren Aufwand durchführen zu können. Als Alternative dazu bieten sich je nach Anforderung modulare Bauweisen mit Betonfertigteilen, zum Beispiel das System modula® von HERING an. Dabei bestehen die großformatigen Stahlbeton-Elemente aus einer Oberplatte sowie zwei Längsriegeln als Auflager. Diese werden entweder werksseitig angeschalt oder als separates Bauteil mit zur Baustelle geliefert. Die Gründung am Bahnsteig erfolgt je nach örtlichen Gegebenheiten und Untergrund auf punktuellen Betonfertigteil-Fundamenten. Durch den hohen Vorfertigungsgrad der Elemente überzeugen Fertigteil-Bahnsteige insbesondere durch wesentlich kürzere Bau- und Montagezeiten – und somit auch geringere Stillstand- bzw. Schließungszeiten an den betroffenen Bahnstrecken. Dies trägt schließlich indirekt dazu bei, die Akzeptanz des Bahnverkehrs in der Bevölkerung zu steigern. Zudem entstehen durch die bauteileigene Vermeidung von Setzungen und Bewuchs über die gesamte Nutzungszeit betrachtet vergleichsweise geringere Pflege- und Instandhaltungskosten. Ein realisiertes Bauvorhaben ist in Abbildung 1 zu sehen.

Untersuchung zum Ressourcenverbrauch beider Bauweisen

Da sich neben konstruktiven und wirtschaftlichen Aspekten auch die Nachhaltigkeit zu einem immer wichtigeren Vergabekriterium im modernen Bahnsteigbau entwickelt, hat HERING eine umfangreiche Untersuchung zum Baustoff- bzw. Ressourcenverbrauch durchgeführt. Dabei wurde die konventionelle Bauweise mit Bahnsteigkantensteinen (BSK) anhand eines Massenvergleiches mit der Fertigteil-Bauweise gegenübergestellt. In diesem Beispielszenario wurden zwei Bahnsteige mit den Maßen 140 x 2,50 m² und 76 cm Höhe ü. SO nach aktuellem Baustandard der Deutschen Bahn AG geplant. Beide Projekte wurden als freistehende Außenbahnsteige konzipiert.

Beim absoluten Massenvergleich der einzubauenden Materialien beider Bauweisen lässt sich zunächst feststellen, dass der Anteil an Fertigteilbeton bei Bahnsteigen aus Fertigteilen im Vergleich zur konventionellen Bauweise doppelt so hoch ist. Bei der BSK-Bauweise bestehen im Wesentlichen der Bahnsteigkantenstein und der aufgelegte Abdeckstein aus bewehrtem Stahlbeton. Bei der Fertigteilbauweise sind nahezu alle Bauteile des Systems aus Stahlbeton gefertigt – sowohl die Bahnsteigplatte mit den werksseitig angeformten Stegen als Längsträgern als auch die punktuellen Fundamente. Hierdurch werden mehr Fertigteile benötigt als beim konventionellen Bahnsteig. Dieser Nachteil wird jedoch durch die Einsparung von Ortbeton kompensiert. Die absoluten Massenvorteile beim Ortbeton sind hierbei etwa dreimal so hoch wie der Massennachteil beim Fertigteil-Beton. Darüber hinaus werden bei Bahnsteigen aus Betonfertigteilen durch den hohlen Innenkern keine Materialien wie Erde, Splitt und Gleisschotter zur Verfüllung benötigt – es kommt lediglich Schotter als Frostschutz der Gründung zum Einsatz. Die Ergebnisse des Vergleichs sowie das Beispielszenario werden in der Abbildung 2 im Detail dargestellt.

Abbildung 2

Material	modula®	Konventionell	Vorteil modula®
Schotter	12,6 m³	175,2 m³	- 162,6 m³
Gleisschotter	0 m³	38,4 m³ (Abtransport)	- 38,4 m³
Kies	0 m³	12,3 m³	- 12,3 m³
Erde	16,0 m³ (Abtransport)	124,3 m³	- 108,3 m³
Betonstein/-pflaster	0 m³	24,5 m³	- 24,5 m³
Ortbeton	9,3 m³	159,7 m³	- 150,4 m³
FT-Beton	111,7 m³	68,8 m³	+ 42,9 m³

Abbildung 1

Durchführung und Berechnung der Ökobilanz

Das TransMIT-Zentrum für integrales Bauen unter Leitung von Maik Neumann, Professor für Nachhaltiges Bauen an der THM, hat gemeinsam mit HERING auf Basis des vorliegenden Beispielszenarios eine Ökobilanz mit Fokus auf den Vergleich der CO_2-Emissionen beider Bauweisen erstellt.
Die Erstellung der Ökobilanz erfolgte nach den in DIN EN ISO 14040 bzw. DIN EN ISO 14044 festgelegten Grundsätzen. Bei dieser Untersuchung wurde ausschließlich der Indikator „Treibhauspotential“ betrachtet. In zukünftigen Betrachtungen sollen auch die übrigen Effekte berücksichtigt werden. Zur Berechnung der Ökobilanz wurden die Informationen der Datenbank ÖKOBAUDAT (aktuelle Version: 2019-III vom 29.05.2019) verwendet. Diese sind konform zur DIN EN 15804 und werden im Rahmen des Bewertungssystems Nachhaltiges Bauen (BNB) als verbindliche Datenbasis angesehen. Der Betrachtungsrahmen für die CO_2-Emissionen beschränkt sich dabei auf die Herstellungs- und Entsorgungsphase (A1-3 und C1 und 2 und D) und jeweils auf die gleiche funktionelle Einheit.

Ergebnisse der Ökobilanzierung

Bei der Gegenüberstellung der beiden Konstruktionsarten gemäß oben beschriebenem Untersuchungsrahmen zeigt sich ein klares Ergebnis: Der modulare Betonfertigteil-Bahnsteig vom Typ modula® emittiert ca. 52 t CO_2, während der in konventioneller BSK-Bauweise erstellte Bahnsteig über den Lebenszyklus bzw. die oben definierten Phasen ca. 78 t CO_2 emittiert. Somit erweist sich die modulare Bauweise mit Betonfertigteilen als ressourcenschonender und nachhaltiger. Hier lässt sich zukünftig beim Bau von Bahnsteigen schädliche Treibhausgas-Emission einsparen – für einen noch nachhaltigeren Bahnbau. Die Ergebnisse der Ökobilanz können in den Abbildungen 3 und 4 näher durchleuchtet werden.

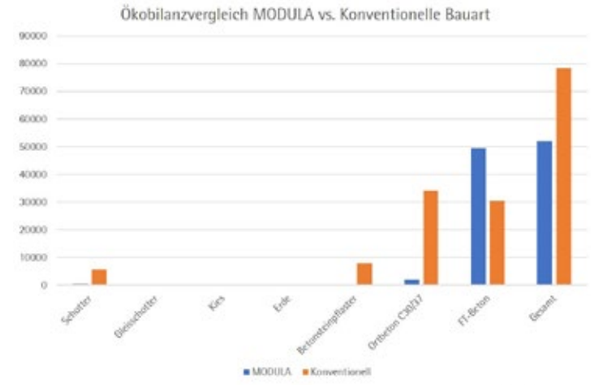


Abbildung 4

Herstellungsphase			Errichtungsphase		Nutzungsphase					Entsorgungsphase				Vorteile und Belastungen außerhalb der Systemgrenze
Rohstoffbereitstellung	Transport	Herstellung	Transport	Bau/Einbau	Nutzung	Instandhaltung	Reparatur	Ersatz	Umbau/Erneuerung	Abbruch	Transport	Abfallbewirtschaftung	Deponierung	Wiederverwendungs-, Rückgewinnungs-, Recyclingpotenzial
A1	A2	A3	A4	A5	B1	B2	B3	B4	B5	C1	C2	C3	C4	D
					B6	Betriebl. Energieeinsatz								
					B7	Betriebl. Wassereinsatz								

Lebenswegmodule gemäß DIN EN 15804,

Abbildung 3

Quelle: https://eurailpress.de/ei

Sabrodt

Neubau einer Werkstatthalle

Auf dem Gelände von Gleisbau Sabrodt wird eine neue Werkstatthalle für die Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten an unseren Schienenfahrzeugen mit einer Grundfläche von 807 m² errichtet.

Beginn der Vorbereitungsarbeiten war im Dezember 2020 mit dem Freiräumen des Baufeldes und dem Abtragen von Oberboden. Seit März 2021 wurden die erste Weiche verlegt und die Fundamente und Gruben ausgehoben. Danach erfolgte der Einbau der zweiten Weiche sowie das Betonieren der beiden Gleiswagengruben und der Hallenfundamente. Seit Ende August wird die Leichtbau-Stahlhalle mit Satteldach aufgebaut. Die komplette Dachfläche wird mit einer Photovoltaikanlage ausgestattet. Beheizt wird die Halle über eine Fußbodenheizung über einen Luft-Wärme-Speicher. Für die Fahrzeugreinigungsarbeiten ist eine Ölabscheideanlage vorgesehen.

Im weiteren Verlauf werden im Anschluss an den Weichenenden die neuen Gleise S 9 und S 10 mit gebrauchten Betonschwellen und gebrauchten Schienen gebaut und ausgerundet, so dass diese parallel mit einem Gleisabstand von 5 m verlaufen.

E-Bikes – Erst verpönt und nun ein Status!

Wer erinnert sich nicht an die Aussagen von ambitionierten Fahrradfahrern: E-Bike? Entweder man tritt selbst, oder man lässt es ganz…

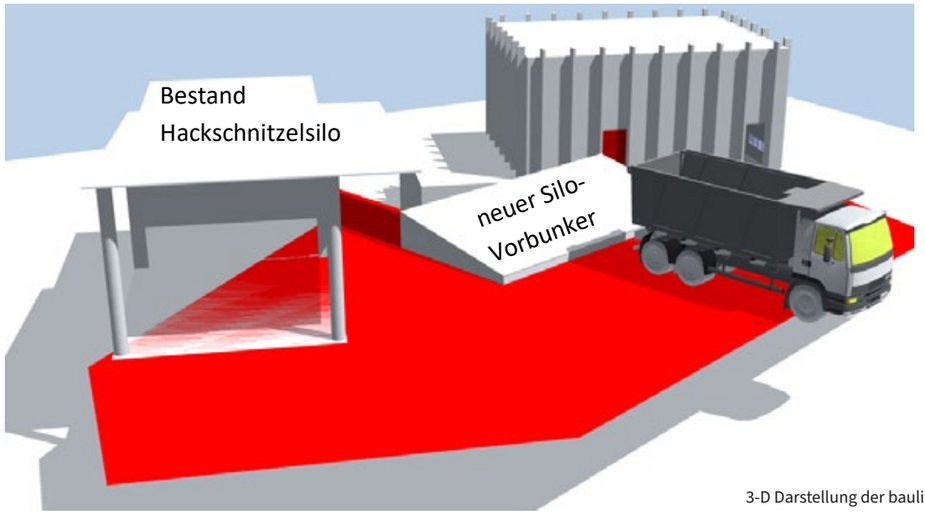
Damals war noch nicht zu ahnen, welchen durchschlagenden Erfolg E-Bikes auf dem deutschen Markt haben würden.

Hatte ein Fahrradhändler vor vier Jahren noch rund 3 – 4 E-Bike Modelle vorrätig, so ist es heute eher so, dass man im Geschäft nur noch 3 – 4 Modelle ohne E-Antrieb findet.

Wir haben schon 2016 den Trend erkannt und hausintern das Mitarbeiterleasing gefördert. Nach fünf Jahren der Zusammenarbeit mit einem Leasingpartner können wir nur bestätigen, dass E-Bike Leasing zum echten Mehrwert geworden ist und zur Mitarbeitermotivation durchaus beiträgt. Gerade Lieferengpässe zu Corona-Zeiten zeigen, wie auch in dieser Zeit alternative Ideen eine Rolle spielen. Seit 2016 hat das Unternehmen 270 Leasingverträge abgewickelt, davon sind aktuell noch 170 aktiv, inklusive einigen „Wiederholungstätern“. Die Anfragen werden nicht weniger, und wir werden dieses Angebot weiter zur Verfügung stellen.

Neuer Hackschnitzelbunker für die Holzheizung

Unsere Gebäude in Burbach werden zu 42,9 % mit Abfallholz beheizt. Das ist Schalholzabfall aus dem FT-Werk, Holzabfälle von den Baustellen, und zusätzlich beschaffen wir uns Hackschnitzel aus Waldholzabfällen.
Mit dem Hackschnitzelbunker wollen wir die Logistik verschlanken, vereinfachen und zusätzlichen Lagerraum für die Waldhackschnitzel (G30) aufbauen.
In den letzten drei Jahren haben wir durchschnittlich ca. 1.470 m³ Hackschnitzel pro Jahr verheizt. Wir mussten diese aufwändig zwischenlagern und dann per Radlader mit Anhänger in Kleinmengen (ca. 6 m³) je Tour verfahren und umladen.
Mit dem neuen Hackschnitzelbunker können wir eine komplette Hackschnitzellieferung von zwei Containern bzw. ~75 m³ Waldhackschnitzel direkt in den neuen Bunker einfüllen. Somit ersparen wir uns zukünftig die Zwischenlagerung und die innerbetrieblichen Fahrten zum Umladen.
Der neue Holzbunker kann bis zu ca. 96 m³ Hackschnitzel aufnehmen und diese über einen innenliegenden Schubboden und angebundenen Kratzkettenförderer binnen 6-8 Stunden, je nach Einstellung der Technik, in den vorhandenen Versorgungs-/Lagerbunker umfüllen. Außerdem können wir das Volumen des neuen Bunkers ebenfalls als Zwischenlagerung nutzen und erhöhen dadurch unsere Gesamtkapazität auf bis zu ~360 m³, je nach Schüttkegel der Hackschnitzel.
Vorgesehen ist, dass die Anlage zur kommenden Heizperiode 2021/2022 in Betrieb geht, und wir die Vorteile und schnelleren Umläufe für uns nutzen können.



3-D Darstellung der baulichen Situation

Rating HERING Unternehmensgruppe per August 2021

Die HERING Unternehmensgruppe befindet sich bei ihren Banken, Sparkassen und Ratingagenturen im TOP-Segment und verfügt über den Status „Investment Grade“.

Die HERING GmbH & Co. KG Verwaltungsgesellschaft als Konzernholding wird von dem Verein Creditreform mit einem Bonitätsindex 165 geführt. Darüber hinaus wird HERING seit 2011 ununterbrochen durch den Verein Creditreform zertifiziert und mit der Urkunde CrefoZert ausgezeichnet.

CrefoZert

Creditreform Siegen
Ernst Hain GmbH & Co. KG
verleiht der Firma

Hering GmbH & Co. KG Verwaltungsgesellschaft (Konzern)
Crefonummer: 433048299

das Bonitätszertifikat CrefoZert

Im Rahmen der Prüfung zeigte das Unternehmen eine ausgezeichnete Bonitätsstruktur und erfüllte alle Zertifizierungskriterien:

- Bonitätsindex < 250 oder externes Rating einer anerkannten Ratingagentur besser als BBB-
- Bilanzrating < CR8
- erfolgreiche Betragung des Managements: keine maßgeblichen Bonitätsrisiken erkennbar

Bei durchgängiger Erfüllung der Kriterien ist das Zertifikat ein Jahr gültig.

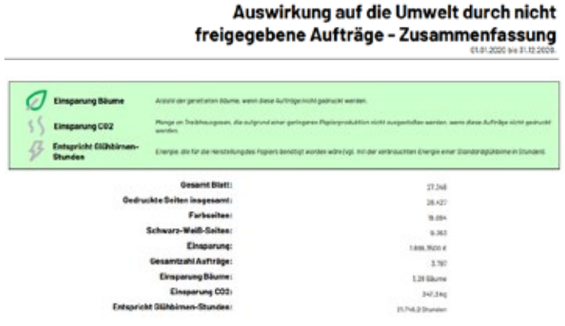
Der aktuelle Status ist prüfbar unter www.creditreform.de/trefozert

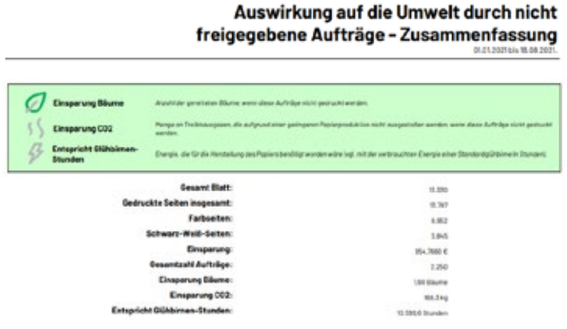
Siegen, 15. Oktober 2020
Creditreform Siegen
Ernst Hain GmbH & Co. KG

CrefoZert
Creditreform Bonitätszertifikat
2020
Gültig bis: 10/2021
AUSGEZEICHNETE BONITÄT
Hering GmbH & Co. KG Verwaltungsgesellschaft (Konzern)

Neue Druckerlandschaft senkt Kosten und schon die Umwelt

Die in diesem Jahr ausgelaufenen Druckerleasingverträge wurden kostensparend und mit Blick auf die Umwelt erneuert. Gleichzeitig wurde darauf geachtet, dass die ausgewählten Drucker umweltfreundlicher in Verbrauch und Energie sind. Die Auswahl fiel wie zuvor auf Kyocera-Geräte. Innerhalb von 60 Monaten können durch den Einsatz von KYOCERA Originaltoner bei der HERING Management GmbH bis zu 6.900 Tonnen CO_2e kompensiert werden. Alle CO_2-Emissionen, die bei Rohstoffgenerierung, Produktion, Verpackung, Transport und Verwertung der Toner entstehen, werden in dem hochwertigen myclimate Klimaschutzprojekt „Projekt KYOCERA: Effiziente Kocher für Kenia“ kompensiert.
An unseren Standorten wurden alle 41 Drucker in unserer Druckerlandschaft erneuert. Die Kosten des monatlichen Leasings wurden hierdurch um 44 % reduziert. Die Energieeinsparungen belaufen sich auf ca. 30 – 40 %. Gleichzeitig verbrauchen die neuen Geräte weniger Toner, was die gedruckten Seiten umweltfreundlicher macht.
Über die Druckmanagement Software „PaperCut“ werden die gedruckten Seiten automatisch in einem Pool aufgenommen und anschließend an die Drucker gesendet. PaperCut ist die Druckmanagement-Lösung, mit dem sich die Denkweise der Mitarbeiter ändert: Nachdenken, bevor man druckt – der Umwelt zuliebe. Die im Pool liegenden Seiten können per Chip von den Mitarbeitern an den Geräten abgeholt werden. Durch diese Lösung sparen wir als HERING am Arbeitsplatz Kosten und Abfall, indem wir Ausdrucke, Scans, Kopien und Faxe leichter als jemals zuvor kontrollieren.


Auswirkung auf die Umwelt durch nicht freigegebene Aufträge – Zusammenfassung


Auswirkung auf die Umwelt durch nicht freigegebene Aufträge – Zusammenfassung

„Green Lease“

Klassisches Leasing trifft auf Umweltschutz. So könnte man die als „Green Lease“ bezeichnete neue Alternative im Rahmen des Leasing-/ Mietkaufsegments umschreiben, welche das klassische Leasinggeschäft mit dem Klimaschutz durch Emissionsvermeidung und Ressourcenschonung verbindet.
Dabei wird die Möglichkeit geschaffen, eine individuelle Menge an Treibhausgasemissionen – passend zum Leasinggut oder bedarfsgerecht für eine eigens ermittelte Menge – zu kompensieren. Die Kompensation wird dabei über zertifizierte Nachhaltigkeitsprojekte nach höchsten internationalen Qualitätsstandards sichergestellt.
Für HERING bedeutet dies konkret, dass der CO_2-Ausstoß einer Neuinvestition im Leasing- und Mietkaufbereich (z. B. Zweiwegebagger) über eine definierte Laufzeit von beispielsweise fünf Jahren ermittelt und eine pauschale Gebühr in Abhängigkeit eines frei wählbaren Nachhaltigkeitsprojekts entrichtet wird. Die jeweilige Kompensationsgebühr steht in direktem Zusammenhang mit dem gewählten Nachhaltigkeitsprojekt sowie dem ermittelten CO_2-Ausstoß (Projektgebühr €/ t CO_2). Die daraus resultierende, einmalig fällige Stilllegungsgebühr bzw. Kompensationsgebühr wird für die Stilllegung sog. VER-Zertifikate (VER= Voluntary Emission Reductions) verwendet. Nachdem die Stilllegung der Zertifikate erfolgt ist, erhält die Firmengruppe HERING eine entsprechende Urkunde, welche für die unternehmenseigene CO_2-Bilanz verwendet werden kann.
Besser als Kompensation ist natürlich die eigene Einsparung von CO_2-Emissionen, dieses Ziel verfolgen wir parallel weiter.

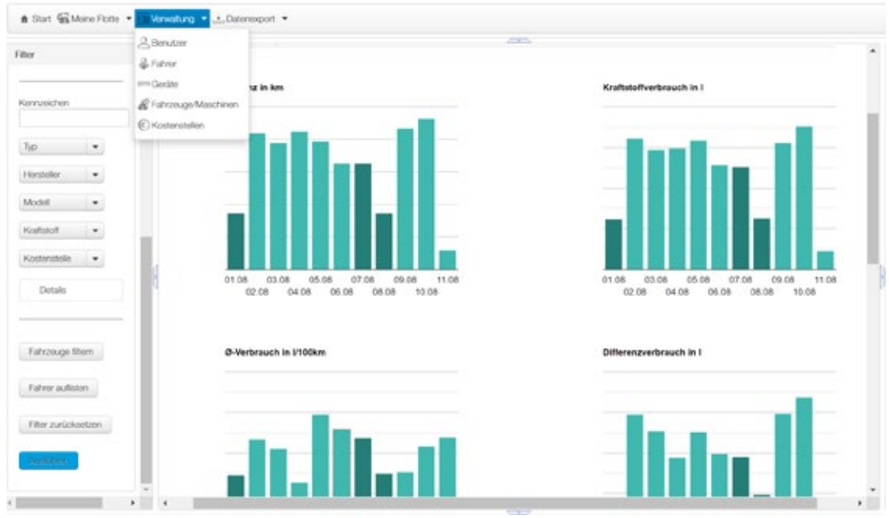
Digitalisierungsschritte 2021 in der HERING Unternehmensgruppe

Im Juni 2019 haben wir mit der Gründung diverser Fachteams aus sämtlichen Geschäftsbereichen und dem Startschuss für das Großprojekt, Einführung eines ERP-Systems‘ damit begonnen, Ist-Prozesse zu analysieren, unternehmensweite Soll-Prozesse zu erarbeiten und zu definieren.
Unser vorrangiges Ziel, wenn wir auf digitale Instrumente zurückgreifen, ist die Verbesserung der Wertschöpfung. Sie dient der Wirtschaftlichkeit, der Wettbewerbsfähigkeit, der Stärkung der Innovationskraft, und damit dem nachhaltigen Erfolg unseres Unternehmens. Der Nutzung digitaler Instrumente muss also immer eine Optimierung der Prozesse vorausgehen.
Sämtliche Vorteile, die Digitalisierung bietet, wollen wir auch nutzen. Dazu gehört, dass wir in komplexen Organisationen – wie es z.B. die Organisation rund um ein Bauprojekt darstellt – weniger aufwändig als bisher und mit mehr Transparenz zusammenarbeiten.
Der Abbau von Softwareinsellösungen hin zu abgestimmten Unternehmensprozessen ist einer der wesentlichsten und notwendigsten Arbeitspakete der Digitalisierung. Es gilt, die Vorteile des Unternehmens, „wir, anstatt ich AG“ zu erarbeiten und zu nutzen.
Digitalisierung bedeutet nicht nur, eine Software anzuschaffen; sondern die Prozesse, um das Werkzeug optimal und effizient benutzen zu können, müssen betrachtet, überarbeitet oder teilweise auch ganz neu erstellt werden.
Hierzu ist es zwingend notwendig, eine Projektorganisation mit diversen Fachteams und einem Entscheidungsgremium, dem Lenkungsausschuss, zu installieren. Der interne Zeitaufwand und die benötigten personellen Ressourcen sind immens: pro Jahr etwa zwischen 50 und 70 Tagen zusätzlich. Digitalisierung lässt sich nicht mal „so nebenbei“ erledigen.
Die Digitalisierung wird gefördert durch ein Schulungskonzept zu den verschiedensten Teilprozessen, in verschiedenen Programmen. 2020 haben wir an 81 Schulungstagen etwa 700 Teilnehmer geschult und im Jahr 2021 werden wir bis Ende Oktober an 72 Schulungstagen etwa 350 Teilnehmer geschult haben.
Für das neue einheitliche ERP System steht ein gutes Fundament. Den Sprung auf die Baustelle wollen wir nächstes Jahr wagen. Ebenso haben wir eine neue e-Learning Plattform für unser Unternehmen eingerichtet und die Einführung einer digitalen Personalakte steht kurz vor dem Abschluss. Daneben haben wir für unsere Liegenschaften und Mandantenzuordnungen eine einheitliche HERING Struktur in einer Software aufgebaut, die uns in den nächsten Jahren helfen wird, eine kontinuierliche Instandhaltung durchzuführen.
Potenziale für die nächsten Jahre gibt es viele, neben dem o. g. Ziel, die Wertschöpfung zu verbessern, ist es uns auch wichtig, das zweite Ziel, die Erhöhung der Mitarbeiterzufriedenheit, immer im Auge zu behalten.

Wasserstoff – HERING blickt in die Zukunft

Im August 2021 erweitert HERING die Fuhrparkflotte auf insgesamt drei Wasserstofffahrzeuge.
Im September 2020 wurde bereits der erste Toyota Mirai an HERING ausgeliefert. Nun folgen das neuere Modell des Toyota Mirai sowie der Hyundai Nexo.
Nun hoffen wir, dass auch eine mobile Tankstelle durch eine entsprechende Förderung wirtschaftlich möglich wird, so dass wir dann auch neben vielen anderen Annehmlichkeiten des Brennstoffzellenfahrzeugs ein angenehmes Tanken auf unserem Firmengelände ermöglichen können. Die Betankungsdauer von rd. 3 – 5 Minuten an der Wasserstofftankstelle in Siegen ist aber dennoch eine interessante Alternative zu langen Ladezeiten an Elektroladesäulen.
Dennoch finden wir, beide Varianten sind zukunftsorientierte Lösungen für die CO_2-Reduzierung im Bereich Verkehr.

Unser größter Energieverbrauch sowie der größte CO_2-Ausstoß findet im Bereich Fuhrpark statt.
Um hier Gegenmaßnahmen zu ergreifen, setzen wir auf alternative Antriebstechnologien.
Zum einen wurde unsere Fuhrparkrichtlinie auf Plug-in Hybride und Batterieelektrische Fahrzeuge umgestellt, zum anderen setzen wir ebenfalls auf Brennstoffzellenfahrzeuge, welche mit Wasserstoff betrieben werden. Hier ist der Vorteil klar bei der Reichweite und dem sehr kurzen Tankprozess.
Ein Fahrzeughersteller kann eigene Angaben zum Kraftstoffverbrauch machen, um den Verkauf zu fördern, z.B. „besonders sparsam“. Bisher mussten wir uns auf die Verbrauchsangaben der Hersteller verlassen.
Seit Anfang des Jahres haben wir damit begonnen, alle Fahrzeuge (inzwischen sind 190 Fahrzeuge umgebaut) mit einem Telemetrie-Erfassungssystem auszustatten, um die genauen Verbräuche der Fahrzeuge tagesaktuell auszuwerten und daraus abzuleiten, welche Fahrzeugtypen für welche Einsatzgebiete geeignet sind.
Schon jetzt ist deutlich zu erkennen, dass die Angaben der Hersteller stark von den realen Verbräuchen abweichen.



Sicherheitsanforderungen an moderne IT-Strukturen

Sie können sich heute mit wenig Aufwand und geringem Risiko Verschlüsselungstrojaner als Bausätze im Darknet ordern. „Cybercrime as a Service“ sozusagen. Erträge werden zwischen Programmierer und Ausführer geteilt. Das hat in den letzten Jahren zu einem kontinuierlichen und inzwischen beängstigenden Anstieg der Cyberkriminalität geführt. Fast jeder kennt jemanden persönlich oder Firmen, die es schon einmal erwischt hat. Inzwischen kommen keine plumpen E-Mails von Prinzen aus aller Welt mehr, sondern professionell aufgebaute E-Mails, die kaum von den Originalen zu unterscheiden sind.
Neue moderne Serverinfrastrukturen und Speicher stellen in Zukunft den schnellen Zugriff auf Informationen sicher. Außerdem werden die notwendigen Reaktionszeiten zur Wiederherstellung verkürzt und die Sicherheit der Daten wird signifikant erhöht.
Mit einem IT-Regelwerk und einem Notfallmanagement haben wir 2021 außerdem die Grundlage für ein Informationssicherheitsmanagement gelegt, welches in Zukunft noch weiter ausgebaut wird.

Sanikonzept

protect & clean®: Innovative Beschichtungssysteme

Außergewöhnliche Zeiten erfordern alternative Konzepte und Lösungen, dachten wir uns, als wir zu Beginn der Covid-19-Pandemie über die Entwicklung bestehender und neuer Geschäftsfelder und Produkte nachdachten. In diesem Zusammenhang entstand auch die neue Marke protect & clean®, unter der wir, die HERING Sanikonzept GmbH, langjährige Tradition mit Innovation vereinen und moderne Beschichtungen für eine Vielzahl von Oberflächen auf den Markt bringen.

Mit der neuen Marke haben wir uns auf das Beschichten von diversen Oberflächen spezialisiert. Von antimikrobiell / antiviral über Graffitischutz bis hin zur „Easy to Clean“-Beschichtung. Die neuen Produkte von protect & clean® können auf unzählige Materialien aufgetragen werden. Je nach Beschichtung können diese dann entsprechend schneller und einfacher gereinigt werden. Anwender profitieren außerdem von einer deutlichen Reduktion der Reinigungsmittel und sparen wertvolle Zeit im Reinigungsprozess. Auch die Langlebigkeit der entsprechenden Oberflächen wird durch die innovative Veredelung erhöht.

Als Hersteller von Sanitäranlagen sind wir selbst oft mit Problemen wie Verunreinigungen, Keimbelastungen oder Graffitiverschmutzungen konfrontiert. Wir wollten uns besser aufstellen und unseren Kunden eine effiziente sowie nachhaltige Systemlösung bieten. Mit protect & clean® haben wir nicht nur die passende Beschichtung, sondern liefern ein gesamtes System: von der sachgerechten Grundreinigung und Aufbringung des Materials, über die Wirksamkeitsprüfung und Lieferung der passenden Reinigungsmittel bis hin zum Monitoring.

Die Beschichtungen im Detail

Hygiene pur: antimikrobielle / antivirale Beschichtung.
Mit dieser Beschichtung haben Bakterien, Keime, Pilze und Viren keine Chance. Sie kann auf beliebigen Oberflächen, wie beispielsweise auf Lichtschaltern, Armaturen, Türgriffen oder Treppengeländern aufgebracht werden. So werden mehr als 99,99 % der Keime nach nur fünf Minuten vollständig abgetötet. Die Wirksamkeit ist bei sachgerechter Behandlung für drei Monate garantiert. Eine weitere Behandlung mit Desinfektionsmitteln oder aggressiven Reinigungsmitteln ist nicht notwendig. Die Lösung wurde von unabhängigen Laboren getestet und nach ISO 21702:2019, ISO 22196:2011 und EN 14476 zertifiziert.

Effektiv gegen Wandschmiererei: Graffitischutz-Beschichtung.
Durch das Auftragen einer atmungsaktiven Einkomponenten-Schutzschicht können Graffitis zukünftig ganz einfach mit kaltem Wasser und einem Hochdruckreinigungsgerät schonend und rückstandslos beseitigt werden. Dazu sind keine aggressiven oder umweltschädlichen Reinigungsmittel notwendig. Oberflächen erhalten somit nicht nur den optimalen Schutz, sondern profitieren auch von einer längeren Lebensdauer, da die Beschichtung bei sachgerechter Behandlung langfristig erhalten bleibt.

Schneller reinigen mit „Easy to Clean“

Weniger Reinigungsmittel und eine effektivere Nutzung der Arbeitszeit erhalten Kunden mit der „Easy to Clean“-Beschichtung. Diese verhindert von Beginn an das Anhaften von Verschmutzungen und hat eine sehr hohe Beständigkeit gegen Abnutzung, Abrieb und Gebrauchsspuren. Durch die Oberflächenveredelung auf Siliziumbasis, die sich mit dem Oberflächenmaterial fest vernetzt, wird ein optimaler Schutz und eine Verlängerung der Lebensdauer des Materials erzielt. Angewendet werden kann sie auf unterschiedlichsten Materialien wie auf Holz, Stein, Glas und Keramik, Textilien oder lackierten Flächen.

Die perfekte Ergänzung

Passend zu dem Beschichtungsportfolio bietet protect & clean® auch die dazugehörigen Reinigungsmittel-Konzentrate an, mit denen eine lange Wirksamkeit der Produkte sichergestellt wird. Diese sind 100 % biologischen Ursprunges, besonders nachhaltig und flexibel, so dass für jeden Bedarf die passende Lösung bereitgestellt wird.
Die verwendeten Reinigungstenside sind aus europäischen, pflanzlichen, nachwachsenden Rohstoffen. Außerdem sind unsere Reinigungsmittel frei von Erdöl, Palmöl, Mikroplastik, Lösungsmitteln, Phosphat, NTA, EDTA und künstlichen Wasserenthärtern.
Durch Verwendung unserer Reinigungsmittelkonzentrate werden Verpackungsmüll und Transportemissionen eingespart. Die Erstausstattung findet in Kanistern statt. Danach liefern wir die Reinigungsmittelkonzentrate in Standbodenbeuteln. Dadurch wird der Verpackungsmüll um ca. 70 % reduziert.

Hering Architectural Concrete

„Das leuchtende Tor zum Kiez“

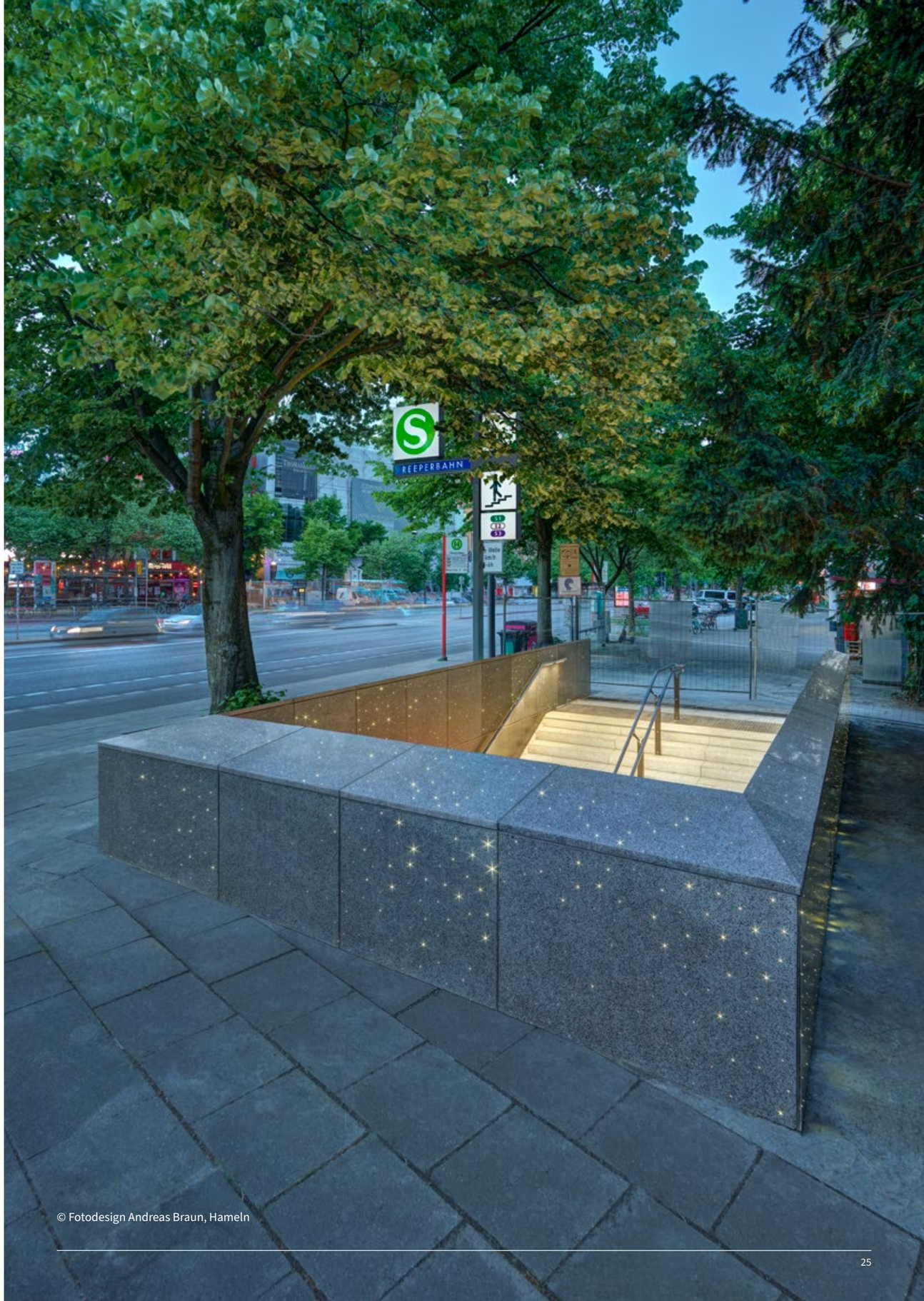
Im Rahmen einer Ausschreibung der Deutschen Bahn unter dem Projektnamen „Zukunft Bahn – Herstellung von Brüstungen aus Lichtbeton“ werden sieben Aufgänge an den S-Bahn-Stationen zur Reeperbahn modernisiert, weshalb Wände, Bahnsteige und Verteilerebenen neugestaltet werden und ein zeitgemäßes Erscheinungsbild erhalten. Die Arbeiten an den S-Bahn-Stationen werden voraussichtlich 2022 abgeschlossen.

Ob Designerstücke, Kunstobjekte oder Biogemüse – das abwechslungsreiche Stadtviertel in Hamburg St. Pauli ist geschmackvoller geworden und bietet eine Menge Lebensqualität. Highlight im wahrsten Sinne des Wortes sind dabei die sieben Aufgänge mit ästhetischen Verkleidungen aus leuchtenden betoShellSiut®-Betonplatten von Hering Architectural Concrete. Aktuell sind bereits drei Aufgänge fertig. Hier wurden insgesamt 213 Platten auf einer Fläche von 165 m² montiert. Die Platten sind anthrazit gefärbt und geschliffen.

Im Hochbau bildet das Textilbeton-System betoShell® von Hering Architectural Concrete in Kombination mit der lizenzierten Lichttechnik SIUTtechnology beeindruckende Gestaltungsmöglichkeiten: leuchtende Fassaden. Durch eine gezielte Integration von Lichtwellenleitern in die Betonfassadenelemente wird der Werkstoff selbst zur Lichtquelle und ermöglicht innovative Lichtkonzepte. Dezente Lichtilluminationen sorgen hierbei für eine angenehme Umgebung und eine ästhetische Aufwertung von Fassadenflächen.

betoShellSiut® ist eine textilbewehrte, schlanke und leichte Betonfassade, die höchsten qualitativen Ansprüchen gerecht wird. Die Elemente des Systems FLEX30 mit einer Materialstärke ab 30 mm, ermöglichen vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten im Bereich des innovativen Architekturbetons. Die Elemente werden rückseitig mit vier Hinterschnittankern versehen und können so leicht an einer Systemunterkonstruktion befestigt werden. Von schalungsglattem Sichtbeton bis hin zu Waschbeton stehen dafür eine Vielzahl an Oberflächen und Farben zur Verfügung. Die glasfaser- beziehungsweise carbonarmierten Textilbetonplatten sind um ein Vielfaches leichter als herkömmliche Stahlbetonplatten und verbrauchen weniger Ressourcen.

Die Platten für die restlichen S-Bahn-Aufgänge sind in der Produktion und teilweise schon montiert (Aufgänge: Hans-Albers-Platz: 76 Platten – 56 m², Königstraße: 76 Platten – 55 m², Lincolnstraße: 61 Platten – 50 m², Reeperbahn: 76 Platten – 60 m², Talstraße: 76 Platten – 58 m²). Das Ergebnis kann sich sehen lassen und wertet den Bereich rund um die S-Bahn-Eingänge entlang der Reeperbahn deutlich auf.



© Fotodesign Andreas Braun, Hameln

© Fotodesign Andreas Braun, Hameln

Hering Architectural Concrete

Korbacher Rathaus mit neuer Recyclingbetonfassade

Seit vielen Jahrzehnten ist das Rathaus in der Altstadt von Korbach ein zentraler und prägender Anlaufpunkt für die Bürger des Ortes im hessischen Landkreis Waldeck-Frankenberg.
Da das in den 1970er Jahren an das historische Rathaus angebaute Bestandsgebäude architektonisch nicht mehr zeitgemäß war und viele bauliche sowie energetische Mängel aufwies, entschied sich die Stadt Korbach zu umfassenden Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen des historischen Rathauses, des Hauptgebäudes und des Nebengebäudes. Teile der Realisierung dieses Projektes sind durch Hering Architectural Concrete umgesetzt worden.
Das Ziel und die Anforderung der Stadt als Bauherr war es, ein Gebäude-Ensemble zu schaffen, welches neben einer offenen und bürgerfreundlichen Bauweise auch nachhaltig und energieeffizient ist. Zudem sollten die neuen Gebäudeteile eine visuelle Verbindung zu der gewachsenen Altstadt schaffen.
Die Idee der Architekten (ARGE agn/heimspiel architekten) und des Bauherrn war es, aus dem Altgebäude zurückgewonnene mineralische Baustoffe ortsnah zu recyceln und für den Neubau an gleicher Stelle wiederverwerten zu können. Zudem sollten die Materialien auch bei einem späteren Rückbau sortenrein trennbar sein. In der Konsequenz wurde aus dem Grundgedanken ein Pionierprojekt für Nachhaltigkeit und dem sogenannten „Urban Mining“.
So wurde im Jahr 2019 Hering Architectural Concrete / HAC damit beauftragt, eine geeignete Sichtbetonfassade herzustellen, die den oben beschriebenen Anforderungen gerecht wird. Zusammen mit der „energum GmbH/agn-Gruppe“, den „heimspiel architekten“ und der „bimolab gGmbH“ hat HAC ein umfassendes Konzept zur Nutzung des Altbaus als Rohstoffquelle für die Fassade des neuen Rathauses entworfen.
Als farbgebenden Bestandteil entschied man sich für die Abbruchmaterialien der roten Dachziegel des Altbaus, die dem Beton eine leicht rötliche Einfärbung verleihen. Mit diesen rezyklierten Gesteinskörnungen wurden die im Beton enthaltenen Anteile aus Kies oder gebrochenem Naturstein substituiert. So wurde das vorhandene Material nach dem Rückbau und der sortenreinen Trennung in einer Brechanlage gebrochen, gesiebt, gewaschen, aufbereitet und zur Verwendung zu HERING Bau geliefert. Am Ende konnten mehr als 62 % des Abbruchmaterials für den Neubau genutzt werden.
Insgesamt produzierte das HERING-Fertigteilwerk für dieses Projekt mit identitätsvollem Charakter 260 Platten. Die Oberfläche der Platten ist gestrahlt. Nach der unproblematischen Herstellung im Fertigteilwerk begann letztes Jahr die Montage, ebenfalls durch Hering Architectural Concrete. Die Fertigstellung erfolgte im Juli 2021.
Die Nutzung von Recyclingbetonen ist ressourcenschonend, damit nachhaltig und ein weiterer Schritt in die Zukunft des Baugewerbes.

MY CLOUD Transit Hotel: eine rasante Entwicklung

Das MY CLOUD Transit Hotel im Flughafen Frankfurt hat in den letzten Monaten eine rasante Entwicklung hingelegt. Diese zeichnet sich nicht nur in einem deutlich erhöhten Buchungsaufkommen ab, sondern vor allem auch in einer veränderten Geschäfts-, Service- und Kundenstruktur.

Covid-19 bringt für die gesamte Branche große Veränderungen mit sich. So auch für das MY CLOUD Transit Hotel, welches sich auf die Unterbringung von Transitreisenden spezialisiert hat. Normalerweise checken Gäste aus aller Welt für kurze Aufenthalte von 3 – 6 Stunden ein und überbrücken so die Wartezeit zwischen ihren Flügen. Insgesamt verbuchte das MY CLOUD 2019 81,3 % an Tageszimmern. Übernachtungen von Selbstbuchern fielen im Vergleich deutlich geringer aus und lagen bei rund 18,7 %. Die meisten Übernachtungen wurden über Airlines gebucht. So machte das Airlinegeschäft 2019 noch 27,4 % der Gesamtbuchungen aus.

Neue Anforderungen für das Airporthotel

Mit dem Beginn der Covid-19-Pandemie änderte sich dann alles. Die Welt stand Kopf, Flüge fielen aus, Grenzen wurden wochenlang geschlossen. Passagiere saßen im Flughafen fest, denn ohne Visum kommen Transitreisende nicht aus dem Terminal. Das MY CLOUD Transit Hotel fungierte in dieser Zeit als Auffangbecken und Servicestelle für gestrandete Passagiere. Vom flexiblen Hotel mit kurzen Aufenthaltszeiten entwickelte es sich so, dass Gäste plötzlich eher über Nacht blieben – teilweise sogar über mehrere Tage und Wochen. Die Aufenthaltszeiten verlängerten sich im Schnitt auf 8 – 16 Stunden und das Hotel verzeichnete ein Fünffaches an Übernachtungsgästen. Die Buchungen von Reisebüros stiegen deutlich an. Auch neu waren die plötzlich aufkommenden Buchungen von Konsulaten, die sich für die Beherbergung von gestrandeten Personen aus ihrer Heimat einsetzten.

Service, Service, Service

Doch auch die Anforderungen an die Servicestruktur wurden von dieser Zeit maßgeblich beeinflusst. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im MY CLOUD übernahmen Aufgaben, die weit über ihre normalen Tätigkeiten hinausgingen. Sie stellten Kontakt zu den Familienmitgliedern her, kümmerten sich um Weiterflüge, besorgten Reiseutensilien und verlorene Gepäckstücke und leisteten seelischen Beistand. Denn die Menschen, die hier ankamen, waren teilweise völlig verzweifelt. Um dieses hohe Servicekommen auf bestem Niveau zu bewerkstelligen, beschäftigt das Hotel heute 29 Angestellte. 2019 waren es noch 22.

Buchungen auf hohem Niveau

Das Buchungsaufkommen befindet sich seit 2019 auf einem durchweg hohen Niveau. Während die Zimmerauslastung 2019 noch bei 75,7 % lag, ist diese im Jahr 2020 um 20 % gestiegen. An manchen Tagen lag sie sogar bei über 100 %. Auch das Jahr 2021 verläuft bisher gut. So wurden in den Monaten Juni und Juli neue Buchungsrekorde aufgestellt. Durchschnittlich werden aktuell täglich 67 von 59 Zimmern gebucht - einige der Zimmer werden mehrmals am Tag vergeben.

Von links nach rechts: Nicolas Lara Kratz, Mulue Weldekidan Mengstu, Btsamlak Ghedela, Adanech Azene Lakew, Andres Carrera de Mulder, Zornitsa Bakalova, Raehyun Lee, Alem Zemicael Rimdiet, Michelle Richmond-Kreuz, Tedros Teklegiorgis Gebremariam, Abraham Testfamichael Araya, Murat Adalmis, Marcel Kemler

HERING-Stiftung Natur und Mensch

Abotcha: Bau eines Mediateca-Gebäudes in Guinea-Bissau

MEDIATECA ONSHORE ist eine mobile Kunst- und Kulturplattform in sozial und ökologisch sensiblen Gebieten in Guinea-Bissau. Sie ist ebenso Veranstaltungsort für Workshops, Seminare, Archivarbeit, Gemeindeversammlungen wie auch ein Netzwerk für den Transfer von nachhaltigem, lokalem Wissen im Süd-Süd-Dialog. Das Ziel ist der Austausch von Praktiken in den Bereichen Kunst, Agrarökologie und traditionellem Wissen als Beitrag zu sozialer, wirtschaftlicher und ökologischer Gerechtigkeit.
In Zusammenarbeit mit lokalen Kollektiven wurde zunächst auf „ambulanter“ Basis operiert, mit dem langfristigen Plan, einen selbstverwalteten Raum für kulturelle Produktion und Austausch zu schaffen.

Im Februar 2021 begann in der Gemeinde Malafó der Bau des Mediateca-Gebäudes, das in einem kollektiven Dialog unter der Leitung des Architekten Marinho de Pina entworfen wurde. Nach den verschiedenen Gesprächen und früheren Workshops spiegelt das Konzept hinter dem Design der Mediateca traditionelle und koloniale Architektur wider, was zu dem führte, was Marinho de Pina das 6-Zimmer-Haus nannte. Der Entwurf platziert zwei Gebäude nebeneinander und zwischen ihnen dient ein überdachter Freiraum als Gemeinschaftsraum für Versammlungen. Der Bau wurde durch die Zusammenführung eines Teams von Experten, Arbeitern und Köchen aus Malafó und den benachbarten Dörfern und mit finanziellen Mitteln der HERING-Stiftung Natur und Mensch ermöglicht und im August 2021 fertiggestellt.

Malafó liegt 90 km östlich der Hauptstadt Bissau am Nordufer des Geba Flusses. Der Fluss wird gesäumt von Savanne, Mangrovenwäldern und Feuchtgebieten, ein komplexes Ökosystem, das sich ausgezeichnet für Landwirtschaft und Fischfang eignet. Malafó grenzt unmittelbar an den Nationalpark „Lagoas de Cufada“, der vom lokalen Institut für Biodiversität und geschützte Zonen (IBAP) verwaltet wird. Als zentraler Ort der Region und Sitz der Schule hat Malafó eine Schlüsselfunktion. Schulleitung, Elternverbände und verschiedene Akteure der Gemeinde verfolgen schon länger das Konzept einer umfassenderen Bildungsarbeit als das bloße Erlernen von Lesen und Schreiben. Es geht um Weitergabe und Praktizierung von traditionellem Wissen im Umgang mit dem ökologischen Umfeld und dessen Verknüpfung mit akademischem Wissen und moderner kultureller Praxis. Mit der Mediateca, die auch eine Bibliothek und eine Mediathek beherbergen wird, wurde dafür ein selbstverwalteter Ort geschaffen.

Mediateca: **www.mediateca-onshore.org/en**

Bau: **www.mediateca-onshore.org/en/abotcha-construction**

Impressum

Text und Bilder:
Annette Hering
Stefan Winhauer
Christian Winkler
Mattias Stupperich
Sabine Schön
Dennis Heinz
Gerrit Imhäuser
Björn Gratopp
Frank Schneider
Petra Pieronczyk
Nele Otto
Jens Geffert
Benjamin Otto
Thomas Reh
Niklas Derkum
Kim Lukas Bender
Sascha Neitzert
Ulrich Lohse
Mike Kellner
Aslan Kaya
Heike Salm
Rainer Schneider
Jennifer Sauer
Theresa Wächter
Thomas Grun
Manuela Käppler

Bilder Seite 24–27, Umschlag (HAC Reeperbahn, Rathaus Korbach) © Fotodesign Andreas Braun, Hameln

Redaktion:
Annette Hering
Sabine Schön
Gabriele Bierbrauer
Liane Fey

Satzlayout:
Vidakovics Mediendesign

Druck:
Dönges Druck & Medien GmbH
Am Güterbahnhof 19
35683 Dillenburg

Herausgeber:
HERING Management GmbH
Neuländer 1
57299 Burbach (Holzhausen)
www.heringinternational.com

P