

Frische ist oberstes Gebot

AUSGEKLÜGELTE LOGISTIK FÜR GOURMET-TEMPEL



Eine Spitzenküche bedarf einer Spitzenlogistik

VON STEFFEN-KAI SCHOBER

Mal ganz ehrlich: Wer schaut nicht mal gerne hin und wieder den Küchengrößen in den vielen Kochsendungen über die Schulter, den Lafer's, Schuhbeck's, Mälzer's, die mit Leichtigkeit und Raffinesse abwechslungsreiche und leckere Gerichte zaubern. Schließlich ist es ja stets aufs Neue beeindruckend, wie mit viel Können und Erfahrung Fleisch, Gemüse, Gewürze und sonstige Zutaten zu köstlichen Menüs verarbeitet werden.

Trotz aller Hochachtung vor dieser Kunst der Speisezubereitung, ohne frische und einwandfreie Zutaten aus aller Herren Länder wäre solch eine Glanzleistung nicht möglich. Genau hier setzt die Aufgabe der Food-Service-Spezialisten ein, damit dann am Ende der Hummer aus Alaska, das Rinderfilet aus Argentinien und der Spargel aus Deutschland frisch und in einwandfreier Qualität auf dem Tisch liegen.

GEWALTIGE HERAUSFORDERUNGEN

Die Transportmittel sind je nach Herkunftsland und Anforderung höchst unterschiedlich und reichen vom Jumbojet bis zum Dieselschlepper, der die Kartoffeln an der Großmarkthalle anliefert. Von dort aus werden alle benötigten Produkte in speziellen Logistiksystemen innerhalb kürzester Zeit an die Kunden verteilt. Dass da auf die Besonderheiten der einzelnen Warengruppen geachtet wird, versteht sich von selbst. So schätzen es zum Beispiel die wenigsten Lebensmittel, zusammen mit frischem Fisch gelagert und transportiert zu werden. Also gibt es eine spezielle Lieferkette nur für Frischfisch und sonstige Meeresfrüchte. Fleisch wiederum stellt eine hohe Anforderung an die Temperaturführung und will zwischen 0° und 2° Celsius befördert

werden. Wurstwaren akzeptieren 2° bis 4° Celsius, wogegen sich Gemüse bei 8° Celsius am wohlsten fühlt. Und Tiefgefrorenes erfordert natürlich Temperaturen um minus 28° Celsius. Diese unterschiedlichen Vorgaben stellen die Food-Service-Spezialisten vor gewaltige Herausforderungen. Lagerhallen, Fahrzeuge und Verladeeinrichtungen müssen den Qualitäts- und Temperaturvorgaben entsprechen, die Mitarbeiter im Umgang mit den sensiblen und hochwertigen Produkten geschult sein. Damit dieses alles gewährleistet ist, überwachen ausgeklügelte Qualitätssysteme jede Warenbewegung, messen Geräte die Lagertemperatur und die Luftfeuchtigkeit und kontrollieren Scanner die Charge und das Mindesthaltbarkeitsdatum an jeder Schnittstelle.

FEIN ABGESTIMMTE PROZESSE

Die Lagerung der Produkte erfolgt nach dem so genannten „fi-fo“-Prinzip, welches abgekürzt für „first in – first out“ steht, also die Ware mit der längsten Verweildauer wird als erstes ausgelagert und zum Kunden geliefert. Darüber hinaus werden die Produktionscharge, in der alle enthaltenen Zutaten sowie die Herkunft und das Herstellungsdatum verschlüsselt sind, sowie das „MHD“, das Mindesthaltbarkeitsdatum, von der Lagersoftware verwaltet. Damit ist sichergestellt, dass die ausgelieferte Ware tatsächlich noch die vom Kunden vorgeschriebene Restlaufzeit hat. Frischprodukte werden tagesfrisch gelagert und sofort innerhalb weniger Stunden geliefert.

Die Lieferkette besteht aus vielen regional installierten Verteilstationen, an denen kleine Zustellfahrzeuge stationiert sind. Diese werden von den überregionalen Zentrallagern im Nachtsprung mit den bestellten Waren versorgt. Den

Ferntransport übernehmen moderne Sattelschlepper, die bis zu 22 Tonnen Ware befördern können. Diese Trucks verfügen über mehrere Kammern, die durch verschiebbare Zwischenwände, ähnlich einem Garagentor, abgeteilt werden. Pro Kammer gibt es ein separates Kühlaggregat, welches auf die benötigte Temperatur zwischen minus 28° Celsius und plus 8° Celsius eingestellt werden kann. In dieser Kammer reisen dann die entsprechenden Waren genau nach Vorgabe, überwacht durch mehrere Temperaturfühler, die jede Minute des Transports genau erfassen und aufzeichnen.

DIE NACHT GENUTZT

Der Nachtschlag erfolgt in der Zeit zwischen 22.00 und 3.00 Uhr morgens, hier erreichen die Fernverkehrsfahrzeuge im Minutentakt die Verteilstationen. Jedes Auslieferungsfahrzeug hat seinen eigenen Verladebereich, auf den die eintreffenden Waren nun zugeordnet werden. Jedes Packstück wird anhand einer Entladeliste, die bereits vor Eintreffen der Lkw aus den vorab per Datenübertragung gemeldeten Liefermengen erstellt wurde, genauestens kontrolliert und auf Vollständigkeit und Unversehrtheit überprüft. Das gilt auch für die Temperatur.

Der Verladeprozess auf die Auslieferungsfahrzeuge funktioniert nach denselben Regeln, auch hier hat jedes Fahrzeug bereits vor Verladung eine genaue Tourenliste, aus der die Reihenfolge der Abladestellen und die Besonderheiten der einzel-



Steffen-Kai Schober ist Geschäftsführer der Schober Transport GmbH.

nen Lieferungen hervorgeht. Die Verladung ist in der Regel Sache der Fahrer, die jeden Kunden und jede Warenart genau kennen und somit eine optimale Fahrzeugauslastung sicherstellen können. Zudem ist gewährleistet, dass die Ablieferung beim Empfänger ohne große Suchaktionen über die Bühne geht. Auch die Liefer-Lkw haben zwei Kammern, in denen Frisch- und Tiefkühlware getrennt befördert wird. Bereits zwei Stunden nach Abfahrt am Verteildepot, schätzungsweise gegen 6.00 Uhr morgens, erreichen die ersten Lkw die Warenempfänger mit Frischgeflügel, das erst kurz zuvor seinen letzten Atemzug getan hat. Die Ablieferung wird mittels eines MDE-Gerätes (mobile Datenerfassung) festgehalten und an die Zentrale gemeldet. ■

► WWW.SCHOBERTRANSPORT.DE