

genehmigung folglich nichts im Wege stehe.

Dieser Einschätzung, rechtfertigte der Stuttgarter Atomminister vergangenen Freitag, habe auch der „Verfasser des kritischen Vermerks“ nicht widersprochen und beruft sich auf eine gemeinsame Sitzung mit den beteiligten Beamten. Daran nahmen jedoch auch Friedrichs direkte Vorgesetzte teil, die ihm vorwarfen, es fehle ihm an „Augenmaß und Ausgewogenheit“.

Schließlich sei aufgrund „der Rechtslage nach dem Berliner Urteil“ gar keine Alternative geblieben, als den Betrieb zu genehmigen, meint Schäfer. Das Gericht habe ihm verboten, die Sicherheitsprobleme zu prüfen, die mit der wilden Errichtung des nuklearen Pionierkraftwerks zusammenhängen.

Das allerdings bestreiten die klagenden Anwohner und die Landtags-Grünen. „Die ganze Kette der rechtlichen Fehlleistungen und der baulichen Pfuscherei“, meint Schäfer-Kritiker Schlauch, habe allemal gereicht, „um den Betrieb anzuhalten und einer gründlichen Prüfung zu unterziehen“.

Entscheiden werden am Ende die Richter. Schon in wenigen Monaten, hofft Anwalt Becker, werde der Mannheimer Gerichtshof das Verfahren wegen der vielen bislang unbekanntem Akten vermutlich wieder aufnehmen.

Setzen die Kläger sich noch einmal durch, dann, so Becker, „gehören die Akten eigentlich auch zur Staatsanwaltschaft“. □

Automobile

Heiße Luft

Kann ein Airbag in Flammen aufgehen? Ein Unfall in Wales ließ Techniker darüber rätseln.

Der Streit entzündete sich im Kohlerevier. Auf einer Straße der walisischen Hauptstadt Cardiff ereignete sich in der vorletzten Woche ein Unfall mit scheinbar gänzlich neuartigen Folgen.

Die Hilfskindergärtnerin Beverley Tumelty, 28, fuhr mit ihren Töchtern Nia und Siobhan in ihrem Ford Mondeo, als ein auffahrendes Auto den Ford gegen einen Betonpfosten katapultierte. Beim Aufprall funktionierte die Schutztechnik des Wagens planmäßig. In Sekundenbruchteilen fluppte der zur Serienausstattung zählende Airbag aus dem Pralltopf des Lenkrads.

Vom Einsatz des rettenden Luftkissens bekam die Fahrerin nichts mit. Das ist normal. In der Zeitspanne eines

Wimpernschlags, schneller als ein Mensch Einzelheiten wahrnehmen kann, bläst sich der Prallsack auf und sinkt wieder in sich zusammen. Das erste, was Beverley Tumelty nach dem Aufprall wahrnahm, war ein stechender Geruch. Dann meldete sich Tochter Nia: „Mami, deine Strickjacke brennt.“

Mit zwei Hautrötungen an Brust und Bauch kam die Frau ins Krankenhaus – die harmlosen Symptome lösten ein europaweites Medienecho aus. „Erstmals hat sich ein Airbag bei einem Unfall entzündet“, schrieb das *Hamburger Abendblatt*. Die TV-Nachrichtensendung „Newsdesk“ sprach sogar von „Forderungen, alle Ford Mondeo zurückzurufen“.

Die Vermutung, eine Flammenfront sei aus dem Luftsack gezüngelt, entfachte den detektivischen Spürsinn von Ehemann Ian Tumelty („Ich bin entschlossen, der Sache auf den Grund zu gehen“). Sogleich setzte der Polizist die Verbraucherschutzorganisation „South Glamorgan’s Trading Standards“ auf Ford an. Deren Experte William Rimmer reiste vergangene Woche zur britischen Ford-Zentrale nach Essex.

Doch am Ende seines Besuches bilanzierte der Verbraucheranwalt versöhnlich: „Die Ford-Leute beeindruckten mich mit ihrer Betroffenheit über den Unfall und ihrer Professionalität.“

Vor allem hatten sie durchaus plausible Argumente. Als Brandherd, verteidigen sich die Ford-Techniker, könne der Airbag nicht einmal theoretisch in Frage kommen.

Das durch einen Nitrocellulosesprengsatz erhitzte, aber nicht entflammbare Gas strömt zwar mit einer Temperatur von bis zu 82 Grad in den Nylonsack ein. Doch die heiße Luft kann bei dem kurzen Zusammentreffen von Körper und Prallsack keine Verbrennungen hervorrufen.

Andere Hersteller geben den attackierten Ford-Konstrukteuren Feuerchutz. „Ein Brand kann beim Aktivieren eines Airbags nicht entstehen“, sagt Ingo Kallina, leitender Ingenieur für Karosseriebau und Sicherheit bei Mercedes-Benz, wo seit 1981 Airbags eingebaut werden.

Auch neutrale Experten unterstreichen die pyrotechnische Unbedenklichkeit des Prallsacks. Klaus Langwieder, Unfallforscher beim HUK-Verband in München: „Ich bin noch nie auf ein derartiges Problem gestoßen.“ Bekannt sind ihm dagegen Hautverletzungen, die durch das schnelle Entfalten des Luftsacks entstehen. Solche Schürfwunden haben wegen der entstehenden Reibungshitze durchaus die gleichen Auswirkungen wie leichte Verbrennungen. Bei hohen Aufprallgeschwindigkeiten kommt es auch zu „Rötungen des Gesichts“, wie nach einer kräftigen Ohrfeige. Ver-

glichen mit einem Aufprall des Kopfes auf das Lenkrad, stellt dieser Watscheneffekt aber das kleinere Übel dar.

Ernsthafte technische Probleme mit den mittlerweile millionenfach eingesetzten Luftsäcken gibt es selten. In Einzelfällen kommt es zu Fehlzündungen, wie jüngst in den USA. In bisher 67 Fällen feuerten dort Mittelklassewagen des Typs Nissan Maxima ihre Prallsäcke ohne Grund ab. Vor Schreck über den extrem lauten Knall verursachten einige Fahrer Unfälle. Die staatliche Sicherheitsbehörde läßt derzeit in Stichproben den Auslösemechanismus prüfen.

Die deutschen Modelle seien davon nicht betroffen, beteuert Nissan-Sprecher Michael Köhler: „Wir kennen das Problem und haben unsere Fahrzeuge mit modifizierten Sensoren ausgestattet.“ Der Anstoß zum Fehlalarm, sagt Köhler, komme von einem Fühler im Bereich des Getriebes. Der gebe schon bei harmlosen Grundberührungen des



Ford Mondeo im Crashtest
Watschen vom Prallsack



Unfall-Fahrerin Tumelty
„Mami, deine Jacke brennt“

Unterbodens, etwa beim Überfahren eines Auspufftopfs, der Prallsack-Elektronik Zündbefehl. Für die Deutschland-Versionen wurde „die Sensibilität der Sensoren in diesem Bereich heruntergefahren“ (Köhler).

Grundsätzlich, deutet der Nissan-Mann an, sei eine hohe Empfindlichkeit des Alarmsystems besser als eine zu geringe, ein Seitenhieb, der dem deutschen Airbag-Pionier Mercedes gilt.

Der Europaabgeordnete Bernhard Sälzer (CDU) verunglückte am 18. Dezember letzten Jahres tödlich, als er am

Steuer seines Mercedes 300 SE auf der A3 von der Fahrbahn abkam. Bei der Untersuchung des Unfallwagens stellte sich heraus, daß lediglich der Beifahrer-Airbag gezündet hatte.

Warum der Prallsack auf der Fahrerseite nicht herauskam und ob er die Unfallfolgen hätte mildern können, ist ungewiß. Nach einem umstrittenen Bekennerbrief der Terrorgruppe „Bewegung 27. Juni“, sie habe das Fahrzeug Sälzers manipuliert, laufen die Untersuchungen an dem Unfallwagen unter Federführung von Dekra-Ingenieuren geheim.

Unstrittig ist, daß die Einführung des Airbag sich insgesamt bewährt hat. HUK-Experte Langwieder veröffentlichte im vergangenen Jahr eine Studie auf der Basis von über 20 000 ausgewerteten Unfällen. Titel: „Der Airbag als Beitrag zum besseren Insassenschutz“. Wären alle Autos in Deutschland mit Airbags ausgerüstet, resümiert der Unfallforscher, „könnten jedes Jahr mindestens 360 Fahrer und Beifahrer vor dem Tod bewahrt werden“.

Im Fall der angeblich Prallsack-Geschädigten Beverley Tumelty sind sich Verbraucherschützer und Ford-Ingenieure mittlerweile einig, daß ihr ohne Airbag weit größeres Ungemach widerfahren wäre. Die Brandspuren an den Kleidungsstücken und die Hautrötungen seien wahrscheinlich auf Reibungshitze durch den sich straffenden Sicherheitsgurt zurückzuführen. □