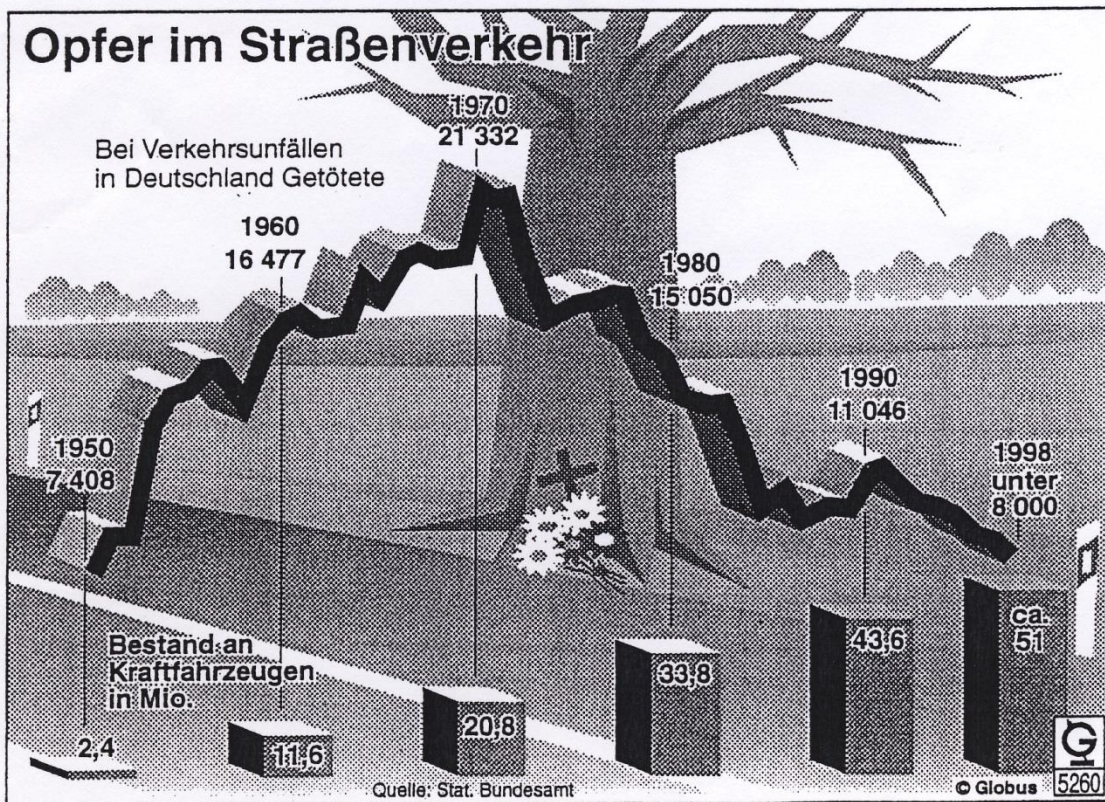


Aufgabenstellung:

- Beschreiben Sie das Schaubild.
- Untersuchen Sie die dargestellten Sachverhalte, gehen Sie in diesem Zusammenhang auf deren Ursachen ein.

Opfer im Straßenverkehr

(Quelle: GLOBUS-Schaubild Nr. Sd-5260 v. 3. Dezember 1998)



Das Schaubild "Opfer im Straßenverkehr" ist eine Kombination aus einem Kurven- und Säulendiagramm und wurde mit vom Statistischen Bundesamt herausgegebenen Zahlen im Globus-Verlag unter der Nr. 5260 veröffentlicht. Es stellt einen Vergleich der bei Verkehrsunfällen in Deutschland getöteten Menschen zum Bestand an Kraftfahrzeugen von 1950 bis 1998 dar.

Das gesamte Schaubild ist innerhalb eines Rechtecks dargestellt. Die Überschrift "Opfer im Straßenverkehr" ist fett gedruckt und steht oben links. Dadurch, dass sie durch ihre Länge in einen im Hintergrund des Schaubildes abgebildeten Baum hineinragt, wird sie trotz der leichten, weißen Umrandung um den Schriftzug in diesem Bereich etwas verdeckt und ist weniger auffallend. Daher liegt ein besonderes Augenmerk auf der Erläuterung "Bei Verkehrsunfällen in Deutschland Getötete" zum Kurvendiagramm, die an einer freien Stelle zwischen diesem und der Überschrift in kleinerer Schriftgröße angebracht ist.

Das dreidimensionale Kurvendiagramm ist auf der Front- und Unterseite schwarz, auf der Oberfläche heller und befindet sich in der Mitte des Schaubildes. Es ist mit den Jahreszahlen 1950 bis 1990 in Zehnerschritten eingeteilt, worauf ein kürzerer Zeitabschnitt bis 1998 folgt. Unter den Jahreszahlen steht in absoluten Zahlen die Anzahl der Verkehrstoten im jeweiligen Jahr. Das Diagramm verläuft un stetig ansteigend von 1950 bis 1970 und fällt ebenso un stetig bis 1998 ab. Unter jeder Jahres- und Verkehrsofferzahl verbindet eine dünne, schwarze Linie das Kurvendiagramm mit einem darunter, am unteren Rand des Schaubilds befindlichen dreidimensionalen Säulendiagramm, bestehend aus sechs in ihrer Größe ansteigenden Säulen mit quadratischer Grundfläche. Die Erläuterung "Bestand an Kraftfahrzeugen in Mio." steht über der ersten und zweiten Säule. Das Säulendiagramm ist ebenfalls mit absoluten Zahlen, ausgedrückt in Millionen, wie die Erläuterung besagt, versehen, die in schwarzen Zahlen mit weißer Umrandung auf der grauen Frontseite der Säulen stehen. Die Oberfläche der Säulen ist weiß und die linke Seitenfläche schwarz. Da die erste Säule nicht hoch genug ist, stehen die Zahlen darüber.

Unter der dritten Säule wird in kleiner Schrift das Statistische Bundesamt als Quelle angegeben, der veröffentlichende Globus-Verlag mit Logo und Ausgabennummer 5260 steht in der Ecke rechts unten.

Im Hintergrund des Schaubildes kann man zentriert den bereits erwähnten Baum erkennen, der auf einem weiten Feld steht. Am Fuße des Baumes liegt ein Blumenstrauß, bestehend aus drei weißen Blumen, und ein schwarzes, an den Baum gelehntes Kreuz. Das Feld, auf dem der Baum steht, füllt den Hintergrund etwa zu zwei Dritteln aus, dahinter befinden sich links und rechts nur schemenhaft erkennbar weitere Bäume oder Büsche. Der Baum steht an einer in der Ecke links unten schräg verlaufenden Straße

mit durchgezogener weißen Linie, die ein Überholverbot ausdrückt. Am Straßenrand steht links auf halber Höhe, noch bevor das Kurvendiagramm beginnt, und am rechten Rand des Schaubilds neben der sechsten Säule des Säulendiagramms jeweils ein Straßenbegrenzungspfahl.

Besonders auffällig an dem Schaubild ist der Verlauf des Kurvendiagramms: Im Jahre 1950 zeigt es die geringste Zahl an Unfallopfern, nämlich 7408. Der Kraftfahrzeugbestand beträgt in diesem Jahr nur 2,4 Millionen. Innerhalb der nächsten zehn Jahre verdoppelt sich die Anzahl der Verkehrstoten in Deutschland auf 16.477, wobei sich die Zahl der Kraftfahrzeuge auf 11,6 Millionen verfünffacht. Im Jahr 1970 erreicht die Zahl der Unfallopfer ihren Höchststand von beträchtlichen 21.332; der Kraftfahrzeugbestand hat sich im Vergleich zu 1960 bereits auf 20,8 Millionen verdoppelt. In den darauf folgenden Jahren nimmt die Zahl der Verkehrstoten zwar unstetig, jedoch rapide ab, obwohl der Bestand an Autos in Deutschland immer weiter ansteigt: 1980 sind es 15.050 Tote bei einem Verkehrsaufkommen von 33,8 Millionen Autos, 1990 nur noch 11.046 Tote bei 43,6 Millionen Fahrzeugen und innerhalb der nächsten acht Jahre erreicht die Zahl der Verkehrstoten einen Tiefstand von weniger als 8.000, der fast dem Ursprungswert des Schaubildes von 1950 mit 7.408 entspricht, obwohl sich der Fahrzeugbestand in Deutschland von 2,4 Millionen auf ca. 51 Millionen um das 25-fache angestiegen ist.

Doch wie ist diese Wende zu erklären? Bei einer solch großen Zunahme des Verkehrsaufkommens und der damit einhergehenden gestiegenen Anzahl an Verkehrsteilnehmern müssten sich doch eigentlich noch mehr Unfälle ereignen. Um eben diese Annahme zu vermeiden, wurden in den auf 1970 folgenden Jahren sowohl vielerlei Sicherheitsvorkehrungen bei der Ausstattung der Fahrzeuge getroffen als auch mehr und genauere Verkehrskontrollen durch die Verkehrsaufsicht der Polizei durchgeführt und die Verkehrsregeln durch die Straßenverkehrsordnung verschärft.

Sicherheitsgurte mussten früher nicht angelegt werden, wobei heute Anschnallpflicht besteht und bei Missachtung eine Strafe von immerhin 40 Euro auferlegt wird. Bei einem Aufprallunfall verhindert der Gurt, dass der Körper durch den Aufprall über den Sitz oder durch die Frontscheibe geschleudert werden kann oder sich starke Prellungen zuzieht. Nackenstützen wurden eingebaut, damit der Kopf bei einem Aufprall aufgefangen wird und somit ein Schleudertrauma verhindert wird. Kopf-, Seiten- und Front-Airbags dienen ebenfalls zum Schutz der Fahrzeuginsassen bei Aufprallunfällen.

Getönte Scheiben sorgen für weniger Blendung durch die Sonne und auch die Klimaanlage trägt zum Erhalt der Konzentration beim Fahren bei, da der Fahrer durch sie bei warmen Außentemperaturen stets einen kühlen Kopf bewahrt.

Bessere Fahrwerke im Gegensatz zu früher stabilisieren die Straßenlage, Allrad-Antrieb hält einen besseren Kontakt zur Straße, da alle Räder gleichzeitig angetrieben werden,

wobei auch die Verbesserung des Straßensystems und des Straßenbelags eine große Rolle spielt. Durch Asphalt, der so eingebaut wird, dass Wasser abfließen kann, werden Wasserlachen und somit auch Aquaplaning vermieden. Begradigungen von Straßen verlangen dem Fahrer weniger Konzentration in starken Kurven ab und verringern zudem die Fliehkraft des Wagens, die umso größer ist, je höher die Geschwindigkeit in der Kurve ist. Antiblockiersysteme (ABS) ermöglichen beim Bremsen das Lenken auf glatter Fahrbahn und in Kurven, die Antischlupfregelung (ASR) verhindert elektronisch das Durchdrehen der Antriebsräder, das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) verhindert das Ausbrechen in der Kurve durch die Fliehkraft durch gezieltes Abbremsen gegenüberliegender Räder. Kurz: Das Auto unterstützt den Fahrer beim Fahren, sodass er im Grunde nicht mehr allzu viel falsch machen kann.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die verbesserte Verkehrsregelung im Gegensatz zu früher: Die Ausschilderung ist verfeinert worden, mehr Ampeln tragen zur Verkehrsregelung bei, Tempo 100 auf Landstraßen wurde eingeführt, es gibt Wohngebiete mit Tempo 30 oder verkehrsberuhigte Zonen mit Schrittgeschwindigkeit, die Promillegrenze wurde auf 0,5 Promille herabgesetzt - und all dies wird in Verkehrskontrollen der Polizei überprüft: Wer ist nicht angeschnallt? Hat der Fahrer Alkohol oder gar Drogen konsumiert? Wird Tempo 70 eingehalten? Hält der Fahrer am Stoppschild? Hierzu stehen den Polizisten allerlei Hilfsmittel zur Verfügung, die sie früher nicht oder nur in vereinfachter Form hatten, wie z.B. Infrarot-Blitzanlagen, Drogen- und Alkohol-Schnelltester, exaktere Geschwindigkeitsmesser, mehr Polizeistreifen im Einsatz.

Und dabei geht es Verkehrssündern an den Kragen. Für einen Verstoß gegen die Verkehrsregeln darf der Verkehrsteilnehmer immer tiefer in die Tasche greifen, womit beabsichtigt ist, "Straßenrowdies" abzuschrecken. Besonders teuer wird es, wenn ein Fahrer innerhalb der zweijährigen Probezeit nach Bestehen des Führerscheins gegen die Straßenverkehrsordnung verstößt, da er dann zum einen mehr zahlen muss als ein Routinier und zum anderen noch an einer mit hohen Kosten verbundenen Nachschulung und einer bestimmten Anzahl von Pflichtfahrstunden teilnehmen muss. Die Einführung dieser Probezeit soll ebenfalls die Führerscheinneulinge zum Einhalten der Straßenverkehrsordnung ermahnen.

Worauf ich noch nicht eingegangen bin, ist die enorme Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes innerhalb der Bundesrepublik. 1950 befand sich die Industrialisierung noch in der Anfangsphase des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg. Mit dem Wiederaufbau und dem Ausbau der Industrialisierung in Deutschland wurden den Deutschen zunehmend Arbeitsplätze geboten, die wiederum den Wohlstand der Deutschen durch ihr Einkommen als auch die Konsumbereitschaft der Deutschen ankurbelte, denen es während des Krieges an allem mangelte. Dadurch wurde immer mehr konsumiert, immer mehr hergestellt, immer mehr Arbeitsplätze geschaffen. Durch den Ausbau der Fahrzeugindustrie konnten Autos nun billiger hergestellt werden und sich immer mehr Deutsche durch ihren nun erlangten Wohlstand ein Auto leisten. Obwohl sich immer

mehr ein Auto kaufen können, nimmt der Kraftfahrzeugbestand in den Zehnjahresperioden anfangs immer mehr, dann jedoch immer langsamer zu, wodurch eine geringfügige Sättigung des Marktes zu erkennen ist.

Nun bin ich auf den Grund des Rückgangs der Verkehrstoten und die Zunahme des Fahrzeugbestandes in Deutschland eingegangen, ohne überhaupt die Jahreszahl zu berücksichtigen, die vermutlich ausschlaggebend für die plötzliche Wende im Kurvendiagramm ist: 1970 - das ist die Zeit der ersten Studentenbewegungen in Deutschland. Aufgrund der Unzufriedenheit mit dem deutschen Bildungssystem, den Bedingungen an den Hochschulen und Universitäten und dem Vietnamkrieg gingen die deutschen Studenten auf die Barrikaden und lebten als "Hippies" ihre Freiheit aus. Kontakt mit Drogen, der betörende Rausch der hohen Geschwindigkeiten - all dies schien ihnen "Freiheit" zu bedeuten. Doch genau diese Freiheit war es, die sie leichtsinnig machte und in Verkehrsunfällen durch Fahrlässigkeit umkommen ließ. Wahrscheinlich wurde aufgrund dieser Beobachtung die Erkenntnis geweckt, dass es an der Zeit ist, die Kontrollen zu verbessern und die Verkehrsregeln zu schärfen.

.

.

Wenn ich nun bedenke, dass es selbst heute noch genügend Verkehrsunfälle gibt, obwohl die Autos heute bereits technisch hochentwickelt sind im Gegensatz zu früher, ist es kaum vorstellbar, wie gefährlich früher eine Autofahrt gewesen sein musste, obwohl man auf weniger Verkehrsteilnehmer achten musste. Mögen die Autos heute auch noch so sicher geworden sein, so fängt bei mir wahre Sicherheit im Kopf an. Würden die Menschen aufmerksamer und ihrem Können angepasster fahren, so würde die Zahl der Verkehrstoten im Kurvendiagramm in Zukunft noch weiter sinken.