

Auf dem Schlauch

Fast jeder sechste Student der Berliner Freien Universität ist von Rauschmiß bedroht — wegen zu langer Studienzeiten.

Ein elektrischen Stuhl in vierfarbener Siebdruckkollage von Andy Warhol vor Augen, drücken sich seit Tagen ratlose Abiturienten und Studenten im Warteraum des Berliner Rechtsanwalts Peter Raue herum: „Menschen, die mitten im Leben stehen“, so der Rechtsspezialist für Numerus-clausus-Geschädigte, und keinen Studienplatz finden, neuerdings aber auch Altsemester — soeben gefeuert.



„Ich bin endlich zugelassen; man hat einen alten Heini rausgeschmissen“

Denn ohne Vorwarnung, mit bloßem Formschreiben, trennte sich die Freie Universität von einem alten Stamm: 170 Studenten mit 25 bis 40 und mehr Fachsemestern wurden — Rechtsmittelbelehrung anbei — von der „Zentralen Universitätsverwaltung“ zwangsexmatrikuliert. Weitere 353 Kommilitonen, die 18 bis 24 Fachsemester abgerissen haben, erhalten dieser Tage EDV-gesteuert ihre blauen Briefe.

Ewige Studenten, die Opas im Hörsaal, für Berlins Wissenschaftssenator Gerd Löffler (SPD) „Scheinstudenten“, sind Problem allenthalben. Schon beträgt die durchschnittliche Studiedauer 6,7 Jahre, und die Tendenz ist eher steigend. Unterschiedliche Prüfungsbedingungen, Examensordnungen und unklare Studienpläne ebenso wie individuelle Unzulänglichkeiten gestalten vielerorts das Studium zum akademischen Labyrinth, in dem Studenten,

so überhaupt, erst nach mancherlei Irrwegen verspätet ans Ziel gelangen.

Kein Zweifel, Mißbrauch und Wildwuchs liegen kaum im Steuerzahlerinteresse, um so mehr, da Abertausende oft jahrelang auf Studienplätze warten müssen. Doch derart stringent wie nunmehr Berlin sonderte bislang noch keine deutsche Hochschule die Altlast ab. Selbst im bundesweit verbindlichen Hochschulrahmengesetz, dessen neues Zulassungsrecht von 1977/78 an mit „Regelstudienzeiten“ und effizientem Kompaktstudium Belegungsdruck wie studentischem Schlendrian entgegenwirken soll, wird solche Konsequenz vermieden. Es sieht, räumt ein FU-Referent ein, zumindest „das abgestufte Mahnverfahren“ vor.

Die Berliner Direkt-Praxis ist indes gedeckt durch die neue „Universitäts-

sprachen, stundenweise bis zu 30 Mann. Und Universitätsoberrat Peter Kunze, 36, konstatierte bald, was dem Computer entgangen war: „Erhebliche menschliche Problemfälle.“

Angehende Doktoranden baten um ein paar weitere Jährchen. Ausländer, bei denen die Heimatsemester ebenfalls zu Buche geschlagen hatten, und Familienväter, die das Studium aus finanziellen Gründen strecken mußten, begehrten Aufschub.

Durchaus kein Einzelfall beispielsweise ist der jenes Studenten „aus einem naturwissenschaftlichen Mangelfach“, 35, Sohn einer Polizeibeamtenwitwe, der Vater vermißt, im 30. Semester. Zunächst jobte er nachts als Mietwagenfahrer, dann, mittlerweile mit Familie, verdingte er sich vier Jahre als angestellter Gymnasiallehrer. Die eigene Taxe kutscherte er „nebenbei“ auch noch. Die Einschreibungen an der Uni sicherte zugleich den sozialen Status. Skrupel wegen des von mal zu mal vertagten Examens kompensierte er mit dem „Anspruch, eben gründlicher als andere“ zu Werke zu gehen.

So geht es offensichtlich vielen. Aus wirtschaftlicher Not finanzieren sie das Studium. Plötzlich sind sie zugleich Kleindruckereibesitzer, Antiquitätenhändler, Schauspielerinnen oder Briefbote — „ein bißchen Werkstudent auf Dauer“. Und wer dann erstmals, zurückgeworfen, „auf dem Schlauch steht“, spürt nicht selten, wie ein zwangsexmatrikulierter Wirtschaftswissenschaftler, 33, den „Teufelskreis“. Die alten Kommilitonen, längst in Amt und Würden, hänseln („Auf die nächsten zehn“) oder verunsichern den Dauergänger. Vom Nachwuchs im Hörsaal isoliert, „potenziert sich die Prüfungsangst“.

Daß freilich durch den administrativen Berliner Schlußstrich auch eine Menge Geist und Begabung der Gesellschaft verlorengehe, moniert Anwalt Raue für seine Klienten. Die „verbliebenen Reste des humboldtschen Bildungsideals“ im Sinn, erstattete der Experte, der an anderer Front noch immer um Studienplätze beispielsweise für den Abiturjahrgang 1970 rechtet, Anfechtungsklage.

Und an richtiger Erhellung scheint dem Präsidialamt der FU, das zwischenzeitlich den „Sozialfällen“ noch ein Semester zugab, nunmehr ebenfalls gelegen. Oberrat Kunze zumindest will die eingelaufenen Klagen rechtlich nicht torpedieren: „Wir sind doch nicht die Racheengel, die auf sofortiger Vollziehung im öffentlichen Interesse drängen.“

Das öffentliche Interesse hingegen hat Senator Löffler selber im Auge. Gestützt auf ein Monitum des Landesrechnungshofes („Haushaltmäßige Auswirkungen“), erwägt er Rauschmiß

ordnung“ vom Juli 1975. Nach solchem Hausbrauch kann „von Amts wegen“ zum Verlassen der Hochschule gezwungen werden, wer „nicht die Gewähr dafür bietet, daß er sein Studium ordnungsgemäß abschließen wird“. Und „regelmäßig“ ist das der Fall, wenn die Semesterzahl im Hauptstudienfach die jeweils übliche „Förderungshöchstdauer“ in der sogenannten BAföG-Alimentierung um 100 Prozent überschreitet.

Die Initiatoren glauben sich dabei einem Bodensatz akademischer Schmarotzer auf der Spur: Dauerstudenten, die mit Vaters Wechsel in einer Art lebenslangem Studium generale mit Mussen kokettieren; eingeschriebene Hörer, denen der Studentenausweis bei der Kranken- oder Kinokasse nützt — den „Universitätsleichen“ also.

Die waren freilich nicht unter jenen Petenten, die gleich nach dem Rauschmiß im Immatrikulationsbüro vor-

wegen zu langer Studienzeiten auch bei niedrigerer Überschreitungsgrenze der BAföG-Norm. Bei einer Semesterzugeabe von nur 50 Prozent wären nach heutigem Stand dann etwa 5000 FU-Studenten betroffen — fast jeder sechste.

VERKEHR

Mangelnde Knautschzone

Ein Frankfurter Autohändler fährt mit einem Schützenpanzer durch die City. Städtische Juristen wollen es verbieten, aber beim TÜV wurde das Kettenfahrzeug zugelassen.

Wann immer Herbert Mittländer, 35, sein Kraftfahrzeug im Frankfurter Stadtgebiet parkte, warteten Polizeibeamte geduldig, bis er zum Parkplatz zurückkehrte: „Die wußten nämlich nie, wo sie den Strafzettel hinhängen sollten.“

Windschutzscheibe und Wischerblätter suchten die Ordnungshüter bei Mittländers Gefährt vergebens. Der Autohändler fährt Panzer — sehr zum Gaudi der Passanten, die ihm bei Stadtfahrten mit lautem Hallo zujubeln; sehr zum Verdruß der Polizeiverwaltung, die sich seit einem Jahr vergeblich bemüht, den Panzer von der Straße zu verbannen. „So'n Ding gehört doch ins Museum oder auf den Schrotthaufen“, entsetzte sich Magistratsdirektor Hartmut Vogt, Leiter des Frankfurter Straßenverkehrsamtes.

Ratlos sind auch Vogts Verkehrsjuristen, seit das Technische Überwachungsamt den Panzer bei der Zulassung passieren ließ. Ausgestattet mit Kraftfahrzeugbrief und polizeilichem Kennzeichen (F — V 58), schleppte Mittländer fortan an Wochenenden zu Ausflügen in Taunus und Eifel, zum Panzerübungs Gelände nach Gelnhausen, an Werktagen zur Arbeitsstelle und zu seiner Stammkneipe. Am Parkhaus Hauptwache in der Frankfurter Innenstadt fuhr er vergeblich vor: „Da haben sie mir nicht die Schranke hochgemacht.“

Den entmilitarisierten Schützenpanzer der Marke „Hotchkiss“, den früher Bundeswehr-Soldaten als Fahrschulpanzer und Mörsertransporter benutzten (Anschaffungspreis: 130 000 Mark), hatte Mittländer für 4000 Mark bei der bundeseigenen Verwertungsgesellschaft Vebeg erworben, die ausgedientes Behördengut, vom klapprigen Aktenschrank bis zur rostigen Kriegswaffe, verramscht.

Der Auto-Tüftler, der als Kaufmann geländegängige Jeeps konstruiert und veräußert, rüstete das fünfeinhalb Tonnen schwere Kettenfahrzeug um, ersetzte die gepanzerte Frontplatte durch Aluminiumteile, montierte zivile Lampen, Rücklichter und Blinker — und

fuhr mit allem Zubehör, Schippe, Axt, Spitzhacke und Bergungsseil, zum TÜV. Mittländer: „Die haben den anstandslos abgenommen.“

Als aber das Raupen-Gefährt mit Sechs-Zylinder-Motor und 165 Pferdestärken durch die Straßen der Innenstadt rasselte (Vogt: „Frankfurt ist doch kein Manövergebiet“), fanden es die TÜV-Techniker plötzlich „dringend notwendig“, den Panzer „ab sofort“ stillzulegen. Bei der technischen Begutachtung sei übersehen worden, daß Schützenpanzer „nur als Polizeifahrzeuge zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen werden dürfen“. Mittländers Anwalt Ulrich Drygalsky behauptet: „Der Oberbürgermeister hat denen in den Hintern getreten, weil schon eine Beschwerde vom Ministerium vorlag.“



Privat-Panzerfahrer Mittländer: Mit dem „Hotchkiss“ in die Kneipe

Eifrig wälzten auch Vogts Verkehrsjuristen einschlägige Paragraphen, beriefen sich auf einen „Irrtum“ der TÜV-Experten und belegten Panzerlenker Mittländer mit Fahrverbot. Neben der „Beschädigung der Bordsteine“ begründeten die städtischen Verkehrswächter ihre Verfügung damit, daß von den Stollen an den Ketten eine „latente Gefahr“ ausgehe. Militärische Erfahrungen hätten gezeigt, daß die Gummipolster „schon bei geringen Geschwindigkeiten wegfiegen“ und „insbesondere Fußgänger gefährden“. Neben Gewicht und Panzerung mache vor allem aber die „mangelnde Knautschzone“ ein Fahrverbot erforderlich. „Die Stadt hat sich in Vermutungen ergangen“, so Rechtsanwalt Drygalsky, „aber die Beweise fehlen.“

Ohne indessen abwarten zu müssen, bis der Panzer erst einen Kleinwagen überrollt, hätte die Stadt zur Beweisführung auch die Möglichkeit gehabt, ein Sachverständigen-Gutachten in

Auftrag zu geben. Kettenfahrzeug-Experten halten etwa den Bremsweg des Panzers für viel zu kurz, weil der Bremsvorgang faktisch einem Blockieren der Raupen gleichkommt und damit für nachfolgende Autos die Gefahr von Auffahr-Unfällen bewirkt.

Der hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel, bei dem Mittländer gegen das Fahrverbot der Stadt Frankfurt Beschwerde führte, hat unterdessen bestätigt, daß die Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) nicht ausreicht, um dem Jeep-Händler das Panzerfahren in der Stadt zu untersagen. Die Kasseler Richter rieten zum Vergleich. Jetzt soll Mittländer auf vorher „bestimmten Strecken“ und „außerhalb der Spitzenverkehrszeiten“ auch im City-Bereich fahren dürfen, muß dazu allerdings immer eine besondere Ge-

nehmigung beantragen. Vogt: „Das ist nicht mehr unser Bier.“

Die Ausnahmegenehmigung muß der Regierungspräsident in Darmstadt erteilen, aber „unsere Neigung dazu“, sagt Präsidiums-Sprecher Karl-Heinz Hofmann, „ist nicht besonders groß. Dann kommt es auf der Straße noch zu einem Getümmel mit Panzerfahrzeugen“.

Falls er aber nicht bald wieder fahren darf, geht für Mittländer „das Theater erst richtig los“. Mit seinem teuren Panzer, der auf hundert Kilometer mit hundert Litern Normalbenzin getränkt wird, hätte der Frankfurter Autohändler inzwischen für Bergungsarbeiten Geld verdienen können. „Das ist doch arglistige Täuschung“, begründet Rechtsanwalt Drygalsky Schadenersatzforderungen seines Mandanten, „wenn eine bundeseigene Gesellschaft Panzer verkauft, mit denen der Endverbraucher letztlich gar nicht fahren darf.“