

Rost macht frei

Jenseits aller Neuwagenherrlichkeit, in der Grauzone zwischen Verfall und Gedeih, haben sich verborgene Kreisläufe der Wiederverwertung erhalten.

Autozombies warten auf den Tag der Organspende

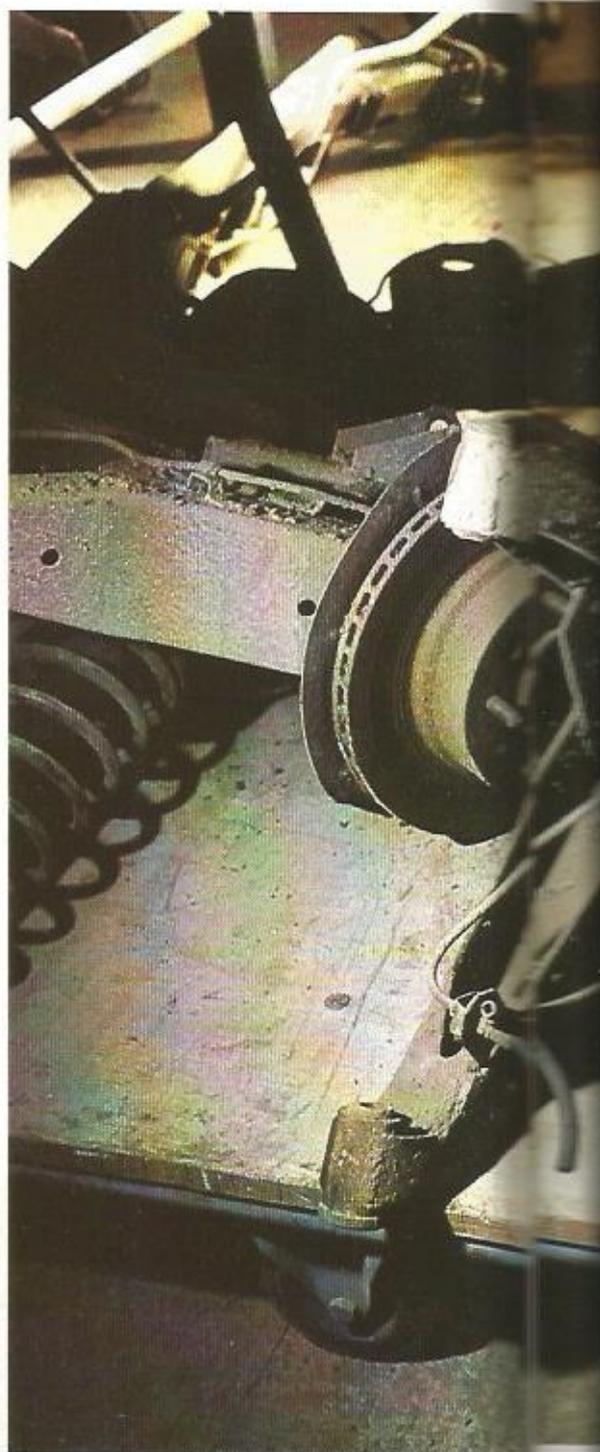
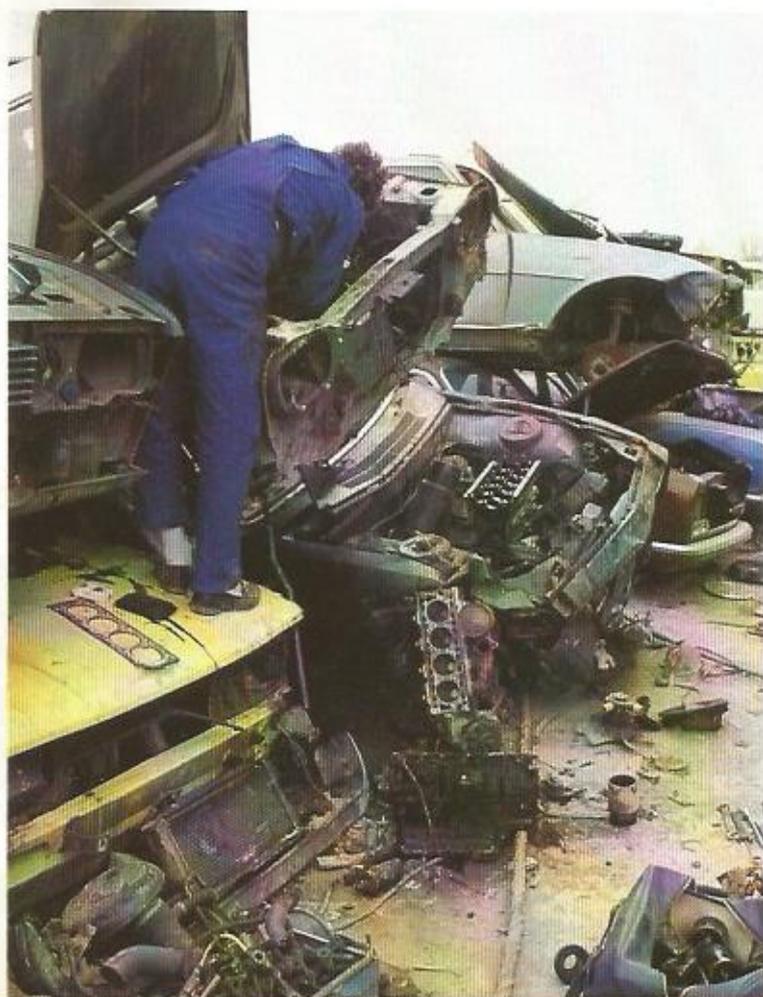
TEXT: DAVID STARETZ

FOTOS: BARBARA KROBATH

Am südlichen Stadtrand der Hauptstadt, in einer Gegend, die offenbar dazu geschaffen war, niedergewalzt zu werden, um in Form von Containerbauten neu zu versteppen, steht eines der inoffiziell bekanntesten Bauwerke von Wien. Ein mächtiger schmutzigweißer Quader, dem ein halbhoher

Zylinder vorgeschoben ist, an dessen Deck sich eine schnittige Glaskabine befindet.

Das Gebäude hat so etwas von Sehnsucht und Ferne an sich, daß man immer ein wenig den Eindruck eines Hochseeliners bekommt, der seinen letzten Hafen gefunden hat (und, ein Fliegender Holländer



Im fahlen Karnerlicht erscheinen die Gebeine der McPhersons als sterbliche Reliquien eines großen Geschlechts in der Zierkappengruft der Halbachsburger





unserer Tage, ständig dabei ist, seine Ladung zu löschen: kaputte Autos).

Diese Fernweh-Abenteuer-Achse war besonders stark ausgeprägt, als noch ein Sportflugzeug, das Gebäude auf einer hohen Stange überragend, als Wahrzeichen aufgepflanzt war. Der Auto-Metzker.

Selten trifft ein Familienname (ungeachtet aller orthographischen Feinheiten) so genau das Wesen der Firmengrundlage, was heißt treffen, er schafft das Bild neu, Auto-Metzker ist ein fliegendes Wort geworden für alle Arten von Autoausschlachtung und -verschrotung.

„Größte Autoverwertungsanlage Europas“. Die Zeiten, als Herr Metzker senior auf diese Weise auf Postkarten warb, sind vorbei – vor einigen Jahren schrumpfte das große Lagerareal von 39.000 Quadratmetern auf 13.000 Quadratmeter. Die Grundstückspreise im Bereich der „Shopping City“ sind gestiegen, machten den Verkauf attraktiv.

Der Familienbetrieb, in den späten fünfziger Jahren gegründet, wird seit dem Tod des Vaters von Josef Metzker junior und seiner Mutter geführt. Das Geschäft geht gut, ist stark saisonabhängig (weshalb man im Winter die Öffnungszeiten kürzt) und beschäftigt sechs Mitarbeiter, deren Hauptaufgabe darin besteht, neu eingelangte Wracks in kleine Grundeinheiten zu zerlegen: Motor, Getriebe, Scheiben, Türen, Armaturen, Sitze, Scheinwerfer und so weiter. Alles, was noch solide und brauchbar aussieht, wird ohne weiteren Aufwand in eines der drei Hochgaragen-Stockwerke einsortiert, wo lange, schwere Regale eine leidliche Form von Übersichtlichkeit herstellen.

Ein Recycling des direkten Bedarfs findet statt, dessen Aufwand überschaubare Dimensionen hat: Lagerplatz, Schweißbrenner, Schraubenschlüssel und dazu eine in langen Jahren erworbene Kenntnis mechanischer Teile („Peugeot-504-Starter sind äußerst gefragt“) und

der Plätze, an denen sie zu finden sind. Dieses System des ständig wechselnden Bestandes und der Nicht-Normbarkeit von sehr rostig, weniger rostig, ausbesserungswürdig, bastlerauglich, gerade noch hinzubiegen und „genau das, was ich gesucht habe“ macht Computerisierung unmöglich. Der Nicht-Aufwand ist das Wesen des Handels mit „gebrauchten Ersatzteilen“, jeder Schritt über das Notwendigste hinaus würde die Kosten heben und die Kundschaft verunsichern. Man will sehen, warum es so billig ist. Viele bestehen darauf, ihr gewünschtes Teil selbst aus dem Wrack zu schrauben, obwohl sie nur darauf warten müßten, bis es einer der „Autometzger“ für sie ausgebaut hat.

Ein Großteil der Kundschaft reist mit Ladas, Skodas, Opel Rekords, Dieselmecedessen und Dacias an: Der Osten braucht Nachschub. Preise von drei- bis sechstausend Schilling für einen Motor mit Kompressionsgarantie, von eintausend bis zweitausendfünfhundert für ein Getriebe erhalten Autos am Leben, die man sonst schon zum Autometzker geführt hätte. Auf diese Weise bildet sich ein wunderbarer Kreislauf am Rande der Existenzen, es ist ein beinahe autarkes System von Vergehen und Bestehen, denn um Nachschub muß man sich nicht sorgen.

„Oft stehen am Montagmorgen wieder ein paar neue Wracks vor unserem Tor“, sagt Josef Metzker, „mit denen haben wir aber wenig Freude. Denn wir dürfen nur Fahrzeuge mit Typenschein übernehmen.“ Andernfalls werden sie auf eine Quarantänestation gebracht, wo sie einige Wochen lang ihre Unbedenklichkeit abwarten müssen, ehe sie in den natürlichen Kreislauf der Dinge einfließen.

„Manchmal löst sich das Problem aber gleich draußen auf dem Parkplatz. Das geht mitunter sehr schnell – binnen Stunden wird so ein Auto bis aufs nackte Blech zerlegt. Manche sind da hemmungslos, sogar von meinem Golf Diesel

„Sogar von meinem Golf
haben sie schon Teile abmontiert“,
erzählt Josef Metzker



Aus ihrem Zusammenhang gerissen, stellen diese Heckleuchten eine unglaubliche Formenkraft dar, den fehlenden Rest des Autos gleichsam vor sich her balancierend. Weniger gut gelingt das den Emblems. Ihr Reiz ist ein leerer

„Welchen nemman ma denn?“
Im Zweifelsfall wird nach
Augenmaß eingekauft, zurecht-
legen läßt sich alles noch

Szenen aus der Metzke-
rei: Türen stehen Tür an
Tür, nach Marken und Ty-
pen sortiert, zu öS 500,-
bis 800,- das Stück. Da-
neben: Die Oberschlacht-
meister im Motorenraum.
Das fachmännische Zer-
teilen der Wracks erfor-
dert spezielles Können,
damit auch ein paar Tafel-
spitze rausschauen und
nicht nur fette Schwarten.
Der Boden des Lagerplat-
zes hat eine metallreiche
Konsistenz, soll aber dem-
nächst asphaltiert werden



haben sie schon Teile abmontiert", erzählt Metzker.

Am meisten gefragt sind Teile von VW Golf, Renault 5, Citroën GS, von allen alten VW- und Audi-Modellen. Peugeot, Ford, Opel — die Gastarbeiterautos. Und davon wiederum die Vorderteile, Kühlergrills, Motorhauben, auch Reifen, Felgen, Batterien.

„Unser Problem ist die steigende Typenvielfalt. Besonders bei den Japanern macht uns das zu schaffen. Allein, was es beim Datsun Cherry an Modellpflege gegeben hat. Die Lagerung benötigt immer mehr Platz,

weil die Teile immer spezifischer werden.“

Weitere Preisbeispiele: Federbeine kosten öS 300,— bis öS 500,—, Scheinwerfer von Käfer oder Golf kriegt man um öS 250,—, Stoßstangen ab öS 200,—. Anhängervorrichtungen werden um öS 500,— abgegeben, Türen, Motorhauben liegen bei öS 500,— bis öS 800,—, Reifen je nach Zustand um öS 250,—. Felgen findet man bereits ab öS 100,— pro Stück.

Und was gibt es am Autometzker zu verdienen?

„Wir nehmen ausschließlich gebrachte Altwagen (keine Busse und Lkw mehr), für die wir einen Schrottpreis von vierhundert bis tausend Schilling bezahlen. In Einzelfällen, wenn es sich um neuere Modelle handelt, zahlen wir auch zehn- und zwanzigtausend Schilling.“

Viele kommen noch auf eigener Achse angerollt, „achtzig Prozent davon sind am Pickerl gescheitert“.

Dann macht sich die Metzker-Crew darüber her: Batterie raus, Benzin raus, Öl raus, die Flüssigkeiten müssen speziell gesammelt und entsorgt werden. Gängige Teile werden ausgebaut, der Rest bleibt im Wrack. „Früher haben wir bis zu sieben Stück hoch gestapelt, jetzt stellen wir nur mehr eins aufs andere. Sonst wäre es zu gefährlich für die Leute, die sich hier zu schaffen machen.“

Nach einem, eineinhalb Monaten trennt sich auch der Metzker von den Wracks: Sie gehen ihren allerletzten Weg ins benachbarte Laxenburg, wo sie der Shredder paketierte.

Ich gehe durch die Wrack-schlucht, die sich an der Gebäudelängsseite entlangzieht. Der Boden hat eine metallreiche Konsistenz, gewürzt mit Glas, Plastik- und Gummiteilchen. Ein älterer Herr mit brauner Anzughose und Hemd, über einen öligen Motorraum gebeugt, versucht mit spitzen Fingern, seine Krawatte in die Knopfleiste zu schieben. In der Hand hält er ein Sortiment von Schraubenschlüsseln.

Zwischen totem Blech, im Wind ächzenden Motorhauben und schlagenden Türen bew-

Selten sieht man die Rostanfälligkeit der verschiedenen Typen und Bauserien so schön nach Jahresringen aufgeschlüsselt

gen sich Menschen, die man erst bei genauerem Hinsehen entdeckt hat. Waghalsige Turner meißeln an den letzten hemmenden Schrauben, zerren an Kabelsträngen, köpfen Motorblöcke. Eine Schweißbrigade schneidet das Vorderteil eines BMW in fachgerechte Schwarzen, und der Kranwagen, ein Modell der Zwischenkriegszeit, entgeht der seinerseitigen Verschrottung durch nimmermüden Einsatz. Er hat das Alter, in dem Autos kaputt werden, bereits lange hinter sich, er ist zur Arbeit versteinert. Sein vegetatives Altern ist in einen langwierigen Verwitterungsprozeß übergegangen. Dieses Rosten und Zerfallen rundum hat ihn abgehärtet und gestählt, er ist der Liebe Augustin unter den Wracks.

Die Etagen des mächtigen Gebäudes („Ein Freund meines Vaters dürfte es entworfen haben“) sind im Inneren mit Rampen untereinander verbunden. Eine Zeitlang wurde dieser Bereich als Gebrauchtwagen-Ausstellungsraum verwendet, jetzt haben die Stockwerke eher Gebeinhauscharakter. Verwirrende Gänge zwischen Regalen. Hier im ersten Stock befindet sich die Blechabteilung. Türen, Kofferraumdeckel, Motorhauben, zu Marken, Typen geordnet. Im Licht, das durch die Glasziegel gefiltert wird, produzieren die Bleche ein inniges Farbglänzen, das man ihnen unter der dicken Staubschicht nimmer zugetraut hätte. Auch Sitze sind hier untergebracht, verbreiten die Gerüche fremder Häuslichkeit.

Autohersteller könnten hier ausgezeichnet Feldforschung betreiben, selten sieht man die Rostanfälligkeit der verschiedenen Typen und Bauserien so schön nach Jahresringen aufgeschlüsselt.

Gleich beim Eingang ruht die Familie McPherson, deren Dämpferbeine und Federn wirklich sehr knochig aussehen in diesem trüben Karnerlicht. Daneben liegen Hinterachsen mit dieser spezifischen Unfarbigkeit von verstaubtem Rost und Stoßstangen, deren Glanz von bewahrenden Schmutzschichten verdeckt ist.

Der zweite Stock ist die Erweiterung der ebenerdigen Motorenabteilung, von Citroën 2 CV bis zu Jaguar ruhen sie hier ihre Kraft auf Holzpaletten aus. In einem garagenartigen Appendix sieht es aus, als hätten sich hier siebenundsiebzig Austin-Morris-MG zu kleinsten Molekülen entmaterialisiert. Ein halbherziger Versuch, die Neuteile aus einem Firmenhacklaß zu sortieren, ließ die Aussichtslosigkeit dieses Bemühens bald erkennen.

Besser gelang die Aufstellung üppiger Objekte aus den amerikanischen fünfziger Jahren, Heckleuchten, Armatureneinheiten, Stoßstangengalerien, denen fast ein sakraler Glanz anhängt, so losgelöst aus ihrem gesamtheitlichen Schwung, der ihnen Leben und Funktion verleiht.

Seltene Liebhabertrümmer sind in dieser Gegend zu finden, zum Beispiel vier guterhaltene Semperit-4.25/15-Reifen auf Felgen, zwei davon mit aufgezogenen Schneeketten. Speichenlenkräder, Tropfenscheinwerfer, ein Flugzeugpropeller, Chrom-Emblems, Kleinzeug.

Der dritte Stock ist zu einem überwältigenden Teil der VW-Käfersammlung Josef Metzkers gewidmet, der von sich sagt, daß er eine große Liebe zu Autos besitzt, anders als sein Vater, dem sie nur Handelsware bedeuteten. Er habe praktisch seine ganze Kindheit zwischen den Autos verbracht, als Sechsjähriger fuhr er einen BMW Isetta mit verlängerten Pedalen,



Fröhliches Unkraut sprießt durch Zylinderkopfdichtungen



Div. Austin, Morris, MG in Molekülform. Diese Heuschreckenplage von Neuteilen reduziert jedes Zweitausend-Teile-Puzzle zur Russischen Puppe. Rechts: Josef Metzker vor einem Teil seiner Käfersammlung. Sie ist etwas leichter zu sortieren



heute fährt er Veteranenrennen mit einem Triumph TR3, hin und wieder einen seiner präparierten Super-Käfer. Frau Metzker wechselt Winter zu Sommer von Cadillac (Vater Metzker fuhr immer nur Amerikaner) zu Mercedes SL.

Wenn man zusieht, wie sie ihre manikürten, frischgelackten Finger in eine Kiste mit alten Türgriffen taucht, um dem Kunden ein Sortiment auszubreiten, kriegt man eine Ahnung davon, wie sehr sie im Geschäft steht und dabei darauf achtet, nie ihren Stil zu verlieren. Da ist sie auch ganz souverän, wenn jemand mit ihr handeln möchte.

Der vierte Stock ist das Dach. Es bietet heftigen Wind und Ausblick über die unsagbare Gegend. Vier vereinzelt Autos stehen da, als wären alle anderen schon über die Lee-Seite abgegangen.

Es gibt auch einen Keller, der ist finster und erfüllt mit dem Gummigeruch der eingelagerten Reifen. Auch Felgen sind hier untergebracht.

Im Erdgeschoß befindet sich die Werkstatt mit Grube, Hebezeug, ein paar Maschinen. Hier wird die Hauptschlachtarbeit erledigt, hier wird auch ein Großteil der Motoren gelagert, jeder einzelne mit einem Identifikationskarterl und einem Kompressions-Ausdruck versehen.

Kleine zufällige Stilleben bilden ihre selbstbezogenen Einheiten, niemand hat sie arrangiert oder beachtet, nichts wurde um der Gefälligkeit willen hergerichtet, deshalb entziehen sie sich jedem wertenden Zugriff und sind unanfechtbar schön.

Schrott an einem Frühlingstag ist ein erhebendes Erlebnis, fröhliches Unkraut sprießt durch die Löcher von Zylinderkopfdichtungen, und die Vögel bauen Nester in vergessenen Winkeln. Der Zehn-Schilling-Kaffee sprudelt in den Plastikbecher, er schmeckt voll und sahnig. „Das macht das Milchpulver“, sagt Josef Metzker, und dann gehen wir vors Gebäude und schauen dem Nissan 200 SX unter die Haube. Aber das ist eine andere Geschichte. □