

# Wenn der frühere Glanz wiedererstehen soll

Gut 30 Galvanisierbetriebe in Berlin und dem Umland verchromen auch Motorradteile

Motorradfahrer werden irgendwann zu konservativen Menschen, konservativ im Sinne von bewahrend. Denn im Abstand von wenigen Jahren immer wieder ein neues Fahrzeug zu kaufen, das geht schwer ins Geld. Außerdem ist das neue Motorrad eben nicht lange ein neues und da macht es mehr Spaß, irgendwann ein gepflegtes, aber schon rares Stück zu fahren. Überdies hat man sich ans Fahrverhalten gewöhnt und da ist der Reiz des Neuen nur noch ein kleiner.

Motorräder altern, vor allem, wenn man sie nur in einer Laternengarage überwintern lassen kann. Da setzt das eine oder andere verchromte Teil schnell mal Flugrost an, der sich zu echtem verwandelt, sobald man nicht ständig hinterherputzt. Und wer macht das schon? Dann muß das Teil zum Lackieren oder verchromen. Damit beginnen Probleme.

Schließlich machen Galvanisierbetriebe mit den Kleinteilen eines Motorrads nicht das große Geld, das sie zum Überleben brauchen. Industrieaufträge sind es, die die Masse bringen. Da kann der Motorradbesitzer schnell auf der Strecke bleiben. Diese Erfahrung machten wir zum Beispiel bei einem großen, neuen und supermodernen Betrieb, der bei der Eröffnung noch richtig schöne alte Autos vorstellte und vollmundig erklärte, man helfe auch bei Kleinkram selbstverständlich.

Ein Jahr danach sah die Realität anders aus. Es ging um Kofferträger, also Halterungen, die aus entsprechend gebogenem Blechrohr gefertigt sind. Bei der inzwischen gut ausgelasteten Firma hieß es selbst im November, das koste um die 300 DM und dauere drei bis vier Monate. Diese Wartezeit war eine eindeutig abwehrende Bedingung. Neue Träger gibt es nicht mehr, dazu ist das Fahrzeug zu alt. Außerdem will man ja gerade nicht der Ex-und-Hopp-Mentalität aufsitzen.

Nun verzeichnet das Berliner Branchen-Telefonbuch eine ganze Reihe von Galvanisierbetrieben, in der Berlin-Brandenburger Innung sind 32 Firmen zusammengeschlossen. So viele wie vor zehn Jahren sind es nicht mehr, weil die Umweltauflagen strenger geworden sind. Das brachte manche Firmen in eine Zwickmühle. Selbst wenn sie das Geld für einen Umbau hatten, reichte im Hinterhofgebäude oft der Platz nicht aus. Ein Neubau auf einem anderen Grundstück (das vielleicht sogar gekauft werden müßte) wäre jedoch unerschwinglich gewesen.

Aber es gibt sie noch, die kleineren Betriebe, die auch einen Motorradbesitzer nicht

hängenlassen. Weil es örtlich so paßte, gingen wir zur Firma Schröder in der Steglitzer Ahornstraße am Nachmittag unangemeldet vorbei. Hier, diese Teile, was kostet das und wie schnell geht das? Klaus Schröder überlegte kurz, sagte dann: „Rechnen Sie vorsichtshalber mit 160 DM pro Stück, das dauert etwa drei Wochen jetzt, zwei im Spätherbst oder Winter“.

An dieser Stelle brachen wir die Verhandlung ab, denn die Beispiel-Teile sehen ja noch nicht ganz so schlimm aus. Aber die Zeitangabe klang schon viel besser. Natürlich können wir nicht sagen, wie gut Schröder arbeitet. Aber wie sich im Gespräch herausstellte, ist er der Obermeister der Galvaniseur- und Metallschleifer-Innung Berlin-Brandenburg und auch noch stellvertretender Vorsitzender des entsprechenden Bundesverbands. Das sollte verpflichten.

Das gute Stück Blech wird übrigens nicht einfach ins Galvanisierbad getaucht und mit

*Ein echter Korrosionsschutz  
wird aus mehreren  
Schichten aufgebaut,  
sonst rostet alles  
sehr schnell wieder*

frischem Überzug wieder herausgeholt, sondern aufwendig behandelt. Es wird zunächst im elektrochemischen Bad bis auf das Eisen abgebeizt. Dann wird es geschliffen, gebürstet und poliert, mit Kupfer überzogen, spiegelhochglänzend poliert, vernickelt und dann erst verchromt. Nur so bildet sich Schicht für Schicht ein echter Korrosionsschutz fürs Blech.

Chrom ist ein Schwermetall, das in der Galvanik in besonders giftigen Verbindungen auftritt, zudem werden bei den Zwischenschritten die ebenfalls sehr giftigen Zyanide eingesetzt. Und dann wird auch noch Abwasser in die Kanalisation geleitet. Nur die ganz modernen Betriebe arbeiten abwasserfrei, wie Schröders auch. Hier werden die verbrauchten, rückstandshaltigen Bäder eingedampft, der Abwasseranschluß ist verplombt, betont er.

Also macht man sich womöglich an einer Umweltsauerei mitschuldig, wenn man Motorradteile bei einem Betrieb verchromen läßt, der noch nicht auf dem neuesten Stand der Technik ist? Um solche Umweltgefahren zu verhindern, gibt es seit einigen Jahren die

sogenannte Indirekteinleiterverordnung. Sie stellt hohe Anforderungen an die Reinheit jenes Abwassers, das in die Kanalisation geführt wird. Geprüft wird das monatlich von einem freien Gutachter, der seine Untersuchungsergebnisse an die Umweltverwaltung schicken muß. Dort werden gerade solche Betriebe, die mit gefährlichen Stoffen umgehen, im Auge behalten. Gegen technische Pannen oder gar Böswilligkeit hilft das aber auch nicht.

Doch sollte es eine Firma in Absprache mit dem Gutachter trotzdem wagen, ihre Gifte illegal ins Kanalnetz einzuleiten, merken es spätestens die Wasserbetriebe, was ihnen da hineingekippt wurde. Denn auch sie achten darauf, weil ihnen sonst Schäden drohen, zum Beispiel in der Klärwerksbiologie. Die Wasserbetriebe führen seit 30 Jahren ein eigenes Einleiterkataster und kennen ihre problematischen Firmen genau. Dort wird eben viel häufiger geprüft. Im schlimmsten Fall verliert der Betrieb die Einleitungsgenehmigung: Der Abwasseranschluß wird dichtgemacht. Zudem riskiert auch der Gutachter seine Zulassung.

Wer neugierig ist, fragt bei der Umweltverwaltung und den Wasserbetrieben konkret nach ökologisch empfehlenswerten Betrieben. Nun dürfen beide aus datenschutzrechtlichen Gründen keine konkreten Angaben machen. Aber generell hieß es, daß es nur das eine oder andere Schwarze Schaf gebe, das freilich den Ruf der ganzen Branche ruinieren. Und daß Schröders Betrieb einen guten Ruf genießt, wurde zwar nicht gesagt, es war aber herauszuhören.

Ökologisch und fachlich gute Arbeit hat freilich ihren Preis. Deshalb spricht Schröder mit dem Kunden vorher alles präzise durch und schreibt einen ausführlichen Leistungsvertrag. Und er weist den Kunden auch auf Alternativen hin. „Wenn es das Teil noch neu gibt, es billiger ist als meine Arbeit und die Ansprüche des Kunden nicht so hoch sind, dann will ich den Auftrag gar nicht“.

Außerdem werden Aufträge abgelehnt, wenn sie technisch unsinnig wären, die Arbeit also gar nicht lange hielte. Das ist oft der Fall, wenn absehbar ist, daß zwei unterschiedliche Metalle (Eisen und Zinn/Verzinnung zum Beispiel) in Anwesenheit von Wasser direkten Kontakt bekommen werden. Dann bildet sich ein sogenanntes Lokalelement heraus, der Elektronenfluß bewirkt die Zerstörung des Eisens. Zum Schluß hat man einen Haufen Rost, um den man sich nachher womöglich noch (vor Gericht) streitet.

GIDEON HEIMANN