



VERLADESTELLEN **Kosten an die Wand gedrückt**

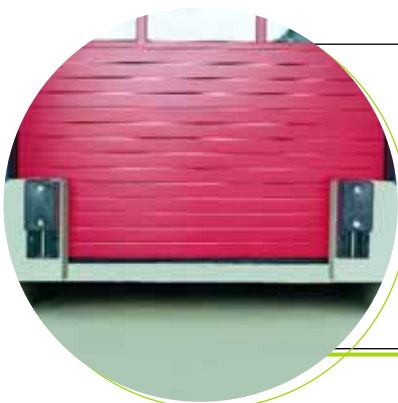
Ab dem 1. Juli wird der Energieausweis auch für Produktions- und Logistik-Hallen zur Pflicht. Um einen niedrigen Primärenergiebedarf zu erreichen, müssen Wärmeverluste reduziert werden. Besonders für Durchfahrten und Verladestellen hat Tor-Spezialist Hörmann Zubehör entwickelt, das helfen kann, Energiekosten zu sparen.

Die Ladebrücke gilt mithin als eine der größten Kältebrücken vieler Hallen. Die mehrere Quadratmeter große Stahlkonstruktion ragt unter dem Tor durch bis nach draußen und leitet so große Mengen Wärme aus dem Gebäudeinneren ab. Die Lösung: Die Ladebrücke wird weiter ins Gebäude gesetzt und oberhalb eines wärmedämmenden Betonsockels montiert. Nun kann ein wärmedämmtes Tor wie das SPU von Hörmann so installiert werden, dass es vor der Ladebrücke fährt

und unten auf den Betonsockel aufsetzt. So ist die Gebäudehülle geschlossen und die Ladebrücke hat keinen direkten Kontakt mit der Außenluft. Die Lösung bietet sich vor allem für Anlagen mit einer hohen Anzahl an Verladestellen an.

Lücken schließen

Ist die Verladestelle im Betrieb, reduziert die richtige Torabdichtung Luftzüge durch die Spalten zwischen Lkw und Halle. Docken vor allem baugleiche Lkw, beispielsweise einer firmeneigenen Flotte an, bietet sich eine Kissenabdichtung wie die DFH von Hörmann an. Ihre Schaumstoff-Füllung wird beim Andocken eingedrückt und schließt so die Spalten. Eine flexiblere Lösung für viele unterschiedliche Lkw bieten Luftkissen wie bei der DAS-3 von Hörmann. Nach dem Andocken blasen Ventilatoren die Abdichtung auf, bis diese den Lkw fest umschließt. Die DAS-3 ist auch Bestandteil des DOBO-Systems (Docking before Opening), das sich besonders für die Frische-Logistik anbietet. Seine Komponenten erlauben es, einen Lkw mit geschlossenen Türen an die



Hinter dem Tor: Die Ladebrücke ist weiter im Gebäudeinneren montiert; unter ihr befindet sich ein wärmedämmender Betonsockel.

Fotos: Hörmann