

13.11.91

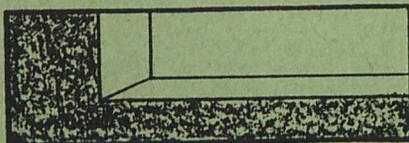
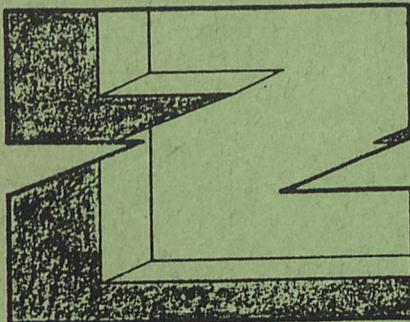
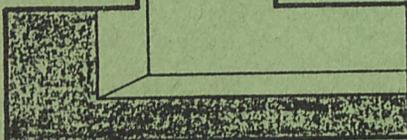
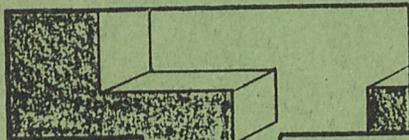
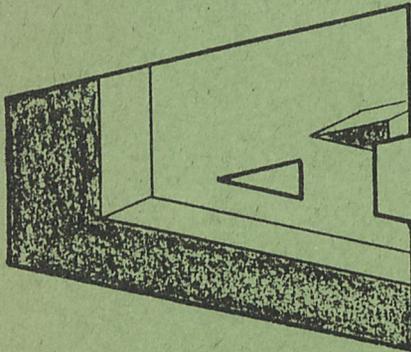
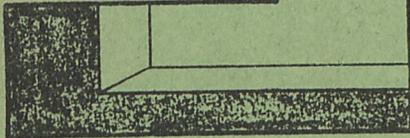
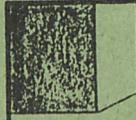
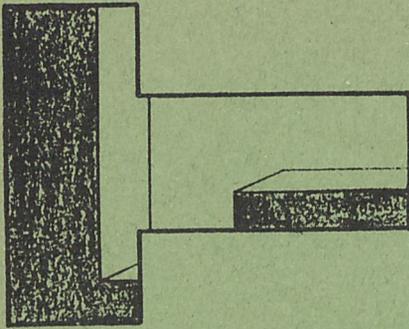
Hochdruck

ZEITUNG FÜR DIE STUDENTINNENSCHAFT DER THD NR. 5 JAHRGANG 2

Schwerpunkt:

Verkehr in Darmstadt

AnwohnerInnenparken in der Innenstadt
Hintergründe zum Studi-Ticket
Car-sharing jetzt auch in Darmstadt
Parkraumbewirtschaftung an der TH



Schwerpunkt Verkehr

Die Tarifrevolution: Hintergründe der Studi-Karte	4
Anlaß zum Umdenken: Umfrage zur Studi-Karte	7
Das Elend der Bundesbahn: Noch eine Umfrage	9
Wohin mit Bussen und Bahnen? Verkehrskonzepte in Darmstadt ...	10
AnwohnerInnenparken in Darmstadts Innenstadt	12
Weniger Auto: Car-Sharing jetzt auch in Darmstadt	15

Essay

Fenster zum Hof	17
-----------------------	----

Mensa

Mensa-Umfrage: Eindeutiges Votum für Vollwert-Kost	20
Terminplan für den Mensa-Umbau	25

Ausland

Ein Volk sucht seinen Weg! Ein Beitrag zur Lage Kameruns	
--	--

Verschiedenes

Vom TAT rezensiert: Lufthaushalt und Luftverschmutzung	29
Notizen aus dem Konvent	30
Leserbrief zum kleinen 'i'	31

Veranstaltungen

KALIMU der THD	17
TAT-Veranstaltungsreihe 'Technik für Menschen'	33
Veranstaltungskalender	34

IMPRESSUM

V.i.S.d.P: AStA der TH Darmstadt
Auflage: 2500 Stück
Redaktion: Antje Hammer, Volker Bles, Adam Both,
Uli Franke, Andreas Lauth, Uwe Scholz
Erscheint: Wenn wir fertig sind!
Druck: AStA-Druckerei

Editorial

Liebe Laser und Laserinnen,

die Tage gehen früher, die Feste kommen wieder!
Zeit für richtige Feste, mit interessanten Leuten, viel ausgelassenem Spaß und außergewöhnlichen Attraktionen.



Am 16.11. wird es ganz ohne Initiative von Haroun wieder ein Mega- Dancefloor-Hochschulfest geben. Das Alte Hauptgebäude der TH wird zum riesigen Ballroom umfunktioniert (alle Beteiligten arbeiten fast ohne Gage für ihren finanziellen Vorteil).

Seit 1.10 ist es endlich soweit. Das Power-HEAG-Studi-Ticket ist das Beste, was die TH und die Metropole Darmstadt zu bieten haben. So kommen auch die Pendler und Pendlerinnen aus Mega-Zimmern und Giga-Umstadt billig zur Super-Learn-Party. Die Verkehrs-Group und wir vom AStA basteln an weiteren Überraschungen.

Apropos Überraschungen – die agilen Organisatoren aus dem Snack-Center der TH arbeiten gerade an einer titanischen Selbstaufwertungskampagne. Erste Früchte sind die hektogeile Neon-Speisekarte und der brass-gestylte Nebeneingang.

Den Newcomern ein herzliches „Welcome“ zum Squashed Life an dieser Uni, und bis zur Party am 14., 15. und 16.11 viel Spaß mit dem November-HochDruck.

G. Rippo Stusso

Die Tarifrevolution

Die Wandlung vollzieht sich unaufhörlich: die HEAG, noch vor einigen Jahren graue Maus unter Deutschlands Nahverkehrsunternehmen, mausert sich gegenwärtig zum attraktiven und kundInnenfreundlichen Partner im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Zeiten des Rückzugs – in Darmstadt wurden noch Straßenbahnlinien stillgelegt, als andernorts längst wieder deren Bedeutung und Leistungsfähigkeit erkannt war – sind vorüber, der Fahrgast ist wieder KundIn und nicht mehr nur Beförderungsfall, und mit dem ‚Studienausweis als Semesterticket‘ hat die HEAG gar den Schritt zu einer Tarif- ‚Revolution‘ gewagt.

Durch eine Art Solidarbeitrag, den eine bestimmte Personengruppe (oder gar alle?) leisten muß, die Kosten des ÖPNV auf möglichst viele zu verteilen und seine Nutzung damit für den/die EinzelneN kostengünstiger zu gestalten, diese Idee geisterte schon lange durch die Köpfe alternativer Verkehrsplaner. Und ausgerechnet die HEAG hat ein solches Tarifsysteem nun umgesetzt. Wobei nicht nur der Fahrgast – in diesem Fall Studi – billiger weg und hin kommt, sondern zugleich ein psychologischer Bonus des Autos ausgeglichen wird: wer von A nach B will kann, ohne Kleingeld (aber mit Studienausweis) in der Tasche, einfach einsteigen und losfahren; die Bezahlung der Dienstleistung ‚Verkehr‘ per Fahrscheinkauf, bislang sehr wohl eine Entscheidungsbarriere, entfällt und wird – wie bislang nur bei Auto und Motorrad – auf gelegentliche ‚anonyme‘ Banküberweisungen verlagert. Daß die HEAG als GmbH kein Wohlfahrtsunternehmen (im übertragenen Sinne) ist und auf Kostendeckung achten muß, macht für sie den Einstieg in neues, bislang nirgendwo erprobtes Tarifsysteem besonders risikoreich. Dennoch ist ihre Rechnung, die zu den von jedem Studi zu zahlenden 14 DM geführt hat, denkbar einfach: Man nehme die in den vergangenen Jah-

ren durchschnittlich von Studentinnen und Studenten mit der HEAG gefahrenen Personenkilometer (1 Pkm = eine Person fährt einen Kilometer weit), multipliziere die Zahl mit einem Faktor, der die voraussichtliche Steigerung der Inanspruchnahme von Bussen und Bahnen berücksichtigt, errechne aus dieser Personenkilometer-Zahl die für die HEAG entstehenden ‚Produktions‘-Kosten, ziehe davon den Zuschuß des Landes Hessen für ‚Ausbildungsverkehre‘ (nach Personenbeförderungsgesetz) ab und teile den Restbetrag durch die Anzahl der Studierenden.

Alles klar?

Dieser Berechnungsmodus enthält natürlich einige Unwägbarkeiten. So ist nicht im geringsten abzusehen, um welchen Faktor die studentische ÖPNV Nutzung dank des ‚Studi-Tickets‘ tatsächlich steigen wird. Auch die entstehenden Aufwendungen lassen sich schlecht schätzen: fahren die Studierenden überwiegend in sogenannten Schwachlastzeiten (was die FH mit der Verlegung der Vorlesungszeiten bewirken will), füllen also jene Busse und Bahnen auf, die bislang recht leer waren, so entstehen dem Verkehrsbetreiber keine zusätzlichen Kosten aus dem Mehrverkehr. Müssen jedoch eigens für den Hochschulverkehr neue Linien und ein dichter Takt angeboten werden, dann wird der Verkehrsspaß teurer.

Ersterer Fall könnte vor allem in den Abendstunden auftreten, letzterer hat seit TH-Vorlesungsbeginn vor allem die Buslinie L zwischen Innenstadt und Lichtwiese er-eilt. Hier war und ist der Hunger der Studis nach Lichtwiesen- Mensa-Essen so groß, daß zunächst planlos Einsatzbusse gefahren werden mußten und dann ab 28.10. von 11 bis 16 Uhr ein regulärer 7,5-Minuten-Takt (statt bisher 15 Minuten) eingeführt wurde. Dennoch häufen sich angesichts überfüllter Busse die Beschwerden der StammkundInnen. In der verkehrsreicheren Wintersaison wird es

wohl zudem zu Fahrzeugengpässen kommen, da sich derzeit bei einem Straßenbahn-Typ die Zahl der technischen Ausfälle häuft und die Auslieferung längst bestellter Busse durch die große Nachfrage aus den ‚fünf neuen Ländern‘ verzögert wird.

Zudem hat die HEAG in diesem Jahr auch ohne ‚Studi-Ticket‘ eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 5% (Bundesdurchschnitt 3%) zu verzeichnen, der sie nur mit einer Angebotserweiterung begegnen kann. Eine ‚wissenschaftliche Begleitung‘ des Tarifversuchs erfolgt derzeit durch das Planungsbüro Retzko + Topp, das Verkehrszählungen und -befragungen durchführt und damit erst Planungsgrundlagen für gezielte Liniennetz- und Fahrplananpassungen schafft.

Rote Achsen in Paris

Der öffentliche Personenverkehr in den FNL hat 18% weniger Fahrgäste als im Vorjahr. Die haben jetzt was Eigenes! Gleichzeitig steigen die Fahrpreise der Reichsbahn, da die Subventionen abgebaut werden. (FR, 24.10.91) Anders im Westen: Dort stiegen in großen Städten bis zu 7% mehr Leute in den Bus. (FR, 24.10.91) In Frankfurt sind das im ersten Halbjahr 1991 8.4 Mio Fahrten mehr als im Vorjahr. Die FVV hatte vorher Tarife vereinfacht und besser auf den Bedarf zugeschnittene Tickets eingeführt. (FAZ, 18.10.91) Insgesamt 27 Kilometer der wichtigsten Straßen von Paris wurden mit einem absoluten Halte- und Parkverbot belegt. Abgeschleppt wird gnadenlos; der Verkehr läuft auf den sogenannten ‚roten Achsen‘ flüssiger, die Busse haben nachgewiesenermaßen weniger Verspätung. Die Zahl der Unfallopfer ist auf diesen Straßen von 225 auf 244, die der im Unfall getöteten Menschen von zwei auf sechs gestiegen. Die Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr. JedeR dritte findet es dank der roten Achsen „nun wieder lohnenswert, mit dem eigenen Auto zu fahren“. (FR, 10.10.91)

Auch wenn nach den ersten Wochen ‚Studi-Ticket‘ dessen wirtschaftliches Ergebnis noch nicht prognostiziert werden kann – erste auswertbare Erfahrungen werden Mitte Dezember erwartet – scheint die Stimmung bei den HEAG-Offiziellen durchaus gut. Ein leitender Mitarbeiter äußerte gar, daß seiner privaten Meinung nach der soziale Nutzen des ‚Studi-Tickets‘ höher zu bewerten sei als ein eventuelles Defizit. Dazu kommt noch, daß sich das Darmstädter Nahverkehrsunternehmen mit den Studierenden zukünftige Entscheidungsträger und Meinungsmultiplikatoren ‚eingefangen‘ hat, ein Werbeeffekt für den ÖPNV also, der zwar verzögert zum Tragen kommt, in gesellschaftlicher Hinsicht jedoch nicht zu unterschätzen ist. Vor allem wenn es gilt, zukünftig immer mobilere Generationen aus dem Auto zu locken.

Rätselhaft bleiben im Zusammenhang mit der Wirtschaftlichkeit des ‚Studi-Tickets‘ die Gründe, die die HEAG bewogen haben, selbiges den 600 Studentinnen und Studenten der EFH nicht zu gewähren. Gegenüber der EFH gab die HEAG dafür wirtschaftliche Gründe an, in anderen Äußerungen war jedoch von politischen Gründen (was immer das auch sein mag) die Rede. Daß andere Verkehrsunternehmen zum Teil noch nicht so weit sind, beweist die in den Büros am Böllenfalltor einlaufende Resonanz: Dutzende von Stadtdirektoren, Ministerien, Nahverkehrsunternehmen und -verbänden, Verkehrsplanern bis hin zu einer EG-Kommission aus Straßburg fragen bei der HEAG nach Modalitäten und ersten Erfahrungen mit dem ‚Studienausweis als Semesterticket‘.

Dabei wird vor allem von Seiten der ÖPNV-Betreiber, die sich mit ähnlichen Forderungen der Studierenden konfrontiert sehen, Kritik am Darmstädter Modell laut, da nach Ihrer Meinung der unglaublich niedrige Preis des Tickets zum finanziellen Desaster führen müsse und in den meisten Bundesländern der politische Mut zu einem solchen Tarifkonzept zu gering sei. Tatsächlich läuft auch in Darmstadt nur ein Versuch, auf ein Jahr befristet und von den verantwortlichen Ministerien in Wiesbaden skeptisch beäugt.

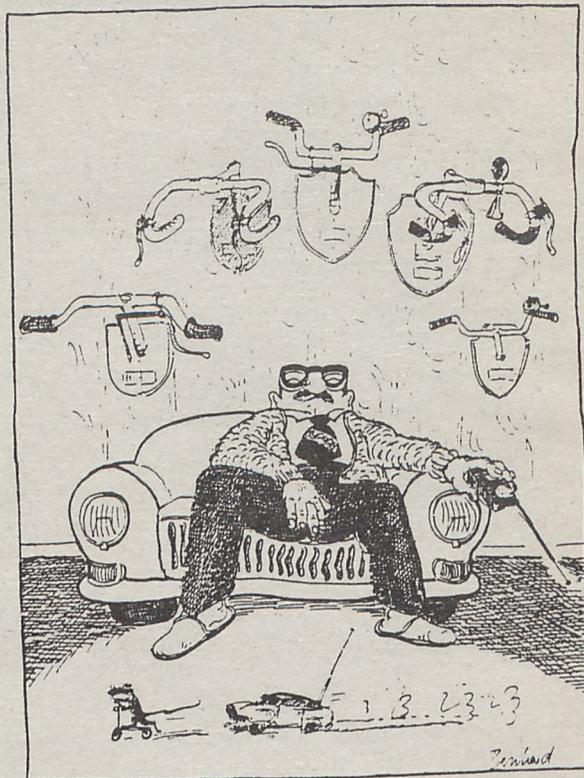
Auch führt das Berechnungsmodell der HEAG in anderen Städten zu erheblich höheren Kosten, da ihm die vorherige Nutzung des ÖPNV durch StudentInnen zugrunde liegt. Diese war in Darmstadt bislang recht niedrig. Wo aber jetzt schon viele Studis mit Bus und Bahn fahren, liegen die auf alle umzulegenden Einnahmen beträchtlich höher. So haben beispielsweise die Kasseler Verkehrsbetriebe einen Preis von rund 35 DM pro Studierendem, die Stuttgarter gar 42 DM errechnet.

Die unterschiedlichen Rahmenbedingungen politischer und wirtschaftlicher Art spiegeln sich auch im (Miß-)Erfolg der bisherigen Bemühungen an anderen Unis um ein Semesterticket wider: in Mannheim beispielsweise scheiterte ein entsprechendes Projekt bislang am Kompetenzgerangel zwischen AStA, StudentInnenwerk und Hochschulleitung und an den überzogenen Forderungen der Verkehrsgesellschaft. In Münster dagegen wurden die

Grün rundum in Aachen

Die Stadt Frankfurt baut 1992 sechs Fahrradrouten, die Teil eines neuen Radverkehrskonzeptes sind. Begleitende Maßnahmen: An Ampeln Halteflächen für Räder vor den wartenden Autos; freie Durchfahrt für RadfahrerInnen in die ‚falsche‘ Richtung von Einbahnstraßen; Vorrang vor Autos in einzelnen Straßen. (FAZ, 18.10.91) Neue Ampelschaltungen werden in Aachen getestet. Die erfolgreichste ist das ‚Rundum-Grün‘. Alle vier Fußgängerüberwege haben gleichzeitig Grün, man kann eine Kreuzung auch diagonal überqueren. Auf diese Weise wird die gefährliche Ampelschaltung vermieden, bei der Fußgänger und Rechtsabbieger gleichzeitig Grün haben. Oder, noch gefahrenträchtiger, wo die Fußgängerampel schon nach wenigen Sekunden wieder auf Rot umspringt. Die abbiegende Autofahrerin sieht dann eine rote Fußgängerampel, obwohl sich noch Leute auf dem Überweg befinden... Die in der Hamburger Stresemannstraße von einem Laster überrollte Nicola Seher hatte zur Überquerung dieser ‚durchflußmaximierten‘ Straße genau fünf Sekunden Zeit, bevor ihre Ampel wieder auf Rot sprang. (Spiegel Nr.36, 1991)

GROSSTADT JÄGER



Verkehrsbetriebe auf eine Anfrage der SPD hin aktiv und legten ein Angebot über 14,50 DM pro Studi und Semester vor. Obwohl dieser Preis äußerst günstig ist – das Streckennetz ist erheblich größer als in Darmstadt – wird das Ticket in der Studentenschaft heftig diskutiert. In Trier schließlich verhalten entsprechende Forderungen des AStA ungehört bis sich der Präsident der Hochschule engagierte. An der Mosel wird nun zum SS 92 mit dem ‚Studi-Ticket‘ gerechnet...

Geradezu traumhaft mobil sind dagegen seit 1.1.91 die 600.000 StudentInnen im Nahverkehrsland Niederlande: ihnen wurde das jedem gewährte Basisstipendium um 60 Gulden gekürzt, dafür dürfen sie nun sämtliche öffentlichen Verkehrsmittel im ganzen Land unbegrenzt in Anspruch nehmen

volker

Anlaß zum Umdenken

Das HEAG-Studi-Ticket berechtigt für Fahrten im gesamten HEAG-Netz. Es kostet 14 DM pro Halbjahr und ist vorerst auf ein Jahr begrenzt. Nach einer Umfrage bei der TH ist die Begeisterung groß!

Der Typ vor dem Mensaeingang ist begeistert. „Genial. Einfach einsteigen. Sozusagen offiziell schwarz fahren“. Das HEAG-Studi-Ticket stößt auf ungeteilte Zustimmung bei den Leuten, die ich befragt habe. „Es ist einfacher geworden. Man hat die Monatskarte einstecken und muß nicht jedesmal extra zahlen.“ „Man macht sich auch mehr Gedanken, ob man nicht mal so eine Buslinie nutzt, wenn sie schon kostenlos ist.“

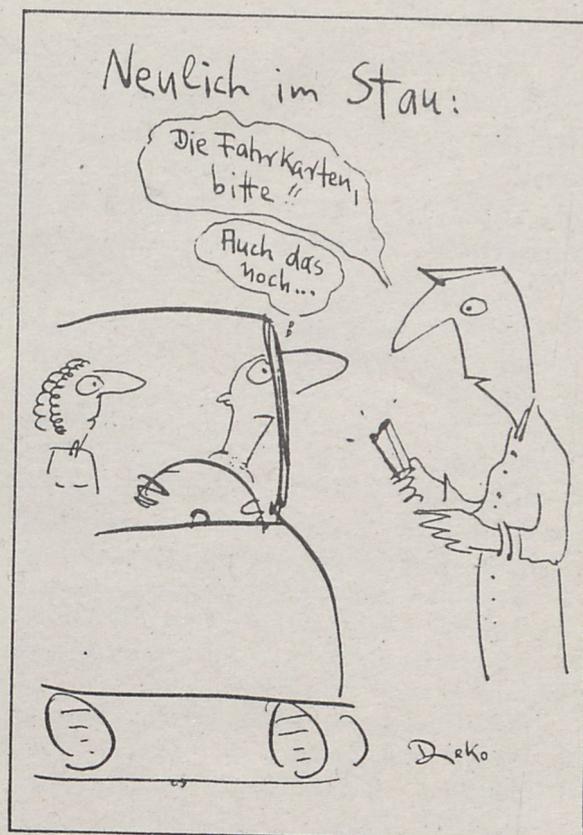
Es ist bei den StudentInnen eine gewisse Sympathie für die HEAG zu spüren. Statt als unverschämt empfundener Einzelfahrpreise und dem letzten Bus abends um Neun nun eine Good-Will-Geste. Niemand kann sich vorstellen, daß die Verkehrsgesellschaft da noch großartig verdient. Trotzdem: Den meisten ist es sehr wichtig zu erfahren, wie die finanzielle Bilanz der Aktion am Ende des Jahres aussieht. Während bei einem privaten Reisebüro nur das Verhältnis von Kosten zu Nutzen entscheidend ist, müssen die Preise im öffentlichen Nahverkehr nicht nur bezahlbar, sondern auch gerecht sein. Der ÖPNV ist eine Sache der Gemeinschaft, man hat einen Anspruch auf ihn. Deswegen: Mehr solcher Zeichen des guten Willens!

„Man muß das mal in Gang setzen, sonst ändert sich nie was!“ Erstaunlich oft kamen die Vokabeln „Anschub“, „Anlaß“, „in Gang setzen“ bei der Befragung vor. Als Zwang wurde die von oben verordnete Abgabe von 14 DM nicht empfunden. „Zwang? ... Nein, das ist nur der Anlaß, mit dem Umdenken zu beginnen“.

Die AutofahrerInnen sind sich bewusst, daß sie auf Kosten der Allgemeinheit fahren. Als „AutofahrerInnensteuer“ will keiner den zusätzlichen Beitrag begreifen. „Die Radfahrer zahlen mit ihren Steuern auch

Eine Polizei-Hundertschaft kauft sich Fahrräder

Deutschlands Verkehr ist der gefährlichste der Welt. Von 10000 BewohnerInnen verunglücken in Deutschland 397, in Frankreich weniger als 200, in Italien 82 und in Schweden 59 Menschen. (Stern, 24.10.91) In Lübeck soll die Innenstadt vollständig für Autos gesperrt werden. Seit zwei Jahren schon sind die Wochenenden autofrei. Auch Aachen wird im nächsten halben Jahr seinen Stadtkern von PKW's freihalten. Für die Polizei mußte eine Hundertschaft Fahrräder gekauft werden. (FR, 14.10.91)



hauptsächlich die Straßen und nicht die Bahn“ sagt einer mit Aktenkofferchen. Eine Radfahlerin meint, es sei „ganz einfach: Wer Auto fährt und die Stadt verstopft, muß zahlen.“

Es gibt kaum Studis, die nach der Einführung des Tickets nicht zumindest ab und zu auf die Bahn wechseln. Darmstadt-BewohnerInnen lassen dafür das Fahrrad zuhause. Bei gutem Wetter allerdings wird das Rad bevorzugt; es ist schneller als die HEAG und man muß nicht umsteigen. Bei schlechtem Wetter „gerne mit dem Bus. Dann sind die aber voll und es stinkt.“ Nur eine ganz kleine Minderheit wohnt in Darmstadt und will trotzdem nicht aufs eigene Auto verzichten.

Die andere große Gruppe sind die Pendler von außerhalb. Sie benutzen fast ausschließlich das Auto. Das Ticket-Angebot nehmen die Studis auf der Lichtwiese nur für die seltenen Fahrten ins Stadtzentrum wahr. Wegen der schlechten Parkmöglichkeiten sind es eher die Innenstadtstudierenden, die ihren PKW am Stadtrand stehen lassen und mit der Bahn weiterfahren.



Vor allem die umständlichen Wege der Busse, die immer über den Luisenplatz fahren, ein zu langer Zeittakt und Fahrtzeiten z.T. nur bis 21 Uhr 15 wurden bemängelt. Dringend nötig ist auch ein gutes Park-and-ride-System. Daß die Fahrpläne der HEAG ausverkauft sind und es neue erst im Dezember geben wird, ist eine Nebensächlichkeit. Allerdings eine der peinlichen Sorte.

Die Schmerzgrenze scheint für die Studierenden beim jetzigen Leistungsangebot des Nahverkehrs in Darmstadt bei 20 DM pro Semester zu liegen. Viele der Befragten würden auch mehr bezahlen, wenn die Verbindungen besser wären.

Der HEAG wird von bestimmten Personen sehr hoch angerechnet, daß sie eine Chance bekommen haben: Die Schwarzfahrer sind angetan. Der Typ an der Mensa grinst: „...Das ist früher immer total stressig gewesen. Und wenn du eine Fahrkarte gekauft hast und bist nicht kontrolliert worden, hast du dich auch geärgert.“

uwe

Inzucht

Der FVV baut das Park-and-ride-System aus. Heute gibt es 800 P & R Plätze, bis Ende 1992 sollen es 10000 sein (FR, 14.10.91) Die tatsächlichen (d.h. betriebs- und volkswirtschaftlichen) Kosten eines PKW entsprechen einem Literpreis Benzin von vier bis fünf DM. (Stern, 24.10.91) Nach einer Untersuchung des Münchner Instituts ‚Socialdata‘ sind weit überwiegend „Männer mittleren Alters“ die Fahrer von PKW's. Sie machen nur 25% der Bevölkerung aus, stellen aber einen viel größeren Anteil an der mit der Planung von Verkehr befaßten Bevölkerungsgruppe: Architekten, Ingenieure, Journalisten... - This is Inzucht, isn't it. (Stern, 24.10.91)

Das Elend der Bundesbahn

Eine Umfrage unter den Erstsemestern des Studiengangs Bauingenieurwesen an der THD am 25.10.91 ergab Aufschluß über das Verkehrsverhalten von insgesamt 347 Personen. Bei der ersten Frage waren Wohnort und Art des Verkehrsmittels anzugeben. Benutzte man mehrere Transportmittel nacheinander, sollte die Reihenfolge notiert werden. Bei der Auswertung wurden die Daten auf die verschiedenen Wohnorte der StudentInnen bezogen (DA-Stadt, DA-Land im Umkreis von weniger als 20 km, Distanz 20-50 km). Mehrfachnennungen waren möglich. Die angegebenen Zahlen können also in der Summe mehr als 100% ergeben. Zum Beispiel heißt die Angabe ‚37% Rad‘, daß 37% aller in Darmstadt Wohnenden neben dem Rad auch andere Verkehrsmittel benutzen.

Das Fahrrad und die HEAG sind für BewohnerInnen von Darmstadt fast die einzige Fortbewegungsart auf dem Weg zur Uni: 68% fahren Rad oder HEAG, 7% Auto, 5% kommen zu Fuß (das sind sechs Leute!). Aus der Umfrage vor der Mensa (siehe: ‚Anlaß zum Umdenken‘) ergibt sich, daß ein sehr großer Teil der Glücklichen, die in Darmstadt ein Zimmer gefunden haben, mit dem Rad fahren und den Bus der HEAG nur bei schlechtem Wetter nutzen.

Für einen Wohnort in Darmstadts Umland (Distanz kleiner als 20 km) verschieben sich die Prozentzahlen. Es wird mehr Auto gefahren als Fahrrad (‚Auto, allein‘ und ‚Auto, Fahrgemeinschaft‘: 18%, Fahrrad: 9%), die HEAG ist das Haupttransportmittel.

Aus Distanzen von 20 bis 50 Kilometer fahren 76% aller befragten Studis mit dem Auto zur Vorlesung. Bei dieser Gruppe ist der höchste Anteil an Fahrgemeinschaften zu beobachten. Die Alternative, mit dem Zug oder dem Bus zu fahren, nutzten nur 27% der Erstsemester. Die Zahl der Leute, die mit dem Auto (am liebsten direkt bis vor die

Tür des Hörsaales) fahren, 65%, überwiegt die Anzahl derjenigen, die vom P & R Platz oder vom Bahnhof aus die HEAG-Busse zur Uni nehmen (38%).

Gefragt wurde auch, ob sich die angehenden BauingenieurInnen über den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) informiert hätten. Hier zeigte sich deutlich das Elend der Bundesbahn. Besonders im ‚Wohnbereich 20-50 km‘ war das Interesse an Zug/Bus-Verbindungen besonders groß. Offensichtlich hat sich aber gerade dieser Personenkreis gegen den ÖPNV entschieden. Insgesamt ist zu sagen, daß sich weit mehr Leute nicht informiert (58%) als Erkundigungen eingeholt haben (28%). 15% gaben gar keinen Kommentar zu dieser Frage ab. Fünfzig Leute mehr hätten gern Infos gehabt. Wirklich im unpassendsten Moment: Die HEAG-Fahrpläne sind gerade ausgegangen.

Bei den Gründen, den ÖPNV zu nutzen, kreuzten die StudentInnen vor allem „weil der ÖPNV mich nichts zusätzlich kostet“ und „weil es umweltfreundlich ist“ an. Häufiger genannt wurde auch die Parkplatznot in der Innenstadt. Als Hauptgründe gegen den öffentlichen Nahverkehr wurden hauptsächlich die langen Fahrtzeiten und die hohen Preise, besonders im Vergleich zu Fahrgemeinschaften, angeführt. Auch schlechte P & R-Möglichkeiten spielten eine Rolle.

„Gut. Super. Stark. Toll“, „ohne wäre ich nicht auf die Idee gekommen, Bus und Bahn zu benutzen“. Nach der Meinung zum HEAG-Studi-Ticket befragt, kam von 347 abgegebenen Fragebögen keine einzige negative Antwort.

uwe

Wohin mit Bussen und Bahnen?

Verbesserungswürdig, ja verbesserungsbedürftig ist er, der öffentliche Personennahverkehr in Darmstadt und Umgebung, gerade aus studentischer Sicht. Doch wer soll verbessern, was und mit wessen Geld? Alle sind von der Gestaltung der Verkehrsstrukturen betroffen und viele haben dabei mitzureden: die HEAG, die privaten Busunternehmen, die Bundesbahn, die Hochschule, die Stadt, die umliegenden Gemeinden, der Landkreis, das Wirtschafts- und Verkehrsministerium und schließlich die verschiedenen Interessensverbände.

Daß es bei dieser Vielzahl von Entscheidungsträgern mit der Kommunikation untereinander und der gegenseitigen Planungsabstimmung nicht zum Besten bestellt ist, erscheint einleuchtend, an so etwas wie ein integriertes Gesamtverkehrskonzept ist erst gar nicht zu denken. Dazu kommt, daß die Gestaltung des ÖPNV nicht von den Interessen der Nutzer bestimmt wird, sondern von ökonomischen und (unternehmens-)politischen Überlegungen. So hat sich beispielsweise die Gemeinde Weiterstadt eine bessere Busanbindung an Darmstadt nur mit ihrer Zustimmung zum Gewerbepark Gehaborn ‚erkaufen‘ können...

Was ist nun alles in Planung?

Die HEAG wird in den nächsten Monaten einige Verbesserungen in ihrem Netz vornehmen: Verlängerung der Buslinie F im Industriegebiet Nordwest bis Bunsenstraße, Verdichtung der Straßenbahnlinie 9 (Böllenthaltor - Griesheim) auf 7,5-Minuten-Takt (bisher 15 Minuten), ganztägige Bedienung der Linie K (Kranichstein - Verlegerviertel, bislang Bedienungslücke von 8.30 bis 12.30 Uhr). Letztere Maßnahme beweist, wie nötig ein Straßenbahnanschluß Kranichsteins oder zumindest eine eigene Bus-Trasse dorthin aufgrund des großen Fahrgastaufkommens wäre. Als die Trabantenstadt Kranichstein in den 60er Jahren gebaut wurde, ließ man

die bereits geplante Straßenbahn aus Kostengründen und Autogläubigkeit weg, heute können sich Stadt, HEAG und Bürgerinitiativen nicht einig werden über Trassenverlauf und Finanzierung...

Mittelfristig wird die HEAG mit Millionenaufwand auch einige Beschleunigungsvorhaben verwirklichen. Wie schon bei der ‚Schnellen 6‘ sollen sich künftig auch andere Busse und Straßenbahnen an Ampeln den Weg freischalten, so auf den Linien 9, H, L und R.

Das Bestreben der HEAG, die Buslinie R über den Böllenfalltorweg bis zur Lichtwiese durchzubinden – eine ideale Möglichkeit für Studis aus Richtung Süden, sich den Weg durch die Innenstadt zu sparen – ist bislang an der Weigerung der Stadt gescheitert, die Bodenwellen im Böllenfalltorweg auf Bus-Spurbreite umzubauen.

Gleichwohl tut sich auch bei der Stadt in Sachen Verkehr einiges: Sie unterstützt die Heag bei der Änderung der Ampelschaltungen, übernimmt einen Teil der Kosten für Bike & Ride-Abstellplätze an Nahverkehrshaltestellen, schafft im Zuge der Umgestaltung des Vorplatzes am Hauptbahnhof Abstellanlagen für 850 Fahrräder (Kostenpunkt 200.000 DM).

‚Publikumswirksamste‘ Maßnahme wird jedoch die flächendeckende Einführung des Anwohnerparkens in der gesamten Innenstadt bis 1993 sein. Die Anwohner bekommen dann für 120 bis 150 DM einen Parkberechtigungsausweis, den Pendlern und anderen Auswärtigen bleibt nur der Weg ins Parkhaus oder zu den wenigen verbleibenden Kurzparkzonen. Als Ausgleichsmaßnahmen zu den somit entfallenden ‚freien‘ Parkplätzen stehen nur die Verbesserung des ÖPNV – Angebots und die Schaffung von Park & Ride-Plätzen offen. Diese Möglichkeiten kann die Stadt aber nicht alleine wahrnehmen, haben doch bei ihrer Verwirkli-

chung die verschiedenen Nahverkehrsunternehmen und Umlandgemeinden das entscheidende Wort. Erschwerend wirkt sich zudem aus, daß es im Stadtplanungsamt offensichtlich an personellen Kapazitäten zur Bewältigung der anstehenden Probleme mangelt.

Vom Anwohnerparken wird vor allem die Hochschule betroffen sein, da damit bis 1993 sämtlicher öffentlicher Parkraum im weiteren Umkreis der TH Stadtmitte entfällt. Für die TH-eigenen Parkflächen wird in den nächsten Jahren ebenfalls sukzessive eine Bewirtschaftung eingeführt. Den Parkraum in den diversen Innenhöfen in der Stadtmitte und an der Rundeturmstraße wird dann nur noch nutzen können, wer dazu per Ausweis bzw. Parkkarte berechtigt ist. Diese Berechtigung wird von der TH-Verwaltung auf Antrag erteilt, wobei für die Erteilung oder Nicht-Erteilung Kriterien wie die Entfernung des Wohnorts, dessen Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln, soziale Härten, etwa die Betreuung von Kindern oder Körperbehinderung, kurz: die Auto-Abhängigkeit maßgebend ist. Die TH steckt dabei, tiefer noch als die Stadt, in dem Dilemma, verkehrsbeeinflussende Maßnahmen nur in ihrem Zuständigkeitsbereich durchführen zu können, während die Entscheidungen über den ÖPNV und P & R andernorts fallen.

Natürlich bemüht sich die Verwaltung der Hochschule – beispielsweise im Dialog mit der Stadt – die Verkehrsinteressen aller Hochschulgruppen (also auch der Studierenden) zu vertreten; inwieweit derlei Bemühungen zu Erfolgen führen, bleibt bislang offen.

Über die Parkraumbewirtschaftung an der Uni hinaus sinnt man und frau in den Büros am Karolinenplatz über weitere Maßnahmen auf dem Sektor Verkehr nach, so etwa über ein ‚Firmenticket‘, das, analog der Vereinbarung zwischen HEAG und Merck, den 4000 Bediensteten der TH den Kauf einer verbilligten Monatskarte ermöglichen würde. Auch der Dauerbrenner Fahrradabstellanlagen bleibt im Gespräch. Dieses ist jedoch ein recht diffiziles Thema, da zum einen Geld für entsprechende bauliche Maßnahmen fehlt und sich zum anderen angesichts ungenutzter bestehender Fahrradständer die Frage stellt,

wo den Studis welche Abstellplätze angeboten werden sollen (vielleicht sollte sich zu diesem Thema eine studentische Arbeitsgruppe bilden, die die Fahrradproblematik an der Uni untersucht und daraus folgend Konzepte erarbeitet – die Verkehrsgruppe im AStA, Treffen mitwochs 20 Uhr im AStA, ist zu Koordinationshilfen gern bereit).

Zu guter letzt: das Umland Darmstadts. Dem regionalen Nahverkehrsverband (RNV), ein Zusammenschluß fast aller Gemeinden im Landkreis DA-DI, und der Verkehrsgemeinschaft Darmstadt (VGD), hierin sind die Nahverkehrsbetreiber der Region vertreten, ist es gelungen, mit der Gründung der Darmstadt-Dieburger Verkehrs-GmbH (DDV, es leben die Abkürzungen!) die meisten ÖPNV-Auftraggeber, also Gemeinden, und ÖPNV-Anbieter, meist private Busunternehmen, unter einem Dach zu vereinen. Damit wurde die entscheidende Voraussetzung geschaffen, den Nahverkehr im gesamten Landkreis neu und benutzerfreundlich zu strukturieren. Erster sichtbarer Erfolg dieses Zusammenschlusses wird die Einführung eines gemeinsamen Zeitkartentarifes ab Anfang 1992 sein, das heißt mit einer einzigen Wochen- oder Monatskarte kann mann/frau verschiedene Verkehrsunternehmen in der gewünschten Fahrtrelation benutzen. Einzelfahrscheine jedoch werden in absehbarer Zeit aus technischen Gründen noch nicht im Verbund angeboten, auch die Abstimmung des Fahrplanangebots (günstige Umsteigezeiten, integrierter Taktfahrplan etc.) läßt noch länger auf sich warten.

Eine Chance wird die DDV auch für die Studierenden sein, da es möglich erscheint, ein ‚Studi-Ticket‘ für den gesamten Landkreis durchzusetzen. Klar ist, daß ein solches erweitertes Ticket mehr als 14 DM kosten wird und damit gegebenenfalls an die Grenze der Solidarität unter den Studierenden stößt. Der Ausgang der Diskussion darüber in der StudentInnenschaft wird aber auf jeden Fall vom Engagement derselben für einen besseren ÖPNV und der Bereitschaft des/der Einzelnen, das Auto stehenzulassen (oder gar abzuschaffen?) abhängen.

volker

Darmstadts Innenstadt wird Anwohnerparkzone

Revolutionäre Dinge hat der Magistrat der Stadt Darmstadt da beschlossen: „Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung in Darmstadt ist nicht die autogerechte Stadt...Eine Verkehrspolitik (...) muß motorisierten Verkehr zurückdrängen (und) auf andere Verkehrsarten, wie den öffentlichen Personennahverkehr, oder auf das Fahrrad verlagern...“ Ein Viertel, in dem ab und zu noch ein (Park-)Plätzchen frei ist, wird unter Autofahrern wie ein Geheimtip gehandelt. Zugesparkte Radwege dagegen sind ein eher unerfreuliches Thema. Menge und Lage von Parkplätzen sind also ein wichtiges Mittel, um die Ströme von Verkehr zu lenken, die unsere Städte täglich zu ertragen haben.

Im Mai 1991 wurde im Magistrat ein umfassendes Parkraumkonzept für Darmstadt angenommen. Es gilt im Bereich der durch die Smog Verordnung gekennzeichneten Stadtfläche. Sie wird durch Rhönring, Woog und Heinrichstraße begrenzt (siehe Karte). Es ist zusätzlich geplant, die Ortskerne von Eberstadt und Arheiligen mit einzubeziehen. Es wird in diesen Gebieten keine Plätze mehr geben, auf denen ‚einfach so‘ geparkt werden kann. Man parkt entweder an der Parkuhr – oder gar nicht. Die restlichen Parkplätze sind für Anwohner und einige Ausnahmefälle reserviert.

Das Konzept, konsequent durchgeführt, wird einschneidende Veränderungen nach sich ziehen. Der Parkraum wird umverteilt zu Gunsten von Anwohnerin und Kurzzeitparker (an der Parkuhr). Die Berufs-, Schul- und Unipendler müssen vor der Stadt parken oder Bahn fahren. Da der Kreis der Parkberechtigten kleiner geworden ist, wird insgesamt weniger Parkraum besetzt sein. Damit fallen auch die Leute weg, die auf der Suche nach einem Plätzchen zehnmal um den Block kreisen; der Parkplatzsuchverkehr wird reduziert. Begleitende Maßnahmen sol-

len die Einrichtung eines Park-and-ride- und eines Parkleitsystems sein, um die Kurzparkerin ins Parkhaus zu geleiten. Herr Stoll-Kirschmann, der Verantwortliche im Stadtplanungsamt, betont, daß „es kein ausgesprochenes Recht der Anwohner auf einen Parkplatz geben wird, daß jedoch die Chancen auf einen freien Parkplatz steigen werden.“

Der insgesamt vorhandene Parkraum wird in Anwohnerplätze (inklusive Ausnahmeregelungen), Kurzzeitparkplätze und Sonderparkflächen aufgeteilt. Zur Parkberechtigung auf den Anwohnerplätzen kauft man sich eine Plakette bei der Stadt. Es werden 2,5 mal so viele Berechtigungen verkauft wie Anwohnerparkplätze vorhanden sind, da viele Autos unterwegs sind, in der Werkstatt stehen oder im Stau. Die Plakette kostet 120 DM, im Bereich ‚V‘ 150 DM pro Jahr. Bei den Anwohnerparkplätzen gibt es eine Ausnahmeberechtigung für das Umzugsunternehmen, die Ärztin, den Heizöllieferanten u.s.w. Kurzzeitparkplätze soll es in jeder Straße geben, gehäuft jedoch in der Nähe von Geschäften und in Durchgangsstraßen. Die Zielgruppe sind Geschäftskunden und Besucherinnen der Anwohner. Jeder dieser Parkplätze wird mit einer Parkuhr ausgestattet, wobei die Stunde bis zwei DM kosten kann. Dieser Preis ist höher als der im Parkhaus und stellt den Versuch dar, die Geschäftskunden dorthin zu „locken“. Der Verkehrsstrom ins Parkhaus läßt sich per Verkehrsleitsystem besser steuern als der ‚diffus‘ verteilte Parksuchverkehr. Dauerparkplätze im Parkhaus sollen abgeschafft werden.

Bleiben die Sonderflächen. Sie sind reserviert für Behinderte, Taxis und Lieferanten. Für die Ladezonen der Lieferanten werden zwei Möglichkeiten offengelassen: Einerseits eine Beschränkung der Parkberechtigung auf Lkw's, andererseits könnten für ein kurze Parkzeit (15 Minuten) auch Pkw's zugelassen

werden. In einzelnen Gebieten müssen noch Untersuchungen bezüglich der genauen Aufteilung des Parkraumes durchgeführt werden. Dies besonders im westlichen Martinsviertel, um die Auswirkungen der neuerdings von der TH bewirtschafteten Parkplätze zu verstehen.

Das neue Konzept muß überwacht werden, sonst funktioniert es nicht. Veranschlagt sind dafür 30 neue Stellen; für gewöhnlich finanzieren sich diese Leute aus den „Knöllchen“, die sie selbst ausstellen. In einzelnen Gebieten soll auch nachts und am Wochenende kontrolliert werden. Johannes- und Martinsviertel besitzen die Prioritätsstufe Eins (siehe Karte), d.h. hier wird zuerst gebaut. Es stehen dafür im Jahr 1992 200000 DM zur Verfügung, 1993 nochmal 100000 DM. Das Geld wird verwendet zur Installierung von Parkuhren, Schildern und Straßenmarkierungen, außerdem für Planung und Öffentlichkeitsarbeit. „Wenn alles gut geht, ist das präzierte Konzept Mitte '92 fertig zur Bürgeranhörung, und wir können im Herbst nächsten Jahres zu bauen anfangen“ meint Herr Stoll-Kirschmann.

Die Parkplatzsuchenden werden außerhalb der reglementierten Zonen für zusätzlichen Verkehr und Parknotstand sorgen. Diese Bereiche sind durch Pfeile auf der Karte angezeigt. Auf längere Sicht sind auch dort Anwohnerparkzonen angestrebt.

Die Idee ‚Anwohnerparken‘ wurde von Darmstadts Regierenden eher zögerlich angenommen. Außer einem Modellversuch, der jahrelang nicht anlief, geschah nicht viel. Erst die ‚Bürgerinitiative Johannesviertel‘, die sich 1988 gründete, brachte Schwung in die Sache. Zusammen mit Darmstadts oppositionellen Parteien verlangten sie ein Gesamtkonzept für das Anwohnerparken.

Das hier vorgestellte Konzept wird von allen Parteien getragen. Nachdem es den Magistrat schon passiert hat, wird es am 14. November im Bau- und Verkehrsausschuß und am 26. November im Finanzausschuß behandelt. Danach wird es der Stadtverordnetenversammlung vorgelegt. Es folgen Bürgeranhörungen. Dieselbe Prozedur ma-

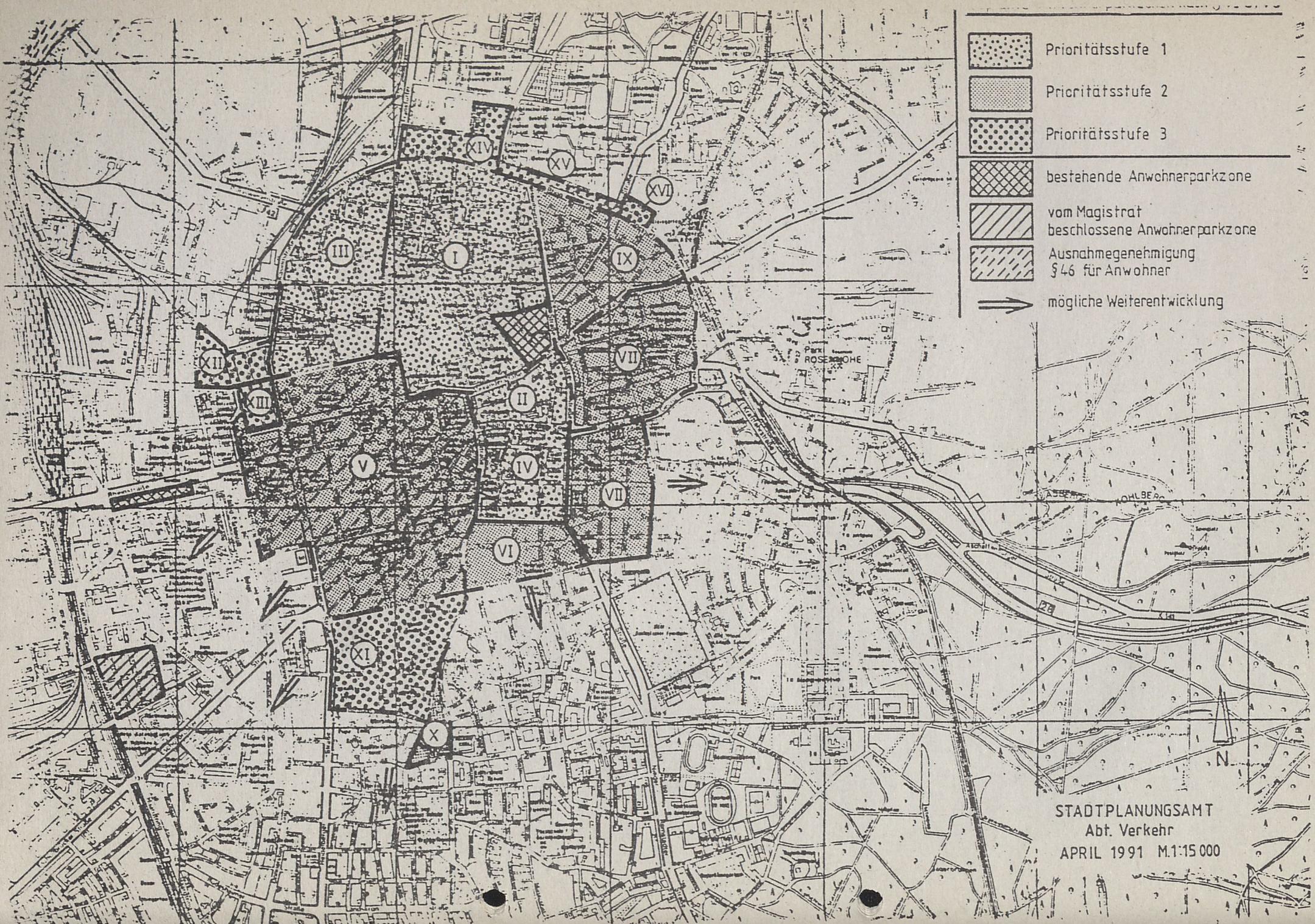
chen Einzelkonzepte, die für je einen Stadtteil gelten, nocheinmal durch.

„Es wird Probleme mit der Durchführung geben“ behauptet Günter Mayer (DIE GRÜNEN), „besonders bei der Finanzierung“. Es ist unklar, ob sich die neu angestellten Überwachungskräfte ‚rechnen‘, d.h. sich selbst finanzieren werden. Auch werden Proteste der Einzelhandelsverbände erwartet. Ein großes Problem dürften die mangelnden Alternativen für viele Pendler sein. Der öffentliche Nahverkehr hat nicht genug gute Verbindungen und es gibt viel zu wenig Park-and-ride-Plätze. Die Planung für letztere hinkt leider hinterher, da die Interessen von Darmstadt und den betroffenen Gemeinden koordiniert werden müssen. Schon 1984 beschloß der Magistrat, im Bereich Lauteschlägerstraße das Anwohnerparken versuchsweise einzuführen, tatsächlich umgesetzt wurden die Maßnahmen jedoch erst Ende 1987, wegen „fehlenden Überwachungspersonals“. Droht dem Gesamtkonzept ein ähnliches Schicksal?

uwe

Ritter Sport und der Hotzenblitz

Die Hälfte aller Autofahrten in Deutschland sind kürzer als fünf Kilometer. Ein PKW ist im Schnitt mit 1,3 Personen besetzt. (Zeit, 12.9.91) Es muß nett sein, so allein im Benz..... Die großen Firmen machen so langsam Ernst mit der Massenproduktion von Elektro- und Hybridautos. VW entwickelt zusammen mit dem Hersteller der Swatch Uhren ein Hybridfahrzeug. BMW stellt auf der IAA den E1 vor (45 PS, Klimaanlage). Peugeot will die Marktführung übernehmen und im Jahr 1995 fünfzigtausend Elektroautomobile verkaufen. Die Firma Ritter sponsort die Entwicklung eines Öko-Autos. Der ‚Hotzenblitz‘ wird im Schwarzwald entworfen und soll in der früheren DDR gebaut werden. (ZEIT, 12.9.91)



-  Prioritätsstufe 1
-  Prioritätsstufe 2
-  Prioritätsstufe 3
-  bestehende Anwohnerparkzone
-  vom Magistrat beschlossene Anwohnerparkzone
-  Ausnahmegenehmigung § 46 für Anwohner
-  mögliche Weiterentwicklung

STADTPLANUNGSAMT
 Abt. Verkehr
 APRIL 1991 M.1:15 000

Weniger Auto

Das Kind hat viele Namen: stattAuto, Stadtteilauto, car-sharing, Autoteilen, sharecom usw., und es wächst und gedeiht in einem Tempo, das selbst wohlmeinende Beobachter nicht erwartet hätten.

Es handelt sich um das gemeinschaftliche Nutzen mehrerer Autos durch viele Menschen und damit um die Möglichkeit, eines ökologisch verträglicheren und ökonomisch sinnvolleren Gebrauchs dieses Verkehrsmittels. Die Vorteile für die NutzerInnen liegen klar auf der Hand: frau/mann hat ein Auto wenn sie/er es braucht, zu den Zeiten oder in den Fällen, in denen andere Verkehrsträger nicht nutzbar oder nützlich sind; ob dies nun der Großeinkauf alle paar Wochen, die Theatersoiree, der Besuch bei der Tante auf dem Land oder auch der Urlaub im nahen Osten ist. Der PKW bekommt so wieder einen vernünftigeren Stellenwert als Fortbewegungs- und Transportmittel.

Durch den gemeinschaftlichen Gebrauch kommt dies für die NutzerInnen deutlich billiger als die Haltung eines eigenen Wagens, was klar wird, wenn man sich bewußt macht, daß für diesen schon Fixkosten von ca. 300 DM pro Monat anfallen ohne daß damit einen Meter gefahren wurde und die durchschnittliche Standzeit 95% der Lebensdauer beträgt. Im Erfahrungsdurchschnitt fahren die AutoteilerInnen um 150 bis 200 DM im Monat billiger als mit einem eigenen Fahrzeug; erst bei mehr als 9000 km im Jahr rentiert sich privater Fahrzeugbesitz. Den Mitglieder wird die lästige Arbeit mit Wartung und Reparaturen wie auch Parkplatzsuche in Nähe der Wohnung erspart.

Die Tarifstruktur bietet den Anreiz, mit anderen umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln zu fahren. Das Auto verliert seine übersteigerte Wichtigkeit. Für die mit parkplatzsuchenden Autofahrern verstopften Inneren unserer Städte ergibt sich ein angenehmer (Neben-) Effekt: für jedes Gemeinschaftsauto

können ca. sieben Privat-PKWs abgeschafft werden.

Begonnen hat alles im April 1989 in Berlin aufgrund der Privatinitiative dreier Brüder, im Jahre 1991 teilen sich dort bereits 350 Menschen 35 Autos. Die Initiativen in Bremen und Aachen – beide erst im November 1990 entstanden – arbeiten mit 124 Personen/9 Autos beziehungsweise 95 Personen/6 Autos. Es befinden sich zur Zeit etwa dreißig Projekte in der Vorbereitungsphase. Im Oktober dieses Jahres gründeten die deutschen Autoteiler zusammen mit der ATG Schweiz (Auto Teiler Genossenschaft) und sharecom Zürich das ECS (european car sharing), um eine europaweite Vernetzung der Initiativen zu erreichen: angestrebt wird die Möglichkeit einer Quernutzung, d.h., ein Zürcher ATG-Mitglied soll auch in Aachen, Bremen und so weiter mitfahren können.

Am 10. dieses Monats wird unter der schützenden Hand des VCD (Verkehrsclub Deutschland) eine Bundesgenossenschaft car-sharing gegründet werden, die es auch AutoteilerInnen aus ländlichen Gebieten und Städten mittlerer Größe ermöglichen soll, diese Projekte in die Tat umzusetzen. Durch diese Bundesgenossenschaft könnten allgemeine Anfangsprobleme mit Finanzierung, Organisation, Startkapital zentral gelöst werden – Probleme, die bisher nur aufgrund persönlichen Einsatzes einiger IdealistInnen überwunden wurden.

Die langwierige Suche nach einer Rechtsform, die sowohl praktikabel ist als auch den sozialen wie ökologischen Ansprüchen des Autoteilens gerecht wird, hat der alten Organisationsform der Genossenschaft zu neuem Ansehen verholfen. Diese mitgliedergetragene, demokratische Verbandsform erfüllt die Aufgabe kostendeckend, aber nicht gewinnorientiert zu wirtschaften und bietet den Mitgliedern die Möglichkeit, das gemeinsame Ziel

ökonomischer zu erreichen als im Alleingang jedes Einzelnen.

Praktisch läuft das Ganze folgendermaßen ab: nachdem frau/mann durch Entrichtung eines Aufnahmebeitrags und Hinterlegung einer einmaligen Kautions von ca. 800 bis 1000 DM Mitglied geworden ist, erhält sie/er einen Tresorschlüssel. Nach telefonischer Buchung – gewöhnlich rund um die Uhr möglich – eines Fahrzeugs ihrer/seiner Wahl (PKW oder Kombi) begibt sich die NutzerIn zum festen Standplatz des Wagens in Wohnungsnähe, entnimmt dem dort installierten Tresor Fahrzeugschlüssel und -papiere und kann losfahren. Nach der Fahrt wird das Fahrzeug wieder dort abgestellt und ein kurzer Fahrtbericht ausgefüllt. Am Ende jedes Monats flattert dann die Rechnung ins Haus.

Der Tarif bewegt sich zwischen 25 und 50 Pfennigen je Kilometer plus 2,50 bis 4,50 DM Stundenpauschale zuzüglich eines Monatsbeitrages um die zehn Mark. Beim Bremer Stadtauto-Verein ist der Tarif so gestaffelt, daß in den ÖPNV-schwachen Zeiten zwischen 0 und 6 Uhr kostenlos gefahren werden kann; ein zusätzlicher Anreiz, die Autonutzung als Ergänzung für die Lücken im umweltverträglichen Verkehrsmittelnetz zu verstehen. Berlin ermöglicht es Frauen, durch kostenlosen ‚Mondscheintarif‘ ihr eigenes und sicheres ‚Nachttaxi‘ nach Hause zu fahren. Durch diese Tarife und den Vorgang des Buchens wird eine bewußte Auseinandersetzung mit der Notwendigkeit des Autofahrens erreicht, kein bequemes Ins-Auto-Setzen-weiß-ja-gerade-da-ist. Obwohl zum Beispiel in Aachen die sechs PKWs durchschnittlich fünf Stunden pro Tag verbucht sind, liegt die Zuteilungswahrscheinlichkeit um die 80%.

Und wie gehen die Leute mit diesen Autos um, die ihnen ja nicht gehören? Die Initiativen sprechen einhellig von guten Erfahrungen: keine Übertretungen des allgemeinen Rauchverbots, keine leergefahrenen Tanks, mal ein paar Kratzer. Es scheint wirklich an dem Doppelcharakter NutzerIn/ Mitglied einer Interessensgemeinschaft zu liegen.

Die NutzerInnenstruktur zeigt einen Schwerpunkt im Alter zwischen

25 und 40 Jahren, ein Großteil der Mitglieder sind AkademikerInnen inklusive Studis, meist Singles.

Auch stattAuto Darmstadt macht bereits die ersten Vorbereitungsschritte, was leider aufgrund etwas schwacher Öffentlichkeitsarbeit kaum bekannt ist. Nach Auskunft der VCD-OrganisatorInnen haben sich bisher 60 InteressentInnen gemeldet. (KONTAKT: Heidi und Dieter Breisch, Tel. 06151/64713)

Also warten bis sich hier was tut? Nein, denn Autoteilen geht ohne größere Schwierigkeiten auch im privaten kleineren Maßstab: vier Menschen, die bereit sind, sich abzusprechen, ein Fahrzeug, ein handgestrickter Vertrag mit monatlichen Fixkosten, Kilometerpauschale, Kautions für Reparaturen und Unvorhergesehenes – und mit ein wenig Willen läuft's, wie die Autorin aus eigener Erfahrung weiß.

antje

Porsche überholt rechts

Ein genialistischer Vorschlag zur Entzerrung des Autobahnverkehrs kam von Porsche-Chef Arno Bohn. Demnach soll rechtsüberholen erlaubt werden, nachts alle Tempolimits fallen, das Benzin soll 2.50 DM kosten. (FR, 10.10.91) Schneller und teurer also. Wie ein Porsche. Das paßt doch. Die CDU will in Berlin auf 41 Straßen, die einst zu Tempo-30-Zonen gehörten, nun Tempo 50 zulassen. Die Bevölkerung wehrt sich. (FR, 10.10.91) (Wofür eigentlich sind die Autos den Politikern zu langsam?) Und nun die gute Nachricht: Bei Dienstfahrten von Selbständigen wird die Kilometerpauschale von 42 auf 52 Pfennig angehoben. Diese Pauschale, die von der Steuer abgesetzt wird, gilt nur für Autofahrten, nicht für Bahn oder Flieger. Gemäß einer – leider nicht genau belegten – Schätzung ist die Summe, die dem Staat an Einkommensteuer dadurch entgeht, höher, als die staatliche Förderung des öffentlichen Nahverkehrs. (SZ, 12.10.91)

Fenster zum Hof

Das Verdunklungselement entfernt,
Die roten Aluminiumjalousien hochgezogen
Gibt den Blick wieder frei.
Einer gegen/für alle
Alle für/gegen einen.
Die kleinstudentische Intimität weicht mit dem Verzicht auf akustische und optische Beschränkungen.
Die Vertrautheit der FassadenbewohnerInnen reduziert sich auf gewohnte Lebensnotwendigkeiten.
Der telefoniert ja schon wieder
Sie schminkt sich
Hört er denn nie auf zu büffeln?
Ich liebe Sie!
Der Frauenrat tagt auf dem Balkon
Der Freund kommt, die Freundin geht
Bist Du nicht der Typ, der immer aus der Dusche kommt?
Eine Verletzung der Spielregeln.
Das Recht zu observieren geht einher mit der Pflicht sich zu produzieren.
Sag mal, was machen die denn jetzt da, also...
Du ich glaub', die brauchen das.
Eine Fetensilhouette
Dröhnende Bässe
Klirrendes Gelächter
Klassisch.
Doch auf einmal irgendwie langweilig
Ich will umschalten!
Na aber das ist doch schon die dritte Frau, mit der dieser Typ in dieser Woche auf seinem Normbett liegt.
Ich werde immer offener
Die Distanz zwischen Fassade und Fassade reicht aus, um bis in den kleinsten Winkel des Individuums zu spähen.
Ich hab' aber nicht immer Lust, mich komplett abzuschotten, nur weil das Indiskrete zur Regel wird.
Orwell, Kafka und Woytila
Eine mich voll entfaltende Wonnkultur
Immer mehr, immer Mehr.

adam

Der AStA veranstaltet:

KALIMU

Kabarett

Literatur

Musik

Donnerstag

14. November

Spitzenkabarett aus Ost-Berlin.



Nach uns die Zukunft.

Regie: Klaus Ziemer
Mit Walburga Raeder - Reiner Grzegorzewski - Wolfgang Koch
Musik: Fabricio Fellig - Bert Enlitz

AudiMax 20 Uhr 30
der THD
EINTRITT 6 DM/8 DM

Literatur

am Freitag, den 15.11.91

EINTRITT 5 DM
ALLE VERANSTALTUNGEN FINDEN IM
ALTEN HAUPTGEBÄUDE DER TH STATT

16 Uhr

Werner Söllner
LESUNG

20 Uhr

Gibt es eine Zukunft ohne Literatur?
EINGANGSPLENUM

20 Uhr 30

Jürg Laederach
WORKSHOP I

Alban Nikolai Herbst
WORKSHOP II

23 Uhr

ABSCHLUSSDISKUSSION

der

Samstag



16. November

Francisco Zumaqué
mit Macumbia
Pan-Karibischer Ohrenschmaus
INTO THE ABYSS
Saout Atlas
(Berber, Afro, Orient-Musik)

DISCO, TANZ-Workshops,
Internationale Verköstigung.
Beginn 20 Uhr Eintritt: 8 DM

KARTEN FÜR ALLE DREI ABENDE: 14 DM

VORVERKAUF IM ASTA

TH

DARMSTADT

KALIMU der THD

Was ist ein Kalimu?

Es besteht aus Kabarett, Literatur und Musik, verfolgt Euch hoffentlich schon seit einiger Zeit auf vielen bunten Plakaten und wird sich am 14., 15. und 16. November in Darmstadt (und nur dort!) blicken lassen.

Den Auftakt am Donnerstag besorgt das ‚Berliner Kabarett-Sündikat‘, das in dem ostwestdeutschen Programm ‚Nach uns die Zukunft‘ mit Sketchen über den reichen Besser-Wessi und den armen Aldi-Ossi, parodistischen Meisterleistungen und vielen Gesangsnummern Kritik übt am geistigen Zustand, mit dem sich die Deutschen und ihre PolitikerInnen in die ‚Vereinigung‘ stürzen.

Wovon haben sich ‚die Ostdeutschen‘ verabschiedet? *„Verabschiedet haben wir uns seit langem von der Ansicht, daß an allem immer nur der Ganz Kleine ganz unten schuld hat. Irgendwie müssen wir in der DDR 40 Jahre lang schwer erziehbar gewesen sein, denn wir mußten überall, also auch im Kabarett erzogen werden. Um dem auf der Bühne zu begegnen, haben wir uns unsere Zeigefinger gemeinschaftlich eingipsen lassen.“* (Auszug aus dem Programmheft der Gruppe)

Am zweiten Tag stehen wir und drei hochkarätige Gäste vor der Frage: *„Gibt es eine Zukunft ohne Literatur?“*. Kann Dichtung heute noch angemessen Wirklichkeit beschreiben? **Werner Söllner** will bei seiner Lesung das Bewußtsein für dieses Problem wecken und seine Standpunkte vorstellen. **Alban Nicolai Herbst** und **Jürg Laederach** werden sich zum obengenannten Thema ihre gegensätzlichen Thesen an die Köpfe werfen, und auch wir dürfen mitmischen, wenn es uns zu bunt wird.

Zum Abschluß am Samstag findet das **HOCHSCHULFEST** statt, wie immer mit Musik und internationaler Verpflegung. Die vier Gruppen decken ein breites Spektrum ab: Pop-Musik mit dem Darmstädter Top-Act **‚Crazy 'bout Kinsky‘**, die marokkanische Band **‚Saout Atlas‘** wird nordafrikanische Musik (Berber, Afro, Orient) präsentieren. Dunklere Töne will die Wave-Band **‚Into the Abyss‘** anschlagen, und schließlich heizt **Francisco Zumaqué** und seine Gruppe Macumbia allen Tänzerinnen und Tänzern mit karibischer und Salsa-Musik ein. Zusätzlich wird es einen **Tanzworkshop für Folklore-Tänze** und eine **Bauchtanz-Vorführung** geben.

TERMINPLAN

Donnerstag, 14.11. KABARETT

20 Uhr 30 im AudiMax der TH:
Berliner Kabarett-Sündikat mit dem Programm ‚Nach uns die Zukunft‘
(Die Veranstaltung des Studentischen Filmkreis' findet am Dienstag statt)

Freitag, 15.11. LITERATUR

16 Uhr im Alten Hauptgebäude der TH, Raum 23:
Werner Söllner liest zum Thema:
„Kann Dichtung heute noch Wirklichkeit beschreiben?“
ab 20.00 Uhr im Alten Hauptgebäude der TH, Raum 23:
„Gibt es eine Zukunft ohne Literatur?“
Workshop mit Jürg Laederach und Alban Nicolai Herbst.

Samstag, 16.11. HOCHSCHUL-FEST MIT MUSIK

Es spielen ab 20 Uhr im Alten Hauptgebäude der TH:
CRAZY 'BOUT KINSKI (Gitarren-Pop),
SAOUT ATLAS (nordafrikanische Musik),
INTO THE ABYSS (Dark-Wave) und
Francisco Zumaqué mit MACUMBIA (karibische Musik und Salsa).

Eindeutiges Votum für Vollwert-Kost

Die Ergebnisse der Mensa-Umfrage

Im Rahmen der Vollwert-Woche Ende des letzten Semesters hat der AStA in Zusammenarbeit mit dem StudentInnenwerk eine Umfrage unter den Mensa-Gästen durchgeführt, um festzustellen, ob ein ausreichender Bedarf für Vollwert-Kost da ist, und wenn ja, welche vollwertigen Speisen gewünscht werden. Die Mensa-Leitung war besonders an der Bewertung des gewöhnlichen und des Vollwert-Essens interessiert.

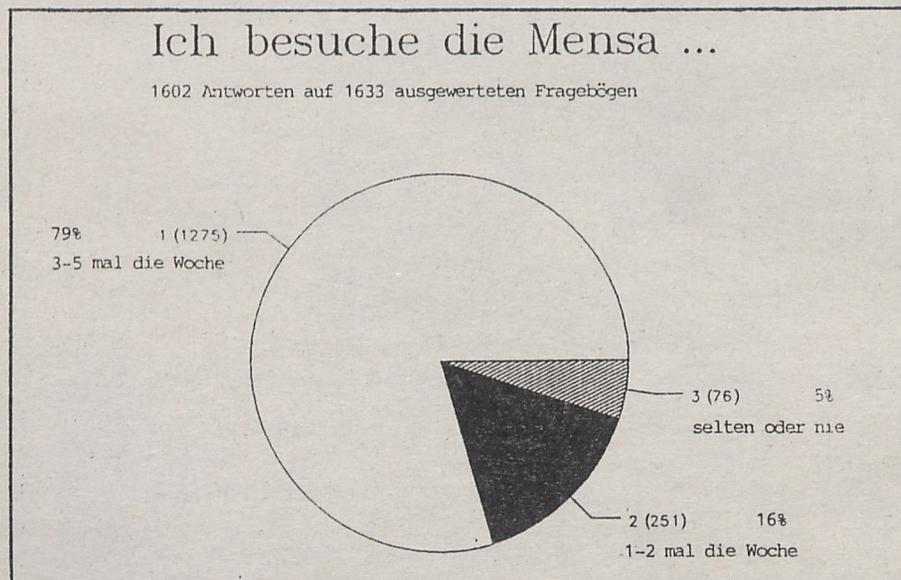
Um eine möglichst repräsentative Meinung der Mensagäste herauszufinden, haben wir am 10. Juli 2500 Fragebögen ‚offensiv‘ am Mensa-Haupteingang verteilt und wieder eingesammelt (nicht nur notorische FlugblattleserInnen sollten an der Umfrage beteiligt werden). 1633 Fragebögen (Rücklaufquote 65%) wurden mehr oder weniger komplett ausgefüllt zurückgegeben. Es haben 56% der EsserInnen des Tages ihre Meinung zu Papier gegeben.

Die vollwertigen Speisen konnten selbstverständlich nur von den Vollwert-EsserInnen beurteilt werden. Von den Befragten hatten am Mittwoch 940 bereits probiert; das entspricht 58%.

Die Intensität der Mensa-Erfahrung war bei den meisten Befragten recht stark:

Zu der Frage, wie oft und was es in Zukunft in der Mensa/Cafeteria an Vollwertigem geben sollte, äußerten sich fast alle StudentInnen. Eingefleischte Vollwertfeinde sind entgegen anderslautenden Gerüchten („ein Maschinenbauer braucht mittags was Anständiges zu essen!“) an der TH Mangelware.

Es war zu erwarten, daß viele Gäste vermehrt vollwertige Beilagen oder Salat wollen. Aber auch der Anteil der StudentInnen, die sich der Maximalforderung ‚tägliche Vollwertkost‘ anschließen, ist sehr hoch. Da die meisten dieser Leute (76%) zur Gruppe der ‚Häufigesser‘ (3-5mal pro Woche) gehören, scheint der Absatz eines regelmäßigen Vollwert-Essens (das in vielen anderen Mensen längst selbstverständlich ist) gesichert. Nur acht Befragte (von 1633) wünschten sich weder in der Mensa noch in der Cafeteria ‚Vollwertiges‘!



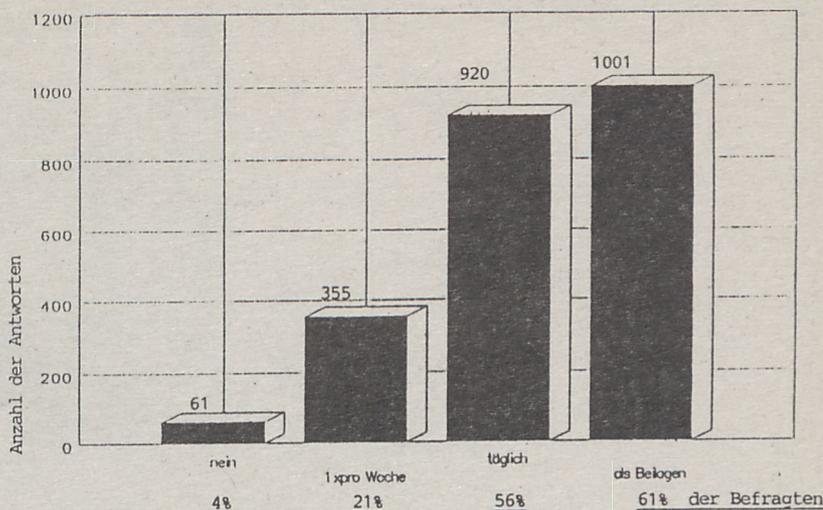
Privat essen immerhin 26% der Befragten häufig vollwertig. Solche überzeugten EsserInnen bilden die solide Grundlage für eine ausreichende 'Stammkundschaft' eines täglichen Vollwertmenüs in der Mensa. In der Tat wünschen sich 86% dieser Gäste Vollwertiges täglich.

Zusätzlich haben 60% der neugierigen 'Vollwert-Erstmal-EsserInnen' sich dieser Forderung angeschlossen. Von diesen Unerfahrenen sind nur neun so verschreckt worden, daß sie in Zukunft auf Vollwertiges in der Mensa verzichten wollen.

Bereit mehr Geld für Produkte aus kontrolliert-biologischen Anbau zu bezahlen sind immerhin 72% der Tischgäste. Jedoch sind diese Antworten häufig relativiert worden: „...kommt darauf an was es gibt...das Essen ist jetzt schon zu teuer... kontrolliert biologisch - gibt es das überhaupt?...“.

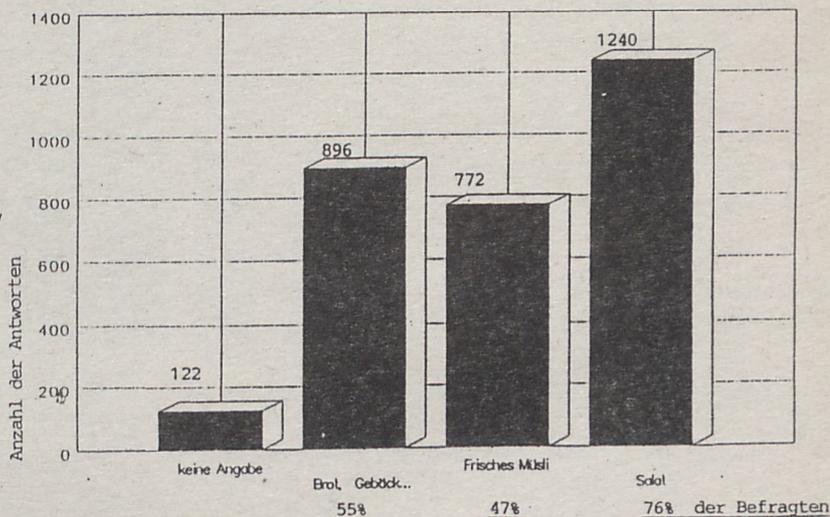
Und nun zu den Zensuren für das übliche und das Vollwert-Essen:

Vollwertiges in der Mensa ?



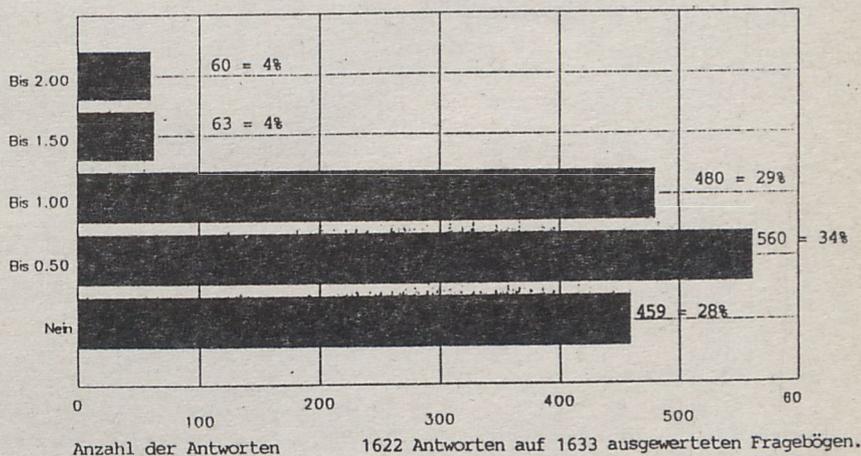
Mehrfachnennungen waren möglich.

Vollwertiges in den Cafeterien ?

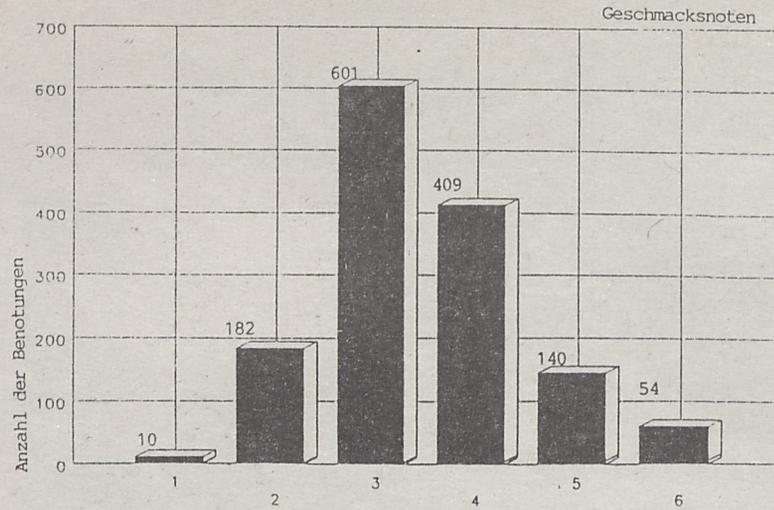


Mehrfachnennungen waren möglich.

kontrolliert biologischem Anbau ?



Benotung des Mensaessens allgemein

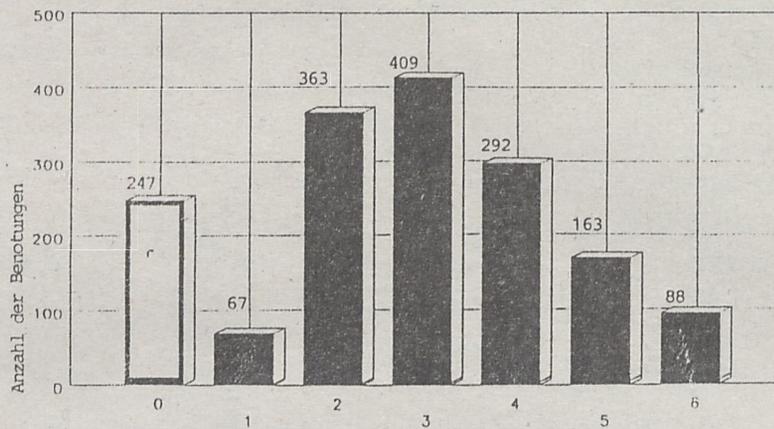


Noten 1-6

Durchschnittsnote: 3.5

1396 Benotungen auf 1633 ausgewerteten Fragebögen.

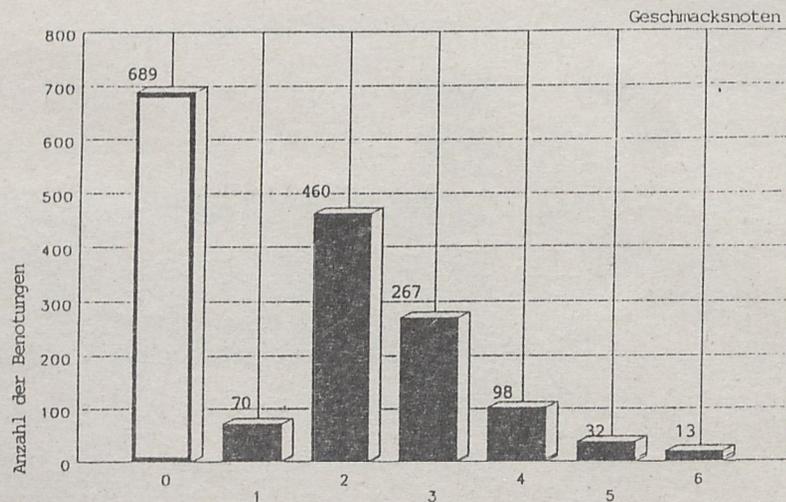
Bewertung des Mensaessens nach der Sättigung



1382 Benotungen wurden ausgewertet.
Noten von 1-6, 0=keine Angabe.

Durchschnittsnote: 3.3

Benotung des Vollwertessens ...

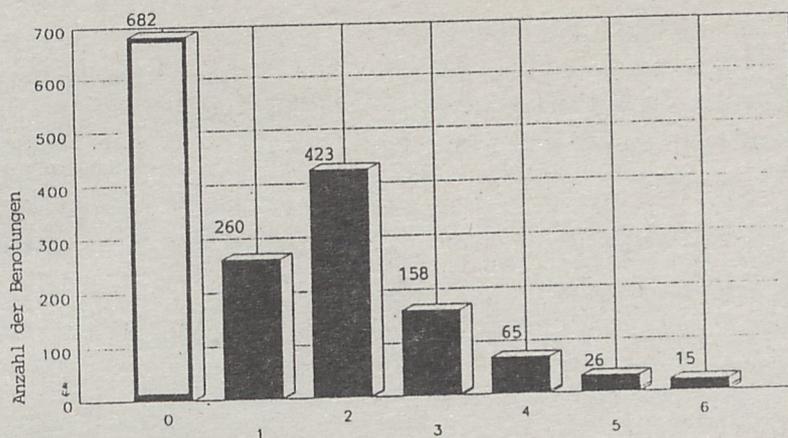


Noten 1-6, 0=nicht gegessen

Durchschnittsnote: 2.6

940 Benotungen auf 1633 ausgewerteten Fragebögen. 689 hatten nicht probiert.

Bewertung des Vollwertessens nach der Sättigung



947 Benotungen wurden ausgewertet.
Noten von 1-6, 0=keine Angabe.

Durchschnittsnote: 2.2

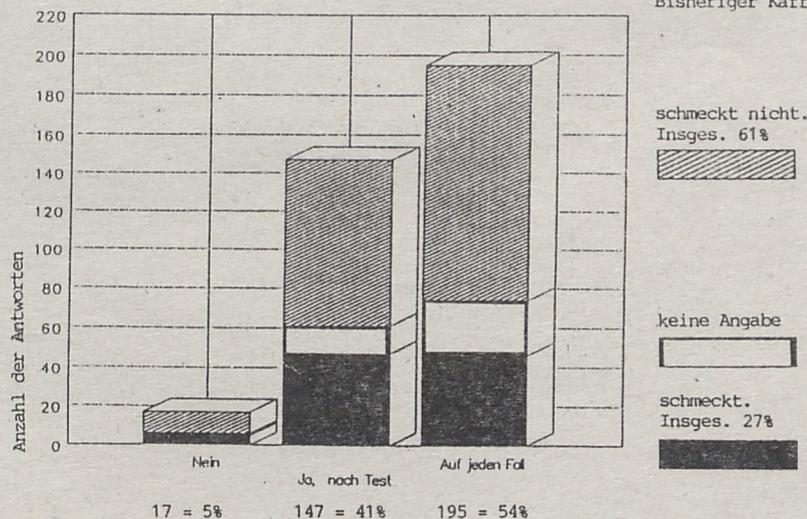
Fazit der Umfrage ist, daß sich das StudentInnenwerk nicht um ein Vollwert-Essen drücken kann, mit der Ausrede, die Gäste hätten kein Interesse an gesünderer Ernährung. Ein tägliches Vollwert-Essen mit allen Zutaten aus kontrolliert-ökologischem Anbau mag bei der angespannten finanziellen Lage des StudentInnenwerks vielleicht noch nicht realisierbar sein; vollwertige Beilagen oder eine Salatbar (wie z.B. in der Mensa Lichtwiese) sollten jedoch sofort eingeführt werden, wenn das StudentInnenwerk nicht nur bei der Öffentlichkeitsarbeit (durch die

schönen gelben Speisekarten mit den flotten Werbetexten), sondern auch mit ihrem Angebot dem ‚Zeitgeist‘ näher kommen will.

Das gilt auch für den Kaffee: die Umfrage am GEPA-Stand weist darauf hin, daß Kaffee aus gerechtem Handel von einem sehr großen Teil der Studierenden gewünscht wird und diese auch bereit sind, den Mehrpreis von zehn Pfennigen zu bezahlen. Nicht nur der AStA erwartet also vom StudentInnenwerk, daß der Kaffee künftig auch nach sozialen Kriterien ausgewählt wird.

Fairer Kaffee für die Cafeterien ?

Bei 359 abgegebenen und ausgewerteten Fragebögen gab es folgende Ergebnisse:
Bisheriger Kaffee



Einige Befragte wollten ihre Meinung nicht nur mit Kreuzchen oder Zahlen äußern und haben Lob für die Vollwertwoche geäußert...

„FH-Studi, bin nur wegen der Vollwertgerichte hier!!!“ – „Normalerweise besuche ich die Mensa selten oder nie. Während der Woche: 5mal!“ – „... gehe selten in die Mensa, weil es kaum Vollwertgerichte gibt.“

...ihrem Ärger freien Lauf gelassen...

„Es gibt interessantere Vollwertgerichte als Graupensuppe und einfallslosen Nudelauflauf!“ – „Man könnte meinen, es wäre eine Kampagne gegen Vollkorn ... es könnte besser sein.“

...mit dem allgemeinen Mensa-Betrieb ein Hühnchen gerupft...

„... dem Scheiß-Plastikgeschirr“ – „Zuviel Salz!“ – „... ich hab noch nie 'was Warmes in der Mensa gegessen.“ – „...ich bekomme Hunger, spätestens zwei Stunden nach dem Essen.“

...ihre Entscheidung für 'Vollwert' näher begründet...

„...weil es am besten aussah.“ „...ich annehme, daß es auch schmeckt.“ „...ich Appetit darauf hatte, ohne an ‚Vollwert‘ zu denken.“

...oder die Forderung des AStA unterstützt...

„... täglich ein vegetarisches Gericht, aber nicht nur Süßspeisen!“

uli, arne und mensagäste

S P E I S E K A R T E

s t u d e n t e n w e r k d a r m s t a d t



Der Tip der Woche

Begeben Sie sich zur Mensa
Gehen Sie direkt dorthin
Gehen Sie nicht über Los
Ziehen Sie sich keinen Döner rein

Terminplan für den Mensa-Umbau

Seit der Freigabe der Mittel für den Mensa-Umbau Stadtmitte (zur Erinnerung: im Ostflügel soll eine neue Küche mit Komponentenausgabe gebaut werden, siehe HochDruck Nr. 3/91) ist nicht viel Sichtbares passiert. Wir fragten bei StudentInnenwerks-Geschäftsführer Ulf Kaufmann an, bekamen prompt Antwort (siehe unten) und hoffen nun, daß die Bauarbeiten ähnlich schnell vollendet werden.

Baumaßnahmen in den Mensen des Studentenwerks Darmstadt

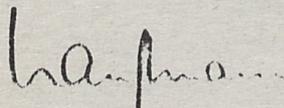
Ihr Schreiben vom 3.9.1991

Sehr geehrter Herr Franke,

Sie fragen mich nach dem Stand der Baumaßnahmen in den Mensa-betrieben.

1. Mittel zur Weiterführung der Bauarbeiten am 1. Bauabschnitt der Stadtmensa sind freigegeben. Aufträge wurden erteilt und Bauarbeiten fortgesetzt. Zum Beginn der Vorlesungszeit des Wintersemesters 1991/92 wird der Westeingang, an dem jetzt die Behindertenrampe fertiggestellt worden ist, geöffnet werden. Wie mir das Staatsbauamt Darmstadt mitteilt, müßte zu Beginn des Sommersemesters 1992 die Zweitküche mit Ausgabesystem fertiggestellt sein.
2. Die Planung für den 2. Bauabschnitt der Sanierung der Stadtmensa hängt von Entscheidungen über die Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs THD-Stadtmitte ab. Ein Auftrag zur Auswertung des Wettbewerbergebnisses wird vom Präsidenten der THD erteilt.
3. Das Staatsbauamt Darmstadt erhielt vom Präsidenten der THD Auftrag zur Sanierung des Küchenfußbodens der Mensa Lichtwiese und hat seinerseits ein Küchenfachplanungsbüro beauftragt. Es ist beabsichtigt, die Maßnahme während der vorlesungsfreien Zeit 1992 auszuführen.

Mit freundlichen Grüßen



Ulf Kauffmann

Ein Volk sucht seinen Weg!

Ein Beitrag zur Lage Kameruns

Überblick über die Geschichte

Kamerun liegt im Herzen Afrikas mit Grenzen im Westen zu Nigeria und Niger, im Osten zu Zaire und zur Zentralafrikanischen Republik, im Süden zu Gabun, Kongo und äquatorialem Guinea und im Norden zu der Republik von Tschad.

Die ersten dokumentierten Kontakte zu den Völkern der nördlichen Halbkugel erfolgten im Jahre 1472 durch den Besuch der Portugiesen, die im Laufe ihrer ‚Entdeckungsreisen‘ im Wouri-Delta nahe der heutigen Großstadt Douala eintrafen.

Mehrere Jahrzehnte danach gründeten die Hamburger Handelsfirmen Woermann, Jantzen und Thormählen jeweils ihre Fabriken in Kamerun, und zwar an der Küste. Diese Niederlassung sollte nur ein Vorläufer sein, denn am 12. Juli 1884 kam es zu der Unterzeichnung eines ‚Schutzvertrages‘ zwischen den kamerunischen Douala-Königen Akwa und Bell und dem deutschen Nachtigal. Gleich danach entpuppte sich der Vertrag praktisch als eine Unterwerfungserklärung, der Deutsche hatte zu befehlen und der Kameruner zu gehorchen! Die Hinrichtung von König Bell am 8. August 1914 wegen Hochverrat im eigenen Reich ist ein Beleg für diese These. Heute ist die Bezeichnung dieses Phänomens als ‚Kolonialismus‘ geläufig.

Der erste Weltkrieg kam und Kamerun diente auch als Schauplatz. Das deutsche Reich verlor. England und Frankreich teilten das Land unter sich am 4. März 1916 und erklärten diese Gebiete zu ihren jeweiligen Einflußzonen, ein Anspruch, der in 1919 im Friedensvertrag von Versailles bestätigt wurde. Ohne auf die Turbulenzen dieser Zeit eingehen zu wollen, sei an dieser Stelle nur an den blutigen Unruhen erinnert, die dazu führ-

ten, daß beide Teile Kameruns formelle Unabhängigkeit erlangten und im Herbst 1961 einen Bundesstaat bilden durften.

Als stärkste politische Kraft bei den Parlamentswahlen im ‚französischen‘ Kamerun am 10. April 1960 wurde die Partei des ehemaligen Staatspräsidenten Ahmadou Ahidjo: die ‚Union Camerounaise‘. Die Geschichte führte dann dahin, daß die Dirigenten dieser Partei praktisch auch die Macht im jungen Bundesstaat übernahmen. Diese Machtstellung baute die Partei weiter aus in 1966 durch die Gründung einer Einheitspartei, der ‚Union Nationale Camerounaise‘, deren Leitung Ahidjo selbstverständlich innehatte. Die Demontage des Pluralismus erreichte in 1972 durch die Gründung einer vereinigten Republik unter gleichzeitiger Abschaffung der bürgernahen Bundesstrukturen einen neuen Höhepunkt und das Machtmonopol verfestigte sich.

Die letzte politisch wichtige Veränderung in Staatsform geschah noch unter der Verantwortung des jetzigen Staatschefs Paul Biya. Kamerun sollte nicht mehr ‚Vereinigte Republik‘, sondern einfach ‚Republik‘ heißen. Diese Änderung der Nomenklatur mag für Außenstehende trivial und vielleicht auch einfach kosmetisch erscheinen. Dennoch liegt die politische Fragwürdigkeit darin, daß das ‚französische‘ Kamerun am Vorabend der Gründung des oben erwähnten Bundesstaates noch denselben Namen hatte. Ein historisch politischer Widerspruch, der die nationale Einheit des Vielvölkerstaates in Frage stellt!

Demokratisierungskräfte im Vormarsch

Die Unzulänglichkeit eines Einheitsstaates, ausgehend von einer unkontrollierbaren und unbefugten Selbstbedienung aus der Staatskasse über Verschwendung (sowieso) nicht-

zurückzahlbarer Kredite von ‚verbündeten‘ reicheren Ländern bis hin zur Einschränkung der Selbstentfaltung der eigenen Bürger ist ein bekanntes Phänomen. Aufgrund dieser Tatsachen stand Kamerun 1990 an einem Scheideweg.

Am 26. Mai 1990 hatte Ni Fru Ndi, ein aus dem Bamenda-Bergland stammender Geschäftsmann seine Zivil-Courage unter Beweis gestellt und eine Oppositionspartei – die Social Democratic Front – (SDF) unter Gefährdung seines eigenen Lebens gegründet. Es kam zu Zwischenfällen zwischen den etwa dreißigtausend Anhängern der jungen Partei und den ‚Sicherheitskräften‘. Sechs junge Kameruner wurden erschossen! Trotzdem, bedeutete dieses Ereignis die Öffnung eines neuen Kapitels in der kamerunischen Geschichte, zumal seither die politischen Aktivitäten der überwältigenden Bevölkerungsmehrheit in Einklang stehen mit dem Haupt-slogan der Partei: „power to the people!“.

Bis zum heutigen Tag haben sich mehrere Oppositionsparteien zu dem regierenden ‚Cameroon Peoples Democratic Movement‘ (CPDM) formiert. Es sei hier daran erinnert, daß die obengenannte ‚Union Nationale Camerounaise‘ auf deren Parteitag 1985 in Bamenda in CPDM umbenannt wurde. Die ‚Union des Populations du Cameroun‘ (UPC) (erste politische Partei in ‚Schwarzafrika‘, gegründet 1948 und verboten um 1960 kurz vor der Unabhängigkeit von französischen Kolonialvertretern) und die ‚Union Nationale pour la Democratie et le Progrès‘ (UNDP) zählen heute mit SDF zu den wichtigsten Oppositionsparteien Kameruns.

Daß das Regime des CPDM unter Führung des heutigen Staatspräsidenten Paul Biya versucht hat und versucht, diese Evolution zu verhindern, begründet das oben erwähnte Blutbad von Bamenda und die blutigen Ereignissen von Douala, Limbe, Garoua und Bafoussam im Laufe dieses Jahres. Studentenführer aus Juande sprachen im letzten Sommer von Folter, Vergewaltigung von Studentinnen, tausenden von Verwundeten und hunderten von Toten.

Seit März dieses Jahres fordern das Studentenparlament der Universität von Juande (Uniyao) und die Oppositionsparteien unter Zustimmung der breiten Masse die Einberufung einer nationalen Konferenz, die souverän sein sollte. Diese Forderung gewann bzw. gewinnt immer mehr an Boden aus folgenden Gründen:

- Die Regierung hat sich im Laufe der letzten Jahre als unfähig erwiesen, die wirtschaftlichen und sozialen Probleme des Landes mit überzeugenden und langfristigen Ansätzen zu meistern.
- Das hohe Potential und die Eigendynamik jedes einzelnen Bürgers bleibt unausgenutzt aufgrund der Konsequenzen des bis 1990 herrschenden Einparteiensystems. Die Verfassung von 1972, die faktisch den Staatspräsidenten mit Vollmachtbefugnissen ‚übersättigte‘, hat dazu geführt, daß die überwältigende Mehrheit heute politisch, sozial und wirtschaftlich abseits steht. Gleichwohl muß hier ausdrücklich gesagt werden, daß die Bauern etwa siebzig Prozent der Bevölkerung ausmachen und ihre Arbeit erwartungsgemäß machen. Kamerun konnte sich bis jetzt mit Nahrungsmitteln gut versorgen.
- Die rätselhaften Katastrophen der letzten Jahre wie etwa das Unglück von Lake Nyos in Nord-West-Provinz, wo mindestens fünftausend Menschen umkamen, müssen lückenlos geklärt werden, um wieder Vertrauen in die Politik zu schaffen.
- Impulse für die Teilnahme aller Kräfte im Leben des Staates sollen aus dieser Konferenz hervorgehen. Als typisches Problem ist die unter dem Begriff ‚Brain Drain‘ bekannte Intelligenzflucht zu nennen.
- Die Weichen für ein wertbewerbfähiges demokratisches bürgernahes politisches

System dürfen von Vertretern aller aktiven Volksgruppen gestellt werden.

Die Regierung hatte vermutlich diese populäre Forderung als eine Entmachtungstaktik der Bevölkerung aufgefaßt und ließ verlauten, daß die Konferenz in Kamerun keinen Zweck habe! Nur so könne man sich einen Rechenschaftsbericht ersparen. Zum Anfang des Monats April hatte das Vertrauen in der Regierung den absoluten Tiefpunkt erreicht. Die Frage nach einem neuen Anfang wurde immer lauter.

Die Regierung blieb kompromißlos, die Masse auch. Die Opposition forderte die Regierung ultimatив auf, bis Juni Farbe zu bekennen. Die Regierung setzte wieder auf das in wichtigen Fragen traditionelle Schweigen – Keinen Kompromiß, keine Initiative, keine eigenen Vorschläge! Die Alternative, auf die Straße zu gehen und ziviles Ungehorsam aufzurufen wurde zur Wirklichkeit.

Seitdem liegt die Wirtschaft am Boden und die Repressionsmaschinerie hat ihre Kräfte mobilisiert, aber die Welt schweigt und schweigt! Hilfe einfachster Art, wie etwa die Berichterstattung westlicher Medien über diese Umstände bleiben bis heute demonstrativ noch aus. Ein Teufelskreis, der sich 1991 in Kamerun gebildet hat!

Perspektiven

In den letzten Wochen und Tagen wurde in der europäischen Öffentlichkeit mehr über die Folgen als über die Ursachen einer Völker-

wanderung laut nachgedacht. Die Politik gegenüber Afrika muß aktiver, aber vor allem ehrlicher werden. Diese Forderung ist aufgrund der Folgen der Kolonial- und Neokolonialgeschichte berechtigt. Die neue ‚Entwicklungspolitik‘ darf nicht mehr darauf basiert sein, unpopuläre Regierungen durch großzügige Kredite und Waffenlieferungen zu unterstützen. Diese Politik muß heißen, daß das Streben nach Freiheit ohne Vorbehalt und nicht mehr nur nach geographischen Gesichtspunkten oder Eigeninteressen zu fördern ist!

Gleichermaßen fordert das Studentenparlament von Juande die westlichen Länder auf, gegenüber den schon aus historischen Gründen benachteiligten Menschen der Erde mehr Entgegenkommen zu zeigen.

Im letzten August tagten Vertreter aller kamerunischen Studenten der Welt in Atlanta (USA) zum dritten Mal. Die Regierungen führender westlichen Nationen wie USA, Deutschland, Frankreich, Japan, Kanada und Großbritannien wurden gebeten, dem Volk Kameruns durch geeignete Maßnahmen beizustehen. Es wurde ebenfalls daran erinnert, daß die Fähigkeit eines Volkes, sich frei zu entfalten, um das eigene Schicksal in die Hand zu nehmen, unverkennbar mit der politischen Freiheit verbunden ist.

von Richard Mbebwu FOSAM

Jahrespräsentation von JUNIOR COMTEC DARMSTADT

Seit fast vier Jahren führen Studenten der TH Darmstadt, zumeist angehende Wirtschaftsingenieure, kaufmännische und technische Studien für Unternehmen durch. Die Bandbreite der behandelten Themen geht von Interviews über umfangreiche Marktstudien bis hin zu einer weltweiten Recherche im Abfallrecht.

Die Studenteninitiative JUNIOR COMTEC DARMSTADT e.V., deren erfahrene Mitglieder die Projekte leiten, unterstützt die Bearbeitung der Studien dabei mit Know-how, Kommunikationstechnik und besonders mit seinen internationalen Kontakten zu ähnlichen Vereinen in ganz Europa und Nordamerika.

Wie jedes Jahr suchen wir neue Mitarbeiter, die die Idee des Vereins auch in den nächsten Jahren weitertragen. Zu diesem Zweck stellt der Verein JUNIOR COMTEC DARMSTADT e.V. sich und seine Arbeit am 3.12. um 19 Uhr im Alten Hauptgebäude, Raum 11/23 interessierten Studenten und Unternehmensvertretern vor.

Vom TAT rezensiert:

Lufthaushalt und Luftverschmutzung

1980 legte der Schweizer Bundesrat ein Forschungsprogramm zum Thema „Lufthaushalt und Luftverschmutzung in der Schweiz“ auf, das später um die Problematik ‚Waldschäden‘ ergänzt wurde. Die wichtigsten Ergebnisse dieses Forschungsprogramms werden in der Reihe „Lufthaushalt, Luftverschmutzung und Waldschäden in der Schweiz“ publiziert.

Der dritte Band behandelt die wirtschaftlichen Folgen der Luftverschmutzung. Er gibt eine Übersicht über den Forschungsstand und die Wissenslücken in diesem Themengebiet. Ein Hauptteil bildet die Kurzvorstellung von 14 Studien zum Thema Auswirkung von Luftschadstoffen. Darin werden die Zusammenhänge zwischen Luftverschmutzung und Schäden an Gesundheit, Kulturgütern und Infrastruktur dargestellt, die angegebenen Wissenslücken können Anregungen zu weiteren Arbeiten auf diesem Gebiet geben.

D. Hornung
Luftschadstoffe und ihre wirtschaftlichen Folgen
Erschienen 1991 im Verlag der Fachvereine, Zürich
ISBN 3 7281 1780 3 Preis: 25 Franken

Band 5 der Reihe behandelt die Thematik „Luftschadstoffe und Wald“. Schwerpunkt bilden Untersuchungsergebnisse über die Wirkung von Luftschadstoffen auf Pflanzen, die auf drei Testflächen in den Jahren 1984 bis 1989 durchgeführt wurden. Es sind so unterschiedliche Bereiche wie Kroneninventur, Ertragskunde, Waldernährung, biochemische Studien u.a. abgedeckt. Die Ergebnisse der einzelnen Untersuchungen werden detailliert und übersichtlich dargestellt. Ein erschreckendes Resultat der Untersuchungen ist die Tatsache, daß die im Labor für empfindliche Pflanzen wie Rotklee und

Föhre als schädigend nachgewiesenen Ozonkonzentration nur knapp oberhalb der heute auftretenden Ozonkonzentrationen liegt.

M. Stark
Luftschadstoffe und Wald
Erschienen 1991 Verlag der Fachvereine, Zürich
ISBN 3 7281 1782 X
Preis: 71 Franken

Der 6. Band der Reihe untersucht die Belastung von Waldböden durch Luftschadstoffe. Die Abgase der modernen Industriegesellschaft bringen erhebliche Stofffrachten in den Waldboden ein. Dadurch wird die grundlegende Bedeutung des Waldes für die Erhaltung unseres Lebensraumes und der Waldböden für die Waldvegetation in Frage gestellt. An drei ausgewählten Beobachtungsflächen wird der Stoffhaushalt von Waldböden und seine Veränderbarkeit bezüglich Humus, Nährstoffen, toxischen Metallen und Wasser im Hinblick auf die Erhaltung des Waldökosystems untersucht.

W. Pankow
Belastung von Waldböden
1991 Verlag der Fachvereine, Zürich
ISBN 3 7281 1783 8
Preis: 53 Franken

Alle drei Bände dokumentieren den aktuellen Forschungsstand auf den dargestellten Gebieten. Dies wird durch detailliert dargestellte Studien erreicht. Es handelt sich um Forschungsberichte, die nur für einen kleinen Expertenkreis konzipiert sind, was sich auch in den doch recht hohen Preisen zeigt.

„Auch wenn wir viel reden, haben wir nichts zu sagen...“

So würde einE ZynikerIn die Tatsache interpretieren, daß Eric Zindel, das studentische Mitglied im Konventsvorstand, die Sitzung dieses Gremiums leitete. Aber wir sind ja keine ZynikerInnen.

Sondern mehr oder weniger aufmerksame LeserInnen und ein objektiver Berichterstat-ter, die jetzt endlich wissen bzw. sagen wollen, was am 6.11. Sache war:

Präsi Böhme klagte über die fiese Hochschulpolitik der alten und der neuen Landesregierung und die noch fiesere Benachteiligung der Universitäten gegenüber den Fachhochschulen in Hessen. Ungefähr genauso alt, aber trotzdem immer wieder erwähnenswert ist die Anekdote mit dem 52-mille-Fonds für den Studi-Wohnheimbau: Da wurde generös der genannte Betrag bereitgestellt, um eventuelle private Bauherren oder -damen zu bezuschussen, wenn sie studentischen Wohnraum schaffen wollen.

Nun ist aber der Eigenanteil so groß, daß sich, vor allen Dingen im teuren Südhessen, nur sehr wenig AntragstellerInnen finden. Die Folge: der Topf wird nicht ausgeschöpft (dieses mal blieben 40.000.000 DM liegen), und für's nächste Jahr gestrichen!

Doch nun zu etwas erfreulicherem: Der neue Vize-Präsi heißt Professor Körner (was nicht heißen soll, daß sein Vorgänger irgendwie unerfreulich war, aber er schien selbst ganz erleichtert). Nahalla-Marsch, Feuerwerk...

Zum krönenden Abschluß brachte die Gruppe der nichtwissenschaftlichen MitarbeiterInnen einen Antrag ein, in dem das StudentInnenwerk dazu aufgefordert wird, endlich Mehrweg-Flaschen in der Mensa zu verkaufen. Falls steter Tropfen auch einen Granitblock höhlt, müßte es bald soweit sein...

uli

Auch vom TAT rezensiert:

Marktführer-Adreßhandbuch

„Erneuerbare Energiequellen – Rationelle Energieverwendung“

Das vorliegende Handbuch gibt einen Gesamtüberblick über Firmen und Institutionen, die sich mit erneuerbaren Energiequellen und rationeller Energieverwendung beschäftigen. Über 1000 Forschungsinstitute, Hersteller, Planer, Verbände, Vereine, Beratungs- und Ausbildungsstätten sind in die folgenden Fachgruppen untergliedert: Sonnenenergie, Windenergie, Biomasse, Wasserstoff, Wasserkraft, Geothermie, Solararchitektur, Wärmepumpen, KWK, Energiespeicherung, Steuerung und Regelung, Energieversorgungskonzepte, Energiewirtschaft und Verlage.

Jeder Eintrag enthält neben der Adresse und Ansprechpartner eine kurze Vorstellung der Tätigkeiten. Damit wird dieses Handbuch zum wertvollen Helfer bei der Suche nach Praktikumsplätzen, Herstelleradressen usw.

Klaus Dapp

Erneuerbare Energiequellen –
rationelle Energieverwertung:
Herausgeber:
Fachinformationszentrum Karlsruhe
2. aktualisierte und erw. Auflage 1991
Verlag C.F. Müller, Karlsruhe
ISBN 3-7880-7407-8

Leserbrief

vom 21.9.91 betr. Heag-Karte (?)

Liebe Mitstudenten und Mitstudentinnen!

Vor ein paar Tagen bekam ich meinen Studentenausweis zusammen mit den Immatrikulations-Bescheinigungen zugesandt. Sehr zu meiner Verwunderung mußte ich feststellen, daß diesen Unterlagen ein Schreiben des ‚Allgemeinen Studentinnenausschusses der Studentinnenschaft der TH Darmstadt‘ beigefügt war. Ich kann mir leider nicht erklären, warum mir als Mann ein Schreiben zugesandt wird, das offenbar nur an Frauen gerichtet ist. (Ich hatte jedenfalls beim Lesen den Eindruck.)

Ich jedenfalls bin ein Mann, fühle mich als solcher und möchte auch einer bleiben. Sollte man dies am Namen nicht erkennen können, gibt es auf dem Datenkontrollbogen die Rubrik Geschlecht und dort steht eindeutig ‚MÄNNLICH‘. Vielleicht solltet Ihr Euch vor dem Abfassen neuer Rundschreiben einmal über die Zielgruppe klar werden. Entweder Ihr möchtet alle Studenten ansprechen, dann sollte dies auch zum Ausdruck gebracht werden. Wolltet Ihr aber tatsächlich nur Frauen ansprechen, dann würde ich das Versenden der Kopien an Männer als rausgeworfenes Geld betrachten.

Mit freundlichen Grüßen Kai Schumacher

„In meinem Paß steht: ‚Der Inhaber dieses Passes ist Deutscher.‘ [...] Im Paß meines Bruders steht derselbe Satz wie in meinem. Er hat sich nie daran gestört. Wieso sollte er auch? Der Satz ist ihm auf den Leib geschneidert. Aber wenn da stünde ‚Die Inhaberin dieses Passes ist Deutsche‘, so wäre das nicht nur falsch, sondern eine Katastrophe. Die Paßbehörden würden sich vor Männerbeschwerden kaum retten können, denn welcher Mann läßt sich schon gern ‚Inhaberin‘ und ‚Deutsche‘ schimpfen?

Weibliche Bezeichnungen sind für Männer genauso untragbar wie weibliche Kleidungsstücke. Und doppelter Papierkrieg ist für Behörden zu aufwendig, also werden uns Frauen die männlichen Bezeichnungen zugemutet. Es ist die einfachste Lösung. Frauen sind erstens geduldig, und zweitens sind männliche Bezeichnungen sowieso viel schöner und kürzer und praktischer und irgendwie edler und überhaupt allgemeiner.“

[...]

„Wird ein Mann als Verkäuferin, Hausfrau, Fachfrau, Beamtin, Ärztin, Dame, Deutsche, Inhaberin o.ä. bezeichnet, so bringt ihn das völlig aus der Fassung. Es ist ihm etwa so gräßlich, wie wenn er mit Vornamen Rosa hieße oder neckisch in den Po gekniffen würde.“

[...]

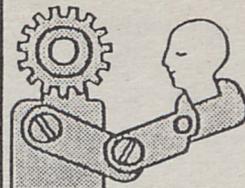
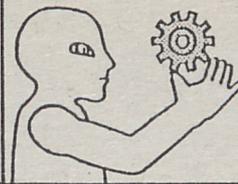
„Und nun noch eine ganz schwierige Frage: welche der nachstehenden Substantive bezeichnen Menschen? Büchsenöffner, Schornsteinfeger, Korkenzieher, Staubsauger, Automat, Diplomat, Bovist, Dentist, Praktikant, Hydrant, Motor, Autor, Direktor, Transistor.

Antwort: Alle und nur die, die eine -in-Movierung erlauben. Vielleicht wäre es doch ungünstig, das -in abzuschaffen. Wir brauchen es offenbar, um Männer von Maschinen, Pilzen und dergleichen unterscheiden zu können.“

aus: Luise F. Pusch, Das Deutsche als Männersprache, Frankfurt/M 1984

TREFF ANGEPASSTE
TECHNOLOGIE e.V.
c/o ASTATHD
Hochschulstr. 1
6100 Darmstadt

TAT



TECHNIK

FÜR MENSCHEN

Sa 16.11. 10.00 Uhr

Raum 11/21

Workshop:

Sonnenkollektorbau

Anmeldung in den ASTA-Büros
Es wird ein Unkostenbeitrag erhoben.

Di 3.12. 19.00 Uhr

Raum 11/23

Streitgespräch:

Solarmobil - Verkehrsmittel der Zukunft?

Dirk Oblong, Mitarbeiter im Arbeitsbereich Verkehr der 'Grünen' im hess. Landtag
Teddy Woll, AKASOL Darmstadt

Do 12.12. 20.00 Uhr

Repräsentationsräume der THD im Schloß

Verleihung des 5. TAT-Förderpreises

Sa 1.2. 9.00 Uhr

Exkursion:

Solaranlagen in der Praxis

Anmeldung bis 10.1. in den ASTA-Büros. Unkostenbeitrag 20,- DM.

Sa 8.2. 10.00 Uhr

Workshop:

Photovoltalk

Anmeldung ab Januar in den beiden ASTA-Büros
Es wird ein Unkostenbeitrag erhoben.

Zusätzlich zu dieser Veranstaltungsreihe empfehlen wir:

'Wege in die Solargesellschaft', eine Vortragsreihe der Projektgruppe Solarenergie und des IKU an der FHD

Der TAT trifft sich jeden Mittwoch um 18.30 Uhr im ASTATH

(Raum 11/50)

Arbeitsgruppe 'Abfallvermeidung': Mittwochs 19.30 Uhr im ASTA

Umweltberatung: Dienstags von 11.00 bis 13.00 Uhr

TAT-Raum in der Mensa-Lichtwiese (Raum 50)

Projektgruppe Solarenergie

Wege in die Solargesellschaft

27.11.91, 17.30 Uhr
FHD, Maschbaugebäude,
Raum 110

**Energieverbrauch und Umweltbelastung:
Analyse und Steuerung**
Prof. Dr. L. Jarass, FH Wiesbaden

11.12.91, 17.30 Uhr
FHD, Maschbaugebäude,
Raum 110

**Systemanalyse und Szenarien eines Übergangs
in die Sonnenenergiewirtschaft**
Dr.-Ing J. Nitsch, Deutsche Forschungsanstalt
für Luft- und Raumfahrt, Stuttgart

Mittwochabend-Vorträge des FB Architektur

27.11.91, 18 Uhr
Lichtwiese, Raum 60/93

Harald Szemann, Tegna
Monte Verità:

4.12.91, 18 Uhr
Lichtwiese, Raum 60/93

Amancio Guedes, Porto
Werkbericht

11.12.91, 18 Uhr
Lichtwiese, Raum 60/93

Peter Wilson, Julia Bolles, London/Münster
Werkbericht

Von der Weltgeschichte zur Globalgeschichte

ZiT-Vortragsreihe/SEL-Stiftungsprofessur: Prof. Dr. Wolf Schäfer

27.11.91, 17.00 Uhr
Schloß, Raum 56

Das Weltgericht über die Weltgeschichte

4.12.91, 17.00 Uhr
Schloß, Raum 56

**Umweltgeschichte I: Das Antlitz der Erde, seine langsame
Entdeckung und schnelle Änderung**

18.12.91, 17.00 Uhr
Schloß, Raum 56

**Umweltgeschichte II: Die Veränderung des Antlitzes
der Erde, ihre permanente Beobachtung und kontroverse Interpretation**

Treffpunkt Dritte Welt

„Eine Welt auf der Flucht“

26.11.91, 20 Uhr
Elisabethenstr. 51

Asyl-Land Deutschland
Ronald Klingler, Diakonisches Werk Darmstadt

Ringvorlesung ‚Einführung in die Umweltwissenschaft‘

Belebte Umwelt und Landschaft

14.11.91, 18.10 Uhr
Raum 47/053

**Renaturierung von Fließgewässern
am Beispiel der Mümling**
Prof. Dr.-Ing. W. Schröder, FB 13

21.11.91, 18.10 Uhr
Raum 47/053

**Fließgewässer-Renaturierung
vor allem aus botanischer Sicht**
Prof. Dr. G. Große-Brauckmann, FB 10

28.11.91, 18.10 Uhr
Raum 47/053

Fauna, Flora, Habitate in der Stadt
Prof. Dr. R. Kinzelbach, FB 10

5.12.91, 18.10 Uhr
Raum 47/053

Stadtökologie in der Planungspraxis
Prof. R. Mürb, FB 15

12.12.91, 18.10 Uhr
Raum 47/053

Bio-Metereologie des Menschen in der Stadt
Prof. Dr. Manier, FB 6

Zwangsarbeit in Arheilgen

Ausstellung im Gemeindezentrum der Kreuzkirchengemeinde
Jakob-Jung-Str. 29, 10.-20.11.91, Mo-Fr 10-12 und 16-18 Uhr, Sa+So 15-18 Uhr

15.11.91, 20.00 Uhr

**Zwangsarbeit, ein bitteres Kapitel
der deutschen Geschichte**
Klaus Heuer, Frankfurt, Projektleiter ‚Spurensuche‘

Vereinigter Nationalitätenkonflikt

1.12.91, 17 Uhr
Bessunger Knabenschule

Der ‚Vereinigte Nationalitätenkonflikt‘ spielt Kompositionen von Iwan Malachowskij. Iwan versucht, durch die Mischung bekannter Stile neue Höreindrücke zu vermitteln. Die rassige Mischung vom ‚Nationalitätenkonflikt‘ beinhaltet vor allem Rockjazz und russisch-jüdische folkloristische Elemente. Das Repertoire reicht von reiner Unterhaltung bis zu etwas anspruchsvollerer Musik.

Feste Termine (Stand 6.11.91)

Öffnungszeiten der AStA-Büros:	
Büro Stadtmitte (Tel. 162117)	Mo-Fr 9.30-13 Uhr im Gebäude 11, Raum 50
Büro Lichtwiese (Tel. 163117)	Mo-Do 10.30-13.00 Uhr im ‚Glaskasten‘ in der Mensa
AStA-Termine:	
AStA-Sitzung	Mo 18 Uhr im AStA
BAFöG-Beratung	Mo 13.30-16.30 Uhr in der Mensa LiWi im ‚Glaskasten‘
Sozial- und Wohnberatung	Di 14.00-15.00 Uhr im AStA-Büro Stadtmitte
TAT-Umweltberatung	Di 11-13 Uhr in der Mensa LiWi, Raum 60
AStA-Rechtsberatung	Di 14-15 Uhr, Infos im AStA-Büro
Fachschaften-Plenum	Alle 3 Wochen Mi, 16.30 Uhr im AStA
AusländerInnen-Ausschuß	Mi 9-11 Uhr und Fr ab 14 Uhr im AStA
AusländerInnen-Referat	Mo 11-13 Uhr und Di 10-12 Uhr
Frauenreferat	Mi 19.30 Uhr im AStA
HochDruck-Redaktionssitzung	variabel, im AStA-Büro erfragen
Verkehrsgruppe	Mi 20 Uhr im AStA
Hochschulgruppen:	
Juso-Hochschulgruppe	Di 19 Uhr im Juso-Keller (Geb.11)
LSD (Liberales Studenten Darmstadt)	Mi 19 Uhr im ‚Barfög‘ (ehem. Karlshof-Kneipe)
Internationale Liste	Di 19 Uhr im AStA
FACHWERK	Di 20 Uhr in der BI-Fachschaft oder AStA
Andere Gruppen und Initiativen:	
TAT (Treff Angepaßte Technologie)	Mi 19.30 Uhr im AStA
Pink & Purple	Di 19 Uhr in 11/101
BUND-Jugendgruppe	Do 19 Uhr in 11/25
Andere Termine oder Terminänderungen werden im AStA-Büro angenommen!	



„...Ratten sollten es sein – Ratten und Mäuse – nicht Elefanten!“