



# Scherben bringen Glas

Ein kleiner, aber feiner Werkverkehrsfuhrpark: Drei Volvo Sattelzüge bringen den aus Altglas gewonnenen Sekundärrohstoff von Dormagen zu den Werken der Glasindustrie. Sie lassen auch das Herz des Betriebsleiters höher schlagen.

**D**er Schnee kommt mit Ansage, an einem Samstag im Januar legt er sich frühmorgens über das ganze Rheinland. In Dormagen, auf dem Gelände der G.R.I.-Glasrecycling, fällt die weiße Pracht auf Abermillionen Glasscherben. Rundherum kommt der Verkehr zum Erliegen, Lkw stellen sich quer, blockieren auch die Autobahn A 57 bei Neuss.

Doch es gibt kein Vertun – die Fracht muss raus. Zum Glück nur über die B 9 und 500 Meter weiter in den Rheinhafen Stürzelberg. Dort wird das Material zwischengelagert,

bis es den Laderaum eines Binnenschiffs füllt. Es sind stetig wiederkehrende Extratouren. Radlader schaufeln schon seit dem frühen Morgen den wichtigen Sekundärrohstoff für die Glasindustrie in die roten Sattelzüge mit der markanten Aufschrift „Scherben bringen Glas“.

Der griffige Slogan bringt es genau auf den Punkt. „Im Schnitt liegt der Anteil von recyceltem Altglas in den deutschen Glashütten bei 60 Prozent“, sagt Betriebsleiter Achim Schloßmacher. „Für die braune Standard-Bierflasche sind es eher 70 bis 80 Prozent. Bei hochwertigen weißen Glas-



flaschen, wie etwa für Wodka, sinkt der Anteil auf 20 bis 30 Prozent.“

Die bereits 1994 in Betrieb genommene Anlage mit einer Fläche von rund 38.000 Quadratmetern und einer genehmigten Kapazität von 270.000 Tonnen im Jahr gehört zu einer der größten Altglasaufbereitungsanlagen in ganz Europa. Seit dem Jahr 2005 ist sie das Schwesterunternehmen der belgischen G.R.L.-Glasrecycling NV, die ihren Sitz in Lummen in der Region Flandern hat.

Verarbeitet werden etwa 40.000 Tonnen Flachglas und rund 160.000 Tonnen Hohlglas aus einem Radius von 150 Kilometern. Bis zu 50 Sammelfahrzeuge liefern werktäglich zwischen 600 und 800 Tonnen Altglas an.

Die erste Vorsortierung in die drei Flaschenfarben Grün, Braun und Weiß übernimmt der Verbraucher, der sein Einwegaltglas in die Sammelbehälter der Entsorger, im Fachjargon auch Iglu genannt, wirft. Das Altglasaufkommen verrät auch viel über das wechselnde Trinkverhalten der Deutschen: Wein an Weihnachten, Sekt an Silvester, Bier und Spirituosen >

## REPORTAGE

> im rheinischen Karneval, Liköre an Ostern. „Gleich zu Beginn des Jahres sind unsere umsatzstärksten Monate“, verrät der 53-Jährige. „Zum Herbst hin lässt der Rücklauf der recyclingfähigen Einwegflaschen spürbar nach.“

**Pro Schicht** überwachen bei G.R.I.-Glasrecycling sieben Mitarbeiter die weitestgehend vollautomatische Aufbereitungsanlage. Die Kunst ist es, das Altglas von den anderen Bestandteilen zu trennen, die so manch gedankenloser Bürger mit in die Tonne wirft.

Das sind Korken, Deckel und gelegentliche keramische Verschlüsse der in der Glasrecyclingbranche offenbar unbeliebten Steinhäger-Flasche. Und dann sind da natürlich noch die Aufkleber. Die Flaschen, die durch den Transport kalkuliert zu Bruch gegangen sind, durchlaufen nach der manuellen Vorsortierung verschiedene Prozesse.

64 Tonnen pro Stunde werden ferromagnetisch und optoelektronisch von fast allen Fremdkörpern bereinigt und am Ende in der gewünschten Größe an die Glashütten verkauft. „Wir haben dabei eine besonders hohe Verantwortung“, betont Achim Schloßmacher. Das Schlimmste, was bei der Glasherstellung passieren kann, sind Einschlüsse aus Fremdkörpern des Sekundärrohstoffs. „Die Glashütten haben sehr



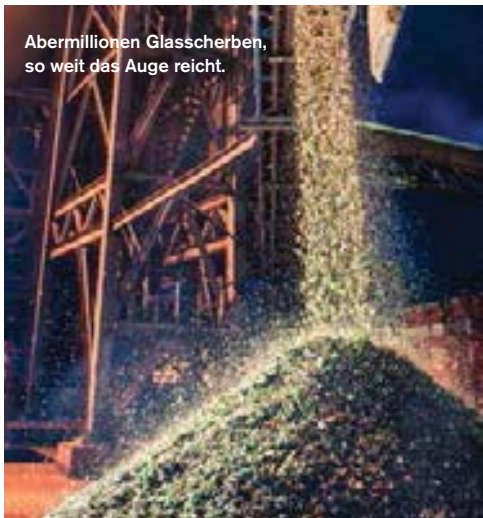
**Fahrer Guido Vollert fühlt sich absolut wohl im neuen Volvo und hat dank bester Sichtverhältnisse alles im Blick.**

strenge Qualitätsnormen. Der Grenzwert an erlaubter Verunreinigung liegt bei 20 Gramm pro Tonne, das sind lediglich 20 Millionstel.“ Die Glasproduktion liegt heute in der Hand von fünf bis sechs großen Konzernen mit ihren Standorten. G.R.I. beliefert zehn Glashütten im Ruhrgebiet, im Westerland und im Grenzgebiet der Niederlande.

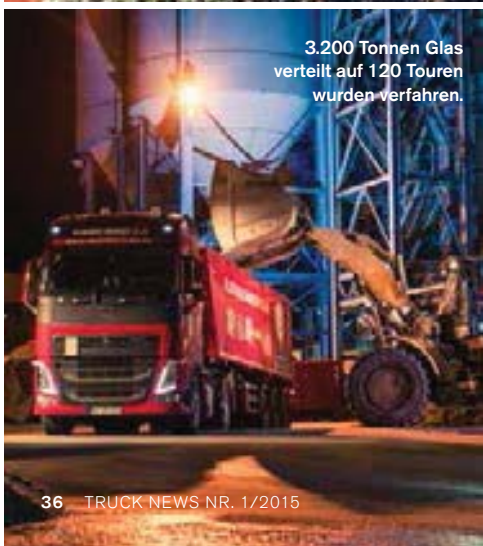
Etwa 30 Ladungen verlassen täglich nach der genauen Verwiegung die Anlage, 26 Tonnen Nutzlast sind die Rechengröße. Das Gros wickelt nach wie vor ein regional ansässiges Transportunternehmen ab. „Im Laufe der Zeit haben wir uns dann entschieden, einen Teil der Fracht im Werkverkehr selbst zu transportieren. Denn einerseits konnte unser Partner nicht mehr alle Touren allein bewältigen, andererseits wollen wir mit unserer kleinen, aber auffälligen Flotte bewusst Werbung für unser Produkt machen“, begründet Logistikleiter Dominik Krag.

**Der erste Lkw**, ein dreiachsiges Fahrgestell mit Kranaufbau für Abrollcontainer plus einem Schlittanhänger von Hüffermann, kam bereits im Oktober 2012. „Als wir uns dann entschieden haben, den Fuhrpark Ende 2013 um drei weitere Sattelzüge aufzustocken, hatte Volvo Trucks ja bereits die neuen Fahrzeuggenerationen auf den Markt gebracht. Im

Abermillionen Glasscherben,  
so weit das Auge reicht.



3.200 Tonnen Glas  
verteilt auf 120 Touren  
wurden verfahren.



„Neben der modernen  
Optik des Volvo war  
auch das hohe Maß an  
Sicherheit für die Fahrer  
ausschlaggebend.“

ACHIM SCHLOSSMACHER,  
BETRIEBSLEITER G.R.I.



Vergleich mit zwei weiteren Mitbewerbern bot Volvo Trucks das beste Preis-/Leistungsverhältnis. Neben der modernen Optik war auch das hohe Maß an Sicherheit für den Fahrer ausschlaggebend“, erklärt Achim Schloßmacher.

**So sind seither** drei neue Volvo FH 420 (4x2) mit Globetrotter-Fahrerhaus, I-Shift-Getriebe und leistungsstarker Motorbremse im Einsatz, kombiniert mit drei Dreiachs-Hinterkippern aus Aluminium von Stas. Betreut wird das Schweden-Trio vom Volvo Trucks Vertragspartner Artur Erkes Nutzfahrzeugservice GmbH im nahen Korschenbroich.

Alle Lkw sind gekauft und sollen bei einer jährlichen Laufleistung von rund 100.000 Kilometern nach fünf Jahren als top-gepflegte Gebrauchtfahrzeuge in den Wiederverkauf gelangen. Auch das ein Grund, sich für das damals jüngste Modell auf dem Nutzfahrzeugmarkt zu entscheiden. „Für uns ist es zudem von großem Vorteil, dass dort in der Werkstatt auch unsere Auflieger gewartet werden können“, schwärmt der Betriebsleiter. „Für unsere Fahrer ist es ebenfalls günstig, dass der Servicestützpunkt schnell zu erreichen ist.“

**Fünf Fahrer** teilen sich vier Lkw, alle beherrschen auch den Umgang mit den Radladern. Sie beginnen in der Frühschicht

---

#### G.R.I.-GLASRECYCLING

---

**Fakten:** G.R.I. Glasrecycling NV, Edisonstraße 2, 41542 Dormagen, [www.gri-glasrecycling.de](http://www.gri-glasrecycling.de)

**Gegründet:** 2005

**Mitarbeiter:** 40

**Fuhrpark:** vier Lkw (davon drei Volvo FH 420)

**Schwerpunkt:** Recycling von Altglas & Aufbereitung von Hohl- und Flachglas

---

um fünf Uhr und absolvieren bis zu ihrem Feierabend am frühen Nachmittag drei Touren. Als Rückladung holen sie in der Regel Glas von weiter entfernten Sammelanlagen ab. Die im Vergleich zur Branche überdurchschnittliche Bezahlung und die guten Arbeitsbedingungen sorgen dafür, dass der Fahrerjob bei G.R.I. überaus begehrt ist.

„Als wir in der lokalen Presse Anzeigen geschaltet haben, dass wir drei zuverlässige und erfahrene Fahrer für neue Fahrzeuge suchen, stand das Telefon kaum mehr still“, verrät Schloßmacher. „Alle fünf Fahrer, für die wir uns letztlich entschieden haben, sind auch heute noch bei uns.“

**Bis in den** frühen Abend hinein pendeln die Lastwagen an diesem verschneiten Samstag im Januar zwischen Dormagen und dem Schüttplatz am Rhein – satte 3.200 Tonnen verteilt auf 120 Touren.

Es sind jene Tage im Jahr, an denen Achim Schloßmacher seiner Leidenschaft für Lkw aus vollem Herzen selbst frönen kann. „Von den Fahreigenschaften der Volvo bin ich absolut begeistert“, schwärmt er.

Wenn er den Lastzug schließlich in der Reihe wieder abgestellt hat, dann ist der vorangegangene Stress als Betriebsleiter einfach nur noch Schnee von gestern. ■

„Scherben bringen Glas“, lautet der treffende Slogan von G.R.I.

