

Energiekosten sparen mit intelligenter Tor- und Verladetechnik

Lösungen für Verladestellen sowie Ein- und Ausfahrten

Steinhagen, Mai 2009. Die Energieeinsparverordnung schreibt ab dem 1. Juli 2009 auch für Produktions- und Logistikhallen einen Energieausweis vor. Um einen niedrigen Primärenergiebedarf zu erreichen, müssen Wärmeverluste reduziert werden. Nicht nur durch die Fassade. Sondern auch an Durchfahrten und Verladestellen. Hier helfen intelligente Lösungen maßgeblich beim Energiesparen.

Durch zwei Effekte kühlen Hallen aus: Wärmeverluste entstehen zum einen durch Zugluft, ein anderer Teil geht durch Wärmeleitung verloren. Beiden Effekten begegnet man sowohl an der Verladestelle, als auch in den Aus- und Einfahrten von Hallen heute mit sorgfältig und zweckmäßig geplanter Verlade- und Tortechnik. „Bei Neubauten investieren hier momentan viele Unternehmen“, sagt Rüdiger Bierhenke, Verkaufsleitung Industriertorsysteme und Verladetechnik bei der Hörmann KG, „weil für die Zukunft mit steigenden Energiekosten gerechnet wird und man Folgekosten minimieren möchte.“

Thermische Achillesferse

Besonders die Ladebrücke ist auch heute noch die thermische Achillesferse vieler Hallen. Die Stahlkonstruktion ragt unter dem Tor durch bis nach Draußen. So wirkt die oft mehrere Quadratmeter messende Oberfläche als große Kältebrücke, die Wärme aus dem Inneren ableitet. „Dieser Effekt lässt sich durch eine Planung und die richtigen Komponenten verhindern“, erklärt Lars Günsch, Key Account Manager bei Hörmann. Die Lösung: Die Ladebrücke wird im Vergleich zu anderen Lösungen weiter ins Gebäude gesetzt. Zudem wird sie oberhalb eines wärmedämmenden Betonsockels montiert. Nun kann ein wärmegeämmtes Tor wie das SPU von Hörmann so installiert werden, dass es vor der Ladebrücke fährt und unten auf den Betonsockel aufsetzt. Derart hat die wärmeleitende Ladebrücke keinen direkten Kontakt mit kalter Außenluft. Die Hülle des Gebäudes ist geschlossen. „Besonders bei einer hohen Anzahl Verlade-

stellen hilft diese Lösung, hohe und zukünftig höchstwahrscheinlich steigende Betriebskosten zu vermindern“, so Günsch. Die ins Gebäude zurückgezogene Ladebrücke muss eine größere Distanz überbrücken. Hierzu bietet Hörmann die HTL-2 mit Vorschub, der bis zu 1.000 mm Abstand zwischen Rampe und Fahrzeug überbrückt.

Ist die Verladestelle im Betrieb, reduziert vor allem die richtige Torabdichtung Luftzug durch die Spalten zwischen Lkw und Halle. Docken vor allem baugleiche Lkw, beispielsweise in einer firmeneigenen Flotte, an, ist eine Kissenabdichtung wie die DFH von Hörmann eine gute Lösung. Ihre Schaumstoff-Füllung wird beim Andocken eingedrückt und schließt so die Spalten. Für viele unterschiedliche Lkw wird ein flexibleres System benötigt, um eine möglichst luftdichte Verbindung zwischen Fahrzeug und Gebäude herzustellen. Hier bietet sich der Einsatz von Luftkissen wie bei der DAS-3 von Hörmann an. Nach dem Andocken blasen Ventilatoren die Abdichtung auf, bis diese den Lkw fest umschließt. Wegen ihrer hohen Dichtigkeit ist die DAS-3 auch Bestandteil des DOBO-Systems, das sich besonders für die Frischelogistik anbietet.

Lösung für Frischelogistik

Die verschiedenen Komponenten des DOBO-Systems erlauben es, einen Lkw mit geschlossenen Türen an die Verladestelle zu fahren. Erst nachdem mit der aufgeblasenen Torabdichtung das Entweichen der gekühlten Luft weitgehend verhindert ist, öffnet sich das Tor und die höhenverstellbaren Anfahrpuffer werden abgesenkt. Spezielle Aussparungen im Boden seitlich der Ladebrücke erlauben es, die Türen erst jetzt zu öffnen. Ideale Ergänzung dieses Systems ist der Hörmann Docking Assistant (HDA). Er misst mit Sensoren den Abstand des Lkw zur Andockstelle. Über einen Ampelanlage signalisiert der HDA dem Fahrer mit „Rot“, dass er optimal angedockt hat. Der HDA kann mit dem DOBO-System so gekoppelt werden, dass er automatisch die DAS-3 und die Toröffnung auslöst.

Hohe Geschwindigkeit für niedrige Kosten



Hörmann KG Verkaufsgesellschaft
Upheider Weg 94-98, D-33803 Steinhagen
Telefon: +49 (0) 52 04 - 915 - 0
Telefax: +49 (0) 52 04 - 915 - 277
E-Mail: info@hoermann.de
Internet: <http://www.hoermann.de>
Handelsregister: Amtsgericht Gütersloh HRA 4529

Tor in den Ein- und Ausfahrten und Transportwegen zwischen zwei Hallenbereichen mit unterschiedlichen Temperaturen müssen ebenfalls Wärmedurchgang verhindern und zugleich Zugluft minimieren. Die Anforderungen erfüllt das Schnelllauftor HSS 6530. Sein Behang besteht aus thermisch getrennten Aluminium-Lamellen, die einen guten Wärmedurchgangskoeffizienten aufweisen. Es öffnet außerdem mit bis zu 3 Metern pro Sekunde. Damit ist es schnell genug, um Flurförderfahrzeuge ungehindert durchzulassen. Zugleich steht es nie länger auf als nötig, was Zugluft erheblich reduziert. Wo dies primär von Bedeutung ist, bietet sich eine weitere Lösung an: die Kombination eines Sectionaltors mit einem flexiblen Schnelllauftor. Die Tore werden hintereinander montiert, so dass ein Sectionaltor außen schließt und ein Schnelllauftor wie das V 6030 SE von Hörmann innen. Letzteres öffnet ebenfalls mit bis zu 3 Metern pro Sekunde und minimiert im Tagesbetrieb die Zugluft. Für die Nacht schließt das Sectionaltor die Halle einbruchhemmend und wärmedämmend ab.

686 Wörter / 5003 Zeichen

Abdruck honorarfrei / Beleg erbeten

Hörmann KG Verkaufsgesellschaft
Upheider Weg 94-98, D-33803 Steinhagen
Telefon: +49 (0) 52 04 - 915 - 0
Telefax: +49 (0) 52 04 - 915 - 277
E-Mail: info@hoermann.de
Internet: <http://www.hoermann.de>
Handelsregister: Amtsgericht Gütersloh HRA 4529

Bilder und Bildunterzeilen:

Download Text und Bilder:
<http://www.hoermann.de/presse/>



Bild 1

Geschlossene Gebäudehülle: Ein wärmedämmendes Sectionaltor, hier das DPU von Hörmann, schließt vor der Ladebrücke, so dass diese keine Wärme ableiten kann. Die gezeigte Verladestelle verfügt über das DOBO-System (Docking before Opening) für die Frischelogistik. Es erlaubt das Öffnen der Lkw-Türen nach dem Andocken, sodass die Kühlkette geschlossen bleibt.



Bild 2

Hinter dem Tor: Die Ladebrücke ist weiter im Gebäudeinneren montiert, unter ihr befindet sich ein wärmedämmender Betonsockel. Bei dieser Einbauart muss eine größere Distanz zum Lkw überbrückt werden. Hierzu bietet sich eine Ladebrücke wie die HTL-2 von Hörmann mit ihrem 1.000-mm-Vorschub an.

Hörmann KG Verkaufsgesellschaft
Upheider Weg 94-98, D-33803 Steinhagen
Telefon: +49 (0) 52 04 - 915 - 0
Telefax: +49 (0) 52 04 - 915 - 277
E-Mail: info@hoermann.de
Internet: <http://www.hoermann.de>
Handelsregister: Amtsgericht Gütersloh HRA 4529



Bild 3

Komplettlösung: Mit der korrekt geplanten Kissendichtung, wie der DFC von Hörmann, lässt sich im Betrieb der Verlust von Wärme durch Zugluft erheblich senken. Puffer vermeiden weitgehend kostspielige Schäden am Gebäude.



Bild 4

Zugluft minimieren: Für stark frequentierte Ein- und Ausfahrten von Hallen bietet sich die Kombination eines Schnelllauftores mit einem davor laufenden Industrie-Sectionaltor als Außenabschluss an.

Hörmann KG Verkaufsgesellschaft
Upheider Weg 94-98, D-33803 Steinhagen
Telefon: +49 (0) 52 04 - 915 - 0
Telefax: +49 (0) 52 04 - 915 - 277
E-Mail: info@hoermann.de
Internet: <http://www.hoermann.de>
Handelsregister: Amtsgericht Gütersloh HRA 4529



Bild 5
Zugluft minimieren: Das HSS 6530 verbindet durch seinen Behang aus Aluminium-Lamellen die Robustheit eines Sectionaltors mit der Geschwindigkeit eines Schnellauftores.



Bild 6
Rüdiger Bierhenke, Verkaufsleitung Industrietorsysteme und Verladetechnik

Fotos: Hörmann

Weitere Informationen und Bilder bei:
Hörmann KG
Alexander Rosenhäger,
Upheider Weg 94-98, 33803 Steinhagen

E-Mail: pr@hoermann.com