



G.R.I.-Glasrecycling aus Dormagen hat einen kleinen, aber exquisiten Fuhrpark.

Jedes Wochenende liest Guido Vollert aus alter Gewohnheit die Stellenangebote in der Lokalzeitung. Einfach um zu wissen, was in der Branche los ist. Seit 1986 ist er Berufskraftfahrer, er hat seither bei einigen Transportunternehmen sein Glück versucht – und auf Dauer doch nicht wirklich gefunden. „Es gibt Firmen, die suchen fast jeden Monat wieder neue Fahrer“, erzählt Guido. „Da braucht man sich erst gar nicht zu bewerben, da ist der Ärger schon vorprogrammiert.“

Im Dezember 2013 bleibt Guido an einer Anzeige von G.R.I.-Glasrecycling aus Dormagen hängen. Das Unternehmen erweitert seinen Werkfuhrpark und sucht zuverlässige Fahrer. Zu diesem Zeitpunkt hat Guido gerade seinen letzten Job verloren. CP Ships aus Antwerpen hatte seinen deutschen Standort in Neuss mit 35 Lkw dichtgemacht. „Ich fuhr mit Containern zu den Nordseehäfen. Der Job war nicht schlecht, auch wenn ich am Ende immer länger draußen war. Dann ging die Abteilung Straßentransport an die belgische Jost-Gruppe – und jetzt fahren halt Osteuropäer die Touren.“

Noch am selben Tag schreibt Guido eine Bewerbung und bringt sie persönlich bei G.R.I. vorbei. Er hat Glück. Betriebsleiter Achim Schlossmacher und Disponent Dominik Krag sind da und haben Zeit für ein spontanes Vorstellungsgespräch. „Aber ich musste noch 14 Tage auf einen positiven Bescheid warten. Die sind von Anfragen arbeitssuchender Fahrer regelrecht überschwemmt worden“, erzählt Guido. „Doch dann bekam ich die Zusage und wurde mit den drei anderen Fahrern, die ebenfalls neu angefangen haben, für den 6. Januar eingeladen, um den Betrieb kennenzulernen.“

Guido hat nicht schlecht gestaunt, wie er heute erzählt. Nach dem Betriebsrundgang gab es gleich noch eine Materialkunde über das Produkt Glasscherben. Das Beste aber: Nachdem G.R.I. im Jahr 2012 zunächst einen MAN-TGL-Hängerzug mit Abrollcontainern gekauft hatte, entschloss sich die Betriebsleitung jetzt, drei neue Volvo FH mit jeweils drei Alu-Kippaufliegern von Stas für den Werkverkehr zu beschaffen.

MEIN TRAUMJOB

Top-Fahrzeug, Abwechslung und Bezahlung nach Stunden: Guido Vollert von G.R.I. aus Dormagen bringt aufbereitete Scherben zu den Glashütten.

Text | Jan Bergrath



FAHRERKARTE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND	
Name	Guido Vollert
Alter	51
Wohnort	Rommerskirchen
Familienstand	verheiratet, ein Sohn
Gelernter Beruf	Berufskraftfahrer
Fahrer seit	1986
Arbeitgeber	G.R.I. Glasrecycling
Kilometerleistung	120.000 km/Jahr

Fotos | Jan Bergrath, G.R.I.-Glasrecycling (1)

Auch Flachglas wird aufbereitet und als Scherben in die Glashütten gebracht.



Direkt nach der Beladung deckt Guido den Auflieger mit der Rollplane ab.



Nach der Verwiegung füllt Guido die Frachtpapiere für die jeweilige Tour aus.



Unterwegs auf der Autobahn nutzt er regelmäßig die verstärkte Motorbremse.

Wie gut ein Unternehmen mit seinen Mitarbeitern umgeht, erkennt man auch an der nicht vorhandenen Fluktuation. Alle fünf Fahrer, darunter ein Springer, die sich die vier Lkw teilen, sind immer noch da. „Ich persönlich habe meinen Traumjob gefunden“, schwärmt Guido. „Ich werde nach Stundenlohn bezahlt, habe ein Top-Auto, super nette Kollegen und unterwegs in der Regel keinen Stress. Dazu bin ich jetzt jeden Abend bei meiner Familie. Letzten Monat war ich das erste Mal seit Jahren unter der Woche mit meiner Frau wieder im Theater.“ Zum Glück

ist Guido disziplinierter Frühaufsteher, denn in der Regel ist er bereits um halb fünf im Betrieb, trinkt mit den Kollegen einen Kaffee, macht seine Abfahrtskontrolle und beginnt dann die erste Tour. Die Ladung sind feine Scherben, aufbereitet aus Hohl- und Flachglas, das Sammelfahrzeuge aus der Region heranbringen. Mit einer Fläche von rund 38.000 Quadratmetern und einer genehmigten Kapazität von 270.000 Tonnen im Jahr gehört die 1994 in Betrieb genommene Anlage zu einer der größten Altglasrecycling-Anlagen in ganz Eu-

ropa. Seit 2005 ist sie das Schwesterunternehmen der belgischen G.R.L.-Glasrecycling NV, die ihren Sitz in Lummen in der Region Flandern hat. Bis zu 50 Sammelfahrzeuge liefern an den Werktagen zwischen 600 und 800 Tonnen Altglas an. Parallel dazu gehen um die 30 Touren Scherben wieder raus. „Wir haben etwa zehn Glashütten, die wir regelmäßig anfahren“, so Guido. „Sie sind im Ruhrgebiet, im Raum Koblenz und im Siegerland. Unsere weiteste Tour geht ins Weserbergland.“ Dass G.R.I. überhaupt einen eigenen Fuhrpark hat, ist zwei Faktoren ge-



Bei Ardagh Glass Germany in Lünen kippt Guido die Scherben in den Trichter ab.



Glasreste wie hier am zusätzlichen Schieber fegt Guido nach der Beladung weg.



Regelmäßig ist Guido mit seinem Volvo auf dem Weg durch das Ruhrgebiet.

schuldet: Zum einen konnte der beauftragte Spediteur die wachsende Menge nicht mehr alleine bewältigen, zum anderen nutzt die Betriebsleitung die eigenen Fahrzeuge für Werbung. Den griffigen Slogan „Scherben bringen Glas“ haben Schlossmacher und Krag erdacht. „Wenn ich manchmal sehe, mit welchen alten Kisten manche Kollegen für uns die Scherben wegfahren, dann bin ich froh, dass man bei uns Wert auf das gute Image legt.“ Zwei Touren am Tag sind das übliche Pensum. Um halb

neun Uhr ist Guido von der ersten Tour nach Essen zurück, unterwegs hat er noch schnell bei einer großen Altglas-Sammelstelle eine Ladung Flaschen abgeholt und auf dem Gelände abgekippt. Bei Truck Wash in Dormagen gibt es kurz eine Komplettwäsche. Dann fährt Guido neben eine der Boxen, wo die Scherben bis zum Abtransport zwischengelagert. „Wir sind hier alle ein eingespieltes Team. Auch wir Fahrer können alle Radlader bedienen und springen ein, wenn Not am Mann ist. Die Arbeit wird bei uns ja immer korrekt bezahlt.“

Drei gehäufte Schaufeln Scherben gibt es als Grundlast, dann zieht Guido vor zur Waage. Fast 27 Tonnen Nutzlast hat der Zug, mit der letzten Schaufel wird die Fracht genau komplettiert. Über die A 46 und die A 3 macht er sich auf den Weg nach Lünen. Bei kleinen Gefällen nutzt er die verstärkte Motorbremse.

Zwei andere Fahrzeuge sind bei Ardagh Glass in Lünen vor ihm dran. „Das



Bei Truck Wash in Dormagen erhält der Zug für die Tour den nötigen Glanz.

Abkippen selbst dauert zwar keine fünf Minuten“, sagt Guido, „aber viel Zeit geht für die Probe drauf, ob Verunreinigungen in den Scherben sind.“ Guido nutzt die Zeit für einen Kaffee in der Kantine. „Die Abwechslung zwischen Fahren und den anderen Tätigkeiten stimmt hier. Es gibt keine engen Zeitfenster, ich kann die Touren völlig gelassen angehen.“

Nach etwas über einer Stunde Wartezeit schaltet die Ampel endlich auch für ihn auf Grün – die Probe ist sauber. Guido öffnet die Verriegelung am Heck des Kippers und startet im Volvo die Hydraulik. Die Scherben rutschen in den Trichter, den letzten Rest kehrt er schnell mit dem Feger zusammen. „Im Winter kann es sein, dass ein Teil der Ladung auf dem kalten Boden festpappt. Und wenn es gefriert, dürfen wir die erste Tour nicht am Abend vorladen. Ansonsten ist es eine ziemlich unkomplizierte Ladung.“

Sein Vater war ebenfalls Kraftfahrer, erzählt Guido auf dem Rückweg, er habe ihm von dem Job abgeraten. „Damals ging es für ihn hauptsächlich ums Geldverdienen. Das waren sehr viele Stunden. Bei uns hält sich die Arbeit in den legalen Grenzen. Aber bei mir kommt noch jede Menge Herzblut für den Beruf dazu.“



Fahrzeugschein

Hersteller: Volvo Trucks

Motorwagen: zweiachsiger Volvo FH 12 mit 420 PS starkem Euro-5-Motor, Globetrotter-Fahrerhaus, I-Shift-Getriebe, verstärkter Motorbremse, 400-Liter-Tank, Alu-Felgen und Nebenantrieb für Hydraulik des Kippers

Auflieger: dreiachsiger Hinterkipper von Stas mit Kastenmulde aus Aluminium und Liftachse. Getreideschieber, Rollplane zur Abdeckung. Achsen von SAF, Alu-Felgen von Alcoa. 49 Kubikmeter Volumen. Individuelle Beschriftung nach Entwurf von G.R.I.-Betriebsleiter Achim Schlossmacher und Disponent Dominik Krag

Gewicht Motorwagen: 7.575 kg
Leergewicht Auflieger: 5.620 kg
Zul. Gesamtgewicht Zug: 40.000 kg
Gesamtlänge Zug: 12,98 m