

Freie Fahrt für frische Milch

Lebensmitteltransporte bieten den Fahrern oftmals ein Arbeitsumfeld, von dem andere nur träumen. Vom Unternehmer sind allerdings nicht nur hohe Investitionen in den Fuhrpark und dessen Sauberkeit, sondern auch Erfahrung und Weitsicht bei der Disposition gefordert. Wir durften bei unserem Mitglied Lettl Transporte hinter die Kulissen schauen.



Seit 113 Jahren in ganz Europa unterwegs

Rund 100 moderne Tankauflieger können die Lettls in ihrem oberbayerischen Familienbetrieb heutzutage disponieren. 1906 vom Urgroßvater in Ebersberg östlich von München gegründet, wurde der Firmensitz 1999 ins wenige Kilometer entfernte Wasserburg am Inn verlegt und Platz für die Verwaltung, die Disposition und eine eigene Werkstatt für den gesamten Fuhrpark geschaffen. Der ist mit einem hochmodernen Telematiksystem ausgestattet, das die Echtzeitanalyse jedes Fahrzeuges in allen sicherheitsrelevanten Bereichen ermöglicht – und die Fahrer über ein freiwilliges Punktesystem zu energieeffizienter Fahrweise motiviert.

Für Steffen Meyer sind es geradezu ideale Arbeitsbedingungen, unter denen er fünf Tage die Woche in ganz Europa unterwegs ist. „Kein Sonn- und Feiertagsfahrverbot, kein tagelanges Abhängen auf Rastplätzen und keine aufwändige Ladungssicherung“, schwärmt der 48-Jährige, „und fast täglich ein blitzsauberer Zug.“

Wir treffen ihn in der Warteschlange vor der Lkw-Waage eines großen Molkereibetriebes in Wasserburg am Inn. Hier werden alle Tankzüge vor und nach der Entladung gewogen, zudem wird aus der Differenz zwischen Brutto und Tara das Nettogewicht der abgelieferten Lademenge errechnet. Das ist so einfach wie exakt.

Die Zugmaschinen erhalten alle Assistenzsysteme, die es zu bestellen gibt.

Gut 25 Tonnen Frischmilch hat Steffen Meyer heute in seinem Tankauflieger, je hälftig verteilt auf die vordere und hintere Kammer. Die mittlere und deutlich kleinere ist frei, um das zulässige Gesamtgewicht von 40 Tonnen nicht zu überschreiten. „Selbst bei Polizeikontrollen gehöre ich zu denen, die am schnellsten freigegeben sind“, erzählt Meyer. Denn außer Gewicht respektive Achslast sowie Vollständigkeit der Papiere gibt es bei Lebensmittel-tankzügen wenig zu kontrollieren – zumindest bei einer technisch perfekt gewarteten Flotte, wie sie die Firma Lettl vorhält. Mit dem Eingangswiegeprotokoll geht es dann zielstrebig zur Entladestation der Molkerei an einer Batterie mächtiger Tankbehälter. Bevor Meyer nun den Druckschlauch an die Pumpanlage am Heck seines Tankzuges anschließen kann, muss er über die Luken auf der Tankoberseite zunächst Proben aus beiden gefüllten Kammern ziehen. Rasch klappt er die Steigleiter am Heck aus und klettert mit zwei frischen Probenbehältern und einer kleinen Schöpfkelle auf den Tank. Dort öffnet er nacheinander beide Luken und entnimmt je eine vorgeschriebene Menge Milch. Explizit ohne Arbeitshandschuhe, mit hochgekrempelten Jackenärmeln und vorher desinfizierten Händen, um jegliche Kontaktkontamination auszuschließen.

Meyer und beide Proben werden am Boden bereits von einem Mitarbeiter der Molkerei erwartet, der zudem einen prüfenden Blick auf die Pumpanlage wirft, die in wenigen Minuten 25 Tonnen Frischmilch in die werkseigenen Großtanks umfüllen wird – aber erst nach einer detaillierten Schnellanalyse der gelieferten Milch. Rund fünf Minuten muss Meyer warten. Er nutzt die Zeit, um



Technisch vorneweg

Sicherheit wird bei Lettl groß geschrieben: In der Zugmaschine warnt die neueste Version des Abbiegeassistenten akustisch, wenn sich Personen neben dem Fahrzeug im toten Winkel befinden. Der Tankauflieger ist ebenfalls nach neuesten technischen und hygienischen Gesichtspunkten konfiguriert. Mit dem Ausklappen der Steigleiter am Heck entfaltet sich automatisch auch das Scherengeländer am Laufrost entlang der Luken als Absturzsicherung.



Mit Schokoladenheizung

Speziell Schokolade und Kakaoflüssigmasse müssen auf einer Temperatur von rund 50 °C gehalten werden, da ansonsten Gefahr droht, dass sie fest werden. Die Folgen kann man sich bildlich ausmalen.



Stetig verbessert

Innovation auch beim Milchsammeltransport: Lettls Milchsammler besitzt die erste vollelektrische, akkubetriebene Milchförderpumpe. Ihr großer Vorteil ist, dass der Dieselantrieb des Fahrzeuges während der Pumpaktion vor Ort beim Bauern komplett abgestellt werden kann – zum Wohle der Umwelt und zur Vermeidung von Lärm.

Magnetkontakt entwickelt

Standardmäßig sorgt ein simpler Kippschalter dafür, dass der Tankzug mit ausgeklappter Steigleiter und Scherengeländer nicht anfahren kann. Leider war er schon nach kurzer Zeit fehleranfällig. Deshalb haben die Lettl-Techniker einen dauerhaft fehlerfunktionsfreien Magnetkontakt entwickelt, der das Anfahren des Zuges mit ausgeklappter Leiter und Geländer verhindert.

schon einmal die Schlauchverbindungen für den Pumpvorgang herzustellen. „Ich hab’s in all den Jahren noch nicht erlebt, dass wir kontaminierte Ware hatten, die nicht abgepumpt werden durfte. Heute bestimmt auch nicht.“ Er soll mit seiner Einschätzung Recht behalten. Minuten später kommt die offizielle Freigabe für die Entladung der Milch. Damit jetzt in den Tanks kein Unterdruck entsteht, wird über ein spezielles Filtersystem Frischluft zugeführt. Natürlich nur gereinigt. Dank Schauglas sowie diverser Kontrollanzeigen kann Steffen Meyer alles verfolgen. Anschließend wird der Schlauch verstaut und das leere Fahrzeug gewogen. Auftrag erledigt.

Heißer Wasserdampf sorgt für 100-prozentige Sterilität in Kammern und Pumpanlage.

Einmal gründlich waschen bitte

Gut eine Stunde später treffen wir Steffen Meyer erneut auf dem absturzesicherten Sicherheitslaufrost oben auf seinem Tankzug an. Diesmal in der Lettl-eigenen Tankreinigungsanlage. Unmittelbar nach jedem Lebensmitteltransport werden nicht nur die Kammern sowie das Pumpensystem des Tankaufliegers gründlichst gereinigt, auch die Zugmaschine und die Außenhülle des Aufliegers bekommen eine intensive Fahrzeugwäsche. „Auch von außen muss alles höchste Sauberkeit ausstrahlen“, erklärt er, wischt dabei noch ein paar Kalkflecken weg und räumt den Dampfstrahler beiseite.

Eigentlich müsste er selbst keine Hand anlegen, drei hauseigene Mitarbeiter stehen sieben Tage die Woche zwischen acht und elf Stunden bereit, um Tankzüge zu reinigen. Übrigens nicht nur Lettl-Fahrzeuge, auch Mitbewerber und Molkereien lassen gerne hier reinigen. Denn die Zahl derart hochmoderner Reinigungsstraßen ist in Deutschland sehr gering. Seitdem selbst große Molkereien dieses gesetzlich streng kontrollierte Prozedere gerne outsourcen, reichen die Kapazitäten kaum aus.

Je nach notwendiger Intensität dauert der Reinigungsvorgang 30 bis 60 Minuten. Zeit für die Fahrer, sich auszuruhen, Kaffee zu trinken oder Essen zu gehen. Gereinigt wird ausschließlich mit Trinkwasser, gesetzlich erlaubten Reinigungs- und Desinfektionsmitteln sowie heißem Dampf, der zu guter Letzt sämtliche eventuell noch verbliebenen Mikroorganismen, Keime, Lebensmittelspuren und Allergene beseitigt. Nach Beendigung der Reinigung werden die Tanksysteme der Fahrzeuge



Porentief rein

Familie Lettls ganz besonderer Stolz ist eine hochmoderne Tankzug-Innenreinigungsanlage mit drei voll ausgestatteten Lebensmittelspuren für alle Arten von Tank- und Silofahrzeugen. Auch nebenan wird gerade ein etwas älterer Lettl-Tankzug gereinigt. Tankzüge, die keine eigenen Sprühköpfe zur Tankreinigung mitführen, können über die an der Decke installierten und in die Tanks absenkenden Sprühköpfe ebenso porentief gereinigt werden wie moderne Tankauflieger mit eigenen Sprühköpfen.



Auf Achse

Der gebürtige Thüringer Steffen Meyer ist seit 28 Jahren Trucker, seit 15 Jahren fährt er hauptsächlich Tankzüge und seit acht Jahren Lebensmittel für die Firma Lettl. Bevor er sich anschnallt und losfährt, zeigt ein kurzer Blick ins Fahrerhaus: Dort geht es fast so steril zu wie beim Rest seines Tankzuges. Durch die Kabine fliegen kann hier nichts.

Sauber ist zu wenig

Nach dem Reinigungsvorgang mit Hochdrucksprühköpfen, Trinkwasser und zugelassenen Reinigungsmitteln werden alle Kammern des Tankaufliegers sowie die Pumpanlage mit Druck und Wasserdampf auf gut 100 °C erhitzt, um wirklich alle Mikroorganismen abzutöten und eine 100-prozentige Sterilität herzustellen, die anschließend zertifiziert werden kann.



verplombt und die Fahrer erhalten die gewünschten Testzertifikate (ATP, pH-Wert, NTU, Allergene und so weiter).

Auch kosher ist möglich

„Sahne und Schokolade sind die Schlimmsten“, schmunzelt Steffen Meyer und meint damit nicht die Kalorien, sondern Rückstände. Vor allem das darin enthaltene Fett lässt sich nur mit großem Aufwand aus den Tanks, Schlauch- und Pumpensystemen entfernen. Einige Lebensmittelhersteller verlangen sogar Lettl-Tankzüge, in denen seit mindestens drei Fahrten weder Sahne noch Schokolade transportiert wurde. Nachweislich. Oder eine Tankreinigung nach koscheren Regeln, die noch über ENFIT-Standards hinausgehen können. All das ist kein Problem, ja, wenn gewünscht sogar mit einer Bestätigung, dass die Reinigung nur zwischen Sonnenauf- und -untergang durchgeführt wurde.

Als die Tankinnentemperatur 100 °C erreicht hat, ist auch die Reinigung von Steffen Meyers Zug abgeschlossen. Noch eine kurze Kaffeepause im Aufenthaltsraum, während seine Zertifikate und Plomben bereitgestellt werden, dann geht es ins österreichische Linz, Fruchtsaft laden für den Transport nach Hamburg. Kein Konzentrat, denn das wäre nicht rasch verderblich und unterläge Sonntagsfahrverboten. „Ich liebe verderbliche Lebensmittel, dadurch habe ich europaweit freie Fahrt“, resümiert Steffen Meyer, schwingt sich in seinem porentief sauberen Fahrerhaus hinter das Lenkrad und fährt glänzend gelaunt vom Hof.

Text und Fotos: Heinz E. Studt