

entstehenden großen „Gefahren für Leben und Gesundheit der Bevölkerung“, so sehr überzeugt, daß sie dessen monetäre Unterstützung „mit ihrem Gewissen nicht länger vereinbaren“ könnten. Der schwere Betriebsunfall im Atomkraftwerk Brunsbüttel, bei dem Mitte Juni infolge von Bedienungsfehlern und Schlamperei radioaktive Stoffe ins Freie gelangten (SPIEGEL 29/1978), belege nur aufs neue die „unsittliche“, „rechtswidrige“, „lebensbedrohliche“ Verhaltensweise der HEW.

Noch dazu zerstöre die Sicherung des atomaren Gefahrenpotentials, die dazu notwendige „umfassende Überwachung und Kontrolle“ der Bevölkerung, langfristig das „Rechtsstaats- und Demokratieprinzip in seinem Kernbereich“ — wozu auch die „mit rechtsstaatlichen und demokratischen Grundsätzen unvereinbare Repression der Atomgegner“ gehöre.

Verweigerer-Anwalt Dirk Gosau pocht für seine Mandanten, im Unterschied zum „höchstpersönlichen“ Vorbehalt der Wehrdienstverweigerer, auf die legale „Verweigerung von Geldleistungspflichten“. Denn nach Artikel 4, Absatz 1, des Grundgesetzes in Verbindung mit Paragraph 242 BGB („Treu und Glauben“) kann eine eingegangene Verbindlichkeit entfallen, wenn etwa „Leben oder Gesundheit“ der Familie oder eine „höhere sittliche Pflicht der Leistung entgegenstehen“ (BGB-Kommentar).

Ein früherer Beschluß des Hamburger Amtsgerichts in ähnlicher Sache bestätigte das Argument „der Gewissensfreiheit auch im Vertragsverhältnis“ mit den HEW. Damals, im Mai, ging es um einen Antrag auf einstweilige Verfügung durch einen Atomgegner, Inhaber eines Damenfriseursalons, dem die Stromwerke wegen des verweigerten Zehntels den Hahn abdrehen wollten. Weil sie die dadurch aufgeworfenen verfassungsrechtlichen Probleme nicht im Eilverfahren klären lassen wollten, fanden sich die HEW bereit, weiter Strom zu liefern; damit hatte das Gericht nur noch über die Kosten zu entscheiden.

Im Prinzip fand der Antragsteller bei der Kostenabwägung durchaus Gehör: mit seinen „Gewissenskonflikten“ und seiner Berufung auf „nicht unerhebliche Sicherheitsbedenken“ gegen Kernkraftwerke.

In der Sache aber steckte ihm das Gericht ein Licht auf: Bei der jeweiligen Interessenabwägung zwischen Gewissen und Stromversorgung, Gewissen und Geldschulden, Gewissen und Reaktor-Betriebsurlaubnis mußte die „individuelle“ Entscheidung jedesmal hinter den „gegenläufigen Gemeinschaftsinteressen“ zurückstehen. Täter nämlich jeder, so das Gericht, was er für richtig halte, wäre die Folge „Anarchie“.

Der Friseur mußte zahlen.

VERKEHR

Empfehlung von Ali

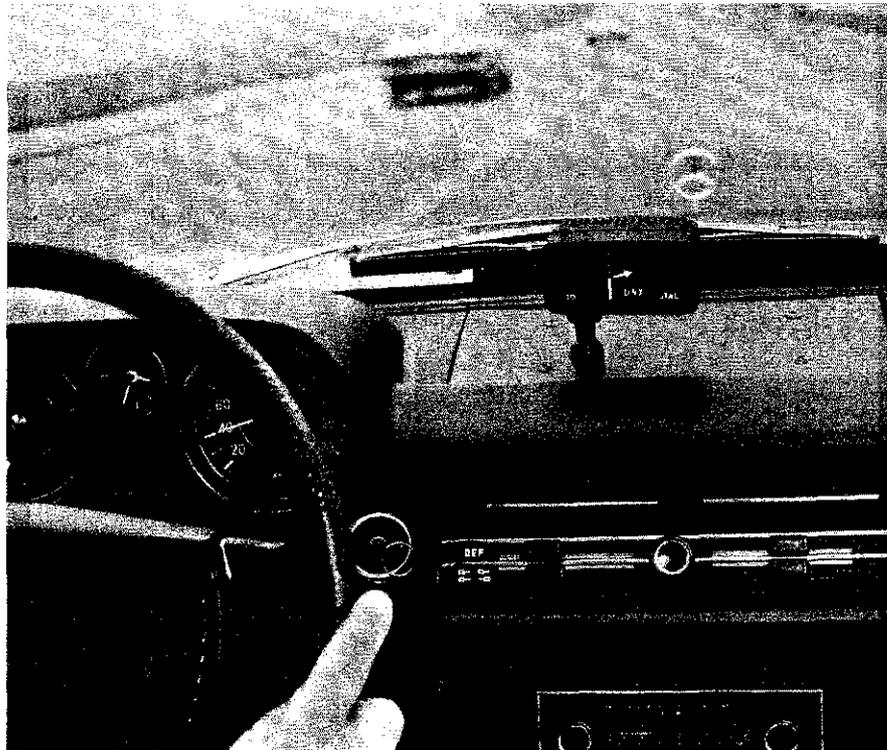
Ein elektronisches Autobahninformationssystem, das vor Staus warnt und Umleitungen weist, wird im Ruhrgebiet erprobt.

Erst piept es ein paarmal, dann leuchtet das Wort „Stau“ auf, und ein Leuchtpfeil im Anzeigergerät über der Amaturentafel weist nach rechts. Aus dem Autoradio tönt derweil Musik, Meldungen zur Verkehrslage liegen offenbar noch nicht vor.

Gleichwohl verläßt der Wagen die Autobahn an der nächsten Abfahrt und

Die Blaupunkt-Werke griffen die Aachener Novität auf, die Forschungsabteilung der Volkswagenwerke beteiligte sich, und nun ermöglicht das Bundesministerium für Forschung und Technologie mit zwölf Millionen Mark einen Großversuch im Ruhrgebiet.

Testfeld sind die Autobahnen zwischen Recklinghausen und Bochum-Witten, zwischen Dortmund-Nordwest und Dortmund-Witten: zwei Nord-Süd-Trassen mit vier Querverbindungen, acht Autobahn-Kreuzen und 31 Abfahrten. Auf der 90 Kilometer langen Strecke zwischen den Revier-Großstädten herrscht nicht nur zur Rush-hour dichter Verkehr, Staus sind dort normal.



Ali-Anzeigergerät: „Verkehrslenkung statt Straßenbau“?

folgt den wechselnden Leuchtzeichen, die ihn piepend mal links, mal gerade aus weisen und schließlich zurück zur Autobahn führen: Das Gerät steuert den Fahrer sorgfältig an einem Stau vorbei, der sich gerade gebildet hat.

Was ein Ingenieur der Hildesheimer Blaupunkt-Werke unlängst auf einer kurzen Teststrecke vorführte, soll jetzt im Alltagsverkehr erprobt werden: ein „Autofahrer-Leit- und Informationssystem“, Ali abgekürzt, das den Straßenverkehr in der Bundesrepublik revolutionieren könnte.

Ali wurde vom Institut für Nachrichtentechnik und Datenverarbeitung der Technischen Hochschule Aachen entwickelt. Anstoß war, so Projektleiter Wido Kumm, die Erkenntnis, daß „eine Leistungssteigerung des Straßennetzes nur noch mit nachrichtentechnischen Mitteln möglich“ sei.

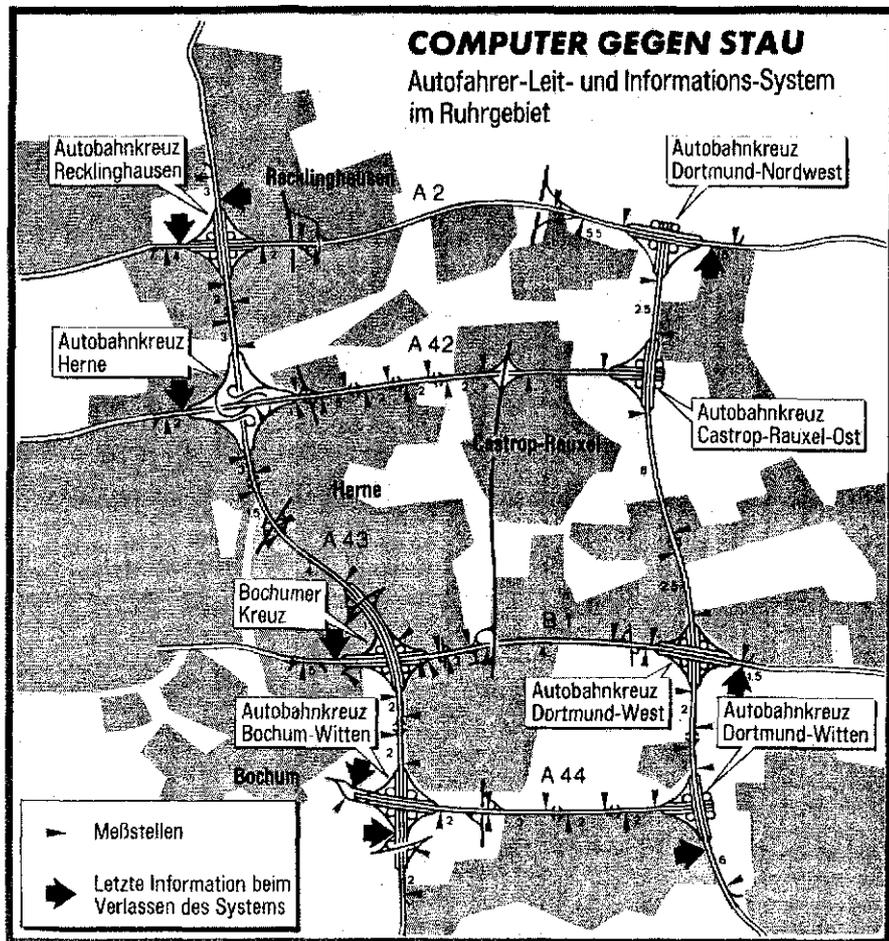
An 82 Stellen auf den insgesamt rund 180 Kilometer Fahrbahnen dieses Autobahn-Vierecks wird derzeit eine kleine Rille in den Asphalt geschnitten, das Aachener Ingenieurbüro Heusch-Boesefeldt verlegt in vier Zentimeter Tiefe kleine Induktionsschleifen.

Das für den Betrieb erforderliche Gegenstück ist derzeit in einigen Testwagen von VW und Blaupunkt installiert und soll im kommenden Jahr zur Ausrüstung von insgesamt 400 Wagen im Ruhrgebiet gehören: ein Mini-Bordcomputer mit Send- und Empfangsteil, Anzeigergerät und einer kurzen Abtast-Antenne unter der Stoßstange. Über die Drahtschleifen in der Fahrbahn ist dann ein Dialog mit einem zentralen Rechner möglich, der in Recklinghausen steht.

Startet ein Ali-Benutzer beispielsweise von Castrop-Rauxel mit Ziel Herne,

COMPUTER GEGEN STAU

Autofahrer-Leit- und Informations-System im Ruhrgebiet



dann drückt er lediglich eine Kennzahl für Herne, die er — wie beim Telefonieren — einem Verzeichnis entnehmen kann. Nach dem Tastendruck fragt der Fahrzeugsender ständig die im Abstand von zwei bis acht Kilometern eingelassenen Meßstellen ab, die Zahl und Tempo der darüber hinwegfahrenden Autos registrieren.

Der Zentralcomputer in Recklinghausen ermittelt daraus die Verkehrsdichte, zeigt Staus an oder sagt sie voraus, berechnet die günstigste Umleitung und gibt das Ergebnis — wieder über die Induktionsschleifen — an die Anzeige im Auto.

Projektleiter Kumm erklärt, das Angebot von Ali sei „eine Empfehlung, denn die Entscheidung, ob er folgen will oder nicht, bleibt dem einzelnen Empfänger überlassen“. In der Blaupunkt-Forschungsabteilung heißt es, ein Stau komme „gar nicht erst zustande“ — was vorerst freilich schiere Hoffnung ist, denn daß das System unerwünschte Nebenwirkungen zeitigt, ist fürs erste nicht auszuschließen.

Vor allem befürchten Experten einen irritierenden Effekt durch die Zunahme des teils automatischen Funk- und Phonogeräts am Armaturenbrett. Schon gibt es immer mehr Radios mit automatischer Verkehrsdurchsage, dazu die vielfach begehrten Cassettenrecorder und, in immer mehr Autos installiert, eine CB-Funkanlage. Nun

kommen auch noch die Töne und Zeichen des Ali-Anzeigegerätes hinzu, das nicht nur auf Staus, sondern auf „Nebel“, „Glätte“ oder „Abstand“ hinweisen kann. Ein verwirrender Signal-Salat mithin, wenn das alles zeitgleich oder sich überschneidend durcheinander funkt.

Und wenn dann alle Ali-Benutzer den Umleitungsinformationen prompt folgen würden, wären die zur Entlastung angebotenen Bundes- und Landstraßen wohl bald auch überlastet. Andererseits: Routinefahrer, die stets dieselbe Strecke — etwa zum und vom Arbeitsplatz — befahren, ändern nur ungern die gewohnte Tour; sie nehmen lieber Engpässe und regelmäßige Stau-bildung in Kauf. Und ortsunkundige Fahrer wiederum scheuen womöglich vor Umleitungen zurück, deren Ablauf und Länge sie nicht kennen.

Zwar soll das Ali-System so gesteuert werden, daß nur jeder zweite Autofahrer vor einem Stau gewarnt und zur Umleitung animiert wird. Möglich wäre jedoch, daß die angepeilten Fahrer dann doch auf der Autobahn bleiben, gerade weil sie hoffen, daß der Stau dank Ali ausbleibt.

Um sämtliche Auswirkungen des Ali-Einsatzes, die positiven wie die negativen, genau zu erfassen, ist der Großversuch im Ruhrgebiet — die Projektleitung hat der TÜV Rheinland in Köln — auf drei Jahre ausgelegt wor-

den. Schon jetzt aber zeigt sich das Bundesverkehrsministerium, das die Parole „Elektronische Verkehrslenkung statt Straßenbau“ ausgibt, von dem System angetan.

Würde es bundesweit eingerichtet, so müßten etwa 350 Millionen Mark für die Elektro-Installation und die Computer-Zentren aufgewendet werden — eher wenig angesichts der Kosten für den Autobahneubau, je Kilometer zehn Millionen. Der Autofahrer müßte für sein Ali um 300 Mark ausgeben.

POLIZEI

Heikle Mission

Wenn Polizisten eine Todesnachricht zu überbringen haben, soll im Saarland künftig ein Pfarrer dabeisein.

Die Nachricht ging kurz vor drei Uhr morgens in der Polizeiinspektion Saarlouis ein. Soeben war, bei regennasser Fahrbahn und Nebel, in einer scharfen Linkskurve auf der Landstraße zwischen Differten und Oberherrn ein 18jähriger mit seinem Motorrad gegen die Leitplanke gerast und hatte sich überschlagen — tot.

Als Polizeiobermeister Rainer Klein, 43, dann die Meldung ins Wachbuch eintrug, beschlich ihn ein „mulmiges Gefühl“, wie er Kollegen eingestand. Denn: „Ich muß wieder den Todesengel spielen.“ Am darauffolgenden Morgen, fünf Stunden nachdem er der Familie des Verunglückten die Nachricht überbracht hatte, war ihm noch immer „elend zumute“.

Irgendwo passiert es jeden Tag: Polizisten stehen verlegen vor der Tür und ringen um Worte, die dann doch immer wieder die gleichen sind: „Wir haben Ihnen leider eine sehr traurige Mitteilung zu machen...“ Dann bringen sie mühsam das eine oder andere über den Unfallhergang hervor, drucksen herum und sind schließlich froh, wenn sie wieder vor der Tür sind. „Wir lassen ja“, so Polizist Klein, „die Trauernenden schnell wieder im Stich.“

An der Saar, so sieht es ein Modellversuch in Völklingen vor, sollen die Polizisten jetzt bei ihrer heiklen Mission Verstärkung bekommen — von der Kirche. Wenn Todesnachrichten, etwa nach Verkehrsunfällen, zu überbringen sind, soll ein Geistlicher dabeisein.

Denn die Polizeibeamten, kundig im Verkehrsrecht wie im Umgang mit Randalierern, sind nach Erfahrung des evangelischen Polizeiseelsorgers im Saarland Volker Jung psychologisch kaum geschult und beim Überbringen von Todesbotschaften „meist menschlich hoffnungslos überfordert“. Polizeihauptmeister Klaus Urig: „Keiner weiß, wie er sich eigentlich verhalten soll.“