



Die Verladeschleusen am Distributionszentrum von Rewe in Ulm.

Überladebrücke vom Typ PT mit Vorschub und Torabdichtung ist in einem Betonvorbau außerhalb des Lagergebäudes angebracht, also thermisch getrennt. An diesen Andockstellen erfolgt daher auch die Anlieferung der Tiefkühlware. Ein weiterer Vorteil dieses Baukonzeptes ist die vollständige Nutzung der Lagerfläche im Inneren des Gebäudes. Die unterschiedlichen Ladehöhen werden mit einer unteren Überbrückung von 400 Millimetern und einer oberen Überbrückung von 430 Millimetern ausgeglichen. Vor jeder Verladestelle sind Einfahrhilfen am

Mit einem der größten Logistiklager der Food-Servicebranche in Baden-Württemberg startet der Rewe-Großverbraucher-Service von Ulm aus die Belieferung von mehr als 3.000 Kunden aus Hotellerie, Gastronomie, Betriebskantinen und der Sozialgastronomie in Bayern und Baden-Württemberg. Mehr als 10.000 Artikel auf 20.000 Quadratmeter Lagerfläche der Bereiche Trockensortiment, Molkerei, Tiefkühlprodukte und auf weiteren 3.000 Quadratmetern Fleisch- und Wurstwaren aus eigener Herstellung stehen zur Auslieferung bereit.

Reibungslos verladen

Logistikleistungen in dieser Größenordnung erfordern neben der innerbetrieblichen Logistik auch beim Thema Verladetechnik ein schlüssiges Konzept. Insgesamt sind 43 Verladestellen installiert, damit 50 Rewe-Fahrzeuge innerhalb einer Stunde am Warenausgang ohne Zeitverlust beladen werden können. Hinzu kommen täglich rund 100 Teilladungen, die am Wareneingang eintreffen. Um die ankommenden und abfahrenden Lkw zu entzerren, wurde zwischen den Verladestellen für die firmeneigene Flotte und den Verladestellen für Fremdfahrzeuge eine räumliche Trennung vorgenom-

Frisch verladen

Das Distributionslager des Rewe-Großverbraucher-service in Ulm verfügt über ein durchdachtes **Verladekonzept** aus Rampen und Toren.

men. Auf der einen Seite kommen die eigenen Fahrzeuge mit nahezu identischen Ladehöhen an, auf der anderen Seite die Fremd-Lkw mit ihren unterschiedlichen Bauarten und Verladehöhen.

Anstatt einheitliche Überladebrücken für alle Andockstellen einzusetzen, favorisierte deren Hersteller Promstahl in diesem Fall zwei unterschiedliche Verladesysteme. Die 28 Andockstellen für die Rewe-Flotte wurden daher mit von Hand betätigten mechanischen Überladebrücken vom Typ PKBS aus witterungsbeständigem Aluminium ausgestattet, die wesentlich preisgünstiger sind. Deren Oberfläche ist geriffelt und daher trittfest. Wird nicht exakt mittig angedockt, kann die Überladebrücke per Hand in die richtige Position geschoben werden.

Die Verladezone für Fremdfahrzeuge musste dagegen für unterschiedliche Lkw-Größen und unterschiedliche Ladehöhen ausgelegt werden. Die komplette Technik mit hydraulischer

50 Fahrzeuge müssen in einer Stunde beladen werden.

Boden montiert. Damit können Anfahrschäden an der Außenfassade und an den Verladeanlagen vermieden werden.

Alle 43 Verladestellen wurden mit Planen-Torabdichtungen bestückt: die 28 Eingangsrampen mit einer mechanischen Vorbauversion, die 15 Ausgangsrampen aufgrund des Betonvorbaus mit einer Nischenversion. Eine integrierte Regenrinne an den Eingangsrampen verhindert das Eindringen von Wasser während des Verladevorganges. Das Wasser der Nischentorabdichtungen wird über eine am Betonvorbau angebrachte Regenrinne abgeführt.

Ergänzt wird das Verladekonzept durch das isolierte Sektionallindustrietor „PDA I“ von Promstahl. Die Sektionen, von denen eine jeweils mit einer isolierten Fenstersektion bestückt ist, haben einen Isolierwert von 1,4 W/m²K. Aus betrieblichen Gründen verzichtete man auf den Elektroantrieb und entschied sich für eine Handbetätigung der Tore. ts