Inhaltsangabe von Sachtexten

Wer arm ist, stirbt eher im Straßenverkehr

Als Familie Müller ihren neuen Mittelklassewagen bestellt, achtet sie vor allem auf Preis, Verbrauch, Alltagstauglichkeit und verfügbare Sicherheits- und Assistenzsysteme, mit denen das Risiko, auf bundesdeutschen Straßen mit allen denkbaren Folgen in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden, so versprechen es jedenfalls die Anbieter, deutlich vermindert werden kann: vorausschauender Notbremsassistent, Abstandsregler oder Abstandsregeltempomat, Spurwechsel-, Spurhalte-, Park-, Licht- Nachtsicht- und Verkehrszeichenassistent und Müdigkeitswarner - die Palette des Angebots ist riesig und wie sicher ein Auto im Verkehr technisch gesehen daherkommt, natürlich auch eine Frage des Geldbeutels.

Davon kann Familie Singh im indischen Neu-Delhi nur träumen. In ihrem Land kosten Autos zwar neu meistens nur zwischen 3.000 und 6.000 Euro - ohne jedes Assistenzsystem wohlgemerkt - aber selbst das ist für die Familie zu teuer. Sie hofft darauf, einmal das Auto ihrer Eltern vererbt zu bekommen. BMWs, Audis oder Mercedes mit dem ganzen Schnickschack ist Sache der Reichen in einem Land, indem motorisierte Teilnahme am Straßenverkehr für die meisten Fahren mit den legendären Tuk-Tuks ist, den kleinen Taxi-Motorrad-Rikschas bedeutet, in die sich ganze Großfamilien so lange zwängen, "bis die Federn ächzen. Sechs Kinder passen irgendwie auf die Rückbank, Vati und Mutti flankieren den Fahrer. Gurte gibt es keine. Sie würden auch nichts nützen, denn die Knautschzone eines Tuk-Tuks hängt davon ab, wie dick die Kleidung der Passagiere ist." (Unterwegs im Getummel von Neu Delhi, in: automotorsport online)

Wer arm ist, stirbt eher im Straßenverkehr

Klingt vielleicht komisch, stimmt aber, wenn man das Problem weltweit betrachtet: Das Risiko im Straßenverkehr bei einem Unfall zu sterben ist in armen Ländern der Welt dreimal so hoch wie in den wohlhabenden Staaten. Am höchsten ist die Todesrate in Afrika mit 26,6 Verkehrstoten auf 100.000 Menschen, am niedrigsten in Europa mit 9,3 Verkehrstoten auf 100.000 Einwohner. 3.700 sterben im Straßenverkehr weltweit jeden Tag. Verkehrsunfälle stehen weltweit an achter Stelle der häufigsten Todesursachen, noch vor HIV/Aids oder Durchfallerkrankungen. Das sagt jedenfalls ein Bericht der »Weltgesundheitorganisation (»WHO), der sich dabei auf Daten aus dem Jahr 2016 stützt.

Weltweit kommen jedes Jahr 1,35 Millionen Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr um. Verkehrsunfälle sind zugleich die häufigste Todesursache für Kinder und junge Menschen zwischen fünf und 29 Jahren.

Außerdem ist die Zahl der Verkehrstoten in nur drei Jahren um rund 100.000 angestiegen.

Das Risiko, bei einem Verkehrsunfall zu sterben, hängt natürlich auch von der Art ab, wie die Menschen am Verkehr teilnehmen.

Weltweit betrachtet liegt der Anteil der Fußgänger und Fahrradfahrer an der Gesamtzahl der Verkehrstoten bei 26%. In Afrika liegt ihr Anteil bei 44% und im östlichen Mittelmeerraum bei 36%.

Auch der Anteil der bei Unfällen getöteten Motorradfahrer und Mitfahrer ist beträchtlich. 28% sind es weltweit, aber ihr Anteil ist in einigen Regionen viel höher, z. B. in Südost-Asien 43% und im westlichen Pazifikraum 36%.

Autor: Gert Egle/www.teachsam.de – Dieses Werk ist lizenziert unter einer Creative Commons Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz., CC-BY- SA -
OER Logo © 2012 Jonathas Mello, used under a Creative Commons license BY-ND

Viele und vor allem zusehends mehr Staaten der Welt haben inzwischen Maßnahmen ergriffen, um die vermeintlichen Ursachen für die tödlichen Verkehrsunfälle zu bekämpfen. Mit Gesetzesänderungen, Tempolimits, Alkoholverboten am Steuer, Helmpflicht für Motorradfahrer, Anschnallpflicht in Autos und LKWs und besonderen Schutzmaßnahmen für die Mitnahme von Kindern, Einführung und Anpassung von Regelungen zum Erwerb von Führerscheinen. systematischer Kontrolle des Straßenzustandes u. ä. haben zahlreiche Länder inzwischen "nachgebessert", um die Sicherheit ihrer Einwohner im Straßenverkehr zu erhöhen. Aber: Nur 109 der 175 untersuchten Länder (62%) haben eine landesweit gültige Notrufnummer, über die Hilfe angefordert werden kann.

Trotz dieser Anstrengungen ist die Todesrate im Straßenverkehr seit dem Jahr 2000 nur wenig gesunken: von 18,8 Toten pro 100.000 Menschen auf 18,2.

Die hohe Anzahl der Opfer gebietet, sich um weitere Verbesserungen zu ringen. Das sieht auch der Chef der WHO so, wenn er sagt: "Diese Todesfälle sind ein nicht zu akzeptierender Preis für die Mobilität."

Um die Daten ins richtige Licht rücken zu können, müssen natürlich viele Gesichtspunkte berücksichtigt werden, von denen aber etliche vom Wohlstand der Staaten abzuhängen scheinen. Weltweit hätte es schlimmer kommen können. An den wohlhabenden Ländern liegt es allerdings hauptsächlich, dass sich die Todesrate trotz des Bevölkerungswachstums und der Zunahme von Autos weltweit in den letzten Jahren einigermaßen stabilisiert hat. Hier ist Geld da, wenn auch nicht ausreichend, für Verbesserungen der Infrastruktur, wie z. B. für sichere Geh- und Radwege. Und der TÜV zieht im Idealfall verkehrsuntaugliche Fahrzeuge, die ein Risiko für alle anderen darstellen, rechtzeitig aus dem Verkehr.

Dennoch: Grund, sich auf die eigene Schulter zu klopfen gibt es auch hierzulande nicht. Auch in Deutschland starben im Jahr 2018 nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wieder annähernd 3.300 Menschen im Straßenverkehr.

Wo man froh ist, überhaupt einen Drahtesel zu besitzen oder sich mit 10 Personen im Tuk-Tuk fortzubewegen, ist das mit den Sicherheits- und Assistenzsystemen wohl eher ein Luxusproblem. Wer aber von unseren Autofahrern wollte sich selbst mit diesen bis unters Schiebedach bewaffnet, in das Verkehrsgetümmel von Neu-Delhi stürzen? Und solange unsere "ungesicherten" PKWs ihre Restlaufzeit auf den Straßen in ärmeren Ländern fahren und viele auch hierzulande ihre alten Autos jahrzehntelang fahren müssen, gilt eben auch unter diesem Aspekt: Wer arm ist, stirbt eher im Straßenverkehr.

(Gert Egle, www.teachsam.de, 16.03.2019)

Arbeitsanregung

1. Gliedern Sie den Text in Sinnabschnitte und geben Sie jedem Sinnabschnitt eine Überschrift.
2. Verfassen Sie einen Aussagekern für die Inhaltsangabe.
3. Schreiben Sie eine Inhaltsangabe zum Text.

Weitere Arbeitsanregungen

1. Erfassen Sie die wichtigsten Aussagen des Textes mit Hilfe einer einfachen Aussagenliste (textsukzessiv).
2. Ordnen Sie diese Aussagen so, dass daraus eine strukturierende Aussagenliste entsteht.

Autor: Gert Egle/www.teachsam.de – Dieses Werk ist lizenziert unter einer Creative Commons Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz., CC-BY- SA -
OER Logo © 2012 Jonathas Mello, used under a Creative Commons license BY-ND