

# „Sture Leute, gerade Straßen“

**SPIEGEL-Redakteurin Christiane Kohl über Westdeutschlands Verkehrsunfall-Hauptstadt Osnabrück**

Allein im vergangenen Jahr starben auf innerörtlichen Straßen bundesweit mehr als 2500 Menschen. In keiner anderen westdeutschen Stadt gab es, bezogen auf

die Einwohnerzahl, so viele Opfer von Verkehrsunfällen – zumeist Fußgänger, ältere Leute und Kinder – wie im niedersächsischen Osnabrück. Warum gerade dort?

**D**er Prediger vorn auf der Kanzel trägt keinen schwarzen Talar. Hans Szypulski, 51, ist in seiner grünen Uniform zum Gottesdienst in die evangelisch schlicht gehaltene Petruskirche gekommen, nur die Schirmmütze hat der Polizeihauptkommissar vorher abgenommen.

Die gut 300 Besucher, die in der Kirche im Osnabrücker Ortsteil Lüstringen versammelt sind, haben gerade das Halleluja gesungen. Aufmerksam verfolgen sie nun, was der Polizist im Priesterstand zu sagen hat. Der verkündet kein neues Evangelium, auch aus der Heiligen Schrift zitiert er nicht. Seine Bibel ist von ganz anderer Art: blaßgrüner Deckel, innen hektographierte Blätter im Format DIN A4 – die Unfallstatistik von Osnabrück.

Nur ein paar nüchterne Zahlen liest der Polizeibeamte daraus vor, Zahlen,

\* Am 19. April 1988 auf der Iburger Straße nach dem Unfall von Stefan Walkenhorst.

die traurige Geschichten erzählen von Toten und Verletzten auf den Straßen der südwestniedersächsischen 150 000-Einwohner-Stadt. Vor der kurzen Ansprache des Polizisten hat Pastor Ulrich Schürmann, 51, mit seiner Gemeinde gebetet, „für das Leben, gegen den Tod auf dem Schlachtfeld Straße“. Hernach, als der Klingelbeutel herumgeht, wird nicht für eine kirchliche Einrichtung gesammelt, diesmal bittet Schürmann um „eine Gabe für das Deutsche Rote Kreuz“.

Pfarrer Schürmann hatte, wenige Tage vor dem Protest-Gottesdienst im Frühjahr 1989,



**Unfallwarner Szypulski:** Spende für das Rote Kreuz



**Unfallschauplatz Osnabrück\*:** „Stefan ist tot, wir werden es nie verstehen“

wieder ein Kind beerdigen müssen. Die beinahe zehnjährige Yvonne Sollmann war auf der schnellen Ausfallstraße, die durch den Ortsteil Lüstringen in Richtung Minden führt, überfahren worden. 42 Meter weit wurde das Kind durch die Luft geschleudert. Sie war so ein „kluges, verständiges“ Mädchen gewesen, sagt ihre Mutter, die 32jährige Manuela Sollmann, noch immer fassungslos: „Unser lieber, frecher Fifi.“

Auf dem wandhohen Stadtplan im Osnabrücker Polizeirevier ist der Todesfall Yvonne nur ein zentimetergroßer weißer Stecknadelkopf mit gelbem Fähnchen – einer unter vielen hundert Knöpfchen, mit denen, vom Blechschaden bis zur blutigen Tragödie, die Beamten jedes Verkehrsunfall in unterschiedlichen Farben auf der sogenannten Unfalltypen-Steckkarte markieren.

Die bunten Punkte dokumentieren eine Bilanz des Schreckens. Manche Straße in dem Plan, zeigt Polizist Szypulski grimmig, ist nur so „von Toten und Verletzten gekennzeichnet“. Und seine Kollegen von der Verkehrsüberwachung müssen immer neue Nadeln in die Karte stecken – kleinere für die Verletzten, größere für Todesopfer.

Jeden Werktag kracht es im Schnitt fast 20mal in der Stadt, die als niedersächsischer Zipfel in westfälisches Gebiet hereinragt. Und wenn es kracht in Osnabrück, dann werden, gemessen an der Einwohnerzahl, häufiger als irgendwo sonst in westdeutschen Städten Menschen verletzt oder getötet.

Bundesweite Statistiken belegen: Die Provinzmetropole zwischen dem Emsland und dem Teutoburger Wald, laut Eigenwerbung „drittgrößtes Wirtschaftszentrum Niedersachsens“ und „am Schnittpunkt“ zweier Autobahnen gelegen, ist nicht nur „eine sehr gefährliche Stadt“, wie Verkehrsforscher Dieter Apel, 37, vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) in Berlin noch vorsichtig formuliert, sondern nachgerade die Unfallhauptstadt der Republik.

Ein Straßennetz von 707 Kilometern mit zehn Autobahnabfahrten und sieben teils vierspurigen Zubringern, rund 100 000 Autos von Einheimischen, Einkaufsbummlern und Pendlern, 5000 öffentliche Parkplätze allein im engeren City-Bereich, ganze zehn Zebrastrifen auf 12 000 Hektar Stadtgebiet – „das ist die reine Autofahrer-Stadt“, stellte Verkehrsforscher Apel erschrocken fest, als er Osnabrück im Rahmen einer Untersuchung über die Unfallursachen in bundesdeutschen Städten\* besuchte.

Hier verunglücken, fanden er und seine Kollegen Michael Lehmbrock und Bernd Kolleck vom Difu heraus, relativ

zur Werktagsbevölkerung\*\* dreimal mehr Menschen als etwa im westfälischen Lüdenschied, und Schwerverletzte gibt es doppelt so viele wie beispielsweise im rheinland-pfälzischen Mainz.

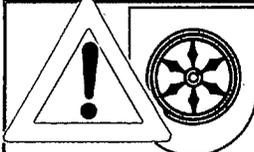
Fußgänger leben in Osnabrück achtmal gefährlicher als in der schwedischen Stadt Uppsala; das Risiko für Radfahrer, mit dem Kopf über den Lenker zu gehen, ist nach der Difu-Analyse dreimal größer als etwa in der hessischen Universitätsstadt Marburg. Kinder werden mehr als doppelt so oft angefahren wie in Erlangen. Alte Menschen verunglücken zweimal so häufig wie in Gießen.

Nicht allein aus der Difu-Studie, in der Osnabrück – nach Berlin – als Spitzenreiterin unter den unfallträchtigsten bundesdeutschen Städten rangiert, auch

niemals durch strukturelle Extravaganzen hervor – nur durch ausgeprägtes Mittelmaß.

Eben wegen dieser geradezu legendären Durchschnittlichkeit ist Osnabrück schon seit den zwanziger Jahren ein Mekka der Meinungsforscher: Waren dort die Wählerstimmen ausgezählt, stand praktisch schon die Besetzung des neuen Reichstages fest.

Auch später stimmte hier, wie kaum irgendwo anders, der prozentuale Anteil von Katholiken und Protestanten weitgehend mit dem Bundesschnitt überein, der Proporz der Parteien und selbst die Preise waren zumeist bundeskonform – weshalb die *Frankfurter Rundschau* Osnabrück in den siebziger Jahren frech zur „langweiligsten Stadt Deutschlands“ erklärte. Spötter übersetzen noch immer



## OSNABRÜCK IMMER VORN

In drei unterschiedlichen Erhebungen zählt Osnabrück als einzige Stadt jeweils zu den drei unfallträchtigsten Gemeinden

Im Straßenverkehr Verunglückte 1988 auf 10 000 Einwohner; Statistisches Bundesamt

1. Darmstadt	114
2. Koblenz	101
3. Osnabrück	100
4. Heidelberg	94
5. Hamburg	92
6. Ingolstadt	90
7. Hannover	89
8. Offenbach	89
9. Würzburg	88
10. Kaiserslautern	88

Im Straßenverkehr pro Jahr Verunglückte 1982 bis 1985 auf 10 000 Einwohner und Einpendler; Deutsches Institut für Urbanistik

1. Berlin	79
2. Osnabrück	71
3. Hamburg	67
4. Bamberg	65
5. Neumünster	64
6. Ingolstadt	63
7. Kiel	59
8. München	59
9. Oldenburg	59
10. Düren	57

Im Straßenverkehr verunglückte Kinder bis zu fünf Jahren 1984 auf 10 000 Kinder ihrer Altersklasse; Unfallatlas / Daimler-Benz AG

1. Bremerhaven	62
2. Koblenz	60
3. Osnabrück	58
4. Pirmasens	57
5. Bremen	56
6. Lübeck	55
7. Bitburg	54
8. Bamberg	51
9.	51 Cloppenburg
10.	50 Geisenkirchen

aus Aufstellungen des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden sowie einer von Daimler-Benz in Auftrag gegebenen bundesweiten Untersuchung von Unfällen mit Kleinkindern geht hervor: Die Stadt ist ein Unglückszentrum par excellence (siehe Schaubilder diese Seite, Seiten 114 und 120).

Denn während andere Kommunen in diesen Erhebungen mal vorn, mal hinten liegen, ist einzig Osnabrück stets unter den schlimmsten dreien. Daß ausgerechnet Osnabrück den Negativrekord hält, gibt Rätsel auf – deren Lösung von bundesweitem Interesse ist, weil Rückschlüsse auf Unfallursachen in anderen Kommunen naheliegen.

Denn merkwürdig: Gerade Osnabrück, eine im 8. Jahrhundert von Karl dem Großen gegründete katholische Bischofsstadt, zugleich Sitz eines evangelischen Superintendenten, stach bisher

das Kraftfahrzeug-Kennzeichen „OS“ mit „Ohne Symptome“.

Diese Deutung scheint hinfällig. Aber warum gerade Osnabrück zur westdeutschen Unfallhauptstadt aufstieg, ist nicht nur aus Sicht des für Verkehrsdelikte zuständigen Staatsanwalts Friedrich-Karl Schramm, 51, „ein Phänomen und nicht erklärbar“.

Spülen die Einheimischen vielleicht zuviel Haselünner Heydt-Korn mit Osnabrücker Aktien-Bräu herunter, bevor sie das Steuer übernehmen? Schramm verneint; als Unfallursache rangiere der Alkohol „erst an dritter Stelle“. Und daß in den „OS“-Wagen etwa eine besonders schlimme Spezies Autofahrer sitze, eine brisante Paarung aus niedersächsischem Starrsinn und westfälischer Dickschädlichkeit beispielsweise, will der Jurist schon gar nicht glauben. Hierherum werde auch nicht schlechter gefahren als an-

\* Dieter Apel, Bernd Kolleck, Michael Lehmbrock: „Verkehrssicherheit im Städtevergleich“. Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin; 248 Seiten; 32 Mark.  
\*\* Einwohner plus Pendler und Besucher.



Osnabrücker City-Verkehr: Radwege, die urplötzlich verschwinden

derswo: „drängelnd, mit Ellbogeneinsatz – eben typisch deutsch“.

Fest steht zumindest soviel: Es kracht in Osnabrück zumeist auf immer denselben Straßen. Mal gerät, im vergangenen Dezember, eine betagte Fußgängerin beim Überqueren der vierspurigen Martinstraße unter die Räder und stirbt. Mal knallt, so im April letzten Jahres auf der Hansastraße, einer ebenfalls stadtbekannteren Rennbahn, ein linksabbiegender Lkw gegen eine Radlerin, die ganz ordnungsgemäß auf dem Radweg fuhr, und verletzt sie tödlich.

Auf 23 000 Unfälle hat sich das in den vergangenen vier Jahren summiert, beinahe die Hälfte davon auf nur sechs Straßenzügen. Der schlimme Trend ist ungebrochen.

Bis Ende August 1989 hatte die Polizei schon wieder rund 3700 Kollisionen gezählt, mit etwa 1000 Verletzten und drei Todesopfern. Im vergangenen Jahr waren 1500 Erwachsene und über 130 Kinder zum Teil schwer verletzt worden; 17 starben 1988 in der Bischofsstadt, die der CDU-Fraktionschef im örtlichen Stadtrat, Christian Wulff, 30, noch immer eine Kommune „mit Lebensqualität“ nennt.

Da mag was dran sein: Immerhin hat Osnabrück eine Oper, ein Theater und verschiedene Museen, viele hübsche Fachwerkhäuser und ein Umland mit sanften Hügeln. Aber zumindest auf den asphaltierten Flächen dieser „unverwechselbaren Stadt“ (Eigenwerbung) ist es mit der Lebensqualität nicht allzuweit her.

Da wird, auf dem Heimweg von der Schule, die zwölfjährige Yvonne Heuer an einer Bushaltestelle der Mindener Straße von einem Auto erfaßt. Zusam-

men mit acht Mitschülern wollte sie die Straße überqueren; sie fliegt 15 Meter weit, liegt hernach wochenlang im Koma und wird noch immer – zwölf Monate nach dem Unglück – in einem Rehabilitationszentrum behandelt.

Auf dem Weg zur Kraftfahrzeug-Zulassungsstelle wird der 20jährige Stefan Walkenhorst auf der Iburger Straße mit seinem gerade erstandenen R 5 von einem Lkw buchstäblich plattgewalzt. „Warum?“ fragten, in großen Lettern, Freunde und Verwandte in der Todesanzeige: „Stefan ist tot. Wir werden es nie verstehen.“

Liegt es an einer generell verfehlten Verkehrsplanung? Oberbürgermeisterin Ursula Flick, 64, Christdemokratin und einstmals Mitarbeiterin des späteren Bundeskanzlers Kurt Georg Kiesinger, schaut drein, als verstehe sie die Frage nicht recht. „Nein“, sagt sie, da sei nun wirklich „nichts versäumt“ worden.

Auch Staatsanwalt Schramm winkt ab. Allerdings ist ihm neuerdings aufgefallen, daß „der Geschwindigkeitsunfall“ in seinem Revier „drastisch zugenommen“ habe. Manche Straßenkreuzung in Osnabrück sei „so ausgebremsst wie ein Flughafen-Rollfeld“.

Gibt es also doch Indizien für tödliche Sünden beim Straßenbau, der, wie Harald Keller, 31, Redakteur der Alternativzeitung *Stadtblatt* glaubt, „rasende Rüpel“ begünstigt? „Die gucken hier nicht rechts, nicht links“, hat Keller, der früher Taxi fuhr, beobachtet, „die heizen auf Teufel komm raus.“ Und sein Kollege Andreas Bekemeier-Loddeke, 31, sekundiert: „Sture Leute, gerade Straßen – das muß einfach schiefgehen.“

Währenddessen verlieren sich diejenigen, die es eigentlich wissen müßten, bei

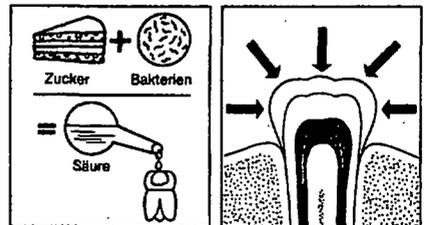
... und 1x wöchentlich

**elmex<sup>®</sup> gelée**

zur intensiven  
Zahnhärtung

Tägliches Zähneputzen ist gut. Zusätzlich können Sie Ihre Zähne noch intensiv härten. Sonst kommen nur allzuoft die Löcher – zum Schluß die Zahnprothese. Wer möchte aber schon Zahnersatz tragen ?

Mit **elmex<sup>®</sup> gelée** können Sie sich vor Karies schützen und so Ihre natürlichen Zähne erhalten.



Zucker und Speisereste werden zu Säure umgewandelt, die den ungeschützten Zahnschmelz angreift und zerstört.

**elmex<sup>®</sup> gelée** fluoriert, mineralisiert und härtet den Zahnschmelz damit er vor allen Angriffen geschützt bleibt.

Diese Karies-Schutzmedizin wird 1x wöchentlich angewendet. Dabei wird der Zahnschmelz intensiv fluoriert, mineralisiert und nachhaltig gehärtet. Damit er vor allen Angriffen geschützt bleibt.



**elmex<sup>®</sup> gelée** (25g) zur intensiven Kariesprophylaxe (Zahnhärtung). **Gegenanzeigen:** Nicht anwenden bei Überempfindlichkeit der Mundschleimhaut. **Besondere Hinweise:** Wie eine Zahnpasta anwenden, nicht schlucken. Für Erwachsene und Kinder ab dem vollendeten 6. Lebensjahr. Wybert GmbH • 7850 Lörrach

der Ursachenforschung auf nebulösem Terrain. Eine „Verantwortungskrise des einzelnen Verkehrsteilnehmers“ beklagt beispielsweise der CDU-Ratsherr Wulff. Und Staatsanwalt Schramm hat, wenn schon Übeltäter, dann eher Fahrlehrer im Verdacht, die angeblich nicht mehr richtig schulen: „Ich seh' die nur daneben sitzen und rauchen.“

Oberbürgermeisterin Flick, die, mit einer Stimme Mehrheit, vor vier Jahren die Regie im Rat übernahm, nachdem ihr Vorgänger wegen eines Verkehrsdeliktes seinen Posten hatte räumen müssen, betrachtet die Sache noch genereller: „Der Verkehr“ in der Stadt habe einfach – wer weiß, warum – „so unwahrscheinlich zugenommen“.

Die Fahrlehrer lassen die Schuld nicht auf sich sitzen – und siedeln das Problem jenseits der Stadtgrenzen an: in Bersenbrück und Bramsche, Wallenhorst und Westerkappeln, jenen benachbarten Gemeinden, aus denen täglich über 30 000 Pendler nach Osnabrück strömen. „Die haben doch den Führerschein in Orten gemacht“, weiß Hans-Hermann Dieckmann, 47, Vorsitzender des Osnabrücker Fahrlehrerverbands,



Oberbürgermeisterin Flick „Nichts versäumt“?

„wo es gerade mal eine Ampel gibt“ – wie sollen die sich „in der Großstadt Osnabrück“ zurechtfinden?

Die Grünen bohren schon tiefer. Einen geradezu unterirdischen Erklärungsversuch will ihr Ratsherr Horst Simon, 43, zumindest „nicht ausschließen“: Wäre es nicht möglich, fragt er, daß in Osnabrück „Wasseradern, Magnetfelder“ die Autofahrer vom Kurs ablenken?

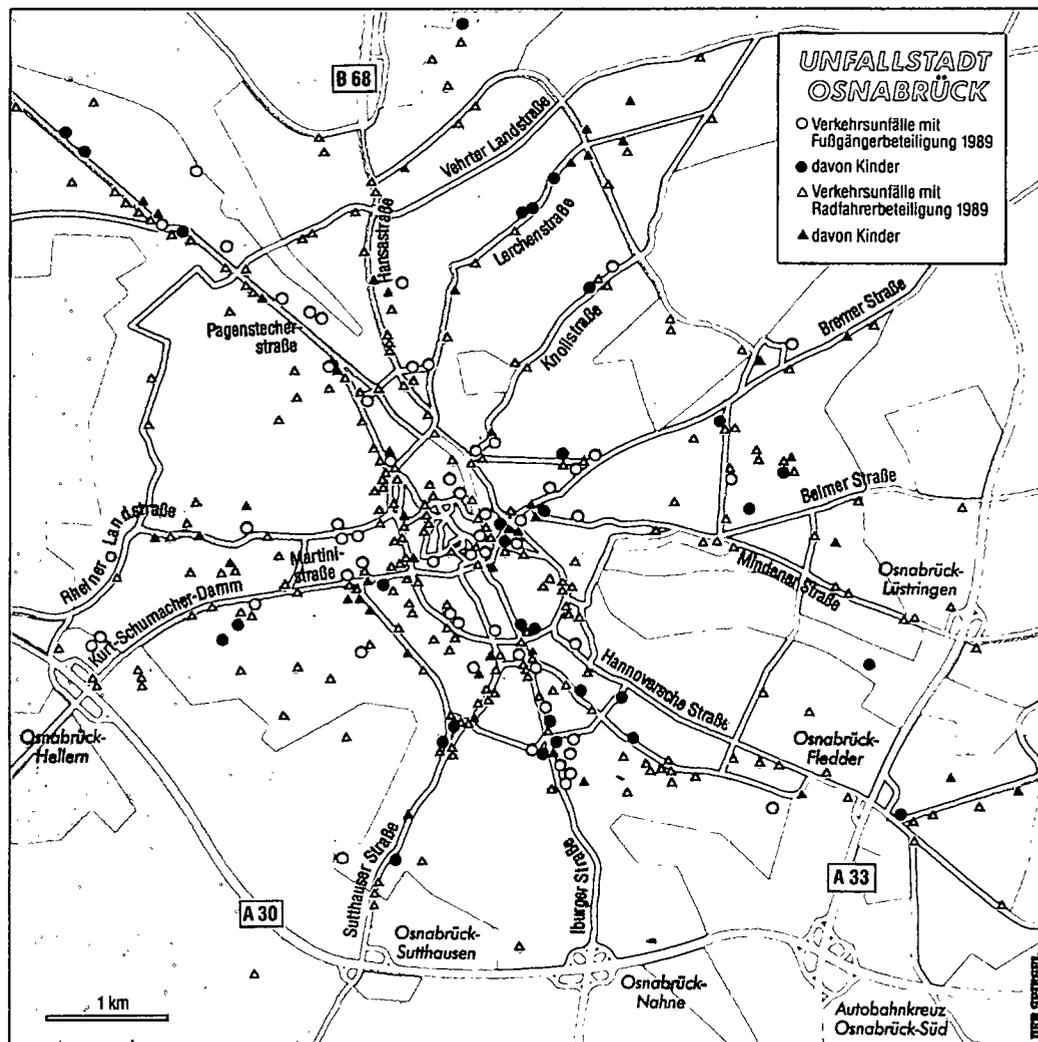
So weit, den Wüschelrutengänger zu bestellen, will der Grüne nicht gehen. Ihm und seinen drei Ratskollegen erscheinen oberirdische Lösungsmöglichkeiten kurzfristig dann doch wirkungsvoller: Seit Jahren fordern sie „die flächendeckende Einrichtung von Tempo-30-Zonen“, mehr Anstrengungen, um „die Verkehrssicherheit für Kinder“ zu verbessern, und ein sicheres Radwegenetz – ohne sichtbaren Erfolg.

Denn im schmucken, 500 Jahre alten Osnabrücker Rathaus, wo mit dem Westfälischen Frieden das Ende des Dreißigjährigen Krieges besiegelt wurde, haben die seit Jahrzehnten abwechselnd regierenden Christ- und Sozialdemokraten nie etwas von verkehrspolitischer Abrüstung gehalten: Statt Radwege und Fußgängerampeln einzurichten, investierten sie zumeist in den Straßenbau – rund 350 Millionen Mark binnen 40 Jahren.

„Wir haben“, räumt der sozialdemokratische Stadtdirektor Heinz Heumann, 64, heute ein, „immer viel Geld aufgewendet, um die Straßen schön zu asphaltieren und schön zu verbreitern.“ Jetzt ist die Kommune, die ein Rad in ihrem Stadtwappen führt, hoch verschuldet, und das Ergebnis ihrer Bemühungen erweist sich als fatal: Eine „autogerechte Stadt“ (Heumann) wollten die Kommunalpolitiker errichten – da ist sie nun.

Eine Stadt, in der Rennbahnen für Raser die Wohnquartiere zerschneiden, schnelle Autowege aus allen Himmelsrichtungen ins Zentrum führen und in der „Fußgänger Menschen zweiter Klasse sind“, wie Jürgen Deiters, 50, Professor für Wirtschaftsgeographie an der Osnabrücker Universität, bitter feststellt.

Eine Stadt mit Todesmeilen wie der berühmten Iburger Straße, auf



**W**ie kommen

deutsche

Kontaktlinsen

in weniger als

48 Stunden

nach Beverly Hills?

Mit c+d

door to door

express cargo.

B&I Film

**c+d Luftfracht System**

Wir haben die richtigen Verbindungen.

Fordern Sie unseren Prospekt an:  
c+d Luftfracht-System GmbH  
Postfach 75 01 21 · 6000 Frankfurt/Main 75



Unfallpfer Yvonne Sollmann, Grab: „Sie hat doch immer so aufgepaßt“

der allein im vergangenen Jahr 3 Menschen getötet und 79 verletzt wurden. Wo Fußgänger wie die 58jährige Ida Kreienbrink unschlüssig am Straßenrand stehen und nicht wissen, ob sie sich hinüberwagen sollen, weil das so „unheimlich schwierig“ ist.

Wo die 56jährige Ingrid Buß, im letzten November, Minuten nachdem sie ihre Wohnung an der Bremer Straße verlassen hat, von einem Auto überrollt wird. „Sie wollte noch was besorgen“, sagt ihr Mann, der Maskenbildner Walter Buß, 67, „sie hatte doch Geburtstag.“

Von den 17 Verkehrstoten des vorigen Jahres waren elf zu Fuß unterwegs gewesen, zumeist ältere Leute und Kinder – oft ganz in der Nähe ihrer Wohnung.

Auch die kleine Yvonne erwischte es direkt vor der Haustür. Im Wohnzimmer der Sollmanns, das zur Mindener Straße hinaus liegt, sind ständig die vorbeiziehenden Autos zu hören. Jahrelang hat Yvonne, die in die fünfte Klasse gekommen wäre, jeden Morgen die Fahrbahn überquert; auf der anderen Straßenseite ist sie in den Schulbus gestiegen. Am 21. März, dem Tag des Unglücks, brauchte sie das nicht: Es waren Ferien.

Yvonne sei, so gab der Todesfahrer später zu Protokoll, plötzlich aus einem Graben neben der Straße herausgesprungen. Das will der Mutter nicht in den Kopf: „Sie hat doch immer so aufgepaßt.“ Längst ist der Unglückswagen, ein schwarzer BMW mit Spoiler und Breitwandreifen, wieder fahrbereit. Es war, notierte die Polizei seinerzeit, nur ein „leichter Sachschaden“ entstanden.

Für die Beamten ist der Fall erledigt – Yvonne gilt als „Unfallverursacher“. Dabei wird wohl nie zu klären sein, was wirklich am 21. März geschah: Zeugen gibt es nicht, Bremsspuren auch nicht.

Mit dem Todesfall Yvonne Sollmann wird sich noch ein Gericht befassen. Die Akte der Yvonne Heuer, die zwei Kilometer stadteinwärts auf derselben Straße verunglückt war, ist auch bei der Justiz

längst abgelegt. Essen, Trinken, Laufen, Sprechen – „wie einem Säugling“, berichtet die Mutter Brigitte Heuer, 40, „mußten wir ihr alles wieder beibringen“.

Der Autofahrer kam mit 700 Mark Geldbuße davon. Die Mutter des Kindes verlor ihre Arbeitsstelle, der Vater weiß noch nicht, wie er die Behandlung bezahlen soll – und beide kämpften bisher vergebens für eine



Unfallpfer Stefan Walkenhorst (o.), Unfallort: „Schlachtfeld Straße“

# AMSTRAD PC 2000-SERIE

## PC 2286 UND PC 2386

### JETZT BEIM AMSTRAD-FACHHANDEL

**386ER PC 2386 UND 286ER PC 2286 -  
LEISTUNGSSTARK UND KOMPLETT**

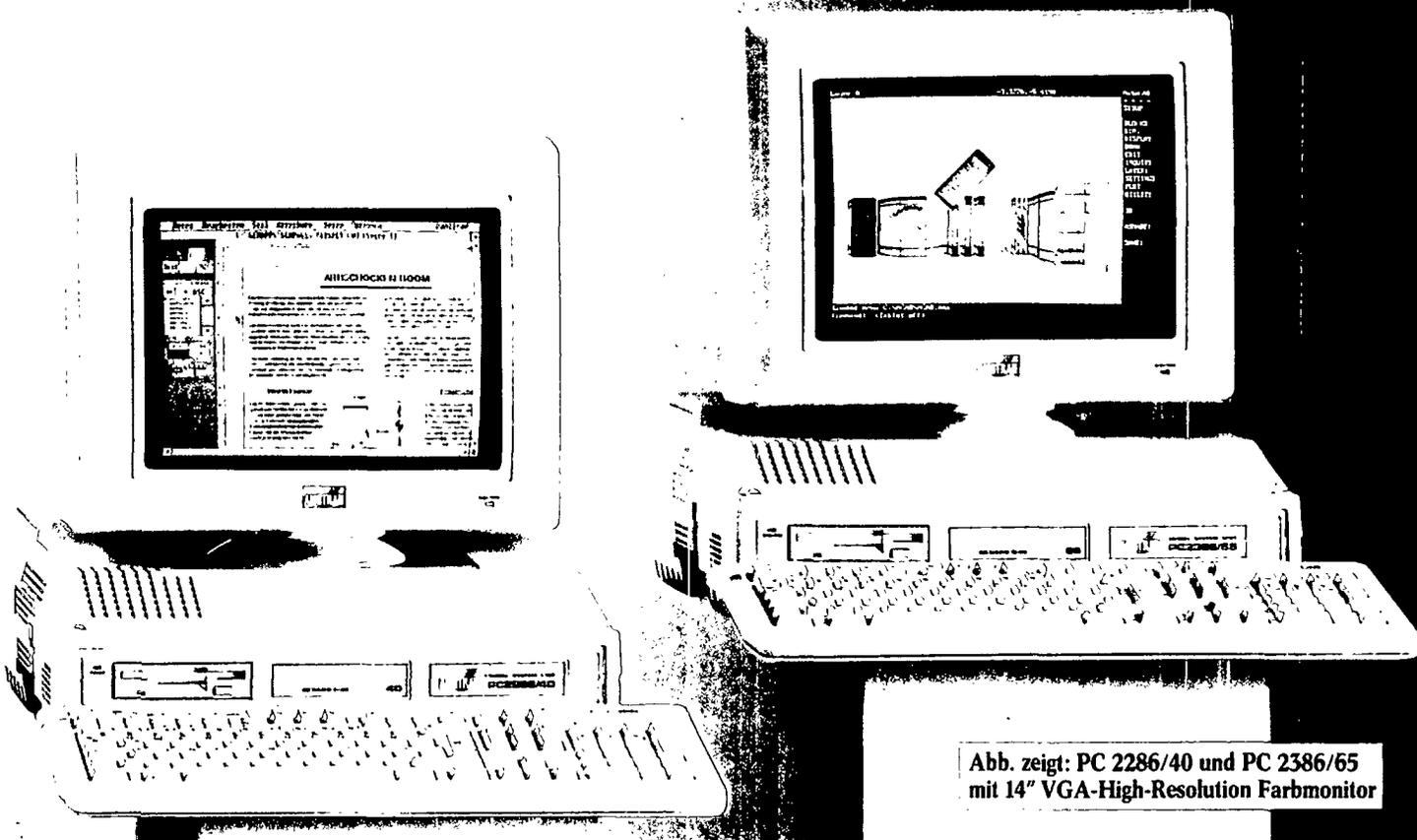


Abb. zeigt: PC 2286/40 und PC 2386/65  
mit 14" VGA-High-Resolution Farbmonitor

#### AMSTRAD PC's Serie 2000

Ein professionelles Konzept von Hochleistungs-Personal-Computern. Vom superschnellen 386er PC 2386 mit 64 KB/35 ns RAM-Cache über den Spitzen-AT PC 2286 bis zum IBM PS/2 Modell 30 kompatiblen PC 2086. Optional mit mathematischen Coprozessoren. Wahlweise mit 1 oder 2 3 1/2"-Laufwerken oder Harddisk. VGA-Grafik, EGA-, CGA- und Hercules-kompatibel. 4 verschiedene VGA-Monitore nach Wahl. Komplett mit Windows, Maus und GW BASIC. Erweiterungsplätze ohne Gehäusedemontage von außen zugänglich. Zukunftsweisendes Design.

#### VGA-Grafik

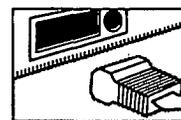
Die neueste Grafik-Technologie als Büro-Standard.  
640 x 480 Punkte Auflösung.



#### Amstrad VGA-Monitore

Beim Farbmonitor 262.144 Farben möglich. Monochrom-Monitor mit 64 Graustufen. Hervorragender dot-pitch (Farbpunktabstand) ab 0,28 mm. Hohe Bildwiederholffrequenz von 70 Hz (flimmerfrei). PC 12 MD 12" Monochrom-, PC 14 CD 14" Color-, PC 12 HRCD 12" Color High-Resolution- und PC 14 HRCD 14" Color High-Resolution-Monitor.

#### Peripherie



Für 5 1/4"-Software kein Adaptionproblem. Spezieller Adapter zum direkten Anschluß eines externen 5 1/4"- oder 3 1/2"-Laufwerks oder Streamer.

Amstrad - einer der größten PC-Hersteller der Welt - liefert professionelle PC's im modernen Design unter MS-DOS, OS/2 und UNIX, VGA-Monitore, Drucker und LAN-Netzwerke für bis zu 64 Arbeitsplätze. Wo? Beim Amstrad-Fachhandel selbstverständlich.

	12" MD	14" CD	12" HRCD	14" HRCD
PC 2286 DD	3.495,-	3.999,-	4.395,-	4.795,-
PC 2286/40 HD	4.495,-	4.995,-	5.395,-	5.795,-
PC 2386/65 HD	7.495,-	7.995,-	8.395,-	8.795,-

Alle Preise sind unverbindliche Preisempfehlung.

PC 2286 ab DM 3.495,-

PC 2386 ab DM 7.495,-



AMSTRAD GmbH  
Dreieichstraße 8 · 6082 Mörfelden

Fußgängerampel an der Unglückshaltestelle, an der, sagt Vater Claus Heuer, 37, die Autos „ständig mit 80 bis 90 vorbeidonnern“.

Verkehrte Welt: Obwohl es meistens Schüler oder ältere Leute sind, Menschen also, die der Rücksicht bedürfen, werde von den Fußgängern, klagt Verkehrsforscher Deiters, „viel mehr Disziplin verlangt als von Autofahrern“. Und wenn es mal kracht, werden sie in der Polizeistatistik schnell zum „Unfallverursacher“ erklärt.

Indessen sitzen in Osnabrück wie anderswo die Autofahrer in ihren Blechkarossern wie einst die Ritter in ihren Rüstungen, schenken den Fußgängern, wie

Staatsanwalt Schramm beobachtet hat, „sehr wenig Aufmerksamkeit“ und erwarten freie Bahn.

In der niedersächsischen Grenzstadt haben sie genau, was sie brauchen: „Viele Wege führen nach Osnabrück“, lockt die Stadtbroschüre – und was für Wege. Von zwei Autobahnen mit dazugehörigen Autobahnkreuzen, die Osnabrück wie ein Pneu eng umschließen, können die Autofahrer über zumeist vierspurig ausgebaute Einfallstraßen stadteinwärts rasen, die wie Speichen auf die City zulaufen – eine Stadt wie ein Rad.

Und tatsächlich: Sturmflutartig ergießen sich die bunten Blechlawinen in

Richtung Zentrum, vor allem an den in Osnabrück sogenannten „Westfalenta- gen“, Fronleichnam etwa oder Allerheiligen, wenn die Geschäfte im angrenzenden Nordrhein-Westfalen geschlossen sind.

Dann droht schon mal der Verkehrsinfarkt, und Franz Kühl, 51, von der Rettungsleitstelle der Feuerwehr appelliert an die Einheimischen, ihre Wagen doch bitte stehenzulassen. Derweil werden die Auswärtigen von einem computergesteuerten „vorbildlichen Parkleitsystem“ (Heumann) geradezu magnetisch in die City hineingezogen.

Überall blinken grüne und weiße Birnchen vor blauem Grund, „Parken ohne Probleme“ lautet die Botschaft. Besucher, und seien es auch noch so viele, sind bei den Kaufleuten in der City immer gern gesehen. Und weil „der Gast König ist“ (Stadtbroschüre), haben die Einzelhändler mit stetem Druck auch dafür gesorgt, daß trotz der keineswegs kleinlich bemessenen Fußgängerzone mit ihren sieben Kilometern Wegen „der Anmarsch nicht zu lang“ wird. Die nahen Parkhäuser, vom ADAC als „besonders besucherfreundlich“ ausgezeichnet, warten bereits mit stimulierender Musik.

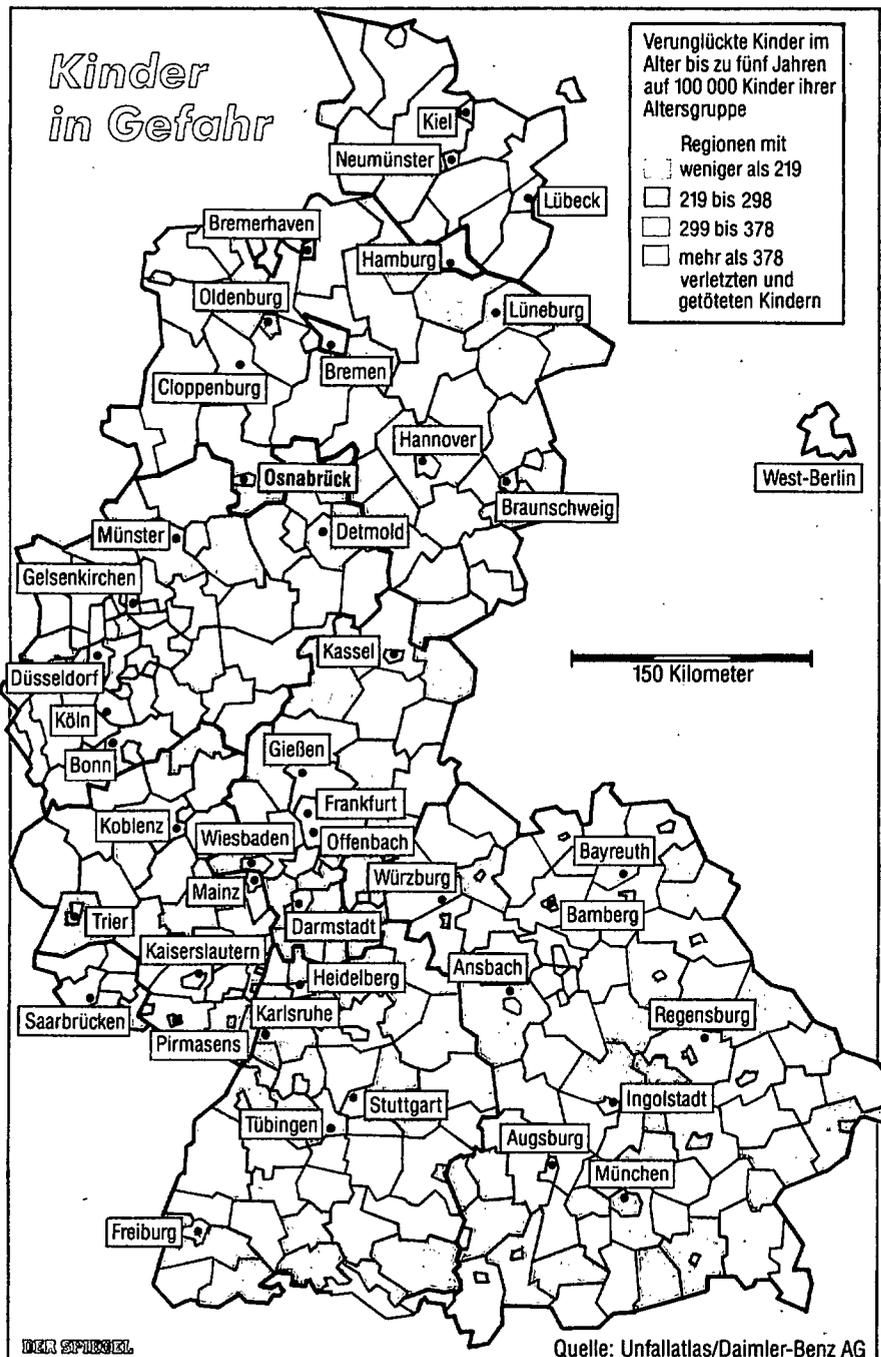
Im Gegensatz zu dem gelobten Parkleitsystem ist Park and Ride in Osnabrück praktisch nicht möglich: Die Stadt hat es versäumt, sich rechtzeitig Grundstücke in Cityrand-Lage zu sichern, deshalb gibt's dort keine Parkplätze. Und weil es an Parkmöglichkeiten mangelt, richten die Stadtwerke auch keine Bushaltestellen ein, berichtet Heumann: „Das lohnt sich einfach nicht für die.“

Überall ist spürbar, wie „lieb und teuer“ (Deiters) den Planern stets das Auto war. Auf dem vierspurigen Ring, von dem die Altstadtgäßchen eingeschlossen sind, ist die Grünphase für Fußgänger, etwa an der Kreuzung Neuer Graben, so knapp bemessen, daß die 16 Meter bis zum rettenden Bürgersteig in zehn Sekunden zurückgelegt werden müssen.

Die Radwege sind zumeist nur umgewidmete „Mehrzweckstreifen“, die oftmals zugeparkt werden, urplötzlich auftauchen und ebenso überraschend wieder verschwinden. Die einsamen Bushaltestellen in den Ortsteilen werden höchstens alle 20 Minuten mal von einem Stadtbus angesteuert.

In einer solchen Stadt scheinen alle Anstrengungen, den Bus konkurrenzfähig zu machen, zum Scheitern verurteilt. Zwar hatten die Stadtwerke recht früh, schon 1985, ein sogenanntes Umwelt-Abo für ihre Kundschaft eingeführt. Doch auch mit diesem Angebot – „Ganz Osnabrück für 38 Mark“ – gelang es ihnen nicht, ihr Defizit von derzeit elf Millionen Mark abzubremsen.

Immerhin seien „zahlreiche neue Stammkunden gewonnen“ worden, berichtet Heino Schulz, 42, Vorstandsrefe-



# Kompakt Design. Die allerschönste Neuigkeit von Wilkinson.



**Neu:** Der Kompakt Design von Wilkinson ist das Rasiersystem der 90er Jahre.

**Ungewöhnlich schön:** Der massive Metallapparat hat ein elegantes Design.

**Enorm praktisch:** Das Klingemagazin befindet sich im Griff.

**Supersanft:** Der neuartige Aquaglidestreifen läßt Klingleiten wie nie zuvor.

Erleben Sie ihn selbst: den Kompakt Design von Wilkinson.

**WILKINSON**  
**SWORD**

# Die verrückte Erlebniswelt der Mövenpick Hotels.



0 1 3 0 2 2 1 7

RESERVATIONS SERVICE

Aus ganz Deutschland zum Tarif  
eines Ortsgespräches.

## Sie finden uns weltweit.

Weingarten · München-Airport (1990) · Neu Ulm · Stuttgart-Airport  
Karlsruhe · Frankfurt · Kassel (1991) · Essen · Münster · Bielefeld (1990)  
Braunschweig · Lübeck · Zürich-Airport · Zürich-Regensdorf · Zürich-Adliswil  
St. Gallen · Bern · Egerkingen · Chiasso · Lausanne · Genf · Bellinzona (1990)  
Zell am See · Cairo-Helipolis · Cairo-Pyramids · Luxor · Jeddah  
Istanbul (1990) · Beijing-Airport (1990) · Beijing Dragon Spring  
affiliated with Radisson Hotels in USA · Canada · Mexico

MÖVENPICK HOTELS  
INTERNATIONAL

*The Swiss Hotel Group*

rent der Stadtwerke. Doch die wenigen Umsteiger wirkten, so Deiters, nur als „Tropfen auf den heißen Stein“: Der Trend zum Auto blieb ungebrochen, deutlicher noch als anderswo.

In Osnabrück, wo einstmals der legendäre Karmann Ghia, der Porsche für die kleinen Leute, gebaut wurde und wo in der Autofabrik Karmann im Stadtteil Fledder täglich noch immer 310 Wagen, vom VW Scirocco bis zum Golf Cabrio, vom Band laufen, gehört das Auto wie der Kühlschrank zur Grundausstattung eines jeden Haushalts. Egal ob 8 oder 80 Jahre alt – statistisch besitzt nahezu jeder zweite Bewohner der Stadt einen Wagen. In Berlin dagegen ist nur etwa jeder dritte motorisiert.

Entsprechend wenig wird in Osnabrück der Stadtbuss frequentiert. Gerade rund 70 000 Fahrgäste beförderten die Stadtwerke nach einer Untersuchung von Deiters im Jahr 1984 pro Tag, derweil wurden fast 240 000 Autofahrten gezählt. Und während etwa in Mainz ein Drittel der Bürger Busse und Bahnen benutzen und 67 Prozent mit dem Auto fahren, offenbart der „modal split“ (Nutzungsverhältnis von öffentlichem zu privatem Kraftverkehr) in Osnabrück ein anderes Bild: Nur 23 Prozent steigen auch mal in den Omnibus, bei weitem die meisten (77 Prozent) fahren Auto.

Stetig hat sich dieses Verhältnis während der letzten Jahrzehnte in Osnabrück zugunsten des Autos verschoben, nach Ansicht von Verkehrskritiker Deiters nicht zuletzt wegen der großzügigen „Straßenaus- und -umbaumaßnahmen“. Denn die hätten statt zur „besseren Bewältigung“ des Autoaufkommens stets nur „zur Anregung von immer mehr Neuverkehr“ geführt. „Mehr Straßen produzieren mehr Autofahrten“, sagt der Professor, „da beißt sich die Katze in den Schwanz.“

Fußgängerfreundliche Maßnahmen blieben derweil auf der Strecke. Ob im Stadtteil Widukindland oder im Arbeiterviertel Schinkel – seit Jahren machen in Osnabrück Anwohnergruppen und Bürgerinitiativen für die Einrichtung von mehr Tempo-30-Zonen mobil. Für 85 Wohngebiete wird eine Verkehrsberuhigung gefordert, aber bisher gibt es sie nur in 16 Quartieren.

„Bevor die bei uns was tun“, sagt der Postbeamte Jörg Kuhlmann, 42, aus dem Stadtteil Schinkel, „muß schon was



**Osnabrücker Stadtplaner Hans-Jürgen Apel**  
„Irgendwer ist immer dagegen“

ganz Schlimmes passieren.“ Der Vater von drei Kindern setzt sich seit Monaten mit anderen Eltern für ein Fahrverbot vor der Schinkeler Gesamtschule ein, die täglich von 2000 Schülern besucht wird. Zumindest die Kreuzung vor dem Schuleingang müsse sicherer werden.

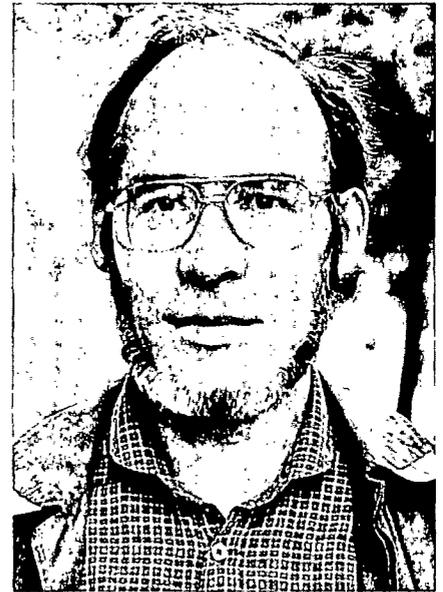
Eine dort installierte Ampel, die den Kindern tagsüber den gefahrenfreien Übergang suggeriert, wird nämlich nachmittags um vier abgeschaltet, obgleich dann immer noch Kinder aus den nahegelegenen Sporthallen kommen: „Die Stadträte, die im Schinkel wohnen“, meint Kuhlmann giftig, „wollen wohl freie Fahrt haben, wenn sie vom Dienst kommen.“

Nicht einmal ein Zebrastreifen wird zum Schutz der Kinder genehmigt. „Dabei“, sagt Postler Kuhlmann, „würden wir den ja noch selber aufmalen, wenn die Stadt wirklich so knapp mit Geld ist.“ Doch der geht es mehr ums Prinzip: „Wir wollen da nicht eine Einzelaktion starten“, verteidigt sich der städtische Verkehrsplaner Hans-Jürgen Apel, 47; Abhilfe sei „im Zuge der Gesamtmaßnahme Tempo 30“ zu erwarten – und das wird noch dauern.

Denn zur Zeit sitzt Apel in seiner Amtsstube vor einem Problemberg, von dem er gar nicht recht weiß, an welcher Seite er beginnen soll, ihn abzutragen. Pläne und Papiere häufen sich zu hohen Stapeln, Zeichnungen und Skizzen hängen an der Wand. „Als Bürger“, sagt Apel deprimiert, „freue ich mich über jede Maßnahme, die das Autofahren erschwert.“ Doch im Dienst kann er nicht so, wie er will: Was sich Apel auch ausdenkt, „irgendwer hat immer was dagegen“.

Beispiel Fußgängerüberwege: Die Difu-Forscher, die in Osnabrück ganze zehn Zebrastreifen und 44 ampelbewehrte Überwege gezählt hatten, stellten fest, daß Städte mit mehr Zebrastreifen – etwa Göttingen (70) oder Marburg (56) – sehr viel sicherer für Fußgänger sind. Denn, so der Difu-Apel, je häufiger die Schwarz-Weiß-Querungen „auftauchen“, desto eher würden sie von den Autofahrern akzeptiert. Zebrastreifen seien nicht nur eine Hilfe für Fußgänger, sondern auch ein „gutes Instrument zur Geschwindigkeitsreduzierung“.

So sieht es auch Apels Namensvetter in der Osnabrücker Stadtverwaltung. „Wir müssen hier umdenken“, sagt der Abteilungsleiter, doch bisher seien alle Bemühungen um mehr Zebrastreifen an einer allzu „engen Auslegung“ von Landesbestimmungen gescheitert, wonach



**Berliner Unfallforscher Dieter Apel**  
„Straßen zurückbauen“

Zebrastreifen als zu unsicher gelten, weil „zu wenig genutzt“.

Beispiel Todesmeilen: Die Difu-Experten führen die hohen Unfallraten unmittelbar auf jene „überdimensioniert“ ausgebauten Hauptverkehrsadern zurück, die Osnabrücks Wohngebiete zerschneiden. Ob Iburger Straße oder Martinistraße, Hansa- oder Hannoverische Straße – unfallträchtig ist nach der Difu-Analyse nicht nur die drei- und vierspurige Auslegung der Trassen inmitten der Häuserzeilen, sondern auch der Umstand, daß auf diesen Rennbahnen allerorten links abgebogen werden kann.

43 Prozent der Unfälle in Osnabrück, errechneten die Difu-Leute, ereigneten sich auf nur 27 Straßen-Kilometern. Die „höheren Geschwindigkeiten“ auf diesen Rennbahnen – auf der Iburger ergab eine Radarmessung Tempo 100

als Durchschnitts- und 144 km/h als Spitzengeschwindigkeit – seien eine direkte Ursache für „mehr und schwerere Unfälle“. Dringend empfiehlt Difu-Experte Apel deshalb, diese „furchtbar breiten Straßen“ sollten baldmöglichst „zurückgebaut werden“.

Aber da kann der Apel aus Osnabrück wieder nur gequält dreinschauen. Wie war das denn neulich im Sommer, als seine Pläne bekannt wurden, die Martinstraße um eine Wagenbreite abzuspeken? Prompt hatten sich lautstarke Protestler gemeldet: Die „unangenehmen schmalen, engen Gassen“, die nunmehr geschaffen würden, gifteten Kaufleute aus der Fußgängerzone, vertrieben ihnen die Kundschaft. Nun sei, so die Ladenbesitzer pathetisch, der „Lebensnerv der City“ in Gefahr.

„Was wir jetzt auch machen“, lamentiert, in seinem Amtszimmer, auch der Stadtdirektor Heumann, „Geschäftsleute, Anlieger, ja einfach alle schimpfen.“ Dabei waren die angeblich so robatierten Maßnahmen nur auf Probe geplant: Nicht für echte Rückbaumaßnahmen hatten die Ratsherren Geld bewilligt, nur für gelbe Farbe, um die Martinstraße mit neuen Markierungen zu versehen.

Von den 13 Metern Breite sind den Autofahrern dort jetzt tatsächlich 2,5 Meter abgeknöpft worden – für Radlerwege und Fußgänger-Inseln, die, mit der gelben Farbe aufgepinselt, nun gleichwohl ständig von den Autos befahren werden. Dagegen blieb es bei den – jetzt nur ein bißchen schmaleren – vier Auto Spuren. Alles in allem eine „hilflose Geste“, findet Verkehrsforscher Deiters, mit der „die Raser“ keineswegs gebremst würden.

Ein weiterer Grund für die vielen Unfälle in Osnabrück ist nach Ansicht der Difu-Experten die „Aufsplitterung“ der Stadt in „viele kleine Ortsteile“: Wenn fast ein Dutzend eingemeindeter Dörfer und Flecken rund um die Kernstadt verstreut liegen, ist es viel bequemer, Behördengänge und Besorgungen in der City mal schnell mit dem Auto zu erledigen, als lange auf den Stadtbus zu warten. Fast zwangsläufig seien solche Gegenden, so die Difu-Forscher, von „stärkerer Autoorientierung“ geprägt – da kracht's dann halt häufiger.

Gerädert durch seine „disperse Siedlungsstruktur“ (Difu) ist Osnabrück allerdings keineswegs allein. Düren, Gießen, Ingolstadt – die ausgefransten Stadtränder vieler Mittelstädte sind ein Produkt jahrzehntelang ungebremster Zersiedlung wie auch der Gebietsreform in den siebziger Jahren.

Auch die anderen in Osnabrück festgestellten Gefahrenquellen, von fehlenden Fußgängerwegen bis zu den zu schnellen Straßen, finden sich, mehr oder weniger schlimm, in vielen anderen bundesdeutschen Städten – zumeist

„selbst durch Planung herbeigeführt“, wie die Difu-Experten wissen.

„Was uns passiert ist“, meint denn auch der Osnabrücker Verkehrsplaner Apel, „kann morgen einer anderen Stadt passieren.“ Auch andernorts würden sich, sagt Deiters voraus, die „städtebaulichen Sünden“ der siebziger Jahre noch rächen. So gesehen liegt die Durchschnittsstadt Osnabrück abermals nur im Bundestrend – vielleicht hatten die Verkehrsplaner hier bloß, mit norddeutscher Beharrlichkeit und Gradlinigkeit, gründlichere Arbeit geleistet als anderswo.

Kein Zufall scheint es, daß ausgerechnet Orte mit gut erhaltenem historischen Altstadtkern wie Marburg oder Göttingen in den Unfall-Statistiken am besten abschneiden: Dort waren, durch welche glücklichen Umstände auch immer, den Stadtsanierern und Straßenbauern weniger Freiheiten eingeräumt worden. In Städten wie Osnabrück hingegen wurde Mitte der siebziger Jahre so kräftig geholt, daß die FAZ seinerzeit in dem Sanierungsergebnis die – nach dem Weltkrieg – „zweite Zerstörung von Osnabrück“ sah.

Um die Unfallgefahren in den Städten einzudämmen – allein 1988 starben bundesweit 2571 Menschen auf innerörtlichen Straßen –, empfehlen Verkehrsexperten denn auch durchweg eine Rückbesinnung auf die Strukturen mittelalterlicher Städte, wenn auch unter neuen Aspekten.

Ziel müsse, so das Urbanistik-Institut, eine „kompakte Stadtform mit kurzen Distanzen“ sein: schmale Straßen mit speziellen Busspuren, auf denen auch Radlern genügend Platz eingeräumt wird und wo Autos direkt auf der Fahrbahn parken sollen; Städte, in denen Fußgänger, etwa durch Grünstreifen, Überquerungshilfen bekommen und wo generell die „für den Kraftfahrzeugverkehr bereitgestellten Flächen“, so Apel und Lehmbrock, „auf ein Minimum reduziert“ werden.

Von einer solchen Politik ist Osnabrück noch weit entfernt. Zwar haben die Ratsherren einen Verkehrsentwicklungsplan in Auftrag gegeben, in dessen Rahmen nach Vor-Ort-Befragungen und Verkehrszählungen die heikelsten Ecken der Stadt entschärft werden sollen. Doch schon das Beispiel Martinstraße zeigt, wie wenig die Stadtpolitiker in Wahrheit zu tun gewillt sind.

Kritiker hatten gefordert, nur noch zwei statt vier Spuren für Autofahrer bereitzustellen, dafür aber eine für Busse reservierte Fahrbahn sowie Überquerungshilfen und „Fluchtinseln“ (Deiters) für Fußgänger einzurichten. Doch es blieb erst mal bei Farbkosmetik. Viel mehr ist auch für die Iburger Straße, die schlimmste Todesmeile der Stadt, nicht geplant, doch soll sie immerhin mit den

**Atrium**  
HAUS & WOHNEN INTERNATIONAL



Häuser wie Burgen • So wohnt Graf Aldo Rota • Der Spanier Martecol  
Tessier Umbau • Villa Malaparte • Polstermöbel • Holzarchitektur

**Atrium**  
HAUS & WOHNEN INTERNATIONAL

**Küchen im Mittelpunkt**

**Wohnlandschaften**

**Country Life**

**Bewohnte Stadtmauer**

**Wohnturm mit Flügel**

**JETZT NEU**

im Zeitschriftenhandel

Pinselstrichen auf zwei Spuren zurückgemalt werden. Erst wenn sich die Farbversuche „bewähren“ (Apel-Osnabrück), werden echte Rückbaumaßnahmen überhaupt diskutiert.

Und während derzeit in anderen Innenstädten rigoros Parkraum eingespart wird, sollen in Osnabrück zwei weitere Parkhäuser in die City gesetzt werden, zusätzlich zu den vorhandenen fünf.

„Ein Irrsinn“, sagt Deiters. Stadtdirektor Heumann hingegen erläutert: „Wir wollen ja nur das Übermaß aus der City heraushalten.“ Würde mehr getan, könnten, fürchtet Heumann, durch Stop-and-go-Verkehr genervte Kunden womöglich aufs „Einkaufserlebnis“ verzichten. Dann wären, schlimmer noch, „die Parkhäuser eine Fehlinvestition“.

Diese Haltung hat ihre Ursachen: Über elf Prozent Arbeitslose, eine, so Ratsherr Simon, „absteigende Industrie“ und jenseits der Landesgrenze die beiden potenten Konkurrentinnen Münster und Bielefeld – da möchte sich Osnabrück wenigstens als „Einkaufsparadies“ (Eigenwerbung) behaupten.

Zu welchem Preis? „Jede Einschränkung der Pkw-Erreichbarkeit der City“, klagt Verkehrskritiker Deiters, „wird hier schon als potentielle Geschäftseinbuße betrachtet.“ Die Stadtwerke trauen sich nicht einmal, Vorrangschaltungen an den Ampeln und spezielle Spuren auf den Fahrbahnen zu fordern. Das sei, sagt Stadtwerke-Referent Schulz, „politisch nicht durchsetzbar“.

Auch die „Mehrheit im Rat“ wünsche „keine grundlegende Veränderung“ der schlimmen Verkehrsverhältnisse, meint Deiters: „Keiner traut sich umzudenken.“

Einmal hatte sich die Stadt ganz schnell zu einer „baulichen Maßnahme“ (Amtsjargon) durchgerungen: Im vergangenen Jahr wurden auf einem 1500 Meter langen Stück der Iburger Straße zwei Meter hohe Mittelleitplanken eingezogen. Wenige Wochen zuvor war dort, nahe der Kreuzung Zum Himmelreich, die 22jährige Susanne Müller in den Tod gerast. Aus dem Straßenstück ist jetzt „eine Bobbahn“ geworden, findet Staatsanwalt Schramm: „Kanalisiert, aber nicht minder gefährlich“.

Im Pfarrhaus draußen im Stadtteil Lüstringen hat Pastor Schürmann ein paar Zeitungsnotizen über Verkehrsunfälle aus der Region hervorgekramt. Darin sind – anonym – lauter ehemalige Konfirmanden und Jugendliche aus seiner Gemeinde erwähnt: Alle sind tot.

Dann zeigt der Pastor auf die vier Bilder von seinen Kin-



**Pastor Schürmann:** „Die Straße blockieren, wenn Predigen nicht hilft“

dern an der Wand. Das hübsche Jungengesicht im zweiten Rahmen von rechts, das war sein jüngster Sohn. Er ist, 18jährig, verunglückt, im vergangenen Jahr.

Was eigentlich los sei, hatte der Pastor während des Protest-Gottesdienstes in der Petruskirche gefragt, daß „in unserer Gesellschaft PS-Protzerei, Aktienkurse und Sozialprestige mehr gelten als menschliches Leben“. Sei da nicht etwas „kaputt in unserem Kopf“?

Seit dem Frühjahr, seit dem Tod der kleinen Yvonne, macht Schürmann Druck in Gesprächen mit Bürgervereinen, Handwerksfunktionären und Regionalpolitikern. Es müsse endlich mehr getan werden gegen diese „böse und aggressive“ Raserei. Notfalls will er gar vor dem Pfarrhaus „die Straße blockieren, wenn alles Predigen nicht hilft“.

Er wolle nicht mehr hinnehmen, sagt er, daß er „hinter weißen Kindersärgen hergehen muß“. Er muß einfach etwas

gegen dieses schreckliche Gefühl der Ohnmacht tun, der Ohnmacht gegenüber „diesen Straßen, die Schlachtfelder sind“, und der Ohnmacht gegen den Verlust eines der liebsten Menschen, die er kannte.

In ihrem Wohnzimmer sitzt die Mutter von Yvonne und beißt sich auf die Lippen, damit sie nicht weinen muß. „Mama, ich möchte noch mal schnell rüber zu den Nachbarn“, hatte die Kleine gebettelt, und die Mutter hatte nachgegeben. Eine halbe Stunde später hörte sie plötzlich „zwei dumpfe Schläge“ von der Straße her. Sie lief hinaus, sah ein Kind am Straßenrand liegen und wußte gar nicht, daß es ihres war.

„Anni“, rief sie ihrer Nachbarin zu, „da ist ein Kind überfahren worden.“ Dann erst, beim Hinrennen und beim zweiten Hinschauen erkannte sie, was dieser orangefarbene Fleck zu bedeuten hatte: Es war der Anorak von Yvonne – orange mit schwarzen Rallyestreifen. ◀

