

ationales Congress Centrum Berlin



CARP-Vorsitzender Schmidt: „Zur Not auch im Freien“

durch den starken Gruppendruck“, von „nachdrücklichen Drohungen“ und einer „Einschränkung der persönlichen Kontakte“. Durch regelrechten „Psycho-Terror“, warnen Mun-Kritiker, könnten Mitglieder „bis zum Selbstmord getrieben“ werden.

In die Pflicht genommen werden die Munies von einem Glaubenslehrer, der sich selbst als „Retter der Menschheit“ darstellt. Er will als Sechzehnjähriger an einem Ostersonntag von Jesus Christus den Auftrag erhalten haben, dessen unvollendetes Werk fortzusetzen.

Anders als Jesus ist Mun jedoch auf weltliche Werte überaus erpicht. „Messias muß der Reichste sein“, lehrt der Koreaner – und macht mit seinen weltweit zwei Millionen Anhängern ein Vermögen.

Gute Munies leben nach Angaben von Aussteigern nur noch für die Sekte ihres Herrn und geben alles – Auto und persönliche Habe, Ersparnisse und Erbanwartschaften. Wer zum harten Kern gehört, widmet sich unablässig dem Verkauf von Votivkerzen, Erdnüssen und Blumen oder sammelt, vorgeblich für wohltätige Zwecke, bis zu zwanzig Stunden täglich Spenden.

Der wirtschaftliche Einfluß der Bewegung ist beachtlich. Zum Mun-Imperium werden etwa 200 kleine wie mittlere Firmen gerechnet. Jahresumsatz der Mun-Betriebe weltweit: schätzungsweise ein bis zwei Milliarden Mark.

In der Bundesrepublik gelten gut 5000 Männer und Frauen als Anhänger der Vereinigungskirche oder von CARP. „Daß sich hinter diesem harmlosen Namen die Mun-Sekte verbirgt“, glaubt der Düsseldorfer Jugendschützer und Sekten-Kenner Ralf Mucha, „wissen nur die wenigsten.“

Weitgehend unbeachtet konnte denn auch die CARP in Berlin ihren Weltkongreß vorbereiten. Nach Angaben des deutschen Vereinsvorsitzenden Dieter Schmidt war für die Festwoche „schon vor Monaten mit der Berliner Philharmonie und dem ICC alles problemlos unter Dach und Fach“. Schmidt: „Wir laden doch nicht auf gut Glück weltweit Gäste ein.“

Wer tatsächlich zu Besuch kommt, wollen die Berliner Vertragspartner erst vor wenigen Wochen erfahren haben. Als Schmidt und Helfer bereits Kongreß-Programme und -Plakate verteilten, mobilisierten Sekten-Experten wie Pater Funke und Elterninitiativen die Lokalpresse. Das Berliner Abgeordnetenhaus forderte in einem Dringlichkeitsantrag einstimmig „die für das Internationale Congress Centrum und die Philharmonie zuständigen Senatsstellen“ auf, daß die Raumvergabe „rückgängig gemacht wird“.

Die Intendanz der Philharmonie reagierte prompt. Weil sie sich von CARP „arglistig getäuscht“ fühle, erklärte sie den Vorvertrag kurzerhand für aufgehoben. Das ICC, so Sprecher Köppen, sah sich jedoch zunächst „an die geschlossenen Verträge gebunden“.

Deshalb riefen Berlins militante Autonome zu handfester Randalen auf. Sie wollen sich nicht mit „Latsch-Demos“ begnügen. Auf Flugblättern mit zuschlagenden Fäusten und in bluttriefender Schrift fordern die Straßenkämpfer: „Keinen Fußbreit der faschistischen Mun-Sekte!“ Sie kündigen „Blockaden“ und einen „gemeinsamen Besuch“ der Veranstaltung an, Aktionsparole: „Munies fuck off!“

Staatschützer Ganschow nimmt die Drohungen ernst, er sicherte dem ICC

Polizeischutz zu. Den Verwaltern des Kongreßzentrums kamen wegen der angedrohten Gewaltaktionen schließlich doch Bedenken – sie kündigten am Mittwoch letzter Woche kurzfristig den Vertrag mit CARP.

Die Sekte rief daraufhin eilends das Amtsgericht an, das diese Woche entscheidet. Wenn die Juristen die Vertragskündigung für Rechtens erklären, wollen die 3000 Mun-Anhänger dennoch in Berlin einfallen. „Dann tagen wir zur Not“, so ein CARP-Vertreter, „im Freien.“

Krawall wird wohl in keinem Fall ausbleiben. Berlins Autonome haben sich fest vorgenommen, Krach zu schlagen: „Wir können uns auch vorstellen“, kündigten sie an, den anreisenden Munies „bei ihrer Ankunft in Tegel oder bei ihren Stadtrundfahrten zu begegnen“.

VERKEHR

Ois dabel

Verkehrsexperten haben Deutschlands gefährlichste Autobahnfalle zwischen Nürnberg und München untersucht. Hauptrisiko ist die Unvernunft der Autofahrer.

Jeden zweiten Donnerstag versieht der Freisinger Polizeiobermeister Fritz Birkner seinen Außendienst auf einer kleinen Autobahnbehelfsbrücke bei dem Dorf Unterkienberg, auf der sich fast gar kein Verkehr abspielt. Gelegentlich tuckert mal ein Bauer mit dem Traktor darüber.

Darunter aber brodel't's. Bis zu 130 000 Fahrzeuge pro Tag preschen derzeit an dieser Stelle auf der Autobahn A 9 von Nürnberg in Richtung München, bisweilen 8000 in der Stunde. Polizist Birkner verfolgt das Geschehen im Auftrag des bayrischen Innenministeriums mit einem speziellen Radargerät – ausschließlich für statistische Zwecke.

Eine Erkenntnis ist schon sicher: Auf der linken Fahrbahn der dreispurigen Autobahn wird ein Tempo gebolzt, „daß einem graust“ (Birkner) – durchschnittlich 180 bis 190 Kilometer pro Stunde. Und gerade die Schnellfahrer halten mit Windschatten-Abständen von teilweise unter fünf Metern auch noch ganz eng zusammen. „Dös san“, weiß der Beobachter auf der Brücke, „net bloß Preiß'n, da is ois dabei.“

Offenkundig hat sich noch nicht herumgesprochen, daß der Abschnitt bei Allershausen im Landkreis Freising die unfallträchtigste Autobahnstrecke der Bundesrepublik ist. Von Januar bis Mitte Juli ereigneten sich auf der neuralgischen Passage zwischen der Holledauer Hopfenggend und der bayrischen Hauptstadt 990 Karambolagen mit sechs Todesopfern und 351 Schwerverletzten.

Am vorletzten Freitag verunglückte bei Allershausen ein italienischer Sattel-

schlepper, beladen mit Fässern voll leichtentzündlicher Chemikalien, drei Tage später überschlug sich bei Fahrten aus Österreich – in beiden Fällen mußte die A 9 stundenlang gesperrt werden. Schwerster Unfall bislang: Am 23. Mai verursachte ein umgekippter Lastwagen eine Massenkarambolage, bei der 183 Fahrzeuge zu Schrott gefahren wurden, zwei Tote und 84 Verletzte waren zu beklagen. „Das war Wahnsinn“, kommentierte ein Polizeisprecher, „die sind wie die Lemminge ins Verderben gerannt.“

Wieder mal war Anlaß, über das Phänomen Allershausen zu rätseln und zu fragen, warum ausgerechnet diese übersichtliche, meist schnurgerade Gefällstrecke eine berühmte Autobahnfallstrasse ist.

Thesen und Spekulationen schlossen so geheimnisvolle Unfallursachen wie Wasseradern, Erdstrahlen und den regionalen Hopfen-Pollenflug ein. Autofachblätter zogen Parallelen zum legendären Bermuda-Dreieck. Aber auch handfeste Erklärungen, etwa der Hinweis auf den häufigen Nebel in der Freisinger Auenlandschaft, konnten nicht überzeugen – in dem „Nebelloch“ kracht es auch, wenn die Sonne scheint.

Die häufigen Unfälle auf der Strecke werden von einer Reihe eher banaler Risikofaktoren ausgelöst, stellten Experten vom Technischen Überwachungs-Verein (Tüv) Bayern jetzt in einer ersten vorsichtigen Analyse fest. Autofahrer, so Tüv-Akademie-Geschäftsführer Professor Benedikt von Hebenstreit, werden zum Beispiel zwanzig bis dreißig Kilometer vor München, wenn die Silhouette der Stadt am Horizont auftaucht, offenbar von einer Art „Stalltrieb“ erfaßt und mobilisieren nach Kräften ihre Pferdestärken.

Zu den Angetriebenen zählt der Experte dabei keineswegs nur die Bewohner des Großraums und den Wirtschaftsverkehr – insofern trafe seine Erkenntnis ja auf jede Großstadt zu, die an eine Autobahn angebunden ist. Vielmehr steuert ein großer Teil der Durchreisenden und Urlauber München als „Etappenziel“ an und legt auf den letzten Metern noch mal Tempo zu.

Gerade bei Allershausen kommt, so der Tüv-Professor, ein „besonderer Schub“ dazu: Nach der hügeligen und

kurvenreichen Strecke durch Mittelfranken und Niederbayern eröffnet sich den gestreßten Autofahrern hier plötzlich ein „Eldorado für die flotte Fahrt“. Sie lassen sich verleiten, schneller zu fahren, als es bei dem hohen Verkehrsaufkommen ratsam wäre. Auch moderne dreispurige Autobahnen verkraften aber, so Erfahrungswerte der Verkehrsexperten, Frequenzen von mehr als 6000 Fahrzeugen pro Stunde schon normalerweise kaum, ohne stau anfällig zu werden. Von Hebenstreit: „Bei der geringsten Unachtsamkeit ist die Katastrophe programmiert.“

Zum Allershausen-Syndrom zählt nach Tüv-Erkenntnissen vor allem auch, daß viele Autofahrer unbelehrbar die Gefahren einer regennassen Fahrbahn unterschätzen. Die treten auf dem sanft-

Drainage-Rillen, sind begrenzt. Dennoch werden auf der A 9 vor München die auf vierzig Kilometer verteilten Gebots-Schilder „100 bei Nässe“ ständig mißachtet. Viele der schweren Unfälle im „unheimlichen Sog“ (Münchens „Abendzeitung“) der Schnellstrecke ereigneten sich mit dicht auffahrenden Rassen bei regennasser Fahrbahn.

Allerdings gab es auch Unfälle bei gutem Wetter. Doch die christsozialen Regenten im Freistaat mögen, freie Fahrt für freie Bürger, die berühmte Einfallstrecke nach München nicht generell mit rigoröser Tempo-Einschränkung belegen. Begründung: Autofahrer würden sich nicht daran halten, solange Verstöße nicht konsequent geahndet werden könnten. „Was nützt es“, fragt Polizeirat Jürgen Karl vom bayrischen



Massenkarambolage auf der Autobahn Nürnberg-München*: „Wie die Lemminge ins Verderben gerannt“

ten Gefälle gen München reichlich auf: Hier läuft das Wasser zu tückischen Pfützen zusammen.

Risikofaktor Sichtbehinderung: Bei einer Wasserfilmhöhe von fünf Millimetern, erläutert Technik-Chef Eduard Meier vom Tüv, wirbelt ein einziger Lastzug eine einen Kilometer lange Wasserfahne aus 5000 Litern auf.

Risikofaktor Aquaplaning: Der Effekt, ein „Aufschwimmen“ der Reifen auf den Wasserkeil vor den Rädern mit entsprechend verringerter Reifenhaftung, kann bereits bei Tempo 30 eintreten und nimmt mit steigender Geschwindigkeit überproportional zu. Meier: „Das berücksichtigt die wenigsten Autofahrer.“

Straßennässe lasse sich, so Meier, „nicht wegbügeln“, die technischen Möglichkeiten, beispielsweise durch

Innenministerium, „das Personal reicht hinten und vorn nicht aus, um überall zu kontrollieren.“

Auch auf eine sogenannte Matrix-Wechselverkehrsanlage wollen die Münchner vorerst verzichten – obschon die bislang einzige Anlage dieser Art in Bayern, installiert am schneegefährdeten Irschenberg auf der Autobahn München-Salzburg, vorzüglich funktioniert. Sie reagiert auf Verkehrslage und Witterungsbedingungen wie Nebel, Nässe oder Glatteis mit automatisch geschalteten Tempo-Limit-Geboten auf überdimensionalen, beleuchteten Matrix-Tafeln.

Doch Matrix für Allershausen ist der Landesregierung einstweilen noch zu teuer. Die Kosten lägen, je nach Umfang und Detailausbau der Anlage, „in Millionenhöhe“ – wie die Sachschäden, die alljährlich bei Allershausen anfallen. ♦

* Am 23. Mai.