

Alle Studenten haben morgens die gleichen Probleme: Überfüllte Busse, platte Fahrradreifen oder verstopfte Straßen verleiden den Weg zur Uni. UNICUM wollte es genau wissen: Wie kommt Studi am besten zum Seminar? Wir ließen Auto, öffentliche Verkehrsmittel und Fahrrad gegeneinander antreten. Tatort: Bielefeld – eine mittelgroße Studentenstadt mit Campusuniversität. Ausgangspunkt: Studentenweg im Stadtteil Bethel. Startzeit: 13.05 Uhr.



TOUR DE BIELEFELD

Mit Auto, Rad und Bahn zur Uni

RECHTS VOR LINKS

Wagen starten, erster Gang und ab geht's. Kaum runter vom Parkplatz und schon überhole ich Christina. Sie ist redlich bemüht, zu Fuß die nächste Haltestelle zu erreichen. Nach wenigen Metern lasse ich auch Sylvia auf ihrem Rad hinter mir: Das Feld wäre aufgeräumt. Ob es mir etwas nützen wird, muß sich jedoch erst noch herausstellen.

Denn schon im Grenzweg verliere ich die ersten Minuten. Er ist nur einspurig befahrbar und ständig kommt Gegenverkehr. Um mich abzulenken, stelle ich erst einmal das Radio an: Musik, die neuesten Nachrichten. Entspannung pur. Vorausgesetzt, ich muß mich nicht ständig auf das ewige „Rechts vor Links“ konzentrieren. Wie zum Beispiel im Kantensiek. Anfahren, abbremsen, anfahren, abbremsen...

Lange geht das nicht so. Vor mir liegt bereits die Ladebeckstraße – breit, mehrspurig und damit der heimliche Traum der – Vorfahrt beachten! – gestreßten Autofahrer. Die Universität ist bereits ausgeschildert, und das Glück lächelt mir in Form von grünen Ampeln zu. Freie Fahrt also und ein freier

Kopf, um mich am Schnurren des Motors zu freuen. Und daran, daß es Fußgänger und Radfahrer eigentlich viel schlechter haben als ich. Ob's regnete oder bitterkalt wäre – ich hätte damit keine Probleme.

Mittlerweile befinde ich mich auf der Stapenhorststraße – einer Einkaufs- und Geschäftsstraße. Rechts und links versuchen verzweifelte Passanten, die Straße zu überqueren, während Fahrradfahrer Blumenkästen ausweichen und ins Straucheln kommen. Wenn hier richtig das Einkaufsieber entbrennt, möchte ich nicht unbedingt im Getümmel mitmischen.

Die grüne Welle bleibt, ich aber verschwinde in die Kurt-Schuhmacher-Straße,

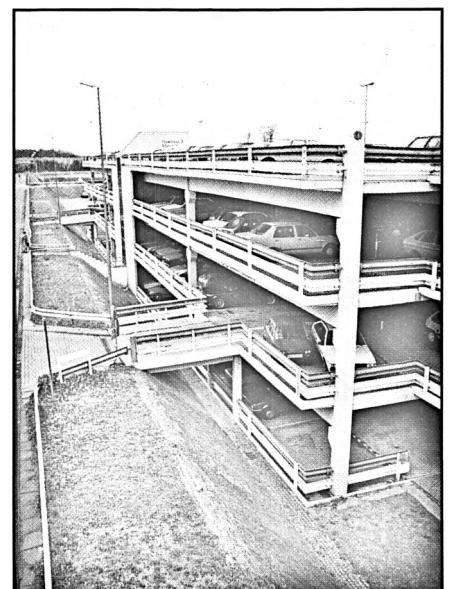
der Uni-Beschilderung folgend.

13.21 Uhr: Schnell noch das nach Urin stinkende Parkhaus überwinden, rauf zur Unibibliothek und... Erste!!!

EVELYN GRAU



Fotos (6): Andreas Höfer



Als erste am Ziel: Autofahrerin Evelyn.

SCHLAGLÖCHER UND MATSCHPFÜTZEN

Es kann losgehen. Petrus ist mir wohlgesonnen und als eingeschworene Radfahrerin freu ich mich auf den beschwingten Tritt in die Pedale. Die erste Wegstrecke wähle ich durch's Grüne an der Promenade entlang, um das Notwendige mit dem Angenehmen zu verbinden. Aber Mountainbike-Unerprobte oder Schwangere sollten die Fahrt über Schlaglöcher und Matschpfützen dieses idyllischen Weges lieber sein lassen. Dafür bietet mir die „Schöne Aussicht“ den Blick über Bielefeld.

Im Auto oder Bus möcht' ich jetzt auf keinen Fall sitzen, denke ich mir, als ich die S-Bahn-Haltestelle Bethel hinter mir lasse. Nur für einen kurzen Moment beneide ich meine Kolleginnen, als ich den eineinhalb Meter engen Weg entlang der vierspurigen Arthur-Ladek-Straße vor mir sehe, den sich Drahtesel und Fußgänger teilen müssen. Ein typisches Beispiel für kostensparende Verkehrsplanung: auf Kosten von Radfahrern und Fußgängern nämlich. Was früher noch ein einfacher Trottoir war, ist mittels eines Schildes zum multifunktionalen Fahrrad-Fußgängerweg mutiert.

Nach fünf Minuten Fahrt fühle ich mich wie der „lonesome biker“, der ge-



gen seine (Auto-)Scharen von Feinden (vergeblich) ankämpft. Aber dann: Satte Grün vor der Kunsthalle an der Alfred-Bozi-Straße entschädigt mich, und ich kann ohne Parkplatznöte und verärgertes Hupen hinter mir kurz anhalten. In der Stapenhorststraße kommt das verkehrs-planerische Sparmodell Nr. 2 zum Tragen. Hier bin ich ein vollwertiger Verkehrsteilnehmer und darf mit den Autos um die schmale Straße durch die Bielefelder Einkaufswelt konkurrieren – hier wurde der Fahrradweg einfach von der Straße abgezweigt.

Endlich: Nach 15 Minuten das erste Schild mit Aufschrift „Universität“. An der Kurt-Schuhmacher-Straße endet der Fahrradweg; ich ziehe den kleinen Umweg durch die Grünanlagen um die

Endstation
Sehnsucht
Die Uni
Bielefeld

Radlerin vor Uni-Landschaft:
Sylvia.



Uni vor, pumpe meine Lungen voll und bin richtig wach und frisch, als ich um 13.25 Uhr mein Rad am Seiteneingang der Uni absperre. Zwanzig Minuten habe ich heute zumindest schon etwas für meinen Körper getan. Sitzen muß man als Student ohnehin genug.

SYLVIA BUCKL

SITZEN, LAUSCHEN, GUCKEN

In der Hoffnung, in nächster Nähe eine Bus- oder U-Bahn-Haltestelle vorzufinden, mache ich mich auf den Weg durch die ruhigen Straßen Bethels. Daß mich meine beiden Mitstreiterinnen längst überholt haben, stört mich keineswegs. User mit alten Gärten, ein zugewuchener Friedhof, ein zur Kirche umgebautes, altes Industriegebäude – während die anderen vorbeihuschen, gibt's für mich jede Menge schöner Dinge zu entdecken...

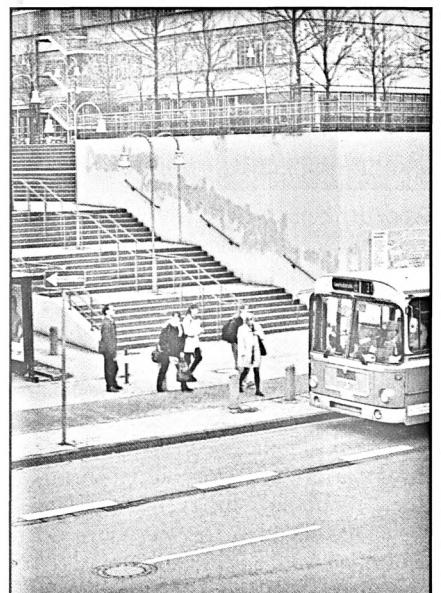
Schon nach drei Minuten glaube ich eine Bushaltestelle gefunden zu haben – aber weit gefehlt! Die Busse, die hier verkehren, gehören zu den psychiatrischen Kliniken Bethels und verkehren zudem nicht zwischen 13.00 und 14.00 Uhr. Mein vermeintlich kurzer Spaziergang wächst sich zu einem zwanzigminütigen Fußmarsch aus.

Letztlich doch an der U-Bahn-Haltestelle angekommen, teile ich mir mit ein paar StudentInnen und älteren Leuten die Plätze, die uns lärmende Schulkinder übriglassen. Die Zeit und ich mit ihr gleiten dahin: Sitzen, lauschen, gucken. Nach acht Minuten Fahrtzeit verlasse ich die Linie 1 am Hauptbahn-

hof, mische mich ins Gewühl, erreiche per Rolltreppe wieder das Tageslicht und muß mich, da schlecht beschildert, bis zur Busabfahrtsstelle durchfragen. Für ganze zwei Mark bekomme ich einen Stehplatz, der Bus quält sich durch die Straßen und ich stelle fest, dreiunddreißig Pfennig zu viel ausgegeben zu haben. Mit der „Bielefeld Karte“ hätte ich für schlappe 1,67 DM den ganzen Tag freie Fahrt gehabt.

Endlich erreiche ich die Universität. Um 13.50 Uhr: eine knappe halbe Stunde nach meinen beiden Kolleginnen. Ich bin zwar die Letzte, aber ausgeruht und trotz der Dreiviertelstunde Fahrt

Stadtfreundliche Karte Wege vom Hör zum



Skeptischer Blick:
Wann kommt die nächste Bahn?

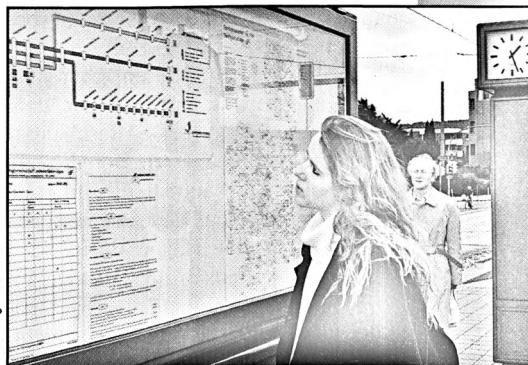


Foto: Holger Jemrich

DIE LUST BEIM FAHREN

Eine in dieser Form noch nicht dagewesene Zusammenarbeit zweier wissenschaftlicher Institute brachte jetzt erstmalig verlässliche Ergebnisse zu einer Frage, die seit Studenten-Generationen nicht definitiv beantwortet werden konnte: Welcher Zusammenhang besteht zwischen der PS-Stärke eines Fahrzeugs und dem Erfolg in der Anbahnung amouröser Beziehungen? Anders gefragt: „Habe ich mit einem studententypischen, moderat motorisierten Fahrzeug überhaupt Chancen beim anderen Geschlecht?“

Wir veröffentlichen im folgenden Auszüge aus den Testprotokollen dieses Versuchs. Aus Kostengründen und wegen der Reliabilität der Erhebung wurden Studenten als Versuchspersonen gewählt.

Testperson 1: Trond T., studiert Angewandte Islamwissenschaften, Alt-Per-sisch. Testfahrzeug: Mazda 121.



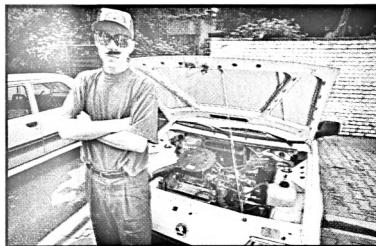
Trotz der beim weiblichen Geschlecht wohlgeleiteten und als besonders harmonisch empfundenen Eiform des Mazda machte „unser Schwede“, wie ihn das gesamte Team bald scherzhaft nannte, keine guten Erfahrungen mit dem kleinen Japaner. Wegen der vielen jungen und äußerst attraktiven Damen, die Trond während der ersten zwei Wochen zur Uni chauffieren durfte, ergriff eine Gruppe eifersüchtiger Physikstudenten die Initiative. Der Wagen wurde schließlich von einem Sondereinsatzkommando aus dem Isotopenlabor befreit, wo seine metallic-lackierte Karosserie für Laserstrahl-Experimente mißbraucht wurde.

Testperson 2: Martina M., Doktorandin in „Vergleichender Altertumforschung“. Testfahrzeug: Fiat Panda.



Martina war ein glatter Ausfall. Nachdem sie allen potentiellen Bewerbern ausgiebig demonstriert hatte, wie leicht und unkompliziert das Test-Fahrzeug sich auf den beengten räumlichen Verhältnissen eines Uni-Parkplatzes abstellen läßt, und darüber die wesentlichen Testabsichten vernachlässigte, machte sie aus der Not eine Tugend. Bereits nach der ersten Woche gab sie ihre Wohnung auf und wählte den Panda als neue Behausung. Kommentar: „Die Liegesitze sind super, der Aschenbecher ist beleuchtet, die Heizung verbraucht extrem wenig Öl. Was soll ich mit den Kerls, wenn ich so 'ne Top-Wohnung haben kann?“

Testperson 3: Hagen K., Betriebswirtschaftler. Testfahrzeug: Skoda Favorit.



Zunächst war Hagen mit seinem Los nicht übermäßig glücklich. Allerdings hatte er sehr schnell spitz bekommen, daß der 54 PS starke Motor einen röhrendreifenquitschenden Durchzug besitzt. Bei seinen Fahrten über den Prachtboulevard konnte er mit dem Geräusch-Stakkato aus Beschleunigung und abruptem Bremsvorgang ein ums andere Mal lautmalend Aufsehen erregen. Sobald die Damen zugestiegen waren, verstrickte Hagen sie in einen gepflegten Austausch über die technischen Vorzüge seines Gefährts. Standardeinleitung: „Du glaubst ja nicht, wie so ein Aluminium-Motor glänzt...“

Testperson 4: Joachim von der G., Student der Politikwissenschaften. Testfahrzeug: Opel Corsa mit Faltdach.



Fotos (4): Ralf Krieger

Ein sattes „schnapp“ war sein Schicksal: Als Diplomatensohn Joachim das Faltdach seines Testfahrzeugs angesichts einer Schönwetterfront in die Halterung sinken ließ, fühlte sich die flanierende 21jährige Natascha Freifrau von der Lausitz angesprochen. Auf den nachfolgenden Freiluftfahrten kam man sich schnell näher. Zusammen mit Nataschas Vater, der angesichts des Oben-Ohne-Flitzers ein „sparsam und dennoch mit Stil, der Junge“ nicht verkneifen konnte, will Joachim die ehemals in Familienbesitz befindliche Manufaktur in „Mitteldeutschland“ wieder in die Gründerhände überführen.

Testperson 5: Sabine P., Geisteswissenschaftlerin. Testfahrzeug: VW Polo. Die von Freundinnen und Familie als „eher still“ beschriebene Sabine verschwand nach 3 Tagen spurlos. Eine Postkarte aus Nizza-Südfrankreich trug nur den miraculösen Satz: „Endlich weiß ich, was ich wirklich will...“. Eine weitere Postkarte erreichte die Familie einige Wochen später: „Herzliche Grüße! Ich habe hier unten einen braun-gebrannten Schwaben (der wär' auch was für dich, Mami) kennengelernt, mit dem zusammen ich mein Geld im Schichtdienst als Fahrerin unseres eigenen VW-Polo-Urlauber-Sammeltaxis verdiene. Pro Fahrt nehmen wir sieben Leute mit – und keiner beschwert sich. Weil wir gut verdienen, hängt jeden Abend eine Flasche Pompon Rouge zum Feiern dran. Ich hab's ja immer gesagt: Mit guten Ideen und dem richtigen Werkzeug kann man es weit bringen – sogar als Germanistin.“ U.H.

ZUG UM ZUG

Welches Verkehrsmittel wählt ein Professor für seine Dienstreise? Gängige Meinung: Das Flugzeug! Doch weit gefehlt. Ob nämlich Augsburg oder Kiel: ProfessorInnen fahren in der Regel mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Eine Umfrage von UNICUM ergab, daß das Flugzeug fast nur noch bei Auslandsreisen an die Startbahn rollt. An der Universität Kiel z. B. belief sich die Zahl der Flugreisen im Jahr 1991 auf ca. 3000, darunter 2800 Auslandsreisen. An letzter Stelle in der Hitliste der Verkehrsmittel steht der PKW. Denn eine Genehmigung von Dienstreisen mit dem privaten Wagen erfolgt nur in begründeten Ausnahmefällen, so Rudolf Dreier, Pressereferent der Universität Freiburg.

„Die Verkehrsmittelwahl der Professoren hängt jedoch von mehreren Faktoren ab“, erläutert Günther Kronenbitter, Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität Augsburg. Zum Beispiel vom Faktor Zeit. Die Vorträge liegen oft zeitlich eng beieinander. Und die Professoren müssen meistens am nächsten Tag wieder im Hörsaal stehen. Da bleibe ihnen gar nichts anderes als das Flugzeug übrig, erläutert Kronenbitter.

Doch auch er bestätigt, daß Prof's verstärkt auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen. Denn Zeit ist Geld – und ihre „vorlesungsfreie Zeit“ nutzen Professorinnen und Professoren nicht zuletzt mit der Lektüre von Büchern. Und wo können sie dies besser als im Zug?

Weg von den Flughäfen, rein in die Bahnhöfe: Die Universitäten Augsburg, Freiburg, Hamburg, Kiel und Koblenz vermelden übereinstimmend die neu entbrannte Professorenliebe zum Schienenverkehr. Ob die alte Liebe zum Flugzeug generell gerostet ist, läßt sich nicht mit Sicherheit sagen. Einige Universitäten, darunter die in Berlin, Bremen und Stuttgart, sahen sich außerstande, eine Auskunft über Verkehrsvorlieben ihrer Professoren zu erteilen.

EVELYN GRAU



ERLEBNIS REISEN

Seit einem halben Jahr fährt Klaus, Wirtschaftsstudent in Köln, fast jedes Wochenende nach Hannover, um seine Freundin zu besuchen. Auf die Frage seiner Kommilitonen, wie er Wochenendtrips von seinem kärglichen Bafög finanziere, antwortet er: „Wenn du per MFZ fährst, ist das gar nicht so teuer. Wenn ich Glück habe, kostet mich der Spaß hin und zurück 60 Mark.“



Weitere Erläuterungen waren überflüssig. Was sich hinter MFZ verbirgt, weiß aus seiner Generation mittlerweile fast jeder. MFZ steht für Mitfahrzentralen. In ihnen finden Menschen mit gleichen Reisezielen zusammen, um sich brüderlich die Kosten zu teilen. Der Fahrer stellt das Auto und erhält dafür von seinen Fahrgästen ca. 25 Pfennig pro Kilometer. Zusätzlich zahlt der Fahrgast eine Vermittlungsgebühr an die MFZ, deren Höhe sich ebenfalls nach den zurückgelegten Kilometern bemißt. Die Angebote der MFZ richten sich längst nicht mehr an eine bestimmte Klientel. Mittlerweile zählen MFZs Fahrgäste aus allen sozialen Schichten und Altersklassen zu ihren Kunden. Neben Studenten sitzen immer öfter auch Professoren und Geschäftsreisende in den MFZ-Autos. Den Rekord bei der Beförderung älterer MFZ-Kunden dürfte wohl die MFZ in Münster halten. Sie hat einer 91 Jahre alten Frau eine Reise vermittelt.

MFZ: „On the road again...“

Die wachsende Gesellschaftsfähigkeit der MFZ hat mehrere Gründe. Zum einen können Fahrer und Mitfahrer Geld sparen. Zum anderen wird durch eine bessere Auslastung von Autos die Um-

welt geschont. Nicht zu unterschätzen ist auch der soziale Aspekt des Reisens per MFZ: Man reist kurzweiliger und lernt Leute kennen. Die Angebote der MFZ sprechen damit auch Menschen an, die beim Reisen das „on the road“-Feeling, sprich das Abenteuer suchen. Schließlich wissen Fahrer und Mitfahrer in der Regel vor der Fahrt nicht, mit wem sie das Vergnügen haben werden: Mit dem wortkargen Einzelgänger oder dem aufgeschlossenen Menschenfreund...

Zusätzliche Anreize, per MFZ zu reisen, bieten seit letztem Jahr die „Citynetz“-Mitfahrzentralen. Unter diesem Namen haben sich im November letzten Jahres die 21 größten Mitfahrzentralen zusammengeschlossen, um noch kundenfreundlicher zu arbeiten.

Die Citynetz-MFZ sind miteinander durch Datenfernübertragung verbunden und bundesweit über die jeweils lokal gleiche Nummer zu erreichen. Dies soll ein einheitliches Erscheinungsbild, schnellere Buchung und zusätzlichen Service ermöglichen. Dazu gehören Rückruf bei Eingang einer gewünschten Fahrt, Rückfahr-Buchung bereits bei Aufnahme der Hinfahrt und Kindersitzverleih. Einen Aufpreis für diesen Service gibt es nicht. Mittelfristig wollen die „Citynetz“-Mitfahr-Zentralen ihren Reise-Service in jeder Stadt ab 100.000 Einwohner anbieten. Abgewickelt werden soll das Geschäft über den telefonischen Service. Durch Bezahlung per Einzugsermächtigung erübrigt sich der zeitraubende Besuch in der Zentrale.

Nicht zuletzt um die Angebote von „Citynetz“ mehr Menschen schmackhaft zu machen, weist Geschäftsführer Wolfgang Braunschweig noch einmal auf die Umwelt-Vorteile des MFZ-Reisens hin. „Zwei von drei Autofahrten“, so Braunschweig, „könnten dadurch wegfallen und damit den Verkehr auf deutschen Straßen deutlich verringern.“ Und dies ist bei 600.000 Fahrten, die die 21 Citynetz-Agenturen im letzten Jahr ca. 900.000 Mitfahrern vermittelt haben, eine ganze Menge. Übrigens überlegt sich Klaus, als Mitfahrer in den Semesterferien nach Schottland zu reisen. Auslandsreisen vermitteln die MFZ und die ihnen angeschlossenen Reisebüros nämlich auch.

ANDRÉ BAUER

EIN TEURES VERGNÜGEN

Ein langjähriges Gerücht hat sich jetzt erledigt, weil es Tatsache geworden ist: Der Hindenburgplatz, Münsters bisher einziger kostenloser Parkplatz in Uni-versitäts- und Innenstadtnähe, ist seit kurzem gebührenpflichtig. Die Wirklichkeit hat damit auch die Provinz eingeholt.

Mehr als 1000 studentische Autofahrer haben bisher täglich von der Parkmöglichkeit auf dem riesigen Hindenburgplatz Gebrauch gemacht: Das tägliche Chaos auf der Fläche – wildes Kreuz- und Querparken und zahlreiche Beulen im Blech, weil die Markierung fehlte – war der knirschende Beweis.

Dieses Chaos hat der Regierungspräsident von Münster nunmehr unter Kontrolle. Das Parken kostet für jede angefangene Stunde eine Mark. Dauerparker können für 80 DM pro Monat ihr Auto stehenlassen – ausschließlich der Zeit, in der eine Kirmes, ein Zirkus oder andere Veranstalter auf dem Hindenburgplatz gastieren.

Das Bewirtschaftungsrecht der landeseigenen Fläche vergab der Regierungspräsident an die gemeinnützig arbeitende Behindertenwerkstatt „Westfalenfleiß“. Diese sorgte für Parkflächenmarkierung (900 Einstellmöglichkeiten) und schuf für zehn Behinderte eine Vollzeitarbeitsstelle in der Parkplatzbe-wachung (und im Abkassieren). Immerhin: Die jährlichen Unterhaltskosten „in sechsstelliger Höhe“ müssen nun nicht mehr aus Steuergeldern gedeckt werden, sondern werden vom Parker direkt bezahlt.

Wo die regelmäßigen Pendler – insbesondere die, die nicht auf Bus oder Bahn zurückgreifen können – ihr Auto lassen sollen, ist indes ihr Problem. Der Regierungspräsident bietet, so ließ es sich einer Pressemitteilung entnehmen, Parkalternativen am Stadtrand in Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr an. Schließlich soll der Individualverkehr (weil auch hier täglicher Stau in alle Richtungen schon vor der Stadtgrenze beginnt) weiter eingeschränkt werden.

Für Studenten aus der Provinz wird das tägliche Erreichen der Uni allmählich zu einer Odyssee! Und zu einer teuren Angelegenheit...

JAN LIES

RUN AUFS RAD

Die 13. Sozialerhebung des Deutschen Studentenwerkes (DSW) hat es an den Tag gebracht: Studenten benutzen auf dem Weg zur Uni am liebsten das Fahrrad. Waren es 1988 noch bundesweit 30 Prozent, die mit dem Drahtesel gen Hörsaal strampelten, so hatten im vergangenen Jahr bereits satte 36 Prozent ihr Herz ans Rad verloren.



Ein zweiter Trend: Frauen schwingen sich eher auf den Sattel als Männer. 1988 wurde ermittelt, daß bundesweit 30 Prozent der Frauen (neben 25 Prozent der Männer) per Rad an die Uni kommen. Wie es 1991 mit der geschlechtsspezifischen Verkehrsmittelwahl aussah, ist noch unbekannt. Die Daten werden zur Zeit ausgewertet.

MANN RADELT WINTERS VORN

Nun aber stolz die Flagge der Fahrrad-Freundinnen zu hissen, sollten Frauen sich tunlichst verkneifen – die Zahlen gelten nur für den Sommer! Im Winter nämlich radeln sich die Männer nach vorne. Tübingen zum Beispiel verfügt über 19,2 Prozent wintertaugliche Studenten gegenüber 17,1 Prozent winterfesten Studentinnen. Soweit das Verkehrspanorama 1988. Für 1991 geht man davon aus, daß sich keine Veränderungen ergeben haben. Dafür aber neue Fragen. Die brennendste: Was machen die ostdeutschen Studierenden?

Antwort: Sie gehen zu Fuß (40 Prozent) oder kommen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (37 Prozent) zur Uni. Dies – so die Studie – ist zum größten Teil auf die Wohnverhältnisse zurückzuführen. Die meisten ostdeutschen Studierenden wohnen in der näheren Umgebung der Uni. So fahren denn auch lediglich 15 Prozent mit dem Fahrrad und nur schlappe acht Prozent

mit dem Wagen zur Hochschule. Im Westen Deutschlands dagegen war (und ist, so die Prognose) die Zahl der PKWs an der Uni zweistellig: In Marburg zum Beispiel konnten 35,7 Prozent nicht von ihrem Auto lassen, in Tübingen sogar 43,2 Prozent. Dieser Anstieg ging zu Lasten der Fußgänger und der Benutzer des öffentlichen Verkehrs. Mit anderen Worten: Die „neuen“ FahrradfahrerInnen sind nicht zwangsläufig „alte“ AutofahrerInnen. Vielmehr werden es gefrustete „ehemalige“ BenutzerInnen der öffentlichen Verkehrsmittel sein.

NAHVERKEHR ZU LANGSAM

„Studierende, die öffentliche Verkehrsmittel benutzen, brauchen im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln und in Relation zu der Entfernung, die sie zurücklegen, bedeutend mehr Zeit als ihre Kommilitonen“, ist zum Beispiel in der Studie „Student in Tübingen“ nachzulesen. Konkret: Die Studierenden in der schwäbischen Uni-Idylle brauchen durchschnittlich 14,7 Minuten zu Fuß, 28,2 Minuten mit dem PKW und 40,9 Minuten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln vom Wohnort zur Vorlesung. Ähnlich sieht es in Köln aus. 50 Prozent derjenigen, die ihren Anfahrtsweg per Auto bzw. Rad oder gar zu Fuß bestreiten, gaben an, aufgrund der längeren Fahrzeiten nicht auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen zu wollen. Hinzu kämen die höheren Fahrkosten.

Doch es scheint noch andere Gründe für die Flaute beim Schienenverkehr zu geben. Unter anderem den Zusammenhang zwischen Wohnform und Verkehrsmittelwahl. Studierende, die in Wohngemeinschaften, Wohnheimen oder zur Untermiete wohnen, favorisieren ganz eindeutig das Fahrrad, während sogenannte „Elternwohner“ mit dem Auto oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Uni kommen.

Bleibt folgendes kurioses Resümee: Weibliche Studenten, die in Westdeutschland und nicht bei den Eltern oder in der eigenen Wohnung wohnen, fahren, zumindest im Sommer und bei einer Entfernung von weniger als zehn Kilometern, am häufigsten mit dem Fahrrad zur Universität.

EVELYN GRAU

RECYCLING UND SAFARI

AUTO-RECYCLING

(sb) Steigende Zahlen bei Kfz-Neuzulassungen und Verordnungen aus dem Hause Töpfer zwingen zu neuen Ideen für das Autorecycling. Von der kaputten Scheibe bis hin zur ausrangierten Batterie – heute kann fast alles am Auto wiederverwertet werden. Eine Münchner Spedition versucht, mit Umwelt-Engagement Marktanteile zu gewinnen: Ihre Verteilerfahrzeuge nehmen nach der Auslieferung beim Händler auf der Rückfahrt auch Schrott und Verpackungsmaterial mit. Info: Winter-Spedition, Schlierseestr. 75, 8000 München, Tel.: 089-692 93 93.

KAISERSLAUTERER MODELL

Alle reden vom Darmstädter Modell – die Kaiserslauterer machen ihr eigenes. Um möglichst viele studentische Autofahrer zum Umsteigen auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu bewegen, haben der AStA, der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC), der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und das Lehrgebiet Verkehrswesen der Uni ein Drei-Säulen-Konzept erstellt: Günstigere Tarife im öffentlichen Nahverkehr, verbesserte Unianbindung und Parkgebühren sollen's richten.

FOTOWETTBEWERB

(jol) Einen Fotowettbewerb unter dem Motto „Mobilität und Umwelt – heute und morgen“ hat der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) ausgeschrieben. Fotoamateure können mit Dias, Einzelphotos oder Serien mit bis zu fünf Bildern (schwarz-weiß oder Farbe) teilnehmen. Als Preise sind eine einwöchige Fotosafari für zwei Personen in Afrika, Kameras, Filmpakete, Straßenbahnparties sowie Jahresabos für Busse und Bahnen ausgelobt. Einsendeschluß ist der 31. Juli. Die Unterlagen gibt es beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Stichwort „Fotowettbewerb“, Bochumer Str. 4, 4650 Gelsenkirchen.

HAFTPFLICHT PREISWERT

Auch in diesem Jahr untersuchte der ADAC im Tarifgebiet West (alte Bundesländer) 94 Versicherungen, die je-

dermann zugänglich sind. Hier die Top Ten der preiswertesten PKW-Haftpflicht-Versicherer: Deutsche Allgemeine, WGV Schwäbische Allgemeine*, HUK-Coburg-Allgemeine, VHG Vereinigte Haftpflicht, Telcon, Europa, Cosmos Direkt, Lippische Landes-Brand*, HDI Haftpflichtverband, Öffentliche Braunschweig*.

(* regional – Quelle: „ADAC Motorwelt“ 2/92).

Aber: Die konkreten Preise hängen natürlich vom sogenannten Schadensverlauf (Schadenfreiheitsklasse), vom Hubraum des Fahrzeugs und vom Ort ab, in dem das Auto zugelassen ist (Regionalklasse). Also: Anrufen und Preise vergleichen!

Die Superdeutschen



EIN AUTO GEGEN DIE ANGST

Nachts alleine und ohne Auto unterwegs sein – bei manchen Frauen geht bereits beim Gedanken daran die Angst um. Für kaum eine Frau eine angenehme Vorstellung. „Frauen-Nachttaxis“ könnten Abhilfe schaffen. Doch die Kommunen tun sich schwer.



Neben der Angst, Opfer von Gewalt zu werden, gibt es zahlreiche Formen von versteckter Bedrohung, die Frauen davon abhalten, öffentliche Verkehrsmittel am Abend zu benutzen oder sich gar zu Fuß auf den Weg zu machen. Anmache, Belästigungen, Versperrung des Weges sind Formen von Gewalt gegen Frauen, die keinen Eingang in die Kriminalitätsstatistiken finden. Ein „Nachttaxi für Frauen“, das bereits in einigen Städten der Bundesrepublik per Modellprojekt getestet wurde, könnte viele Probleme lösen.

Nach der „Kontinuierlichen Erhebung des Verkehrsverhaltens (KONITIV)“ sind Frauen hauptsächlich zu Fuß unterwegs. Oder per Fahrrad, Bahn und Bus. Die autofixierte Verkehrspolitik unserer Tage führt Fußgänger durch schlecht beleuchtete Unterführungen, sie werden in U-Bahn Schächte oder an einsame Haltestellen verbannt. Lange Wartezeiten, bedingt durch miese Bus- und Bahnverbindungen besonders zur Abend- und Nachtzeit, verstärken das Gefühl der Sicherheit nicht unbedingt.

Das „Frauen-Nachttaxi“ könnte Frauen ihre Angst und Unsicherheit weitgehend nehmen. In den 80er Jahren wurde die Forderung nach einem solchen Projekt erstmals in der Frauenbewegung laut. Nicht nur einen „Von Haus zu Haus“-Service galt es zu realisieren; er sollte zudem auch bezahlbar sein. Sammeltaxis und der

Zuschuß durch die Stadt sollten für alle Frauen tragbare Preise gewährleisten.

PILOTPROJEKT BIELEFELD

Im Herbst 1984 gründete sich in Bielefeld die erste Nachttaxi-Initiative. Ihre Forderungen wurden von der Grünen/Bunten Liste in die Haushaltsverhandlungen der Stadt eingebracht. Mit Erfolg: Im Dezember 1985 wurde der Modellversuch „Frauen-Nachttaxi“ im Rat beschlossen. 200.000 DM wurden 1986 dafür von der Stadt bereitgestellt.

Der verbilligte Tarif galt in der Zeit von 20.00 Uhr bis 5.00 Uhr und richtete sich an Frauen ab 14 Jahren, die pro Fahrt nur noch einen Eigenanteil von 2.50 DM entrichten mußten. 17 Tage lang beteiligten sich nahezu alle Taxen der Bielefelder Taxizentrale (BIETA) an diesem Modellversuch, dann waren die städtischen Zuschüsse verbraucht und der Versuch beendet.

Die Gleichstellungstelle für Frauenfragen der Stadt war mit der wissenschaftlichen Begleitung des Versuches beauftragt. Ihrem Bericht zufolge fühlten sich 73,4 Prozent der befragten Frauen unterwegs in der Dunkelheit unsicher. 47,7 Prozent berichten über Belästigungen. Mit klarer Mehrheit traten sie deshalb für die ständige Einrichtung von Frauen-Nachttaxis ein.

Doch in Bielefeld fährt seit dem ersten November 1989 kein Frauen-Nachttaxi mehr. Trotz großer Akzeptanz von Seiten der Frauen ist das engagierte Projekt nach 14monatiger Laufzeit beendet worden. Eine notwendige Nachbewilligung von Haushaltsmitteln wurde von CDU, FDP und der Bürgergemeinschaft abgelehnt.

Die Ergebnisse der Begleitforschung zum Bielefelder Frauennachttaxi sind auch der Bundesregierung bekannt. Sie wurde von den GRÜNEN gefragt, ob sie daraus Konsequenzen in Form von finanzieller Unterstützung ziehen würde. Die Bundesregierung gab zur Antwort, daß das Frauen-Nachttaxi eine Konkurrenz für den bestehenden Linienverkehr darstellen könne. Wenn es aber ähnlich wie ein Linienbetrieb ausgestaltet sei, komme auch ihm die allgemeine Förderung im Öffentlichen Personennahverkehr zugute.

Nicht nur im Fall Bielefeld ist diese Förderung bisher ausgeblieben. Außer den Ruftaxen, die mit dem öffentlichen Nahverkehr gekoppelt sind („Von der Straßenbahn ins Taxi“), aber zu normalen Tarifen fahren, wird nichts Vergleichbares angeboten. Die 92,3 Prozent der Frauen, die sich in der Bielefelder Untersuchung für das Nachttaxi ausgesprochen haben, werden sich weiterhin mit schlechten Verbindungen und der Unsicherheit auf ihrem Nachhauseweg auseinandersetzen müssen, was viele von ihnen bedeutet, auf abendliche Unternehmungen zu verzichten oder sich, notfalls auch gegen die eigene Einstellung, ein eigenes Auto anzuschaffen. Tatsächlich sind Frauen die neue Zielgruppe der Autoindustrie. Nach den Wunschprognosen der Shell-Wissenschaftler sollen 56 Prozent mehr Frauen im Jahr 2010 ihren eigenen Wagen besitzen.

EIGENINITIATIVE

Auch in Göttingen lief das Projekt „Frauen-Nachttaxi“ von April 1989 bis September 1990 erfolgreich. Danach wurde der städtische Zuschuß auch hier gestrichen. Doch das Göttinger Taxiunternehmen „Hallo Taxi“ hat den Betrieb in Eigeninitiative wieder aufgenommen. Seit dem ersten März dieses Jahres können Göttinger Frauen zwischen 20.00 Uhr und 5.00 Uhr wieder verbilligten Tarifen gefahren werden. Die Differenz trägt das Unternehmen. Nach eigenen Angaben ist das Projekt „erfolgreich angelaufen“.

Bisher zählt eine solche Initiative noch zu den Einzelfällen. Ständige Einrichtungen von Frauen-Nachttaxis sind bisher noch Wunschvorstellungen. An Akzeptanz der Frauen oder an Interesse von Seiten der Taxiunternehmen mangelte es nicht. Vielmehr wird städtischerseits stets eine zu hohe finanzielle Belastung als Grund für den baldigen Stop genannt. Was das „Frauenbüro Bielefeld“ stellvertretend für andere Initiativen in Frage stellt: „Natürlich ist so etwas nicht zum Nulltarif zu haben, sondern kostet städtische Zuschüsse. Diese liegen aber von der Größenordnung durchaus im Rahmen dessen, was öffentlich subventionierte Maßnahmen kosten.“ CHRISTINA KÜHNREICH

Frauen-Nachttaxi
Eine Initiative gegen die Angst

AUTOMOBIL



Reisen für Studenten



Spezialprogramme USA und Kanada

ARBEITEN

- Praktikum USA
Arbeiterlaubnis bis 12 Monate
- Work & Travel USA/Canada
Jobben im Sommer

STUDIERN

- Sprachkurse (ganzjährig)
- New York, San Francisco,
New Orleans, u.v.m.
- Fachkurse (Juni bis Sept.)
- Berkeley, UCLA, u.a.m.

Spezialprogramme Großbritannien

STUDIERN

- Sprachkurse (Juni bis Sept.)
University of East Anglia
University of Essex
University of Edinburgh
University of Lancaster

COUNCIL TRAVEL SERVICE "Action '92"

- Studentenflüge in alle Welt
- Abenteuerreisen weltweit
- Sprachreisen
England, Irland, Kanada, Australien,
Neuseeland, Malta, Frankreich,
Spanien, Mexico, Italien

Bitte senden Sie mir
Informationsmaterial über:

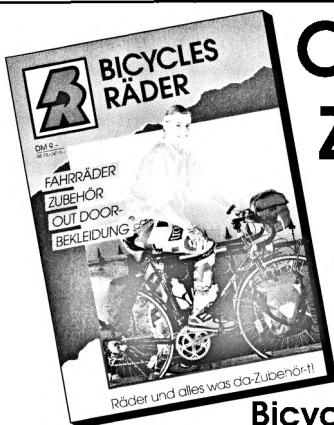
- Arbeiten in USA
- Arbeiten in Kanada

- Studieren in USA
- Studieren in Großbritannien
- COUNCIL TRAVEL SERVICE
"Action '92"

Council on International Educational Exchange

Name	Vorname
Straße	PLZ/Ort

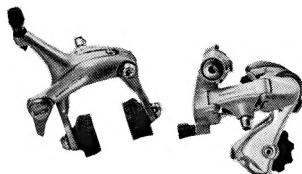
UN692



Ohne Zubehör läuft nichts!

Der neue
Bicycle-Katalog ist da!

...wir machen die Freude am Fahrrad komplett



Erhältlich im **Bahnhofsbuchhandel** und an **ausgewählten Kiosken**.
Oder Coupon ausschneiden und einsenden an: **BICYCLE AG** · Abt. 1009
Postf. 1240 · D-4800 Bielefeld 1 - Ich bestelle hiermit den Katalog 92. Die
Schutzgebühr von DM 9,00 habe ich per Scheck/Briefmarken beigefügt.



Name _____
Adresse _____

Räder und alles was da-Zubehör-!

Mitfahrzentralen

FLOTT WEG

Wie komme ich schnell und preiswert von Braunschweig nach Würzburg, von Berlin nach Stuttgart, von Dortmund nach Bristol? Die Liste der wichtigsten Mitfahrzentralen weist den Weg.

VERBAND DEUTSCHER MITFAHR-ZENTRALEN E.V., KÖLN · 5100 Aachen, Roermonder Str.4, 0241-15 20 11 · 1000 Berlin 12, Sybelstraße 53, 030-324 50 55 · 1000 Berlin 15, Kurfürstendamm 227, 030-194 44 · 1000 Berlin 44, Boddinstraße 3, 030-624 60 70 · 1000 Berlin 61, Südsterm 2, 030-693 60 95 · 1000 Berlin 65, Centerstraße 7, 030-465 10 95 · 4800 Bielefeld, Stapenhorststr. 43, 0521-1 94 44 · 4630 Bochum, Ferdinandstr. 20, 0234-3 77 94 · 5300 Bonn 1, Herwarthstr.11, 0228-1 94 44 · 3300 Braunschweig, Bohlweg 43/44, 0531-1 40 41 · 0-9072 Chemnitz, Ziethenstraße 40, 0371-4 47 85 · 4930 Detmold, Paulinenstr. 50, 05231-3 41 11 · 4600 Dortmund 1, Grüne Str. 3, 0231-82 20 67 · 0-8060 Dresden, Bischofsweg 66, 0351-5 34 39 · 0-8027 Dresden, Nürnberger Straße 57, 0351-463 60 60 · 4000 Düsseldorf 1, Kurfürstenstr. 30, 0211-194 44 · 4100 Duisburg, Heinestr. 4, 0203-35 50 01 · 8520 Erlangen, Neue Str.10, 09131-194 44 · 4300 Essen, Lenbachstraße 35, 0201-70 10 53 · 6000 Frankfurt 90, Homburger Str. 36, 069-1 94 44 · 7800 Freiburg, Belfortstr. 55, 0761-1 94 44 · 6300 Gießen, Südanlage 21, 0641-7 10 17 · 3400 Göttingen, Burgstr. 7, 0551-1 94 44 · 2000 Hamburg 1, Gotenstr. 19, 040-194 44 · 3000 Hannover 1, Weißekreuzstr. 18, 0511-1 94 44 · 6900 Heidelberg, Kurfürstenanlage 57, 06221-1 94 44 · 3200 Hildesheim, Annenstr. 15, 05121-3 90 51 · 7500 Karlsruhe, Rankestr. 14, 0721-3 36 66 · 3500 Kassel, Friedrich-Ebert-Str.107, 0561-77 33 05 · 2300 Kiel, Sophienplatz 54, 0431-1 94 44 · 5000 Köln 1, Saarstr. 22, 0221-1 94 44 · 0-3060 Magdeburg, Lessingstr. 64, 0391-36 43 62 · 6800 Mannheim, Quadrat L 14/11, 0621-1 94 44 · 8000 München 40, Arnalienstr. 87, 089-1 94 44 · 4400 Münster, Aegidiistr. 20a, 0251-1 94 44 · 8500 Nürnberg, Strauchstr. 1, 0911-1 94 44 · 7530 Pforzheim, Hirsauerstraße 116, 07231-7 43 67 · 8400 Regensburg, Prüfeninger Str. 13, 0941-2 20 22 · 0-2755 Schwerin, Kleine Wasserstraße 1, 0385-86 81 34 · 7000 Stuttgart, Lerchenstr. 65, 0711-636 80 36 · 8700 Würzburg, Bahnhofsvorplatz-Ost, 0931-1 49 04 · 5600 Wuppertal, Luisenstr. 46, 0202-45 02 45 · 0-9540 Zwickau, Otto-Grotewohl-Str. 1, 0375-52 12 10

0-9001 Chemnitz, Bahnhofstr. 14-16, 0371-68 84 66 · 0-7500 Cottbus, Bahnhofstr. 15, 0355-2 43 73 · 6100 Darmstadt, Rheinestr. 47, 06151-8 70 87 · 0-8060 Dresden, Königstr. 10, 0351-502 22 31 · 4000 Düsseldorf, Aachener Str. 10, 0211-34 62 18 · 2970 Emmen, Am Burggraben 17, 04921-2 00 83 · 0-5026 Erfurt, Moritzwall 6, 0361-2 50 48 · 4300 Essen, Heinickestr. 33, 0201-22 10 31 · 2390 Flensburg, St. Jürgen-Platz 1, 0461-1 79 61 · 6000 Frankfurt/M, Baseler Platz 7, 069-23 64 44 · 0-1200 Frankfurt/O, Karl-Marx-Str. 43, 0335-2 30 35 · 0-6500 Gera, Pavillion i. Hof 0070-2 44 36 · 0-8909 Görlitz, Neuring 60, 03581-6 42 56 · 3400 Göttingen, Friedrichstr. 1, 0551-48 59 88 · 0-2200 Greifswald, Domstr. 39, 03834-24 84 · 2000 Hamburg, Lobuschstr. 22, 040-39 17 21 · 3000 Hannover, Eckerstraße 7, 0511-34 40 11 · 7100 Heilbronn, Rosenau 15, 07131-62 76 62 · 8070 Ingolstadt, Münchner Str. 25, 0841-6 78 96 · 0-6900 Jena, Fürstengraben 30, 03641-2 49 90 · 3500 Kassel, Frankfurter Str. 197, 0561-2 40 31 · 8960 Kempten, Fürstenstr. 13, 0831-2 30 72 · 2300 Kiel, Knooper Weg 90, 0431-5 14 31 · 5400 Koblenz, Rheinstr. 34, 0261-1 85 05 · 7750 Konstanz, Münggasse 22, 07531-2 14 44 · 4150 Krefeld, Rheinstr. 55, 02151-80 20 81 · 0-7010 Leipzig, Rudolf-Breitscheid-Str. 39, 0341-211 42 22 · 6500 Mainz, Adam-Karillon-Str. 10a, 06131-67 10 51 · 6800 Mannheim, Mittelstr. 9, 0621-37 10 88 · 3550 Marburg, Weidenhäuser Str. 65, 06421-2 11 00 · 8000 München, Lämmersstr. 4, 089-59 45 61 · 4400 Münster, Kreuzstr. 21, 0251-4 01 58 · 0-2000 Neubrandenburg, Hufelandstr. 31, 0395-7 37 32 · 2900 Oldenburg, Ofener Str. 45, 0441-7 10 41 · 46 Osnabrück, Kl. Hamkenstr. 4, 0541-2 66 00 · 4790 Paderborn, Bahnhofstr. 66, 05251-3 34 00 · 6600 Saarbrücken, Großherzog-Friedrich-Str. 59, 0681-6 31 91 · 7170 Schwäbisch Hall, Bahnhofstr. 13, 0791-8 48 40 · 7000 Stuttgart, Falbenhennenstr. 5, 0711-60 38 85 · 7900 Ulm, König-Wilhelm-Str. 28, 0731-2 80 24 · 6200 Wiesbaden, Bahnhofstr. 53, 0611-37 37 76 · 2940 Wilhelmshaven, Gökerstr. 90, 04421-3 10 43

ADM-AUSLAND

· A-1080 Wien, Daungasse 1a, 0222-408 22 10 · B-9000 Gent, Onderbergen 51, 091-23 23 10 · CH-8001 Zürich, Leonhardtstr. 15, 01-261 68 93 · CS-12000 Prag 2, Libova 12, 2-20 43 83 · DK-1466 Kopenhagen, Vesterbrogade 54a, 31 23 24 40 · E-08001 Barcelona, Pintor Fortuny 21/1, 93-318 27 31 · E-18010 Granada, C.Elvira 85, 985-29 29 20 · E-29012 Malaga, C.Maria 13/2, 952-25 45 84 · E-41003 Sevilla, C.Amparo 16, 95-421 48 95 · F-75010 Paris, 84 Passage Brady, 1-42 46 00 66 · GB-B53-3BD Bristol, Sion Road, 0272-66 77 55 · I-50122 Florenz, Borgo dei Greci 40r, 055-28 06 26

ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER MITFAHRZENTRALEN E.V.(ADM) · 8900 Augsburg, Branderstr. 36, 0821-41 46 55 · 2960 Aurich, Lilienstr. 8, 04941-6 69 66 · 1000 Berlin 61, Yorkstr. 52, 030-216 60 21 · 1000 Berlin 36, Manteuffelstr. 81, 030-611 80 97 · 1000 Berlin 12, U.Bhf. Zoo, 030-31 03 31 · 1000 Berlin 33, U-Bhf.Thielplatz, 030-831 80 91 · 0-1020 Berlin-Mitte, U-Bhf. Alexanderplatz, 030-24 36 31 51 · 4800 Bielefeld, Siegfriedstr. 46, 0521-13 00 88 · 7030 Böblingen, Stuttgarter Str. 23, 07031-22 60 95 · 2800 Bremen 1, Körnerwall 1, 0421-7 20 22 ·

FOLTERKAMMERN

Junge Leute winden sich am Boden, man reißt ihnen den Mund auf, um ihnen eine ekeleregende Brühe einzuzulassen. Danach erbrechen sich die meisten. „Sie haben mich ausgezogen, auf einem Tisch festgebunden und mit Brennspritus übergossen. Dann kamen sie mit einer Kerze. Ich hatte Verbrennungen zweiten und dritten Grades“, erzählt Jean aus Amiens. Das ist kein Bericht aus südamerikanischen Folterkammern, sondern Szenen zum Semesterbeginn aus den Hoch- und Eliteschulen im eigenen Land.

Dort steht momentan Saldismus auf dem Stundenplan: „Einführungszereemonien“ für Erstsemester – im französischen „Bizutage“ genannt. „Amüsante Mutproben zur Einführung ins studentische Leben“ heißt es dazu im Wörterbuch, doch amüsant oder gar harmlos ist diese aus dem 19. Jahrhundert stammende „Tradition“ längst nicht mehr.

Alltag in den Straßen der Universitätsstädte: Junge Leute – barfuß, bemehlt, gefedert, mit Rasierschaum verziert, in Plastikmüllsäcke gehüllt oder in wilder Bemalung –, die unter dem Johlen ihrer älteren Kommilitonen den Passanten Toilettenpapier blattweise verkaufen oder sich gegen Entgelt ein Ei an den Kopf werfen lassen. Mit dem Erlös werden anschließend Trinkgelage finanziert.

Doch was da auf der Straße passiert, ist nur die berühmte Spitze des Eisberges. Die wirklich harten Prüfungen finden unter Ausschluß der Öffentlichkeit statt. Bilder aus einem Sado-Maso-Katalog nämlich. Erniedrigungen, Beschimpfungen, Ku-Klux-Klan-Zeremonien, schwere Körperverletzungen, Striptease und simulierte Geschlechtsakte vor den versammelten Kommilitonen. An der Lyoner Uni ist eine auf Video gefilmte Vergewaltigung im Umlauf. Erstsemester werden durch nächtliche Störungen um den Schlaf gebracht, den Jungen rasiert man die Schamhaare ab, Pharmaziestudentinnen müssen eine in der Unterhose eines männlichen Leidensgenossen versteckte Nuß knacken.

Wohl am schlimmsten geht es an der Pariser Ingenieurschule „Arts et Metier“ zu: Nächtliche Märsche durch die Kellergewölbe der Schule mit verbundenen Augen, eine „Feuerprobe“, bei der das glühende Eisen am Schenkel des Studenten erst kurz vor der Berührung mit der Haut durch ei-



Foto: Leonard Freed/Magnum

Erniedrigung oder „amüsante Mutprobe für Erstsemester“? Bizutage an französischen Elitehochschulen.

nen Eiswürfel ersetzt wird. Berüchtigt ist auch die „Suppe“ des exklusiven katholischen Stanislas-Privatkollegs am Montparnasse: ein Gebräu aus Abfällen, Tierköpfen

und Lebertran. Mit auf dem Rücken zusammengebundenen Händen muß der Prüfling seinen Kopf in den Eimer tauchen.

Kneifen gilt nicht: Wer sich den „Riten“ nicht unterwirft, wird jahrelang von den Kommilitonen schikaniert. Viele „Drückberger“ hängen schließlich das Studium an den Nagel.

Daß solche Praktiken heute in ihrem ganzen Ausmaß an die Öffentlichkeit kommen, ist einer „Bürgerinitiative gegen Behördenwillkür“ zu verdanken, die dem „Bizutage“ den Kampf angesagt hat. „Ein eklatanter Verstoß gegen die Menschenrechte“, empört sich ihr Vorsitzender Jean-Claude Delarue. Er sammelt seit Jahren die Aussagen der jungen Leute und ihrer Eltern, die meist auf gerichtliche Klagen verzichten – aus Angst vor der Rache oder aus Stolz, einen Platz in den

gehrtten Kadenschmieden ergattert zu haben. Delarue will die Mauer des Schweigens durchbrechen.

Daß die perversen Riten fast ausschließlich in den Eliteschulen und den vom Numerus Clausus betroffenen medizinischen Fakultäten praktiziert werden, veranlaßte die Zeitung „Le Monde“ zur Frage: „Wie lange wird man es noch dulden, daß die künftige Elite der Nation ihre niedersten Instinkte ausleben kann?“

MARIANNE DEPIERRE (afp)

INFO

Wer trotz aller beschriebenen Widerlichkeiten die Nase von Frankreich nicht voll hat, für die hält der Deutsche Akademische Austauschdienst (DAAD) die Broschüre „Auslandsstipendien für Deutsche 1993/94“ bereit. Erfaßt sind darin Angebote für Jahresstipendien, Sprach- und Fachkurse sowie kurzfristige Studienaufenthalte in Frankreich und anderen Ländern. Erhältlich ist die Schrift beim Deutschen Akademischen Austauschdienst (DAAD), Kennedyallee 50, 5300 Bonn, Tel.: 02 28-88 24 01.

Der DAAD hat zudem aus Mitteln des Bundesministers für Forschung und Technologie Stipendien für DoktorandInnen zur Qualifizierung im Ausland zu vergeben. Die Förderung umfaßt sowohl volle Promotionsaufenthalte im Ausland als auch mittel- und langfristige Forschungsaufenthalte im Rahmen eines Dissertationsvorhabens. Gezahlt wird den Stipendiaten ein monatlicher Unterhaltsbetrag, der sich aus einer Grundrente und einem von Familienstand und Gastland abhängigen Auslandszuschlag zusammensetzt.

Wer sich fürs Studium in Paris oder Aix-en-Provence wegen mangelnder Französischkenntnisse nicht fit genug fühlt, der oder die sollte sich die Broschüre „Nach Frankreich der Sprache wegen“ besorgen. Aufgelistet ist darin alles Wissenswerte über Sprachreisen und -aufenthalte in Frankreich. Erhältlich ist die Publikation für 14,50 DM bei der Aktion Bildungsinformation e.V. (ABI), Alte Poststr. 5, 7000 Stuttgart 1, Tel.: 0711-29 93 35.

