

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 Panzerübungsgelände 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 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 indes bestätigt, daß die Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (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.“