durchgehende Pferd rechtzeitig vor dem Wagen anzuhalten" — so jedenfalls sah es der als Gutachter geladene Reitlehrer Anton Anspach.

Dieser Experte nahm „zugunsten des Reiters" an, daß der den verhängnisvollen Weg nach links — in die Einbahnstraße — nur deshalb wählte, weil ein Pferd schon „aufgrund der Hohllage im Mutterleib" immer „leichter nach links als nach rechts zu biegen" sei — eine Beobachtung, die andere Pferde-Fachleute bestätigen, eine Schlußfolgerung aber, die selbst diese Fachleute überrascht.

„Ich habe doch einige Zweifel daran", so der Pferdezucht-Experte Bert Petersen vom hessischen Landesamt für Landwirtschaft, selbst ein aktiver Reiter, „daß durch die natürliche Biegung des Pferdes auch dessen Fluchtverhalten vorbestimmt ist." Das Gericht jedoch folgte „in vollem Umfang" dem Gutachter. „Herr Richter", beschwerte sich der unterlegene Lommatzsch beim Vorsitzenden, „ich fühle mich betrogen."

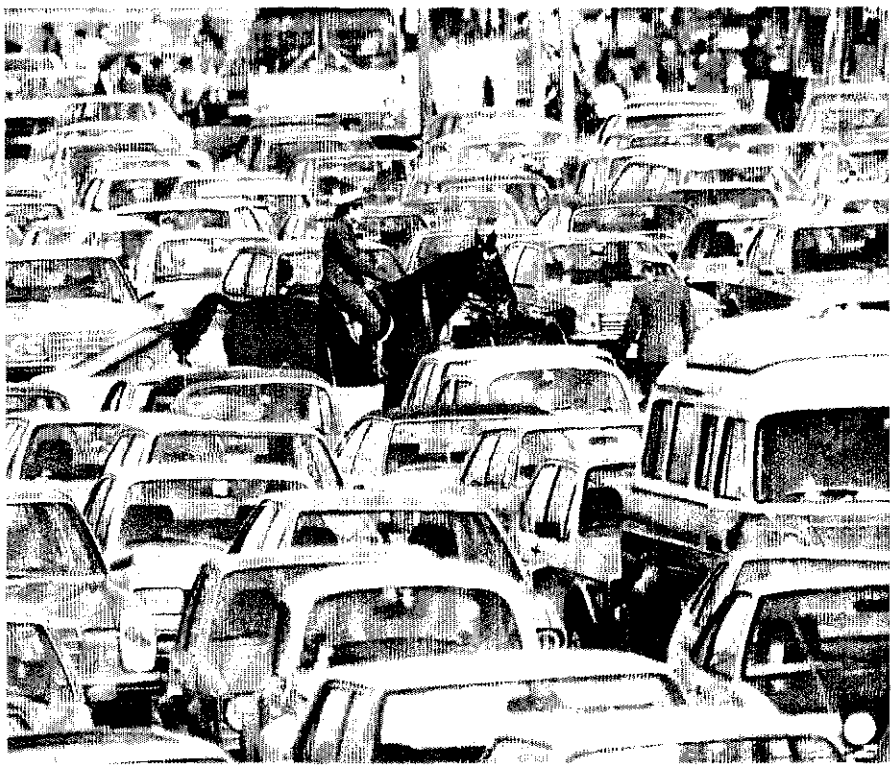
Für ein solch dickes Ende sind allerdings nicht nur Polizeipferde gut. Denn der aus dem Jahre 1900 stammende Paragraph 833 des Bürgerlichen Gesetzbuches unterscheidet zwischen „Arbeitstier" und „Luxustier" und bestimmt: Der Halter jedes Arbeitstieres — ob Bauer, Reitstallbesitzer oder Polizei — muß nur dann für einen Schaden aufkommen, den sein Tier verursacht hat, wenn er nicht nachweisen kann, daß er alle Sorgfalt walten ließ. Nur der Halter eines — nicht beruflich genutzten — Luxustieres muß immer für den Schaden aufkommen, den sein Tier anrichtet. Fraglich ist, ob er es auch immer kann, da Tiere nicht versichert sein müssen.

Inzwischen liegt dem Bundestag immerhin ein Gesetzentwurf vor, der den Bürger wesentlich besser stellt als bisher. Danach haftet künftig prinzipiell der Staat, „wenn er Unrecht tut" (Bundesjustizminister Hans-Jochen Vogel), also unabhängig vom Verschulden des jeweiligen Beamten. „Wir können dem Gesetz nicht vorgreifen", begründet der Wiesbadener Polizei-Justitiar Wolfgang Mende die knausrige Haltung der Wiesbadener Behörden, „mir graut es schon, daß ich die 3719 Mark vor dem Rechnungsprüfungshof verantworten muß."

Prozeßgegner Lommatzsch, bei der Stadt Wiesbaden beschäftigt, will sich mit der bislang gezahlten Summe nicht zufriedengeben und Berufung einlegen. „Ich habe kein gestörtes Verhältnis zur Polizei. Aber notfalls gehe ich bis zum Bundesgerichtshof."

Auch sein Rechtsanwalt Klaus Renaud hält das Urteil der Wiesbadener Zivilkammer für „angreifbar", weil der Richter nicht bereit war, zu den umstrittenen Thesen des Sachverständigen noch einen Obergutachter zu hören.

Reitlehrer Anspach, der in seinem Gutachten so viel Verständnis für die mißliche Lage des abgeworfenen Polizeihauptmeisters Egestorf aufgebracht hatte, urteilte nämlich über einen Kollegen. Auch er ist Polizeibeamter im Dienste des Landes Hessen.



Frankfurter Polizeireiter: Pferd auf dem Fahrersitz

HOCHSCHULEN

Feindliches Klima

Im Industriestaat Bundesrepublik ist der Ingenieur-Beruf nicht mehr gefragt. Rund 30 Prozent der Studienplätze in den technischen Disziplinen bleiben leer.

Die Stellenangebote kommen reihenweise ins Haus. Der Frankfurter Elektrokonzern AEG-Telefunken offeriert Absolventen der Fachrichtung Elektrotechnik an der Bochumer Ruhr-Universität „interessante und anspruchsvolle Tätigkeiten" als Diplom-Ingenieure in Flensburg wie in Wedel, in Seligenstadt oder in Ulm.

Die Münchner Konkurrenz Siemens bietet gleich daneben „Chancen für junge Ingenieure und Informatiker", und selbst die Oberpostdirektion Dortmund erlaubt sich, geschraubter, „darauf hinzuweisen, daß die Deutsche Bundespost geeignete Bewerber" für den höheren fernmeldetechnischen Dienst einstellt.

Suchmeldungen nach Absolventen technischer Studiengänge erreichen Hochschulen und Professoren allerorten „in größerem Umfang", Tendenz zunehmend. „Nach dreijähriger Pause", sagt der Bochumer Professor Hans Kremer, planen die Großfirmen der Elektroindustrie auf dem Campus sogar wieder „Werbeveranstaltungen, um ihren Nachwuchsbedarf zu decken". Und wenn es für solche langfristigen Planungen schon zu spät ist, kommen bei den Fachbereichen, wie etwa an der Fachhochschule Hamburg, spontane „Anrufe, daß Firmen und Behörden dringend Ingenieure brauchen".

Doch trotz aller Werbung und allen Bemühungen vor Ort können die Anfragen „nicht befriedigt werden" (Kremer). Die Schubladen, berichtet der Berliner TU-Professor Wolfgang Beitz, sind „voll mit Stellen, die nicht besetzt werden können". „Die Zahl der Ingenieurstudenten", so ein Bochumer Uni-Sprecher, „stagniert bundesweit."

Während in anderen Fachrichtungen die Hörsäle nach wie vor überfüllt sind, Numerus clausus oder Überlastquoten die Studentenzahlen bestimmen, sind im Bereich Ingenieurwissenschaften der Technischen Hochschulen und Gesamthochschulen 30 Prozent der Studienkapazitäten nicht ausgelastet, wie der Verein Deutscher Ingenieure (VDI) ermittelte. In Nordrhein-Westfalen beispielsweise gab es im Wintersemester 1977/78 im Maschinenbau ein Manko von 26 Prozent, in Elektrotechnik und im Bauingenieurwesen von je 30 Prozent.

An der Technischen Universität Braunschweig waren nach einer Umfrage der Bochumer Elektrotechniker Ende September, wenige Tage vor Se-



Ingenieure am Arbeitsplatz: Zunehmende Furcht vor der Technik



Ingenieur-Stellenangebote in Bochum
Schubladen voll Nachfragen

mesterbeginn, von 346 Plätzen im Diplom-Studiengang Elektrotechnik erst 237 (68,4 Prozent) belegt. Und an der Bochumer Uni waren noch Anfang Oktober von 948 Plätzen für angehende Ingenieure 591 frei. Ausnahmen bieten nur wenige Universitäten, etwa die alteingesessenen Technischen Hochschulen Darmstadt und Aachen.

Erst recht die Fachhochschulen (FH), wo technische Disziplinen etwa 75 Prozent der Studienplätze ausmachen, haben „ernste Sorgen, die Hörsäle zu füllen" — so der Vorsitzende der Fachhochschulrektorenkonferenz, Rolf Dalheimer. Für die ingenieurwissenschaftlichen Studiengänge der NRW-Fachhochschulen ermittelte der VDI im Wintersemester 1977/78 immerhin noch eine Auslastung von 82,6 Prozent.

In der FH Lübeck waren dagegen im vergangenen Sommer rund 30 Prozent der Technikplätze frei. Und der Rektor der Technischen Fachhochschule Berlin, Jürgen Tippe, beklagte, daß an seiner Bildungsstätte zwar 3000 Studenten eingeschrieben seien, der Platz aber für 5000 ausreiche.

Selbst an einer Fachhochschule wie der Hamburger, ohne ernsthafte Konkurrenz in der Nähe, hat sich „dort, wo die Studenten schon seit Semestern wegbleiben", in den klassischen Ingenieurdisziplinen Bauingenieurwesen, Maschinenbau und Verfahrenstechnik, „der Trend fortgesetzt". Die Gesamtzahl der deutschen Ingenieure, die in den letzten Jahren die Fachhochschulen verließen, sank nach Berechnungen des Wissenschaftsrates von 17 699 vor fünf Jahren auf 13 843 vor zwei Jahren. Und der Stuttgarter Wissenschaftsminister Helmut Engler (CDU) drosselte gar das Ausbauprogramm für Fachhochschulen, weil die Nachfrage erheblich hinter den Erwartungen zurückblieb.

An der Leere änderten auch die Bemühungen einiger Fachhochschulen nichts, ihre Attraktivität zu erhöhen — etwa durch Tropentechnik in Köln, Kerntechnik in Kiel oder die Ausbildung zum Umweltingenieur in Lübeck. Westdeutschlands Schulabgänger wenden sich „lieber soziologischen Themen ohne Berufsaussichten" zu, stellt der VDI fest, „als einen aufgrund der Nachfrage sicheren Beruf als Ingenieur anzustreben".

Die Jugend, so scheint es, springt mit wachsender Begeisterung auf den Zug der Zeit: „Zunehmende Technikfeindlichkeit in allen Schichten der Bevölkerung", wie es der Berliner Professor Beitz formuliert, ein allgemein „technikfeindliches ideologisches Klima", so der Karlsruher Professor Karl Steinbuch, seien schuld an dem Dilemma.

Die technologische Entwicklung, ob bei der Energieversorgung oder in der Chemie-Industrie, habe für viele Jugendliche „eine Dimension erreicht, die bedrohlich erscheint", meint der Duisburger Politik-Professor Julius Schoeps; Sinn und Zweck dieses Fortschritts sei für eine zunehmende Zahl junger Bürger „nicht übersehbar". Und solche Undurchschaubarkeit, sagt Beitz, führe in immer stärkerem Maß zu einer „Furcht vor der Technik" oder sorgt dafür, wie VDI-Geschäftsführer Franz-Josef Schlösser beobachtete, daß viele die Technik „abgrundtief verdammen".

Andere Motive verstärken diesen Effekt, beispielsweise die Technikfeindlichkeit an vielen Schulen. Getreu dem humanistischen Bildungsideal werden deutsche Schüler noch immer überwiegend sprachlich und geisteswissenschaftlich unterrichtet. Die Lehrer, so der Clausthaler Wissenschaftler Albrecht Kuske, wissen meist „nicht so recht was mit der Technik anzufangen" und nehmen allenfalls „mal kurz durch, wie ein Elektromotor funktioniert".

Oft genug nicht mal das. In den gymnasialen Oberstufen, wo die Schüler unter den naturwissenschaftlichen Fächern Wahlfreiheit haben, ist Technik vielfach überhaupt nicht mehr gefragt. Chemie und Physik, Voraussetzungen für ein erfolgreiches Ingenieurstudium, werden nach Lehrermeinung „eindeutig abgewählt" — ob aus mangelnder Attraktivität, Technikfeindlichkeit oder wegen zu komplizierter Inhalte. An „vielen" Oberstufen kommen Physikkurse erst „gar nicht mehr zustande", stellten Duisburger Didaktiker fest. VDI-Geschäftsführer Schlösser: „Die Schüler interessieren sich nicht dafür, und das ist beängstigend genug."

Stimmt wohl. Denn was da womöglich an Technikdefizit in der Schulbildung erwächst, was auf die technologische Konkurrenzfähigkeit der Wirtschaft, die Qualifikation künftiger Ingenieursgenerationen zukommt, könnte für den Industriestaat Bundesrepublik böse enden. Und noch ist nicht raus, ob es bei einer modischen und damit vorübergehenden „Flucht in romantische Bewegungen" (Schoeps) bleibt.

„Die Existenz unseres Landes" ist für den Professor Steinbuch, der wieder einmal etwas falsch programmiert sieht, „nur durch die technische Überlegenheit begründet", qualitativ wie quantitativ ausreichender technischer Nachwuchs mithin „einfach eine Existenzfrage." Bedenklich aber ist die Tendenz sicher nicht nur aus einem engen wirtschaftlichen Blickwinkel.

In einer Zeit, in der die gesellschaftlichen Probleme aus Bereichen wie Toxikologie, Ökologie und Energie erwachsen, so sorgt sich der Hamburger Wissenschaftssenator Hansjörg Sinn, würden in Zukunft womöglich „stetig mehr politische Entscheidungen mit immer weniger naturwissenschaftlichem und technischem Sachverstand gefällt". ◆