



MASTERARBEIT | MASTER'S THESIS

Titel | Title

„Radfahrerin schwer verletzt“

Eine Inhaltsanalyse der Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitungen zum Framing des systemischen Gewaltrisikos der Automobilität zwischen Unsichtbarkeit und Victim Blaming

verfasst von | submitted by

Luis Nacken B.A.RWTH

angestrebter akademischer Grad | in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Arts (MA)

Wien | Vienna, 2024

Studienkennzahl lt. Studienblatt | Degree programme code as it appears on the student record sheet:

UA 066 841

Studienrichtung lt. Studienblatt | Degree programme as it appears on the student record sheet:

Masterstudium Publizistik- und Kommunikationswissenschaft

Betreut von | Supervisor:

Mag. Mag. Dr. Dr. Julia Wippersberg Privatdoz.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
1.1 Vorgehen und Kapitelübersicht	2
2. Das Automobil, sein Siegeszug und die (Nicht)Wahrnehmung seiner Folgen	2
2.1 „Fahrzeug mit Gasmotorenantrieb“	3
2.2 Wem gehört die Straße?	4
2.3 Die „Naturalisierung“ der Gefahr der Automobilität und die erste Verkehrserziehung	6
2.4 Die gefährlichste Maschine in Friedenszeiten“ Das Auto als gesamtgesellschaftliches Problem.....	8
2.5 Moderne Verkehrssicherheitskonzepte	10
2.6 Die Nichtwahrnehmung der negativen Folgen des Autos	11
2.7 Die Folgen der Automobilität in der EU und Deutschland	14
2.7.1 Verkehrssicherheitskonzepte in Deutschland	14
2.8 Ausblick und Fazit	15
3. Kommunikationswissenschaftliche Fundierung: Analyse der Unfallberichterstattung	16
3.1 Kommunikationswissenschaftlichen Theorien der Medienwirkungsforschung ...	18
3.2 Agenda Setting	19
3.3 Framing	20
3.3.1 Kommunikationswissenschaftliche Framingforschung	20
3.3.2 Psychologische Framingforschung und Effekte	21
3.3.3 Soziologische Framingforschung und Frames als Diskurs.....	23
3.4 Typologien und Klassifikationen von Frames	24
3.4.1 Episodische und thematische Frames (Iyengar)	24
3.4.2 Generische & Themenspezifische Frames	25
3.4.3 Frames in der Syntaktischen Struktur.....	26
3.4.4 Frames in der Soziologie	26
3.5 Kultivierung	27
3.6 Kommunikationswissenschaftliche Theorien der Nachrichtenproduktion und Selektion	28
3.6.1 Journalistische Selektionsentscheidungen (Gatekeeping und Nachrichtenwerte)	28

3.6.2 Einflussgrößen auf die journalistische Arbeit (<i>Hierarchy of Influences</i> und Framing als Diskurs)	30
3.6.3 Aufgabe des Journalismus (Normative Zuschreibungen und eigene Rollenbilder)	31
3.7 Zusammenfassung	32
4. Forschungsbericht: Die Forschung aus der Perspektive der Public Health	33
4.1 Public Health Framing.....	36
4.2 „Unfall“ Framing.....	38
4.3 Verantwortungsframing bei Kollisionen	39
4.4 Verantwortungsframing bei Kollisionen zwischen Autofahrer*innen und VRU: Überbetonung der Verantwortung für Verkehrssicherheit bei VRU.....	40
4.5 Victim Blaming der vulnerablen Verkehrsteilnehmer*innen	43
4.5.1 Exkurs: Was ist Victim Blaming und was Public Health?	44
4.6 Episodisches und thematisches Framing (Iyengar 1996).....	45
4.7 Generisches Framing nach Semekto & Valkenburg (2000).....	48
4.8 Factual, Crime und Human Frame (Magusin, 2017).....	50
4.9 Experimente und Forschungen zur Wirkung	50
4.10 „Best Practice“ Berichterstattung	53
4.10.1 Exkurs Beeinflussung.....	55
4.11 Zusammenfassung	56
5. Empirie	56
5.1 Forschungsfragen	56
5.1.1 FF ₁	57
5.1.2 FF ₂	57
5.1.3 FF ₃	57
5.1.4 FF ₄	58
5.1.5 FF ₅	58
5.2 Methode	58
5.2.1 Stichprobe	59
5.2.2 Zeitungen	61
5.2.3 Analyseinstrument: Inhaltlich strukturierende Inhaltsanalyse (Kuckartz & Rädiker, 2022)	62
5.2.3.1 Ablauf der Inhaltsanalyse	64

5.2.4 Operationalisierung der Forschungsfragen	65
6. Ergebnisse	69
6.1 Formale und inhaltliche Beschreibung der Stichprobe.....	70
6.2 FF1 Ergebnisse	72
6.3 FF1 Zusammenfassung und Diskussion	80
6.4 FF2 Ergebnisse	85
6.5 FF2 Zusammenfassung und Diskussion	85
6.6 FF3 Ergebnisse	86
6.7 FF3 Zusammenfassung und Diskussion	94
6.8 FF4 Ergebnisse	100
6.9 FF4 Zusammenfassung und Diskussion	101
6.10 FF5 Ergebnisse	102
6.11 FF5 Zusammenfassung und Diskussion.....	104
6.12 Zusammenfassung und Diskussion.....	107
7. Fazit und Kernerergebnisse der Studie:.....	110
7.1 Die Rolle des Journalismus: Empfehlungen für eine konstruktive Unfallberichterstattung	111
7.3 Reflexion und Kritik	115
7.3 Anknüpfende Forschungsperspektiven	116
8. Literaturverzeichnis	117
9. Anhang	130
9.1 Kategorien und Codesystem.....	130
9.1.1 Kategorien	130
9.1.2 Codesystem	137
9.2 Daten (Unfallberichte)	138

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Im Sample repräsentierte Unfallberichte nach Zeitungen	61
Tabelle 2 Übersicht Verletzte und Tote im VRU-Auto Kollisionen Sample.....	70
Tabelle 3 Übersicht Verletzte und Tote im Auto-Auto Kollisionen Sample	71
Tabelle 4 Substantive die Kollision beschreiben im Sample	75
Tabelle 5 Gleichbedeutende Nutzung von "Unfall", "Zusammenstoß" und "Kollision" ...	76
Tabelle 6 Im Sample genutzte Verben um Kollision zu beschreiben	78
Tabelle 7 Berichtete Ursachen	79
Tabelle 8 Substantive nach Kollisionsart (gerundete Prozentwerte)	103
Tabelle 9 Verben nach Kollisionsart (gerundete Prozentwerte).....	103

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 WHO Story angles & key elements nach Gupta et al. (2021: 3)	54
Abbildung 2 Satztypen nach Ralph et al. (2019: 665)	67
Abbildung 3 Anteil der Satztypen in Überschriften nach Ralph et al. (2019)	87
Abbildung 4 Anteil der Satztypen im Fließtext nach Ralph et al., (2019)	90

Danksagung

Danke an meine Betreuerin MMag. DDr. Julia Wippersberg für die Unterstützung und danke an meine Freund*innen Lucie, Bekki und Raoul, ohne deren Beistand das Verfassen dieser Arbeit nur halb so schön gewesen wäre.

Abstract Deutsch

Verkehrsunfälle sind eine der wahrscheinlichsten Gewalteinwirkungen im Leben des Menschen und stellen in Deutschland seit einigen Jahren eine wachsende Gefahr für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen (VRU = vulnerable road users) dar. Dies wird aber vor dem Hintergrund ihrer menschengemachten Ursache – dem Status Quo der Priorisierung des Automobils als Hauptverkehrsmittel – gesellschaftlich kaum wahrgenommen oder problematisiert. Diese Arbeit untersucht anhand kommunikationswissenschaftlicher Framing-Theorien, wie die gewaltsamen Folgen der Automobilität in deutschen Lokalzeitungen als Unfallberichte medial repräsentiert werden. Mittels einer qualitativen inhaltlich strukturierenden Inhaltsanalyse mit quantitativen Elementen nach Kuckartz & Rädiker (2022) wurden 256 Unfallberichte zu Kollisionen zwischen Autofahrer*innen (145) und zwischen Autofahrer*innen und VRU (111) aus den jeweils reichweitenstärksten (verfügbaren) Lokalzeitungen aller 16 Bundesländer respektive des Framings der gewaltsamen Folgen der Automobilität (Public Health-Framing) und Tendenzen des Victim Blamings von VRU analysiert (Vollerhebung des Zeitraums 04.06.2023-18.06.2023). Die Ergebnisse bestätigen die Befunde internationaler Vorgängerstudien: Auch deutsche Lokalzeitungen berichten Verkehrskollisionen als isolierte, episodische "Unfälle", ohne sie in größere gesellschaftliche Kontexte einzubetten oder als Public Health-Problematik darzustellen. Zudem zeigt sich die Tendenz, Verantwortung für Kollisionen und Verkehrssicherheit durch spezifische sprachliche Konstruktionen stärker auf VRU zu verschieben, während die Rolle der Autofahrer*innen und strukturelle Ursachen weitgehend ausgeblendet werden. Die Befunde verdeutlichen, dass die Unfallberichterstattung sowohl Ausdruck als auch Verstärker der mangelnden gesellschaftlichen Wahrnehmung der Automobilität als Risiko ist – mit potenziell lebensbedrohlichen Folgen für VRU. Die Arbeit schließt mit Empfehlungen für eine Berichterstattung, die dieses menschengemachte Risiko konstruktiv adressiert und diskutiert diese vor dem Hintergrund des journalistischen Selbstverständnisses in Deutschland.

Abstract Englisch

Motor vehicle crashes (MVC) are one of the most likely violent events during a human lifespan and have posed a growing danger to pedestrians and cyclists (VRU = vulnerable road users) in Germany for several years. However, against the background of their man-made cause - the status quo of prioritising the car as the main means of transport - this is hardly perceived or problematised by society. This thesis uses framing theory to analyse how the violent consequences of automobility are represented in the media as accident reports in German local newspapers. Using a qualitative content-structuring content analysis with quantitative elements according to Kuckartz & Rädiker (2022), 256 accident reports on collisions between motorists (145) and between motorists and VRU (111) from the local newspapers with the highest reach (available) in all 16 federal states were analysed with regard to the framing of the violent consequences of automobility (public health framing) and tendencies of victim blaming of VRU (complete sampling period 04.06.2023-18.06.2023). The results confirm the findings of previous international studies: German local newspapers report traffic collisions as isolated, episodic 'accidents' without embedding them in larger societal contexts or presenting them as a public health issue. There is also a tendency to shift responsibility for collisions and road safety more strongly onto VRUs through specific linguistic constructions, while the role of drivers and structural causes are largely ignored. The findings make it clear that accident reporting is both an expression and an amplifier of the lack of social perception of automobility as a risk - with potentially life-threatening consequences for VRUs. The paper concludes with recommendations for a reporting style that constructively addresses this man-made risk and discusses it against the background of the prevalent journalistic roles in Germany.

1. Einleitung

Jeden Tag werden in Deutschland im öffentlichen Raum mehr als 1.000 Menschen verletzt und acht getötet (Statistisches Bundesamt, 2024a). Diese Gewalt im öffentlichen Raum wird jedoch nicht von einer Kriminalitätsstatistik erfasst, oder – wie das Ausmaß der Zahlen potenziell vermuten ließe – kontrovers diskutiert, sondern wird in Deutschland seit 1906 von Amtswegen in den sogenannten „Unfallstatistiken“ festgehalten (Erhebungen über Automobilunfälle, 1906). Diese öffentlich sichtbare Gewalt wird in der Gesellschaft jedoch kaum mehr als solche wahrgenommen. Die Gewalt, von der die Rede ist, geht nämlich vom Automobil aus – ein allgegenwärtiges Risiko, das tief in unseren Alltag eingebettet ist und dennoch selten als Form von Gewalt begriffen wird. So selten die Automobilität bewusst als Gewalt wahrgenommen wird, so stark internalisiert ist jedoch unsere Wahrnehmung ihres Gewaltpotentials: Sie äußert sich morgens auf dem Weg zum Bäcker am Zebrastreifen in Form von prüfenden Blicken in die Fahrer*innenkabinen der Autos, lässt uns mit einem mulmigen Gefühl mit dem Fahrrad auf einer großen Kreuzung zwischen Autos abbiegen und fordert unsere höchste Konzentration auf der Autobahn, wenn im starken Berufsverkehr zwischen tonnenschweren Autos bei rasender Geschwindigkeiten noch die richtige Ausfahrt erreicht werden muss. Wie sich dieses omnipräsente Gewaltpotenzial in Verletzungen und Todesfälle manifestiert, dokumentieren nicht nur die Unfallstatistiken sondern auch Unfallberichte, die in den Medien tagtäglich mit Überschriften wie „Auto erfasst Fußgänger und verletzt ihn leicht“¹, „Radfahrer stürzt und verletzt sich“² oder „Schwerer Unfall im Berufsverkehr“³ Schlaglichter auf die statistisch gesehen wahrscheinlichste Gewalteinwirkung im Leben eines Menschen (Te Brömmelstroet, 2024: 1) durch die „gefährlichste Maschine in Friedenszeiten“ (Kunze, 2022: 18) werfen. Betrachtet man diese Artikel genauer, fällt auf, dass sie die eingangs geschilderten Alltagsszenarien auf unterschiedliche Art und Weise repräsentieren können. Der Kommunikationswissenschaftler George Gerbner formulierte diesbezüglich einst: „Humans are the only species that lives in a world erected by the stories they tell“ (1998: 175). Sich mit diesen in Unfallberichten ausgedrückten „Geschichten“ zu beschäftigen, liefert einen Ansatz, um zu verstehen, wie diese Gewalt trotz der deutlichen Sichtbarkeit ihrer Folgen und der Internalisierung der Vorsicht ihr gegenüber gesellschaftlich weitgehend nicht problematisiert bleibt. Sich mit diesen Geschichten auseinanderzusetzen – oder spezifischer mit ihrem

¹ Dieser Artikel ist Teil der späteren Methodik und im Anhang unter (SZ-VRU-20) zu finden, da er hinter einer Paywall geführt wird.

² Dieser Artikel ist Teil der späteren Methodik und im Anhang unter (MZ-VRU-13) zu finden, da er hinter einer Paywall geführt wird.

³ Dieser Artikel ist Teil der späteren Methodik und im Anhang unter (TA-AA-1) zu finden, da er hinter einer Paywall geführt wird.

Framing – und herauszufinden, welche soziale Realität durch diese spezielle Gattung von Medienberichten konstruiert wird und wie sich diese wiederum auf unsere gesellschaftliche Wahrnehmung auswirkt, ist Ziel dieser Arbeit.

1.1 Vorgehen und Kapitelübersicht

Die vorliegende Arbeit gliedert sich in sechs inhaltliche Teile. Der erste Teil widmet sich der Geschichte des Automobils, seinen Folgen und der historisch gewachsenen Nichtwahrnehmung dieser Folgen (Kap. 2). Der zweite Teil legt durch die Rezeption kommunikationswissenschaftlicher, psychologischer und soziologischer Medienwirkungstheorien sowie kommunikationswissenschaftlicher Theorien der Medienproduktion und des Journalismus das theoretische Grundgerüst der Arbeit, um die Unfallberichterstattung hinsichtlich des in ihr vorherrschenden Framings untersuchen zu können (Kap. 3). Der dritte Teil umfasst den Forschungsstand zum Untersuchungsgegenstand Unfallberichterstattung (Kap. 4). Darauf folgt im vierten Teil die empirische Untersuchung (Kap. 5) und im fünften Teil die Darstellung der Ergebnisse (Kap. 6). Abschließend werden die Ergebnisse vor dem Hintergrund der Theorie und des Forschungsstandes zusammengefasst, um methodische Grenzen aufzuzeigen und weiterführende Forschung anzuregen (Kap. 7). Darüber hinaus werden im letzten inhaltlichen Kapitel dieser Arbeit eine Reihe von Empfehlungen für eine konstruktive Berichterstattung über Verkehrsunfälle gegeben.

2. Das Automobil, sein Siegeszug und die (Nicht)Wahrnehmung seiner Folgen

Seit seiner Erfindung vor etwas mehr als 130 Jahren hat das Automobil einen rasanten Aufstieg erlebt und ist in vielen Ländern mittlerweile seit Jahrzehnten das meistgenutzte Verkehrsmittel (Miner et al., 2024: 1). Dabei hat es längst nicht nur seine Präsenz auf unseren Straßen etabliert, sondern weit darüber hinaus auch seine Vormachtstellung in der Verkehrsordnung unserer urbanen Zentren und ländlichen Gegenden durchgesetzt. Unsere Mobilitätsgewohnheiten wurden dadurch grundlegend verändert und im selben Zug aber auch die Art und Weise, wie Menschen sich in öffentlichen Räumen ohne Automobil bewegen: „Whether walking, wheeling, cycling, travelling by bus, or simply standing or sitting outside, everyone must negotiate with cars to be allowed to exist.“ (Miner et al., 2024: 7). Sich mit dem Auto fortzubewegen wird heutzutage in den allermeisten Kontexten synonym zur allgemeinen Fortbewegung genutzt, was sich besonders eindrucksvoll daran festmachen lässt, dass die Fortbewegung mittels der eigenen Körperkraft (zu Fuß gehen oder Fahrradfahren) oder durch öffentliche Verkehrsmittel teilweise schon als „alternative Fortbewegung“ bezeichnet wird (ebd.: 1). Um zu verstehen, wie es dazu gekommen ist und welche weitreichenden Folgen dies

mit sich gebracht hat, wird in diesem Kapitel der technologische, kulturelle und gesellschaftliche Siegeszug der Automobilität skizziert, um darauf aufbauend abzuleiten, warum die gewaltsamen Folgen der Automobilität (Tote und Verletzte im Straßenverkehr) heute kaum mehr gesellschaftlich problematisiert werden.

2.1 „Fahrzeug mit Gasmotorenantrieb“

„Selbstfahrende Wagen [...]. Ohne eine bewegende Kraft durch Erzeugung von Dampf, ohne die Kraftanstrengung der Füße von Seiten des Fahrgastes, wie den Velocipeden, rollte der Wagen, ohne Anstand alle Kurven nehmend und den entgegenkommenden Fuhrwerken und den verschiedenen Fußgängern ausweichend, dahin, gefolgt von einer großen Zahl athemlos [sic!] nacheilender junger Leute. Die Bewunderung sämtlicher [sic!] Passanten, welche sich momentan über das ihnen gebotene Bild kaum zu fassen vermochten, war ebenso allgemein, als groß.“ (Selbstfahrende Wagen, 1888).

Die fast überbordende Begeisterung, die aus diesem Artikel des Generalanzeigers der Stadt Mannheim und Umgebung hervorgeht, hat ihren Ursprung in einer Patentanmeldung vom 29. Januar 1886 für das „Fahrzeug mit Gasmotorantrieb“ aus den Motorwerken Benz & Co (Böss, 2023: 186) – das erste moderne Automobil. Dieses habe sich laut Generalanzeiger auf einer Probefahrt in München nach „gelungenen Versuchen auf verkehrsreichen Straßen auf's Beste bewährt“ (Selbstfahrende Wagen, 1888). Es handelte sich damals noch um ein dreirädriges Fahrzeug, das trotz „athemlos [sic!] nacheilender“ (Selbstfahrende Wagen, 1888) junger Leute mit einer Maximalgeschwindigkeit von weniger als 20 Stundenkilometern noch genauso realistisch einzuholen war wie die Kutsche, der sie optisch entsprach (Sachs, 1992: 3). Dennoch war sich diese aus heutiger Sicht schwerfällige Maschine der begeisterten Reaktionen seiner Zeitgenoss*innen sicher und die Patentanmeldung durch Carl Benz sollte fortan als Geburtsstunde der Automobilität und ihrer weitreichenden Folgen gelten (Böss, 2023: 193)

Die Straßen, auf denen diese Vorgänger des modernen Automobils Probefahrten wie jene in München absolvierten, unterschieden sich damals noch deutlich von den auf hohe Geschwindigkeiten ausgelegten, asphaltierten Fahrbahnen, die heute allgegenwärtig sind. Betrachtet man etwa Postkarten europäischer und nordamerikanischer Städte um die Jahrhundertwende, so zeigen die Straßenszenen ein reges Treiben aus sackkarrenziehenden Arbeitern, flanierenden Bürgern, spielenden Kindern und elektrischen oder von Pferden gezogenen Straßenbahnen, die von links nach rechts, von oben nach unten oder schräg die Straßen kreuzten (siehe auch Sachs 1992: 13). Damals mussten die Fahrer*innen eines „Fahrzeugs mit Motorantrieb“ den „entgegenkommenden Fuhrwerken und den verschiedenen

Fußgängern ausweichen“ (Selbstfahrende Wagen, 1888) – nicht etwa, weil diese sich ihm in den Weg stellten, sondern weil sie auf den Straßen alle gleichberechtigt ihre Bewegungsfreiheit ausübten (Sachs, 1992: 13). Als Autos nach der Jahrhundertwende immer häufiger auf den Straßen der Industrienationen anzutreffen waren und dabei immer schneller wurden, wurde der Öffentlichkeit langsam bewusst, dass das Auto nicht nur ein bestaunenswertes technologisches Novum war, welches einzelne Lebensrealitäten etwas komfortabler machte, sondern darüber hinaus auch Ansprüche an all jene stellen würde, welche keines besaßen:

„While other mechanical novelties, like a typewriter or a vacuum cleaner, make no impositions beyond their owner's four walls, the car requires free passage in the streets and demands also of those without a car that they behave according to the rules of its existence. Thus the automobile was from the start not only a technical problem, but a problem that concerned the streets and conventional conduct“ (Sachs 1992: 12ff).

Bereits 1906 vermeldete die Zeitung der Geburtsstadt des Autos, dass die Zahl der durch das Automobil verursachten Unfälle um ein vielfaches höher ist, als jene der viel weiter verbreiteten Eisenbahnen und Trams (Deutscher Reichstag, 1906)⁴. Dabei sei betont, dass zu diesem Punkt im gesamten damaligen Deutschen Reich gerade einmal 10.000 Autos im Umlauf waren (Springer, 2000). Das Auto verwandelte sich von einem besonderen Schauspiel auf der Straße schnell in eine wachsende Gefahr für all jene, die sie bisher bevölkerten (Sachs 1992: 13), weswegen die ersten Verkehrstoten und die damit einhergehende Frage nach der Rechtmäßigkeit der neuen Bewohner der Straße nicht lange auf sich warten ließen (Norton, 2007: 335ff; Sachs, 1992: 12).

2.2 Wem gehört die Straße?

Zwischen den Menschen, die in ihrem bis dahin sicheren und „langsamen“ Lebensraum der Straße zunehmend verwundbar wurden, und den Fahrer*innen, die mit ihren Automobilen immer mehr Geschwindigkeit und Gefahr auf die Straße brachten, brach ab der Jahrhundertwende ein Streit über den Zweck und Nutzen der Straße aus (Short & Pinet-Peralta, 2010: 41ff; Sachs, 1992: 12ff). Während dieser Streit auf der Straße durch die Tatsache der „superior speed and power“ (Norton, 2007: 337) schnell zugunsten der Autos entschieden wurde, war die Vereinnahmung der Straße durch das Automobil in der (medialen) Öffentlichkeit und in der Gesetzgebung noch bis in die frühen Dreißigerjahre umstritten und Gegenstand zahlreicher Diskussionen (Short & Pinet-Peralta, 2010: 42). Die vulnerabel

⁴ Gerade einmal 2 Monate nachdem eine erste statistische Erhebung veranlasst wurde (Erhebungen über Automobilunfälle, 1906)

gewordenen ehemaligen „Bewohner*innen“ der Straße, die mittlerweile aus Selbstschutz auf die Bürgersteige ausgewichen waren, verwiesen auf ihr historisch gewachsenes Recht auf Bewegungsfreiheit auf der Straße (Sachs, 1992: 15/22), verurteilten die rapide ansteigende Zahl der Verkehrstoten, mahnten die hohen Instandsetzungskosten – sollten Land- und Stadtstraßen einmal autogerecht gestaltet werden müssen (Sachs, 1992: 20) – und warnten vor einer Zukunft, in der Kinder nicht mehr auf der Straße spielen könnten (Norton, 2007: 338). Sie organisierten sich auf Demonstrationen, errichteten Denkmäler für überfahrene Kinder (Norton, 2007: 339f) und erhielten dabei Rückenwind aus der medialen Öffentlichkeit, die in erster Linie das Auto und die am Steuer sitzenden Fahrer*innen für die Verkehrstoten verantwortlich machte (Norton, 2007: 54; Sachs, 1992: 12). So wurden in frühen Unfallberichten die Verkehrstoten in einer gesonderten Spalte – teilweise gar auf dem Titelblatt der Zeitungen (Automobilopfer, 1903: 1) – als „Automobilopfer“ betitelt und aufgelistet (Automobilopfer, 1913: 3; Automobilopfer, 1914: 3). Mancherorts, wie beispielsweise in Graubünden in der Schweiz, wurde der private Autoverkehr sogar gänzlich verboten⁵ (Sachs, 1992: 18). Auch im Deutschen Reichstag wurde 1906 noch diskutiert, Autos zumindest nur auf Straßen zuzulassen, „wo sie kein Unheil anrichten könnten“ (Deutscher Reichstag, 1906).

Die „Automobilisten“ – wie Kritiker sie spöttisch (Rücksichtslose Automobilisten, 1909) und sie stolz sich selbst nannten – sahen in diesen Forderungen nicht nur eine Einschränkung ihrer persönlichen Freiheit, sondern auch eine Bremse für den allgemeinen technischen Fortschritt, das nationale Wirtschaftswachstum sowie das Arbeitsplatzpotenzial der Automobilproduktion (Sachs, 1992: 31ff). Sie gründeten Automobilclubs und Lobbygesellschaften (in Deutschland etwa den Vorgänger des ADAC) und versuchten ihrerseits mit öffentlichen Kampagnen auf politische Entscheidungen Einfluss zu nehmen, um die Straße für das Automobil zu gewinnen und Fußgänger endgültig auf die Bürgersteige zu verdrängen (Sachs, 1992: 31ff). In den USA zeigte sich diese Auseinandersetzung zwischen den Interessensgruppen besonders eindrucksvoll. Autos wurden von ihren Gegner*innen als „death cars“ (Short & Pinet-Peralta, 2010: 42) und ihre Fahrer*innen pauschal als „joy riders“ oder „speed mainiacs“ bezeichnet (Norton, 2007: 342). Die neuen Fahrzeuge wurden auf Demonstrationen als „death-dealing demons“ (Norton, 2007: 340) inszeniert, während gleichzeitig Plakate mit Motiven von toten Kindern hochgehalten wurden (Norton, 2007: 340). Die Legitimität des Automobils auf den Straßen der USA wurde dadurch stark beschädigt, was sich unter anderem darin äußerte, dass Gerichtsentscheidungen bezüglich der Haftung von Unfällen in der Folge routinemäßig zugunsten der Fußgänger*innen ausfielen (Norton, 2007: 337). Die Vertreter*innen der Interessen des Automobils standen vor einer Herausforderung: „To secure an urban future for

⁵ Noch bis 1925 war in Graubünden der private Verkehr mit dem Auto verboten (Hollinger, 2008: 145f)

the car, they would have to win a legitimate place for it in the street and cast doubt on the legitimacy of those who stood in the way" (Norton, 2007: 336).

Als Antwort auf den Joyrider – „waghalsiges Autofahren mit überhöhter Geschwindigkeit und riskanten Überholmanövern“ (Dudenredaktion, o. D.a), das den frühen Autofahrer*innen vorgeworfen wurde – wurde der bis heute in den USA etablierte Term des „jaywalker“ erfunden, als eine: „broad-brush condemnation of willful pedestrians as boors“ (Norton, 2007: 342). Als Jaywalker bezeichnet wurden Personen, die vermeintlich rücksichtslos und in Unkenntnis der Gefahren des Straßenverkehrs die Straße nutzten und damit nicht nur eine Gefahr für sich selbst, sondern auch für die Autofahrer*innen darstellten (Norton, 2007: 342). Dadurch wurde die Verantwortung für einen Unfall begrifflich auf eine individuelle Unachtsamkeit des Fußgängers geschoben, um von dem übergeordneten Problem – das der Automobilität geschuldeten Verkehrstoten – abzulenken (Quelle Norton, 2007: 334ff). Für Norton ist dies nur eines von vielen Werkzeugen einer gesamtgesellschaftlichen Kampagne zur sozialen Rekonstruktion der Straße: „Jaywalker was a tool in this reconstruction effort. It implied a new answer to the question, What is a street for? - an answer that carried a sting“ (Norton, 2007: 336).

2.3 Die „Naturalisierung“ der Gefahr der Automobilität und die erste Verkehrserziehung

In Deutschland wurden nach der Weltwirtschaftskrise Ende der Zwanzigerjahre die Rufe nach technischem und nationalem Fortschritt so laut, dass 39 Jahre nach der Patentanmeldung für das „Fahrzeug mit Gasmotorantrieb“ auch die Zeitung der Geburtsstadt des Autos verkündete: „Der Gedanke, daß [sic!] die Straße nur für den Fußgänger da ist, ist veraltet. Es ist begreiflich, wenn jemand die Ruhe der Straße liebt, aber es ist unverständlich, wenn jemand glaubt, sie dadurch zu erhalten, daß [sic!] er sich den Fortschritten des Verkehrs entgegensetzt.“ (Verkehr, Publikum, Behörde, 1925, siehe auch Sachs, 1992: 28ff). Bereits zu einer Zeit, in der weniger als ein Prozent der Deutschen Zugang zu einem Auto hatten (Sachs, 1992: 33), machte sich allmählich eine gesellschaftliche Akzeptanz für den Vorrang der Geschwindigkeit auf den Straßen breit, welche darin begründet war, dass das Auto als die natürliche nächste Evolutionsstufe der Mobilität angesehen wurde, für die nun im wahrsten Sinne des Wortes Platz gemacht werden musste (Norton, 2007: 333). An die Stelle der erlöschenden Grabenkämpfe um das Nutzungsrecht der Straße traten erste Initiativen zur „Verkehrserziehung“, welche eine möglichst unfallfreie Koexistenz von Mensch und Maschine auf den Straßen herstellen sollten: „Drivers have to be \"qualified\"; pedestrians should behave \"correctly\" and not \"wrongly\"; carriage drivers and cyclists have to show \"consideration\"; and one and all, in view of the new requirement for discipline, are to be seen as in need of training.

Only in this way could an "order" be created on the public streets that would minimize the dangers of motorcars" (Sachs, 1992: 28). In Schulen, auf Straßenveranstaltungen und durch Ordnungshüter im Dienst wurden neue Verhaltensregeln für motorisierte und nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen gelehrt, welche Letztere meist zunehmend in ihrer Bewegungsfreiheit einschränkten (Norton, 2007: 358). Damit wurde die moderne Verkehrserziehung in Form der individuellen Verantwortung für Verkehrssicherheit erstmals als Lösung für das „Problem“ der Verkehrstoten begründet (Sachs, 1992: 28): „Before it was even possible to think of transforming the space devoted to streets into thoroughfares, a transformation of behavior was essential: training in attention and self-control had to be second nature for everyone, and a protective armor of foresight and automatic reflex was a matter of necessity. (Sachs, 1992: 31).

Auch die Presse, die vormalig den zunehmenden Verkehr angeprangert und die Autos für das Chaos auf den Straßen verantwortlich gemacht hatte (Norton, 2007, S. 354; Sachs, 1992: 12), verstand sich nun als Vermittler der neuen Verkehrsordnung:

„Publikum und Behörde sind an den Fragen der Verkehrsregelung in gleicher Weise interessiert, und deshalb stehen wir vor der Aufgabe, Publikum und Behörde auf eine Linie zu bringen. Wir glauben nicht, daß [sic!] dies durch Strafen gelingt, die das Publikum immer wieder in Gegensatz zu den Behörden stellen. Es gelingt aber durch Aufklärung, die nach unserer Kenntnis die Polizeiverwaltung in erfreulicher Weise jetzt auch in den Schulen versucht. An der Aufklärung mitzuarbeiten, ist aber auch Pflicht der Presse“ (Verkehr, Publikum, Behörde, 1925).

Vor allem in den USA – aber auch in Deutschland – hatte Lobbyarbeit einen großen Anteil an diesem Sinneswandel (Norton, 2007: 335; Sachs, 1992: 31ff). Erste Haftungsgesetze wurden beschlossen (Deutscher Reichstag, 1906, Sachs, 1992: S.23ff), Tempolimits innerorts und außerorts eingeführt (Kunze, 2022: 315) und die Straße so schließlich institutionell dem Auto überreicht (Sachs, 1992: 190).

Nachdem das Auto bis kurz vor dem Zweiten Weltkrieg seine Vormachtstellung auf den Straßen etablieren konnte, wurde nach dessen Ende die Infrastruktur immer häufiger zugunsten des Automobilverkehrs um- beziehungsweise neugebaut (Miner et al., 2024: 4). Die Straße wurde dadurch endgültig zu einem Raum, der nicht von verschiedenen gleichberechtigten Nutzern gemeinsam bevölkert war, sondern vielmehr einen Durchgang für diejenigen wurde, die sich mit hoher Geschwindigkeit fortbewegen konnten (Culver, 2018: 151). Urbane, ländliche und natürliche Räume und die Menschen, die in ihnen lebten, wurden zu Distanzen, die es durch Autostraßen und erste Autobahnen zu überbrücken galt (Sachs, 1992: 45ff/87ff) und die vielerorts für den steigenden Verkehr und deren Parkmöglichkeiten

geopfert wurden (Sachs 1992: 189f). Damit fand die „social reconstruction of the street“ (Norton, 2007: 334) ihr vorläufiges Ende zugunsten der Geschwindigkeit und des Autoverkehrs.

Durch diese Entwicklungen wurde die menschlich geschaffene Gefahr, Opfer von automobil Geschwindigkeit zu werden, bis Ende der Dreißigerjahre in Städten und auf dem Land als eine Art neue Naturgewalt rekonstruiert (Culver, 2018: 151ff). Diejenigen, die sich gegenüber dieser Gefahr nicht „korrekt“ verhielten (Sachs, 1992: 29) oder einfach Pech hatten, wurden als tragisches oder selbstverschuldetes individuelles Einzelschicksal gesehen, während die Rolle, die der zunehmende Autoverkehr als ursprünglicher Auslöser dieser „Schicksale“ hatte, zunehmend aus dem Fokus der öffentlichen Wahrnehmung verschwand (Culver, 2018: 152ff). Culver begreift diesen Prozess als Naturalisierung („naturalization“) des von der Automobilität ausgehenden Gewaltpotentials: „The human-made, and therefore social problem of vehicular violence itself was socially reconstructed as a natural problem (Culver, 2018: 152). Er resümiert weiters bezüglich der Auswirkungen, die diese Rekonstruktion bis Heute auf alle die hat, die sich nicht primär mit dem Auto fortbewegen: “Since then vulnerable mobile bodies – pedestrians, bicyclists, the flâneur or the playing child – have been continuously and relentlessly disciplined with the threat of violence in everyday life: watch out and make way, or be killed.” (Culver: 151ff). So ist es heute nur schwer vorstellbar, dass es auf den breiten Stadtstraßen einst völlig normal war, die Straße nach Belieben zu kreuzen. Ebenso schwer nachvollziehbar oder gar fahrlässig scheint im heutigen Kontext der allgegenwärtigen Dominanz der Geschwindigkeit, dass Kinder einst auf der Straße spielten (Norton, 2007: 334ff).

2.4 Die gefährlichste Maschine in Friedenszeiten“ Das Auto als gesamtgesellschaftliches Problem

Heute – knapp 100 Jahre autozentrierte Entwicklung später – kann von einer „Hegemonie des privaten Automobils und des ihm zugestandenen Platzes“ („hegemony of the private automobile and its spaces“ (Culver, 2018: 145)) gesprochen werden, dessen Recht auf Geschwindigkeit auf den allermeisten Straßen der Welt längst durch verschiedenste Straßenverkehrsordnungen und Gesetze geschützt ist (Sachs, 1992: 190). Diese Institutionalisierung drückt sich etwa in der Zahl von 1,4 Milliarden zugelassener Autos weltweit aus – Tendenz kontinuierlich steigend (Hedges & Company, 2024). Eine Entwicklung die nicht ohne Folgen für Mensch und Umwelt bleibt: „Accounting only for crashes and some forms of pollution, approximately 1.67 million people per year die as a result of automobility.“ (Miner et al., 2024: 3). Die WHO zählte zuletzt 1,2 Millionen Tote, die jährlich durch Unfälle im Straßenverkehr verursacht wurden (WHO, 2023a). Damit sind Verkehrsunfälle global gesehen

die Haupttodesursache für Menschen zwischen fünf und 29 Jahren (ebd.). Statistisch war weltweit jeder vierte Mensch bereits in einen Verkehrsunfall verwickelt (Miner et al., 2024: 4). Die jüngste Studie, welche sich mit den Folgen der Automobilität beschäftigt, kommt diesbezüglich zum Schluss, dass seit der Erfindung des Automobils 60 bis 80 Millionen Menschen durch das System der Automobilität ums Leben gekommen sind (ebd.: 4). Die Anzahl von Verkehrstoten entspreche demnach also in etwa den Opfern des Ersten und Zweiten Weltkriegs zusammen (ebd.: 1). Selbst wenn man nicht vom schlimmsten Fall ausgeht, wurden alleine seit dem Jahr 2000 weltweit insgesamt zwei Milliarden Menschen durch Verkehrsunfälle verletzt (ebd.: 4). Damit zusammenhängend spricht Kunze vom Auto als der „gefährlichsten Maschine in Friedenszeiten“ (2022: 18). Berücksichtigt man die Auswirkungen dieser Verkehrsunfälle auf die Hinterbliebenen – das familiäre und soziale Umfeld – sowie die unmittelbar durch den Unfall traumatisierten Personen, so resümiert Te Brömmelstroet, dass Verkehrsunfälle die unmittelbarste und plötzlichste Gewalteinwirkung im Leben der Menschen darstellen (2020: 1). Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr in Deutschland quantifizierte diese Annahme: Im Durchschnitt sind 113 Menschen betroffen, wenn ein Mensch bei einem Verkehrsunfall stirbt (Runter vom Gas, 2017). Dazu zählen im Schnitt elf Familienangehörige, vier enge Freunde, 56 Freunde und Bekannte sowie 42 Einsatzkräfte in Form von Rettungssanitäter*innen, Feuerwehrkräften und Polizist*innen (Runter vom Gas, 2017).

Während jegliche Art der Mobilität – sei es zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Flugzeug – aufgrund der Regeln der Physik zumindest ein potenzielles Risiko birgt, sich selbst oder andere zu verletzen, ist das Auto mit seinen alltäglichen Folgen für die Menschen, die es fahren und jene, die in seiner Umgebung leben, mit einem ungleich höheren Risiko verbunden (Culver, 2018: 160). Insbesondere für die letztgenannte Gruppe ist diese Gefahr ungleich hoch, da sie durch keinerlei schützende Struktur geschützt sind – ungleich den Autofahrer*innen (WHO, 2018: 10). Culver beschreibt diese Ungleichheit mit dem Begriff der „vehicular violence“ und führt in weiterer Folge aus: „Irrespective of the socially constructed blame in a given situation, the term vehicular violence follows the violence to the source of its production – the mass and velocity of the motor vehicle and the physical damage caused when it collides with other bodies or objects.“ (Culver, 2018: 149). Global sind fast die Hälfte aller Todesopfer von Verkehrsunfällen Menschen, die nicht in einem Auto saßen (Miner, 2024: 4). Diesen vulnerablen Verkehrsteilnehmer*innen – ob Radfahrer*innen, Fußgänger*innen oder Krankenstuhlfahrer*innen –, die in ungleichem Maße von der Automobilität bedroht sind, wird in der Forschung auch ein eigener Term gewidmet: VRU (vulnerable road user) (Magusin, 2017: 66). Dieser Begriff wird in Folgendem zu ihrer Bezeichnung verwendet.

2.5 Moderne Verkehrssicherheitskonzepte

Die Automobilität stellt aus dieser Sichtweise ein Problem dar, das über die individuelle Verantwortung für die eigene Verkehrssicherheit hinaus geht, und von einigen Wissenschaftler*innen, Gesundheitsorganisationen und Interessensgruppen heute als „human-made catastrophe“ (Culver, 2018: 145), „systemic violence“ (Te Brömmelstroet, 2020: 1) oder „public health epidemic“ (WHO, 2015: 6) erkannt wird. All diesen Bezeichnungen ist die Auffassung gemein, dass die Folgen der Automobilität nicht als singuläre Einzelschicksale begriffen werden, sondern vielmehr als menschengemachtes Problem, das folglich ein Umdenken bezüglich der Priorisierung des Autos als Verkehrsmittel erfordert (Culver, 2018: 145ff; WHO, 2015: 6ff; Te Brömmelstroet, 2020: 1). Vor diesem Hintergrund werden bewährte Verkehrssicherheitspraktiken, die den Einzelnen in die Verantwortung nehmen – wie etwa die Verkehrserziehung (siehe Kap. 2.3) – von den zuvor genannten Akteuren vermehrt in Frage gestellt. In Modellstädten wie Kopenhagen (Weinreich, 2021), Amsterdam (Feddes et al., 2020: 133) und zuletzt auch Paris (Markert, 2021) werden neue Erkenntnisse aus der Transport- und Verkehrswissenschaft erfolgreich umgesetzt, die primär darauf abzielen, die Hauptursache für Verletzte und Getötete – nämlich den Autoverkehr –, seinen Flächenverbrauch und seine Geschwindigkeit auf ein sinnvolles Minimum zu reduzieren und gleichzeitig „alternative Verkehrsmittel“ (Miner et al., 2024: 1) durch infrastrukturelle Maßnahmen sicherer und attraktiver zu machen.

Eben angesprochene Erkenntnisse aus der Mobilitätsforschung wurden bisher wenig berücksichtigt, zeigen aber unter anderem, dass die Reduktion der Geschwindigkeit von Autos vor allem in Städten (etwa durch ein Tempolimit von 30 km/h) (Wegman, 2007: 300) Unfälle und dadurch auch Tote und Verletzte effektiv vermindert. Darüber hinaus leistet die Schaffung von sicherer Infrastruktur – etwa in Form geschützter Rad- und Fußwege (Hanson et al., 2013: 42; Reynolds et al., 2009: 1ff) – sowie die Reduktion der Autonutzung generell (etwa durch höhere Preise für Parktickets, Carsharing, und Zonen mit eingeschränkter oder verbotener Durchfahrt für private Autos) (Kuss & Nicholas, 2022: 1494ff) einen ebenso großen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Auch die Verbesserung des ÖPNV-Angebots (Lichtman-Sadot, 2019: 99), bei gleichzeitig günstigem Zugang für Nutzer*innen (Krämer et al., 2022: 11), reduziert die Zahl von Unfällen effektiv und schützt dabei vor allem VRU (mehr dazu bei Kuss & Nicholas, 2022). Die Grundlage für moderne Verkehrssicherheit kann somit wie folgt zusammengefasst werden: Je weniger Menschen mit dem Auto fahren (müssen)⁶ und je langsamer sie fahren – vor allem

⁶ An dieser Stelle ist nötig zu erwähnen, dass das Auto auch Autodependenzen schafft. Viele Menschen sind aufgrund des Autos auf das Auto angewiesen. Eine Reduktion der Autonutzung sollte deshalb nicht damit einhergehen, die Mobilität der Menschen allgemein zu beschneiden oder Menschen zu isolieren (Miner et al., 2024: 7).

an Orten, wo sie mit VRU koexistieren –, desto sicherer werden auch die Lebensräume der Menschen (Culver, 2018: 160).

Konzepte, die dies umsetzen, sind in Europa bereits auf verschiedenen administrativen Ebenen vorzufinden (Kuss & Nicholas 2022: 1499). Besonders weit verbreitet ist die aus Schweden stammende „Vision Zero“ (Mendoza et al., 2017: 104), die unter dem Leitmotiv: „It can never be ethically acceptable that people are killed or seriously injured when moving within the road transport system“ (Tingvall & Haworth, 1999: 1), Verkehrssicherheit nicht nur als Eigenverantwortung der Nutzer*innen eines Transportsystems versteht, sondern auch deren „designer“ in die Pflicht nimmt, für sichere Rahmenbedingungen zu sorgen (ebd.: 1). Konkret umgesetzt werden soll dies primär durch die Schaffung von Tempolimits und sicheren Straßendesigns (Mendoza et al., 2017: 104).

2.6 Die Nichtwahrnehmung der negativen Folgen des Autos

Obwohl die Zahl der durch die Automobilität verursachten Todesfälle also alles andere als ein Geheimnis ist (Culver, 2018: 145) (siehe Kap. 2.4), moderne Lösungen für die effektive Reduktion von Verkehrsunfällen bereits vielfach erfolgreich erprobt werden konnten und sich zahlreiche Organisationen – von kleinen Interessensgruppen (ADFC, 2024) bis hin zur WHO – zum Ziel gesetzt haben, diese Zahl zu minimieren, wird diese für den Menschen (in Friedenszeiten) unmittelbarste Gewalt im Gros der Gesellschaft kaum als Problem wahrgenommen (Culver, 2018: 145; Te Brömmelstroet, 2020: 1). Die Naturalisierung der gewaltsamen Folgen der Automobilität ist heute derart weit fortgeschritten, dass diese mit dem Verständnis von Mobilität im Allgemeinen verbunden und kaum mehr als menschengemachtes Problem wahrgenommen werden: „On the face of it, we have collectively accepted the reality that cars could kill any of us – whether young or old, rich or poor – as a price we pay for automobility“ (Culver, 2018: 145).

Am einfachsten sichtbar wird die Nichtwahrnehmung der Folgen der Automobilität an dem Begriff, der üblicherweise genutzt wird, um sie zu beschreiben: „Unfall“. Der Duden definiert das Wort Unfall als „den normalen Ablauf von etwas plötzlich unterbrechender Vorfall, ungewolltes Ereignis bei dem Menschen verletzt oder getötet werden oder Sachschaden entsteht“ (Dudenredaktion, o. D.b). Das digitale Wörterbuch der deutschen Sprache führt die Bedeutung auf ein „unvorhersehbares Ereignis (mit Personen- oder Sachschaden), Mißgeschick, Unglück“ zurück (DWDS, o. D.a). Auch in der englischen Übersetzung von Unfall – „accident“ – ist die Konnotation enthalten, dass der Vorfall (welcher Art auch immer) unvorhersehbar und dementsprechend nicht verhinderbar ist (Culver, 2018: 152; Heng & Vasu, 2010: 175). Was sich jährlich millionenfach auf den Straßen abspielt, wird so als ein Vorfall beschrieben, der nicht vorhersehbar oder verhinderbar ist und deshalb auch keine konkreten

Rückschlüsse auf seine Ursache zulässt, da er nur eine Art „glitch“ (Te Brömmelstroet: 1) oder Ausnahme im sonst normalen Ablauf darstellt (Te Brömmelstroet, 2020: 1). So werden auch die Opfer der Automobilität, wenn sie als „Unfallopfer“ bezeichnet werden, als „unvorhersehbare Ereignisse“ (DWDS, o. D.a) im ansonsten fehlerfreien „normalen Ablauf“ (Dudenredaktion, o. D.b) der Automobilität verstanden. Diesem Verständnis nach werden die Kollisionen, die tagtäglich passieren, nicht mehr vor dem Hintergrund eines möglichen gemeinsamen Nenners (der Automobilität) gedeutet und beinhalten auch keine inhaltliche Implikation, außer der, dass sie passieren und dass sie oft passieren (Scheffels et al., 2019⁷: 4). Short und Pinet-Peralta halten diesbezüglich fest: „They are just too mundane, too anonymous, too ordinary to generate much interest [...]. Too regular to generate much notice, they become mere white noise rather than events to be analyzed.“ (Short & Pinet Peralta, 2010: 43). Die Unsichtbarkeit der gewaltvollen Seite der Automobilität findet sich auch in der Forschung wieder. Selbst Studien, die sich explizit mit Sicherheit in Städten beschäftigen, thematisieren den Schutz vor Terrorismus und Kriminalität – nicht aber die Gefahr durch Verkehrsunfälle, die statistisch gesehen das Leben in Städten am schwerwiegendsten bedrohen (Short & Pinet-Peralta, 2010: 42). Nicht zuletzt sind auch die teils heftig geführten Diskussionen, die jedes Mal entbrennen, wenn Maßnahmen eingeführt werden sollen, die den Verkehr für alle Verkehrsteilnehmer sicherer machen sollen – wie etwa der Ausbau geschützter Radwege zu Lasten von Fahrspuren für den Autoverkehr oder die Einführung von Tempolimits – ein Anzeichen der Schräglage in der Wahrnehmung der gewaltsamen Folgen von Automobilität (English & Salmon, 2016: 260). Schmitt bezeichnet diese Nichtwahrnehmung der gewaltsamen Folgen – vor allem im Kontext von VRU-Toten – als eine „silent epidemic“ (Schmitt, 2020: 1).

Dazu kommt, dass die Opferzahlen zwar Jahr für Jahr in die Millionen gehen (Miner et al., 2024: 3) (siehe Kap. 2.4), sie aber als singuläres Unfallereignis zeitlich und räumlich voneinander getrennt sind, sodass die ursprüngliche Ursache (die Automobilität) nur schwer nachzuvollziehen ist (Culver, 2018: 151). Culver spricht deshalb von den gewaltsamen Folgen der Automobilität als eine „spatio-temporally diffuse catastrophe“ und konkludiert bezüglich der Nichtwahrnehmung der Folgen der Automobilität: „Finally, in combination with the fact that vehicular violence – as systemic violence – is not a concentrated but a spatio-temporally diffuse catastrophe, the naturalization and denial of vehicular violence have allowed car deaths to become largely invisible relative to their horrific ubiquity, shielding it from any substantial critique to this day.“ (ebd.: 152). Schließlich liegt die Vermutung nahe, dass, wenn die gleiche Anzahl von Menschen nicht kontinuierlich und räumlich verteilt auf verschiedenen Straßen,

⁷ Diese Studie erschien auch als Paper unter der Hauptautor*innenschaft von Bond, Scheffels & Monteagut (2018)

sondern plötzlich (bspw. durch einen Flugzeugabsturz) oder durch eine andere Technologie als dem Auto zu Tode käme, dies in der Gesellschaft deutlich kritischer gesehen werden würde (Gilbert & Te Brömmelstroet. 2024: 242), da die gesundheitsgefährdenden Risiken der Automobilität durch ihre Naturalisierung weitgehend von substantieller Kritik verschont wurden (siehe Kap. 2.3).

Dabei sind Unfälle keine natürlichen Risiken, sondern vielmehr vom Menschen selbst „hergestellte Risiken“ („manufactured risks“), die von der Gesellschaft im Austausch für autobasierte Mobilität in Kauf genommen werden (Culver, 2018: 145). Vardi beschreibt Verkehrsunfälle dieser Lesart folgend als ein „necessary evil“: „a regrettable yet largely unalterable price to pay for the benefits of the automobile“ (Vardi, 2014: 345). Das Verständnis von Unfällen als Naturgewalt stehe schließlich per Definition dem Anliegen der WHO diametral gegenüber, welche Verkehrsunfälle als „predictable and therefore preventable“ klassifiziert und sie zu einer „growing public health issue“ erklärt hat, die es einzudämmen gilt (Peden et al., 2005: 7). Wären Unfälle gemäß ihrer Konnotation grundsätzlich unvorhersehbar, gäbe es schließlich auch keine Möglichkeit, sie zu verhindern oder einzudämmen. So legte etwa das British Medical Journal (BMJ) seinen Autor*innen nahe, im Kontext von Verkehrsunfällen nicht weiter von Unfällen zu reden, weil das Wort in seiner Konnotation nicht dem tatsächlichen Geschehenem gerecht wird: „An accident is often understood to be unpredictable—a chance occurrence or an “act of God”—and therefore unavoidable. However, most injuries and their precipitating events are predictable and preventable.“ (Davis & Pless, 2001: 1320).

Wenn man Unfälle als soziales Phänomen statt als Naturgewalt versteht, wird ein weiterer problematischer Aspekt der Automobilität sichtbar, der sich darin äußert, dass Unfälle soziale Ungerechtigkeiten reproduzieren: „The young and the vulnerable and the poor and the marginal are more likely to be hit by a car than the rich and the powerful.“ (Short & Pinet-Peralta, 2010: 43). Die zu Schaden kommenden Menschen sind – wie eben erwähnt – in großen Teilen nicht diejenigen, die sich in einem Auto befinden, sondern vor allem diejenigen, die sich außerhalb des schützenden Käfigs befinden (Miner et al., 2024: 4) und denen mit dem Wort Unfall dennoch eine ebenso große Verantwortung für Verkehrssicherheit auferlegt wird, die sich nicht im Kräfteverhältnis der beiden Parteien auf der Straße widerspiegelt (Culver, 2018: 149). „The current usage of the term ‘accidents’ to refer to fatal and damaging machine–body interactions in the city is incorrect, misleading and deceptive in shifting the phenomenon from social outcome to random event“ (Short & Pinet Peralta, 2010: 43). Selbstverständlich ist ein Verkehrsunfall im konkreten Moment, in dem eine Kollision nicht mehr abgewendet werden kann, ein Unfall im tatsächlichen Sinne seiner Bedeutung, jedoch gibt es – bevor ein solcher überhaupt eintritt – viele Rahmenbedingungen und Faktoren, welche verändert werden können,

um sie zu verhindern, zumindest deutlich zu reduzieren oder die aus ihnen resultierenden gesundheitlichen Folgen – vor allem für VRU – zu minimieren (siehe Kap. 2.5)

2.7 Die Folgen der Automobilität in der EU und Deutschland

Obwohl die Straßen in der EU im weltweiten Vergleich die sichersten sind (CINEA, 2022: 4), gab es im Jahr 2023 EU-weit immer noch etwas mehr als 20.000 Verkehrstote (DG MOVE, 2024). Zwar ist im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang um ein Prozent zu verzeichnen, dennoch würde bei einer Fortsetzung dieses Trends das Ziel der EU, die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 zu halbieren, verfehlt werden (DG MOVE, 2024). Auf jeden Verkehrstoten in der EU kommen wiederum etwa fünfmal so viele Schwerverletzte, die teilweise lebensverändernde Folgen davontragen (European Commission, 2021: 2). Die Dunkelziffer ist vermutlich höher, da die Erfassung von Unfällen in den EU-Ländern unterschiedlich erfolgt (European Commission, 2021: 3)⁸. In der EU sind gerade VRUs in urbanen Räumen die Leidtragenden des Systems Automobilität, da sie etwa 70 Prozent der Todesfälle ausmachen (DG MOVE, 2023). Neben den Personenschäden kosten Verkehrsunfälle die EU jährlich schätzungsweise drei Prozent ihres Bruttoinlandsprodukts (European Commission, 2021: 10). Die volkswirtschaftlichen Kosten der Verkehrsunfälle betrugen im Jahr 2022 in Deutschland 35,2 Milliarden Euro (Bundeanstalt für Straßenwesen, 2024), was etwa 0,89 Prozent des Bruttoinlandsproduktes ausmacht (Statistisches Bundesamt, 2024b).

In Deutschland wurden 2023 bei mehr als 2.5 Millionen Verkehrsunfällen 2 839 Menschen im Straßenverkehr getötet und 366.557 verletzt (Statistisches Bundesamt, 2024a). Das sind acht Tote und etwas mehr als 1000 Verletzte jeden Tag (Statistisches Bundesamt, 2024c). Während die Zahl der getöteten Autofahrer*innen insgesamt seit Jahren sinkt, wächst der Anteil der getöteten Radfahrer*innen und Fußgänger*innen (Statistisches Bundesamt, 2024c). Im Vergleich zu 2010 gab es „17.1% mehr Getötete auf Fahrrädern bei 35,2% weniger getötete[n] Pkw-Insassen“ (Statistisches Bundesamt, 2024c). Innerorts waren 2023 mehr als zwei Drittel der Getöteten und Verletzten VRU (Statistisches Bundesamt, 2024c).

2.7.1 Verkehrssicherheitskonzepte in Deutschland

Auch Deutschland verfolgt offiziell die *Vision Zero* (siehe Kap. 2.5) (Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2024a), wofür das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) jährlich 15,4 Millionen zur „Prävention von Verkehrsunfällen“ zur Verfügung stellt (ebd.: 2024b). Die darin enthaltenen Maßnahmen bekennen sich zur Förderung von

⁸ Im Jahr 2017 gab es in der EU beispielsweise insgesamt rund eine Millionen Unfälle mit Personenschaden (Europäische Kommission, 2018), während allein in Deutschland im selben Zeitraum 390312 registriert wurden (Statistisches Bundesamt, 2018).

„automatisierten, autonomen und vernetzten Fahrens zur Verbesserung der Verkehrssicherheit“, „Fahrerassistenzsystemen“ und „Verkehrssicherheitsprogrammen“, den Bau von sicheren Radwegen und der Verbesserung der Straßeninfrastruktur (ebd.: 2024b). Damit will Deutschland bis 2030 die Zahl der Verkehrstoten um 40% senken (Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2024b). Gleichzeitig verfolgt Deutschland vor dem Hintergrund von Nachhaltigkeitsbestrebungen – Autos zählen weltweit zu den größten Umweltsündern (Miner et al., 2024) – auch das Ziel einer „Mobilitätswende“ (oder auch „Verkehrswende“) (Bundesregierung, 2024a). Durch Öffentlichkeitsarbeit, den Ausbau des ÖPNV, des Radverkehrs und seit 2022 explizit auch des Fußverkehrs wird versucht, mehr Menschen zum Umstieg auf „alternative Verkehrsmittel“ zu bewegen (Bundesregierung, 2024b). Wenngleich der Bund bei der Mobilitätswende eine zentrale Rolle als Initiator einnimmt (Bundesregierung 2024b), geschieht die genaue Planung der Verkehrsinfrastruktur hauptsächlich auf Länder- beziehungsweise Kommunenebene. Daraus folgt, dass eben genannte Maßnahmen sowie die *Vision Zero* als Ganzes je nach Legislatur unterschiedlich umgesetzt werden (ADFC, 2021). In der deutschen Hauptstadt Berlin wurde zuletzt der Ausbau von Radwegen gestoppt, das Pilotprojekt einer autofreien Straße mitten in der Innenstadt beendet (Matthias, 2024) und die Wiedereinführung von Tempo-50-Zonen vor Schulen, Krankenhäusern und Kitas geprüft (Bonde, 2024). Vor dem Hintergrund eines neuen traurigen Rekordwertes von Kinder und Senior:innen, die im Jahr 2024 im Straßenverkehr umgekommen sind (Changing Cities, 2024), setzte Berlin im Gegenzug auf eine öffentliche Kampagne zur Erziehung der Berliner Bürger*innen zu mehr gegenseitiger Rücksichtnahme im Straßenverkehr durch Yogaübungen (Changing Cities, 2024; siehe für die Kampagne Berlin.de, 2024). Im größten Bundesland Deutschlands Nordrhein-Westfalen sind 2023 im Vergleich zum Vorjahr 55% mehr Fußgänger*innen im Verkehr getötet worden – bei einem generellen Anstieg der Kollisionen von 4,5% (Vogt & Stinauer, 2024). Im Angesicht dieser Zahlen zieht der zuständige Innenminister, Herbert Reul, Bilanz und schlägt als Lösung „helle, reflektierende Kleidung“ für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen gleichermaßen vor (ebd.). Wenngleich diese Beispiele nicht repräsentativ für die gesamte deutsche Verkehrspolitik sind, so exemplifizieren sie dennoch die gesellschaftliche Wahrnehmung der Automobilität als unerschütterlicher Status Quo.

2.8 Ausblick und Fazit

In den USA ist die Anzahl der getöteten Fußgänger*innen im Straßenverkehr auf dem höchsten Niveau seit 40 Jahren (Macek, 2023: 25) – nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Popularität großer und schwerer SUV's, die mittlerweile bei 81% der Unfälle, bei denen Fußgänger*innen getötet werden, beteiligt sind (Insurance Institute for Highway Safety, 2018). Der Trend in Richtung immer schwererer Geländewagen, lässt sich derweil auch in

Deutschland beobachten: 2023 war fast jeder dritte neu zugelassene Wagen ein SUV (KBA, 2024) – eine Verdopplung in nur sechs Jahren (Brandt, 2024). Vor diesem Hintergrund kann auch in Deutschland davon ausgegangen werden, dass der Trend von mehr VRU-Verkehrstoten (Statistisches Bundesamt, 2024c) in den nächsten Jahren nicht abebben wird. Die gewaltsamen (und umweltschädlichen) Folgen der Automobilität sind zwar allgegenwärtig und vor allem für vulnerable Verkehrsteilnehmer*innen wie Fußgänger*innen und Radfahrer*innen spürbar, jedoch werden sie kaum problematisiert: „[...] these statistics do not seem to draw the level of anger and outrage it would if this degree of child mortality was a result of other forms of human-to-human violence.” (Gilbert & Te Brömmelstroet, 2024: 242). Trotz des Wissens um die Gefahren und Folgen der Automobilität besteht in Deutschland – aber auch auf globaler Ebene – weiterhin der Konsens, Straßen weiter auszubauen (Kunze, 2022: 19)⁹, Elektroautos zu subventionieren (Miner et al., 2024: 12), Autos immer schneller, größer und schwerer zu bauen und zu kaufen (KBA, 2024; Gilbert & Te Brömmelstroet, 2024: 246) und vorerst auf eine ferne, unfallfreie Zukunft durch KI-gestütztes Fahren zu hoffen (Culver, 2018: 145; Gilbert & Te Brömmelstroet 2024: 246).

3. Kommunikationswissenschaftliche Fundierung: Analyse der Unfallberichterstattung

Im Verlauf von Kapitel 2 wurde immer wieder auf Zeitungsartikel und Nachrichtenmeldungen Bezug genommen, welche die Entwicklung der Automobilität und seine Folgen in den ersten vier Jahrzehnten nach der Erfindung des Autos kommentiert, analysiert, berichtet und bewertet haben. Angefangen bei den Beschreibungen begeisterter Reaktionen im Anblick der ersten Fahrversuche des Benz'schen Motorwagens, über die Verurteilung der tödlichen Folgen des steigenden Autoverkehrsaufkommens und die Auflistung der „Automobilopfer“, hin zu verstärkter medialer Lobbyarbeit automobiler Interessensgruppen in den Zehner- und Zwanzigerjahren in den USA, und schließlich ab den Dreißigerjahren in Form der individualisierenden Verkehrserziehung, die bis heute maßgeblich für Verkehrssicherheit sorgen soll, konnten unterschiedliche Wahrnehmungsphasen der Automobilität illustriert werden. Diese Zeitungsartikel sollten nämlich nicht nur als Begleiterscheinungen oder Chronik automobilbezogener Ereignisse begriffen werden, sondern darüber hinaus gleichermaßen als Einflussfaktor und Spiegel der gesellschaftlichen Wahrnehmung von Automobilität und ihrer gewaltsamen Folgen – insbesondere wenn man besagte Zeitungsberichte aus der

⁹ „Ginge es nach dem ADAC und dem geltenden Plan, würde das Netz bis 2030 um 6,5 Prozent wachsen (850 km). Wenn Autobahn-ähnliche Bundesstraße mitgezählt werden, sind es sogar 8,1 Prozent“ (Kunze 2022: 20)

kommunikationswissenschaftlicher Perspektive der Massenmedien betrachtet (Gerbner, 1998: 175; Pan & Kosicki 1993: 57). Die mediale Darstellung einer Thematik hat demnach entscheidende Auswirkungen darauf, wie ein Thema wahrgenommen wird und welche Handlungen bezogen auf dieses Thema abgeleitet werden – oder eben nicht (Gerbner, 1998: 175ff; Pan & Kosicki 1993: 57ff; Scheufele, 2004: 31ff). Gleichzeitig offenbart sie die Perspektiven und Diskurse, die der gesellschaftlichen Auseinandersetzung mit dem Thema zugrunde liegen (Gerbner, 1998: 175ff; Pan & Kosicki 1993: 57ff).

Vor allem die schwerwiegendsten gewaltsamen Folgen der Automobilität finden – wie bereits vor 100 Jahren (siehe Kap. 2.2) – über die tagtägliche Unfallberichterstattung ihren Weg in die Medien. Eine kommunikationswissenschaftliche Analyse der medialen Repräsentation des menschlichen Leids, das durch die Automobilität verursacht wird – also der in Unfallberichten behandelten Verletzungs- und Todesfälle –, kann Aufschlüsse über die gesellschaftliche Wahrnehmung der Automobilität liefern: „[traffic accidents] are a disruption of every-day traffic order, and the specifics of their coverage in the media offer insights into how a society frames and perceives this underlying order“ (Te Brömmelstroet, 2020: 1). Die wissenschaftliche Betrachtung der Unfallberichterstattung durch die analytische Linse kommunikationswissenschaftlicher Theorien ermöglicht folglich zunächst den Abgleich von Medienrealität und objektiver Wirklichkeit (siehe Kap. 2.4) und erlaubt darüber hinaus, die inhaltliche Ausgestaltung der Unfallberichterstattung in Verbindung mit den Rezeptionseffekten auf Publikumsseite zu setzen. Weiters ermöglichen kommunikationswissenschaftliche Zugänge auch Aussagen und Schlüsse in Bezug auf die Entstehungsbedingungen der zu analysierenden Medieninhalte auf Medienproduktionsseite. Auf den Forschungsgegenstand der Unfallberichterstattung angewendet, zielt die vorliegende kommunikationswissenschaftliche Analyse konkret darauf ab, zu ermitteln, warum Tote und Verletzte im Straßenverkehr – insbesondere der zunehmende Anteil von VRU – in der medialen Berichterstattung zwar sichtbar sind, daraus aber trotz der offensichtlichen schwerwiegenden gewaltsamen Folgen keine gesellschaftliche Problematisierung abgeleitet wird.

Um diese Analyse zu ermöglichen, werden im Folgenden die theoretischen Grundlagen der eben dargelegten Grundannahmen zu Produktionsbedingungen und Medieneffekten der Unfallberichterstattung geschildert. Beginnend mit der Medienwirkungsforschung werden Agenda Setting, Kultivierungseffekte und Framingtheorie abgehandelt – mit besonderem Fokus auf Letzterem. Im Anschluss darauf wird die Produktionsperspektive eingenommen, welche die Kommunikator*innen und die jeweiligen gesellschaftlichen, organisationalen und redaktionellen Kontexte stärker in den Blick nimmt. Hier werden die Gatekeepingtheorie, die

Nachrichtenwerttheorie, das *Hierarchy of Influences*-Modell sowie die Theorie journalistischer Rollenbilder jeweils kurz skizziert.

3.1 Kommunikationswissenschaftlichen Theorien der Medienwirkungsforschung

Etwa zur selben Zeit, als der Kampf um die Vorherrschaft der Straße gerade zu Gunsten der Automobilist*innen kippte (siehe Kap. 2.3), erfuhr die Medienwirkungsforschung durch Autoren wie Walter Lippmann erstmals wissenschaftliche Zuwendung (Schweiger, 2013: 17f). Die Analyse der Propaganda des ersten Weltkrieges sowie der Berichterstattung zum politischen Tagesgeschäft in den USA und Europa brachte Lippmann 1922 in seinem Schlüsselwerk "Public Opinion" zu der für die Medienwirkungsforschung grundlegenden These (Vorderer, Park & Lutz, 2020: 1), dass Medien die grundsätzliche Eigenschaft besitzen, soziale Wirklichkeit zu konstruieren, während sie gleichzeitig niemals in der Lage sind, die objektive Realität spiegelbildlich abzubilden (Coleman et al., 2009: 147; Lippmann, 1965: 226). Weiters kommentierte er die Diskrepanz zwischen Medienrealität und der objektiven Wirklichkeit folgendermaßen: "The hypothesis, which seems to me the most fertile, is that news and truth are not the same thing, and must be clearly distinguished" (Lippmann, 1965: 226). Das bedeutet im Umkehrschluss, dass mediale Botschaften immer auch durch eine gewisse Selektion, journalistische Perspektive oder grundlegende Auslegung der Wirklichkeit bedingt sind (Shoemaker & Reese, 2014: 39ff). Dieser Sachverhalt wird in der wissenschaftlichen Debatte als „mediated reality“ (Shoemaker & Reese, 2014: 39ff) beschrieben.

Walter Lippmanns „Public Opinion“ fällt zeitlich in eine Phase, welche von der Annahme starker Medienwirkungsmechanismen geprägt war – nicht zuletzt bedingt durch neue psychologische Ansätze wie den Behaviorismus oder die Konditionierung sowie neue soziologische Konzepte, wie die der Massengesellschaft (Schweiger, 2013: 17f). Die Implikationen dieser stark angenommenen Medienwirkungen fanden im zweiten Weltkrieg und später im Kalten Krieg ihre praktische Anwendung in propagandistischen Medienkampagnen (ebd.: 17). Beide Disziplinen – sowohl die soziologische als auch die psychologische – bilden die Grundlagen für die Medienwirkungsforschung (Schweiger, 2013: 17). Bedingt durch die verschiedenen disziplinabhängigen Sichtweisen sind Medienwirkungstheorien nicht nur in ihrer theoretischen Herleitung, sondern auch in der Annahme der tatsächlichen Wirkung heterogen (Bonfadelli & Friemel, 2017: 21). Im Laufe der Geschichte wurden durch verschiedene Experimente, Studien, Theorien und vor allem abhängig von den jeweils untersuchten Medientypen (Zeitungen, Fernsehen, Radio bis hin zum Internet) mal starke und mal schwächere Medieneffekte angenommen (Bonfadelli & Friemel: 28ff; Coleman et al., 2009: 148; Vorderer, Park & Lutz, 2020: 1ff; Schweiger, 2013: 19ff). Maletzke definiert Medienwirkungen

grundsätzlich als "sämtliche Prozesse, die sich in der postkommunikativen Phase als Folgen der Massenkommunikation abspielen und in der eigentlichen kommunikativen Phase alle Verhaltensweisen, die aus der Zuwendung des Menschen zu Aussagen der Massenkommunikation resultieren" (Maletze, 1963: 190). Die Theorien, die konkret für diese Arbeit relevant sind, haben ihren Ursprung in den Siebzigerjahren und gehen im Kontext der nahezu hundertjährigen Tradition der Medienwirkungsforschung von einer vergleichsweise starken Medienwirkung aus – wenngleich sie dabei keinesfalls so starke Effekte annehmen wie zu Zeiten Lippmanns (Bonfadelli & Friemel, 2017: 28ff; Scheufele & Tewksbury, 2007: 9f). Die im Folgenden präsentierten Theorien decken sich zudem weitgehend mit den theoretischen Grundannahmen des aktuellen Forschungsstandes zur Unfallberichterstattung, was ein weiteres Argument für ihre Berücksichtigung liefert.

3.2 Agenda Setting

Die Agenda Setting Theorie ist nicht nur eine der bedeutendsten Medienwirkungstheorien, sondern darüber hinaus in der gesamten kommunikationswissenschaftlichen Forschung überaus populär (Bonfadelli & Friemel, 2017: 173ff; Coleman et al., 2009: 147), was sich unter anderem an der unvermindert häufigen Präsenz in kommunikationswissenschaftlichen Journal-Artikeln festmachen lässt (Valkenburg & Oliver, 2020: 19). Das erste Mal systematisch konzeptualisiert und empirisch angewandt wurde die Theorie von McCombs & Shaw bei der Erforschung des amerikanischen Wahlkampfs im Jahr 1968 (1972: 176). Ihre Grundthese fassen Coleman et al. 50 Jahre später folgendermaßen zusammen: "Agenda setting is the process of the mass media presenting certain issues frequently and prominently with the result that large segments of the public come to perceive those issues as more important than others. Simply put, the more coverage an issue receives, the more important it is to people" (Coleman et al., 2009: 168). Indem Medien bestimmte Themen besonders in den Vordergrund stellen, erhalten diese Themen eine höhere Salienz, was bedeutet, dass sie für die Rezipient*innen auffälliger, einprägsamer und bedeutungsvoller werden (Entman, 1993: 53). Diese Salienz überträgt sich in weiterer Folge auf die wahrgenommene Relevanz eines Themas von Seiten der Rezipient*innen, was Bonfadelli und Friemel als "Transfer von Salienz" bezeichnen: "Bedeutsame Medienthemen erlangen Relevanz in den Köpfen bzw. in der sozialen Wirklichkeit des Publikums" (Bonfadelli & Friemel, 2017: 173).

Bei den "Issues" die McCombs & Shaw in den Mittelpunkt ihrer Analyse rücken handelt es sich "nicht um allgemeine und neutrale Themen, sondern um gesellschaftlich kontroverse Fragen und Probleme wie Kriminalität, Arbeitslosigkeit, Ausländerfrage, Inflation, Drogenproblematik, Klimaerwärmung etc.", wozu auch die in vorliegender Arbeit untersuchten gewaltsamen Folgen der Automobilität zählen, was die Anwendung der Agenda Setting Theorie zusätzlich

legitimiert (Bonfadelli & Friemel, 2017: 177). In erster Linie verantwortlich für die Auswahl der Themen und damit für die Konstruktion von Relevanz der Themen bei den Rezipient*innen sind Journalist*innen, Redakteur*innen, Verlage, Sender usw. (McCombs & Shaw, 1972: 176) (siehe Kap. 3.6). Ein kausaler Zusammenhang zwischen der Salienz eines Themas und der Relevanz desselben in bestimmten Teilen der Bevölkerung konnte bereits in zahlreichen Studien nachgewiesen werden (Weaver, McCombs & Shaw, 2004: 258ff).

3.3 Framing

Die Framing-Theorie knüpft thematisch an die Agenda Setting-Theorie an aber erweitert sie um die Annahme, dass nicht nur die Themen als solche salient gemacht werden können, sondern auch der spezifische Blickwinkel, aus dem ein Thema beleuchtet wird, einen entscheidenden Einfluss auf die Deutung des Themas in der Öffentlichkeit hat (Entman, 1993: 52). Die wohl am häufigsten zitierte und allen kommunikationswissenschaftlichen Konzeptionen von Framing zugrunde liegende Definition lautet: „To frame is to select some aspects of a perceived reality and make them more salient in a communicating text, in such a way as to promote a particular problem definition, causal interpretation, moral evaluation, and/or treatment recommendation for the item described“ (Entman, 1993: 52). Die Betonung liegt an dieser Stelle bewusst auf kommunikationswissenschaftlichen Konzeptionen von Framing, da sich die Theorie aus soziologischen und psychologischen Grundannahmen speist und sich bis heute so weit ausdifferenziert hat, dass von einer in sich geschlossenen Framing-Theorie nicht die Rede sein kann (Matthes, 2014a: 10ff). Neuere Forschungen sprechen daher stattdessen von verschiedenen Framing-Ansätzen anstelle einer Framing-Theorie (Matthes 2014a: 10ff, siehe auch Matthes 2014b: 17ff). Im Folgenden werden im selben Maße soziologische, psychologische und kommunikationswissenschaftliche Perspektiven auf Framing-Theorien rezipiert, die einen Überblick über die Bestandteile von Frames, ihre Wirkung sowie ihre Bedeutung innerhalb eines größeren gesellschaftlichen Kontextes liefern sollen.

3.3.1 Kommunikationswissenschaftliche Framingforschung

Innerhalb der Kommunikationswissenschaft wurde 1993 vom eingangs zitierten Medienwissenschaftler Robert Entman erstmals eine Systematisierung von Framing vorgenommen, welche erlaubt Medieninhalte in Bezug auf die ihnen zugrundeliegende Perspektive zu analysieren (Matthes, 2014a: 30) und „Berichtstrukturen“ nachzuzeichnen (Scheufele, 2004: 30). Ein Frame in den Medien besteht in der Lesart von Entman aus vier „Frame Elementen“ (Matthes, 2014a: 11): "Problemdefinition", "Ursachenzuschreibung", "Lösungszuschreibung und Handlungsaufforderung" sowie "explizite Bewertung" (Entman, 1993: 52, zit. nach Matthes, 2014a: 11). Die Problemdefinition umfasst dabei jenen

Themenaspekt, welcher im jeweiligen Medienerzeugnis als Problem definiert wird, welche Akteure diesbezüglich eine Rolle spielen und welche Informationen in den Vordergrund gerückt werden (ebd.: 11). Wichtig anzumerken ist, dass ein medial problematisiertes Thema, im gesellschaftlichen Alltag nicht im selben Maße problematisch oder relevant sein muss, wie es die Salienz in den Medien suggerieren würde: "Die Problemdefinition liefert eine sprachliche Bezeichnung des Themas, was entscheidend für das weitere Verständnis des Themas ist. Ein Thema wird also in seinen sozialen, sachlichen und zeitlichen Kontext eingeordnet" (ebd.: 11). Die sprachliche (Nicht)Darstellung eines problematischen Sachverhaltes beziehungsweise thematischen Teilaspektes muss demnach nicht zwingend der sozialen Wirklichkeit entsprechen (ebd.: 11). So könnte dieses Frame-Element konkret angewandt auf das Thema Arbeitslosigkeit sowohl den Teilbereich Jugendarbeitslosigkeit als auch Langzeitarbeitslosigkeit oder Arbeitsvermittlung in den Fokus nehmen (ebd.: 11). Das Frame-Element der Ursachenzuschreibung bezieht sich hingegen stärker auf die "forces" (Entman, 1993: 52), welche für das zuvor definierte Problem verantwortlich gemacht werden (Matthes, 2014a: 11). Dies können Personen, Institutionen oder auch bestimmte gegebene Situationen sein (ebd.: 11). So könnte für das Beispiel Langzeitarbeitslosigkeit etwa die schlechte wirtschaftliche Lage verantwortlich gemacht werden – oder aber auch die Arbeitslosen selbst (ebd.: 11). Die Lösungszuschreibung und Handlungsaufforderung legt drittens eine bestimmte (oder mehrere) Lösung für das Problem nahe, die entweder daraus bestehen kann, zu Handeln oder dies zu unterlassen (ebd.: 11f). Bezogen auf dasselbe Thema könnte eine in den Medien nahegelegte Lösung die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen oder die Kürzung von Sozialleistungen für Arbeitslose sein – abhängig davon welche Verantwortungen zuvor problematisiert wurden (ebd.: 11). Als viertes Frame-Element führt Entman die „Explizite Bewertung“ an, welche sich auf die "moralische und evaluative" Bewertung eines Themas – zwischen einem negativen und einem positiven Pol – bezieht (ebd.: 12). So könnte Arbeitslosigkeit auf der sprachlichen Ebene mal mehr oder weniger negativ beurteilt werden (ebd.: 12). Wichtig festzuhalten ist dabei, dass die diversen Frame-Elemente aufgrund ihrer rein sprachlicher Natur, sowohl explizit als auch implizit im übergeordneten Framing vorzufinden sind (siehe Kap. 3.3.3 & 3.4.4). Gleichwohl muss ein Frame nicht zwingend eine explizite Problemdefinition, Ursachenzuschreibung oder Handlungsempfehlung enthalten – ebenso kann auch das „Vorhandensein eines Problems negiert werden“ (ebd.: 11).

3.3.2 Psychologische Framingforschung und Effekte

Wie Frames nun ihre Wirkung in der Öffentlichkeit entfalten, wird anhand des psychologischen Strangs der Framing-Forschung erläutert, welche die „wirkungszentrierte Perspektive“ darstellt (Scheufele, 2004: 31ff). Scheufele bedient sich hierbei am Begriff der Schemata aus der Kognitionspsychologie (Scheufele, 2003: 13ff; Scheufele, 2004: 33ff). Schemata werden

demnach begriffen als „hierarchisch organisierte, kognitive Strukturen, in denen Wissen über bestimmte Objekte (Personen, Situationen, Konzepte etc.) aus vorhergehender Erfahrung abgelegt ist“ (Brosius & Unkel, 2016: 222f). Diese Schemata fußen auf der Grundannahme, dass Menschen nur beschränkte kognitive Kapazitäten für die Verarbeitung von Informationen besitzen und deshalb auf "generalisierende und simplifizierende Wissensstrukturen wie Schemata angewiesen" sind, "um Informationen nicht in ihrer Gesamtheit verarbeiten zu müssen" (ebd.: 222). Dabei bestimmen kognitive Schemata auch, wie bestimmte Informationen bewertet werden und welche Handlungen daraus abgeleitet werden sollen (Geiß & Schemer, 2016: 311). Konfrontiert mit einem Stimulus, wird die im Stimulus enthaltene Information im kognitiven Apparat des Menschen mit bestehenden Schemata abgeglichen und eingegliedert oder es werden – falls die Schemata nicht zu Verarbeitung reicht – Schemata ergänzt beziehungsweise verändert (ebd.: 311). Wenn eine Medienbotschaft als Stimulus fungiert und kognitive Schemata dadurch aktiviert, verändert oder überhaupt erst eingeführt werden, dann finden Medienwirkungen statt (Brosius & Unkel, 2016: 222; Scheufele 2004: 37ff). Diese Medienwirkung beschreibt Scheufele als Framing-Effekt: „Scheufele nimmt damit eine fokussierte Perspektive auf Framing-Effekte ein, gemäß derer mittels Etablierung, Veränderungen oder Aktivierung von Vorstellungen realisierte Medieneffekte als Framing-Effekte aufgefasst werden" (Geiß & Schemer, 2016: 311). Damit sind Frames einerseits manifest in Medieninhalten zu finden (wie von Entman ausgeführt), interagieren andererseits aber gleichzeitig mit den "kognitiven Frames" oder "Sinnhorizonten" nach Scheufele (kognitive Schemata), welche durch Frames aktiviert werden (Scheufele, 2004: 32). Scheufele definiert drei konkrete Effekte von Framing (Scheufele, 2003: 81). Die „Transformation bestehender Vorstellungen“ beschreibt den Effekt, der eintritt, wenn Medien häufig und intensiv bestimmte Frames nutzen und dadurch die auf Rezipient*innenseite bestehenden Schemata an die Medienframes anpassen: "Aus dem Zusammenspiel von Medien-Frame und Rezipienten-Schemata konstituiert sich ein Bezugsrahmen, den Rezipienten an Personen, Sachverhalte, Ereignisse usw. anlegen." (ebd.). Eine „Veränderung bestehender Kausalvorstellungen“ tritt hingegen ein, wenn die Berichterstattung häufig und intensiv bestimmte themenbezogene Aspekte in Beziehung setzt und damit auf Rezipient*innenseite eine Kausalbeziehung nahelegt: "Thematisieren Medien kumulativ bestimmte Gründe oder Erklärungen, so werden Rezipienten immer weniger die bisherige Attribution vornehmen, sondern zunehmend die mediale vermittelte" (ebd.: 66). So würden bei intensiver und regelmäßiger Berichterstattung beispielsweise über Rassismus in der Polizei, letztlich Polizei und Rassismus kausal miteinander verbunden: "Auch wenn die Rezipienten diese beiden Aspekte vorher nicht kausal miteinander verknüpften, wird sich allmählich diese Verbindung einstellen und eventuell könnten sich andere Assoziationen mit den beiden Begriffen abschwächen" (Geiß & Schemer, 2016: 312). Die „Etablierung neuer Vorstellungen“ findet dann statt, wenn bisherige Schemata

Medienframes nicht integrieren können und neue – den Medienframes entsprechende Sub-Schemata – ausgebildet werden (Scheufele, 2003: 66). Außerdem begreift Scheufele auch das sogenannte „Priming“ als Bestandteil von Framing-Effekten und führt diesbezüglich aus, dass häufige und konsonante Berichterstattung zu einer erhöhten Verfügbarkeit der korrespondierenden Schemata führt und diese für die Verarbeitung neuer Informationen leichter und schneller verfügbar macht (Scheufele, 2003: 81). Zusammengefasst lässt sich festhalten, dass die Massenmedien und ihre Erzeugnisse aus Sicht der Framing-Theorie Orte sind, an denen persönliche Einstellungen und politische Entscheidungen beeinflusst werden können (McCombs & Shaw, 1972: 184ff; Wirt & Kühne, 2013: 319f).

3.3.3 Soziologische Framingforschung und Frames als Diskurs

Frames in den Nachrichtenmedien bauen – wie alle kommunikativen Prozesse – auf einem geteilten Verständnis über Bedeutungen zwischen Kommunikator*innen und Rezipient*innen auf, das als sogenannte „shared beliefs“ maßgeblich vom gesellschaftlichen Kontext abhängt (Pan & Kosicki 1993: 58). Frames beziehungsweise Schemata (als ihre kognitiven Äquivalente) sind aus der soziologischen Perspektive Ausdruck und Produkt der Gesellschaft und der in ihr vorherrschenden Konventionen, Ideologien und Machtstrukturen (Fairclough 1989: 4). Auch Entman unterscheidet in seinen vier Lokalisierungen von Frames neben Rezipient*innen, Kommunikator*innen und dem Text selbst zusätzlich noch die „culture“, welche er als „set of common frames exhibited in the discourse and thinking of most people in a social grouping“ beschreibt (Entman, 1993: 53). Frames manifestieren sich demnach nicht nur als konkurrierende Deutungen eines Themas („alternative ways of defining issues“ (De Vreese, 2005: 53), wie dies etwa beim strategischen Framing im Kontext politischer Deutungshoheit um umkämpfte Themen und Positionen der Fall ist, (Matthes, 2014a: 14), sondern drücken aus soziologischer Perspektive auch Denkstrukturen der Gesellschaft aus, die als „common sense“ geteilt und gemeinsam verstanden werden (Pan & Kosicki, 1993: 57). Auch die Linguistik sieht Frames als „das emergente Ergebnis des Sprachgebrauchs innerhalb einer Sprachgemeinschaft“ – ohne dass dies „strategisch motiviert oder geplant“ sein muss (Ziem et al., 2018: 160). Somit liefert die Analyse von Medienframes aus soziologischer Perspektive nicht nur Aufschluss darüber, wie unterschiedliche Akteur*innen Themen aufgrund verschiedener Perspektiven oder Interessen framen, sondern darüber hinaus auch wie eine Gesellschaft soziale Realität in der medialen Arena aushandelt: „Framing, therefore, may be studied as a strategy of constructing and processing news discourse or as a characteristic of the discourse itself.“ (Pan & Kosicki 1993: 57). So definiert der Soziologe Norman Fairclough einen Frame als ein „perceptual communication phenomenon“, welches „types of people (e.g., bicyclists), inanimate objects (e.g., vehicles), processes (e.g., dying)“ oder „abstract concepts (e.g., economy)“ repräsentieren kann (Scheffels et al., 2019: 4). In der soziologischen Tradition

der Framing-Forschung werden diese Art von Frames mithilfe von Diskursanalysen sichtbar gemacht, die sich detailliert mit sprachlichen Entscheidungen als am weitesten verbreitete „form of social behavior“ beschäftigen (Fairclough, 1989: 4). Eine solche Vorgehensweise ermöglicht den Schluss auf die den Frames zugrunde liegenden gesellschaftlichen und ideologischen Konventionen (ebd.: 109ff) (siehe Kap. 3.4.4).

3.4 Typologien und Klassifikationen von Frames

Neben den Konzeptualisierungen von Entman und Scheufele gibt es wenig überraschend zahlreiche weitere Typologisierung von Medienframes, die Aufschluss über die konkrete kommunikative Ausgestaltung sowie die daraus folgenden spezifischen Effekte liefern (de Vreese, 2005: 52ff). Im Folgenden sollen jene Frames dargestellt werden, die für den empirischen Teil vorliegender Forschungsarbeit relevant erscheinen.

3.4.1 Episodische und thematische Frames (Iyengar)

In Kapitel 2 wurde herausgearbeitet, dass die Folgen der Automobilität weitgehend nicht problematisiert werden, weil sie eher als unvermeidbares, individuelles Problem denn als strukturelles, gesellschaftliches Problem wahrgenommen werden. Einen hilfreichen Ansatz, um dieses Phänomen aus kommunikationswissenschaftlicher Perspektive systematisch zu untersuchen, liefert der Politik- und Kommunikationswissenschaftler Shanto Iyengar (1991; 1996). Dieser entwickelte eine Framing-Typologie, womit empirisch erfasst werden kann, ob Themen in den Medien individuell oder gesellschaftlich verortet werden und wie sich diese unterschiedliche Verortung auf die Wahrnehmung von Verantwortlichkeit auswirkt (Iyengar, 1991; 1996). Dabei stützt er sich in seiner Forschung stark auf psychologische Erkenntnisse – insbesondere auf die Experimente von Tversky & Kahnemann, die gezeigt haben, dass Menschen auf logisch äquivalente, aber verschieden präsentierte Informationen auch unterschiedlich reagieren (1984: 341ff). Im Kern untersucht Iyengar, wie sich unterschiedliches Framing bezogen auf die Ursachen- und Lösungszuschreibungen (Entman, 1993: 52) – von ihm selbst "attributions of responsibility" genannt (Iyengar, 1996: 60) (auf Deutsch und im Folgenden „Verantwortungszuschreibungen“) – auf Deutungen von Themen als gesellschaftliches oder individuelles Problem bei den Rezipient*innen auswirkt (Iyengar 1991: 27ff; Iyengar 1996: 59ff). Ob ein Thema also als individuelles oder gesellschaftliches Problem erfasst wird, macht er an zwei entgegengesetzten Frame-Polen fest: dem episodischen und dem thematischen Framing (Iyengar, 1996: 62ff).

"The episodic news frame depicts issues in terms of specific instances – for example, a terrorist bombing, a homeless person, or a case of illegal drug usage. Episodic reports are essentially illustrations of issues. The thematic frame, by contrast, depicts

political issues more broadly and abstractly by placing them in some appropriate context-historical, geographical, or otherwise" (ebd.: 62).

Iyengar konfrontierte dafür in einem Experiment Proband*innen mit Fernsehnachrichten zu gesellschaftlichen Problemlagen (Kriminalität, Arbeitslosigkeit (Armut), Verbrechen, Terrorismus, Rassismus), die entweder thematisch oder episodisch geframed wurden, Daraufhin befragte er sie dazu¹⁰, welche Personen oder Institutionen ihrer Ansicht nach für die Probleme verantwortlich sind und welche Lösungen sie vorschlagen würden (ebd.: 33f). Im Ergebnis zeigte sich, dass die Proband*innen, welche mit dem episodischen Framing konfrontiert wurden, die involvierten Personen für ihre Umstände selbst verantwortlich machten und mit ihren Lösungen auch auf der individuellen Ebene ansetzten (ebd.: 64ff). Proband*innen, denen hingegen Berichte mit thematischen Framing gezeigt worden waren, verorteten die Verantwortung stärker auf gesellschaftlicher Ebene und schlugen beispielsweise staatliche Regulierungen oder neue Gesetze als mögliche Lösungen vor (ebd.). Iyengars Experiment zeigte, dass durch episodisches Framing „komplexe gesellschaftliche Probleme auf die Schultern von Fallbeispielen gelegt" werden, welche zu "stärkeren dispositionellen Attributionen, also einer entsprechenden Verantwortungszuschreibung bei den Individuen" führt (Matthes 2014a: 33). Daraus lässt sich ableiten, dass episodische Berichterstattung den Rezipient*innen suggeriert, die Opfer sozialer Missstände seien für ihr Schicksal selbst verantwortlich (Iyengar 1996: 65). Zwar ist ein Bericht nie ausschließlich thematischer oder episodischer Natur, ein Artikel kann jedoch zumindest in der Tendenz klar einem der beiden Pole zugeordnet werden (ebd.: 62). Letztlich sei angemerkt, dass Berichterstattung mit episodischem Framing – wenn sie besonders tief in das Schicksal einer von der Gesellschaft im Stich gelassenen Person eintaucht – emotionale Effekte auslösen kann, die dazu führen, dass Ursache und Lösung dennoch eher auf gesellschaftlicher Ebene verortet werden (Gross 2008: 184).

3.4.2 Generische & Themenspezifische Frames

Eine weitere Unterscheidung trifft De Vreese, wenn er „generic“ von „issue specific frames“ differenziert (De Vreese, 2005: 55) – zu Deutsch „generische“ und „themenspezifische Frames“ (Matthes, 2014a: 59). Während generische Frames themenübergreifend genutzt werden können – etwa zur deduktiven Analyse von Nachrichtenberichterstattung wie bei Semetko & Valkenburg (2000) oder zur Wahlkampfberichterstattung von Cappella und Jamieson (1997) – beziehen sich themenspezifische Frames auf spezifische Themenbereiche und werden induktiv anhand des jeweiligen Untersuchungsgegenstands erstellt (De Vreese,

¹⁰ "In your opinion, what are the most important causes of ___?" / "If you were asked to suggest ways to reduce ___, what would you suggest?" (Iyengar 1996: 64).

2005: 55f; Matthes 2014a: 59). Generischen Frames kommt ein hohes Abstraktionsniveau zu und sie (beziehungsweise ihre Wirkung) können über den konkreten Untersuchungsgegenstand hinaus aussagekräftig generalisiert werden (Matthes, 2014a: 59). Themenspezifische Frames eignen sich hingegen eher dazu, das Framing von bisher wenig beachteten Themenfeldern genauer zu untersuchen (ebd.). Das episodische und thematische Framing nach Iyengar (1996) wird De Vreeses Unterscheidung nach auch als ein generisches Framing klassifiziert, da beide Varianten themenübergreifend nachgewiesen werden können (De Vreese, 2005: 55).

3.4.3 Frames in der Syntaktischen Struktur

Einen weiteren Aspekt von Framing-Effekten beleuchten Pan und Kosicki, welche die Effekte von unterschiedlichen Positionierungen von Frames innerhalb eines Textes in den Blick nehmen (Pan & Kosicki 1993: 59). Die Autoren beschreiben verschiedene „framing devices“ innerhalb des „news discourse“, wobei in der zitierten Forschung insbesondere die Bedeutung des Titels innerhalb der syntaktischen Struktur („syntactic structure“) hervorgehoben wird (ebd.). Überschriften von Artikeln drücken nämlich in einer kondensierten Form die Frames und Diskurse aus, die Menschen mit einem Thema verbinden und primen die Leserschaft, dieses Wissen auf den Fließtext anzuwenden (Develotte & Rechniewski, 2001: 15; MacRitchie & Seedat, 2008: 339f; Pan & Kosicki, 1993: 59). Die im Haupttext enthaltene Information wird demnach bedingt durch das Vorwissen aus der Überschrift verarbeitet: "a headline is the most salient cue to activate certain semantically related concepts in readers' minds" (Pan Kosicki 1993: 59). Pan & Kosicki begreifen Überschriften deshalb als das „most powerful framing device“ innerhalb der syntaktischen Struktur von Zeitungsartikeln (ebd.). Überschriften sind nicht zuletzt deshalb wichtig, weil sie in vielen Fällen wahrscheinlich die einzige Information des Artikels sind, die von der Leserschaft aktiv wahrgenommen (oder überhaupt erst gelesen) wird, um sich zum berichteten Thema zu informieren (MacRitchie & Seedat, 2008: 339). Für die in dieser Arbeit untersuchte Unfallberichterstattung heißt das, dass etwaige Frames, welche sich in Überschriften befinden, bei der Interpretation der Medieneffekte eine besondere Gewichtung erfahren sollten.

3.4.4 Frames in der Soziologie

Auch innerhalb der soziologischen Framing-Forschung zeigen sich bestimmte themenübergreifende Muster, die sich durch linguistische Entscheidungen ausdrücken (Fairclough, 1989: 109ff). Die zuvor kurz angesprochene Diskursanalyse beschäftigt sich etwa damit, wie Handlungsspielräume von Akteur*innen (auch „agency“ genannt) durch sprachliche Mittel realisiert werden und welche Auswirkungen dies auf das Verständnis der dahinterliegenden Thematik hat – beispielsweise bezogen auf die vier Frame-Elemente nach

Matthes (2014a: 11) (ebd.). Passive Satzstrukturen oder Nominalisierungen können so etwa Verantwortung abschwächen und damit Ursachen- und Verantwortungszuschreibungen beeinflussen (Fairclough, 1989: 120) (siehe Kap. 4.4).

3.5 Kultivierung

Eine zusätzliche Theorie innerhalb der Medienwirkungsforschung, welche für vorliegende Forschung relevant ist, ist die Kultivierungsthese, welche im Gegensatz zu den kurz- und mittelfristigen Effekten von Agenda Setting und Framing von langfristigen Sozialisierungseffekten ausgeht, die regelmäßiger Medienkonsum hervorruft (Gerbner & Gross 1976: 175ff; Meltzer, Rossmann & Schnauber, 2016: 136). In diversen Studien zu Fernsehnutzung gelang es Gerbner und Gross, nachzuweisen, dass Proband*innen, welche viel Fernsehen konsumiert haben (sogenannte "Vielseher*innen"), die im Fernsehen dargestellte Realität geteilt haben (Gerbner & Gross 1976: 191ff). Konkret wurde das am Beispiel von Gewaltdarstellungen im Fernsehen nachgewiesen (ebd. 185ff). Anders als in der Realität war Gewalt im Fernsehen deutlich häufiger und prominenter vertreten – sie wies eine hohe Salienz auf (Gerbner & Gross, 1976: 185ff). Die Vielseher*innen schätzten in weiterer Folge auch das Risiko, in eine Gewalthandlung verwickelt zu werden, höher ein als das tatsächliche statistische Risiko und waren ihren Mitmenschen gegenüber misstrauischer (Gerbner & Gross, 1976: 91ff).¹¹ Generell geht Gerbner davon aus, dass die konstante Salienz von Gewalt im Fernsehen zu mehr Misstrauen gegenüber Mitmenschen führt und beschreibt dies als „mean world syndrome“ (Gerbner 1998: 165). Ursprünglich auf das Medium Fernsehen beschränkt, hat sich die Kultivierungsforschung mittlerweile auf andere Mediengattungen und thematische Kontexte ausgeweitet. So konnte in Bezug auf die Neuen Medien festgestellt werden, dass Personen, die soziale Netzwerke häufig und lange nutzen, online eher ihre persönlichen Informationen teilen, da sie in diesen Netzwerken mit der Allgegenwärtigkeit des Teilens persönlicher Informationen konfrontiert sind (Tsay-Vogel & Shanahan, 2018: 158). Eine andere Studie zeigte hingegen, dass der regelmäßige Konsum bestimmter Zeitungen (in diesem konkreten Fall der österreichischen Boulevardzeitung Kronen Zeitung) mit negativen Einstellungen gegenüber bestimmten Personengruppen und einer Überschätzung von Kriminalitätsrisiken einhergeht (Arendt, 2010: 156ff.). Aus diesen Befunden kann vorläufig abgeleitet werden, dass sich das Framing von Verkehrsunfällen in der Unfallberichterstattung im Bewusstsein der Rezipient*innen verankert und langfristig zu festen Überzeugungen ausbildet.

¹¹ für mehr zum Ursprung und zum Werk siehe Meltzer et al. (2016).

3.6 Kommunikationswissenschaftliche Theorien der Nachrichtenproduktion und Selektion

Die Agenda zu „setzen“, Framing zu betreiben, durch Kultivierung zu sozialisieren und – in Bezug auf das Erkenntnisinteresse dieser Arbeit – Unfälle zu berichten ist das Handwerk derer, die in Medienbetrieben arbeiten und jene Produktions- und Selektionsarbeit betreiben, die durch die zuvor dargelegten Theorien respektive ihrer Wirkung und Funktion theoretisch eingeordnet wurde. Studien, die sich mit der Wirkung von journalistischen Erzeugnissen (wie etwa der Unfallberichterstattung) auseinandersetzen, sollten auch die Produktionsbedingungen, die zu besagten Wirkungen führen thematisieren, denn: „Medienwirkungen werden entweder vom Urheber – das ist in der Regel der Produzent des wirksamen Mediums bzw. Medieninhalts – intendiert oder zumindest in Kauf genommen, oder sie ereignen sich unbeabsichtigt und zufällig (quasi als Kollateralschaden).“ (Schweiger, 2013: 22).

3.6.1 Journalistische Selektionsentscheidungen (Gatekeeping und Nachrichtenwerte)

Journalist*innen sehen sich täglich mit einer breiten Flut von Ereignissen und sonstigen Informationen konfrontiert, die teilweise aus der ganzen Welt ankommen. Agenturmeldungen, Pressemitteilungen aus verschiedensten Quellen, „Content“ aus sozialen Medien, eigenen Recherchen vor Ort oder im Internet und unzählige weitere Kanäle, Personen und Organisationen präsentieren den Journalist*innen tagtäglich eine Auswahl potenzieller Nachrichten (Maier, 2018: 13f). Journalist*innen sind vor dem Hintergrund dieser Informationsflut praktisch gezwungen, bestimmte Informationen auszusortieren und andere in die Berichterstattung aufzunehmen (Maier, 2018: 13ff, Lippmann 1966: 214ff). Eine der ersten Theorien zur Beschreibung dieser Selektionsarbeit ist die Gatekeeping-Theorie (Stengel & Retzbach, 2018: 127). Ursprünglich von David Manning White in einer Fallstudie herausgearbeitet, besagt dieses Konzept, dass Journalist*innen als sogenannte Gatekeeper („Torwächter“ zu Deutsch) selbst darüber entscheiden, welche Ereignisse – um im Bild der Metapher zu bleiben – das Tor der Redaktion in Form von Nachrichten verlassen können (1950: 383ff). Nach dem Motto: „news is what the “newspaperman” says it is“ (Reese & Shoemaker 2016: 395) geht die Theorie davon aus, dass hochrangige Journalist*innen in den Redaktionen nach ihren individuellen Präferenzen und journalistischen Vorerfahrungen Meldungen von Nachrichtenagenturen zur Veröffentlichung auswählen und ihnen durch Platzierung und Umfang mehr oder weniger Relevanz in der Zeitung zuweisen (White, 1950: 385). Im Zentrum von Whites Gatekeeping-Theorie steht also das Individuum, das die Selektionsarbeit leistet. Dem gegenüber steht die ursprünglich von Galtung und Ruge

entwickelte Nachrichtenwerttheorie (Weber, 2016: 114). Diese geht davon aus, dass bestimmte einem Ereignis inhärente Merkmale bestimmen, ob ein Ereignis berichtenswert ist oder nicht (ebd.). Diese Merkmale nennen sie „Nachrichtenfaktoren“, von denen es insgesamt zwölf gebe (ebd.). Kulturunabhängig unterscheiden sie „zeitliche Kongruenz, Intensität (Subfaktoren absolute Intensität und Schwellenfaktor), Eindeutigkeit, Bedeutsamkeit (Subfaktoren kulturelle Nähe/Ethnozentrismus und Relevanz/Betroffenheit), Konsonanz (Subfaktoren Erwartung/Vorhersagbarkeit und Wünschbarkeit), Überraschung (Subfaktoren Unvorhersehbarkeit und Seltenheit), Kontinuität und Variation.“ (ebd.). Kulturabhängig wiederum sind folgende vier Faktoren: „Elitestatus von Nationen, Elitestatus von Personen, Personalisierung und Negativität.“ (ebd.). Diese Nachrichtenfaktoren sind nach der „additivity hypothesis“ nicht alle gleichzeitig zu erfüllen, um eine Publikation zu gewährleisten (Galtung & Ruge, 1965: 71ff). Je nachdem wie stark ein Faktor ausgeprägt ist, kommt ihm ein gewisser „score“ zu (Galtung & Ruge, 1965: 71). Die Summe aller Scores in den individuellen Faktoren bestimmen, ob ein Ereignis „newsworthy“ – also der Veröffentlichung würdig – ist (Galtung & Ruge: 71ff). Die „complementary hypothesis“ besagt zusätzlich, dass selbst wenn ein Faktor schwach ausgeprägt ist, ein anderer Faktor dafür aber sehr stark ausgeprägt ist, sich die unterschiedlichen Faktor-„scores“ gegenseitig aufwiegen und es trotzdem zu einer Veröffentlichung kommen kann (Galtung & Ruge, 1965: 71ff). Winfried Schulz überarbeitete diese Vorstellung und machte den Nachrichtenwert nicht am Ereignis selbst fest, sondern begriff ihn abhängig von der Beurteilung und der Selektion eines Ereignisses durch Journalist*innen (1976: 30). Erst die journalistischen Selektionskriterien „verleihen den Nachrichtenfaktoren ihren Nachrichtenwert. An sich besitzen die Nachrichtenfaktoren keinen Nachrichtenwert.“ (Kepplinger 2011: 62). Schulz versteht die Nachrichtenwerte folglich als eine „journalistische Hilfskonstruktion zur Erleichterung der notwendigen Selektionsentscheidungen“ und nicht als einen inhärenten Nachrichtenwert, den Journalist*innen automatisch erkennen und das betreffende Ereignis daraufhin in die Berichterstattung aufnehmen (ebd.). Seitdem wurden die Nachrichtenfaktoren, mit jeder neuen Herangehensweise, empirischen Überprüfung und Kontextualisierung kontinuierlich angeglichen und ausdifferenziert (Maier, Retzbach & Glogger, 2018: 77). Die Nachrichtenfaktoren, die basierend auf bisherigen Untersuchungen den wohl stärksten Einfluss darauf haben, journalistische Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen und publiziert zu werden, sind Ereignisse mit „Beteiligung von Prominenten oder Elitepersonen“, „negative und konflikthafte Ereignisse“ sowie „Themen, die bereits in der Berichterstattung etabliert sind“ (Maier, Retzbach & Glogger, 2018: 83).

3.6.2 Einflussgrößen auf die journalistische Arbeit (*Hierarchy of Influences* und Framing als Diskurs)

Wie im vorangegangenen Kapitel herausgearbeitet wurde, ist die journalistische Arbeit geprägt von Wechselwirkungen zwischen den individuellen Erfahrungen und Prädispositionen der Journalist*innen und der Art und Weise, wie sie Ereignisse aufgrund von Nachrichtenfaktoren bewerten. In diesem Kapitel soll daher untersucht werden, wie sich äußere Faktoren unabhängig von den Nachrichtenereignissen auf die Selektion von Ereignissen und die Sichtweise darauf auswirken. Shoemaker & Reese haben dazu ein umfassendes Modell der Einflüsse auf die journalistische Tätigkeit entwickelt, das nicht nur die individuelle Perspektive journalistischer Gatekeeper betrachtet, sondern fünf verschiedene Ebenen postuliert, auf denen verschiedene Faktoren die journalistische Arbeit beeinflussen (Shoemaker & Reese, 1996). Das *Hierarchy of Influences-Modell* “[...] takes into account the multiple forces that simultaneously impinge on the media and suggest how influence at one level may interact with that at another” (Shoemaker & Reese, 2014: 1). Das „individual level“ umfasst dabei Einflüsse von Persönlichkeitsmerkmalen, Rollenbildern, individuellen Werten und soziodemografischen Aspekten, die individuell unterschiedlich ausfallen und dementsprechend auch verschiedene Selektionsentscheidungen herbeiführen können (ebd.: 204ff). Auch die „routine practices“ innerhalb von Redaktionen (wie etwa Deadlines, berufliche Normen und ethische Werte des Journalismus) beeinflussen, welche Ereignisse die Redaktion in Form von Nachrichten verlassen (ebd.: 164ff). Ausschlaggebend für die Berichterstattung ist innerhalb dieser Arbeitsroutinen auch, was andere Journalist*innen redaktionsübergreifend berichtenswert finden (das sog. „media groupthink“ oder „pack journalism“ (Shoemaker & Reese, 2014: 183ff)). Auf der Mesoebene ist wiederum die „media organisation“ relevant (Shoemaker & Reese, 2014: 130ff). Ein globales Medienunternehmen hat etwa andere Aufgaben und Unternehmensstrukturen als ein Blog im Internet (Reese & Shoemaker, 2016: 400ff). Auf der Makroebene bestimmt das Verhältnis der Medien zu „social institutions“ wie dem Staat, der Politik oder anderen Interessengruppen in Form von politischen, kulturellen oder ökonomischen Faktoren, welche Ereignisse wie berichtet werden (Shoemaker & Reese, 2014: 95ff). Auf dieser Ebene lässt sich der ökonomische Einfluss hervorheben, denn die meisten Medienunternehmen sind gewinnorientiert und sind daher an Werbekunden gebunden, für die sie eine möglichst hohe Reichweite erzielen müssen (Lauerer & Keel, 2019: 104). Alledem übergeordnet ist wiederum die Ebene des „social systems“ und die darin verankerte Kultur und Ideologie, die indirekt bestimmen, welche Themen in der Gesellschaft als relevant erachtet werden (Shoemaker & Reese, 2014: 64). Alle diese Ebenen sind miteinander verwoben, beeinflussen sich gegenseitig und können je nach Untersuchungsschwerpunkt unterschiedliche Gewichtung erfahren (Shoemaker & Reese, 2014: 10).

Auch die Produktion von Frames lässt sich vereinfacht anhand dieser Einflussebenen erklären, wenn man die Perspektive des integrativen Framing-Ansatzes einnimmt (De Vreese, 2005: 52). Wie bereits in Kapitel 3.3.1 erwähnt, verortet Entman Frames an verschiedenen Stellen im Kommunikationsprozess – beim Empfänger, der Kultur, dem Text, und den Kommunikator*innen (Entman, 1993: 52f). Auf der individuellen Ebene haben Journalist*innen (als Kommunikator*innen) verschiedene kognitive Schemata, die sie als Menschen mitbringen (siehe Kap. 3.3.2). In ihrer Arbeitsroutine werden diese Schemata wiederum zu textbasierten Frames verarbeitet: „Journalists have to tell a story within a limited time or space, so they need certain frames to simplify and give meaning to the flow of events and to keep audiences interested“ (De Vreese, 2003: 42f). Dieses sogenannte „frame building“ oder „framing in the newsroom“ (De Vreese, 2003: 42) wird nicht nur durch redaktionsinterne und individuelle Faktoren beeinflusst, sondern auch durch externe Faktoren auf der Ebene gesellschaftlicher Institutionen – etwa durch das Framing verschiedener Interessengruppen (Gamson & Modigliani 1989: 7) wie beispielsweise Protestbewegungen gegen Militäreinsätze, die in die Berichterstattung einfließen können (Cooper, 2003: 73). Zuletzt übt auch das kulturelle und ideologische Umfeld innerhalb des gesellschaftlichen Systems einen Einfluss auf das Framing aus. Dies konnte bereits zuvor in der Kapitel 3.3.4 und Kapitel 3.4.4 anhand Pan & Kosickis Konzept der „shared beliefs“ (1993: 58) oder durch Entmans „set of common frames exhibited in the discourse and thinking of most people“ (Entman, 1993: 53) illustriert werden.

3.6.3 Aufgabe des Journalismus (Normative Zuschreibungen und eigene Rollenbilder)

Vor dem Hintergrund, dass Framing sowohl absichtsvoll als auch unbewusst erfolgen kann, Medienrealität ohnehin niemals die objektive Realität spiegelbildlich abbildet und zahlreiche externe Einflüsse auf die Verfasser*innen von Unfallberichten einwirken, wird in diesem Kapitel näher darauf eingegangen, welche Rolle der Journalismus in diesem Spannungsfeld spielt und wie er mit der Verantwortung umgeht, Medieninhalte zu schaffen, die unweigerlich Leser*innenschaft beeinflussen.

In westlichen Demokratien herrscht ein vorwiegendes Verständnis des Journalismus als „vierte Gewalt“, die in einer Demokratie die Informations-, Kontroll- und Kritikfunktion innehat und diese nach den Qualitätskriterien der Objektivität und Unabhängigkeit erfüllt (Lauerer & Keel, 2019: 103ff). Allerdings wird dem Journalismus gerade in der heutigen Zeit immer wieder eine Agenda der Manipulation und des interessengeleiteten Arbeitens vorgeworfen, das sich zuletzt im Unwort des Jahres 2018, „Lügenpresse“, besonders deutlich geäußert hat (Lauerer & Keel, 2019: 104). In der deutschen Kommunikationswissenschaft stehen sich zwei Ansichten gegenüber, ob und wie der Journalismus aktiv Menschen durch Framing beeinflusst

(Schweiger, 2013: 21). Einerseits gehen die Objektivisten der Mainzer Schule davon aus, dass Journalist*innen jene „Sachverhalte, Meinung und Akteure überbetonen [...] die mit ihren persönlichen Einstellungen konform sind, und damit die politische Meinung ihrer Rezipienten beeinflussen wollen“ (ebd.). Ihnen gegenüber steht die Münsteraner Schule, welche davon ausgeht, dass Journalist*innen – selbst wenn sie eine bestimmte politische Position betonen wollten – aufgrund der vielfältigen Einflüsse dazu nicht in der Lage wären und sich soziale Wirklichkeit ohnehin „nicht absolut neutral und damit eins-zu-eins abbilden“ lässt (ebd.: 22f) (siehe Kap. 3.6.2). Normativ festzulegen, wie viel bewussten Einfluss Journalist*innen auf ihre Leser*innen ausüben sollten oder dürfen, gestaltet sich vor dem Hintergrund dieser beiden widerstreitenden grundlegenden Sichtweisen auf soziale Realität entsprechend schwierig.

Dieses Dilemma umgeht die aktuelle Journalismuskulturforschung, indem sie sich der Selbstbeschreibung von Journalist*innen in ihrer Tätigkeit zuwendet, um daraus Einflussgrößen auf den Journalismus und vertretene Rollenbilder möglichst praxisnah abzuleiten (Loosen, et al., 2023: 5). Die seit 2007 nun zum dritten Mal durchgeführte „Worlds of Journalism“ Studie fragt Journalist*innen, in welcher Rolle sie sich selbst und den Journalismus allgemein sehen, und beleuchtet dadurch nicht nur die persönlichen Einstellungen der Journalist*innen, sondern auch die strukturellen und institutionellen Einflüsse, die ihre Arbeit – und ihre Vorstellung des Journalismus als Beruf – prägen (ebd.). Das aktuelle Rollenverständnis deutscher Journalist*innen ist maßgeblich geprägt von der „neutralen Vermittlung verlässlicher Informationen“ (ebd.: 9). Weiters sehen viele ihre Aufgabe darin, „Menschen zur Meinungsbildung zu befähigen“ (87,2%), „Desinformation entgegenzuwirken“ (85,9%), „aktuelles Geschehen einzuordnen und zu analysieren“ (83,9%), „unparteiisch zu beobachten“ (80,9%), „Missstände zu beleuchten“ (76,6%) und „das Publikum zu bilden“ (69,4%) (ebd.). Auch Aspekte des konstruktiven Journalismus sind deutschen Journalist*innen wichtig – so wollen sie „auf mögliche Lösungen für gesellschaftliche Probleme hinweisen“ (68,9%) und „zukünftige Auswirkungen aktueller Ereignisse aufzeigen“ (70,5%) (ebd.: 10). Dieses Stimmungsbild innerhalb der journalistischen Landschaft Deutschlands zeigt, dass die Journalist*innen durchaus großen Wert auf eine verantwortungsvolle Berichterstattung legen, was sich am Untersuchungsgegenstand vorliegender Arbeit – der Unfallberichterstattung – überprüfen lässt.

3.7 Zusammenfassung

Wie das vorangegangene Kapitel durch die Verknüpfung verschiedener theoretischer Perspektiven und die Berücksichtigung sowohl der Produktions- als auch der Rezipient*innenperspektive deutlich gemacht hat, sind massenmediale Inhalte – wie die Unfallberichterstattung – einerseits Ausdruck der in einer Gesellschaft vorherrschenden

Diskurse zu einer bestimmten Thematik und andererseits eine Einflussgröße für ihre Deutung. Den Framing-Ansätzen kommt in vorliegender Arbeit eine besondere Bedeutung zu, da sie erklären, dass Medieninhalte kognitive Äquivalente (Schemata) besitzen, die durch bewusstes oder unbewusstes Framing von Medieninhalten verändert werden können und sich diese Frames konkret in der Betonung oder Auslassung von Themen und Themenaspekten durch die inhaltliche Gestaltung und sprachliche Präsentation dieser Inhalte zeigen. Welche langfristigen Effekte dieses Framing haben kann, wurde durch die Kultivierungsthese begründet. Die Sichtbarkeit, die Themen bereits durch ihre bloße Präsenz in den Medien erhalten, wird hingegen durch die Agenda Setting-Theorie erklärt. Die Medienproduktionsperspektive sollte zudem verdeutlichen, dass journalistisches Framing in vielen Fällen unbewusst geschieht und durch viele verschiedene Einflussfaktoren – darunter professionelle Standards, journalistische Rollenbilder, Nachrichtenwerte und Einbettungen in ideologische und gesellschaftliche Kontexte – bedingt wird. Journalist*innen können demnach die Medienrealität nicht frei von äußeren Einflüssen konstruieren, welche wiederum ohnehin nie spiegelbildlich die objektive Realität abbilden kann.

Die Unfallberichterstattung und das begleitende Framing der gewaltsamen Folgen der Automobilität kann nach der eben vorgenommenen theoretischen Vorarbeit also als Abbild eines gesellschaftlichen Diskurses analysiert werden. Gleichzeitig liefert die Untersuchung des Framings von Unfallberichterstattung aber auch einen Hebel, die gesellschaftliche Schieflagen bei der Wahrnehmung gewaltsamer Folgen von Automobilität wirksam zu beeinflussen.

4. Forschungsbericht: Die Forschung aus der Perspektive der Public Health

In diesem Kapitel werden Studien referiert, die sich explizit mit der Analyse von Unfallberichterstattung auseinandergesetzt haben. Da die Forschung zur Unfallberichterstattung noch verhältnismäßig jung ist (die neueste Studie ist aus 2004¹²), werden Studien an einigen Stellen umfassender wiedergegeben, damit den verschiedenen Zugängen, Geltungsbereichen, Operationalisierungen und Ergebnissen Rechnung getragen werden kann um darauf basierend nachvollziehbar die Forschungsfragen, Vorannahmen und Operationalisierungen für diese Arbeit abzuleiten.

Die Forschungsdisziplin, aus der die meisten (aber nicht explizit alle) Studien dieser Forschungslinie stammen, die in dieser Arbeit zur Unfallberichterstattung berücksichtigt werden, ist die Gesundheitsforschung. Auf Englisch geläufiger „Public Health“ genannt, richtet

¹² (Connor & Wesolowski, 2004).

sich ihr Blick „sowohl auf die Förderung der körperlichen und psychischen Gesundheit sowie auf die Prävention von Krankheiten, als auch auf die Versorgung im Krankheitsfall, das Gesundheitsverhalten und den Einfluss der Lebensumstände oder des Versorgungssystems.“ (Bundesministerium für Forschung und Umwelt, 2024). Dabei geht es im Kern nicht um die individuelle Gesundheit einzelner Menschen (wie beispielsweise in der Medizin), sondern darum wie „die Gesundheit der Bevölkerung bzw. bestimmter Bevölkerungsgruppen insgesamt bestmöglich gestärkt werden kann“ (Bundesministerium für Forschung und Umwelt, 2024).

Die Handlungs- und Forschungsfelder von Public Health sind vielfältig und reichen von der Erforschung und Kommunikation gesunder Ernährung bis hin zur Aufklärung über globale Pandemien – wobei zum Beispiel die Anerkennung und Kommunikation der Schädlichkeit von Tabakkonsum, die Sensibilisierung gegenüber Krankheiten wie HIV oder die Polioimpfkampagne als historische Errungenschaften der Public Health gesehen werden können (WHO, 2023b). Public Health ist somit keine geschlossene medizinische Forschungstradition, sondern interdisziplinär und bedient sich kommunikationswissenschaftlicher Ansätze und Methoden (insbesondere Framing und Agenda Setting unter Berücksichtigung von Kultivierungseffekten, siehe Kapitel 3), um die öffentliche Wahrnehmung von Gesundheitsrisiken einerseits zu verstehen und darauf aufbauend gezielt und medial wirksam zu beeinflussen (Douglas et al., 2011: 161 siehe auch Schweiger, 2013: 24f)). Ziele der Public Health stehen der regulären Nachrichtenberichterstattung jedoch oftmals diametral gegenüber, da sich Nachrichtenwerte (siehe Kap. 3.6.1) und Public Health-Botschaften oft nicht vereinbaren lassen: „Media and public health goals are often at odds, since the former focuses on emphasizing the distinctiveness of the event covered and the latter aims to detect trends and similarities and identify risk factors (Connor & Wesolowski, 2004: 149). Die Public Health lässt sich also als eine der Einflussgrößen innerhalb der *Hierarchy of Influences* – spezifischer auf der Ebene der sozialen Organisationen – verorten, die gezielt versuchen ihr eigenes Framing und ihre eigene Agenda in die Berichterstattung einfließen zu lassen und damit die Berichterstattung zu ihrem Gunsten zu verändern (siehe Kap. 3.6.1).

Die Public Health Forschung hat sich in den letzten 30 Jahren zunehmend auch der Eindämmung der verschiedenen negativen Folgen der „Hegemonie des privaten Automobils“ (Culver, 2018: 145) für Mensch und Natur gewidmet und mittlerweile fest in ihren Forschungskanon aufgenommen (Douglas et al., 2011: 164). Die Automobilität wird seitens der Public Health als eine Art „gesamtgesellschaftliche Nikotinabhängigkeit“ verstanden: „While tobacco harms individual smokers, cars have greater externalities harming the wider community and even global sustainability. Neither smoking nor car use are truly free individual choices. But whereas dependence on tobacco is a physiological addiction, car dependence is

societal.” (Douglas et al., 2011: 164). Das bedeutet wiederum, dass es im Interesse der Public Health ist, aus der medialen Darstellung von Mobilität im Allgemeinen und der Unfallberichterstattung im Besonderen Erkenntnisse darüber zu gewinnen, inwieweit gesellschaftliche Gesundheitsrisiken oder präventive Maßnahmen thematisiert werden, um im Falle der Nichtthematisierung darauf aufbauend Konzepte zu entwickeln, wie ein Bewusstsein für die Folgen des Systems Automobilität geschaffen werden kann (Rissel et al., 2010: 6; Heng & Vasu, S. 174ff). Die Studien die sich damit beschäftigen werden im Folgenden vorgestellt.

Fortan wird im Zusammenhang mit konkreten Unfallereignissen von Kollisionen gesprochen. Denn wie bereits zuvor ausgeführt (siehe Kap. 2.6), wäre es aus Perspektive der Public Health wenig zielführend, weiterhin von Verkehrs-„Unfällen“ zu sprechen, wenn sie das Ziel verfolgt, die Zahl der jährlich im Straßenverkehr getöteten Menschen sichtbar zu machen und dadurch zu versuchen, sie zu reduzieren. Die im folgenden vorgestellten Studien zu Unfallberichterstattung übernehmen diese Sichtweise, sodass das Wort "Unfall" – im Englischen ‚accident‘ – oft selbst Gegenstand der Untersuchung wird. Um Verwechslungen zu vermeiden und dem Untersuchungsgegenstand gerecht zu werden, wird im Folgenden der Begriff „Kollision“ oder „Verkehrskollision“ verwendet, der sich auf die Road Collision Reporting Guidelines¹³ bezieht (Laker, 2021). Die Berichterstattung über Kollisionen wird jedoch weiterhin „Unfallberichterstattung“ genannt, um zusätzliche Verwirrung zu vermeiden.

Wenn im Rahmen der folgenden Studien von Public Health-Framing oder Public Health-Kontextualisierungen die Rede ist, ist damit die Thematisierung der Automobilität in der Unfallberichterstattung als Gesundheitsrisiko für die Bevölkerung gemeint und die damit einhergehende Kontextualisierung von Unfällen als verhinderbare und beeinflussbare Ereignisse. Dieses Framing kann beispielsweise durch die Nennung von Unfallstatistiken, präventiven Maßnahmen und Ursachen realisiert werden. Was genau ein angemessenes Public Health-Framing konstituiert, unterscheidet sich teilweise je nach Studie und wird deshalb in Kapitel 4.10.1 diskutiert. Generell lässt sich jedoch aussagen, dass Lösungen – wie sie in Kapitel 2.5 dargestellt werden – von den Autor*innen bevorzugt werden, da sie die Gesellschaft in die Pflicht nehmen, für sicherere Rahmenbedingungen zu sorgen, anstatt die Verkehrssicherheit als primär individuelle Angelegenheit zu verstehen.

Um im Folgenden Übersichtlichkeit zu gewährleisten, werden im Forschungsbericht zunächst die Studien vorgestellt, welche die Unfallberichterstattung hinsichtlich einer Public Health-Kontextualisierung des systemischen Risikos der Automobilität – einem Public Health Framing – untersucht haben. Dann erst werden sprachliche und inhaltliche Frames vorgestellt, die spezifisch innerhalb der Unfallberichterstattung identifiziert werden konnten, um ein

¹³ Diese werden in Kapitel 4.10 vorgestellt.

detaillierteres Bild der Unfallberichterstattung sowie deren vermuteter Effekte zu präsentieren. Anschließend folgen Experimente, welche die Wirkung von Frames innerhalb der Unfallberichterstattung überprüft haben, und zuletzt folgt eine Vorstellung von Guidelines für die Berichterstattung, welche die Erkenntnisse des Forschungsberichts zu generellen Handlungsempfehlungen für Journalist*innen verdichten sowie ein Exkurs zur Vereinbarkeit der Ziele der Public Health mit dem Rollenverständnis deutscher Journalist*innen

4.1 Public Health Framing

Die Studie von Connor und Wesolowski ist die älteste Studie, die sich mit der Analyse von Unfallberichterstattung respektive einer Thematisierung der gewaltsamen Folgen der Automobilität und dem damit verbundenen Risiko für die Bevölkerung befasst (2004). Die Autor*innen gingen der Frage nach, inwieweit in US-amerikanischen Lokalzeitungen in Artikeln über Kollisionen zwischen Autofahrer*innen Public Health-Kontexte miteinbezogen werden und ob die mediale Repräsentation des Risikos, als Autofahrer*in in eine Kollision verwickelt zu werden, dem tatsächlichen Risiko entspricht (Connor & Wesolowski, 2004: 149f). Konkret untersucht wurde eine Public Health-Kontextualisierung innerhalb der Unfallberichterstattung auf die Nennung präventiver Maßnahmen (beispielsweise die Nutzung von Anschnallgurten), oder Mitursachen (beispielsweise überhöhte Geschwindigkeit) (ebd.: 149). Im Abgleich mit einer Verkehrsdatenbank, welche Hintergrundinformationen zu den berichteten Kollisionen anführte, fanden die Autor*innen heraus, dass deutlich seltener als in der Datenbank verzeichnet berichtet wurde, wenn Fahrer*innen zu schnell fuhren, nicht angeschnallt waren, oder bestimmte Altersgruppen in der Unfallberichterstattung überrepräsentiert waren (ebd. 149ff). Dies führt sie zu dem Schluss, dass die Unfallberichterstattung die Risiken der Automobilität verzerrt darstellt (Connor & Wesolowski 2004: 151). In Belgien wurde diese weitgehende Abwesenheit einer Kontextualisierung der Folgen der Automobilität auch anhand von Fernsehberichten zu Kollisionen zwischen Autofahrer*innen validiert, in denen ebenso wenig "protective measures" genannt wurden (Beullens, et al., 2008: 552). Auch die Ergebnisse bezüglich der Kollisionsursachen konnten im Rahmen der Analyse belgischer Fernsehberichterstattung bestätigt werden – insofern als in mehr als zwei Drittel der Unfallberichte überhaupt keine Ursachen für eine Kollision genannt wurden (ebd.: 553). Heng & Vasu konnten bei einer Studie in Singapur bei 201 untersuchten Unfallberichten zu Kollisionen zwischen Autofahrer*innen untereinander sowie zwischen Autofahrer*innen und VRU in lediglich vier Fällen ein Public Health-Framing im Sinne des Verweises auf die Erhöhung der Überlebenschancen bei Tragen eines Helms bei Motorradfahrer*innen nachweisen, weshalb die Autoren von einer weitgehenden Abwesenheit von „injury prevention messages“ oder „injury-mitigating measures“ in der Unfallberichterstattung sprechen (2010: 173). Yankson et al. analysierten 240 Artikel über Kollisionen in Ghana auf Nennungen von

gesellschaftlichen und staatlichen Maßnahmen, um Todesfälle und Verletzungen in Zukunft verhindern zu können (2010: 193). Sie unterteilten ihr Datenmaterial dabei nach Artikelart (ebd.: 195): Während in Editorials und Kommentaren häufig präventive Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen und -kontrollen, höhere Strafen für Alkohol am Steuer, eine bessere Ausbildung der Fahrer*innen und die Verwendung von Sicherheitsausrüstung (Anschnallgurte, Helme) thematisiert wurden, enthielten Unfallberichte über Zusammenstöße zwischen Autos und über den Tod oder die Verletzung von VRU nur in zwölf Prozent des Samples Informationen über Maßnahmen, die Staat ergreifen kann, um die jeweils berichtete Kollision zu verhindern (ebd.: 195ff). Auch eine zweite afrikanische Studie schlüsselte die Ergebnisse nach Veröffentlichungsart auf und konnte umfassendes Public Health-Framing ebenfalls nur in Editorials oder Kommentaren – kaum aber in der konkreten Unfallberichterstattung nachweisen: "There was little mention of other protective factors: divided roads, sidewalks, or securing vehicle loads." (Mogambi & Nyakeri 2015: 11). Sie resümieren bezüglich der Unfallberichterstattung, dass die Zeitungen in ihrem Sample ausschließlich am Berichten der Kollisionen, nicht aber am Analysieren und Interpretieren interessiert seien (ebd.: 11). In einer kanadischen Studie, die ausschließlich Kollisionen zwischen Autofahrer*innen und VRU analysierte, gab es einen Bezug zu Public Health-Kontexten im Falle zweier kurz aufeinander folgenden Kollisionen, welche von städtischen Busfahrern verursacht wurden (Magusin, 2017: 81). In diesem Kontext wurde etwa das Design der Busse für die Unfälle verantwortlich gemacht (ebd.). Darüber hinaus gab es im Sample keine Public Health-Kontextualisierung, weshalb auch in Kanada kein umfassendes Public Health-Framing in der Berichterstattung über Kollisionen mit Fußgänger*innen nachgewiesen werden kann (ebd.: 81ff). In Studien zu Kollisionen zwischen Autofahrer*innen und VRU in den USA (Ralph et al., 2019: 663), in den Niederlanden (Te Brömmelstroet, 2020: 3ff), in London (Fevyer & Aldred, 2022: 771), Australien (Boufous, et al., 2016: 490), Indien (Gupta, 2021: 1), Argentinien (Keller et al., 2024: 91) und zu Kollisionen, die jegliche Verkehrsmittel umfassen in Afrika (MacRitchie & Seedat, 2008: 350) konnten – ähnlich wie in den zuvor berichtet Studien – wenn, dann nur vereinzelt nennenswerte Public Health-Kontextualisierungen nachgewiesen werden.

Die umfassendsten Pubic Health-Kontextualisierungen wurden auf Hawaii und in Florida nachgewiesen. Auf Hawaii konnten Keliikoa et al. nämlich Public Health-Kontextualisierungen in Form der Nennung von Unfallstatistiken nachweisen, welche immerhin in etwa einem Drittel der Unfallberichte vorkamen (2022: 6). Im Floridianischen Hillsborough County konnten Scheffels et al. ebenfalls in etwa einem Fünftel der Artikel über Kollisionen zwischen Autofahrer*innen und Radfahrer*innen, die für letztere tödlich endeten, einen Verweis auf eine hohe Zahl bereits verstorbener Radfahrer*innen in der Gegend finden (2019: 7ff).

4.2 „Unfall“ Framing

In den meisten Studien, welche die verwendeten Substantive zur Beschreibung einer Kollision untersucht haben, ist „Unfall“ bzw. englisch „accident“ oder niederländisch „ongeval“ (Te Brömmelstroet 2020: 6) der am häufigsten verwendete Begriff (Gupta et al., 2021: 4; Heng & Vasu, 2010: 174; Keliikoa et al., 2022: 8; Ralph et al., 2019: 669). Stattdessen wurde in zwei Studien in den USA und einer in Kanada „crash“ (Connor & Wesolowski, 2004: 151; Magusin, 2017: 84; Scheffels et al., 2019: 7) häufiger benutzt. Meist wurde das Wort „Unfall“ jedoch zumindest gleichbedeutend und nicht exklusiv zu anderen kollisionsbeschreibenden Substantiven genutzt (Connor & Wesolowski, 2004: 152; Heng & Vasu, 2010: 174; Scheffels et al., 2019: 6). Auch innerhalb der Unfallberichterstattung wird das Wort „Unfall“ beziehungsweise sein Äquivalent anderer Sprachen aus der Perspektive der Public kritisch gesehen, da es das Geschehene als zufällig und unvermeidbar framed (Connor & Wesolowski, 2004: 152; Ralph et al., 2019: 664; Scheffels et al., 2019: 6). In einer Diskursanalyse von Unfallberichten zwischen VRU und Autofahrer*innen beschreiben die Autor*innen, dass „accident“ als Nominalisierung innerhalb eines „taken for granted“ Vokabular fungiert (siehe Kap. 3.3.3 & 3.4.4) welche ausdrückt, dass VRU und Autofahrer*innen in gleicher Verantwortung für die Verkehrssicherheit stehen, obwohl sich diese nicht in einem gleichen Kräfteverhältnis widerspiegelt: „While equal responsibility may be valid in relation to personal choices, in reality, the motorist drives a much more powerful object than a bicyclist. This imbalance in power is removed through the use of terms such as “accident” and “incident.” (Scheffels et al., 2019: 6).

Eine aktuelle Literature-Review zum Gebrauch des Wortes „accident“ kommt jedoch zu dem Schluss, dass es in offiziellen Definitionen zwar durch Unvorhersehbarkeit und Unvermeidbarkeit charakterisiert wird – wie es etwa das BMJ tut (siehe Kap. 2.6) – Menschen in zahlreichen Experimenten der letzten 50 Jahre bei der Auseinandersetzung mit der Frage, ob ein Unfall („accident“) hätte verhindert werden können, dennoch in 56%-89% der Fälle mit „Ja“ antworteten (Girasek, 2023: 1). Auch eine Studie bezüglich Kollisionen zwischen Autofahrer*innen aus Norwegen wird in besagtem Literature-Review referiert, bei der 89% der Proband*innen der Aussage „traffic accidents are inevitable“ widersprachen (Ytterstad 2003: 68). Die Autor*innen der Studie nehmen dies zum Anlass, davon auszugehen, dass die Definition von Unfall als unvorhersehbar und unvermeidbar sich nicht zwingend auf die Wahrnehmung eines Verkehrsunfalls auswirkt (Girasek, 2023: 4). Demzufolge wäre die Verwendung des Begriffs in Unfallberichten weiterhin vereinbar mit Public Health-Zielen.

4.3 Verantwortungsframing bei Kollisionen

Trotz der weitgehenden Verwendung des Wortes „Unfall“ wird in Studien nachgewiesen, dass in Unfallberichten Kollisionsbeteiligte für Kollisionen verantwortlich gemacht werden (Beullens et al., 2008: 552; Naziz, 2020: 669). Auch an dieser Stelle ist die Studie von Connor und Wesolowski die erste, die diesbezüglich Ergebnisse liefert: Sie stellten fest, dass Kollisionen als „minidramas“ dargestellt werden, innerhalb derer das Narrativ einer „victim/villain storyline“ vorherrscht (2004: 152). Das „victim“ ist ein zufälliges Opfer willkürlicher Gewalt, welche ein „villain“ durch eigene Verfehlungen oder falsches Handeln herbeigeführt hat (ebd.). In 90% der Artikeln wurden direkt oder indirekt Kollisionsparteien verantwortlich gemacht, obwohl das am häufigsten genutzte Wort um eine Kollision zu beschreiben gleichzeitig „accident“ – ein per Definition unvorhersehbares Ereignis – war: „Drivers and passengers who were not assigned blame were generally portrayed as the unsuspecting victims of forces beyond their control, allowing the event to be simultaneously portrayed as the predictable outcome of one person’s negligence and as an unexpected and unavoidable act of fate which took the lives of the innocent.“ (ebd.). Auch MacRitchie und Seedat finden in ihrer Diskursanalyse tragische „victims“ und verantwortliche „villains“ vor, die innerhalb eines „road wars“-Diskurses inszeniert werden (2008: 350). Die „villains“ sind dabei rücksichtslose Fahrer*innen – meist überarbeitete Fahrer*innen des ÖPNV – deren Verhalten Menschenleben kostet und die in der Konsequenz auch zu schlechten Bürgern werden, während „victims“ wiederum die unbescholtenen Insassen der Fahrzeuge der „villains“ sind (ebd.: 345ff). Bezboruah et al. quantifizierten diese Narrative und konnten in 776 Unfallberichten aus 12 amerikanischen Staaten „victims“ und „villains“ in 88% der Artikel ausmachen (2022: 148).

Heng & Vasu hatten die Unfallberichterstattung in Singapur untersucht und dabei herausgestellt, dass der Begriff „accident“ am häufigsten verwendet wird, dabei aber gleichzeitig in fast drei Vierteln des Samples eine implizite oder explizite Verantwortungszuschreibung vorgenommen wurde (2010: 174). Sie sehen in dieser Verantwortungszuschreibung einer Kollisionspartei – vor allem dann wenn sie gleichzeitig als Unfall beschrieben wird – eine verfehlte Chance, Kollisionen als gesellschaftliches Problem zu Framen, statt als zufälliges und nicht verhinderbares Ereignis: “By assigning blame, journalists might subliminally give readers the idea that MVCs [motor vehicle crashes] are because of other reckless or careless road users and are not preventable“ (ebd.). In einer Studie zu Fernsehunfallberichterstattung von Beullens et al. in Belgien wurden hingegen in etwas weniger als der Hälfte der Unfallberichte eine Verantwortung explizit oder implizit einer Kollisionspartei zugeschrieben (2008: 551).

4.4 Verantwortungsframing bei Kollisionen zwischen Autofahrer*innen und VRU: Überbetonung der Verantwortung für Verkehrssicherheit bei VRU

Die folgende Studie von Magusin leitet eine Reihe aktueller Untersuchungen ein, die sich näher mit der Frage beschäftigen, wie die von den gewaltsamen Folgen der Automobilität am stärksten betroffene Gruppe der VRU in der Unfallberichterstattung repräsentiert wird und wie sie aufgrund ihrer Rolle als „alternatives Verkehrsmittel“ (Miner et al., 2024: 1) auf mehrheitlich dem Auto vorbehaltenen Straßen (siehe Kap. 2.3) innerhalb der Unfallberichterstattung geframed wird (2017). Grundlage dieser Studie von Magusin sind Forschungen, welche die Repräsentation von Radfahrer*innen innerhalb von Artikeln zu medialen Verkehrsdiskursen untersuchten und festgestellt haben, dass gerade Radfahrer*innen als besonders vulnerable Straßennutzer*innen aufgrund der Wahl ihres Verkehrsmittels für durch Kollisionen erlittene Verletzungen oder Tode oft selbst verantwortlich gemacht werden (English & Salmon 2016: 256; Rissel et al., 2010: 3). English und Salmon untersuchten das Framing innerhalb von Zeitungen in Queensland (Neuseeland) über ein kurz zuvor verabschiedetes Gesetz, das vorsieht, dass Autofahrer*innen beim Überholen von Radfahrer*innen einen Mindestabstand von einem Meter einhalten müssen (zuvor gab es aufgrund von fehlendem Sicherheitsabstand viele Verkehrstote auf Seiten der Radfahrer*innen in Queensland) (2016: 256ff). Gegen die neue Gesetzgebung, welche das Ziel hatte, den Verkehr für alle Verkehrsteilnehmer*innen sicherer zu machen, gab es vor allem in Kommentaren in der Zeitung deutlich mehr Opposition als Zustimmung (ebd.). Radfahrer*innen wurden im Kontext der neuen Gesetzgebung in journalistischen Artikeln der Zeitungen und vor allem in Leserbriefen als Bedrohung für die allgemeine Verkehrssicherheit geframed und mehrheitlich negativ als Gesetzesbrecher und Eindringlinge auf den für Autos vorbehaltenen Straßen porträtiert (“There are plenty of reasons to hate cyclists”) (ebd.: 260) (siehe auch Rissel et al., 2010: 6). Magusin versteht das Framing der Selbstverschuldung von Verletzungen und Todesfällen bei Kollisionen von Radfahrer*innen aufgrund der Wahl ihres Verkehrsmittels als „Victim Blaming“ (2017: 65ff). Mittels einer Diskursanalyse untersuchte sie die Überschriften von 71 Unfallberichten zu zehn Kollisionen zwischen Autofahrer*innen und Fußgänger*innen oder Radfahrer*innen in Kanada dahingehend (2017: 66). Zur Operationalisierung von Victim Blaming in Bezug auf Kollisionen zwischen VRU und Autofahrer*innen bedient sich die Studie an Erkenntnissen aus zwei Experimenten der Victim Blaming-Forschung (ebd.: 69ff). Dazu zählt ein Experiment, das nachweisen konnte, dass die Nutzung passiver Satzstrukturen und Satzkonstruktionen ohne ausführendes Subjekt (beziehungsweise Agens oder „agent“) bei der Strafverteidigung von Täter*innen sexualisierter Gewaltverbrechen mit einem geringeren Strafmaß korrelieren (Coates & Wade, 2004: 499). Außerdem wurde sich auf ein weiteres Experiment gestützt, bei

dem ein Fall sexualisierter Gewalt entweder aus Opfer- oder Täter*innensicht geschildert wurde, wobei die Gruppe, der erstere Version gezeigt wurde, eher das Opfer verantwortlich machten als die Rezipient*innen der täterzentrierten Perspektive (Niemi & Young, 2016: 1235)¹⁴. Magusin und die eben beschriebenen Experimente beziehen sich auf die Untersuchung des Konzepts der „agency“ (im folgenden Handlungsfähigkeit), welche „the human capacity to act“ beschreibt und anhand von sprachlichen und textuellen Entscheidungen betont oder abgeschwächt werden kann (Ahearn, 1999: 12) (siehe Kap. 3.3.3 & 3.4.4)

Von den 71 untersuchten Überschriften waren nun lediglich drei derart formuliert, dass aus der Überschrift klar wurde, dass eine Autofahrerin oder ein Autofahrer einen anderen Menschen überfahren hat („Driver killed Pedestrian“ und „Driver hit pedestrian“ (zweimal)) (Magusin, 2017: 86). In den restlichen 68 Überschriften wurde das Geschehene in passiven Satzkonstruktionen beschrieben („50-year-old woman killed in north Edmonton parking lot“) oder der Mensch hinter dem Steuer durch das Fahrzeug das er oder sie steuerte ersetzt („car hit“ oder „truck hit“) (ebd.: 85). Die passiv formulierten Überschriften, welche Autofahrer*innen auslassen führen dabei zu Mehrdeutigkeiten. Beispielsweise könnte „Senior killed in west end crash“ auch bedeuten, dass besagter Senior mit seinem Auto einen „Alleinunfall“ hatte – dabei handelte es sich jedoch um das Opfer einer Kollision (ebd.). Weiters lässt die Formulierung „50-year-old woman killed in north Edmonton parking lot“ wiederum gänzlich aus, dass es sich um eine Kollision handelt (ebd.). Wenn Autofahrer*innen sprachlich mit dem Fahrzeug substituiert werden, dass sie gefahren sind, wird der Mensch hinter dem Steuer aus dem Geschehenen entkoppelt und die Fahrer*innen von „blame and responsibility“ befreit (Magusin, 2017: 81). Durch diese sprachlichen Mittel werden VRU nicht zwangsweise für Kollisionen allein verantwortlich gemacht – jedoch werden Autofahrer*innen fast immer rhetorisch und sprachlich von einer Mitschuld entlastet (ebd.: 89).

Scheffels et al. reihen sich in diese Forschung ein und untersuchten in Florida 190 Unfallberichte von Kollisionen zwischen Autofahrer*innen und Fahrradfahrer*innen mit tödlichem Ausgang für Letztere in acht Lokalzeitungen anhand einer Diskursanalyse (2019: 4). Wie Magusin (2017) zuvor fanden auch Scheffels et al. in ihrer Studie in fast allen Artikeln lexikalische, grammatische und sprachliche Mittel vor, welche die wahrgenommene Handlungsfähigkeit der motorisierten Partei so weit reduzierten, dass es zu einer Überbetonung der Verantwortung für Verkehrssicherheit der VRU kommt (ebd.: 6ff). So dokumentieren sie in mehr als der Hälfte aller Artikel passive Satzstrukturen, in denen die

¹⁴ Gewaltverbrechen und Kollisionen im Straßenverkehr sind in keinem Fall gleichzusetzen, auch wenn die Experimente es suggerieren. Die Ergebnisse der Studien, so die Autorin, lassen sich jedoch auch auf andere Kontexte beziehen, in denen Verantwortung sprachlich ausgehandelt wird (Magusin, 2017: 70).

Handlung und nicht der sie ausführende Akteur betont wird (bspw. „A bicyclist was killed by a car“ (ebd.: 6)). Wenn Autofahrer*innen in aktiven Sätzen auftraten, dann wurden sie auch in dieser Studie eher mit Fahrzeugen substituiert, die in weiterer Folge zum handelnden Subjekt wurden: „Boger was standing with his bicycle on the corner of Waters Avenue and Florida Mining Boulevard at 2:14 p.m. when a Mack truck made a sharp right turn and hit Boger, deputies said“ (ebd.). Die meisten aktiven Satzstrukturen beziehen sich in ihrem Sample wiederum ausschließlich auf VRU. Etwa wenn beschrieben wird, wo ein VRU entlangfuhr, als es zu einer Kollision kam („The bicyclist was riding at the intersection of...“) (ebd.).

Ralph et al. knüpfen an diese Forschung an und untersuchen 200 Unfallberichte über Kollisionen zwischen Autofahrer*innen und VRU in den USA anhand der zuvor identifizierten sprachlichen Mittel (passive Satzstrukturen, Vorhandensein eines semantischen Agens; Objektifizierung von Autofahrer*innen). Sie erstellen eine Systematisierung der Satzstrukturen, auf die sich auch die nun folgenden Studien beziehen werden (2019: 667). Auch Ralph et al. finden Sätze, in denen die Handlungsfähigkeit der motorisierten Partei bei Kollisionsbeschreibungen betont wird („#2 A driver hit a VRU, #1 A car hit a VRU“), in nur 5% der Überschriften und 23% des Fließtextes vor (ebd.). Mehr als die Hälfte der Überschriften klammerten eine motorisierte Partei als aktiv handelnde Partei gänzlich aus, indem Journalist*innen sich des Satztyps „A VRU was hit“ bedienten (ebd.). Dieser Satztyp impliziert, dass einem VRU eine Kollision „einfach passiert ist“: “Not only do these sentences focus on the VRU, they also omit the driver and the vehicle entirely. Together, these patterns shift blame away from the driver and toward the VRU” (ebd.). In den Fließtexten taucht die motorisierte Kollisionspartei wiederum häufiger auf – etwa in Sätzen wie „A VRU was hit by a car“ (40%) oder „A car hit a VRU“ (13%) (ebd.). Wie man diesen Sätzen entnehmen kann, werden die Autofahrer*innen auch in dieser Studie zum Fahrzeug „objektifiziert“ (ebd.). In insgesamt 81% der Fälle in denen Autofahrer*innen als handelnde Subjekte vorkamen, wurden sie sprachlich durch ein Fahrzeug ersetzt (ebd.). Generell überwiegt in den Unfallberichten eine objektbasierte Sprache bezüglich Autofahrer*innen und eine humanbasierte Sprache in Referenz auf VRU, welche die Handlungsfähigkeit bei Autofahrer*innen systematisch reduziert und im Umkehrschluss die Verantwortung der VRU betont (ebd.). Dass ein Mensch (statt einem Auto) einen anderen Menschen überfahren hat, wurde in nur drei Prozent der Überschriften und zehn Prozent der Fließtexte entsprechend ausformuliert (ebd.). Diese Ergebnisse wurden in der Folge in den Niederlanden und auf Hawaii getestet und weitestgehend reproduziert (Te Brömmelstroet, 2020: 8; Keliikoa et al., 2022: 4).

4.5 Victim Blaming der vulnerablen Verkehrsteilnehmer*innen

Ralph et al. führen die Forschung zur Verantwortungsverschiebung zu Lasten der VRU fort und untersuchen zusätzlich Victim Blaming-Tendenzen in Form von kontrafaktischen Formulierungen (auch irrealer Bedingungssätze genannt) (Ralph et al., 2019: 665). Kontrafaktische Formulierungen sind Aussagen, die (in diesem Anwendungsfall) implizieren, dass eine Kollision hätte vermieden werden können, wenn sich die Beteiligten anders verhalten hätten (ebd.: 665). Wie auch Magusin (2017) entlehnen sie dieses sprachliche Mittel aus Erkenntnissen der Victim Blaming-Forschung: „Readers tend to place more blame on victims when the description of the incident includes counterfactual language“ (Ralph et al., 2019: 665 nach Branscombe et al., 1996: 1042). In einem Drittel der untersuchten Artikel wurden kontrafaktische Formulierungen gefunden, welche das Verhalten von VRU in den Fokus rücken und damit nach Ansicht der Studie die Verantwortung für den Unfall bei VRUs verorten: „By including some facts (such as the victim wearing dark clothing), but not others (such as the speed of the vehicle or the characteristics of the road design), news coverage tends to shift blame toward VRUs“ (Ralph et al., 2019: 668). Die Fixation beispielsweise darauf, ob Radfahrer*innen einen Helm getragen haben, verschiebt das gesellschaftliche Problem der gewaltsamen Folgen der Automobilität auf die Schultern der vulnerabelsten Verkehrsteilnehmer*innen (Culver, 2020: 149). Gleichzeitig verdeutlicht sie, dass die grundlegenden Ursachen dieser Gewalt, vor der ein Helm zumindest teilweise schützen könnte, gesellschaftlich kaum thematisiert oder hinterfragt werden (ebd.). Weitere kontrafaktische Formulierungen beziehen sich auf den Unfallhergang: „Many articles mentioned that the VRU “darted” into the street or otherwise stepped in front of a moving vehicle. Although some VRUs certainly do dart into the street, statements like these should be read skeptically because of survivor’s bias“ (Ralph et al., 2019: 668). Denn im Regelfall sind die Quellen für den Unfallbericht (sofern es keine anderen Zeugen gab) einzig und alleine der oder die Fahrer*in, da ein VRU nach einer Kollision oft nicht in der Lage ist, sich bis zur Veröffentlichung des Unfallberichtes zu äußern, weil sie gegebenenfalls im Krankenhaus liegen (ebd., siehe auch Schneidemesser, 2021). Auch MacRitchie und Seedat kamen in ihrer Diskursanalyse in Afrika zu dem Schluss, dass VRU für Kollisionen durch ähnliche kontrafaktische Formulierungen für Kollisionen verantwortlich gemacht werden (2008: 47). Auch Keliikoa et al. finden in knapp der Hälfte der Artikel kontrafaktische Formulierungen – darunter am häufigsten, dass VRU sich nicht auf einem Fußgängerüberweg befanden, als sie die Straße kreuzten oder dass sie keinen Helm trugen (2022: 6). Wenn solche kontrafaktischen Formulierungen vorkommen, dann wird der Eindruck verstärkt, dass eine Kollision entsprechend der Bedeutung des Wortes „Unfall“ nicht hätte verhindert werden können – zumindest nicht durch die Autofahrer*innen (Ralph et al., 2019; siehe auch Saporito et al.,

2023: 3). Auch eine Thematisierung gesamtgesellschaftlicher Lösungsansätze im Sinne der Public Health wird durch solche Formulierungen in die Ferne gerückt: „By focusing the discourse on the victims and their actions (e.g., if the victim was a pedestrian, whether or not they used a pedestrian crossing) we deemphasize the responsibility that governments and drivers have to set and enforce policies and of drivers to obey road safety regulations such as speed limits“ (Saporito et al., 2023: 3; siehe auch Culver, 2020: 149ff).

Die bis dato aktuellsten Studien in dieser Forschungstradition stammen aus Hawaii (Keliikoa, et al., 2022) und London (Fevyer & Aldred 2022) und beziehen sich weitgehend auf die Überprüfung der Ergebnisse von Ralph et al. (2019). Während die bisherigen Ergebnisse bezüglich sprachlicher Strukturen und Victim Blaming auch auf Hawaii bestätigt wurden, zeigen die Ergebnisse der Studie aus London ein differenzierteres Bild (Fevyer & Aldred 2022). Wie Ralph et al. (2019: 665) untersuchten sie die Berichterstattung zu Kollisionen zwischen Autofahrer*innen und Radfahrer*innen sowie Fußgänger*innen (Fevyer & Aldred, 2022: 763). In Übereinstimmung mit der Studie von Ralph et al. (2019: 665) zeigen ihre Ergebnisse, dass motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen durch sprachliche Entscheidungen, wie die Substitution durch ein Fahrzeug, in den Hintergrund treten (Fevyer & Aldred, 2022: 770). Im Gegensatz dazu werden die auftretenden VRU nie objektifiziert (es ist nie die Sprache von „hit by a bicycle“, sondern immer von „hit by a bicyclist“) (ebd.). Im Gegensatz zu den Befunden vorheriger Forschung fanden Fevyer und Aldred in London vor, dass die Radfahrer*innen in einer passiven Rolle dargestellt werden, wenn sie in einer Kollision mit Autofahrer*innen verwickelt sind (ebd.). Folglich konnten keine kontrafaktischen Formulierungen nachgewiesen werden, weshalb diese Studie gegen die Annahme spricht, dass VRU als Kollisionsverantwortliche inszeniert werden und folglich Opfer von Victim Blaming sind – zumindest in der Londoner Unfallberichterstattung (ebd.: 772).

4.5.1 Exkurs: Was ist Victim Blaming und was Public Health?

Es gibt in der Forschung verschiedene Auffassungen darüber, welche Merkmale Public Health-Ziele repräsentieren und ab wann man von Victim Blaming sprechen kann. Einige Autoren sehen bereits in Verweisen darauf, ob Fahrer*innen angeschnallt waren (Connor & Wesolowski 2004: 151; Heng & Vasu 2008: 173) ob Kinder auf Kindersitzen saßen oder Motorradfahrer*innen oder Radfahrer*innen Helme trugen, als Public Health-Kontextualisierung (Boufous et al., 2001: 491). Die im vorherigen Kapitel zitierten Studien würden widersprechen und argumentieren, dass der Verweis darauf, ob Radfahrer*innen Helme trugen, wiederum Victim Blaming darstellt, da es weiter dazu beiträgt, die Verantwortung für Verkehrssicherheit – die maßgeblich durch das Auto gefährdet wird – als individuelle Pflicht von VRU zu framen (Magusin, 2017: 84ff; Ralph et al., 2019: 667f; siehe

auch Culver, 2020: 149). MacRitchie und Seedat sehen die in ihrem Sample geforderte intensivere Verkehrserziehung als Ausdruck der Interessen der Autolobby, die ihren Teil der Verantwortung für Kollisionen in Afrika verschleiern möchte (2008: 349f). Im Gegensatz dazu sehen Scheffels et al. „Safety Education“ in Unfallberichten – etwa in Form der Empfehlung von reflektierender Kleidung für Radfahrer*innen – als Chance, um zunächst die Wahrnehmung des Problems zu steigern und in einem zweiten Schritt betonen zu können, dass die Straßeninfrastruktur ein wichtiger Ansatzpunkt ist, um die Verkehrssicherheit zu verbessern (2019: 7ff). Ralph et al., empfehlen in Hinblick auf Public Health-Ziele Kollisionen zwischen VRU und Autofahrer*innen mit „crash“ oder „collision“ zu beschreiben um zu vermeiden, durch das Wort Unfall die verhinderbare Dimension von Kollisionen zu verbergen (2019: 670). Magusin ist hingegen der Auffassung, dass das Wort „crash“ im Kontext von Kollisionen zwischen VRU und Autofahrer*innen nicht verwendet werden sollte: „giving the victim the same material weight as a four metric ton vehicle downplays the vulnerability of pedestrians and the danger of vehicles“ (2017: 84). Es gibt also zwei Perspektiven: Während die erste Verletzungen generell vermeiden möchte und folglich Hinweise auf getragene oder nicht-getragene Fahrradhelme als wirksame Public Health Kontextualisierungen sieht, ist die zweite darauf bedacht, die Automobilität soweit zu minimieren oder von VRU abzugrenzen, dass Helme zumindest als Schutz vor Kollisionen mit Autofahrer*innen nicht mehr getragen werden müssen. Sie argumentiert also, dass die langfristige Minimierung der Gefahren des Autoverkehrs das Ziel sein sollte, sodass solche Schutzmaßnahmen nicht mehr erforderlich wären. Referenzen auf zu treffende individuelle Schutzmaßnahmen von VRU konsolidiere dieser Ansicht nach den Status Quo der Vorherrschaft der Automobilität in öffentlichen Räumen.

4.6 Episodisches und thematisches Framing (Iyengar 1996)

Die Analyse des Public Health-Framings ist in vielen Studien eng mit der Unterscheidung zwischen episodischem und thematischem Framing nach Iyengar verbunden. Thematische Frames können nämlich – je nach inhaltlicher Ausgestaltung – mit den Zielen der Public Health übereinstimmen, indem der strukturelle Charakter der gewaltsamen Folgen der Automobilität als gesellschaftliches Problem hervorgehoben wird (siehe Kap. 3.4.1). Darüber hinaus bietet die Untersuchung anhand Iyengars Unterscheidung tiefere Einblicke in die mediale Verarbeitung und gesellschaftliche Aushandlung der Automobilität und ihrer Folgen (Iyengar, 1996: 70).

In allen vorgefundenen Studien zum Untersuchungsgegenstand der Unfallberichterstattung überwiegt das episodische Framing gegenüber dem thematischen Framing – wenngleich keine Studie ausschließlich episodische Artikel identifiziert (Beullens et al. 2008: 551;

Bezboruah et al., 2022: 148; Connor & Wesolowski, 2004: 152; Fevyer & Aldred, 2022: 774f; Keliikoa et al., 2022: 6; Keller et al., 2024: 90ff; Mogambi & Nyakeri, 2015: 11 MacRitchie & Seedat, 2008: 351; Naziz, 2022: 772; Scheffels et al., 2019: 4; Ralph et al., 2019: 666; Te Brömmelstroet, 2020: 8; Yankson et al., 2010: 195). Da die Art des Framings auch eine generelle Interpretation der jeweiligen Effekte auf die Rezipient*innen erlaubt, werden im Folgenden die Studienergebnisse samt der Schlüsse auf die zu erwartenden Effekte der Unfallberichterstattung bezüglich Problemdefinition und Verantwortungskonstruktion berichtet (siehe Kap. 3.4.1). Die vorgefundene Zuschreibung der Verantwortung an eine Kollisionspartei, die gleichbedeutende Nutzung von „accident“ und „crash“ als unvorhersehbare und zufällige Ereignisse, die Nichtnennung präventiver Maßnahmen und Mitursachen bringt Connor und Wesolowski zu dem Schluss, dass das Problem der Verkehrstoten im episodischen Framing als ein individuelles Problem dargestellt wird, an dem einzelne Personen Schuld haben, einzelne Menschen zu Opfern werden und gesellschaftliche Implikationen außen vor bleiben: „The takeaway message for readers is that while crashes could happen to anyone, the kind of person responsible for most crashes is the “other”—someone not like “us”. The implication is that as drivers, readers can do little to protect themselves.” (2004: 152)).

Scheffels et al. fassen das episodische Framing innerhalb ihrer Stichprobe von Unfallberichten zwischen Autofahrer*innen und VRU wie folgt zusammen: „The episodic framing of these stories may encompass a variety of viewpoints, but the viewpoint conveyed most is simple, clear, and requires no further thinking on the subject: these fatalities happen, and they happen often.” (2019: 4). Das Fehlen einer tiefergehenden Interpretation oder Analyse im episodischen Framing führt Mogambi & Nyakeri zu dem Urteil, dass die Unfallberichterstattung eine inhärente Unvollständigkeit aufweist und daher ungeeignet ist, die Öffentlichkeit über die gewaltsamen Folgen der Automobilität zu informieren (2015: 11). Ralph et al. resümieren, dass das episodische Framing dazu führt, dass Public Health-Kontextualisierungen a priori ausgeblendet werden, da die berichteten Kollisionen isoliert betrachtet werden: „Coverage almost always obscures the public health nature of the problem by treating crashes as isolated incidents, by referring to crashes as accidents, and by failing to include input from planners, engineers, and other road safety experts” (Ralph et al., 2019: 663, siehe auch Beullens et al., 2008: 552). Das episodische Framing von Kollisionen und die Auslassung von Ursachen und präventiven Maßnahmen kann den Eindruck erzeugen, dass Kollisionen nicht nur an sich unvermeidbar sind, sondern dass man sich darüber hinaus auch in keiner Art und Weise davor schützen kann: “These messages could give viewers the impression that traffic crashes are random and inevitable and that preventive measures (e.g., seatbelt wearing, limited speed, sufficient distance) are therefore futile.” (Beullens et al., 2008: 552). Generell wird der Effekt

des episodischen Framings darin gesehen, dass Kollisionen als isolierte Ereignisse betrachtet werden, die – abgesehen von stark emotionalisierenden Einzelschicksalserzählungen (siehe Kap. 3.4.1) – keine Thematisierung der Kollisionen vor dem Hintergrund einer breiten gesellschaftlichen Problematisierung erlauben (Beullens et al., 2008: 551; Bezboruah et al., 2022: 148; Connor & Wesolowski, 2004: 152; Fevyer & Aldred, 2022: 774f; Keliikoa et al., 2022: 6; Keller et al., 2024: 90ff; Mogambi & Nyakeri, 2015: 11 MacRitchie & Seedat, 2008: 351; Naziz, 2022: 772; Scheffels et al., 2019: 4; Ralph et al., 2019: 666; Te Brömmelstroet, 2020: 8; Yankson et al., 2010: 195).

Auch thematische Frames wurden in den empirischen Untersuchungen vorgefunden – jedoch waren diese entweder sehr selten, bezogen sich auf Kommentare und Editorials oder waren in Hinblick auf Public Health-Ziele nicht wirksam, um die gewaltsamen Folgen der Automobilität effektiv zu minimieren (Beullens, et al., 2008: 551; Bezboruah et al., 2022: 148; Connor & Wesolowski, 2004: 152; Fevyer & Aldred, 2022: 774f; Keliikoa et al., 2022: 6; Keller et al., 2024: 90ff; Mogambi & Nyakeri, 2015: 11 MacRitchie & Seedat, 2008: 351; Naziz, 2022: 772; Scheffels et al., 2019: 4; Ralph et al., 2019: 666; Te Brömmelstroet, 2020: 8; Yankson et al., 2010: 195). Konstruktiv waren beispielsweise sechs Prozent der Artikel einer Studie aus den USA zu Kollisionen zwischen Autofahrer*innen und VRU, in denen konkrete Maßnahmen geschildert wurden, das Straßendesign so zu verändern, dass die Geschwindigkeit von Autofahrer*innen reduziert wird, um dadurch die Zahl der VRU-Verkehrstoten zu senken (Ralph et. al., 2019: 669). Solche Artikel zeigen laut Ralph et al. unabhängige Variablen auf, die Kollisionen verhindern können: „Articles like these help readers understand that road design contributes to crashes, and—most importantly— that road design can be changed to improve safety“ (ebd.).

Zwar thematisch, jedoch nicht im Sinne der Public Health, äußerten sich die empfohlenen Maßnahmen der Unfallberichterstattung, die von MacRitchie und Seedat untersucht wurde. Die als "war zone" beschriebenen Verhältnissen auf südafrikanischen Straßen legten in der Berichterstattung folgende Maßnahmen nahe: Strengere Strafjustiz und bessere Verkehrserziehung („proper road behaviour and law enforcement“) sollen das Problem der hohen Anzahl an Verkehrstoten lösen (2008: 348). Diese Maßnahmen werden nach Ansicht der Autor*innen einer konstruktiven Public Health-Kontextualisierung jedoch nicht gerecht, da in der Strafjustiz und der Verkehrserziehung weiterhin die Grundannahme vertreten wird, dass Kollisionen individuelle Verfehlungen sind, aber kein gesamtgesellschaftliches Gesundheitsrisiko darstellen oder durch veränderte Rahmenbedingungen verhindert werden könnten (ebd.: 350). In der Studie von Naziz in Bangladesh wurden – parallel zu der Studie von MacRitchie & Seedat – höhere Strafen für "falsches" Verhalten im Verkehr, eine bessere Ausbildung und weitere Regeln für Fahrer*innen von ÖPNV-Bussen gefordert, was auch von

diesen Autor*innen eher kritisch in Bezug auf Public Health-Ziele eingeordnet wird (2020: 772). In der Studie von Ralph et al. gab es in Artikeln mit thematischem Bezug Kontextualisierungen durch das Zitieren von Akteur*innen abseits der Unfallparteien, jedoch bestanden diese hauptsächlich aus Bezugnahmen auf die Polizei, die explizit verneinte, dass es einen Zusammenhang zwischen verschiedenen VRU-Kollisionen innerhalb desselben Monats gab (2019: 668).

Vergleichsweise häufig wurde ein spezifisches thematisches Framing in den Studien von Scheffels et al., (2019: 7), Keliikoa et al., (2022: 6) und Bezboruah, et al., (2022: 148) nachgewiesen. In etwa einem Viertel des Samples von Scheffels et al. zu Artikeln über tödliche Kollisionen von Radfahrer*innen in den USA wurde ein thematisches Framing nachgewiesen, welches „issues associated with social capital, safety education, and bicycle advocacy“ hervorhebt (Scheffels et al., 2019: 7f). So wurden durch Kollision getötete VRU mit hohem sozialen Kapital als tragische Verluste dargestellt, wie folgendes Beispiel verdeutlicht: „Her sister loved the Rays. Tuesdays, instead of meeting her daughter Diane for their once-weekly lunches, Amelia Vega visits the corner to tidy the memorial. She rearranges the candles and brings fresh flowers“ (ebd.: 8). Andere thematische Artikel verweisen auf Verkehrssicherheitsinformationen, indem beispielsweise auf Floridianische Gesetze zu gleichem Recht für Radfahrer*innen und Autofahrer*innen referiert wird oder auf die Öffentlichkeitsarbeit von VRU Interessensgruppen verwiesen wird (ebd.: 9). Sie sehen diese Frames als „opportunities“, um Public Health-Framing in die Unfallberichterstattung einzuführen (ebd.: 8). Auf Hawaii fanden Keliikoa et al. (wie bereits in Kapitel 4.1 erwähnt) Public Health-Kontextualisierungen in Form der Nennung von Unfallstatistiken vor, welche in etwa einem Drittel der Unfallberichte vorkamen (2022: 6). In 40,1% der Unfallberichte konnte ein generelles thematisches Framing ausgemacht werden (ebd.). Bezboruah et al. fanden in 23 % der 777 untersuchten Unfallberichten in den USA ebenfalls ein thematisches Framing vor (2022: 148ff). Dieses thematisierte „conditions or infrastructure for bicyclists or pedestrians“, was laut den Autorinnen einen positiven Einfluss auf „policy changes“ zugunsten sichererer Infrastruktur für Radfahrerinnen haben könnte (ebd, 148).

4.7 Generisches Framing nach Semekto & Valkenburg (2000)

Naziz beschäftigte sich 2020 mit dem Framing der Unfallberichterstattung in Bangladesch und analysierte dies anhand der Frame-Typologie von Semetko und Valkenburg (2000). Der Untersuchungszeitraum wurde mit Bedacht gewählt, da in diesem Zeitraum in den bengalischen Medien eine größere Debatte über Verkehrssicherheit – begleitet von Protesten und Streiks – stattfand (ebd.: 764). Auslöser der Proteste waren zwei Busfahrer, die im Streit um Fahrgäste ein Rennen bis zur Haltestelle fuhren, wobei einer von beiden von der Straße

abkam und zwei wartende Studierende überfuhr und tötete (ebd.). In dieser Studie trat am häufigsten der "responsibility frame" auf – ein Framing, welches die Verantwortung der Kollision in den Blick nimmt und daran potenzielle Lösungsansätze anknüpft (ebd.: 762). In der Untersuchung wurde die Verantwortung für die Lösung des Problems vor allem beim Staat verortet (ebd.: 766). So wurde etwa Korruption bei der Vergabe von Lizenzen und Führerscheinen angeprangert, mangelnde Verfolgung von Straftaten und Fehlverhalten durch die Verkehrsaufsicht kritisiert und das "under reporting" der Verkehrstoten und Verletzten durch die Polizei problematisiert (ebd.: 768ff). Am zweithäufigsten aufgefunden wurde der "conflict frame" und am seltensten der "human interest frame" (ebd.: 772). Der Conflict Frame thematisierte dabei den Konflikt zwischen den Protestierenden und der Regierung und stellte die verschiedenen Forderungen und Gesetzesentwürfe vor, die diskutiert wurden (ebd.). Obwohl dieser Frame den Konflikt und die darin vertretenen Positionen genauer beleuchtet, ist er nach Ansicht des Autors nicht zielführend, um Public Health in den Vordergrund zu stellen: "The urgency and immediacy generated by the conflict frame generally diverts attention from causation and solution of a problem to minimizing disagreements and maintaining peace among the parties" (ebd.). Der Human Interest Frame wurde in der bengalischen Berichterstattung insofern nachgewiesen, als er die Emotionen der Konfliktparteien miteinbezieht (ebd.). Obwohl dieser Frame laut der Studie das Geschehene emotionalisiert und somit Mitgefühl und Frustration bei der Leserschaft auslösen kann, ist er aus Public Health Sicht kein geeigneter Frame, um das Problem der Kollisionen als gesamtgesellschaftliches Problem anzuerkennen: "This frame is likely to build public support in favor of immediate action, such as rehabilitation of the victims and their family members." (ebd.). Die Studie von Naziz weicht von den bisher betrachteten Befunden etwas ab, da sie im Gegensatz zu früheren Studien verhältnismäßig viele präventive Maßnahmen und in größerem Umfang gesellschaftliche Verantwortungszuschreibungen in den Artikeln auffindet (ebd.: 771ff). Dies ist darauf zurückzuführen, dass es in diesem Zeitraum besonders viele Proteste für mehr Verkehrssicherheit – vor allem von Studierenden – und gleichzeitig Streiks von Verkehrsbeschäftigten für sicherere Arbeitsbedingungen gab (ebd.: 765/771).

Beullens et al. haben ebenfalls Semetko und Valkenburgs Typologie (2000) angepasst und auf die Fernseherunfallberichterstattung angewandt. Dabei fanden sie hauptsächlich den „human interest“ (48%) und den „responsibility frame“ (47%) vor (2008: 550). Der Responsibility Frame wurde in dieser Studie nicht etwa deshalb so häufig identifiziert, weil die Lösung des Problems bei der Gesellschaft verortet wurde (wie bei Naziz, 2020), sondern vielmehr weil die Kodierung den Responsibility Frame dann vorsah, wenn einzelne Individuen für eine Kollision verantwortlich gemacht wurden (ebd.). Im Gegensatz zu Naziz gibt es hier folglich keine Schlussfolgerungen hinsichtlich einer gesamtgesellschaftlichen Problematisierung, sondern

lediglich eine individualisierte Verantwortungszuschreibung (ebd.: 551). Der Human Interest Frame wurde in der Studie hingegen daran festgemacht, dass das Geschehene durch Sprache emotionalisiert wurde, das Privatleben der Opfer geschildert und dadurch Sympathie generiert wurde (ebd.). Wie auch Naziz sehen Beullens et al. den Human Interest Frame als wenig wirksam an, um Public Health-Framing in die Berichterstattung miteinzuflechten. Dies begründen sie damit, dass im Human Interest Frame enthaltene Informationen weniger gut behalten werden können (Valkenburg, et al., 199: 566 nach Beullens, et al., 2008: 552).

4.8 Factual, Crime und Human Frame (Magusin, 2017)

Magusin identifiziert drei themenspezifische Frames: den "factual frame", den "crime frame" und den "human frame" (2017: 87). Am häufigsten tritt dabei der „factual frame“ auf (in 39 von 71 Überschriften) (ebd.), der die Kollisionen mit „low-emotion language“ als voneinander isolierte Ereignisse ohne thematischen Bezug zueinander darstellt, das Geschehene kurz beschreibt und meist auf den Ort der Kollision verweist (ebd.). Dieser Frame leistet der Autorin nach keinen Beitrag zur Reduktion der Kollisionen: „The factual tone of these headlines dehumanizes the victims of traffic incidents and decouples them from their societal and systemic implications by reporting them as isolated incidents; in these cases, the reader is not prompted to care about reducing these fatalities, as there is no appeal to emotion or to systemic societal issues“ (ebd.). Daneben gibt es den „crime frame“ (in 20 von 71 Überschriften) (ebd.: 87f), in dem es hauptsächlich um eingeleitete Ermittlungsverfahren geht – ähnlich der victim/villain-Storyline bei Connor & Wesolowski (2004: 152). Der Crime Frame ist laut Magusin effektiver bei der Problematisierung, dass Kollisionen keine Zufälle sind und Autofahrer*innen gemäß ihres Potentials der „vehicular violence“ (Culver, 2018: 152) zu größerer Vorsicht gezwungen sind (Magusin, 2017: 88). Zuletzt identifiziert Magusin den „human frame“ (in 10 von 71 Überschriften), der den Unfall als menschliche Tragödie berichtet, bei dem die Unfallopfer beschrieben werden und die Hinterbliebenen zu Wort kommen (ebd. 88ff). Letzteres könne laut Magusin dazu beitragen, VRU-Tote als Public Health-Thema zu etablieren, da die Emotionalisierung Lösungen weniger beim Individuum, sondern eher auf der gesellschaftlichen Ebene nahelegt (ebd.). Aufgegriffen wurde diese Typologie auch von Keliikoa et al., die in ihrer Untersuchung von Unfallberichten in hawaiianischen Fernsehsendern und Lokalzeitungen wie zuvor Magusin am häufigsten den faktischen Frame (59.3%) identifizierten – gefolgt vom Human Frame (24.7%) und dem Crime-Frame (2022: 6).

4.9 Experimente und Forschungen zur Wirkung

Wie sich diese Unfallberichterstattung nun tatsächlich auf Rezipient*innen auswirkt wurde jüngst anhand experimenteller Forschung getestet. Dieser Forschungsstrang wird an dieser Stelle etwas ausführlicher behandelt, da sie die bis dato einzigen Experimente sind, die die

Annahmen zu den Wirkungsweisen von Framing in der Unfallberichterstattung aus den bisher betrachteten Studien überprüfen. Goddard et al. testeten in einem Experiment, inwiefern sprachliche Elemente in der Unfallberichterstattung tatsächlich die Wahrnehmung der Folgen der Automobilität beeinflussen (2019: 1). Dazu wurden alle bisher gefundenen Varianten der Unfallberichterstattung (spezifisch die Ergebnisse von Ralph et al., 2019, Magusin, 2017 und Scheffels et al., 2019) zu drei prototypischen Artikeln verdichtet, die im Anschluss 999 US-amerikanischen Proband*innen vorgelegt wurden (Goddard et al., 2019: 3). Die erste Version, die in der Unfallberichterstattung am häufigsten vertreten ist, stellt einen Fußgänger in den Mittelpunkt („pedestrian struck and killed east side“), verwendet das Wort „accident“, um auf die Kollision zu verweisen, lässt die motorisierte Partei nur als Fahrzeug auftreten und verwendet kontrafaktische Formulierungen in Bezug auf den Fußgänger („wearing dark clothing“ (ebd.)). Eine zweite Version fokussiert die motorisierte Partei, bestimmt diese als Agens bereits in der Überschrift („driver hits, kills pedestrian on east side“) und beschreibt das Unfallgeschehen als "crash" (ebd.). Die dritte Version greift die sprachlichen Elemente der zweiten Version auf, ist zusätzlich aber thematisch geframed und bezieht sich neben der reinen Wiedergabe des Unfallgeschehens auf die Unfallsituation, die bisherigen Verkehrstoten und die allgemeinen Gegebenheiten an der Unfallstelle („a busy shopping area, has high traffic speeds and a lack of streetlights" (ebd.)). Anschließend sollten die Proband*innen die Verantwortung für die Kollision auf die Beteiligten verteilen und bevorzugte Lösungen wählen, um Kollisionen, wie die ihnen vorgestellte, in Zukunft vermeiden zu können (ebd.: 4). Die Studie konnte einen signifikanten Unterschied zwischen Version 1 und 2 feststellen: Im Vergleich zu Version 1 wurde in Version 2 die Verantwortung mehr auf den Fahrer und weniger auf den Fußgänger verteilt (jeweils um 30%) (ebd.: 4). Außerdem sprachen sich in der thematisch geframten dritten Version mehr Befragte für eine Verbesserung der Infrastruktur für VRU in Form von breiteren Bürgersteigen, mehr Möglichkeiten die Straße sicher zu kreuzen („marked crosswalks“), niedrigere Tempolimits sowie schärfere Geschwindigkeitskontrollen aus (ebd.: 6). Zwischen Version 1 und 2 gab es bezüglich der Präferenz zu Maßnahmen zur Verhinderung von weiteren Verletzten und Toten Maßnahmen keine Unterschiede (ebd.: 5). Kühne und Schemer führten ein ähnliches Experiment durch, um die Wirkung von emotionalem Framing auf Entscheidungen zu untersuchen (2015: 387). Dabei wurden zwei Versionen einer Kollision mit tödlichem Ausgang für ein Kind geschrieben: Eine täterzentrierte Version, die die Handlungsfähigkeit des Fahrers betont (Fahrer war zu schnell, betrunken und hat nicht angehalten, um sich um das Kind zu kümmern) und eine opferzentrierte Version, welche die „Agency“ des Fahrers abschwächt (Fahrer war nicht zu schnell, konnte nicht ausweichen, hat Erste Hilfe geleistet) (ebd.: 395). Bei der ersten Version gaben die Befragten häufiger an, dass die Kollision hätte vermieden werden können, und sprachen sich für härtere Strafen bei Verkehrsverstößen aus (ebd.: 398).

Nicht nur die Substantive (siehe Kap. 4.1) oder die Satzstrukturen (siehe Kap. 4.4), welche eine Kollisionsbeschreibung framen, können einen Effekt auf die Wahrnehmung der Rezipient*innen haben, sondern auch die Verben, mit denen der Kollisionshergang beschrieben wird, haben einen Effekt (Loftus & Palmer, 1973). In einem Experiment wurden Proband*innen mit einem Video von einer Kollision zwischen Autos konfrontiert und gefragt, wie schnell die Autos zum Zeitpunkt des Zusammenstoßes fuhren (ebd.: 586). Dabei wurden jedoch die kollisionsbezogenen Verben in der Frage für jede Gruppe ausgetauscht (ebd.). Fünf verschiedene Verben - „smashed“, „collided“, „bumped“, „hit“ und „contacted“ in der Frage „About how fast were the cars going when they [...] each other?“ ergaben unterschiedliche Geschwindigkeitsschätzungen für ein und dieselbe Kollision (ebd.). „Hit“ und „contacted“ erzielten dabei die geringste zugeschriebene Geschwindigkeit (34 und 31.8 mph), die Verben „smashed“ (40.8 mph), „collided“ (39.3 mph) und „bumped“ (38.1 mph) riefen hingegen eine deutlich höhere „wahrgenommene“ Geschwindigkeit hervor (ebd.). Die Gruppe, welcher „smashed“ präsentiert wurde, gab in einem Folgeexperiment eine Woche später an, dass sie das Glas der Fenster zerbrechen gesehen hätten, obwohl dies im Video nicht der Fall war (ebd.: 588). Die Studie resümiert, dass die Art und Weise, wie eine Kollision sprachlich geframed wird auch Auswirkungen auf die Wahrnehmung und Erinnerung einer Kollision hat (ebd.)

Die Abwesenheit von Public Health-Kontextualisierungen und die verzerrte Repräsentation von Risiken innerhalb der Unfallberichterstattung kann – wie es die Studie von Van der Meer et al. zeigt – auch zu Verletzten und Toten führen (2022: 516ff). Eine erhöhte Salienz von Flugzeugabstürzen führte dazu, dass mehr Menschen auf das als sicherer wahrgenommene Verkehrsmittel Auto umstiegen, da dessen Risiken weniger salient in den Medien repräsentiert wurden (ebd. 516ff). In der Folge sind in den Monaten nach folgenschweren Flugzeugabstürzen und regelmäßiger, intensiver Berichterstattung darüber auch die Kollisionen auf amerikanischen Straßen angestiegen (ebd. 516ff). Verantwortlich machen die Autor*innen dafür den Nachrichtenwert der Negativität, dem ein Public Health-Framing untergeordnet wird, wonach Rezipient*innen Risiken verzerrt wahrnehmen (ebd.: 524) (siehe Kap. 3.6.1). Diese Erkenntnisse decken sich mit der Studie von Bezborouah et al., die herausfanden, dass eine höhere Salienz von Kollisionen zwischen Autofahrer*innen und VRU allgemein mit einer größeren Unterstützung von Gesetzgebungen zur Erhöhung der Sicherheit von VRU (z.B. ein höheres Abstandsgebot beim Überholen von Radfahrer*innen oder Tempolimits) einhergeht (2022: 157).

4.10 „Best Practice“ Berichterstattung

Die Public Health hat – wie eingangs beschrieben – das Ziel, gesundheitsrelevante Themen in der Öffentlichkeit zu verbreiten und über Risiken und präventive Maßnahmen zu informieren. Public Health-Akteur*innen ist bewusst, dass das Framing der Unfallberichterstattung einerseits weitgehend unzulänglich hinsichtlich Public Health-Zielen ist und die Domäne der Unfallberichterstattung andererseits großes Potential birgt, Public Health-Ziele stärker gesellschaftlich zu verankern, um in weiterer Folge die Folgen der Automobilität als gesellschaftliches Problem zu etablieren: “Newspaper media advocacy can help steer public attention away from motor vehicle crash (MVC) injuries as a personal problem to that of a social and public health issue. If used properly, newspaper media is potentially a powerful mass educator on MVC prevention.” (Heng & Vasu, 2010: 173). Darüber hinaus zeigt die Public Health-Forschung auch, dass eine Public Health-sensible Unfallberichterstattung in Zeitungen, einen wichtigen Beitrag zur Sichtbarmachung und Aufklärung über die Risiken der Automobilität und deren Prävention leistet, was wiederum konkrete Auswirkungen auf die Reduktion von Verletzten und Getöteten im Straßenverkehr haben kann (Goddard et al, 2019, S. 7).

Dieses Potential haben die WHO, als weltweit größter Public Health-Akteur, aber auch lokale Interessensgruppen aus der Zivilgesellschaft und der Wissenschaft bereits für sich erkannt. Basierend auf den Erkenntnissen der Forschung sowie der Konsultation mit Verkehrsexpert*innen und Journalist*innen leiteten diese Akteure konkrete Leitfäden für eine Unfallberichterstattung in Zeitungen ab, die Public Health-Kontexte angemessen betont (WHO, 2015: 6). Damit wird explizit das Ziel verfolgt, die journalistische Arbeit hinsichtlich der Public Health-Ziele zu sensibilisieren (ebd.). Diese Leitfäden sollen in diesem Kapitel vorgestellt werden, da sie einerseits die Ergebnisse der Studien zur Unfallberichterstattung praxisnah zusammenfassen, insbesondere die Produktionsperspektive in den Blick nehmen und letztlich auch methodisch hilfreich sein können, um Public Health-Kontextualisierungen empirisch bestmöglich erfassen zu können.

Die WHO hat 2015 in Kooperation mit Verkehrsexpert*innen und über 1300 Journalist*innen weltweit die *Reporting on Road Safety Guidelines* herausgearbeitet, die Journalist*innen als Leitfaden dienen sollen, um Kollisionen im Straßenverkehr bezüglich ihrer gesellschaftlichen Implikationen zu framen und Public Health-Kontexte zu betonen (2015: 6ff). Die WHO gibt dabei sieben „story angles“ und dazu jeweils sieben „key elements“ (Gupta et al., 2021: 3) zur Auswahl, um die Kollisionen hinsichtlich einer „public health crisis“ (WHO, 2015: 29) zu kontextualisieren, anstatt ihre Folgen zu individualisieren (Gupta et al., 2021: 3) (siehe Abb.1).

Abbildung 1 WHO Story angles & key elements nach Gupta et al. (2021: 3)

	Story angles	Key elements
1	The overall deadliness of road traffic collisions	Linking road traffic collision data to the wider context, such as to global development goals, comparisons to other epidemics or changes in policy
2	The strain RTCs place on public health systems	Asking about or explaining the reasons behind RTC statistics
3	The effect of RTCs on survivors' and families' quality of life	Avoiding technical language
4	The vulnerability of certain groups to RTCs	Emphasising the need for governments to make road safety a priority
5	The perspectives of stakeholder groups such as advocates and survivors	Finding the human story
6	The passing or amendments to RTC laws	Acknowledging that road traffic collisions are not accidents
7	The promotion of evidence-based solutions	Presenting evidence-based solutions to reducing the risk of RTCs

RTC, road traffic collision.

Auch zivilgesellschaftliche Zusammenschlüsse haben Leitfäden für die journalistische Arbeit erstellt. So brachte die *Active Travel Academy* der Universität Westminster am 2021 die *Road Collision Reporting Guidelines* heraus, die als Leitfaden für Journalist*innen fungieren sollen, um Public Health-Kontexte in die Berichterstattung miteinzubeziehen:

„Much of the reporting around these [traffic] incidents portrays collisions as unavoidable, obscures the presence of certain actors or omits crucial context as to why crashes happen and what we can do to prevent them. These Guidelines were produced in consultation with road safety, legal, media and policing organisations and individuals, to supplement professional codes of conduct and support the highest standards of reporting in broadcast, print and online.“ (Road Collision Reporting Guidelines, 2021; siehe auch Laker, 2021: 3).

So legt die *Active Travel Academy* etwa nahe, anstatt von Unfällen, von Kollisionen zu sprechen und Fahrer*innen sprachlich nicht mit ihren Fahrzeugen zu substituieren (Laker, 2021: 3ff). Außerdem sei es im Sinne der Public Health förderlich, das Umfeld der Kollisionsopfer im Hinterkopf zu behalten und sich so gegenüber der Gewalt einer Kollision zu sensibilisieren. Servicemeldungen – wie etwa der Verweise auf kollisionsverschuldete gesperrte Straßen und die Dauer der Sperre – sollen als Nachrichtenwert in diesem Sinne nicht über die menschliche Tragödie gehoben werden (ebd.). Stattdessen sollten beispielsweise Kollisionsstatistiken – angepasst auf das jeweilige Transportmittel – referiert werden und die Kollision ungeachtet potenzieller individueller Verfehlungen zu kontextualisieren und dabei Stimmen von (Verkehrs-)Expert*innen miteinzubeziehen (Laker, 2021: 3).

Den Leitfaden der WHO hat die *Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety* (BIGRS) weiterführend zu fünf „best practices“ verdichtet, die im Kern empfehlen, eine Kollision nicht Unfall zu nennen, Victim Blaming und Spekulationen zu vermeiden, eine Kollision als menschliche Tragödie zu verstehen und umfassendere Kontexte abseits der einzelnen Kollision miteinzubeziehen (Vital Strategies, 2020 nach Saporito et al., 2023: 2). Dieser Leitfaden wurde ab 2017 in verschiedenen Workshops und Trainings insgesamt 170 Journalist*innen vorgelegt, woraufhin die Unfallberichterstattung bis 2023 auf Veränderungen untersucht wurde (Saporito et al., 2023: 1). Die Autor*innen der Studie konnten feststellen, dass im untersuchten Zeitraum vermehrt die von der WHO empfohlenen Storylines verwendet wurden (mindestens eine wurde in 98% der Artikel abgedeckt) und das thematische gegenüber dem episodischen Framing um insgesamt 28% zugenommen hat (ebd.).

Auch in Deutschland gibt es Initiativen, die Unfallberichterstattung bezüglich gängiger sprachlicher Muster zu hinterfragen (Schneidemesser, 2021). Der Sozialwissenschaftler Dirk Schneidemesser empfiehlt etwa, Wörter wie Unfall wegen ihrer Konnotation nicht mehr in Unfallberichten zu benutzen und stattdessen Sprache zu verwenden, die „Handlungsoptionen anbietet und Kollisionen nicht als Naturphänomen darstellt“ (Schneidemesser, 2021).

4.10.1 Exkurs Beeinflussung

Durch die Kritik an der Unfallberichterstattung und die Erstellung von Leitfäden, Workshops und Trainings für Journalist*innen kann die Public Health auch kritisch als Einflussgröße auf die journalistische Arbeit gesehen werden, da sie ihre eigene Agenda und ihr eigenes Framing in der Berichterstattung durchsetzen will. Zwar sind die Ziele der Public Health im Sinne der Verbesserung der Lebenssituation der Gesamtbevölkerung und des Schutzes von VRU in öffentlichen Räumen grundsätzlich konstruktiv einzuordnen, doch auch eine positive Absicht kann die Kritik der Einflussnahme nicht entkräften – ein Vorwurf, der heute insbesondere im Zusammenhang mit Umweltthemen sensibel diskutiert wird und mit Vorwürfen der „Lügenpresse“ quittiert werden könnte (Lauerer & Keel, 2019: 104). Wenn man jedoch das Selbstverständnis deutscher Journalist*innen konsultiert (siehe Kap. 3.6.3), findet man Rollenbilder vor, die von mehr als zwei Drittel der deutschen Journalist*innen geteilt werden und das abbilden, was die Public Health zum Ziel hat: auf „mögliche Lösungen für gesellschaftliche Probleme hinweisen“, „Missstände zu beleuchten“ und „zukünftige Auswirkungen aktueller Ereignisse“ aufzuzeigen (Loosen et al., 2023, S. 10). Eine Berichterstattung, welche Kollisionen als systemische Folgen von Automobilität begreift und auf entsprechende Präventionsmaßnahmen hinweist, ist also weniger Ausdruck einer manipulativen externen Agenda, sondern vielmehr im Einklang mit der Selbstbeschreibung

des deutschen Journalismus, deren Umsetzung im methodischen Teil dieser Arbeit zu überprüfen ist.

4.11 Zusammenfassung

Der Forschungsstand zeigt, dass Kollisionen im Straßenverkehr überall auf der Welt als kurze, voneinander isolierte „Unfälle“ berichtet werden, in denen im seltensten Fall präventive Maßnahmen oder Kontextualisierungen –bezüglich ihrer Ursachen im konkreten Kollisionsfall oder dem strukturellen menschengemachten Charakter der gewaltsamen Risiken der Automobilität – vorgenommen werden. Die Leser*innenschaft wird somit unzureichend über die der Automobilität inhärenten Risiken informiert. Gleichzeitig verfestigt sich der Eindruck, dass Kollisionen zufällig und unvorhersehbar sind. Zusätzlich werden durch ihre sprachliche und inhaltliche Ausgestaltung die vulnerabelsten Verkehrsteilnehmer*innen überdurchschnittlich häufig für Kollisionen verantwortlichgemacht, womit sich wiederum der „common sense“ verfestigt, dass die Straße primär dem Auto vorbehalten ist. Wenn sie thematisch geframed ist und Public Health-Kontexte miteinbezieht, kann Unfallberichterstattung aber auch positive Auswirkungen auf die Alltagsrealität insbesondere von VRU haben, indem sie die gesellschaftlichen Einstellungen für infrastrukturelle Maßnahmen beeinflusst, die die Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer*innen sicherer machen können.

Gleichzeitig ist das Forschungsfeld noch recht jung und die Erkenntnisse sind – nicht zuletzt aufgrund bisher nur einzelner Experimentaldesigns zur Wahrnehmung von Unfallberichten – nicht robust und abschließend gesichert. Ebenso wenig abschließend gesichert ist, was genau ein angemessenes Public Health-Framing ausmacht, da dies abhängig von Autor*innen und Studie zumindest leicht variiert.

5. Empirie

Im Forschungsbericht sind zwar drei Sprachen und fünf Kontinente repräsentiert, jedoch wurde eine systematische Inhaltsanalyse von Framing zur Unfallberichterstattung in Deutschland bislang noch nicht durchgeführt (Meerkamp, 2021). Diese Lücke soll diese Forschung schließen.

5.1 Forschungsfragen

Das Kerninteresse dieser Studie ist es, herauszufinden, welchen Aufschluss die Unfallberichterstattung in Deutschland darüber liefern kann, wie die gewaltsamen Folgen der Automobilität in der Gesellschaft wahrgenommen werden. Dabei soll der Fokus insbesondere auf der (Nicht-)Wahrnehmung des strukturellen und menschengemachten Charakters der

Risiken der Automobilität gelegt werden. Um diese übergeordneten Fragen zu beantworten, werden insgesamt fünf Forschungsfragen formuliert, die sich maßgeblich an den Erkenntnissen aus dem Forschungsbericht orientieren.

5.1.1 FF₁

Vor dem Hintergrund von mehr als 360.000 verkehrsbedingten Verletzten und 2.800 Toten in Deutschland im letzten Jahr (2023) (Statistisches Bundesamt, 2024a) bezieht sich die erste Forschungsfrage darauf, ob und wie diese von der Automobilität ausgehende Gewalt und das Risiko, welches die Automobilität für die Bevölkerung birgt, in der Unfallberichterstattung thematisiert wird. Weiters soll Forschungsfrage 1 ermitteln, ob und welche Maßnahmen oder Lösungsansätze in der Unfallberichterstattung zur Reduktion der Kollisionen zu finden sind. Konkret wird danach gefragt, inwieweit die Berichterstattung Public Health-Framing aufweist. Dies ist vor dem Hintergrund relevant, dass eine Berichterstattung im Sinne von Public Health ein allgemeines Bewusstsein für die Folgen der Automobilität fördert und dadurch auch die Akzeptanz für infrastrukturelle Maßnahmen und Gesetze erhöht, die Straßen sicherer machen und Menschenleben retten können (Goddard et al., 2019: 6)

FF₁ Inwieweit weist die Unfallberichterstattung in deutschen Lokalzeitungen eine Kontextualisierung in Form von Public Health beziehungsweise Public Health-Frames auf?

5.1.2 FF₂

Eng verbunden mit einer Public Health-Kontextualisierung ist das thematische Framing nach Iyengar, da ein thematisches Framing die Lösungs- und Problemdefinition vom Einzelfall auf eine gesamtgesellschaftliche Ebene abstrahiert und die Verantwortung für Problem und Lösung nicht dem Individuum, sondern der Gesellschaft zuschreibt und damit systemische Lösungen in den Fokus rückt (Iyengar 1996). Je nach Ausgestaltung kann die Framing-Typologie von Iyengar sichtbar machen, wie das Thema der gewaltsamen Folgen der Automobilität medial ausgehandelt wird und welche Ursachen und Lösungszuschreibungen vorhanden sind (1996).

FF₂ Inwieweit weist die Unfallberichterstattung in deutschen Lokalzeitungen ein episodisches oder thematisches Framing (Iyengar, 1996) auf?

5.1.3 FF₃

Die im Forschungsbericht zitierten Studien haben gezeigt, dass nicht nur Public Health-Kontextualisierungen den Fokus der Problemlösung und -definition von einer individuellen auf eine gesellschaftliche Ebene verlagern können, sondern auch die Art und Weise, wie die Verantwortung für eine Kollision zwischen VRU und Autofahrer*innen sprachlich implizit

aufgeteilt wird. Vor dem Hintergrund eines Trends steigender VRU-Verkehrsoffer (siehe Kap. 2.8), ist es besonders wichtig, zu wissen, wie diese besonders stark betroffene Gruppe im Falle in der Berichterstattung von Kollisionen repräsentiert werden. Dementsprechend fragt Forschungsfrage 3 nach den sprachlichen Mitteln, mit denen die Handlungsfähigkeit von VRU oder Autofahrer*innen in der Unfallberichterstattung in deutschen Lokalzeitungen betont oder abgeschwächt wird, und ob Victim Blaming-Tendenzen erkennbar sind. Dabei wird sich maßgeblich an der Forschung von Ralph et al. (2019) orientiert.

FF₃ Wie wird durch Framing die Verantwortung von Kollisionen zwischen VRU und Autofahrer*innen in der Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitungen zwischen den beiden Kollisionsparteien aufgeteilt?

5.1.4 FF₄

Die generelle mediale Darstellung einer Kollision hat auch einen Einfluss auf deren gesellschaftliche Rezeption. Neben den Frames die bereits in FF1, FF2 und FF3 abgefragt werden, soll zusätzlich das themenspezifische Framing nach Magusin erhoben werden (2017: 87).

FF₄ Welche Frames (nach Magusin, 2017) lassen sich in der Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitungen identifizieren?

5.1.5 FF₅

VRU sind gegenüber tonnenschweren Autos im Straßenverkehr kaum geschützt und werden in Zukunft höchstwahrscheinlich zunehmend Opfer der gewaltsamen Folgen der Automobilität (siehe Kap. 2.8). Vor diesem Hintergrund zielt die letzte Forschungsfrage darauf ab, Unterschiede zwischen den Berichten von Auto-Auto-Kollisionen und VRU-Auto-Kollisionen in Bezug auf die zuvor formulierten Forschungsfragen finden lassen.

FF₅ Inwiefern unterscheidet sich die Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitungen über Kollisionen zwischen Autofahrer*innen und Autofahrer*innen und VRU?

All diese Forschungsfragen werden gestellt, um herauszuarbeiten, wie die gewaltsamen Folgen der Automobilität generell medial repräsentiert werden, um vor dem Hintergrund der in Kapitel 2 gemachten Annahmen zur gesellschaftlichen Nichtwahrnehmung der gewaltsamen Folgen der Automobilität zu diskutieren.

5.2 Methode

Zur Beantwortung der Forschungsfragen wird eine primär qualitative Inhaltsanalyse auf eine Stichprobe der Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitungen angewendet und mit quantitativen Elementen ergänzt. Im Folgenden werden die Zusammensetzung des Samples,

die Begründung für die Wahl des Analyseinstruments der „inhaltlich strukturierenden Inhaltsanalyse“ nach Kuckartz & Rädiker (2022: 129) sowie die Beschreibung des Ablaufs der Inhaltsanalyse und die Operationalisierung der Forschungsfragen dargestellt.

5.2.1 Stichprobe

Die Fokussierung auf die Berichterstattung in Lokalzeitungen wurde aus zwei Gründen entschieden. Zunächst deckt die Lokalberichterstattung die Informationsbedürfnisse der lokalen Bevölkerung ab und gestattet es somit, die ansonsten abstrakten – weil geographisch und zeitlich voneinander getrennten gewaltsamen Folgen der Automobilität (siehe Kap. 2.6) – in lokale Zusammenhänge einzubetten. Es ist nämlich davon auszugehen, dass die berichteten Kollisionen in geographischer und zeitlicher Nähe zu den Redaktionen stehen. Daraus kann wiederum abgeleitet werden, dass Journalist*innen, die für Lokalzeitungen arbeiten, auch ortskundig sind und ohne die Beihilfe vieler Ressourcen durch die örtliche Einbettung in der Lage sind, Kollisionen angemessener zu kontextualisieren. Der zweite Grund liegt darin, dass Lokalzeitungen die reichweitenstärksten Zeitungen in Deutschland sind und dadurch einen Großteil des journalistischen Informationsangebots in Deutschland repräsentieren (ZMG, 2023).

Um die deutsche Unfallberichterstattung bestmöglich abzubilden, soll jeweils die verkaufsstärkste¹⁵ Lokalzeitung in allen deutschen Bundesländern untersucht werden (Schröder, 2023) – also insgesamt 16 Lokalzeitungen. Um die Unfallberichterstattung möglichst repräsentativ abbilden zu können und respektive der zuvor referierten Studien auch einen (quantitativen) Vergleich zu ermöglichen, wurde für den Zeitraum von 04.06.2023 bis 18.06.2023 eine Vollerhebung aller Kollisionen zwischen Autofahrer*innen und zwischen VRU und Autofahrer*innen, bei denen Verletzte berichtet wurden, vorgenommen. Der Zeitraum wurde deshalb gewählt, da im Juni 2023 die meisten Unfälle insgesamt und die meisten tödlichen Kollisionen in Deutschland passierten (Statistisches Bundesamt, 2024d).

Die Zeitungen wurden hinsichtlich ihrer Verfügbarkeit in Onlinedatenbanken geprüft. War die verkaufsstärkste Zeitung des Bundeslandes in diesen nicht verfügbar, so wurde geprüft, ob sie ein (kostenloses) Archiv-Angebot stellt und stattdessen in diesem gesucht. Wenn beides nicht der Fall war, wurde mit der zweitgrößten Zeitung im entsprechenden Bundesland substituiert (in sechs von 16 Fällen war dies der Fall). In einem Fall musste auf die drittgrößte Lokalzeitung ausgewichen werden. Alle Zeitungen bis auf den Weser Kurier waren über wiso-net.de für den zuvor ausgemachten Zeitraum verfügbar und wurden über dieses Archiv abgerufen. Mit den

¹⁵ Die Reichweite der Zeitung wurde an dem Indikator verkaufte Einheiten festgemacht, da diese von den Lokalzeitungen ausgewiesen werden und online verfügbar sind. Genaue Daten zur Reichweite gibt es keine. Die Zahlen beziehen sich dabei auf das dritte Quartal 2023 (Schröder, 2023).

Keywords „Unfall“, „Crash“ und „Kollision“ (Eingabe bei wiso-net.de: „Unfall OR Crash OR Kollision“) wurde nach Unfallberichten gesucht. Die Suchmaschine ist derart gestaltet, dass auch verwandte Treffer angezeigt werden, sodass die Keyword Kombination mit hoher Wahrscheinlichkeit alle publizierten Kollisionen mit Relevanz für diese Arbeit aufdeckte. Beim Weser Kurier wurden die Keywords „Unfall“ „Crash“ und „Kollision“ abwechselnd in die Suchmaske ihres eigenen Archivs eingegeben und dadurch alle relevanten Artikel abgedeckt. Die Zeitungen lieferten für den gewählten Zeitraum zwischen 516 und 41 Treffer auf die Keywords. Die für diese Arbeit relevanten Artikel wurden anhand der Überschrift und des Vorschautextes aus der Datenbank in einer Merklste gespeichert, in einem zweiten Schritt detaillierter gesichtet und schlussendlich in das Analyseprogramm MAXQDA abgespeichert, wenn:

1. *berichtet wurde, dass eine Kollisionspartei verletzt wurde* (Sachschäden sind zwar nicht irrelevante Folgen der Automobilität (siehe Kap. 2.7), diese Arbeit befasst sich jedoch maßgeblich mit der Wahrnehmung und Problematisierung des von der Automobilität ausgehenden Gewaltpotentials, weshalb Kollisionen im Fokus stehen, bei denen Verletzungen berichtet wurden),
2. *die berichtete Kollision im Bundesland der Zeitung stattfand* (um zu gewährleisten, dass die Kollision und die durch sie verletzten Menschen in der lokalen Region relevant sind),
3. *es der erste Bericht bezüglich einer konkreten Kollision in der Zeitung war* (also keine „Follow-Up-Artikel“ wie beispielsweise Nachrichten über später im Krankenhaus gestorbene Kollisionsopfer oder Gerichtsentscheidungen zu bereits berichteten Kollisionen, keine wörtlichen Kopien desselben Unfallberichts in verschiedenen Lokalteilen der Zeitung und keine Kommentare oder Leitartikel)¹⁶
4. *und die Kollisionsparteien Autofahrer*innen und Autofahrer*innen oder VRU und Autofahrer*innen sind* (sogenannte „Alleinunfälle“ von VRU und/oder Autofahrer*innen wurden nicht berücksichtigt).

Am Ende der Sichtung des Datenmaterials blieben insgesamt 256 Unfallberichte zu 111 Kollisionen zwischen Autofahrer*innen und VRU und 145 zwischen Autofahrer*innen übrig. Die hohe Diskrepanz zwischen den durch die Keywords aufgedeckten Treffern und den für die Arbeit genutzten Unfallberichten ergab sich aufgrund der zuvor genannten Auswahlkriterien. Es wurden viele Artikel zu „Alleinunfällen“ und Kollisionen ohne Personenschaden gefunden („verletzt wurde niemand“) und außerdem kam es häufig zu Dopplungen in verschiedenen Lokalteilen derselben Zeitung (dabei wurde jeweils nur der zuerst erschienene Artikel nach

¹⁶ Angelehnt an Keliikoa et al. (2022: 3)

Beginn des Untersuchungszeitraums berücksichtigt). wurden durch die gewählten Keywords auch mehrere Unfallberichte gefunden, die sich abseits des Straßenverkehrs ereignet haben (besonders häufig kamen Editorials und Kommentare der DLRG zu Badeunfällen vor, besonders in Bundesländern in Küstennähe) sowie Berichten über Kollisionen außerhalb des jeweiligen Bundeslandes (vor allem dann, wenn berühmte Personen oder besonders viele Menschen starben).

5.2.2 Zeitungen

Die Bundesländer, die jeweiligen Lokalzeitungen samt Verkaufszahlen sowie die Anzahl der in die Stichprobe einbezogenen Unfallberichte sind in Tabelle 1 aufgeführt.

Tabelle 1 Im Sample repräsentierte Unfallberichte nach Zeitungen

Bundesland	Zeitung (Code)	Verkaufszahlen 3. Quartal 2023 (+ Relation zu anderen Zeitungen) (Schröder, 2023)	Treffer auf Keywords (Unfall OR Kollision OR Crash)	Ausgewählte Artikel (Zwischen Autofahrer*innen und VRU/ Zwischen Autofahrer*innen)
Nordrhein-Westfalen	Westdeutsche Allgemeine Zeitung (WZ)	325.695 ¹⁷	229	18 (13/5)
Sachsen-Anhalt	Mitteldeutsche Zeitung (MZ)	Platz 2: 118.992 (Platz 1: Magdeburger Volkstimme 122.941)	335	34 (10/24)
Berlin	B.Z (BZ)	Platz 2: 49.611, (Platz 1: Tagesspiegel 91.101)	41	7 (4/3)
Bremen	Weser Kurier (WK)	45.209	84	10 (3/7)
Brandenburg	Märkische Allgemeine (MA)	70.709	350	35 (18/17)
Sachsen	Freie Presse (FP)	164.546	199	19 (8/11)
Thüringen	Thüringer Allgemeine (TA)	145.58	184	11 (5/6)
Hamburg	Hamburger Abendblatt (HA)	88.206 ¹⁸	174	4 (3/1)

¹⁷ Dazu zählen noch die Zeitungen Neue Ruhr Zeitung, Westfalenpost und die westfälische Rundschau (Schröder, 2023). Zahlen nur für die WAZ sind nicht zu finden, da sie nicht ausgewiesen werden.

¹⁸ Mit Bergedorfer Zeitung (Schröder, 2023).

Niedersachsen	Neue Osnabrücker Zeitung (NO)	113.744	102	12 (7/5)
Schleswig-Holstein	Lübecker Nachrichten (LN)	Platz 2: 54.669 (Platz 1: sh:z 117.158)	253	7 (3/4)
Hessen	Frankfurter Neue Presse (FN)	107.572	89	6 (3/3)
Rheinland-Pfalz	Rhein-Zeitung (RZ)	Platz 2: 124.787 (Platz 1: Die Rheinpfalz 162.765)	153	14 (4/10)
Saarland	Saarbrücker Zeitung (SA)	82.209	200	5 (3/2)
Baden-Württemberg	Schwäbische Zeitung (SZ)	Platz 2: 124.604 (Platz 1: Stuttgarter Nachrichten PLUS 137.875)	305	24 (8/16)
Bayern	Münchner Merkur (MM)	Platz 3: 140.181 (Platz 1: Nürnberger Nachrichten Gesamt 185.331, Platz 2: Augsburger Allgemeine Nordausgabe 160.133)	516	38 (12/26)
Mecklenburg-Vorpommern	Ostsee Zeitung (OZ)	85.182	113	12 (7/5)
Insgesamt:				256 (111/145)

5.2.3 Analyseinstrument: Inhaltlich strukturierende Inhaltsanalyse (Kuckartz & Rädiker, 2022)

Um die ausgewählten Unfallberichte hinsichtlich der Forschungsfragen zu analysieren, bedient sich diese Arbeit der qualitativen inhaltlich strukturierenden Inhaltsanalyse nach Kuckartz & Rädiker (2022: 129). Qualitative Inhaltsanalysen erlauben den Sozialwissenschaften im Kern, Texte theoriegeleitet und systematisch hinsichtlich ihrer (latenten sowie manifesten) kommunikativen Inhalte (Kuckartz & Rädiker, 2022: 39) zu analysieren und Rückschlüsse auf „bestimmte Aspekte der Kommunikation“ zu ziehen (Mayring, 2015: 12ff). Diese liefern wiederum Aufschluss über die durch sie konstruierte Medienrealität und ermöglichen dadurch die Diskussion und Interpretation in Bezug auf die Theorie und dem Forschungsstand (Taddicken, 2019: 1158). Von den Forschungsfragen geleitet kann die qualitative Inhaltsanalyse als Methode konkret auf Zeitungsberichte angewandt werden (Taddicken, 2019: 1158), um manifeste Informationen aus Artikeln zu erheben und zusammenzufassen (insbesondere FF1), Frames zu identifizieren (insbesondere FF2, FF3 & FF4) (Matthes, 2014: 39), sprachlich latente Merkmale zu erfassen (insbesondere FF3) (Kuckartz & Rädiker, 2022:

39) und um das daraus resultierende Gesamtbild der konstruierten Medienrealität mit der sozialen Wirklichkeit zu vergleichen (Taddicken, 2019: 1158ff; Kuckartz & Rädiker, 129ff). Eine primär qualitative Vorgehensweise wurde der quantitativen vorgezogen, da das Forschungsgebiet verhältnismäßig neu und heterogen ist und die Ergebnisse der referierten Studien zwar an einigen Stellen aufschlussreich genug sind, um einen quantitativen Vergleich zu ermöglichen (insbesondere mit der gewählten für deutsche Lokalzeitungen repräsentativen Stichprobe), gleichzeitig aber noch kein einheitliches und konsolidiertes Instrumentarium bereitstellen, um eine primär quantitative Inhaltsanalyse in einem neuen geografischen und kulturellen Kontext anzuwenden, ohne zu riskieren, dass kontextspezifische, kleinteilige Erkenntnisse nicht abbildbar sind, da sie nicht in die ausschließlich deduktiven Kategorien des quantitativen Zugangs passen (Früh, 2017: 66f). Generell ist jedoch zu beobachten, dass die grundsätzliche Dichotomie zwischen quantitativen und qualitativen Zugängen in jüngeren Veröffentlichungen zu Methoden der Inhaltsanalyse immer weiter aufgebrochen wird und eine Kombination der beiden Ansätze – wenn sinnvoll – empfohlen wird (siehe beispielsweise Mayring (2015: 21ff) und im Folgenden besonders Kuckartz & Rädiker, (2022: 38ff).

Während es in der kommunikationswissenschaftlichen Forschung eine Vielzahl verschiedener Formen der Inhaltsanalysen gibt (siehe beispielsweise Mayring 2015 & Früh 2017), wurde an dieser Stelle die inhaltlich strukturierenden Inhaltsanalyse von Kuckartz & Rädiker genutzt, da sie methodische Operationen zulässt, welche dem Forschungsinteresse und der Datengrundlage dieser Arbeit besser entsprechen als andere gängige Alternativen der Inhaltsanalyse (2022: 129). Allen voran soll von der Möglichkeit, eine primär qualitative Analyse mit „quantitativ-statistischen Auswertungen“ (ebd.: 39) zu kombinieren, Gebrauch gemacht werden. Dies ist möglich, wenn die Fallzahlen hoch genug sind (ebd.: 113). Dabei werden deduktive Kategorien theorie- und forschungsgeleitet ausgearbeitet und induktive Kategorien anhand des Untersuchungsmaterials hinzugefügt (ebd.: 129). Dadurch kann eine „doppelte Perspektive“ (ebd.: 114) eingenommen werden, die „sowohl kategorienorientiert als auch fallorientiert“ (ebd.: 39) analysiert und ausgewertet, und dabei Raum für "serendipity" lässt – also die Möglichkeit, zufällige Funde, die sich „als bedeutsam für den Untersuchungsgegenstand erweisen“ in der Analyse mitzuberücksichtigen (ebd.: 113). Bei aller Flexibilität, die diese Methode bietet, ist jedoch zu berücksichtigen, dass sie ausreichend dokumentiert werden muss (ebd.: 155f), weshalb im Folgenden der Ablauf der Inhaltsanalyse, die Kategorienbildung und die Operationalisierung geschildert wird. In der Stichprobenbeschreibung wurde die genaue Zusammensetzung des Untersuchungsmaterials bereits dokumentiert.

5.2.3.1 Ablauf der Inhaltsanalyse

Kuckartz & Rädiker unterscheiden insgesamt sieben Phasen der Inhaltsanalyse (2022: 132). Durch die initiale Textarbeit (Phase 1) wird ein Überblick über das Untersuchungsmaterial erlangt (ebd.: 132ff). In der zweiten Phase werden Hauptkategorien entwickelt (ebd.:133). Kuckartz unterstreicht, dass es nicht nur "sinnvoll", sondern auch "nötig" ist, "bei der Erforschung von sozialen Phänomenen vom erreichten Forschungsstand auszugehen" (ebd.: 31), weshalb die Erkenntnisse aus dem Forschungsstand genutzt wurden, um Kategorien für die erste Phase des Kodierens deduktiv zu entwickeln. Diese wurden im Anschluss am Text kodiert (Phase 3) (ebd.: 134). In der zweiten Phase des Kodierens sollen die Hauptkategorien nach Bedarf zu Subkategorien weiter ausdifferenziert werden und neue Kategorien induktiv erstellt werden (Phase 4) (ebd.: 138). In dieser Arbeit betraf das beispielsweise die Kategorie der sprachlichen Mittel unter FF3, welche um zwei Satztypen erweitert wurde sowie weitere Berichtstrukturen, die in der Ansicht dieses Forschungsvorhabens, die Verantwortung von Autofahrer*innen an Kollisionen verschleiern. Auf die Erstellung der neuen Kategorien folgte die Kodierung dieser (Phase 5) (ebd.: 142). Das Codesystem ist im Anhang zu finden (siehe Kap. 9.1.1 & 9.1.2). Für die Analyse der Daten stellen Kuckartz & Rädiker mehrere Optionen zur Verfügung. Genutzt wird hauptsächlich die „kategorienbasierte Analyse entlang der Hauptkategorien“, um Rückschlüsse auf die mit den Kategorien verbundenen Forschungsfragen ziehen zu können (ebd.: 147ff). Außerdem werden an einigen Punkten „tabellarische Fallübersichten“ (FF3), „Fall und Gruppenvergleiche“ (FF5) sowie „vertiefende Einzelfallanalysen“ (FF1, FF3) eingesetzt (ebd.: 147ff), die – wenn es sinnvoll ist – auch mit Häufigkeiten versehen werden (ebd.: 39/113). Phase 7 besteht aus dem Dokumentieren der Ergebnisse sowie des Vorgehens, das an dieser Stelle sowie den vorausgegangenen vorgenommen wird (ebd.: 154ff). Im Anschluss an die Inhaltsanalyse werden die Ergebnisse zusammengefasst als „Medienrealität“ begriffen und vor dem Hintergrund des Forschungsberichts und der Theorie diskutiert (Taddicken, 2019: 1158). Zur Analyse wird das Kodierprogramm MAXQDA benutzt. Dafür wurden die Artikelinhalte aus den Datenbanken kopiert und als Textdokumente in MAXQDA eingefügt. Die Links zu den Artikeln auf der wiso-net.de Online-Datenbank sind anhand der Kürzel im Anhang (siehe Kap. 9.2) zu finden.¹⁹

¹⁹ Die über wiso-net.de abgerufenen Artikel befinden sich bei den jeweiligen Zeitungen hinter einer Paywall und können deshalb nicht zu ihrer Website verlinkt werden. Die Artikel des Weser Kuriers, die nicht über wiso-net.de verfügbar waren, werden auf die Website des Weser Kuriers verlinkt.

5.2.4 Operationalisierung der Forschungsfragen

FF₁ Inwieweit weist die Unfallberichterstattung in deutschen Lokalzeitungen eine Kontextualisierung in Form von Public Health beziehungsweise Public Health-Frames auf?

Das Public Health Framing wird einerseits auf Basis bereits vorhandener Operationalisierungen aus Vorgängerstudien erhoben und andererseits wird untersucht, ob sich die im Leitfaden für Journalist*innen zur konstruktiven Unfallberichterstattung der WHO enthaltenen Key Elements und Storylines in der deutschen Unfallberichterstattung wiederfinden lassen (WHO, 2015: 6ff). Ein Public Health-Framing umfasst in dieser Arbeit die Erwähnung möglicher präventiver Maßnahmen zur zukünftigen Vermeidung von Kollisionen sowie die Kontextualisierung eines Kollisionsgeschehens durch Informationen, die mehr oder weniger explizit deutlich machen, dass es sich bei Kollisionen nicht um voneinander isolierte, zufällige und unvermeidbare Ereignisse handelt. Dies kann etwa durch einen Verweis auf frühere Kollisionen am selben Ort aber auch durch die Betonung der Folgen von Verkehrskollisionen für das Gesundheitssystem geschehen. Darüber hinaus soll festgehalten werden, welche Akteur*innen in Unfallberichten typischerweise als Quelle herangezogen oder befragt werden und welche Aussagen diese Personen treffen. Außerdem soll die Analyse der kollisionsbeschreibenden Verben und Substantive Aussagen über kleinteiligere Aspekte des Public Health-Framing ermöglichen. Zusätzlich soll die Verantwortungszuschreibung in den Unfallberichten dokumentiert werden. Die Verantwortung, die im Rahmen dieser Forschungsfrage analysiert wird, wird an manifesten Textbestandteilen festgemacht – das heißt an Merkmalen, die direkt am Text ablesbar sind, ohne dass dieser umfassend sprachlich interpretiert werden muss (Kuckartz & Rädiker, 2022: 35). Diese manifesten Urteile im Text werden als direkte Verantwortungszuweisung eingeordnet, wenn der Unfallbericht beschreibt, dass ein Kollisionsbeteiligter die Kollision etwa durch Unachtsamkeit oder einen Verstoß gegen Verkehrsregeln verschuldet hat oder als „Unfallverursacher*in“ genannt wird. Eine indirekte Verantwortungszuweisung wird hingegen dann kodiert, wenn der Unfallbericht eine Kausalität bei der unmittelbaren Beschreibung der Kollisionsrichtung aufzeigt – zum Beispiel indem berichtet wird, dass Kollisionsbeteiligte A in Kollisionsbeteiligte B hineingefahren (oder Ähnliches) ist und diesbezüglich keine alternativen Deutungen im Textmaterial vorzufinden sind (in Anlehnung an Connor & Wesolowski, 2004: 150). Die Verantwortungszuschreibung auf Basis dieser Unterteilung ist wichtig, um im späteren Verlauf die manifeste Verantwortungszuschreibung mit dem stärker latenten Verantwortungsframing (FF3) zu vergleichen. Schließlich werden auch die Ursachen analysiert, die in Unfallberichten berichtet werden. Dabei orientiert sich diese Studie bei der Erfassung von Public Health-Framing maßgeblich an den Operationalisierungen der Studien von Kelikoa et al., (2022: 3) und Ralph

et al., (2019: 667). Für diese Arbeit wird die Ansicht übernommen, wonach Verweise darauf, ob Radfahrer*innen einen Helm trugen oder nicht, nicht als ein Public Health-Framing angesehen werden (siehe Kap. 4.10.1)²⁰.

FF₂ Inwieweit weist die Unfallberichterstattung in deutschen Lokalzeitungen ein thematisches Framing (Iyengar, 1996) auf?

Ob ein Unfallbericht thematisches oder episodisches Framing aufweist, wird daran festgemacht, ob die berichtete Kollision mit strukturellen Faktoren, thematischen Hintergründen oder ähnlichen Kontexten verknüpft wird (thematisches Framing) oder ob eine solche Verknüpfung ausbleibt (episodisches Framing) (Goddard et al., 2019: 5).

FF₃ Wie wird durch Framing die Verantwortung von Kollisionen zwischen VRU und Autofahrer*innen in der Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitungen zwischen den beiden Kollisionsparteien aufgeteilt?

Die Operationalisierung dieser Forschungsfrage erfolgt einerseits anhand der Analyse der Satztypen nach Ralph et al. (2019), deren verschiedene Ausprägungen subtil die Verantwortung Richtung VRU verschieben können sowie andererseits anhand von Victim Blaming-Tendenzen nach Ralph et al. (2019: 665) und Keliikoa et al. (2022: 5). Zur Operationalisierung dieser Forschungsfrage werden also die latenten Merkmale eines Textes erhoben – im Gegenteil zu den manifesten in FF1 und FF2 (Kuckartz & Rädiker, 2022: 35ff).

Verantwortungsverschiebung: Die Operationalisierung der sprachlichen Mittel, mit denen Verantwortung bei VRU überbetont beziehungsweise bei Autofahrer*innen abgeschwächt werden kann, erfolgt anhand der von Ralph et al. (2019: 666) entwickelten und von Te Brömmelstroet (2020: 8) sowie Keliikoa et al. (2022: 6ff) aufgegriffenen Satztypen, die in unterschiedlichen Ausprägungen den Fokus des Satzes, die handelnde Partei (den semantischen Agens) sowie objekt- oder humanbasierte Sprache mit Handlungsfähigkeit und damit Verantwortungsframing verbindet (siehe Abb. 2).

²⁰ Wenn diese Verweise vorkamen, wurden sie unter FF3 als kontrafaktische Formulierung kodiert.

Abbildung 2 Satztypen nach Ralph et al. (2019: 665)

Type	Agency	Focus	Refers to	Examples
1	Agentive	Auto	Vehicle	A car hit a VRU.
2	Agentive	Auto	Driver	A driver hit a VRU.
3	Agentive	VRU	Vehicle	A VRU was hit by a car.
4	Agentive	VRU	Driver	A VRU was hit by a driver.
5	Non-agentive	VRU	Not applicable	A VRU was hit.
6	Non-agentive	Auto and VRU	Vehicle	A VRU and car collided.
7	Non-agentive	Auto and VRU	Driver	A driver and a VRU collided.
8	Non-agentive	Auto	Vehicle	A car was in a crash.
9	Non-agentive	Auto	Driver	A driver was in a crash.

Während vorangegangene Studien teilweise aktiv und passiv konstruierte Sätze untersuchten und danach fragten, wer (VRU oder Autofahrer*innen) in diesen Sätzen jeweils aktiv oder passiv handelte (Scheffels et al., 2019, Magusin, 2017), werden diese Satztypen hauptsächlich anhand des Vorhandenseins eines abstrakteren Agens untersucht (Ralph et al., 2019: 666). Ein Agens ist eine semantische Funktion eines Satzes, die beschreibt, wer oder was die im Verb beschriebene Handlung ausführt: “Dan broke Jim’s phone” is an example of agentive language, whereas “Jim’s phone broke” is a non-agentive way to express the same incident. (Ralph et al., 2019: 664f; Primus, 2013). So kann auch eine Kollision mit oder ohne Agens beschrieben werden: „Radfahrer verletzt“ wäre ein Beispiel für einen Satz ohne Agens – „Autofahrerin überfährt Radfahrer“ hingegen ein Beispiel für einen Satz mit Agens (Primus, 2013). Beide können dasselbe Ereignis beschreiben (Primus, 2013). Ein Satz ohne Agens kann auch passiv formuliert sein: „Fußgänger von Auto angefahren“, gleichzeitig aber trotzdem abbilden, wer für die Handlung verantwortlich war (das Auto) (Ralph et al., 2019: 665; Primus, 2013). Ein Experiment zeigte, dass dieses “linguistische Framing” beeinflusst, ob Menschen Akteur*innen für Verantwortlich für Ereignisse machen (Fausey & Broditsky, 2010: 645). Dazu wurden zwei Versionen eines Malheurs bei einem Cafébesuch präsentiert: eine in „agentive language” (Mrs. Smith followed her friends and as she stood up, she flopped her napkin on the centerpiece candle. She had ignited the napkin!” (ebd.)) und die zweite in “non agentive language” (“Mrs. Smith followed her friends and as she stood up, her napkin flopped on the centerpiece candle. The napkin had ignited!” (ebd.)). Das Experiment zeigte, dass Mrs. Smith und ihr Ehemann von Proband*innen, welche die „non-„agentive“ Version gelesen hatten, nur in geringem Maß für das Malheur verantwortlich gemacht wurden und in der Konsequenz auch weniger Schadensersatz zahlen sollten (Fausey & Boroditsky, 2010: 645).

Eine exakte Entsprechung der „agentive language“ die Ralph et al. vorbringen (2019: 665) gibt es in der deutschen Linguistik nicht (Primus, 2013). Ohne zu tief in die deutsche Linguistik einzutauchen, wird sich dem Konzept der Agentivität (ebd.) im Rahmen dieser Untersuchung insoweit bedient, als diese Arbeit zwischen Sätzen unterscheidet, die eine Handlung sowie eine die Handlung ausführende Partei (Agens) aufweisen (zum Beispiel „Autofahrer rammt

Fahrradfahrer“ und „Fußgänger von Radfahrer gerammt“) und dadurch Verantwortung betonen (Satztypen 1-4) und Unfallhergängen, die keine verantwortliche Partei (Agens) abbilden (zum Beispiel „Zusammenstoß zwischen Auto und Fußgängerin“, „Auto in Unfall verwickelt“ oder „Radfahrer verletzt“) und dadurch auch keine explizite Verantwortung betonen (Satztypen 5-9) (Ralph et al., 2019: 665ff).²¹ Zwischen diesen Satztypen werden die Unterschiede im Framing der Verantwortung zusätzlich nach Fokus des Satzes (ist VRU oder Autofahrer*in Subjekt), objekt- oder humanbasierter Sprache (ist von Auto oder Autofahrer*in die Rede) sowie dem konkreten Inhalt der Sätze unterschieden (Ralph et al., 2019: 665ff). Ein Fokus auf einen VRU wird dahingehend interpretiert, dass der Fokus nicht mehr bei Autofahrer*innen liegt und diesen weniger Verantwortung zugeschrieben wird (Niemi & Young, 2016: 1227 nach Ralph et al., 2019: 665). Objektbasierte Sprache „verschleiert die Rolle der Fahrer*innen“ und minimiert ihre Verantwortung ebenfalls auf sprachlicher Ebene: „Object-based language obscures the driver’s role in the incident, thereby reducing blame“ (Ralph et al., 2019: 665).

Da sich die Studien, welche diese Satztypen verwenden, auf die zuvor referierten Strukturelemente von Agens, Fokus und objekt- und humanbasierter Sprache stützen, können auch eigene Satztypen erstellt werden (Te Brömmelstroet, 2020: 8). So wurden im zweiten Schritt der Kodierung (Phase 4) (Kuckartz & Rädiker, 2022: 139) zwei neue Satztypen sowie für einen Satztypen wiederum verschiedene Subkategorien erstellt: Satztyp #10 und #11 sowie die Unterkategorien von Satztyp #5. Der zehnte Satztyp „VRU verletzt sich“ macht einen VRU als handelnde Person (Agens) sowie als Fokus des Satzes aus und blendet die zweite Kollisionspartei gänzlich aus. Die verschiedenen Unterkategorien des Satztyps 5 „VRU verletzt“ unterscheiden dahingehend, ob die Verletzungen in den Kontext einer Kollision eingebettet, ob durch das verwendete Verb erkennbar ist, ob ein/e Autofahrer*in die Verletzung verschuldet hat (beispielsweise durch „angefahren“) und solchen Sätzen, bei denen jegliche Kontextualisierung fehlt. Der #11 Satztyp – „VRU bei Unfall mit Auto verletzt“ – inkludiert beide Kollisionsparteien, legt den Fokus auf VRU und objektifiziert Autofahrer*innen, ohne eine handelnde Partei abzubilden. All diese Satztypen mitsamt Ankerbeispielen sind dem Kategoriensystem im Anhang (siehe Kap. 9.1.1) zu entnehmen. Außerdem wird – angelehnt an Ralph et al. (2019) und aufgenommen von Kelikoa et al. (2022) – untersucht, inwiefern sich die Satzstrukturen zwischen Überschrift und Fließtext unterscheiden. Ferner wird auch kodiert, wenn in einem Artikel überhaupt keine menschlichen Fahrer*innen vorkommen (Ralph et al., 2019: 669). Zusätzlich wurden die drei folgenden Subkategorien in Auseinandersetzung mit dem Untersuchungsmaterial erstellt: Die Verantwortungsverschiebung durch die Auslassung von Kausalsätzen, Referenzen darauf, dass Autofahrer*innen eine Kollision nicht hätten

²¹ Ebenso konnte Te Brömmelstroet dieses Konzept einer „agentive language“ (Ralph et al., 2019: 666) auf die Niederländische Berichterstattung beziehen (2020: 7)

verhindern können sowie der Fokus auf zweitrangige Handlungen von Autofahrer*innen statt der Beschreibung der Kollision.

Victim Blaming: Diese Studie unterscheidet zwischen dem Effekt einer subtilen Verantwortungsverschiebung anhand der von Ralph et al. übernommenen Satztypen (2019: 667) und Victim Blaming-Tendenzen. Zwar wird sich zeigen, dass diese Satztypen auch Victim Blaming konstituieren können, jedoch wird Victim Blaming in dieser Arbeit vor allem anhand der Präsenz kontrafaktischer Formulierungen operationalisiert (ebd.: 667).

FF₄ Welche Frames nach Magusin (2017) lassen sich in der Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitungen identifizieren?

Die drei Frames nach Magusin (2017) werden deduktiv aus dem Forschungsstand abgeleitet und ihre Operationalisierungen sind im Einzelnen dem Anhang (siehe Kap. 9.1.1) zu entnehmen.

FF₅ Inwiefern unterscheidet sich die Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitungen über Kollisionen zwischen Autofahrer*innen und Autofahrer*innen und VRU?

Um Unterschiede zwischen den beiden Kollisionsarten sichtbar zu machen, wird der Vergleich anhand der Forschungsfragen 1 bis 4 strukturiert. Dazu werden die Ergebnisse innerhalb der Kategorien aus FF1, FF2, FF3 und FF4 nach Kollisionsart unterschieden. Alle Kategorien inklusive Subkategorien und Kodierregeln sowie das Codesystem sind im Anhang zu finden (siehe Kap. 9)

6. Ergebnisse

Die Ergebnisse werden zunächst einzeln anhand der Kategorien und Subkategorien innerhalb der Forschungsfragen präsentiert. In einem weiteren Kapitel werden sie jeweils zusammengefasst und vor dem Hintergrund des Forschungsberichts und der theoretischen Grundlagen diskutiert und abschließend beantwortet. Anschließend erfolgt eine Gesamtdiskussion aller Teilergebnisse in Kapitel 6.12 – erneut unter Berücksichtigung der Theorie und des Forschungsberichts. Dieser Zwischenschritt ermöglicht eine direktere und differenziertere Einordnung der Ergebnisse in den theoretischen Kontext. Im Folgenden können Unfallberichte über Kollisionen zwischen VRU und Autofahrer*innen am Kürzel XY-**VRU**-00 und Kollisionen zwischen Autofahrer*innen am Kürzel XY-**AA**-00 abgelesen werden. Der Link zum vollen Artikel in der Online-Datenbank *wiso-net.de* kann anhand des Kürzels im Anhang (siehe Kap. 9.2) gefunden werden. Um einen Überblick über die Datengrundlage zu erhalten, wird an dieser Stelle zunächst die Stichprobe anhand formaler und inhaltlicher Merkmale kurz beschrieben. Der Einfachheit halber wird im Folgenden das Sample der

Berichte über Kollisionen zwischen VRU und Autofahrer*innen als „VRU-Auto-Kollisionen“ und das Sample der Berichte über Kollisionen zwischen Autofahrer*innen als „Auto-Auto-Kollisionen“ bezeichnet.

6.1 Formale und inhaltliche Beschreibung der Stichprobe

Formale Beschreibung: Im Sample sind 256 Unfallberichte zu 256 einzelnen Kollisionen zu finden. MM-AA-2 & MM-AA-1; MM-AA-34 & MM-AA-38 sowie MM-VRU-20 & MM-VRU-16 beschreiben dasselbe Kollisionsereignis. MZ-VRU-10, RZ-AA-12 und MA-VRU-3 berichten jeweils von zwei verschiedenen Kollisionen von Relevanz für das Forschungsvorhaben²², weshalb 256 Unfallberichte schlussendlich 256 einzelne Kollisionen beschreiben.²³ Im Durchschnitt bestand ein Unfallbericht in der Stichprobe aus neun Sätzen. Die kürzesten Unfallberichte in der Stichprobe bestanden aus drei Sätzen (MZ-AA-7/BZ-VRU-2/MZ-VRU-13), der längste 48 (OZ-VRU-9) (einschließlich Überschrift). Sieben Unfallberichte wurden nicht betitelt.

Inhaltliche Beschreibung: In den 256 Unfallberichten wurden insgesamt 362 leicht bis tödlich verletzte Verkehrsteilnehmer*innen berichtet. Die jüngsten Kollisionsopfer waren drei Jahre alt (OZ-VRU-11/MM-VRU-9/RZ-VRU-13), die ältesten 89 (SZ-AA-5/MM-AA-15). In der Gruppe der Unfallberichte zu Kollisionen zwischen Autofahrer*innen und VRU (n= 111) wurden 115 VRU – spezifischer 75 Radfahrer*innen, 38 Fußgänger*innen, ein Skateboardfahrer sowie ein Krankenfahrstuhlfahrer – bei Kollisionen mit Autofahrer*innen als leicht bis schwer verletzt berichtet (siehe Tab. 2). Unter den Verletzten waren 24 Kinder unter 15 Jahren, die jüngsten Verkehrsoffer waren drei Jahre alt (OZ-VRU-11/MM-VRU-9/RZ-VRU-13). Drei Radfahrer*innen und fünf Fußgänger*innen sind laut Unfallbericht in Folge von Kollisionen mit Autofahrer*innen gestorben. Autofahrer*innen wurden in der Gruppe der Kollisionen zwischen VRU und Autofahrer*innen laut Unfallberichten nicht physisch verletzt, jedoch berichten sechs Artikel von Autofahrer*innen, die in Folge einer Kollision mit einem VRU, einen Schock erlitten.

Tabelle 2 Übersicht Verletzte und Tote im VRU-Auto Kollisionen Sample

Verletzungen (VRU - Autofahrer*innen Kollisionen)	Fußgänger*innen	Radfahrer*innen	Sonstige	Insgesamt

²² In MM-AA-10 wurden insgesamt drei Kollisionen berichtet, davon jedoch zwei ohne eine zweite Partei. Sofern es sich nicht um eine Kontextualisierung handelte, wurden diese Kollisionen bei der Analyse ausgeblendet.

²³ Da nicht jeder Unfallbericht ausreichend Informationen bereitstellt, um die berichtete Kollision mit einer anderen zu vergleichen (etwa die Uhrzeit oder die Straße), wird darauf hingewiesen, dass ggf. weniger einzelne Kollisionen im Sample vorhanden sein könnten, als an dieser Stelle berichtet.

Leicht verletzt	8	28	1 (Skateboard Fahrer)	37
„Verletzt“ (keine weitere Angabe)	7	24	-	30
Schwer verletzt	18	21	1 (Krankenfahrstuhl Fahrer)	40
Getötet	5	3	-	8
Insgesamt	38	75	2	115

Im Sample der Kollisionen zwischen Autofahrer*innen (n= 145) wurden im Schnitt mehr Verletzte pro Artikel berichtet – insgesamt 243 (siehe Tab. 3). Zudem wurde berichtet, dass insgesamt elf Verkehrsteilnehmer*innen durch die Kollision einen Schock erlitten. Die Anzahl der Schwerverletzten und Getöteten ist jedoch trotz des größeren Samples und der insgesamt mehr Verletzten ähnlich hoch wie im VRU-Auto Sample. In diesem Sample gab es mit elf Kindern unter 14 Jahren weniger junge Unfallopfer.

Tabelle 3 Übersicht Verletzte und Tote im Auto-Auto Kollisionen Sample

Verletzungen Autofahrer*innen - Autofahrer*innen Kollisionen	Anzahl
Leicht verletzt	87
„Verletzt“ (keine weitere Angabe)	103
Schwer verletzt	44
Getötet	9
Insgesamt	243

In allen Unfallberichten wurden die Konsequenzen einer Kollision in Form der erlittenen Verletzungen für eine oder mehrere Kollisionsparteien geschildert²⁴. Meist geschah dies mit dem Verweis, dass eine Person ins Krankenhaus eingeliefert werden musste (in 65% der Fälle). In 95% der Unfallberichte wurde eine exakte Straße, Kreuzung oder anderweitiger Ort – beispielsweise „auf dem Parkplatz von Bauhaus“ (SZ-VRU-2) oder „bei der Tankstelle“ (MM-VRU-35) – genannt, um die Kollision exakt zu verorten. Die restlichen Unfallberichte gaben immer einen Ort, oder – im Falle einer Stadt – zumindest einen Ortsteil an. Zusätzlich wurde in jedem Unfallbericht der Zeitpunkt berichtet, zu dem eine Kollision stattfand, wobei drei Viertel der Berichte die genaue Uhrzeit spezifizierten. Jeder Unfallbericht der Stichprobe enthielt also jeweils die Information zum Unfallort, -zeitpunkt und den Verletzten. In den

²⁴ Dies ist selbstverständlich dem Sampling zuzuschreiben, da nur Unfallberichte in denen Verletzungen berichtet wurden, auch in das Sample aufgenommen wurden (siehe Kap. 5.2)

meisten Unfallberichten wurde zudem mit mindestens einem Satz der Kollisionshergang beschrieben. Darüber hinaus gaben knapp zwei Drittel der Unfallberichte eine Schätzung über die Höhe des Sachschadens an und etwa die Hälfte der Berichte schilderten den Einsatz von Rettungskräften, Feuerwehr oder anderen Ersthelfer*innen am Kollisionsort. Zuletzt nennen etwa ein Drittel der Artikel Staus, Umleitungen oder anderweitige Verkehrsbehinderungen als Folge der Kollision. In keinem Unfallbericht wurden über die Nennung des Alters oder des Wohnortes der an einer Kollision beteiligten Personen hinaus persönliche Informationen, wie der Beruf oder sonstige Hintergrundinformationen, veröffentlicht.

6.2 FF1 Ergebnisse

Forschungsfrage 1 beschäftigt sich damit, kategoriengeleitet und deduktiv herauszufinden, ob in der Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitungen Public Health-Kontextualisierungen miteinbezogen wurden und ein Public Health-Framing erkennen lassen.

Erwähnung von Präventionsmaßnahmen. Im gesamten Sample wurde lediglich in einem Artikel eine Präventionsmaßnahme genannt (MM-VRU-37). In diesem Fall wurden zwei Kinder auf dem Schulweg von einem Auto „erfasst“ (MM-VRU-37). Während einer der beiden Jungen leicht verletzt wurde, erlitt der andere „multiple, schwere Verletzungen und wurde mit dem Hubschrauber ins Klinikum nach Garmisch-Partenkirchen gebracht“ (MM-VRU-37). Die präventive Maßnahme wurde seitens der Polizei in einem Artikel des Münchner Merkurs geäußert:

„[...] Ein Sprecher der Polizei verweist in diesem Zusammenhang darauf, dass Autofahrer im Bereich von Schulen besonders aufmerksam sein müssen. Man müsse immer bremsbereit sein [...]“ (MM-VRU-37).

Kontextualisierung der Kollision. Unter einer Public Health-Kontextualisierung wird in dieser Kategorie all jenes verstanden, was dabei hilft, die konkreten Kollisionsereignisse als Teil eines größeren strukturellen, gesamtgesellschaftlichen Zusammenhangs zu sehen, anstatt als isolierte Einzelschicksale. In einem Artikel wurde darauf verwiesen, dass an der Stelle, an der in diesem Artikel eine Kollision passierte, innerhalb eines verhältnismäßig kurzen Zeitraumes bereits eine zweite Kollision stattgefunden hatte:

„[...] Erneut mussten die Rettungskräfte am Montag zum Kesselberg ausrücken. Nach der Kollision von zwei Motorradfahrern am Sonntagmittag (wir berichteten), kam es am Montagabend zu einem Frontalzusammenstoß [...]“ (MM-AA-32).

Über den Verweis hinaus erfolgte jedoch keine thematische Verknüpfung der Kollisionen oder eine nähere Beschreibung des Unfallortes, die erklären könnte, warum es am „Kesselberg“ erneut zu einer Kollision gekommen war (MM-AA-32). In drei Unfallberichten der Stichprobe

wurde mehr als eine Kollision in einem Artikel beschrieben (MM-AA-10; MA-VRU-3; RZ-AA-12, MZ-VRU-10). Während in RZ-AA-12 und MZ-VRU-10 kein thematischer Zusammenhang zwischen den Kollisionen hergestellt wurde, wurden die in MA-VRU-3 und MM-AA-10 berichteten Kollisionen thematisch miteinander verknüpft. MA-VRU-3 hat die Kollisionen verbunden, indem angemerkt wurde, dass sie „ähnlich“ waren, weil in beiden Kollisionen ein Autofahrer ein VRU übersehen hatte (MA-VRU-3). MM-AA-10 beinhaltet die umfassendste einer Kollision Kontextualisierung. In diesem Artikel wird Regen in Kombination mit nicht angepasster Geschwindigkeit als „klassisches Muster“ einer Kollisionsursache auf zwei Einzelkollisionen bezogen, die in zeitlicher und örtlicher Nähe zu einer Kollision zwischen Autofahrer*innen stattfanden:

„[...] Als es am späten Montagnachmittag wegen Gewittern zu regnen begann, kam es zu zwei Unfällen - nach klassischem Muster. Gegen 18.25 Uhr verlor ein Marktoberdorfer (43) nach Angaben der Verkehrspolizei Weilheim die Kontrolle über seinen hochmotorisierten Audi RS8 und schleuderte in die Leitplanke. Ursache: zu hohe Geschwindigkeit [...] (MM-AA-10).

Referenzen auf bisherige Zahlen von Verkehrstoten, eine Kontextualisierung von Kollisionen als Gesundheitsrisiko anhand anderer Statistiken oder eine Thematisierung der bebauten Umgebung (etwa der Unübersichtlichkeit einer Straße oder Kreuzung, fehlende Fußwege oder Ampeln etc.), die gegebenenfalls Einfluss auf die Kollision hätte haben können, wurden im gesamten Sample nicht gefunden.

Referenz von Dritten: In 210 der 256 analysierten Unfallberichte wurde die Polizei als Quelle für die im Bericht enthaltenen Informationen über Kollisionshergang, Kollisionsort, Anzahl und Schwere der Verletzungen, Verkehrsbehinderungen aufgrund von Straßensperrungen oder Schätzungen von Sachschäden entweder direkt oder indirekt. Dies erfolgte entweder durch indirekte Zitate, durch die Kennzeichnung des Artikels als „Polizei-Report“ oder durch direkte Zitate von Polizeisprecher*innen. In fünf Artikeln wurde hingegen die Feuerwehr oder Feuerwehrsprecher*innen als Quelle für zuvor referierte Informationen angegeben. In zwei Fällen – einer davon wird bei den WHO Storylines zitiert – wird die Feuerwehr auch zu weiteren Informationen zitiert. In einem Artikel der Münchener Merkur wurde nämlich ein Appell der Feuerwehr abgedruckt, wonach während der Räumungsarbeiten nach einer Kollision Absperrungen zu beachten und die Arbeit der Feuerwehr nicht zu behindern seien:

„[...] Und obwohl die Unfallstelle beziehungsweise die verunfallten Autos eigentlich gut sichtbar auf der Straße lagen und den Autofahrern die Notwendigkeit des Einsatzes eigentlich hätte klar sein müssen, reagierten nicht alle mit Verständnis für die Verkehrslenkung. Daher appelliert Feuerwehr-Sprecher Reichelt an alle

Verkehrsteilnehmer: "Die Einsatzkräfte, haupt- und ehrenamtlich, stehen da und müssen arbeiten. Sie können nichts für die Situation, geben aber ihr Bestes, um das Chaos schnellstmöglich zu beseitigen!" Er und seine Kollegen bitten daher "um Verständnis und um manchmal weniger Aggression (...) und Beachtung von Absperrungen. Diese gelten für alle! [...]" (MM-AA-18)

In einem Artikel im Sample kam zude eine Zeugin direkt zu Wort, vor deren Haustüre ein Autofahrer mit einem Krankenfahrstuhlfahrer und einer Frau zusammenstieß, bei der sie sich um die Erstversorgung gekümmert hat.

Verkehrsexpert*innen, Hinterbliebene oder Unfallopfer selbst sind in der gesamten Stichprobe nie direkt zu Wort gekommen. Unfallopfer und Unfallbeteiligte kommen jedoch indirekt in Schilderungen der Polizei vor – etwa „laut Zeugenaussagen“ oder „laut Unfallbeteiligten“.

WHO Storylines: Von den WHO Storylines konnte das Key Element „finding the human story“ (Gupta et al., 2021: 3) in zwei Artikeln der Stichprobe ausgemacht werden. Dazu gehört ein Artikel der Ost-See Zeitung, in dem eine Zeugin in für die Unfallberichterstattung sonst unüblich emotionaler Sprache die Kollision beschreibt und damit den menschlichen Aspekt hinter der Kollision betont:

[...] Ich habe bei diesem furchtbar lauten Knall und den Schreien, die ich vernommen habe, sofort gewusst, dass etwas Schlimmes passiert ist", berichtet sie. Sie sei nach draußen gestürzt auf die Straße und habe intuitiv im Gehen noch eine Decke mitgenommen. " Als ich dann zur Straße schaute, habe ich den Rollstuhlfahrer auf dem Fußweg liegen sehen. Ich bin sofort hin zu ihm. Glücklicherweise war er ansprechbar", sagt sie. [...] In ihren Augen schimmern Tränen. Der schwer verletzte Mann wurde ins Wolgaster Krankenhaus gebracht. Der Unfallfahrer erlitt einen Schock und wurde vor Ort medizinisch behandelt. Geschockt habe sie, dass Autofahrer auf der Straße einfach weitergefahren seien, obwohl offensichtlich gewesen sei, dass es einen Unfall gab. " Aber vielleicht haben sie es wirklich auf die Schnelle nicht erfasst. [...]" (OZ-VRU-9)

Gleichzeitig traf sie Aussagen, welche die Kollision wie ein individuelles Schicksal erscheinen lässt – etwa dass das Unfallopfer „einfach nur zur falschen Zeit am falschen Ort“ gewesen sei und keine Faktoren die Kollision hätten verhindern können:

"[...] Ich hoffe sehr, dass die Frau durchkommt und wieder gesund wird. Sie war doch einfach nur zur falschen Zeit am falschen Ort. Das hier ist doch eine ruhige Wohngegend, wo mittags normalerweise wenig Verkehr herrscht. [...]" (OZ-VRU-9)

Im einem Artikel des Münchner Merkurs wurde – neben den üblichen im Unfallbericht enthaltenen Informationen – außerdem berichtet, dass drei durch eine Kollision traumatisierte

Kinder einen „Rettungsteddy“ von der Feuerwehr geschenkt bekommen haben. Dadurch wird zumindest angedeutet, dass Kollisionen im Straßenverkehr potenziell lebenslange Traumata mit sich bringen können:

„Mercedes prallt in kleinen Fiat und in Audi. Drei Autos beteiligt, sieben Personen verletzt, darunter drei Kinder: [...] Die Rettungsteddys waren schnell zur Stelle. Drei der kleinen Plüschkameraden der Holzkirchner Feuerwehr, allzeit bereit in den Einsatzwagen, trösteten am Samstag drei Kinder, die das Trauma eines schweren Unfalls zu verarbeiten hatten. [...] Zwei Rettungsteddys halfen den Kindern, den Schock zu verdauen. [...] Die Rettungsteddys übrigens dürfen die drei Kinder behalten. Die Holzkirchner Feuerwehr hat noch einen ganzen Schwung der (in Folie eingeschweißten) Plüsch-Kameraden in Reserve. "Auch dank der Teddys haben sich die Kinder schnell beruhigt", sagt Schlickerrieder, "sie helfen schnell und sind bei uns immer zur Stelle, wenn Kinder zu versorgen sind. [...]" (MM-AA-2)“

Andere der insgesamt sieben WHO Storylines (siehe Kap. 4.10) konnten in der Stichprobe nicht nachgewiesen werden.

Substantive. In der Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitungen wurde bei den Substantiven, die sich auf eine Kollision im Straßenverkehr beziehen (n= 505), am häufigsten das Wort „Unfall“ (und verwandte Begriffe wie „Abbiegeunfall“, „Verkehrsunfall“, „Frontalunfall“) verwendet (62%) (siehe Tab. 4). Es folgen die Substantive „Zusammenstoß“ (17%), „Kollision“ (10%) und „Aufprall“ (4%). Die Worte „Zusammenstoß“ und „Kollision“ bezeichnen in relativ ähnlicher Weise das Zusammenstoßen von Gegenständen, können aber auch Personen meinen, die miteinander zusammenstoßen (DWDS, o. D.b; DWDS, o. D.c). Beide weisen nicht die Konnotation der Unvorhersehbarkeit auf, die mit dem Wort Unfall stärker assoziiert wird (ebd.).

Tabelle 4 Substantive die Kollision beschreiben im Sample

Substantive in Unfallberichten	Nennungen
Unfall (inklusive „Frontalunfall“, „Verkehrsunfall“, „Frontalunfall“, „Auffahrunfall“, „Abbiegeunfall“)	317
Zusammenstoß	87
Kollision	49
Aufprall	20
Unglück	7
Crash	7

Unfallflucht	6
(missglücktes) Wende/Überholmanöver	5
Karambolage	3
Kettenreaktion	2
Fahrerflucht	1
Abbiege-Fehler	1

Die restlichen sieben Prozent setzen sich aus vereinzelt Beschreibungen der Kollision als „Karambolage“, „Unfall“ oder „Crash“ zusammen. In seltenen Fällen wurde auch die Kollisionsursache stellvertretend für das Ereignis verwendet, wenn von einem „Abbiegefehler“ oder einem „missglückten Wendemanöver“ die Rede war oder die Folge einer Kollision als „Unfallflucht“ und einmal als „Fahrerflucht“ beschrieben wurde. Von den vier am häufigsten genutzten Substantiven wurden „Unfall“, „Zusammenstoß“ und „Kollision“ weitgehend gleichbedeutend benutzt – entweder als Zusammenfassung des Geschehenen, als konkrete Beschreibung des Kollisionsereignisses, oder als Überschrift (siehe Tab. 5)

Tabelle 5 Gleichbedeutende Nutzung von „Unfall“, „Zusammenstoß“ und „Kollision“

Beispiele für die gleichbedeutende Nutzung	Unfall	Zusammenstoß	Kollision
Als Zusammenfassung	„An einer Bushaltestelle in Unterheinsdorf ist es zu einem <i>Unfall</i> zwischen einem Auto und einem Fußgänger gekommen.“ (FP-VRU-17)	„Laut Polizei berichteten zwei Zeuginnen von einem <i>Zusammenstoß</i> zwischen einem Auto und einem Fußgänger.“ (WZ-VRU-13)	„Zu einer <i>Kollision</i> mit einem Auto und einem Pedelec ist es am Dienstagabend in Leeste gekommen.“ (WK-VRU-6)
Als konkrete Beschreibung des Kollisionsereignisses	„Beim Überholen eines Radfahrers auf dem Waldemardamm in Nauen verursachte ein 33-jähriger Autofahrer am Mittwoch einen <i>Verkehrsunfall</i> .“ (MA-VRU-14) (jedoch selten)	„Ein <i>Zusammenstoß</i> konnte nicht mehr verhindert werden, sodass der Radfahrer mit seinem Elektrofahrrad stürzte und sich eine Kopfverletzung zuzog.“ (OZ-VRU-4)	„Hierbei übersah der 28-Jährige den Radler und schnitt dessen Fahrspur, sodass es zur seitlichen <i>Kollision</i> kam.“ (WZ-VRU-3)
Als Überschrift	„ <i>Unfall</i> fordert zwei leicht verletzte Personen und rund 20.000 Euro Schaden“ (SZ-AA-22)“	„ <i>Zusammenstoß</i> fordert einen Leichtverletzten“ (SZ-AA-6)	„Mädchen bei <i>Kollision</i> mit Auto leicht verletzt“ (RZ-VRU-13)

Unfall wurde jedoch deutlich seltener als konkrete Beschreibung des Kollisionseignisses benutzt als die anderen beiden Substantive. Aufprall – als vierthäufigstes Wort – wurde im Regelfall erst nach der ersten Beschreibung der konkreten Kollision genutzt und kam nicht in Überschriften vor. Beispielsweise wurde Aufprall verwendet, nachdem berichtet wurde, dass eine Kollision stattgefunden hat, und in der Folge beschrieben wurde, was mit den Unfallparteien passiert ist:

„Durch die Wucht des *Aufpralls* kippt der Opel um.“ (MM-AA-28)

„Durch den *Aufprall* stürzte der Radfahrer und verletzte sich dabei schwer.“ (WZ-VRU-7)

„Die Fahrerinnen (21 und 65 Jahre) wurden beim *Aufprall* verletzt.“ (MA-AA-7)

In Überschriften, die Gebrauch von einem Substantiv machten, war „Unfall“ noch häufiger vertreten (76%) als insgesamt, während Zusammenstoß (9%) und Kollision (8%) weiterhin jeweils am zweit- und dritthäufigsten genutzt wurden, um das Kollisionseignis zu titulieren. Im Vergleich zu den Überschriften hatten im Fließtext die zweit-, dritt- und vierthäufigsten Substantive wiederum einen größeren Anteil („Zusammenstoß“ 21%, „Kollision“ 11%, „Aufprall“ 6%). Unfall blieb dabei – mit etwas weniger Gesamtanteil (56%) – weiterhin das gängigste Substantiv, um Kollisionen zu beschreiben. Erwähnenswert ist zudem der Umstand, dass „Unfall“ in unterschiedlichen Wortkombinationen verwendet wird. Neben „Unfall“ gibt es „Verkehrsunfall“, „Abbiegeunfall“, „Schulwegunfall“, „Auffahrunfall“ oder „Frontalunfall“. Außerdem wird auch das Entfernen vom Ort des Geschehens und die damit verbundene unterlassene Hilfestellung nach einer Kollision hauptsächlich als „Unfallflucht“ substantiviert (in sechs Artikeln). Der alternative Ausdruck der „Fahrerflucht“ kommt in der gesamten Stichprobe hingegen nur einmal vor. In 13 Artikeln kam das Wort Unfall überhaupt nicht vor – hier referierten die Wörter „Unglück“ (einmal), „Kollision“ (fünfmal), „Zusammenstoß“ (viermal) oder „Crash“ (einmal) auf das Kollisionseignis, während zwei Artikel überhaupt kein Substantiv nutzten, um auf die Kollision hinzuweisen.

Verben. Insgesamt 28 verschiedene Verben wurden genutzt, um im Fließtext oder in der Überschrift eine Kollision konkret zu beschreiben (siehe Tab. 6). Verben, welche die gesundheitlichen Folgen nach einer Kollision beschreiben (beispielsweise „verletzten“ oder „sterben“), werden bei dieser Ergebnispräsentation ausgelassen. Stattdessen werden nur jene beachtet, die auch beschreiben, dass sich zwei Unfallparteien unmittelbar in physischer Interaktion miteinander befinden. So ist „töten“ eingeschlossen, während „sterben“ sich in der Aufzählung nicht findet.

Tabelle 6 Im Sample genutzte Verben um Kollision zu beschreiben

Verb	Verwendungen
zusammenstoßen	52
kollidieren	47
erfassen	38
auffahren	25
anfahen	23
prallen	15
stürzen	15
krachen	15
rammen	9
streifen	7
touchieren	7
geraten („Autofahrerin gerät in den Gegenverkehr“)	5
(Unfall) verursachen/bauen	5
einklemmen, ab-, oder bedrängen	jeweils viermal
verunglücken, rasen	jeweils zweimal
töten, umfahren, überfahren, mitreißen, gegen kommen, berühren, schleudern, überrollen, fahren	jeweils einmal

Technische und neutrale Verben wie „zusammenstoßen“ „kollidieren“ „erfassen“, „auf- und anfahren“ machen den größten Teil der im Sample genutzten Verben aus. Verben, die eher emotionalisieren, wie „überrollen“ „rasen“ „töten“ „überfahren“ „mitreißen“ „schleudern“ oder „krachen“ kamen hingegen nur selten in den untersuchten Unfallberichten vor. „Unfall“ wies kein entsprechendes Verb in der Unfallberichterstattung auf („verunfallen“²⁵ (DWDS o. D.a)), während die Entsprechungen von Kollision (kollidieren) (DWDS, o. D.c) und Zusammenstoß (zusammenstoßen) (DWDS, o. D.b) am häufigsten genutzt wurden. Gegebenenfalls könnte aufgrund der engen Verwandtschaft von „Unfall“ zu „Unglück“ auch das Verb „verunglücken“ als verbliche Entsprechung für das Wort Unfall gedeutet werden (DWDS, o. D.a). Häufiger – aber dennoch selten – kommt vor, dass die Rede von einem/einer Verursacher*in ist, der/die einen Unfall „gebaut“ oder „verursacht“ hat.

Verantwortungs- und Ursachenzuschreibungen: In 83% der Kollisionen wurde im entsprechenden Unfallbericht eine Kollisionspartei direkt (59%) oder indirekt (24%) für die Kollision verantwortlich gemacht. Eine direkte Verantwortungszuschreibung wurde dann kodiert, wenn einer Unfallpartei explizit das Verschulden an einer Kollision zugeteilt wurde –

²⁵ Es ist einmal im Sample verwendet, aber um ein havariertes Auto zu beschreiben (MM-AA-18)

entweder dadurch, dass berichtet wurde, dass eine Partei die andere „übersehen“ hat oder unangepasste Geschwindigkeit beziehungsweise die Missachtung sonstiger Verkehrsregeln berichtet wurde. In anderen Fällen wurde explizit von einem „Unfallverursacher“ gesprochen oder berichtet, dass gegen eine Kollisionspartei ein Strafverfahren eingeleitet oder ein Bußgeld verhängt wurde (18 von 256). Die verschiedenen Ursachenzuschreibungen sind Tabelle 7 zu entnehmen. Eine indirekte Verantwortungszuschreibung wurde hingegen dann kodiert, wenn aus dem Unfallbericht eine klare Kollisionsrichtung abgeleitet werden konnte – etwa wenn ausschließlich die Rede davon ist, dass Partei A Partei B „gerammt“, „erfasst“ oder „touchiert“ hat.

Tabelle 7 Berichtete Ursachen

Berichtete Ursachen	Nennungen
Individuell	148
Unaufmerksamkeit („übersehen“)	79
Verkehrsregeln missachtet	26
Verbotene Straße genutzt	3
Verbotenes Überholen	1
Abstand nicht eigenhalten	5
Vorfahrt missachtet	17
„auf Gegenfahrbahn geraten“	18
„Kontrolle verloren“	9
Fahruntüchtigkeit aufgrund von Alkohol	6
Unangepasste Geschwindigkeit	6
Gesundheitliches Problem	3
Vorsatz	1
Externe Einflüsse	3
Rutschen aufgrund von Regen	2
Unaufmerksamkeit aufgrund von Hitze	1

Das Wort „Unfall“ wurde interessanterweise auch dann verwendet, wenn eine direkte oder indirekte Verantwortung für die Kollision berichtet wurde. Selbst wenn eine Kollisionspartei offensichtlich grob fahrlässig gehandelt hat – beispielsweise, wenn Fahruntüchtigkeit wegen Alkoholkonsum vorlag, überhöhte Geschwindigkeit oder ein Strafverfahren beziehungsweise Bußgeld berichtet wurde – wurde das Ereignis als Unfall bezeichnet. In einem besonders außergewöhnlichen Fall wurde ein Mensch absichtlich an einer Kreuzung angefahren und der Täter dennoch als „Unfallverursacher“ betitelt, obwohl aus dem Bericht eindeutig hervorgeht, dass das Auto absichtlich als Waffe eingesetzt worden war:

"Mann offenbar absichtlich angefahren: Unfallverursacher flüchtete vom Ort des Geschehens" (WZ-VRU-18).

6.3 FF1 Zusammenfassung und Diskussion

Ein Public Health-Framing ist damit für die Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitungen nicht nachweisbar. So wurden in den Unfallberichten dieses Samples in nur drei von insgesamt 256 ein Bezug dazu gemacht, dass innerhalb kurzer Zeit an derselben Stelle zwei Kollisionen stattgefunden haben (jedoch ohne diese thematisch miteinander zu verbinden), dass zwei Kollisionen im selben Artikel berichtet wurden, mit dem Verweis darauf dass sie sich ähnlich waren (weil in beiden Fällen ein VRU von einem Autofahrer übersehen wurde) und im umfassendsten Fall, dass zwei Kollisionen nach ähnlichem Muster verliefen (weil Regen und überhöhte Geschwindigkeit zur Kollision führten). In der Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitungen wird also bestenfalls angedeutet, dass es sich bei Kollisionen im Straßenverkehr nicht um Einzelfälle handelt. Da diese Art der Kontextualisierung nur im Rahmen dieser Arbeit erhoben und hier vorgestellt wurde, gibt es für diese Ergebnisse auch keinen Vergleich zu anderen Studien. Diese erhoben eine Kontextualisierung nämlich überwiegend – wenngleich empirisch selten vorgefunden – in Form von Verweisen auf Verkehrsunfallstatistiken, auf die Straßensituation oder die bebaute Umgebung, auf die Auswirkungen von Kollisionen auf das Gesundheitssystem oder andere Kontextualisierungen, die die berichteten Toten und Verletzten als menschengemachtes Risiko für Leib und Leben als Folge der Automobilität erkennbar machen (siehe Ralph et al., 2019: 668; Mogambi & Nyakeri, 2015: 11; Yankson et al., 2010: 195). In der Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitungen sind eben beschriebene Formen der Kontextualisierung jedoch überhaupt nicht vorgekommen. So sind die vorliegenden Befunde am ehesten vergleichbar mit einer Studie aus den Niederlanden, in denen auch keine „articles that made links with larger systemic health and safety issues in traffic crash coverage“ gefunden wurden (Te Brömmelstroet, 2020: 8).

Während auf Hawaii in 14.8% (Keliikoa et al., 2022: 7), in Australien 20% (Bofous, Aboos & Montgomery, 2016: 419), in Ghana in „einigen“ („few“ Yankson et al., 2010: 196) und in Argentinien in 14.5% (Keller et al., 2024: 92) der Artikel Referenzen auf präventive Maßnahmen vorgefunden wurden, ist es in diesem Sample eine einzige. Das bedeutet konkret, dass in weniger als einem halben Prozent der Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitungen eine direkte Referenz auf Maßnahmen, die Kollisionen verhindern können, vorkam. Vor dem Hintergrund, dass präventive Maßnahmen dazu beitragen können, Verkehrsunfälle zu reduzieren (Smith et al., 2007: 110), ist das durchaus zu problematisieren.

Die „Human Story“ nach Vorbild der WHO wurde in der Stichprobe in zwei Artikeln betont (Gupta, et al., 2021: 3). Jedoch ist vor dem Hintergrund unklarer Ergebnisse bezüglich Humanisierung und Public Health nicht klar, ob eine (hauptsächlich) auf „human interest“ ausgerichtete Unfallberichterstattung – wie sie in dieser Studie vereinzelt gefunden wurde – auch eine Unterstützung für Public Health-Ziele mit sich bringt (siehe Kap. 4.5.1). Während die WHO den Fokus auf die menschliche Tragödie hinter der Kollision wohl nicht ohne Grund zu einer Empfehlung für Journalist*innen gemacht hat und Gross beispielsweise unterstreicht, dass eine besonders humane, mit den Opfern sympathisierende Berichterstattung den Blick auf gesellschaftliche Lösungen für soziale Probleme eröffnen kann (Gross 2008: 184ff), äußern Autor*innen wie Naziz und Beullens, et al. Bedenken, dass sich in diesem Frame wirksam Public Health Ziele äußern (siehe Kap. 6.7) (2020: 772; 2008: 552). Zumal in diesem Fall der Inhalt – wenngleich die menschliche Tragödie im Vordergrund steht – keine Schlüsse auf veränderbare Ausgangsbedingungen zulässt. Dies wird sichtbar, wenn die Rede davon ist, dass Unfallopfer „nur zur falschen Zeit am falschen Ort“ waren, oder die von der Feuerwehr ausgegebenen „Rettungsteddys“ suggerieren, dass die in den Unfall verwickelten Kinder dadurch ihr Trauma wirksam verarbeiten können.

Die Referenz auf eine zuvor passierte Kollision an derselben Stelle – wie sie in der Stichprobe ein einziges Mal vorgefunden wurde – zeigt, dass Redaktionen deutscher Lokalzeitungen Kollisionseignisse durchaus zueinander in Beziehung setzen könnten. Ein Artikel der Schwäbischen Zeitung deutet außerdem darauf hin, dass sich Zeitungen nicht ausschließlich an den Informationen der Polizei orientieren müssen, sondern auch aus eigener Initiative Anfragen an die Polizei stellen können:

„Wie die Polizei auf SZ-Anfrage mitteilt, wollte ein Autofahrer mit seinem Wagen in die Reichlestraße einbiegen und übersah dabei den Pedelec-Fahrer, der auf dem Radweg fuhr.“ (SZ-VRU-10)

An diesen vereinzelt Beispielen wird sichtbar, dass durchaus die Möglichkeit besteht, innerhalb der Unfallberichterstattung auch Kontexte miteinzubeziehen, die Public Health stärker betonen – wenngleich dies in der Regel in deutschen Lokalzeitungen nicht der Fall ist.

Wie in anderen Studien vermutet (Connor & Wesolowski, 2004: 152; Keliikoa et al., 2022: 8; Ralph et al., 2019: 669) und zuletzt in einer Untersuchung zur spanischen Unfallberichterstattung bestätigt (Julián 2024: 10), ist es auch im Falle der deutschen Unfallberichterstattung sehr wahrscheinlich, dass die verwendeten Informationen überwiegend aus Presseaussendungen und Berichten der Polizei stammen. Dies wird durch die Tatsache gestützt, dass die Polizei in 82 % der analysierten Unfallberichte direkt oder indirekt zitiert wird. Die Schilderung des Kollisionsgeschehens alleine von der Polizei zu

übernehmen, wird aus Sicht einer amerikanischen Studie (Ralph et al., 2019: 669) in Hinblick auf eine konstruktive Berichterstattung kritisch gesehen, da die Polizei nicht dazu ausgebildet sei, Kollisionen zu verhindern. Vielmehr ist sie darauf geschult, primär zu dokumentieren und sich diese unkritische Perspektive folglich unweigerlich in Unfallberichten als Nichtwahrnehmung der gewaltsamen Folgen der Automobilität wiederfinden kann (ebd.). In einer Untersuchung dazu, wie sich die Berichterstattung nach einer Schulung von Journalist*innen im Sinne der WHO-Story Angles verändert hat, konnte beispielsweise beobachtet werden, dass der Anteil der Artikel, in denen die Polizei zitiert wurde, gesunken ist, während das Public Health-Framing zugenommen hat (Saporito et al, 2023: 6). Gleichzeitig ist es die Polizei, die die einzige präventive Maßnahme in diesem Sample äußert (verringerte Geschwindigkeit vor Schulen), was der Schlussfolgerung von Ralph et al., wonach die Polizei als Referenz für Public Health Kontextualisierungen gänzlich ungeeignet sei (Ralph et al., 2019: 669), zumindest teilweise widerspricht.

„Unfall“ ist in der Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitungen das am häufigsten genutzte Wort, um eine Kollision im Straßenverkehr - unabhängig der involvierten Verkehrsmittel - zu beschreiben (62%). Dieses Ergebnis deckt sich mit Forschungsbefunden aus Singapur (74%) (Heng & Vasu, 2010: 174) aus den USA im Hillsborough County Floridas (Ralph et al., 2019: 669) auf Hawaii (Keliikoa et al., 2022: 8), sowie den Niederlanden (57%) (Te Brömmelstroet 2019: 6) und Indien (Gupta et al., 2021: 4). Zwei Forschungen mit einem Sample von Unfallberichten zu Kollisionen zwischen VRU und Autofahrer*innen in den USA (Scheffels et al., 2019: 7) und Kanada identifizieren hingegen „crash“ als häufigstes Wort (Magusin, 2017: 84). Eine weitere Studie aus den USA zu Unfallberichten zu Kollisionen zwischen Autofahrer*innen fand ebenfalls das Wort „crash“ am häufigsten vor (Connor & Wesolowski, 2004: 151). Wie in einigen vorherigen Studien wird auch im deutschen das Wort Unfall meist gleichbedeutend mit Wörtern, die einen Zusammenstoß beschreiben, dabei aber nicht die Konnotation der „Unvorhersehbarkeit“ (DWDS, o. D.a) enthalten – wie etwa „Kollision“, oder „Zusammenstoß“ – benutzt (Connor & Wesolowski, 2004: 152; Heng & Vasu, 2010: 174; Scheffels et al., 2019: 6). Teilweise wurden auch Begriffskombinationen eingesetzt, wie etwa beispielsweise aus „Frontalzusammenstoß“ und „Unfall“ ein „Frontalunfall“. Konsistent mit zitierten Studien ist dabei auch, dass das Wort Unfall auch dann genutzt wurde, wenn eine Kollisionspartei für eine Kollision verantwortlich gemacht wird. In 83% der Artikel ist dies der Fall – vergleichbar mit internationalen Befunden mit 45,8% in Belgien (Beullens, et al., 2008: 552), 90% in den USA (Connor & Wesolowski, 2004: 150), 83,5% in Singapur (Heng & Vasu, 2010: 174) und 63% in Bangladesh (Naziz, 2020: 669). Die Verantwortung für eine Kollision ausschließlich an Individuen festzumachen, hat aus Perspektive der Forschung, den Effekt, dass der Eindruck verstärkt wird, dass Kollisionen individuelle Einzelschicksale sind, die nicht

durch andere strukturelle Rahmenbedingungen verhindert werden können (Beullens et al. 2008: 552; Connor & Wesolowski, 2004: 149; Heng & Vasu, 2010: 174; Naziz, 2020: 771). Verantwortung wird also auch in der deutschen Unfallberichterstattung individualisiert.

Selbst in Kollisionen, bei denen Fahruntüchtigkeit aufgrund von Alkoholkonsum festgestellt wurde, Strafverfahren und Anzeigen für Kollisionsverursacher*innen als Folge berichtet wurden oder das Auto gar als Waffe eingesetzt wurde, wurde das Ereignis als „Unfall“ bezeichnet. Dies verhält sich ähnlich zu den Ergebnissen von Ralph et al., in deren Studie das Wort „accident“ ebenfalls verwendet wurde, um Fälle von Fahrer*innenflucht zu beschreiben oder Kollisionen, in deren Folge Autofahrer*innen verhaftet wurden (Ralph et al., 2019: 669).

Dies lässt zwei Interpretationsstränge zu: Zunächst ist naheliegend, dass „Unfall“ im Kontext von Verkehrseignissen nicht nur seine Konnotation als „unvorhersehbar“ (DWDS, o. D.a) sondern auch als „ungewollt“ (Dudenredaktion, o. D.b) verliert. „Unfall“ würde damit ungeachtet dieser Bedeutungen schlichtweg alle Verkehrseignisse, welche Autofahrer*innen involvieren und Schäden und Verletzungen verursachen, ungeachtet von Kausalitäten, bezeichnen, ähnlich wie es Girasek in einem Literaturreview vorbringt (2023: 1). Dafür spricht, dass in der Stichprobe selbst der Bedeutung eines Unfalls als „ungewolltes Ereignis“ (Dudenredaktion, o. D.b) nicht gerecht wurde, wenn etwa der Täter eines absichtsvollen Einsatzes des Autos als Waffe als „Unfallverursacher“ betitelt oder das unerlaubte „Flüchten“ von der Unfallstelle und die damit verbundene unterlassene Hilfestellung nach einer Kollision als „Unfallflucht“ bezeichnet wurde. Auch schwere Verletzungen, die durch das in Kauf Nehmen von Fahruntüchtigkeit bei anderen Menschen verursacht wurden, waren „Unfälle“.

Die andere Interpretation, die in der referierten Forschung und von Public Health-Akteur*innen vertreten wird besagt, dass das Wort „Unfall“ ein Euphemismus ist und gleichzeitig Ausdruck der nicht vorhandenen Wahrnehmung gegenüber dem systemischen und strukturellen Charakter der gewaltsamen Folgen der Automobilität. Die Befunde dieser Studie legen diese zweite Interpretation nahe, was in diesem Zusammenhang unbedingt diskutiert werden muss, da eine Prävalenz des euphemisierenden Begriffs „Unfall“ zur Beschreibung von Kollisionen im Straßenverkehr weiterhin Handlungsspielräume zu deren Vermeidung verdeckt (Connor & Wesolowski, 2004: 152; Culver, 2018: 149; Goddard et al., 2019: 6; Laker, 2021: 5; Scheffels et al., 2019: 3; Schneidemesser, 2021; Te Brömmelstroet, 2020: 2; WHO, 2015: 28).

Gegen die erstgenannte Interpretation spricht nämlich, dass die Studie von Girasek – welche zu dem Schluss kommt, dass das Wort Unfall keine Auswirkung auf die Rezeption von Kollisionen im Straßenverkehr als unvorhersehbar und unvermeidbar hat – sich im konkreten Fall der „traffic accidents“ auf eine Forschung stützt, die nach Zustimmung oder Ablehnung zu der Aussage „Unfälle sind unvermeidbar“ (engl. „accidents are inevitable“) *fragt*, woraufhin 89%

der Proband*innen nicht zustimmten (Ytterstad 2003: 68). Diese *Frage* stellt sich bei der bloßen Rezeption des Wortes „Unfall“ in einem Unfallbericht gerade eben nicht (Scheffels et al., 2019: 3; Schneidemesser, 2021; Te Brömmelstroet, 2020: 2). Erst die *Frage* eröffnet einen Diskursraum, in dem die Unvermeidbarkeit von Kollisionen in Frage gestellt werden kann. Ein Raum, welchen die routinisierte Verwendung des Wortes „Unfall“ aufgrund seiner Konnotation, unsichtbar macht: „the underlying choices in the language we use to describe phenomena can always be disputed. And they should be, since they significantly influence what we (do not) see and as such directly influence our actions.“ (Te Brömmelstroet, 2020, S. 2). Wörter wie „crash“ anstelle von „Unfall“ können hingegen ein „violent scenario in which damage has been done; crashes leave the public wanting answers, solutions, and, perhaps, someone to blame“ suggerieren (Scheffels et al., 2019: 3). Das Wort „Unfall“ kann dies im Regelfall nicht leisten, da es diese Fragen aufgrund seiner normalisierten Konnotation erst gar nicht aufwirft (Laker, 2021: 5). Gegen die erste Interpretation spricht auch, dass in diesem Sample hauptsächlich das Wort „Unfall“ genutzt wird, die Vermeidbarkeit von Kollisionen jedoch nur in einem einzigen Artikel explizit angesprochen wird. Würden „Unfälle“ tatsächlich in 89% der Fälle als vermeidbar wahrgenommen (Girsasek, 2023), so hätte dies auch in der Unfallberichterstattung deutlich häufiger auftreten müssen. Auch das Verb „verunfallen“ wurde in Unfallberichten der untersuchten Stichprobe keinmal verwendet, um Folgen für Leib und Menschen zu beschreiben. Die Formulierungen „Unfall bauen“ oder einen „Unfall zu verursachen“ finden sich nur fünfmal im Sample, während „zusammenstoßen“ und „kollidieren“ als Entsprechungen von „Zusammenstoß“ und „Kollision“ die meistgenutzten Verben sind, um eine Kollision zu beschreiben. Das ist ein Indiz dafür, dass das Substantiv „Unfall“ im konkreten Fall, in dem beschrieben werden muss, dass zwei Parteien aufeinanderprallen und Verletzte zu beklagen sind, doch aufgrund seiner Konnotation als unvorhersehbar für Journalist*innen nicht das beschreibt, was sie eigentlich beschreiben wollen (siehe auch Te Brömmelstroet, wo eine ähnliche Konklusion diesbezüglich gemacht wird (2020: 6)). Besonders fragwürdig sind in diesem Sample deshalb Wörter wie „Schulwegunfall“, denn diese implizieren, dass der Schulweg an sich gefährlich sei. Wirklich gefährlich sind jedoch die Autos, die mit hoher Geschwindigkeit und ohne angemessene Infrastruktur in unmittelbarer Nähe zu Schulen fahren (dürfen) (siehe Kap. 2.5).

Die in den Unfallberichten genannten Ursachen waren in den wenigsten Fällen solche, die durch naheliegende konkrete Maßnahmen verändert werden können. Meist war nämlich nur die Rede davon, dass ein/eine Fahrer*in die „Kontrolle verloren hat“, auf die Gegenfahrbahn „geraten“ ist oder – mit Abstand am häufigsten –, dass eine Partei schlichtweg „übersehen“ wurde (insbesondere bei Auto-VRU-Kollisionen). Wenn bezüglich Letzterem zudem nie erwähnt wird, wie das „Übersehen“ konkret passieren konnte, kann zur Verhinderung von

Kollisionen höchstens eine intensivere Verkehrserziehung gefordert werden – oder die von NRW Innenminister Herbert Reul geforderte verpflichtende „helle reflektierende Kleidung“ für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen gleichermaßen (Voogt & Stinauer, 2024). Dabei könnten infrastrukturelle Maßnahmen, welche das Straßendesign betreffen, das Problem der Unübersichtlichkeit wirksamer lösen und dafür sorgen, dass VRU seltener übersehen werden (Global Designing Cities Initiative, 2024) (siehe auch Kap. 2.5). Ähnlich wie es bereits Beullens et al. in ihrer Analyse belgischer Berichterstattung resümiert haben, erzeugt die Sprache von Unfallberichten oft den Eindruck, dass Kollisionen nicht nur generell unvermeidbar sind, sondern auch, dass man sich als Verkehrsteilnehmer*in überhaupt nicht davor schützen kann (2008: 552), da man jederzeit „übersehen“ werden kann.

Durch die Beschreibung einer Kollision als „Unfall“, die Verkürzung der Ursachen für Kollisionen auf das „übersehen“ von Verkehrsteilnehmer*innen, das weitgehende Fehlen von Kontextualisierungen der Kollisionen – weder in der konkreten Kollisionssituation noch bezüglich der Gefahren der Automobilität generell – kann Forschungsfrage 1 („Inwieweit weist die Unfallberichterstattung in deutschen Lokalzeitungen eine Kontextualisierung in Form von Public Health beziehungsweise Public Health-Frames auf?“) mit „so gut wie gar nicht“ beantwortet werden. Dennoch ist festzuhalten, dass zumindest vereinzelt Ansätze eines Public Health-Framings in der deutschen Lokalberichterstattung zu finden sind. Dies zeigt, dass Public Health-Framing nicht grundsätzlich durch die Textsorte Unfallbericht ausgeschlossen wird und sich durchaus Anknüpfungspunkte finden lassen.

6.4 FF2 Ergebnisse

Forschungsfrage 2 beschäftigt sich damit, ob innerhalb von Unfallberichten – neben den Informationen darüber, dass und wie ein im spezifischen Unfall passiert ist (episodisches Framing nach Iyengar, 1996) – auch zusätzliche Informationen und Themen behandelt werden, welche das Geschehene in einem übergeordneten, gesellschaftlichen Kontext verorten (thematisches Framing nach Iyengar, 1996). Kein einziger Artikel aus der Stichprobe weist ein primär thematisches Framing auf. Jeder Unfallbericht folgt einer grundsätzlich episodischen Struktur. Thematische Elemente sind ansatzweise höchstens in den zwei Kontextualisierungen zu erkennen, bei denen darauf verwiesen wird, dass die im Artikel berichtete Kollision nicht die Einzige war, die passiert ist (siehe Kap. 5.1.1).

6.5 FF2 Zusammenfassung und Diskussion

Damit ist in der deutschen Unfallberichterstattung bezüglich des thematischen Framings der niedrigste Wert zu berichten, der bisher im internationalen Vergleich erhoben wurde (Beullens, et al., 2008: 551; Bezboruah et al., 2022: 148; Connor & Wesolowski, 2004: 152; Fevyer &

Aldred, 2022: 774f; Keliikoa et al., 2022: 6; Keller et al., 2024: 90ff; Mogambi & Nyakeri, 2015: 11; MacRitchie & Seedat, 2008: 351; Naziz, 2022: 772; Scheffels et al., 2019: 4; Ralph et al., 2019: 666; Te Brömmelstroet, 2020: 8; Yankson et al., 2010: 195). Während Ralph et al. immerhin in sechs Prozent der analysierten Artikel ein thematisches Framing auffanden (2019: 668) und Scheffels et al. in fast einem Drittel (29,6%) der Artikel (2019: 7) ein primär thematisches Framing ausmachen, waren es in der Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitungen 0%. Es ließe sich anmerken, dass man Meldungen über Staus und Verkehrsbehinderungen (in etwa einem Drittel der Artikel) als thematischen Aspekt werten könnte. Diese sind in die Artikel jedoch zumeist mit dem Charakter von Servicemeldungen eingebettet und eröffnen somit keine kritische Abstraktionsebene.

Wenn komplexe Themen, wie das System der Automobilität mit seinen gesundheitsrelevanten Folgen, auf „anecdotal cases“ reduziert werden, dann führt das zu Ansichten, die „society and government“ von Verantwortung befreien (Iyengar, 1996: 70). Es kann also davon ausgegangen werden, dass die deutsche Unfallberichterstattung durch ihr ausschließlich episodisches Framing und die isolierte Betrachtung von Kollisionen keinen Diskussionsraum über Verkehrstote und die gewaltsamen Folgen der Automobilität eröffnet (ebd.: 70). Daraus folgt außerdem, dass sich durch die Rezeption der Unfallberichterstattung auch keine kritischen Einstellungen beim Publikum bilden, an denen Ansätze zur Verminderung der gewaltsamen Folgen der Automobilität potenziell anknüpfen könnten (Goddard et al., 2019: 6).

6.6 FF3 Ergebnisse

Forschungsfrage 3 („Wie wird durch Framing die Verantwortung von Kollisionen zwischen VRU und Autofahrer*innen in der Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitungen zwischen den beiden Kollisionsparteien aufgeteilt?) beschäftigt sich mit sprachlichem bzw. linguistischem Framing von Verantwortung (siehe Kap. 5.2.4). Während unter FF1 zuvor manifeste direkte und indirekte Verantwortungszuschreibungen analysiert wurden, werden an dieser Stelle latente bzw. implizite Verantwortungszuschreibungen in Form von Framing durch bestimmte sprachliche Entscheidungen nach dem Vorbild bisheriger Studien untersucht, welche einen Effekt auf die von Rezipient*innen wahrgenommene Verantwortung für eine Kollision haben können (Ralph et al., 2019: 665ff; Goddard et al., 2019: 6). Bezüglich der manifesten Verantwortung ist laut Unfallbericht in 59 Fällen die motorisierte Partei entweder indirekt oder direkt verantwortlich gewesen, in 4 Fällen wurde eine direkte Verantwortung bei VRU berichtet und in den restlichen Fällen wurde die Verantwortung entweder nicht thematisiert oder ist (unter anderem Aufgrund des Framings in Satztypen in Artikeln) nicht klar erkennbar.

Verantwortungsverschiebung durch die Satztypen nach Ralph et al., (2019). Die Satztypen nach Ralph et al., verdichten in unterschiedlichen Ausprägungen den Fokus des

Satzes, die im Satz handelnden Akteur*innen sowie human- oder objektbasierte Sprache zu Satztypen, die in unterschiedlichen Ausprägungen Verantwortung framen (siehe für die Operationalisierung Kapitel 5.2.4 und zur Übersicht Kapitel 9.1.1). Die Satztypen von Ralph et al. wurden für die deutsche Unfallberichterstattung anhand der Struktur die Ralph et al. dafür vorgeben haben an den Untersuchungsgegenstand angepasst, sodass zwei Satztypen nach diesem Vorbild hinzugefügt wurden und ein Satztyp angelehnt an Te Brömmelstroet 2020 ausdifferenziert wurde (2019: 665ff; 2020: 8).

Überschriften:

Abbildung 3 Anteil der Satztypen in Überschriften nach Ralph et al. (2019)

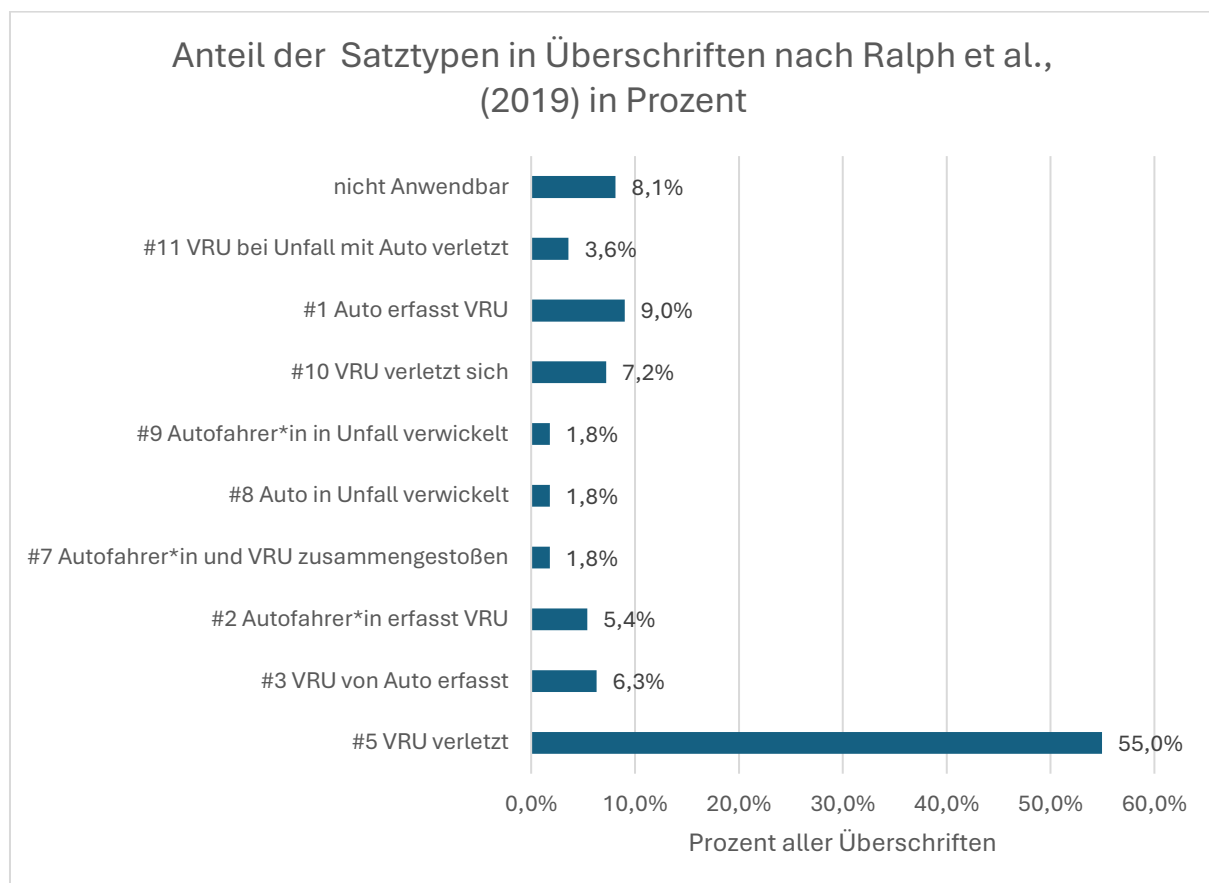


Abbildung 3 ist zu entnehmen, dass Satztyp #5 „VRU verletzt“ (61 Überschriften) am häufigsten genutzt wurde. Dieser fokussiert VRU und blendet dabei die Handlung einer zweiten Partei weitgehend oder gänzlich aus. Diesen Satztyp kann man noch weiter ausdifferenzieren: in solche Sätze die bloß nennen, dass ein VRU verletzt wurde (20 von 56), in Sätze, welche die Verletzung in den Kontext eines „Unfalls“ einbetten (26 von 56) und Solche, die durch Verben wie „erfassen“ und „anfahen“ markieren, dass bei dem Ereignis

zumindest eine zweite Partei involviert war, ohne sie jedoch namentlich zu nennen (10 von 56).²⁶ In die erste Kategorie fallen Überschriften wie:

„Kind schwer verletzt“ (BZ-VRU-2)

„Fahrradfahrerin schwer verletzt“ (WZ-VRU-4)

„15-Jähriger schwer verletzt“ (MA-VRU-18)

In die zweite Kategorie fallen Überschriften, die den Kontext einer Kollision miteinbeziehen:

„Radfahrerin stirbt nach Unfall“ (FP-VRU-15)

„Ältere Dame mit Rollator bei Unfall schwer verletzt“ (HA-VRU-4)

„Verletzte Radfahrerin nach Abbiegeunfall“ (MA-VRU-29)

Diese Überschriften könnten durch den ausschließlichen Fokus auf VRU und die völlige Abwesenheit einer zweiten Partei genauso gut bedeuten, dass sich alle diese Menschen selbst verletzt haben. Ohne den Zusatz des Kontextes „Unfall“ können die Kollisionen auch alle möglichen Ereignisse ohne Kontext auf den Straßenverkehr bedeuten. In die dritte Subkategorie fallen Sätze, die durch ein Verb („anfahren“ oder „erfassen“), angeben dass eine zweite Partei involviert war, sie aber nicht als handelnden Agens abbilden:

„Fußgänger an Bushaltestelle erfasst“ (FP-VRU-17)

„Radlerin angefahren und schwer verletzt“ (MA-VRU-2)

„Kind auf Kreuzung angefahren“ (MZ-VRU-21)

Ähnlich dem Satztyp 5 ist Satztyp 11 der im Rahmen dieser Arbeit erstellt wurde. Hier ist zwar auch ein VRU im Fokus, während die motorisierte Partei passiv bleibt, diese wird jedoch in diesem Satztyp auch erwähnt:

„Mädchen bei Kollision mit Auto leicht verletzt“ (RZ-VRU-13)

„Radfahrerin bei Unfall mit Auto schwer verletzt“ (MA-VRU-34)

„74-Jährige stirbt bei Unfall mit Lkw“ (LN-VRU-5)

Satztyp 11 und Satztyp 5 machen zusammengekommen fast 2/3 der Überschriften aus. Am zweithäufigsten, jedoch mit insgesamt 10 Überschriften deutlich seltener als Satztyp 5, wurde Satztyp 1 „Auto erfasst VRU“ genutzt. Hier stehen Autofahrer*innen als Fahrzeug im Fokus der Handlung:

²⁶ Diese Einteilung ist maßgeblich orientiert an Te Brömmelstroet, wobei sie modifiziert wurde (2020: 8).

„Im Kreisel: Auto erfasst Radfahrer“ (MM-VRU-35)

„Opel kollidiert mit Radlerin“ (MA-VRU-13)

„Pkw erfasst Kind“ (MZ-VRU-40)

Der dritthäufigste Satztyp - Satztyp 10 „VRU verletzt sich“ - stellt eine Eigenart der deutschen Unfallberichterstattung dar. In diesen Sätzen wird ein VRU zum Agens und macht ihn oder sie zum alleinigen Urheber der Handlung und blendet dabei eine motorisierte Partei gänzlich aus:

„Radfahrer stürzt und verletzt sich“ (MZ-VRU-13)

„Radfahrer verletzt sich leicht“ (FP-VRU-4)

„Radfahrer prallt in Baienfurt gegen Autotür und verletzt sich“ (SZ-VRU-21)

Satztyp 3 „VRU von Auto erfasst“ war mit 7 Nennungen in Überschriften der vierthäufigste Satztyp. Hier wird die Kollision als von einem Fahrzeug ausgeführte Handlung dargestellt und ein VRU fokussiert:

„Kinder auf Schulweg von Auto erfasst“ (MM-VRU-37)

„Fußgängerin von Auto angefahren“ (NO-VRU-8)

„Radlerin von Auto erfasst und getötet“ (FP-VRU-12)

Erst im fünfhäufigsten Satztyp mit 6 Verwendungen wird die Handlung von Menschen hinter dem Steuer betont:

„Autofahrer drängt Radler von Straße“ (TA-VRU-11)

„Autofahrer fährt Fußgänger an - Zeugen gesucht“ (WZ-VRU-13)

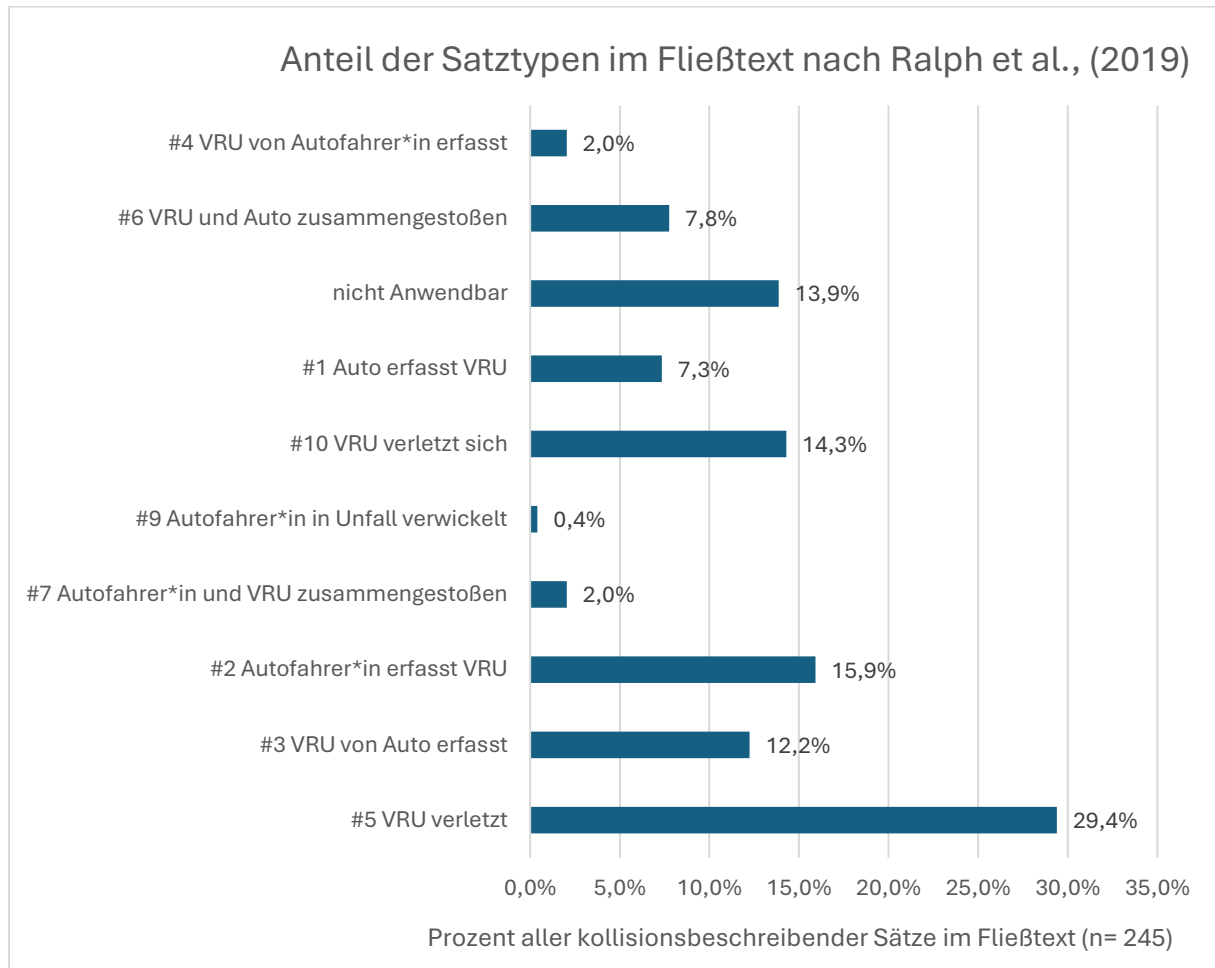
„Lindow: Auto überrollt Kinder“ (OZ-VRU-11)

Schlusslicht bilden die Satztypen 8, 9 und 7 mit jeweils zwei Verwendungen. Satztypen 8 „Auto in Unfall verwickelt“ (2 Verwendungen) und 9 „Autofahrer*in in Unfall verwickelt“ beziehen sich in diesem Fall auf eine berichtete „Unfallflucht“ oder eine „Fahrerflucht“. Eine weitgehend neutrale Formulierung bezüglich dem Framing von Verantwortung im Falle des Satztyps „Autofahrer*in und VRU zusammengestoßen“ findet sich in 2 Überschriften des Samples. 9 Überschriften haben nicht in das Satzschema gepasst, weil entweder keine Überschrift vorhanden war oder weil kein Bezug auf die Kollisionsparteien gemacht wurde, indem beispielsweise nur ein Ort genannt wurde. Insgesamt trat das Auto als Handelnde Partei in weniger als 1/3 der Überschriften auf (29,7%). Wenn Autofahrer*innen in Überschriften als

Agens inkludiert wurden, wurden sie wiederum dreimal so oft als Fahrzeug statt als Mensch inkludiert (75% Fahrzeug).

Fließtext:

Abbildung 4 Anteil der Satztypen im Fließtext nach Ralph et al., (2019)



Wie Abbildung 4 zu entnehmen, ist Satztyp 5, der beschreibt, dass ein VRU verletzt wurde oder von einer Kollision betroffen war, auch im Fließtext der am häufigsten genutzte Satztyp:

„Wie eine Polizeisprecherin am Sonntag sagte, gerieten zwei Kinder am Samstag unter den Geländewagen einer Frau.“ (OZ-VRU-11)

„In Zeitz ist ein zehn Jahre altes Mädchen bei einem Unfall verletzt worden.“ (MZ-VRU-6)

„Auf der Kreisstraße zwischen Schloßvippach und Eckstedt ist am Freitagvormittag ein Radfahrer tödlich verunglückt.“ (TA-VRU-4)

Im Unterschied zu den Überschriften werden Sätze, die das Auto oder Autofahrer*innen als Urheber*innen einer Handlung beschreiben häufiger genutzt (46,8% der Sätze und 29,7% der

Überschriften). Gleichzeitig ist auch im Fließtext die motorisierte Partei eher ein Fahrzeug statt ein Mensch wenn sie als Agens vorkommt (60%). Auch in Fließtexten ist der Satztyp 10 „VRU verletzt sich“ der dritthäufigste und beschreibt Kollisionen teilweise so, dass sie in Richtung Victim Blaming tendieren. Satztyp 11 und 8 wurden im Fließtext nicht genutzt um eine Kollision zu beschreiben. Der hohe Anteil der Satztypen unter „nicht Anwendbar“ ergibt sich daraus, dass häufig eine Beschreibung der Kollision nur anhand des Ortes vorgenommen wurde, ohne dabei die Kollisionsbeteiligten zu benennen, beispielsweise: „In der Selauer Straße in Weißenfels hat sich am Sonnabend gegen 17 Uhr ein Unfall ereignet.“ (MZ-VRU-2).

Verantwortungsverschiebung außerhalb der Satztypen nach Ralph et al., (2019: 665f). Häufig wird der „übersehen“ oder „Vorfahrt nehmen“ repräsentativ für eine Kollision genutzt und dadurch eine Beschreibung des Aufeinandertreffens der Kollisionsbeteiligten ausgelassen. So geschehen in 7 Artikeln, welche diesem Muster folgen:

„Ein 43 Jahre alter Radfahrer ist am Dienstagmorgen gegen 8 Uhr bei einem Unfall an der Kreuzung von Waldstraße und Horstweg in der Teltower Vorstadt verletzt worden. Wie die Polizei mitteilt, hatte ein Autofahrer (36) nicht ausreichend auf den Verkehr geachtet und den Radfahrer übersehen. Dieser wurde zu weiteren Untersuchungen in ein Krankenhaus gebracht. Sein Rad wurde vor Ort gesichert.“ (MA-VRU-10)

„Bei einem Unfall an der Kreuzung von Schönermarker und Wittstocker Straße in Kyritz ist am Donnerstag gegen 7.30 Uhr eine 56-jährige Radfahrerin schwer verletzt worden. Ein 73-jähriger Mercedes-Fahrer hatte ihr beim Abbiegen die Vorfahrt genommen. Die Frau wurde von Mitarbeitern des Rettungsdienstes ins Krankenhaus gebracht.“ (MA-VRU-34)

„Zu einem ähnlichen Unfall kam es am Sonnabend am Nauener Tor, als ein Autofahrer einen Radler beim Abbiegen übersah. Der Radfahrer wurde an Schulter und Hüfte verletzt.“ (MA-VRU-3)

Teilweise wurden Formulierung genutzt, welche keine Kausalsätze enthielten, und in beinahe absurder Weise umschreiben, dass eine von Autofahrer*innen ausgehende Handlung ein VRU verletzt hat:

"[...] Aus bislang ungeklärter Ursache kam sie mit dem Fuß nicht mehr vom Gaspedal, sondern beschleunigte rückwärts und prallte mit dem Fahrzeugheck gegen die Hausmauer. Zwischen der Mauer und dem Fahrzeug stand eine 48-jährige Penzbergerin. Sie wurde bei dem Unfall eingeklemmt. Die Frau kam mit schweren Verletzungen mit dem Hubschrauber ins Unfallklinikum Murnau, wie die Polizei am Sonntag weiter mitteilte.“ (MM-VRU-27)

In 4 Artikeln wurde berichtet, dass Autofahrer*innen eine Kollision nicht mehr hätten verhindern konnten:

„Ein 20-jähriger Pkw-Fahrer konnte mit seinem Kleinwagen dem querenden Senior nicht mehr ausweichen und erfasste ihn.“ (OZ-VRU-2).

„Obwohl der Vater seinen Sohn noch festhielt, konnte die Autofahrerin nicht mehr verhindern, dass sie mit ihrem Wagen über einen Fuß des Jungen fuhr.“ (MM-VRU-9)

Victim Blaming: Kontrafaktische Formulierungen implizieren, dass hätte sich ein VRU anders verhalten, eine Kollision oder Verletzung hätte verhindert werden können. In 12 von 111 Unfallberichten wurden solche Aussagen gefunden. Die meisten davon sind Aussagen, dass ein VRU „plötzlich“ oder „unvermittelt“ auf die Straße gelaufen ist:

„Sie sei plötzlich auf die Fahrbahn gelaufen.“ (WZ-VRU-2)

„Ein 60-jähriger Fahrer eines VW-Transporters war dabei laut Angaben der Polizei gegen 11.45 Uhr aus Richtung Amundsenstraße in Richtung Bahnhof Park Sanssouci unterwegs, als nach ersten Angaben eine 50-jährige Fußgängerin unvermittelt auf die Straße trat.“ (MA-VRU-15)

„Plötzlich lief das Kind jedoch auf die Fahrbahn.“ (MM-VRU-9)

„In Höhe der Straße Germendonks Kamp wollte der Junge die Straße an einer Querungshilfe überqueren. Dann sei er unmittelbar auf die Fahrbahn gefahren und dort seitlich von dem Fahrzeug eines 23-Jährigen mitgerissen worden, teilt die Polizei mit.“ (WZ-VRU-11)

„Eine 65-jährige Renault-Fahrerin war aus Richtung Askanische Straße in Richtung Mariannenstraße unterwegs, als plötzlich das Mädchen die Fahrbahn querte.“ (MZ-VRU-32).

Auch eine Referenz darauf, dass eine Radfahlerin keinen Helm trug (WZ-VRU-4) und dass ein Fußgänger eine Straße „30 Meter vor dem Fußgängerüberweg“ querte (WZ-VRU-10) wurden berichtet. Der folgende Artikel aus der Rhein-Zeitung aus Rheinland-Pfalz vom 13.06.2023 suggeriert, dass ein Radfahrer, wenn er nicht durch seine „nahezu mittige“ Fahrweise provoziert hätte, auch nicht verletzt worden wäre:

„Hat Radfahrer provoziert? Polizei sucht nach Unfall bei Waldesch Zeugen. Boppard/Waldesch. Auf der Hunsrückhöhenstraße kam es am Donnerstag gegen 16 Uhr zu einem Verkehrsunfall zwischen einem Fahrradfahrer und einem schwarzen Auto mit Frankfurter Kennzeichen. Das teilte die Polizei Boppard am Samstag mit. Demnach

befuhr der Radfahrer, der mit einem älteren Tourenrad in Richtung Waldesch/Koblenz unterwegs war, nach Angaben des späteren Unfallgegners nahezu mittig und offenbar provozierend auf der dort einspurigen Fahrbahn, sodass sich mehrere Fahrzeuge hinter dem Radfahrer aufstauten und zunächst nicht überholen konnten. Unmittelbar nach einer Kuppe überholte der nachfolgende Autofahrer den Radfahrer, wobei der Radfahrer stürzte und sich leicht verletzte. [...] (RZ-VRU-8)

Vergleich der direkten und indirekten Verantwortung und dem Verantwortungsframing:

Kontrafaktische Formulierungen und Satztypen welche die Verantwortung für eine Kollision maßgeblich bei VRU framen (Satztyp 10 „VRU verletzt sich“) kamen am häufigsten in den Berichten vor, aus denen gleichzeitig hervorging, dass Autofahrer*innen direkt verantwortlich für eine Kollision waren, weil sie einen VRU „übersehen“, einen Mindestabstand nicht eingehalten, die Kontrolle über ihr Fahrzeug verloren oder Fahrer*innenflucht begangen haben. 21 der insgesamt 59 Unfallberichte in denen Autofahrer*innen direkt verantwortlich gemacht wurden wiesen diese sprachlichen Mittel auf, welche VRU als selbst verantwortlich framen. So etwa in einem Artikel der schwäbischen Zeitung dessen Überschrift „Radfahrer prallt in Baienfurt gegen Autotür und verletzt sich“ (SZ-VRU-21) bereits präsentiert wurde. Hier wurde im Fließtext direkt ein Beifahrer verantwortlich gemacht, beim Öffnen seiner Autotür nicht auf den Radweg geachtet zu haben (SZ-VRU-21). Als Kollisionsbeschreibung im Fließtext wird jedoch formuliert:

„Gegen eine geöffnete Autotür geprallt ist ein Radfahrer am Dienstagabend gegen 18.15 Uhr in der Waldseer Straße von Baienfurt.“ (SZ-VRU-21)

Im Artikel der Ost-See Zeitung vom 08.06.2023 wird die Kollision mit dem Satz „Die Frau war mit einem Pkw kollidiert.“ (OZ-VRU-5) beschrieben, ein paar Zeilen später wird im Artikel jedoch berichtet: „Ein Pkw-Fahrer, der aus der Parkstraße in die Lange Straße einbiegen wollte, übersah die Radfahrerinnen offenbar.“ (OZ-VRU-5). Die acht Überschriften, die durch die in Satztyp 10 ausgedrückten sprachlichen Mittel beschreiben, dass sich ein VRU alleinverschuldet verletzt hat, bezogen sich laut Unfallbericht in 4 Fällen auf Kollisionen die direkt von Autofahrer*innen zu verantworten waren. Aus den Fließtexten der Artikel mit den Überschriften „Unfall in Leeste Pedelec-Fahrerin verletzt sich“ (WK-VRU-6) und „Radfahrer stürzt nach Kollision“ (MA-VRU-31) geht in beiden Fällen hervor, dass die Radfahrerinnen von einem Autofahrer „übersehen“ wurden. Aus dem Fließtext mit der Überschrift „Radfahrer stürzt und verletzt sich“ (MZ-VRU-13) geht hervor, dass ein Autofahrer dem Radfahrer die Vorfahrt nahm. Der Artikel der schwäbischen Zeitung mit der Überschrift „Radfahrer prallt in Baienfurt gegen Autotür und verletzt sich“ (SZ-VRU-21) wurde bereits zitiert, auch mit dem Verweis darauf, dass hier nicht der Radfahrer gegen eine Autotür prallte, sondern ein Beifahrer nicht

auf die Radfahrer auf dem Radweg achtete. Der Artikel „Radler gestürzt“ der Berliner Zeitung offenbart im Fließtext:

„Bei einem Unfall auf der Chausseestraße stieß am Freitagnachmittag ein Mann (49) mit seinem Auto beim Abbiegen in eine Grundstückseinfahrt mit einem Radler (27) zusammen.“ (BZ-VRU-4).

Am zweithäufigsten finden sich kontrafaktische Formulierungen und Victim Blaming Satztypen in Berichten, in denen die Verantwortung nicht thematisiert wurde oder keine klare Kollisionsrichtung ablesbar ist. Gerade weil verschiedene Satztypen und kontrafaktische Formulierungen oft den Unfallbericht so framen, dass keine klare Kollisionsrichtung bzw. Kausalität ablesbar ist, ist selten ein Unfallbericht zwischen VRU und Autofahrer*innen mit indirekter Verantwortung kodiert worden. So bspw. in einem Artikel der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung vom 07.06.2023:

„[...] Sie war auf dem Radweg der Filder Straße in Richtung Boltenschütt unterwegs. Ein 70-jähriger Autofahrer wollte von einer Seitenstraße auf die Filder Straße abbiegen. Bei dem Zusammenstoß verletzte sich die 67-Jährige schwer am Kopf. Sie trug keinen Fahrradhelm. [...] (WZ-VRU-4)

Zwar könnte man aus der Beschreibung der Kollisionssituation deuten, dass es sich um eine Verfehlung des Autofahrers handelt, da die Radfahrer*in auf einem Radweg geradeaus fuhr, und der Autofahrer ihre Spur kreuzen musste, jedoch wird gerade das nicht explizit beschrieben, nur durch einen Verweis darauf, dass der Autofahrer „abbiegen wollte“. Gleichzeitig liegt der Fokus auf der Radfahrer*in, die „sich“ verletzt hat (Satztyp 10) und keinen Helm trug (kontrafaktische Formulierung). In den 4 Artikeln in denen VRU direkt für eine Kollision verantwortlich gemacht wurden, weil sie ihrerseits Vorfahrt missachtet oder die falsche Spur genutzt haben, kommen kontrafaktische Formulierungen und Victim Blaming Satztypen kaum vor. 2 der zuvor zitierten 8 Überschriften nach Satztyp 10 sind deckungsgleich mit einer direkten Verantwortung für ein/eine VRU laut Unfallbericht. Im Fließtext entfallen zwei der insgesamt 35 Sätze nach Satztyp 10 und eine der insgesamt 11 kontrafaktischen Formulierungen auf die 4 Unfallberichte in denen VRU laut Unfallbericht direkt verantwortlich waren. In 11 der 111 Unfallberichte zwischen VRU und Autofahrer*innen wurde überhaupt kein menschlicher Fahrer oder Fahrer*in eines Autos genannt.

6.7 FF3 Zusammenfassung und Diskussion

In der deutschen Unfallberichterstattung konnten wie auch im internationalen Vergleich sprachliche Mittel identifiziert werden, welche auf subtile, aber dennoch konsistente Weise die Verantwortung für Kollisionen bei Autofahrer*innen ausblenden und bei VRU wiederum

überbetonen (Keliikoa, 2022: 7; Magusin, 2017: 65; Ralph et al., 2019: 667ff Scheffels et al., 2019: 1; Te Brömmelstroet, 2020: 1). Dabei sind teilweise sprachliche Formulierungen beobachtbar, die in Richtung Victim Blaming von VRU tendieren (Ralph et al., 2019: 667ff).

Um die Verschiebung der Verantwortung für Kollisionen von Autofahrer*innen zu VRU durch sprachliches Framing empirisch erfassen zu können, wurde sich an den Satztypen von Ralph et al. orientiert, die in unterschiedlichen Ausprägungen den Fokus des Satzes, die im Satz handelnde Partei (Agens) und die objekt- oder humanbasierte Sprache zusammenfassen und dadurch Aussagen über ein Verantwortungsframing zulassen (2019: 667) (siehe Kap. 5.2.4).

Der in dieser Studie in Überschrift und Fließtext am häufigsten verwendete Satztyp 5 „VRU verletzt“ inszeniert Kollisionen als zufällige Ereignisse – als wären sie einem VRU „einfach passiert“ („a crash “just happened” to the VRU“). Dabei wird das aktive Zutun einer zweiten Partei weitgehend oder gänzlich ausgeblendet (Ralph et al., 2019: 667). So geht aus Unfallberichten der untersuchten Stichprobe beispielsweise hervor, dass Kinder wie aus dem nichts unter SUV’s „gerieten“ (OZ-VRU-11), auf Motorhauben „flogen“ (SA-VRU-3) oder – am häufigsten – einfach „verletzt“ wurden. Satztyp 5 wurde in den Überschriften der Unfallberichte, konsistent mit den Befunden vorangegangener Forschung, am häufigsten identifiziert. In dieser Studie betrug der Anteil 55%, während er in Untersuchungen auf Hawaii bei 59,9% (Keliikoa et al., 2022: 8), in den USA bei 52% (Ralph et al., 2019: 667) und in den Niederlanden bei 70% lag (Te Brömmelstroet, 2020: 8)²⁷. Wenn dieser Satztyp in Überschriften vorkommt, kann dies den Eindruck erwecken, VRU wären wie von Geisterhand gestürzt – vor allem dann wenn er in Kombination mit Wörtern wie „Abbiegeunfall“ vorkommt: „Verletzte Radfaherin nach Abbiegeunfall“ (MA-VRU-29) (Ralph et al., 2019: 665ff).

Im Kontrast dazu wurde der Satztyp „Autofahrer*in erfasst VRU“, der das aktive Zutun von Autofahrer*innen betont, nur in 5,4% der Überschriften genutzt, wenngleich in mehr als der Hälfte der Kollisionen Autofahrer*innen als direkt oder indirekt verantwortlich berichtet wurden. Auch diese Verteilung ist konsistent mit den Ergebnissen von Ralph et al. (3%) (2019: 667), Keliikoa et al. (7%) (2022: 8) und Te Brömmelstroet (8,6%) (2020: 8). Inkonsistent mit der bisherigen Forschung ist hingegen die Verteilung der Satztypen im Fließtext, wo weiterhin Satztyp 5 „VRU verletzt“ der am häufigsten genutzte Satztyp war. Auf Hawaii (37,3%) (Keliikoa et al., 2023: 8) und den gesamten USA (40%) (Ralph et al., 2019: 667) wurde im Gegensatz dazu Satztyp 4 („VRU von Auto erfasst“) am häufigsten nachgewiesen. Dennoch ergibt sich aus den Inhalten der Überschriften und denen im Fließtext eine große Diskrepanz: Während

²⁷ Te Brömmelstroet analysierte nur die Überschriften von Artikeln, weshalb die Daten aus dieser Studie nicht berücksichtigt werden, wenn Satztypen über Fließtext und Überschriften hinweg verglichen werden (2020: 8).

das Auto oder Autofahrer*innen nur in einem Drittel der Überschriften auftauchten, waren es im Fließtext etwas weniger als die Hälfte – gemessen an allen Satztypen im Fließtext. Dabei lag der Fokus der Sätze, in denen Autofahrer*innen als handelnde Partei ausgemacht wurden, in den Überschriften (69%) und Fließtexten (62%) meist auf den Autofahrer*innen (Satztypen 1 und 2) und nicht, wie in der Forschung identifiziert auf VRU (Satztypen 3 & 4) (Keliikoa, 2022: 5; Ralph et al., 2019: 667; Te Brömmelstroet, 2020: 8). Dennoch war der Fokus insgesamt – wie aus vorangegangenen Studien bekannt – hauptsächlich auf den VRU, denen etwas „passiert“ ist (Keliikoa, 2022: 5; Ralph et al., 2019: 667; Te Brömmelstroet, 2020: 8). Autofahrer*innen und ihre Handlungen treten in der Berichterstattung hingegen in den Hintergrund – mitunter auch deshalb, weil sie überwiegend nicht als eigenverantwortliche Person, sondern als objektifiziertes Fahrzeug auftraten. Mit bisheriger Forschung ist also auch übereinstimmend, dass – wenn Autofahrer*innen in Überschriften als Agens inkludiert wurden – sie wiederum dreimal so oft als Fahrzeug anstatt als Mensch beschrieben wurden (75% Fahrzeug) und im Fließtext in mehr als der Hälfte der Fälle (60%). Dies entfernt die Autofahrer*innen laut Magusin nicht nur aus der Handlung und somit auch aus der Verantwortung, sondern ist gleichzeitig Ausdruck davon, dass eine Kollision wie die Fehlfunktion einer Maschine geframed wird, statt als Resultat von beeinflussbaren unabhängigen Variablen (siehe Kap. 2.5) (Magusin, 2017: 81). Konkret nimmt Letzteres im Fließtext teils befremdliche Ausprägungen an, wenn zunächst die Handlung eines Menschen beschrieben wird, im Falle des Aufeinandertreffens von VRU und Autofahrer*in im Satz jedoch ausschließlich das Fahrzeug eine Handlung vollzieht. Dies ist etwa bei Satztyp 1 der Fall, wenn folgende Beschreibungen auftreten: „Der 29 Jahre alte Mann habe sein Auto am Transporter vorbeigesteuert. Sein Wagen habe dann eines der drei Kinder erfasst.“ (SA-VRU-3). In elf Unfallberichten waren auch über die Satztypen hinaus überhaupt keine Menschen hinter dem Steuer von Fahrzeugen abgebildet, was den von Magusin zitierten Eindruck einer Maschinenfehlfunktion weiter verstärkt (ebd. 81). Dieser Anteil war jedoch geringer als in der Studie von Ralph et al. in den USA, wo er bei 27% lag (2019: 667). Dass im Gegenteil ein VRU zu seinem Fortbewegungsmittel objektifiziert wird, kommt in nur zwei Artikeln der Stichprobe vor („In der Folge kollidierten Auto und Fahrrad in einem Kreuzungsbereich.“ (TA-VRU-3) „Zu einer Kollision mit einem Auto und einem Pedelec ist es am Dienstagabend in Leeste gekommen“ (WK-VRU-6)). Fevyer & Aldred hatten zuvor in London keine solchen Objektifizierungen von VRU vorgefunden (2022: 770).

Abseits dieser Satztypen wurde in dieser Studie zudem im Moment der Kollisionsbeschreibung häufiger eine Abwesenheit von Kausalsätzen gefunden. So wurde in einem Unfallbericht der Kollisionshergang etwa dahingehend beschrieben, dass „zwischen der Mauer und dem Fahrzeug“ (MM-VRU-27) ein Mensch stand und die Handlung der Autofahrerin nur daraus

bestand, gegen eine Mauer zu fahren – nicht aber gegen den Menschen. Darüber hinaus wurde in einigen Fällen die in der Kollision enthaltene Gewalt ausgeblendet, wenn zur Beschreibung der Kollision nur berichtet wurde, dass Autofahrer*innen einen VRU „übersehen“ oder „die Vorfahrt genommen“ haben, nicht aber beschrieben wurde, dass VRU und Autofahrer*innen kollidiert sind. So wurden VRU infolge des „Übersehens“ verletzt (oder haben sich verletzt, wenn Satztyp 10 verwendet wurde), nicht aber durch den Zusammenstoß zwischen einer tonnenschweren Maschine und einem ungeschützten Körper.

Wenn in den Berichtsstrukturen Autofahrer*innen gänzlich ausgelassen werden, die Gewalt einer Kollision verschleiert wird oder anstatt der Fahrer*innen ihre Fahrzeuge als handelnde Akteur*innen hingestellt werden, so wird insgesamt der Fokus auf VRU verschoben und die Autofahrer*innen als handelnde Instanz entfernt. Dadurch werden nicht nur strukturelle Ursachen sondern auch die Verantwortung der Autofahrer*innen weitgehend ausgeblendet. Parallel zu Ralph et al. kann an dieser Stelle also der Schluss gezogen werden, dass die Unfallberichterstattung subtil aber konsequent („subtly, but consistently“) Autofahrer*innen von Verantwortung befreit und diese auf VRU verschiebt (Ralph et al., 2019: 7).

Die Studien, welche sich mit der Analyse der Satztypen nach Ralph et al. (2019) befassen untersuchen zudem die Zusammensetzung des Samples nach „agentive“ und „non-agentive“ – also nach Sätzen, die eine Handlung inklusive einer ausführenden Partei abbilden (Satztypen 1-4) und Sätzen, die keine handelnde Partei abbilden (Satztypen 5-9). Daraus leiten sie ab, wie oft Autofahrer*innen generell aktiv beteiligt innerhalb einer Kollision auftauchen und welche Partei dabei wiederum Fokus des Satzes ist (Keliikoa et al., 2022: 5; Ralph et al., 2019: 667; Te Brömmelstroet, 2020: 7). Das Verhältnis von kollisionsbeschreibenden Sätzen mit Agens und solchen ohne Agens zeigte sich im Sample deutscher Unfallberichterstattung in etwa ausgeglichen (54% der Sätze wiesen keinen Agens auf). In Vorgängerstudien waren die Anteile der „non-agentive“-Sätze geringer: in den USA lagen sie bei 35% (Ralph et al., 2019: 667), in der hawaiianischen Studie bei 23,5% (Keliikoa, 2022: 5). Dies bedeutet jedoch nicht, dass in dieser Studie somit vergleichsweise häufiger die motorisierte Partei als handelnde Partei abgebildet wurde und eine Verantwortungsverschiebung hinzu VRU seltener der Fall war. Denn in 28% der „agentive“-Sätze wurde der Agens nicht etwa den Autofahrer*innen zugewiesen, sondern den VRU – ausgedrückt durch den eigens für diese Studie erstellten Satztyp 10 „VRU verletzt sich“. Konkret bedeutet das, dass in 28% der Sätze, welche handelnde Akteur*innen abbilden, Radfahrer*innen oder Fußgänger*innen sprachlich als selbst verantwortlich für die ihnen zugefügten Verletzungen geframed wurden. Satztyp 10 verdeutlicht jedoch nicht nur die Verantwortungsverschiebung auf VRU, sondern konstituiert nach Ansicht dieser Studie darüber hinaus Victim Blaming, da VRU – selbst, wenn im Unfallbericht die direkte oder indirekte Verantwortung von Autofahrer*innen mitberichtet wurde

– in der unmittelbaren Kollisionsbeschreibung als alleinig handelnde Verursacher*innen dargestellt werden.

Vor dem Hintergrund von Priming-Effekten (siehe Kap. 3.3.2) erzeugen Überschriften mit Satztyp 10, wie etwa „Radfahrer stürzt und verletzt sich“ (MZ-VRU-13), naheliegenderweise den Ersteindruck, dass VRU sich ohne jegliches Zutun von Autofahrer*innen verletzt haben – selbst, wenn im Fließtext die direkte oder indirekte Verantwortung von Autofahrer*innen berichtet wird. So wird die eigentliche Ursache – die strukturellen Risiken der Automobilität – gänzlich ausgeblendet und eine Problematisierung dieser mehr als unwahrscheinlich. Satztyp 10 kommt in den untersuchten Überschriften am dritthäufigsten vor und damit häufiger als Sätze, in denen Autofahrer*innen direkt die Handlung ausführen (Satztyp 2 „Autofahrer*in erfasst VRU“).

Neben dieser Form des Victim Blaming wurden nach dem Vorbild von Ralph et al. kontrafaktische Formulierungen in Unfallberichten identifiziert, die hauptsächlich beschreiben, dass VRU „plötzlich“ oder „unvermittelt“ auf die Straße traten oder sich nicht auf einem Fußgängerüberweg befanden, als sie von einem Auto erfasst wurden (2019: 668). Solche Darstellungen framen das Verhalten von VRU als ausschlaggebend für die Kollision und verstärken so den Eindruck einer Mit- oder Alleinverantwortung der Betroffenen (Branscombe, et al., 1996: 1061). Dabei fand sich auch einmal ein Verweis darauf, dass eine Frau keinen Fahrradhelm trug (WZ-VRU-4), was von Public Health-Akteur*innen kritisch gesehen wird (siehe Kap. 4.5.1). Denn der Hinweis auf das Tragen eines Fahrradhelms betont die individuelle Verantwortung von VRU für ihre eigene Verkehrssicherheit zu sorgen. Dabei werden jedoch die strukturellen und gesellschaftlichen Bedingungen außer Acht gelassen, die überhaupt erst zum substantiellen und mittlerweile normalisierten Risiko einer Verletzung in öffentlichen Verkehrsräumen geführt haben (Culver, 2020: 148). Beispiele dafür finden sich auch in dieser Stichprobe, wenn in einem Unfallbericht etwa berichtet wird, wie eine Radfahrerin auf dem Fahrradweg von einem unachtsamen Autofahrer angefahren wurde und dann mit dem Verweis darauf, dass sie keinen Helm trug, auch ihre Verantwortung in den Fokus gerückt wurde (WZ-VRU-4). Besonders zu problematisieren ist in diesem Zusammenhang ein Unfallbericht der Rhein-Zeitung (RZ-VRU-8), worin nahegelegt wird, dass ein Radfahrer durch seine Fahrweise (er war mittig auf der Fahrbahn gefahren) eine Kollision „provoziert“ habe. Es fraglich, ob in jedem anderen Kontext außer dem Straßenverkehr eine fahrlässige Körperverletzung dadurch gerechtfertigt werden könnte, einer anderen Person für einen Moment im öffentlichen Raum im Weg zu stehen.

Während die internationalen Studien solche kontrafaktischen Formulierungen in einem Drittel (Ralph et al., 2019: 668) und einem Viertel (Keliikoa et al., 2022: 6) der Artikel identifiziert

haben, sind es in dieser Studie mit elf Prozent deutlich weniger. Würde man jedoch – wie diese Studie nahelegt – auch die Verwendung von Satztyp 10 als Victim Blaming begreifen, so weisen 33% der Artikel explizite Victim Blaming-Tendenzen auf, die über die bloße Verantwortungsverschiebung hinausgehen. Diese Ergebnisse widersprechen damit etwa einer aktuellen Studie aus London, die keine Anhaltspunkte für Victim Blaming in Unfallberichten und darüber hinaus keine aktive Rolle von VRU in Unfallberichten ausfindig machen konnte (Fevyer & Aldred, 2022: 774).

In kontrafaktischen Formulierungen wird das Verhalten von VRU als Ursache der Kollision geframed, indem suggeriert wird, dass ihr Handeln die Kollision hätte verhindern können. Im Gegensatz dazu wurde die Verantwortung von Autofahrerinnen in einigen Fällen durch Formulierungen wie „konnte [...] nicht mehr verhindern“ oder „konnte [...] nicht mehr ausweichen“ relativiert, da sie implizieren, dass die Kollision unvermeidbar war (Kühne & Schemer, 2015: 387). Das Experiment von Kühne und Schemer konnte zeigen, dass solche Formulierungen die wahrgenommene Handlungsfähigkeit der Autofahrerinnen maßgeblich reduzieren und dadurch auch seltener zu befürwortenden Einstellungen gegenüber gesellschaftlichen Lösungen für die gewaltsamen Folgen der Automobilität führen (2015: 387).

Die anhand dieser Forschungsfrage aufgedeckten Tendenzen zur subtilen jedoch systematischen Verantwortungsverschiebung von Autofahrer*innen zu VRU – wie es auch Victim Blaming-Tendenzen tun – können vor dem Hintergrund des in Kapitel 2 geschilderten kulturgeschichtlichen Siegeszuges des Autos und der damit verbundenen sozialen Rekonstruktion der Straße zum Ort der Geschwindigkeit interpretiert werden. Eine so geartete Unfallberichterstattung ist aus dieser Perspektive Ausdruck einer mittlerweile hundertjährigen Vorherrschaft des Autos in öffentlichen Räumen und der weit verbreiteten gesellschaftlichen Ansicht, dass alle anderen Verkehrsteilnehmer*innen außer dem Auto eine geringere Berechtigung haben sich auf den Straßen frei zu bewegen (Gilbert & Te Brömmelstroet, 2024: 242ff).

Wenn – wie FF1 herausgearbeitet – das Wort „Unfall“ von dieser und zahlreichen referierten Studien einen Euphemismus darstellt, der die Systematik und Gewalt von Verkehrskollisionen verdeckt, und keine Handlungsoptionen zur Vermeidung anbietet (siehe Kap. 6.3) und darüber hinaus Kollisionsverantwortung konstant zu VRU verschiebt, wird das Wort selbst zum Instrument des Victim Blaming: „the use of the word 'accident' can both excuse irresponsible road behaviour and discriminate against victims, particularly VRUs“ (Magusin, 2017: 71). Die gesellschaftliche Priorisierung des Autos und die beinahe hundertjährige Tradition der Verkehrserziehung von VRU zur „korrekten“ Verhaltensweise im Verkehr als Lösung für Kollisionen im Straßenverkehr (Sachs, 1992: 29) spiegelt die gesellschaftliche Debattenlage

in den Berichtsstrukturen deutscher Lokalzeitungen wider: „This reflects the social reality of pedestrians, one that prioritizes vehicle traffic over pedestrian safety and enforces both physical and rhetorical car dominance“ (Magusin, 2017: 89).

Forschungsfrage 3 („Wie wird durch Framing die Verantwortung von Kollisionen zwischen VRU und Autofahrer*innen in der Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitungen zwischen den beiden Kollisionsparteien aufgeteilt?“) kann somit dadurch beantwortet werden, dass die Verantwortung für Kollisionen maßgeblich bei VRU verortet werden, während strukturelle Faktoren oder die Verantwortung von Autofahrer*innen weitgehend ausgeblendet werden. Dies geschieht konkret durch ein Framing, welches Autofahrer*innen objektiviert oder gar ganz auslässt und sich stattdessen auf VRU fokussiert – insbesondere durch Sätze, die VRU als alleinige Verursacher*innen von Kollisionen darstellen, kontrafaktische Formulierungen nutzen, die Gewalt der Kollisionen verschleiern und durch fehlende kausale Verbindungen die Kollisionshergänge sowie die Handlungsräume von Autofahrer*innen systematisch irreführend darstellen.

6.8 FF4 Ergebnisse

Um ein stärker holistisches Framing zu erheben, wurde sich an den Frames von Magusin bedient, der einen „Human“- , „Factual“- und „Crime“-Frame in der Unfallberichterstattung identifiziert (2017: 87). Den größten Teil der Stichprobe machte der faktische Frame aus (30 von 256, 88%). In diesem Frame wird in sachlicher Sprache das Geschehene wiedergegeben, der Ort benannt, an dem eine Kollision stattfand, die Verletzungen der jeweiligen Parteien berichtet, etwaige Straßensperrungen und Staus sowie der Einsatz von Rettungskräften geschildert. Der Kriminalität-Frame (23 von 256, 9%) übernimmt die im faktischen Frame enthaltenen Informationen und präsentiert sie ebenfalls auf eine nicht emotionalisierende Art. Darüber hinaus beinhaltet er jedoch Informationen bezüglich etwaiger Ermittlungsverfahren gegen Unfallverursacher*innen oder andere Maßnahmen wie etwa der Entzug von Führerscheinen. In einem untersuchten Artikel wird zudem von einer vorsätzlichen Kollision (WZ-VRU-18). Der Kriminalität-Frame inkludiert auch Unfallberichte, in denen nach Zeug*innen gesucht wurde sowie alle Fälle von Fahrer*innenflucht. Im humanen Frame (7 von 256, 3%) ändert sich im Vergleich zu den Informationen, die im faktischen Frame wiedergegeben werden, wenig, jedoch wird in diesem Frame emotionalere Sprache verwendet – etwa wenn statt Kollision von „Unglück“ oder einem „tragischen Unfall“ (MM-VRU-13) die Rede ist oder jemand „tödlich verunglückte“ (TA-VRU-4). In einem Artikel wird darauf verwiesen, dass „Seelsorger vor Ort“ (LN-VRU-5) und Unfallopfer und Unfallverursacher „verwandt“ (LN-VRU-5) waren, sodass eine humanere Perspektive auf die Kollision

eingenommen wird. Die zwei Artikel, die zuvor bezüglich FF1 in der „human storyline“ der WHO vorgestellt wurden, sind hier auch vorzufinden.

6.9 FF4 Zusammenfassung und Diskussion

Wie bereits nach der Präsentation der Ergebnisse zu FF1 zu erwarten war, ist auch in der ganzheitlichen Betrachtung der Kollisionsbeschreibungen im Straßenverkehr wenig Varianz zu finden. Konsistent mit den beiden Studien, welche diese Frames erhoben haben, ist auch in der deutschen Unfallberichterstattung der faktische Frame der am häufigsten genutzte (Magusin, 2017: 87; Keliikoa, 2022: 6). Jedoch fällt dabei der Anteil der beiden anderen Frames deutlich geringer aus als in diesen Vorgängerstudien. Wie auch in der Studie von Magusin zeigte die Analyse der deutschen Unfallberichterstattung den Kriminalität-Frame am zweithäufigsten und den humanen Frame am dritthäufigsten (2017: 87). In der hawaiianischen Studie war diese Reihenfolge umgekehrt (Keliikoa, 2022: 6). In einem spezifischen Kriminalität-Frame wird zudem die „victim villain storyline“ nach Connor & Wesolowski (2004: 152) wiedergefunden, wenn von einer Fahrerin gesprochen wird, die „zunächst einen Skateboardfahrer anfuhr“ und „sich dann aus dem Staub machte“ (MM-VRU-36). Abseits davon konnten jedoch keine Inszenierungen eines „villains“ gefunden werden – ähnlich der Studienbefunde von Beullens et al. (2008: 551)

Laut Magusin ist der faktische Frame für Public Health-Kontextualisierungen ungeeignet: „in these cases, the reader is not prompted to care about reducing these fatalities, as there is no appeal to emotion or to systemic societal issues“ (2017: 87). Anders ist das hingegen beim Kriminalität-Frame, für den die Autorin postuliert, dass den Autofahrer*innen dadurch stärker bewusst werden könnte, dass eine Kollision nicht bloß ein „Unfall“ mit „Kollateralschäden“ ist, sondern das Verletzen oder Töten von Menschen weitreichende Konsequenzen hat (Magusin, 2017: 87f). Zuletzt geht die Autorin davon aus, dass ein humanes Framing mehr Sympathie für die Kollisionsoffer zur Folge haben kann (2017: 87). Ob sich diese Humanisierung der Unfallberichterstattung jedoch tatsächlich auf die Wahrnehmung von Kollisionen als veränderbare gesellschaftliche Größe auswirkt ist in der Forschung weiterhin umstritten. Während Autor*innen wie Te Brömmelstroet vor dem Hintergrund des Befundes einer weitgehenden Abwesenheit des „human element“ in der Unfallberichterstattung eine generelle Humanisierung der Unfallberichterstattung befürworten würden (2020: 9), beziehen sich die Studien von Naziz (2020: 772) und Beullens et al. (2008: 550) auf den verwandten "human interest frame" von Smekto & Valkenburg (2000: 95) und kommen stattdessen zu dem Schluss, dass eine primär auf "human interest" ausgerichtete Berichterstattung wahrscheinlich keinen positiven Einfluss auf die Erreichung von Public Health-Zielen hat. Naziz fasst dies folgendermaßen zusammen: „the human interest frame can cause heightened feeling of

compassion, anger and frustration. However, it is less likely to construct any clear policy preference. This frame is likely to build public support in favor of immediate action such as rehabilitation of the victims and their family members.” (2020: 771). Beullens et al. vermuten, dass Public Health-Framings innerhalb vom „human interest“-Frame nicht zwangsläufig wirksam sind, weil die in diesem Frame enthaltenen Informationen weniger gut erinnert werden können (Valkenburg et al., 1999: 566 zitiert nach Beullens et al., 2008: 552). So ist es zwar wahrscheinlich, dass Rezipient*innen beispielsweise Sympathie für die Kinder empfinden, die im Artikel des Münchner Merkurs von der Feuerwehr Rettungsteddys geschenkt bekommen haben, um ihr Trauma zu verarbeiten (MM-AA-2), oder dass sie die Tragödie der Angehörigen der Frau aus dem Artikel der Lübecker Nachrichten nachvollziehen können, die in ihrer Einfahrt von einem Verwandten überfahren wurde (LN-VRU-5), jedoch ist nicht davon auszugehen, dass aus dieser Sympathisierung Schlussfolgerungen für die Veränderung der strukturellen Rahmenbedingungen der Automobilität gezogen werden. Forschungsfrage 4 („Welche Frames nach Magusin (2017) lassen sich in der Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitungen identifizieren?“) kann also an dieser Stelle damit beantwortet werden, dass alle drei Frames vorkommen, der faktische Frame aber deutlich überwiegt. Daraus folgt, dass das ganzheitliche Framing der Unfallberichte mit hoher Wahrscheinlichkeit weder Sympathie für die Kollisionsbeteiligten hervorruft, noch die Problematisierung der gewaltsamen Folgen der Automobilität auf Rezipient*innenseite fördert (Magusin, 2017: 87ff).

6.10 FF5 Ergebnisse

Forschungsfrage 5 (Inwiefern unterscheidet sich die Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitungen über Kollisionen zwischen Autofahrer*innen und Autofahrer*innen und VRU?) beschäftigt sich damit, wie sich die Unfallberichterstattung zwischen den beiden Kollisionsarten entlang der Kategorien der vier vorherigen Forschungsfragen unterscheidet. Spezifischer werden das Public Health-Framing und die identifizierten Frames nach Magusin (2017: 87) anhand der Kollisionsarten (Auto-Auto-Kollision und Auto-VRU-Kollision) verglichen. Außerdem werden die Ergebnisse, die diese Studie gewonnen hat, anhand von Vergleichen der beiden unterschiedlichen Samples (nach Kollisionsart) getestet (Kuckartz & Rädiker, 2022: 113). Da ein primär thematisches Framing in keinem der Artikel nachgewiesen werden konnte, wird diese Kategorie beim Vergleich keine Rolle spielen.

Public Health Framing. Die einzige präventive Maßnahme, die genannt wurde, kam im Sample der VRU-Auto-Kollisionen vor. Die drei gefundenen Kontextualisierungen entfallen in zwei Fällen auf Auto-Auto Kollisionen und in einem Fall auf eine VRU-Auto Kollision. Die zwei Unfallberichte, welche die „Human Story“ nach WHO Empfehlungen verfolgen, bezogen sich jeweils auf eine unterschiedliche Kollisionsart (Gupta et al., 2021: 3). Auch die in den

Unfallberichten herangezogenen Quellen – nämlich überwiegend die Polizei – zeigen für beide Kollisionsarten ähnliche Ergebnisse (83% bei Auto-VRU Kollisionen, 80% bei Auto-Auto Kollisionen). Bezüglich der indirekten und direkten Verantwortungszuschreibung ergibt sich zwischen den beiden Kollisionsarten hingegen ein Unterschied: In Kollisionen zwischen Autofahrer*innen wurde die Verantwortung häufiger direkt berichtet (72%) als bei Kollisionen zwischen Autofahrer*innen und VRU (52%). In Bezug auf die verwendeten Substantive zeigt sich, dass eine Kollision nur dann als „Unglück“ beschrieben wurde, wenn VRU und Autofahrer*innen miteinander kollidierten (siehe Tab. 8).

Tabelle 8 Substantive nach Kollisionsart (gerundete Prozentwerte)

Substantive VRU-Auto Kollisionen	Substantive Auto-Auto Kollisionen
Unfall 66%	Unfall 61%
Zusammenstoß 18%	Zusammenstoß 16%
Kollision 8%	Kollision 11%
Unglück 4%	Aufprall 6%
Unfallflucht 3%	Crash 2%
Aufprall und Fahrerflucht zusammen 1%	Karambolage, Kettenreaktion, (missglücktes) Wende/Überholmanöver zusammen 4%

Wörter wie „Crash“, „Karambolage“, „Kettenreaktion“ oder „(missglücktes) Überhol-/Wendemanöver“ wurden überhaupt nicht zur Beschreibung von Kollisionen zwischen VRU und Autofahrer*innen genutzt. „Aufprall“ war wiederum nur einmal innerhalb der VRU-Auto-Kollisionen vertreten, während es sechs Prozent bei Auto-Auto Kollisionen ausmachte. Bei den genutzten Verben lassen sich zwischen den Unfallberichten der beiden Kollisionsarten die größten Unterschiede feststellen (siehe Tab. 9).

Tabelle 9 Verben nach Kollisionsart (gerundete Prozentwerte)

Verben VRU- Auto-Kollisionen	Verben Auto-Auto-Kollisionen
erfassen 24%	zusammenstoßen 24%
anfahen 16%	kollidieren 21%
zusammenstoßen 10%	auffahren 15%
stürzen 10%	prallen 11%
kollidieren 10%	krachen 9%
Streifen 4%	rammen 4%
Touchieren 3%	geraten (in Gegenverkehr) 2%
Prallen 3%	Unfall verursachen 2%
Bedrängen 2%	Andere (12%) (zweimal jeweils erfassen, touchieren, einklemmen, nicht ausweichen)

	können; einmal jeweils fahren, streifen, bedrängen, verunglücken, anfahren)
Andere (18%) (zweimal jeweils Unfall verursachen, einklemmen, überrollen, einmall jeweils auffahren, töten, umfahren, überfahren, krachen, verunglücken, zu Fall bringen, mitreißen, gegen kommen, schleudern, berühren)	

Während bei Auto-Auto-Kollisionen das meistgenutzte Verb „zusammenstoßen“ ist, ist es bei VRU-Auto-Kollisionen „erfassen“. Auch bei den Verben, die seltener genutzt werden, gibt es Unterschiede zwischen den Kollisionsarten: so wird touchieren doppelt so oft genutzt, um Kollisionen zwischen VRU und Autofahrer*innen (fünfmal) zu beschreiben, als Kollisionen zwischen Autofahrer*innen (zweimal).

Frames nach Magusin (2017). Die Anteile des humanen- und Kriminalität-Frame unterscheiden sich je nach Kollisionsart. Im Sample der Kollisionen zwischen Autofahrer*innen (11%) ist der Kriminalität-Frame fast doppelt so hoch, wie im Sample der Kollisionen zwischen VRU und Autofahrer*innen (6%). Gleichzeitig ist nur im Sample der Auto-Auto-Kollisionen ein humaner Frame zu finden, während der Rest auf Kollisionen zwischen VRU und Autofahrer*innen entfällt.

Da die Inhaltsanalyse erlaubt, auch zufällige Funde zu berichten (Kuckartz & Rädiker, 2022), kann an dieser Stelle berichtet werden, dass im Rahmen der Analyse der Satztypen von Ralph et al., 2019 aufgefallen ist, dass VRU „sich verletzen“ (29% der Artikel), obwohl in jedem Fall mindestens eine zweite Partei involviert war und diese in mehr als der Hälfte der Fälle für diese Verletzung explizit verantwortlich war. Eine Gegenprüfung im Sample der Auto-Auto Kollisionen ergab, dass in 5% der Kollisionen zwischen Autofahrer*innen die Rede davon ist, dass Autofahrer*innen „sich“ verletzten.

6.11 FF5 Zusammenfassung und Diskussion

Je nach Kollisionsart weisen die Unfallberichte unterschiedliche Ausprägungen der Public Health-Kontextualisierung, der verwendeten Verben und Substantive sowie der Frames auf (nach Magusin (2017: 87ff)). Diese Unterschiede bieten insbesondere vor dem Hintergrund der in Kapitel 2 entwickelten These der Nichtwahrnehmung der von Automobilität ausgehenden Gewalt einige Diskussionspunkte und können mit den Erkenntnissen der vorangegangenen Forschungsfragen in Beziehung gesetzt werden.

Dass die indirekte Verantwortungszuschreibung bei Berichten zu VRU-Auto-Kollisionen weniger häufig vorzufinden ist als bei Auto-Auto-Kollisionen, hat wahrscheinlich damit zu tun, dass das in FF3 identifizierte Framing durch sprachliche Mittel bei erstgenannter Kollisionsart seltener eindeutig erkennen ließ, wer tatsächlich verantwortlich war. So wurde aus der beschriebenen Situation zwar häufig klar, welche Kollisionspartei eigentlich verantwortlich gewesen ist – etwa wenn Radfahrer*innen auf Radwegen oder Fußgänger*innen auf Fußwegen angefahren wurden – gleichzeitig wurden dazu aber häufig unstimmige Kollisionshergänge angegeben – etwa dadurch, dass Ausprägungen des Satztyps 10 („VRU verletzt sich“) benutzt wurden oder kontrafaktische Formulierungen das Verhalten von VRU in den Fokus gestellt haben (siehe Kap. 6.7). Generell wurden Verben, die hohe Geschwindigkeit und einen wuchtigen, gewaltvollen Zusammenstoß verdeutlichen (beispielsweise „rammen“ (DWDS, o. D.d), „krachen“ (DWDS, o. D.e) oder „prallen“ (DWDS, o. D.f) häufiger für die Beschreibung von Auto-Auto-Kollisionen genutzt, während bei VRU-Auto-Kollisionen häufiger Verben vorkamen, die eine leichte Berührung und geringe Geschwindigkeit implizieren (beispielsweise „touchieren“ (DWDS, o. D.g) oder „streifen“ (DWDS, o. D.h). Zwar ist wahrscheinlich, dass im Falle der Kollision zwischen Autofahrer*innen die Fahrenden eine höhere Geschwindigkeit zum Zeitpunkt der Kollision hatten als bei Kollisionen zwischen VRU und Autofahrer*innen, dennoch ist es erstaunlich, dass sich das ungleiche Kräfteverhältnis von Mensch zu Auto kaum in den genutzten Verben widerspiegelt. Der Vorstand des deutschen *Fachverbands Fußverkehr* Roland Stimpel kritisiert in diesem Zusammenhang explizit die Verwendung von Verben wie „touchieren“, da sie die „physikalische Heftigkeit nicht ausreichend deutlich“ machen (Meerkamp, 2021; siehe auch Loftus & Palmer, 1973). Im Vergleich zur internationalen Forschung ist zudem zu erwähnen, dass in allen 256 Unfallberichten der Stichprobe nur einmal die Rede davon ist, dass jemand „getötet“ wurde, während englischsprachigen Studien deutlich häufiger Formulierungen wie „struck and killed“ vorgefunden wurden (Keliikoa, 2022: 8; Magusin, 2017: 77). Dies kann jedoch auch darauf zurückzuführen sein, dass in vorliegendem Sample weniger Menschen in Folge von Kollisionen im Straßenverkehr verstorben sind – als in den zum Vergleich herangezogenen Studien. Die Verwendung (oder Auslassung) bestimmter Verben kann im Rahmen dieser Untersuchung also auch als Entfernung der inhärenten Gewaltkomponente von Verkehrskollisionen und damit als subtile Verantwortungsverschiebung gewertet werden (Te Brömmelstroet, 2020: 7).

Wenn man davon ausgeht, dass Kollisionen im Straßenverkehr längst naturalisiert und normalisiert sind, sodass sie in entsprechenden Berichten ähnlich einer Naturgewalt berichtet werden (siehe Kap. 2.3), lässt sich diese Bildsprache an den Verben festmachen, die genutzt werden, um zu beschreiben, dass VRU von Autofahrer*innen angefahren werden. Ein

prägnantes Beispiel dafür liefert etwa das Verb „erfassen“, das beinahe ausschließlich im Kontext von VRU-Auto-Kollisionen verwendet wird. Außerhalb der Unfallberichterstattung findet man den Begriff häufig im Zusammenhang mit unvorhergesehenen Natur- und Wetterphänomenen (eine Lawine „erfasste“, eine starke Strömung „erfasste“, eine Windböe „erfasste“ und ähnliche) oder bei der Beschreibung unkontrollierbarer Gedanken- und Gefühlsregungen (zum Beispiel jemand wurde von einem Euphoriegefühl „erfasst“) (DWDS, o. D.i). Die Verbindung dieser Themenfelder zur Unfallberichterstattung findet sich dabei in der vermeintlichen Unvermeidbarkeit der durch das Verb „erfassen“ beschriebenen Vorgänge. Eine ähnliche Konnotation besitzt auch das Wort „Unglück“, (DWDS, o. D.j) welches exklusiv zur Beschreibung von VRU-Auto-Kollisionen verwendet wird und die Schicksalshaftigkeit (Connor & Wesolowski, 2004: 151; Meerkamp, 2021) von Kollisionen betont. „Unglück“ framed die Kollision demnach noch stärker als unvermeidbar als das Wort „Unfall“. Auch die häufigere Nutzung des humanisierenden Frames kann als Ausdruck der vermeintlichen Schicksalshaftigkeit verstanden werden.

Mit Rückgriff auf die Ergebnisse von English und Salmon, wonach Radfahrer*innen als Fremdkörper auf den Straßen (2016: 257ff) und als gefährlich für die allgemeine Verkehrssicherheit (Rissel et al., 2010: 376) geframed und wahrgenommen werden, sowie der Berücksichtigung der Erkenntnisse aus Kapitel 2.2 und 2.3, wonach die Straße innerhalb des letzten Jahrhunderts als Raum für hohe Geschwindigkeiten rekonstruiert wurde und als solcher primär dem Auto vorbehalten ist (Culver, 2018: 151ff), ist der Befund, dass VRU „sich“ bei Kollisionen verletzen wenig erstaunlich. Dass VRU „sich verletzen“ – obwohl in jedem Fall eine Mitbeteiligung von Autofahrer*innen nachweisbar war und diese in den meisten Fällen auch hauptsächlich für die Verletzung von VRU verantwortlich waren – statt verletzt zu werden, verdeutlicht ihre Außenseiter*innenrolle als „alternatives Verkehrsmittel“ (Miner et al., 2024: 1). auf den für Autos vorbehaltenen Straßen. Wenn sie also in den für hohe Geschwindigkeiten vorbehaltenen Raum der Straße „eindringen“, machen sie sich dadurch bereits mitschuldig an etwaigen Verletzungen, die diese „Übertretung“ unweigerlich mit sich ziehen kann – ausgedrückt durch das reflexive Verb. Autofahrer*innen „werden“ stattdessen verletzt, da ihr Recht auf die Straße und damit das Recht auf einen „Unfall“ gesellschaftlich tief verankert ist. Auch diese Berichtsstruktur ist als der in der Unfallberichterstattung sichtbar werdende Ausdruck der gesellschaftlich konsolidierten Priorisierung des Automobils als Hauptverkehrsmittel zu verstehen (Magusin, 2017: 89).

Forschungsfrage 5 („FF₅ Inwiefern unterscheidet sich die Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitungen über Kollisionen zwischen Autofahrer*innen und Autofahrer*innen und VRU?“) lässt sich damit beantworten, dass sich zwischen den Berichten von Auto-Auto-Kollisionen und VRU-Auto-Kollisionen Unterschiede sowohl im generellen Framing als auch in den

sprachlichen Nuancen auffinden lassen. Kollisionen mit VRU werden häufiger als schicksalhafte „Unglücke“ dargestellt, wobei sich generell an einem Vokabular bedient wird, das die inhärente Gewalt der Kollisionen sprachlich mindert und dadurch auf subtile Art und Weise die gesellschaftlich akzeptierte Ansicht reproduziert, dass VRU auf Straßen und anderen öffentlichen Räumen mit Verkehr gegenüber Autofahrer*innen zweitrangig sind (Culver, 2018: 145).

6.12 Zusammenfassung und Diskussion

An dieser Stelle sei zunächst erwähnt, dass die Unfallberichterstattung über alle Zeitungen und Bundesländer hinweg kaum erkennbare Varianz gezeigt hat. In keiner Zeitung traten besonders häufig bestimmte für die Forschungsfragen relevante Inhalte auf. Dadurch kann die Aussage getroffen werden, dass die journalistische Textsorte des Unfallberichts in deutschen Lokalzeitungen erstaunlich homogen ausfällt, was in Folgendem generalisierende Aussagen in Bezug auf ganz Deutschland zulässt.

Die Auseinandersetzung mit Forschungsfrage 2 hat gezeigt, dass die Unfallberichterstattung in deutschen Lokalzeitungen ausschließlich episodisch geframed ist. Dadurch entsteht der Eindruck, dass Verkehrskollisionen isolierte Ereignisse sind, die weder miteinander noch mit größeren gesellschaftlichen Kontexten oder systemischen Ursachen in Verbindung stehen. Vor diesem Hintergrund überrascht es wenig, dass ein Public Health-Framing, welches systemische Ursachen und die gesellschaftliche Bedeutung von Verkehrskollisionen betont, nahezu vollständig fehlt (siehe Kap. 6.2 & 6.3). Konkret wird in den untersuchten Unfallberichten lediglich eine präventive Maßnahme berichtet. Weitere Kontextualisierungen, die erkennen lassen würden, dass Verkehrskollisionen nicht nur zufällige Einzelereignisse, sondern Teil größerer systemischer und gesellschaftlicher Zusammenhänge sind, traten in ähnlich geringer Anzahl auf. Wie eingangs theoretisiert, sind Kollisionen in der deutschen Unfallberichterstattung; „white noise rather than events to be analyzed.“ (Short & Pinet Peralta, 2010: 43). In den seltensten Fällen werden die in den Unfallberichten thematisierten menschlichen Dramen und Tragödien auch als solche geframed. Verkehrskollisionen werden in vorwiegend technischer Sprache als unvorhersehbare und unvermeidbare Ereignisse geframed, die ihre sprachliche Entsprechung in der stets wiederkehrenden Bezeichnung als „Unfall“ finden. Gleichzeitig weist die Unfallberichterstattung sprachliche Muster auf, welche die Kollisionen im Straßenverkehr als individuelle Verfehlungen framen, was sich unter anderem darin ausdrückt, dass in mehr als vier Fünfteln der Kollisionsfälle eine Kollisionspartei erkennbar verantwortlich gemacht wird (Connor & Wesolowski, 2004: 152). Damit zusammenhängend wird die vorgefundene Tendenz berichtet, dass die Verantwortung von Kollisionen in deutschen Lokalzeitungen zwar subtil, aber systematisch in Richtung der

vulnerablen Verkehrsteilnehmer*innen (VRU) verschoben wird. Dieses Framing äußert sich konkret in der Prävalenz von Überschriften und Kollisionsbeschreibungen, die Autofahrer*innen gänzlich oder weitgehend auslassen und dadurch mehrheitlich den Eindruck erzeugen, dass VRU die Kollisionen – ohne das Zutun Anderer – einfach so „passieren“ (Ralph et al., 2019: 667). So kann beispielsweise ein Kollisionshergang, bei dem ein Radfahrer von einem Autofahrer übersehen und angefahren wurde sowohl mit dem Framing „Autofahrer rammt Radfahrer“ als auch mit „Radfahrer verletzt“ berichtet werden. Die deutsche Unfallberichterstattung bedient sich dabei in den allermeisten Fällen letzteren Framings und blendet dadurch einerseits die Verantwortung von Autofahrer*innen aus und verfestigt andererseits den Eindruck, dass Kollisionen „einfach so“ passieren.

Darüber hinaus tritt in rund einem Drittel der Artikel ein Framing auf, das die Verantwortung nicht nur subtil auf VRU verschiebt, sondern das Verhalten von VRU als ursächlich für eine Kollision darstellt. Dies ist etwa dann der Fall, wenn Unfallberichte VRU als alleinige Urheber*innen ihrer Verletzungen darstellen, wenn sie „stürzen“ statt – wie aus den Artikeln hervorgeht – zu Fall gebracht zu werden oder „sich verletzen“ statt verletzt zu werden. Denselben Eindruck rufen kontrafaktische Formulierungen hervor, die dem Verhalten der VRU, das der Kollision vorangegangen ist, die ausschlaggebende Rolle bei der Beschreibung des Unfallhergangs zuweisen – etwa, wenn berichtet wird, dass VRU „unvermittelt“ oder „plötzlich“ auf die Straße traten, keinen Helm trugen oder – im wohl befremdlichsten Beispiel der untersuchten Stichprobe – eine Kollision vermeintlich sogar selbst „provoziert“ haben. Mit Sicherheit gibt es Fälle, in denen VRU durch ihr Verhalten tatsächlich eine Mitschuld an einzelnen Kollisionen tragen, jedoch wird in der Unfallberichterstattung überproportional häufig die Sichtweise der Autofahrer*innen berücksichtigt und nur in Ausnahmefällen jene der VRU, da diese – anders als die Autofahrer*innen – im unmittelbaren Anschluss an eine Kollision aufgrund der deutlich höheren Verletzungsquote im Regelfall keine Informationen zum Unfallhergang liefern können (Ralph et al., 2019: 668; Schneidemesser, 2021).

Diese eben zusammengefassten Befunde korrespondieren mit der in Kapitel 2 aufgestellten These, dass die Automobilität und seine gewaltsamen Folgen heute auf gesellschaftlicher Ebene kaum mehr wahrgenommen oder problematisiert werden. Die unmittelbare Gewalt und ihre weitreichenden Konsequenzen für menschliche Lebenswelten bleiben in der breiten Wahrnehmung weitgehend unsichtbar, obwohl sie alltäglich auf den Straßen sichtbar sind. Die Unfallberichterstattung kann nach Ansicht dieser Arbeit als sinnbildlich für diese Schieflage in der gesellschaftlichen Wahrnehmung verstanden werden, da die gewaltsamen Folgen der Automobilität in Form von Toten und Verletzten hier zwar berichtet werden (also klar sichtbar sind), jedoch nicht zueinander in Beziehung gesetzt werden und folglich auch nicht problematisiert. Wenn man der Metapher folgt, dass Kollisionen im Straßenverkehr einer

Naturgewalt gleichen (Culver, 2018: 152), kann man von der Unfallberichterstattung als eine Art Wetterbericht sprechen, der den Berichterstattungsgegenstand bloß wiedergibt. Auf das im Wetterbericht vermeldete Wetter kann man sich jedoch immerhin einstellen („präventive Maßnahmen treffen“) – auf die in den Unfallberichten als unvermeidbar inszenierten „Unfälle“ nicht.

Dies hat konkrete Auswirkungen: Wenn Unfallberichterstattung als mediale Instanz betrachtet wird, die Einfluss auf seine Rezipient*innen ausübt – wie in dieser Forschung basierend auf Agenda Setting-, Framing- und Kultivierungseffekten ausdrücklich argumentiert wird (siehe Kap. 3) – lässt sich schlussfolgern, dass unreflektierte Framings das Sterben im Straßenverkehr – insbesondere von Radfahrerinnen – weiterhin verschleiern und dadurch im schlimmsten Fall begünstigen können (Goddard et al., 2019: 5ff). Gleichzeitig gibt es auf der Gegenseite Hinweise darauf, dass eine hohe Salienz von Unfallberichten, die Verletzungen und Todesfälle unter VRU thematisieren, auch positive Effekte auf Gesetzgebungen, die etwa den Schutz von VRU stärken, haben kann (Bezborouah et al., 2022: 157). Die vorliegende Arbeit würde jedoch ausgehend von der deutschen Unfallberichterstattung nicht von Letzterem ausgehen, da VRU häufig als selbst- oder mitverantwortlich für Kollisionen dargestellt werden und es unwahrscheinlich ist, dass aus diesem Framing Maßnahmen abgeleitet werden, die eine Verbesserung der Situation für VRU zur Folge haben (Iyengar, 1996: 64ff). Wahrscheinlicher ist es, dass die wiederholte, „kultivierende“ thematische Verknüpfung von Radfahren und zu Fuß Gehen mit Verletzungen und Todesfällen sich bei den Rezipient*innen einprägt. Das hätte wiederum zur Folge, dass sich kognitive Schemata bilden, die die Risiken beim Radfahren an sich verorten und nicht bei der gegenwärtigen strukturellen Priorisierung der Automobilität zulasten sicherer Infrastruktur für VRU (Scheufele, 2003: 81). In diesem Zusammenhang betont eine Studie aus London die „negative Rückkopplungseffekte“ („negative feedback loop“) die erzeugt werden, wenn häufig Fahrradunfälle berichtet werden (Macmillan et al., 2016: 137). Demnach entstehe nämlich der Eindruck, dass Radfahren an sich gefährlich ist, wodurch weniger Leute auf das Rad umsteigen könnten und sich die Dominanz des Autos auf der Straße mitsamt der damit einhergehenden Verletzten und Toten weiter zementiert. (ebd.: 137; siehe auch Van der Meer et al., 2022: 516ff). Das Risiko der Kultivierung des Eindrucks, dass Radfahren und nicht das Automobil gefährlich ist (Gerbner, 1998: 165), ist für die aktuelle verkehrspolitische Lage in Deutschland besonders relevant, da einerseits nachhaltige Mobilität gefordert wird und andererseits weiterhin maßgeblich auf das Konzept der Verkehrserziehung gesetzt wird (siehe Kap. 2.7.1).

Victim Blaming kann in der Unfallberichterstattung aber auch Autofahrer*innen betreffen (Gilbert & Te Brömmelstroet, 2024: 243). Autofahrer*innen haben schließlich überhaupt kein Interesse daran, Menschen zu schaden und sind wie alle anderen Menschen als solche auch

VRU (Magusin, 2017: 70; Radun et al. 2024: 77; Te Brömmelstroet, 2020: 10). Die Autoindustrie verspricht ihren Kund*innen und der Gesellschaft insgesamt schließlich seit den ersten Verkehrstoten vor mehr als 130 Jahren eine kollisionsfreie Zukunft und macht – in Kombination mit einem fehlenden (aus historischer Perspektive verlorengegangenen) gesellschaftlichen Bewusstsein für sichere Rahmenbedingungen (siehe Kap. 2) – dafür die Endnutzer*innen ihrer Produkte für möglicherweise lebenslange Traumata selbst verantwortlich (Gilbert & Te Brömmelstroet, 2024: 243). Autofahrer*innen sollen im Rahmen dieser Arbeit also nicht als inhärent „böse“ Verkehrsteilnehmer*innen dargestellt werden und ebenso wenig soll das Auto verteufelt werden. Problematisiert werden soll im Rahmen dieser Arbeit vielmehr die Verschleierung des Gewaltpotentials und der strukturellen Verantwortung der Automobilität sowie der damit verbundenen Infrastruktur- und Verkehrskonzepte, welche Ausdruck und Teil der gesamtgesellschaftlichen Naturalisierung der gewaltsamen Folgen der Automobilität ist (Magusin, 2017: 70). Ein System, das laufend weiterwächst, solange es nicht bewusst als solches erkannt wird (Gilbert & Te Brömmelstroet, 2024: 246). Erst wenn die strukturellen, gewaltvollen Konsequenzen des Systems Automobilität in der gesellschaftlichen Breite anerkannt sind, kann ein lösungsorientiertes Umdenken beginnen, das – im Gegensatz zur jahrzehntelangen Präventionsbestrebung durch Verkehrserziehung – nicht nur einige wenige, sondern alle Verkehrsteilnehmer*innen schützen kann (ebd.: 247).

Alle in dieser Arbeit aufgedeckten sprachlichen Muster innerhalb der Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitungen sind Ausdruck dessen, was Gilbert & Te Brömmelstroet als „misrepresentations“ innerhalb von „maladaptive transport discourses“ beschreiben: “the language used for reporting road trauma is the most problematic as it enormously contributes to the de-politicisation and normalisation of the violence inflicted by the automobility regime.” (2024: 244).

7. Fazit und Kernerergebnisse der Studie:

Die vorliegende Studie ist die erste Untersuchung, die sich systematisch mit dem Framing in der Unfallberichterstattung deutscher Lokalzeitung auseinandersetzt. Die gewonnenen Befunde lassen sich dabei widerspruchsfrei in den Forschungsstand internationaler Vorgängerstudien einreihen. Die empirische Analyse ergab, dass Kollisionen auch in der deutschen Unfallberichterstattung als kurze, voneinander isolierte „Unfälle“ berichtet werden, in denen so gut wie nie präventive Maßnahmen oder Kontextualisierungen – weder gegenüber den Ursachen im konkreten Kollisionsfall noch gegenüber ihrem strukturellen, menschengemachten Ursprung – vorgenommen werden. Die Leser*innenschaft wird demnach unzureichend über die inhärenten und gewaltvollen Risiken der Automobilität informiert,

wodurch der Eindruck verfestigt wird, dass Kollisionen zufällig und unvorhersehbar sind. Außerdem bestätigt und erweitert die Studie das vorhandene Wissen über sprachliche Tendenzen zur Verantwortungsverschiebung und zum Victim Blaming von vulnerablen Verkehrsteilnehmer*innen (VRU). Neben kontrafaktischen Formulierungen und spezifischen Satzkonstruktionen aus den Befunden der Vorläuferstudien zeigen sich in der deutschen Unfallberichterstattung zusätzliche Eigenheiten. Dazu zählen Formulierungen, die VRU als Hauptverursacher*innen von Kollisionen darstellen, wie etwa „Radfahrer stürzt und verletzt sich“, sowie die Auslassung kollisionsbeschreibender Verben oder ganzer Sätze – etwa wenn lediglich erwähnt wird, dass ein VRU „übersehen“ wurde und daraufhin verletzt war, ohne den Zusammenstoß zu beschreiben (siehe Kap. 6.6 & 6.7). Diese beiden Kernergebnisse sind aus Medienproduktionsperspektive einerseits Ausdruck und aus Medienwirkungsperspektive andererseits Verstärker eines gesellschaftlichen Diskurses, innerhalb dessen das Gewaltrisiko der Automobilität kaum (mehr) problematisiert wird.

7.1 Die Rolle des Journalismus: Empfehlungen für eine konstruktive Unfallberichterstattung

Im Hinblick auf die Produktion von Unfallberichten ist vor dem Hintergrund dieser Ergebnisse keinesfalls zu konkludieren, dass Journalist*innen der untersuchten Lokalzeitungen absichtsvoll die Verantwortung für Kollisionen in Richtung VRU verschieben und Kollisionen im Straßenverkehr als unvermeidbare „Unfälle“ inszenieren, weil sie kein Interesse an einer Problematisierung haben oder – wie MacRitchie & Seedat es in Afrika suggeriert – indirekt die Interessen der Autolobby vertreten (2008: 350). Wie in Kapitel 3.6 theoretisch begründet, ist weder ein/e Journalist*in alleine verantwortlich für das, was publiziert wird und in welcher Form, noch ist der Inhalt und die Ausgestaltung eines Unfallberichtes vollends determiniert von äußeren Einflüssen. Eine naheliegende Erklärung für das Auffinden der dargestellten Berichtstrukturen ist sicherlich die, dass diese Frames nicht erst in der Medienrealität entstehen, sondern ein Abbild des gesellschaftlichen Diskurses sind (siehe Kap. 3.7). Wenn in der Gesellschaft also die Wahrnehmung beziehungsweise der „common sense“ (Pan & Kosicki, 1993: 57) vorherrscht, dass Kollisionen im Straßenverkehr „Unfälle“ sind und die Straßen hauptsächlich dem Auto vorbehalten sind (siehe Kap. 2), dann ist es naheliegend, dass sich diese Wahrnehmung in den von dieser Arbeit aufgedeckten Berichtstrukturen als Frames manifestiert (ebd.: 57ff). Frames vereinfachen nämlich sowohl die Produktion der Unfallberichte für Journalist*innen, die in der Regel nur wenig Platz und Zeit haben, um einen Unfall zu berichten, und gleichzeitig die Rezeption dieser Berichte für Rezipient*innen, weil sich beide am vorherrschenden „common sense“ orientieren (Pan & Kosicki, 1993: 57; De Vreese, 2003: 42; Connor & Wesolowski, 2004: 152; Ralph et al., 2019: 669)).

Gleichzeitig hat die Medienrealität wiederum einen Einfluss auf die Wirklichkeitswahrnehmung ihrer Rezipient*innen, welche ihre ursprünglichen Annahmen durch diese Berichtstrukturen verstärken und verfestigen können (Scheufele, 2004: 81ff). Diese Rückkopplungsdynamik ist nicht nur theoretisch relevant, sondern kann für Menschen konkret lebensbedrohlich werden. Wenn die jährlich hunderttausenden Verletzten und tausenden Getöteten – darunter mit steigender Tendenz Radfahrer*innen – in der massenmedialen Unfallberichterstattung nur in der absoluten Ausnahme problematisiert werden und teilweise sogar für ihr eigenes Schicksal verantwortlich gemacht werden, wird auch eine Veränderung der ursächlichen strukturellen Rahmenbedingungen, die zu den Verletzten und Toten führen, unwahrscheinlich (Goddard et al., 2019: 5).

Die in dieser Arbeit identifizierte Unfallberichterstattung widerspricht damit dem Selbstbild deutscher Journalist*innen (siehe Kap. 3.6.3), welche für sich eigentlich den Anspruch erheben, für die „neutrale Vermittlung verlässlicher Informationen“ zu sorgen, indem sie „Desinformation“ entgegenwirken, „unparteiisch“ beobachten und nach eigenen Angaben auch Teile des konstruktiven Journalismus in ihrer Arbeit umzusetzen – wie etwa „auf mögliche Lösungen für gesellschaftliche Probleme“ hinzuweisen und „zukünftige Auswirkungen aktueller Ereignisse“ aufzuzeigen (Loosen et al., 2023: 9). Weder die „neutrale Vermittlung“ von Informationen noch das Hinweisen „auf mögliche Lösungen für gesellschaftliche Probleme“ konnte in der deutschen Unfallberichterstattung vorgefunden werden. Da der Großteil deutscher Journalist*innen der eigenen Angabe nach eigentlich an einer Problematisierung und Sichtbarmachung der Folgen der Automobilität als gesellschaftliches Problem sowie einer „unparteiischen“ Berichterstattung interessiert ist und eine mediale Sichtbarmachung der gewaltsamen Folgen der Automobilität potentiell Menschenleben retten kann (Goddard et al., 2019), werden in diesem Kapitel aus den Erkenntnissen dieser Arbeit Empfehlungen für eine konstruktive Unfallberichterstattung abgeleitet. Schließlich war es bereits vor fast genau 100 Jahren, die „Pflicht der Presse [...] „an der Aufklärung mitzuarbeiten“ (Verkehr, Publikum, Behörde, 1925), nur dass es heute darum geht, über die weitreichenden Folgen der eben zitierten, historisch von „Automobilist*innen“ geprägten „Aufklärung“ aufzuklären.

Generell lässt sich zunächst auf Kapitel 4.10 verweisen, indem eine Auswahl an bereits erarbeiteten „Best-Practices“ zur Unfallberichterstattung wiedergegeben wurden. Diese Arbeit soll jedoch nicht nur wiederholen, was bereits als Empfehlungen übersichtlich und eindrücklich verdichtet wurde, sondern auch eine eigene Herangehensweise formulieren, die aus den referierten Studien und den eigenen Ergebnissen konkrete Maßnahmen ableitet. Generell empfiehlt vorliegende Studie jedoch zur Rezeption der *Road Collision Guidelines* und der

Empfehlungen der WHO (Reporting on Road Safety), um vertiefende Informationen zu erhalten und bezieht sich zwangsweise im Folgenden auch auf sie (Laker, 2021; WHO, 2015).

Anfangen sollte eine konstruktive Unfallberichterstattung für Journalist*innen damit, danach zu fragen, was eine Kollision im Straßenverkehr eigentlich ist. Dazu ein Beispiel: Am Montag, am Samstag und am Sonntag passieren in einer Kleinstadt drei Kollisionen. Ist die Kollision vom Sonntag nun einfach ein weiterer „Unfall“ oder ist sie die dritte innerhalb einer Woche? Alleine dieser letzte Verweis auf einen zeitlichen Zusammenhang lässt bereits erkennen, dass eine Kontextualisierung und Problematisierung von Kollisionen im Straßenverkehr keines großen Maßnahmenkatalogs (Laker, 2021) bedarf oder bedeutend mehr Text einnimmt, sondern bereits durch die Reflektion kleiner, kritischer Fragen realisiert werden kann. Dieses Umdenken bereitet den Weg für weitere Folgefragen – beispielsweise was dazu geführt haben könnte, dass drei Kollisionen innerhalb einer Woche passiert sind, welche Verkehrsmittel involviert waren, wie die Straßensituation vor Ort war und welche Auswirkungen es – über eine Straßensperre hinaus – auf die (lokale) Bevölkerung hatte und wie eine vierte Kollision verhindert werden kann. Eine solche Herangehensweise benötigt auch nicht die Ächtung eines bestimmten Vokabulars – wie etwa die Worte „Unfall“ oder „erfassen“ (Schneidemesser, 2021), weil diese Begriffe sich im Idealszenario eines kritischen Verständnisses von Kollisionen im Straßenverkehr von Seiten der Journalist*innen ohnehin nicht mehr eignen würde. Bereits minimale Änderungen der Berichterstattungsperspektive, können den strukturellen Charakter von Kollisionen verdeutlichen.

Auch die in dieser Arbeit aufgedeckten Tendenzen des Victim Blaming könnten bekämpft werden, in dem sich Journalist*innen stärker in die Perspektive von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen versetzen. Sätze wie „Gegen eine geöffnete Autotür geprallt ist ein Radfahrer am Dienstagabend gegen 18.15 Uhr in der Waldseer Straße von Baienfurt.“ (SZ-VRU-21) oder „Radfahrer stürzt und verletzt sich“ (MZ-VRU-13) sowie kontrafaktische Formulierungen, die beschreiben, dass ein Fußgänger „unvermittelt“ auf die Straße trat, würden mutmaßlich deutlich seltener verwendet, wenn Journalist*innen sich in die Perspektive der Menschen versetzen würden, deren Schicksale sie erzählen. Eine solche Perspektivverschiebung würde nicht nur die Ursachen von Verkehrskollisionen differenzierter darstellen, sondern darüber hinaus den Opfern und ihren Angehörigen auch mehr Respekt entgegenbringen, indem die Schuld nicht pauschal und individualisiert auf die Betroffenen übertragen wird.

Eine konstruktivere Unfallberichterstattung sollte zudem auch darauf verzichten, die menschlichen Autofahrer*innen als objektifizierte Fahrzeuge in den Beschreibungen auftreten zu lassen. Um sich jedoch vor Augen zu führen, ob man Autofahrer*innen aus dem Geschehen

entfernt, kann es hilfreich sein, sich an dem „Hammer-Test“ von Ralph et al. zu orientieren (2019: 669). Hierzu nimmt man einen bereits formulierten Satz und tauscht dabei das Satzsubjekt beziehungsweise -objekt Auto gegen einen Hammer aus. Im Anschluss hören sich Sätze wie „Der Hammer des 18-Jährigen erfasste die Kinder (acht und neun Jahre alt) und schleuderte sie an den Fahrbahnrand, wie die Polizei berichtet.“ (in Anlehnung an MM-VRU-37), „Wie eine Polizeisprecherin am Sonntag sagte, gerieten zwei Kinder am Samstag unter den Hammer einer Frau“ (in Anlehnung an OZ-VRU-11) oder „In der Severinerstraße in Bad Doberan wurde am Dienstagmorgen ein Fußgänger von einem Hammer erfasst.“ (in Anlehnung an OZ-VRU-6) plötzlich nicht mehr sinnhaft an und illustrieren gleichzeitig, wie naturalisiert die gewaltsamen Folgen der Automobilität in unserer Gesellschaft auftreten.

Durch die eben nahegelegten Perspektivwechsel wird im Idealfall eine Unfallberichterstattung erreicht die mehr Sichtbarkeit erzeugt, wodurch der gesellschaftlichen Relevanz der Thematik entsprochen wird, Rezipient*innen gegenüber den gewaltsamen Folgen der Automobilität sensibilisiert werden und letztendlich Leben gerettet werden.

Zuletzt sei ein prominentes Beispiel für konstruktiven (wenngleich deutlich aktivistischeren²⁸) Journalismus im Kontext der Unfallberichterstattung aus der niederländischen Kampagne „stop de kindermoord“ dargestellt (Feddes et al., 2020: 143; siehe auch Te Brömmelstroet, 2020: 1). Vic Langenhoff, ein niederländischer Journalist, verlor seine Tochter bei einer Verkehrskollision und veröffentlichte in der Zeitung, für die er arbeitete, daraufhin einen Artikel über seine Frustration über die Umstände auf den niederländischen Straßen, die zum Tod seiner Tochter geführt hatten: „Einer der dreitausend Verkehrstoten im Jahr 1971 war mein kleines Kind, sechs Jahre alt, das auf dem Weg zur Schule von jemandem überfahren wurde, der mit Vollgas in eine unübersichtliche Kurve fuhr (150 Gulden Strafe; kriminelles Fahren ist billiger als man denkt)“ (eigene Übersetzung aus dem niederländischen nach Langenhoff, 1972). Dieser Artikel und die Folgepublikationen des Journalisten unter der Überschrift „stop de kindermoord“ verwiesen auf das Problem der hohen Zahl von Todesfällen – insbesondere unter Kindern –, nahmen die Regierung in die Pflicht, den Verkehr zu entschleunigen, zu reduzieren und Straßen sicherer zu machen und forderten die Leser*innenschaft auf, sich diesen Forderungen in Form von lokalen Gruppen anzuschließen (Langenhoff, 1972; Feddes et al., 2020: 143). Statt als Verkehrstote oder Opfer zufälliger „Unfälle“ framte der Journalist die Opfer der Automobilität als Mordopfer – ähnlich wie zu Anfangszeiten der Automobilität die ersten Verkehrstoten in deutschen Zeitungen als „Automobilopfer“ geframed wurden (Kap. 2.2). Aus Langenhoffs Kampagne ging später die gleichnamige Interessengemeinschaft hervor, die weite Teile der Zivilbevölkerung für die gewaltsamen Folgen der Automobilität und

²⁸ Der also nicht repräsentativ für die deutsche Berichterstattung allgemein ist (Loosen et al. 2023: 9).

ihrem systemischen Ursprung sensibilisieren konnte (Feddes et al., 2020: 143). Als eine der vielen Protestbewegungen der 1970er Jahre hatte sie einen entscheidenden Einfluss auf die Reduzierung der Verkehrstoten und -verletzten in den Niederlanden, indem sie die Zivilgesellschaft mobilisieren konnte, sich gegen die Priorisierung des Autos und für die Sicherheitsinteressen vulnerabler Verkehrsteilnehmer auf den Straßen auszusprechen (Bruno et al. 2021: 530f). Außerdem hatte die von Langenhoff initiierte Protestbewegung einen großen Anteil daran, dass holländische Städte wie Amsterdam heute international wegweisend für eine gerechtere und sicherere Mobilität sind (Feddes et al., 2020: 133ff)

7.3 Reflexion und Kritik

Das vorliegende Studiendesign weist auf methodischer Ebene die grundsätzliche Limitation auf, dass der Untersuchungsgegenstand – die Unfallberichte deutscher Lokalzeitungen – nur deskriptive Befunde in Bezug auf die vorgefundene sprachliche Ausgestaltung der Kollisionsbeschreibung liefern kann. Sämtliche Schlüsse, die in dieser Arbeit basierend auf der Auswertung des Textmaterials in Hinblick auf die Medienproduktionsseite (die Journalist*innen), die dahinterliegende Gesellschaftsstruktur (die Nichtwahrnehmung der gewaltvollen Risiken der Automobilität) sowie die Wirkung auf Rezipient*innenseite (die Konsolidierung dieser Nichtwahrnehmung) getroffen werden, lassen sich zwar theoretisch und literaturbasiert begründen, können aber nicht als empirisch bestätigt dargelegt werden.

Inhaltlich kann dieser Arbeit der Vorwurf gemacht werden, dass der Analysegegenstand der Unfallberichte als journalistische Textsorte – wahlweise als „weiche Nachrichten“ (Lüger, 1995: 103) oder als „Meldung“ (Lüger, 1995: 89) definierbar – aufgrund der inhärenten Merkmale der Textgattung und ihrer Funktion keinen Platz dafür bietet, Verkehrskollisionen thematisch zu framen und präventive Maßnahmen sowie Public Health-Kontextualisierungen miteinzubeziehen. Dafür sprechen Forschungsbefunde aus anderen Ländern, die in Kommentaren oder Leitartikeln deutlich häufiger als in klassischen „Unfallberichten“ ein generelles thematisches oder Public Health-Framing vorgefunden haben (Mogambi & Nyakeri, 2015: 11; Yankson et al., 2010: 195). Ein Argument für diese Kritik liefert auch die Länge der Unfallberichte, wobei die kürzesten sich über nicht mehr als drei Sätze erstrecken. Jedoch sind die Artikel mit durchschnittlich neun Sätzen im Regelfall nicht so kurz, als dass die Kontextualisierungen, wie sie in dem Vorschlag für eine konstruktivere Unfallberichterstattung gemacht wurden, innerhalb dieses Formats keinen Platz hätten. Außerdem gab es in der Stichprobe schließlich auch konkrete, wenngleich nur vereinzelte, Beispiele, die präventive Maßnahmen und anderweitige Kontextualisierungen vorgenommen haben. Dies liefert ein empirisches Argument gegen die Annahme, dass die Textsorte als solche kein thematisches oder Public Health-Framing zulässt.

7.3 Anknüpfende Forschungsperspektiven

Basierend auf den Aspekten, die dieses Studiendesign nicht abdecken konnte, können Empfehlungen für anknüpfende Folgeforschung abgeleitet werden. So bleibt beispielsweise weiterhin offen, ob das Wort „Unfall“ in seiner Wirkung auf Rezipient*innen tatsächlich ein Euphemismus für eine Kollision ist oder eine Kollision lediglich sachlich beschreibt (siehe Kap. 6.3). Dies könnte durch experimentelle ausgelegte Forschungsdesigns erforscht werden, in denen „Unfall“ mit den anderen in dieser Forschung gefundenen Substantiven („Zusammenstoß“, „Kollision“) für verschiedene Gruppen ausgetauscht wird und anschließend – ähnlich dem Versuchsaufbau von Goddard et al. (2019) – Einstellungen gegenüber Verantwortung und Maßnahmen für Verkehrssicherheit abgefragt werden. Selbiges kann auch bezüglich der vorgefundenen Verben vorgenommen werden: wird durch „touchieren“ dieselbe Gewalt zum Ausdruck gebracht, wie durch „zusammenstoßen“? Ein Experiment könnte sich dabei an dem Aufbau von Loftus & Palmer orientieren (1973). Die Satztypen, welche in dieser Arbeit identifiziert wurden, können außerdem genutzt werden, um eine quantitative Studie durchzuführen und wiederum in Experimenten auf ihre Wirkung überprüft werden. Ferner könnte auch eine Analyse der Kommentarsektion zu online veröffentlichten Unfallberichten abhängig vom jeweiligen Framing ein lohnenswerter Ansatz um – ähnlich wie bei English & Salmon (2016) – Erkenntnisse über die Wirkung des jeweils enthaltenen Framings zu erhalten: Wie wird unterschiedliches Framing in Unfallberichten von Rezipient*innen aufgefasst und welche Reaktionen ruft es hervor? Ein Abgleich der publizierten Unfallberichte mit den Presseaussendungen der Polizei wäre außerdem hilfreich, um zu überprüfen, ob der Verkehrsjournalismus maßgeblich unbearbeitet reproduziert, was die Polizei aussendet (Keliikoa, et al., 2022: 8). Auch die im vorherigen Kapitel verfasste Empfehlung des Perspektivwechsels in der Unfallberichterstattung könnte mit Journalist*innen von Lokalzeitungen in Workshops bearbeitet und auf ihre Praktikabilität und Wirkung geprüft werden.

8. Literaturverzeichnis

- Ahearn, L. M. (1999). Agency. *Journal of Linguistic Anthropology*, 9(1–2), 12–15.
<https://doi.org/10.1525/jlin.1999.9.1-2.12>
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC). (2021, 30. November). *Hintergrundinformationen zum Verkehrssicherheitspakt* [Pressemeldung]. Abgerufen am 20. April 2024, von
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC). (2024). *Subjektive Sicherheit und Radfahren für alle* [Pressemeldung]. Abgerufen am 4. April 2024 von
<https://www.adfc.de/artikel/subjektive-sicherheit-und-radfahren-fuer-alle>
- Arendt, F. (2010). Cultivation Effects of a Newspaper on Reality Estimates and Explicit and Implicit Attitudes. *Journal of Media Psychology*, 22(4), 147–159.
<https://doi.org/10.1027/1864-1105/a000020>
- Automobilopfer. (1903, 8. August). *Bergisch Gladbacher Volkszeitung*, 1. Abgerufen am 2. August 2024, von: <https://www.deutsche-digitale-bibliothek.de/newspaper/item/HA6QS35L6AZMXQGADCHGYUXRJBKIJAE6?fromDay=29&toYear=1920&fromYear=1899&toDay=24&toMonth=10&fromMonth=5&query=Automobilopfer+Statistik&hit=2&issuepage=2>
- Automobilopfer. (1913, 25. März). *Bergisch Gladbacher Volkszeitung*, 3. Abgerufen am 2. August 2024, von <https://www.deutsche-digitale-bibliothek.de/newspaper/item/XU4JBEN7WKMS56I4NA6BXUB2JHEN7C3W?fromDay=29&toYear=1920&fromYear=1899&toDay=24&toMonth=10&fromMonth=5&query=Automobilopfer&hit=7&issuepage=1>
- Automobilopfer. (1914, 24. Januar). *Bergisch Gladbacher Volkszeitung*, 3. Abgerufen am 2. August 2024, von <https://www.deutsche-digitale-bibliothek.de/newspaper/item/XU4JBEN7WKMS56I4NA6BXUB2JHEN7C3W?fromDay=29&toYear=1920&fromYear=1899&toDay=24&toMonth=10&fromMonth=5&query=Automobilopfer&hit=7&issuepage=1>
- Berlin.de (2024, 30 September). *Monster auf Berlins Straßen: Kampagne für mehr Sicherheit* [Pressemeldung]. Abgerufen am 1 November 2024, von
<https://www.berlin.de/aktuelles/9198081-958090-monster-auf-berlins-strassen-kampagne-fu.html>
- Beullens, K., Roe, K., & Van den Bulck, J. (2008). Television news' coverage of motor-vehicle crashes. *Journal of Safety Research*, 39(5), 547–553.
<https://doi.org/10.1016/j.jsr.2008.09.002>
- Bezboruah, K., Sloan, J., Mattingly, S., & Nargesi, S. R. R. (2023). Active Transportation Policies: Do Media Narratives Matter? *Public Works Management & Policy*, 28(2), 135–162. <https://doi.org/10.1177/1087724X221129544>
- Bond, J. M., Scheffels, E., & Monteagut, L. (2018). *Media framing of fatal bicycle crashes in Hillsborough County: A critical discourse analysis* (No. CUTR-2018-09). University of South Florida. Center for Urban Transportation Research.
- Bonfadelli, H., & Friemel, T. N. (2017). *Medienwirkungsforschung* (5. Aufl.). UVK-Verl. UVK/Lucius.
- Böss, G. (2023). Automobil – Totale Freiheit und Tempolimit. In Böss, G. (Hrsg.), *Vom Urknall bis zum E-Auto* (1. Aufl.) (185–194). Springer Fachmedien Wiesbaden.
https://doi.org/10.1007/978-3-658-42337-7_18

- Boufous, S., Aboss, A., & Montgomery, V. (2016). Reporting on cyclist crashes in Australian newspapers. *Australian and New Zealand Journal of Public Health*, 40(5), 490–492. <https://doi.org/10.1111/1753-6405.12537>
- Brandt, M (2024, 6. Februar). *SUV-Anteil erreicht 2023 neuen Rekordwert*. [Pressemeldung]. Abgerufen am 23. Februar 2024, von <https://de.statista.com/infografik/19572/anzahl-der-neuzulassungen-von-suv-in-deutschland/>
- Branscombe, N. R., Owen, S., Garstka, T. A., & Coleman, J. (1996). Rape and Accident Counterfactuals: Who Might Have Done Otherwise and Would It Have Changed the Outcome? *Journal of Applied Social Psychology*, 26(12), 1042–1067. <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.1996.tb01124.x>
- Brosius, H.-B., Unkel, J. (2016). Processing the News: How People Tame the Information Tide: von Doris A. Graber (1984). In M. Potthoff (Hrsg.), *Schlüsselwerke der Medienwirkungsforschung* (219–230). Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-09923-7_19
- Bruno, M., Dekker, H.-J., & Lemos, L. L. (2021). Mobility protests in the Netherlands of the 1970s: Activism, innovation, and transitions. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 40, 521–535. <https://doi.org/10.1016/j.eist.2021.10.001>
- Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST). (2024). *Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland* [Pressemitteilung] Abgerufen am 13. April 2024 von <https://www.bast.de/DE/Kurzinfos/Verkehrssicherheit/2024/U-01.html>
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2024a, 25. Oktober). *Straßenverkehrssicherheit – Alles tun für #DeinLeben* [Pressemeldung] Abgerufen am 26.10.2024, von <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Strasse/Strassenverkehrssicherheit/strasenverkehrssicherheit.html>
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2024b, 25. Oktober). *Verkehrssicherheitsprogramm 2021 bis 2030*. [Pressemeldung]. Abgerufen am 26.10.2024, von <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Verkehrssicherheit/verkehrssicherheitsprogramm-2021-bis-2030.html>
- Bundesministerium für Forschung und Umwelt (2024). *Public Health*. Abgerufen am 23. August 2024, von <https://www.gesundheitsforschung-bmbf.de/de/public-health-9442.php>
- Bundesregierung (2024b). *Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030*. https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/broschuere-verkehrssicherheitsprogramm-2021-bis-2030.pdf?__blob=publicationFile
- Bundesregierung. (2024a, 27. März). *Nicht weniger fortbewegen, sondern anders* [Pressemeldung] Abgerufen am 3. April 2024, von <https://www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte-der-bundesregierung/nachhaltigkeitspolitik/nachhaltige-mobilitaet-2044132>
- Cappella, J. N., & Jamieson, K. H. (1997). *Spiral of cynicism : the press and the public good*. Oxford University Press.
- Changing Cities, (2024, 1. November). *40 Verkehrstote in diesem Jahr? Frau Bonde empfiehlt Yoga* [Pressemeldung] Abgerufen am 20 November 2024, von <https://changing-cities.org/40-verkehrstote-in-diesem-jahr-frau-bonde-empfiehl-yoga/>

- Coates, L., & Wade, A. (2004). Telling it like it isn't: obscuring perpetrator responsibility for violent crime. *Discourse & Society*, 15(5), 499–526.
<https://doi.org/10.1177/0957926504045031>
- Coleman, R., McCombs, M., Shaw, D., & Weaver, D. (2009). Agenda setting. In T. Hanitzsch, & K. Wahl-Jorgensen (Hrsg.), *The handbook of journalism studies* (167–180). Routledge.
- Connor, S. M., & Wesolowski, K. (2004). Newspaper framing of fatal motor vehicle crashes in four Midwestern cities in the United States, 1999–2000. *Injury Prevention*, 10(3), 149–153. <https://doi.org/10.1136/ip.2003.003376>
- Cooper, A. H. (2002). Media framing and social movement mobilization: German peace protest against INF missiles, the Gulf War, and NATO peace enforcement in Bosnia. *European Journal of Political Research*, 41(1), 37–80. <https://doi.org/10.1111/1475-6765.00003>
- Culver, G. (2018). Death and the car: On (auto)mobility, violence, and injustice. *ACME an International E-Journal for Critical Geographies*, 17(1), 144–170.
- Culver, G. (2020). Bike helmets - a dangerous fixation? On the bike helmet's place in the cycling safety discourse in the United States. *Applied Mobilities*, 5(2), 138–154.
<https://doi.org/10.1080/23800127.2018.1432088>
- Davis, R. M., & Pless, B. (2001). Bmj Bans "Accidents": Accidents Are Not Unpredictable. *BMJ*, 322(7298), 1320–1321. <https://doi.org/10.1136/bmj.322.7298.1320>
- De Vreese, C. H. (2003). *Framing Europe: television news and European integration*. Amsterdam: Aksant.
- Deutscher Reichstag. (1906, 28. April). Generalanzeiger der Stadt Mannheim und Umgebung, 4. Abgerufen am 10. August 2024 von <https://druckschriften-digital.marchivum.de/zd/periodical/zoom/248202?query=Automobil>
- Develotte, C., & Rechniewski, E. (2001). Discourse analysis of newspaper headlines: a methodological framework for research into national representations. *The Web Journal of French Media Studies*, 4(1), 1–12.
- Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache (DWDS). (o. D. a). Unfall. Abgerufen am 11. September 2024, von <https://www.dwds.de/wb/Unfall>
- Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache (DWDS). (o. D. b). Zusammenstoß. Abgerufen am 9. September 2024, von <https://www.dwds.de/wb/Zusammensto%C3%9F>
- Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache (DWDS). (o. D. c). Kollision. Abgerufen am 19. Oktober 2024, von <https://www.dwds.de/wb/Kollision>
- Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache (DWDS). (o. D. d). Rammen. Abgerufen am 12. Oktober 2024, von <https://www.dwds.de/wb/rammen>
- Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache (DWDS). (o. D. e). Krachen. Abgerufen am 14. Oktober 2024, von <https://www.dwds.de/wb/krachen>
- Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache (DWDS). (o. D. f). Prallen. Abgerufen am 12. September 2024, von <https://www.dwds.de/wb/prallen>
- Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache (DWDS). (o. D. g). Touchieren. Abgerufen am 12. September 2024, von <https://www.dwds.de/wb/touchieren>
- Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache (DWDS). (o. D. h). Streifen. Abgerufen am 12. September 2024, von <https://www.dwds.de/wb/streifen>

- Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache (DWDS). (o. D. i). Erfassen. Abgerufen am 12. September 2024, von <https://www.dwds.de/wb/erfassen>
- Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache. (DWDS) (o. D. j). Unglück. Abgerufen am 12. September 2024, von <https://www.dwds.de/wb/Ungl%C3%BCck>
- Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE). (2023, 21. Februar). *Road safety in the EU: fatalities below pre-pandemic levels but progress remains too slow*. [Pressemeldung]. Abgerufen am 24. Oktober 2024, von https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/road-safety-eu-fatalities-below-pre-pandemic-levels-progress-remains-too-slow-2023-02-21_en
- Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE). (2024, 8. März). *2023 figures show stalling progress in reducing road fatalities in too many countries* [Pressemeldung] Abgerufen am 10. Mai 2024, von https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/2023-figures-show-stalling-progress-reducing-road-fatalities-too-many-countries-2024-03-08_en
- Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE). (2024, 9. März). *2023 figures show stalling progress in reducing road fatalities in too many countries* [Pressemeldung] Abgerufen an 10. Mai 2024 von https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/2023-figures-show-stalling-progress-reducing-road-fatalities-too-many-countries-2024-03-08_en
- Douglas, M. J., Watkins, S. J., Gorman, D. R., & Higgins, M. (2011). Are cars the new tobacco? *Journal of Public Health (Oxford, England)*, 33(2), 160–169. <https://doi.org/10.1093/pubmed/fdr032>
- Dudenredaktion. (o. D. a). Joyrider. *Duden online*. Abgerufen am 3 August 2024, von <https://www.duden.de/node/73562/revision/1298823>
- Dudenredaktion. (o. D. b). Unfall. *Duden online*. Abgerufen am 2. Juli 2024, von <https://www.duden.de/node/189644/revision/1377652>
- Entman, R. M. (1993). Framing: Toward clarification of a fractured paradigm. *Journal of communication*, 43(4), 51-58.
- Erhebungen über Automobilunfälle. (1906, 20. Februar). *Generalanzeiger der Stadt Mannheim und Umgebung*, 2 <https://druckschriften-digital.marchivum.de/zd/periodical/zoom/246973?query=Automobilunfall>
- European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA). (2022). *EU road safety: towards "Vision Zero"*. Contributions of Horizon 2020 projects managed by CINEA <https://doi.org/10.2840/701809>
- European Commission. (2021). *Road safety thematic report – Serious injuries*. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, DirectorateGeneral for Transport.
- Fairclough, N. (1989). *Language and Power*. Routledge, New York
- Fausey, C. M., & Boroditsky, L. (2010). Subtle linguistic cues influence perceived blame and financial liability. *Psychonomic Bulletin & Review*, 17(5), 644–650. <https://doi.org/10.3758/PBR.17.5.644>
- Feddes, F., de Lange, M., & Brömmelstroet, M. (2020). Hard work in paradise. The contested making of Amsterdam as a cycling city. In T. Koglin & P. Kox (Hrsg). *The Politics of Cycling Infrastructure* (133–156). Policy Press. <https://doi.org/10.56687/9781447345169-010>

- Fevyer, D., & Aldred, R. (2022). Rogue drivers, typical cyclists, and tragic pedestrians: a Critical Discourse Analysis of media reporting of fatal road traffic collisions. *Mobilities*, 17(6), 759–779. <https://doi.org/10.1080/17450101.2021.1981117>
- Früh, W. (2017). *Inhaltsanalyse : Theorie und Praxis* (9., Aufl.). UVK Verlagsgesellschaft mbH UVK/Lucius.
- Galtung, J., & Ruge, M. H. (1965). The Structure of Foreign News: The Presentation of the Congo, Cuba and Cyprus Crises in Four Norwegian Newspapers. *Journal of Peace Research*, 2(1), 64–90. <https://doi.org/10.1177/002234336500200104>
- Gamson, W. A., & Modigliani, A. (1989). Media Discourse and Public Opinion on Nuclear Power: A Constructionist Approach. *The American Journal of Sociology*, 95(1), 1–37. <https://doi.org/10.1086/229213>
- Geiß, S. & Schemer, C. (2016). Frames – Framing – Framing-Effekte: Theoretische und methodische Grundlegung des Framing-Ansatzes sowie empirische Befunde zur Nachrichtenproduktion: von Bertram Scheufele (2003). In M. Potthoff (Hrsg.), *Schlüsselwerke der Medienwirkungsforschung* (309–322). Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-09923-7_26
- Gerbner, G. (1998). Cultivation Analysis: An Overview. *Mass Communication & Society*, 1(3–4), 175–194. <https://doi.org/10.1080/15205436.1998.9677855>
- Gerbner, G. (1998). Cultivation Analysis: An Overview. *Mass Communication & Society*, 1(3–4), 175–194. <https://doi.org/10.1080/15205436.1998.9677855>
- Gerbner, G., & Gross, L. (1976). Living with television: The violence profile. In *The Fear of Crime* (169-195). Routledge.
- Gilbert, H., & te Brömmelstroet, M. (2024). Our culturally maladaptive transport discourses are continuing to fail our children. *Children's Geographies*, 22(2), 241–248. <https://doi.org/10.1080/14733285.2023.2270444>
- Girasek, D. C. (2023). Does Scientific Evidence Support a Ban on Using the Word “Accident”? *American Journal of Lifestyle Medicine*. <https://doi.org/10.1177/15598276231198048>
- Global Designing Cities Initiative. (2024). Cyclist Toolbox. Abgerufen am 17. Januar 2024, von <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/designing-streets-people/designing-for-cyclists/cyclist-toolbox/>
- Goddard, T., Ralph, K., Thigpen, C. G., & Iacobucci, E. (2019). Does news coverage of traffic crashes affect perceived blame and preferred solutions? Evidence from an experiment. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 3, 100073. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2019.100073>
- Gross, K. (2008). Framing Persuasive Appeals: Episodic and Thematic Framing, Emotional Response, and Policy Opinion. *Political Psychology*, 29(2), 169–192. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9221.2008.00622.x>
- Gupta, M., Kakar, I. S., Peden, M., Altieri, E., & Jagnoor, J. (2021). Media coverage and framing of road traffic safety in India. *BMJ Global Health*, 6(3), e004499. <https://doi.org/10.1136/bmjgh-2020-004499>
- Hanson, C., Noland, R., & Brown, C. (2013). The severity of pedestrian crashes: an analysis using Google Street View imagery. *Journal of Transport Geography*, 33, 42–53. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.09.002>

- Hedges & Company. (2024). How many cars are there in the world? *Hedges & Company Blog*. Abgerufen am 2. August 2024, von <https://hedgescompany.com/blog/2021/06/how-many-cars-are-there-in-the-world/>
- Heng, K. W., & Vasu, A. (2010). Newspaper media reporting of motor vehicle crashes in Singapore: an opportunity lost for injury prevention education? *European journal of emergency medicine*, 17(3), 173-176.
- Hollinger, S. (2008). *Graubünden und das Auto: Kontroversen um den Automobilverkehr 1900-1925*. Chur
<https://bw.adfc.de/artikel/verkehrssicherheitspakt/hintergrund>
- Insurance Institute for Highway Safety (IIHS). (2018, 8. Mai) *Study highlights rising pedestrian deaths, points toward solutions* [Pressemeldung] Abgerufen am 21. April 2024, von <https://www.iihs.org/news/detail/study-highlights-rising-pedestrian-deaths-points-toward-solutions>
- Iyengar, S. (1991). *Is anyone responsible? How television frames political issues*. Chicago, IL and London: University of Chicago Press
- Iyengar, S. (1996). Framing Responsibility for Political Issues. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 546(1), 59–70.
<https://doi.org/10.1177/0002716296546001006>
- Julián, F. J. O. de. (2024). Automated journalism in news about traffic accidents: emergency services information dump. *Texto Livre*, 17. <https://doi.org/10.1590/1983-3652.2024.49369>
- Kahneman, D., & Tversky, A. (1984). Choices, values, and frames. *American psychologist*, 39(4), 341.
- KBA. (2024, 8. Januar). Anzahl der Neuzulassungen von Personenkraftwagen im Segment SUV in Deutschland nach Modell in den Jahren 2022 und 2023 [Graph]. In Statista. Abgerufen am 1. November 2024, von <https://de-statista-com.uaccess.univie.ac.at/statistik/daten/studie/317150/umfrage/suv-neuzulassungen-in-deutschland-nach-modellreihen/>
- Keliikoa, L. B., Thompson, M. D., Johnson, C. J., Cacal, S. L., Pirkle, C. M., & Sentell, T. L. (2022). Public health framing in local media coverage of crashes involving pedestrians or bicyclists in Hawai'i, 2019: A content analysis. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 13, 100525. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100525>
- Keller, M. E., Ledesma, R. D., Poó, F. M., & Peden, M. (2024). Newspaper framing of motor vehicle crashes and road safety in Argentina. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 31(1), 86–95. <https://doi.org/10.1080/17457300.2023.2266810>
- Kepplinger, H. M. (2011). Der Nachrichtenwert der Nachrichtenfaktoren. In H. M. Kepplinger (Hrsg.), *Journalismus Als Beruf* (61–75). VS Verlag für Sozialwissenschaften GmbH.
https://doi.org/10.1007/978-3-531-92915-6_4
- Krämer, A., Wilger, G., & Bongaerts, R. (2022). Das 9-Euro-Ticket: Erfahrungen, Wirkungsmechanismen und Nachfolgeangebot. *Wirtschaftsdienst*, 102(11), 873-879.
- Kramer, A., Wilger, G., & Bongaerts, R. (2022). The 9-Euro-Ticket: Experiences, Impact Mechanisms and Follow-Up/Das 9-Euro-Ticket: Erfahrungen, Wirkungsmechanismen und Nachfolgeangebot. *Wirtschaftsdienst (Hamburg)*, 102(11), 873.
<https://doi.org/10.1007/s10273-022-3313->

- Kuckartz, U., & Rädiker, S. (2022). *Qualitative Inhaltsanalyse : Methoden, Praxis, Computerunterstützung : Grundlagentexte Methoden* (5. Aufl.). Beltz Verlagsgruppe Beltz Juventa.
- Kühne, R., & Schemer, C. (2015). The Emotional Effects of News Frames on Information Processing and Opinion Formation. *Communication Research*, 42(3), 387–407. <https://doi.org/10.1177/0093650213514599>
- Kunze, C. (2022). *Deutschland als Autobahn: Eine Kulturgeschichte von Männlichkeit, Moderne und Nationalismus*. transcript Verlag. <https://doi.org/10.1515/9783839459430>
- Kuss, P., & Nicholas, K. A. (2022). A dozen effective interventions to reduce car use in European cities: Lessons learned from a meta-analysis and transition management. *Case Studies on Transport Policy*, 10(3), 1494–1513. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.02.001>
- Laker, L. (2021). Media guidelines for reporting road collisions. *Road collision reporting guidelines*. University of Westminster Active Travel Academy. <https://www.rc-rq.com/guidelines>
- Langenhoff, V. (1972, 20. September). "Pressiegrouop Stop de Kindermoord". *De tijd*, 9
- Lauerer, C., & Keel, G. (2020). Journalismus zwischen Unabhängigkeit und Einfluss. In T. Hanitzsch, J. Seethaler, V. Wyss (Hrsg.), *Journalismus in Deutschland, Österreich und der Schweiz* (103–134). Springer Vieweg. in Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH. https://doi.org/10.1007/978-3-658-27910-3_5
- Lichtman-Sadot, S. (2019). Can public transportation reduce accidents? Evidence from the introduction of late-night buses in Israeli cities. *Regional Science and Urban Economics*, 74, 99–117. <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2018.11.009>
- Lippmann, W. (1965). *Public opinion*. (2. Aufl.). The free press
- Loftus, E. F., & Palmer, J. C. (1974). Reconstruction of automobile destruction: An example of the interaction between language and memory. *Journal of Verbal Learning and Verbal Behavior*, 13(5), 585–589. [https://doi.org/10.1016/S0022-5371\(74\)80011-3](https://doi.org/10.1016/S0022-5371(74)80011-3)
- Loosen, W., Garmissen, A. V., Bartelt, E., & Olphen, T. V. (2023). *Journalismus in Deutschland 2023: Aktuelle Befunde zu Situation und Wandel* [dataset]. Verlag Hans-Bredow-Institut. <https://doi.org/10.21241/ssoar.89555>
- Lüger, H.-H. (1995). *Pressesprache*. De Gruyter, Inc. <https://doi.org/10.1515/9783110929522.77>
- Macek, K. (2023, Juni). Pedestrian traffic fatalities by state. Governors Highway Safety Association <https://www.ghsa.org/sites/default/files/2023-06/GHSA%20-%20Pedestrian%20Traffic%20Fatalities%20by%20State%2C%202022%20Preliminary%20Data%20%28January-December%29.pdf>
- Macmillan, A., Roberts, A., Woodcock, J., Aldred, R., & Goodman, A. (2016). Trends in local newspaper reporting of London cyclist fatalities 1992-2012: the role of the media in shaping the systems dynamics of cycling. *Accident Analysis and Prevention*, 86, 137–145. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.10.016>
- MacRitchie, V., & Seedat, M. (2008). Headlines and Discourses in Newspaper Reports on Traffic Accidents. *South African Journal of Psychology*, 38(2), 337–354. <https://doi.org/10.1177/008124630803800206>

- Magusin, H. (2017). If You Want to Get Away with Murder, Use Your Car: A Discursive Content Analysis of Pedestrian Traffic Fatalities in News Headlines. *Earth Common Journal*, 7(1), 65–97. <https://doi.org/10.31542/j.ecj.1229>
- Magusin, H. (2017). If You Want to Get Away with Murder, Use Your Car: A Discursive Content Analysis of Pedestrian Traffic Fatalities in News Headlines. *Earth Common Journal*, 7(1), 65–97. <https://doi.org/10.31542/j.ecj.1229>
- Maier, M. (2018). Kapitel 1–Gegenstandsbereich und Grundzüge der Nachrichtenwerttheorie. In P. Rössler, & H. B. Brosius (Hrsg.), *Konzepte. Ansätze der Medien- und Kommunikationswissenschaft*, 2, 13-28.
- Maier, M., Retzbach, J., & Glogger, I. (2018). Kapitel 4 - Forschungsdesigns und empirische Befunde zur Nachrichtenwerttheorie. In M. Maier, J. Retzbach, I. Glogger, & K. Stengel (Hrsg.), *Nachrichtenwerttheorie* (Aufl. 2).. Nomos Verlagsgesellschaft. <https://doi.org/10.5771/9783845284934-13>
- Maletzke, G. (1963). *Psychologie der Massenkommunikation : Theorie und Systematik*. Hamburg: Bredow-Inst.
- Marianne, W. (2021, 3. Februar). Cycling Copenhagen: The Making of a Bike-Friendly City. Heinrich Böll Stiftung. Abgerufen am 22. Juni 2024, von <https://eu.boell.org/en/cycling-copenhagen-the-making-of-a-bike-friendly-city>
- Markert, S. (2021, 30. August). *Paris führt fast überall Tempo 30 ein*. Tagesschau. Abgerufen am 4. April 2024 von <https://www.tagesschau.de/ausland/europa/paris-tempolimit-103.html>
- Matthes, J. (2014a). *Framing* (1. Auflage). Nomos.
- Matthes, J. (2014b). Zum Gehalt der Framing-Forschung: Eine kritische Bestandsaufnahme. In F. Marcinkowski (Hrsg.), *Framing als politischer Prozess* (1. Auf., 15–29). Nomos Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG. <https://doi.org/10.5771/9783845246024-15>
- Matthias, A (2023, 4 Juni). *Dreht Berlin die Verkehrswende zurück?* Zdf heute. Abgerufen am 30 Juni 2024, von <https://www.zdf.de/nachrichten/politik/verkehr-berlin-fahrrad-weg-stop-100.html>
- Mayring, P. (2015). *Qualitative Inhaltsanalyse : Grundlagen und Techniken* (12., vollständig überarbeitete und aktualisierte Aufl.). Beltz Verlagsgruppe.
- McCombs, M. E., & Shaw, D. L. (1972). The agenda-setting function of mass media. *Public opinion quarterly*, 36(2), 176-187.
- Meerkamp, P (2021, 21. August). *Nur touchiert? Wie Sprache in Unfallberichten das Denken formt*. Internationale Zeitschrift für Journalismus. Abgerufen am 3. März 2024, von <https://www.message-online.com/nur-touchiert-wie-sprache-in-unfallberichten-das-denken-formt/>
- Meltzer, C. E., Rossmann, C., & Schnauber, A. (2016). Living with Television: The Violence Profile: von George Gerbner und Larry Gross (1976). In M. Potthoff (Hrsg.), *Schlüsselwerke der Medienwirkungsforschung*, 135-145.
- Mendoza, A. E., Wybourn, C. A., Mendoza, M. A., Cruz, M. J., Juillard, C. J., & Dicker, R. A. (2017). The Worldwide Approach to Vision Zero: Implementing Road Safety Strategies to Eliminate Traffic-Related Fatalities. *Current Trauma Reports*, 3(2), 104–110. <https://doi.org/10.1007/s40719-017-0085-z>

- Miner, P., Smith, B. M., Jani, A., McNeill, G., & Gathorne-Hardy, A. (2024). Car harm: A global review of automobility's harm to people and the environment. *Journal of Transport Geography*, 115, 103817. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2024.103817>
- Mogambi, H., & Nyakeri, F. (2015). Media Priming of Road Traffic Accidents in Kenya: Praxis, Patterns, and Issues. *SAGE Open*, 5(4). <https://doi.org/10.1177/2158244015606491>
- Naziz, A. (2020). Sustainable development goals and media framing: an analysis of road safety governance in Bangladeshi newspapers. *Policy Sciences*, 53(4), 759–777. <https://doi.org/10.1007/s11077-020-09393-0>
- Niemi, L., & Young, L. (2016). When and Why We See Victims as Responsible: The Impact of Ideology on Attitudes Toward Victims. *Personality & Social Psychology Bulletin*, 42(9), 1227–1242. <https://doi.org/10.1177/0146167216653933>
- Norton, P. D. (2007). Street Rivals: Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street. *Technology and Culture*, 48(2), 331–359. <https://doi.org/10.1353/tech.2007.0085>
- Pan, Z., & Kosicki, G. M. (1993). Framing analysis: An approach to news discourse. *Political Communication*, 10(1), 55–75. <https://doi.org/10.1080/10584609.1993.9962963>
- Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A. A., Scurfield, R., Jarawan, E., & Mathers, C. (2004). *World report on road traffic injury prevention*. World Health Organization.
- Primus, B (2023). "Agens". In S. J. Schierholz, & L. Giacomini, (Hrsg.), *Wörterbücher zur Sprach- und Kommunikationswissenschaft (WSK) Online*. Berlin, Boston: De Gruyter, 2013. Abgerufen am 13 April, 2024, von https://www-degruyter-com.uaccess.univie.ac.at/database/WSK/entry/wsk_id_wsk_artikel_artikel_8355/html.
- Prößer, C (2024, 18 September). *Die Geduld ist am Limit*. Taz. Abgerufen am 20. September, 2024 von <https://taz.de/Tempo-30-in-Berlin/!6034442/>
- Radun, I., Radun, J., & Lajunen, T. (2024). Victim blaming in police road injury prevention messages? A case of bicycle helmets. *Transportation Research. Part F, Traffic Psychology and Behaviour*, 103, 72–78. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2024.04.001>
- Ralph, K., Iacobucci, E., Thigpen, C. G., & Goddard, T. (2019). Editorial Patterns in Bicyclist and Pedestrian Crash Reporting. *Transportation Research Record*, 2673(2), 663–671. <https://doi.org/10.1177/0361198119825637>
- Reese, S. D., & Shoemaker, P. J. (2016). A Media Sociology for the Networked Public Sphere: The Hierarchy of Influences Model. *Mass Communication & Society*, 19(4), 389–410. <https://doi.org/10.1080/15205436.2016.1174268>
- Retzbach, J., & Stengel, K. (2018). Kapitel 1 – Gegenstandsbereich und Grundzüge der Nachrichtenwerttheorie. In M. Maier, J. Retzbach, I. Glogger, & K. Stengel (Hrsg.), *Nachrichtenwerttheorie* (Aufl. 2). Nomos Verlagsgesellschaft. <https://doi.org/10.5771/9783845284934-13>
- Reynolds, C. C. O., Harris, M. A., Teschke, K., Cipton, P. A., & Winters, M. (2009). The impact of transportation infrastructure on bicycling injuries and crashes: a review of the literature. *Environmental Health*, 8(1), 47–47. <https://doi.org/10.1186/1476-069X-8-47>
- Rissel, C., Bonfiglioli, C., Emilsen, A., & Smith, B. J. (2010). Representations of cycling in metropolitan newspapers--changes over time and differences between Sydney and Melbourne, Australia. *BMC Public Health*, 10(1), 371–371. <https://doi.org/10.1186/1471-2458-10-371>

- Road Collision Reporting Guidelines, (2021). Media Reporting Guidelines for Road Collisions. Abgerufen am 23. April 2024, von <https://www.rc-rq.com/guidelines>
- Rücksichtslose Automobilisten. (1909, 20. November). *Generalanzeiger der Stadt Mannheim*, 3. Abgerufen am 2. August 2024, von <https://druckschriften-digital.marchivum.de/zd/periodical/zoom/282204?query=Automobilisten>
- Runter vom Gas. (2017). *1 Tod - 113 Betroffene*. Abgerufen am 23. September 2024. [Pressemeldung] Abgerufen am 12. März 2024, von <https://www.runtervomgas.de/aktuelles-und-downloads/aktuelles/1-tod-113-betroffene/>
- Sachs, W. (1992). *For love of the automobile : looking back into the history of our desires*. University of California Press.
- Scheffels, E., Bond, J., & Monteagut, L. E. (2019). Framing the Bicyclist: A Qualitative Study of Media Discourse about Fatal Bicycle Crashes. *Transportation Research Record*, 2673(6), 628–637. <https://doi.org/10.1177/0361198119839348>
- Scheufele, B. (2003). *Frames - Framing - Framing-Effekte : theoretische und methodische Grundlegung des Framing-Ansatzes sowie empirische Befunde zur Nachrichtenproduktion* (1. Aufl.). Westdt. Verl.
- Scheufele, B. (2004). Framing-Effekte auf dem Prüfstand. Eine theoretische, methodische und empirische Auseinandersetzung mit der Wirkungsperspektive des Framing-Ansatzes. *Medien & Kommunikationswissenschaft: M & K*, 52(1), 30–55. <https://doi.org/10.5771/1615-634x-2004-1-30>
- Scheufele, D. A., & Tewksbury, D. (2007). Framing, Agenda Setting, and Priming: The Evolution of Three Media Effects Models. *Journal of Communication*, 57(1), 9–20. <https://doi.org/10.1111/j.0021-9916.2007.00326.x>
- Schmitt, A. (2020). *Right of way: Race, class, and the silent epidemic of pedestrian deaths in America*. Island Press.
- Schneidemesser, D. (2021, 4. April). *Wir brauchen eine neue Sprache für die Verkehrsberichterstattung*. Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit Helmholtz-Zentrum Potsdam [Pressemeldung] Abgerufen am 7. Juni 2024, von: <https://www.rifs-potsdam.de/de/blog/2021/04/wir-brauchen-eine-neue-sprache-fuer-die-verkehrsberichterstattung>
- Schröder, J (2023, 27. Oktober). *Regionalzeitungs-IVW: Abwärts-Spirale dreht sich immer schneller*. Meedia [Pressemeldung] <https://www.meedia.de/analysen/regionalzeitungs-ivw-abwaerts-spirale-dreht-sich-immer-schneller-6a1a7aba8a946241c682610f1cdb91d1>
- Schulz, W. (1976). *Die Konstruktion von Realität in den Nachrichtenmedien : Analyse der aktuellen Berichterstattung* (1. Aufl.). Alber.
- Schweiger, W. (2013). Grundlagen: Was sind Medienwirkungen ? – Überblick und Systematik. In W. Schweiger, A. Fahr, & W. Schweiger (Hrsg.), *Handbuch Medienwirkungsforschung* (15–37). Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-531-18967-3_1
- Schweiger, W. (2013). Grundlagen: Was sind Medienwirkungen ? – Überblick und Systematik. In W. Schweiger, & A. Fahr (Hrsg.), *Handbuch Medienwirkungsforschung* (15–37). Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-531-18967-3_1

- Selbstfahrende Wagen. (1888, 19. September). *Generalanzeiger der Stadt Mannheim und Umgebung*, S. 3. Abgerufen am 10. August 2024 von <https://druckschriften-digital.marchivum.de/zd/periodical/zoom/121693?query=Selbstfahrende%20Wagen>
- Semetko, H., & Valkenburg, P. (2000). Framing European politics: a content analysis of press and television news. *Journal of Communication*, 50(2), 93–109. <https://doi.org/10.1111/j.1460-2466.2000.tb02843.x>
- Shoemaker, P. J., & Reese, S. D. (1996). *Mediating the message : theories of influences on mass media content* (2. Aufl.). Longman.
- Shoemaker, P. J., & Reese, S. D. (2014). *Mediating the message in the 21st century* (2. Aufl.). London, England: Routledge.
- Short, J. R., & Pinet-Peralta, L. M. (2010). No Accident: Traffic and Pedestrians in the Modern City. *Mobilities*, 5(1), 41–59. <https://doi.org/10.1080/17450100903434998>
- Smith, K., Cho, J., Gielen, A., & Vernick, J. S. (2007). Newspaper coverage of residential fires: an opportunity for prevention communication. *Injury Prevention*, 13(2), 110–114. <https://doi.org/10.1136/ip.2006.013946>
- Springer, A. (2000, 1. Januar). Historische Anzahl an Kraftfahrzeugen und Personenkilometer nach Kfz-Typ in Deutschland in den Jahren 1906 bis 1959 [Graph]. In Statista. Abgerufen am 05. November 2024, von <https://de-statista-com.uaccess.univie.ac.at/statistik/daten/studie/249900/umfrage/historische-entwicklung-von-kraftfahrzeugen-in-deutschland/>
- Statistisches Bundesamt. (2018, 12. Juli). 2017 starben im Durchschnitt fast 9 Menschen pro Tag im Straßenverkehr [Pressemitteilung]. Abgerufen am 22. Juli 2024, von https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressekonferenzen/2018/Verkehrsunfaelle-2017/pm-unfallentwicklung.pdf?__blob=publicationFile&v=3
- Statistisches Bundesamt. (2024, 11. September). Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland von 1970 bis 2023 (in Milliarden Euro) [Graph]. In Statista. Abgerufen am 11. November 2024, von <https://de-statista-com.uaccess.univie.ac.at/statistik/daten/studie/14397/umfrage/deutschland-bruttoinlandsprodukt-bip/>
- Statistisches Bundesamt. (2024a). Verkehrsunfälle. Abgerufen am 12. Mai 2024 von <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/inhalt.html>
- Statistisches Bundesamt. (2024b). Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland von 1970 bis 2023 (in Milliarden Euro) [Graph]. In Statista. Abgerufen am 7. November 2024, von <https://de-statista-com.uaccess.univie.ac.at/statistik/daten/studie/14397/umfrage/deutschland-bruttoinlandsprodukt-bip/>
- Statistisches Bundesamt. (2024c). *Durchschnittlich 8 Tote und 1 004 Verletzte pro Tag im Straßenverkehr im Jahr 2023 [Pressemeldung]* Abgerufen am 7 Juli 2024, von https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/07/PD24_261_46241.htm
- Statistisches Bundesamt. (2024d). *Unfallbilanz 2023: 42 Verkehrstote mehr als im Vorjahr [Pressemeldung]* Abgerufen am 11 Februar 2024, von: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/02/PD24_072_46241.html

- Taddicken, M. (2019). Analyse von Zeitungsartikeln und Online-Nachrichten. In N. Baur, & J. Blasius (Hrsg.), *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*, (1157-1164)
- Te Brömmelstroet, M. (2020). Framing systemic traffic violence: media coverage of Dutch traffic crashes. *Transportation research interdisciplinary perspectives*, 5, 100109. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100109>
- Tingvall, C., & Haworth, N. (1999, September). Vision Zero-An ethical approach to safety and mobility. In *6th ITE international conference road safety & traffic enforcement: Beyond 2000*.
- Tingvall, C., & Haworth, N. (1999, September). Vision Zero-An ethical approach to safety and mobility. In *6th ITE international conference road safety & traffic enforcement: Beyond 2000*.
- Trepte, S., Fahr, A., & Schweiger, W. (2013). Psychologie als Grundlagenfach der Medienwirkungsforschung. In W. Schweiger, & A. Fahr (Hrsg.), *Handbuch Medienwirkungsforschung* (89–111). Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-531-18967-3_4
- Tsay-Vogel, M., Shanahan, J., & Signorielli, N. (2018). Social media cultivating perceptions of privacy: A 5-year analysis of privacy attitudes and self-disclosure behaviors among Facebook users. *New Media & Society*, 20(1), 141–161. <https://doi.org/10.1177/1461444816660731>
- Valkenburg, P. & Oliver, M. B. (2020). Media Effects Theories: An Overview. In M. B. Oliver, A. A. Raney, & J. Bryant (Hrsg.), *Media Effects* (4. Aufl., 16–35). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429491146-2>
- Valkenburg, P. M., Semetko, H. A., & De Vreese, C. H. (1999). The Effects of News Frames on Readers' Thoughts and Recall. *Communication Research*, 26(5), 550–569. <https://doi.org/10.1177/0093665099026005002>
- Van der Meer, T. G. L. A., Kroon, A. C., & Vliegenthart, R. (2022). Do News Media Kill? How a Biased News Reality can Overshadow Real Societal Risks, The Case of Aviation and Road Traffic Accidents. *Social Forces*, 101(1), 506–530. <https://doi.org/10.1093/sf/soab114>
- Vardi, I. (2014). Quantifying Accidents: Cars, Statistics, and Unintended Consequences in the Construction of Social Problems Over Time. *Qualitative Sociology*, 37(3), 345–367. <https://doi.org/10.1007/s11133-014-9280-1>
- Verkehr, Publikum, Behörde. (1925, 30. Mai). *Neue Mannheimer Zeitung*, 4. Abgerufen am 1. August, von <https://druckschriften-digital.marchivum.de/zd/periodical/zoom/187487?query=Automobilismus>
- Vital Strategies (2020). Reporting on traffic crashes: best practices. Abgerufen am 27. April 2024, von <https://www.vitalstrategies.org/resources/reporting-on-traffic-crashes-best-practices/>
- Voogt, G & Stinauer, T. (2024, 19. März). Mehr Fußgänger in NRW getötet. *Kölner Stadtanzeiger*, 3.
- Vorderer, P. Park, W, D. & Lutz, S. (2020). A History of Media Effects Research Traditions. In M. B. Oliver, A. A. Raney, & J. Bryant (Hrsg.), *Media Effects* (4. Aufl., 1–15). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429491146-1>
- Vreese, C. H. (2005). News framing: Theory and typology. *Information Design Journal : IDJ*, 13(1), 51–62. <https://doi.org/10.1075/idjdd.13.1.06vre>

- Weber, P. (2016). Nachrichtenwert. In J. Heesen (Hrsg.), *Handbuch Medien- und Informationsethik* (S. 114–121). J.B. Metzler. https://doi.org/10.1007/978-3-476-05394-7_15
- Wegman, F. (2007). Road traffic in the Netherlands. In Kissinger, J (Hrsg.). *Improving Traffic Safety Culture in the United States*, (281-305). AAA Foundation for Traffic Safety
- White, D. M. (1950). The Gate Keeper: A Case Study in the Selection of News. *Journalism Quarterly*, 27(4), 383. <https://doi.org/10.1177/107769905002700403>
- Wirth, W., & Kühne, R. (2013). Grundlagen der Persuasionsforschung: Konzepte, Theorien und zentrale Einflussfaktoren. In W. Schweiger, A. Fahr (Hrsg.), *Handbuch Medienwirkungsforschung* (313–332). Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-531-18967-3_16
- World Health Organization (WHO). (2015). Reporting on road safety A guide for journalists. Geneva, Switzerland https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/179826/9789241508933_eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- World Health Organization, (WHO) (2023a, 13. Dezember). *Road traffic injuries*. [Pressemeldung] Abgerufen am 2. August 2024 von <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- World Health Organization, (WHO). (2023b). Public health milestones through the years. Abgerufen am 29. April 2024, von <https://www.who.int/campaigns/75-years-of-improving-public-health/milestones#year-1945>
- World Health Organization. (WHO). (2018). Global status report on road safety.
- Yankson, I. K., Browne, E. N., Tagbor, H., Donkor, P., Quansah, R., Asare, G. E., Mock, N., & Ebel, B. E. (2010). Reporting on road traffic injury: content analysis of injuries and prevention opportunities in Ghanaian newspapers. *Injury prevention*, 16(3), 194-197.
- Ytterstad, B. (2003). The Harstad Injury Prevention Study. A decade of community-based traffic injury prevention with emphasis on children. Postal dissemination of local injury data can be effective. *International Journal of Circumpolar Health*, 62(1), 61–74. <https://doi.org/10.3402/ijch.v62i1.17529>
- Zeitungsmarktforschung Gesellschaft der deutschen Zeitungen mbH. (ZMG) (2024). Zeitungen sind für 34 Millionen Deutsche ein täglicher Begleiter - Charts zur Reichweite der Zeitungen. Abgerufen am 13 Mai 2024, von <https://zmg.de/services/reichweiten-der-zeitungen/print-reichweiten>
- Ziem, A., Pentzold, C., Fraas, C., Inderelst, L., Ziem, A., & Wulf, D. (2018). Medien-Frames als semantische Frames: Aspekte ihrer methodischen und analytischen Verschränkung am Beispiel der ‚Snowden-Affäre‘. In A. Ziem, L. Inderelst, & D. Wulf (Hrsg.), *Frames interdisziplinär: Modelle, Anwendungsfelder, Methoden* (155–182). De Gruyter. <https://doi.org/10.1515/9783110720372-006>

9. Anhang

9.1 Kategorien und Codesystem

9.1.1 Kategorien

FF₁

Subkategorien der Hauptkategorie Public Health	Operationalisierung (Kodierregel)	Ankerbeispiele
Erwähnung von Präventionsmaßnahmen	Wird kodiert, wenn in den Artikeln darauf Bezug genommen wird, wie Kollisionen verhindert werden könnten.	„Ein Sprecher der Polizei verweist in diesem Zusammenhang darauf, dass Autofahrer im Bereich von Schulen besonders aufmerksam sein müssen. Man müsse immer bremsbereit sein.“ (MM-VRU-37).
Kontextualisierung der Kollision	Wird kodiert, wenn abseits der Kollisionsbeschreibung Kontexte miteinbezogen werden, wie etwa Unfallstatistiken, vorherige Kollisionen, die Straßensituation, die bebaute Umgebung, Konsequenzen für das Gesundheitssystem, Anwohner*innen.	„Erneut mussten die Rettungskräfte am Montag zum Kesselberg ausrücken. Nach der Kollision von zwei Motorradfahrern am Sonntagmittag (wir berichteten), kam es am Montagabend zu einem Frontalzusammenstoß“ (MM-AA-32).
Referenz von Dritten	Wird kodiert, wenn Dritte zitiert werden.	Die Feuerwehr berichtet im Rahmen des Unfalls zudem, dass "beim Eintreffen der ersten Kräfte fünf leicht verletzte Personen, davon zwei Kinder" angetroffen worden seien; diese Personen hätten sich allerdings nicht mehr in den Fahrzeugen befunden. Die Einsatzkräfte hätten daher den Rettungsdienst "bei der Sichtung der Betroffenen" unterstützen und gleichzeitig die Unfallstelle absichern sowie die Verkehrslenkung übernehmen müssen - was laut Feuerwehr-Sprecher Wolfgang Reichelt "im Berufsverkehr eine echte Herausforderung" sei. (MM-AA-18)
Verantwortungs- und Ursachenzuschreibung	Direkte Verantwortung wird kodiert, wenn Kollisionsbeteiligte durch die Beschreibung ihres Verhaltens als ursächlich oder durch die Benennung als Verursacher*in als verantwortlich berichtet werden.	„Ein Autofahrer hat einer 35-jährigen Lastenradfahrerin aus Osnabrück am Dienstag auf seinem Petersburger Wall die Vorfahrt genommen.“ (NO-VRU-5)
	Indirekte Verantwortung wird kodiert, wenn eine Kollisionsrichtung aus dem Artikel hervorgeht und keine weiteren Formulierungen im Artikel daran Zweifel lassen.	Laut Polizei war ein 25-Jähriger auf der Staatsstraße 2140 aus noch ungeklärten Gründen mit seinem Auto in den Wagen des 18-Jährigen gekracht, der drei Mitfahrer hatte.“ (MM-AA-4)
	Individuelle Ursachen werden kodiert, wenn die Ursache als menschliches Versagen berichtet wird.	„Dabei wurde die laut Polizeibericht offenbar langsam fahrende und ortsunkundige junge Frau trotz ausgeschildertem Überholverbot von einem nachfolgenden Auto überholt.“ (RZ-AA-10)

	Externe Faktoren werden kodiert, wenn laut Unfallberichten externe Einflüsse Mitursächlich für eine Kollision waren.	„Die Polizei: " Es ist derzeit nicht auszuschließen, dass die Hitze bei dem Unfall eine Rolle gespielt hat." Die Ermittlungen dauern an.“ (WZ-AA-10)
Kollisionsbeschreibung anhand der Verben & Substantive	Substantive werden kodiert, wenn sie eine Kollision beschreiben.	„zusammenstoßen“ (NO-VRU-11) „rammen“ (OZ-VRU-9) „krachen“ (OZ-AA-12)
	Verben werden kodiert, wenn sie eine Kollision beschreiben.	„Unfall“ (OZ-VRU-4) „Kollision“ (WZ-VRU-3) „Crash“ (BZ-AA-3),
WHO Storylines & Key Elements (nach Gupta et al., 2021: 3)	WHO Storylines werden kodiert wenn sie in der Unfallberichterstattung vorkommen..	„Der Knall war so durchdringend, den vergesse ich so schnell nicht", sagt Michaela Fürst. Ihre Stimme zittert. Die 56-Jährige aus Wolgast gehörte zu den Ersthelfern des schweren Unfalls, der sich am Donnerstagmittag gegen 12 Uhr im Tannenkampweg - einem Wohngebiet aus Einfamilienhäusern und fünf Wohnblocks der Wolgaster Wohnungswirtschaft (WoWi) – ereignete.“ (OZ-VRU-9)

FF2

Subkategorien der Hauptkategorie Framing nach Iyengar (1996)	Operationalisierung	Ankerbeispiele (wenn vorhanden)
Vorkommen eines episodischen Framing	Ein episodisches Framing wird kodiert wenn Kollisionen als Einzelfälle berichtet werden.	„Auto erfasst Pedelec-Fahrer. Ein Radfahrer (78) aus Bochum ist am Mittwoch in Wattenscheid schwer verletzt worden. Laut Polizei war gegen 8.20 Uhr eine Autofahrerin (81) aus Bochum auf dem Wattenscheider Hellweg in Richtung Innenstadt unterwegs. In Höhe der Hausnummer 25 fuhr der 78-Jährige mit seinem Pedelec vom rechten Fahrbahnrand an. Es kam zum Zusammenstoß: Der Mann wurde von dem Pkw erfasst und prallte gegen ein geparktes Auto. Nach einer Erstbehandlung wurde er in ein Krankenhaus gebracht.“ (WZ-VRU-16)
Vorkommen eines thematischen Framings	Ein thematisches Framing wird kodiert wenn thematische und strukturelle Zusammenhänge in den Vordergrund gerückt werden.	Keine vorhanden

FF3

Kategorie: Verantwortungsverschiebung

Subkategorie Verantwortungsverschiebung durch Satztypen (inkl. Original von Ralph et al., (2019: 666))	Wird eine Handelnde Person/Fahrzeug abgebildet?	Fokus liegt auf:	Ankerbeispiele
#1 Auto erfasst VRU ((#1 "A car hit a VRU"	Ja	Autofahrer*in (als Auto)	„Auto erfasst Pedelec-Fahrer“ (WZ-VRU-16) „Lindow: Auto überrollt Kinder“ (OZ-VRU-11)

#2 Autofahrer*in erfasst VRU (#2 A driver hit a VRU)	Ja	Autofahrer*in	„Bei einem Verkehrsunfall in Gelsenkirchen erfasste ein 67-jähriger Mann eine Fußgängerin.“ (WZ-VRU-2) „Wie die Polizei am Donnerstag mitteilte, hatte ein Autofahrer den Radfahrer in der Bäcker gasse übersehen.“ (TA-VRU-3).
#3 VRU wurde von Auto erfasst (#3 A VRU was hit by a car)	Ja	VRU	„Ein 26-jähriger Velberter ist in der Nacht zu Freitag von einem schwarzen Fahrzeug angefahren worden“ (WZ-VRU-18) „Ein Zwölfjähriger ist am Mittwochmorgen, 7. Juni, beim Überqueren einer Straße von einem Auto erfasst worden.“ (WZ-VRU-10)
# 4 VRU von Autofahrer*in erfasst (#4 A VRU was hit by a driver“)	Ja	VRU	„Dann sei er unmittelbar auf die Fahrbahn gefahren und dort seitlich von dem Fahrzeug eines 23-Jährigen mitgerissen worden, teilt die Polizei mit.“ (WZ-VRU-11) „Die Frau war mit ihrem Rad am Montagmorgen im Stadtteil Weißig unterwegs und wollte laut Polizei eine Straße überqueren, als sie von dem Wagen einer 54-Jährigen erfasst wurde.“ (FP-VRU-12)
# 5 VRU (bei Unfall) verletzt / angefahren (#5 A VRU was hit)	Nein	VRU	Mit „Unfall“ Kontext: „Bei einem Unfall auf der Filder Straße ist am Montagabend eine 67-jährige Frau aus Moers schwer verletzt worden.“ (WZ-VRU-4) „Eine Radfahrer in ist bei einem Unfall in Ribnitz-Damgarten verletzt worden.“ (OZ-VRU-5) Ohne Kontext: „Ein Radfahrer (78) aus Bochum ist am Mittwoch in Wattenscheid schwer verletzt worden.“ (WZ-VRU-16). „Wie eine Polizeisprecherin am Sonntag sagte, gerieten zwei Kinder am Samstag unter den Geländewagen einer Frau.“ (OZ-VRU-11).

			Auto durch Verb markiert jedoch nicht genannt: „Radlerin angefahren und schwer verletzt“ (MA-VRU-2) „Schüler angefahren und schwer verletzt“ (WZ-VRU-10)
#6 Zusammenstoß zwischen VRU und Auto (#6 A VRU and a car collided)	Nein	Autofahrer*in (als Auto) und VRU	„Laut Polizei berichteten zwei Zeuginnen von einem Zusammenstoß zwischen einem Auto und einem Fußgänger.“ (WZ-VRU-13) „Auf der Hunsrückhöhenstraße kam es am Donnerstag gegen 16 Uhr zu einem Verkehrsunfall zwischen einem Fahrradfahrer und einem schwarzen Auto mit Frankfurter Kennzeichen“ (RZ-VRU-8)
#7 Autofahrer*in und VRU zusammengestoßen (#7 A driver and a VRU collided)	Nein	Autofahrer*in und VRU	„Am Abzweig in Richtung Großrudstedt waren gegen 10 Uhr eine Autofahrerin (43) und ein Radfahrer (53) zusammengestoßen“ (TA-VRU-4) „Dabei kam es zum Zusammenstoß mit einer 61-jährigen Radlerin, die gerade nach links auf den Feldweg abbiegen wollte, so die Polizei.“ (LN-VRU-6)
#8 Auto in Unfall verwickelt (#8 A Car was in a crash)	Nein	Autofahrer*in	„Nach Unfall geflüchtet“ (MM-VRU-23) „Unfallflucht nach Zusammenstoß“ (SZ-VRU-14)
#9 Autofahrer*in in Unfall verwickelt (#9 A Driver was in a crash)	Nein	Autofahrer*in (als Auto)	„Beim Überholen eines Radfahrers auf dem Waldemardamm in Nauen verursachte ein 33-jähriger Autofahrer am Mittwoch einen Verkehrsunfall.“ (MA-VRU-14) „SUV-Fahrer begeht Unfallflucht“ (WZ-VRU-12)
#10 VRU verletzt sich	Ja (VRU statt Autofahrer*in jedoch Agens)	VRU	„Radfahrer verletzt sich leicht“ (FP-VRU-4) „Radfahrer prallt in Baienfurt gegen Autotür und verletzt sich“ (SZ-VRU-21)
#11 VRU bei Unfall mit Auto verletzt	Nein	VRU	„Mädchen bei Kollision mit Auto leicht verletzt“ (RZ-VRU-13) „Radfahrerin bei Unfall mit Auto schwer verletzt“ (MA-VRU-34)

Weitere Subkategorien der Hauptkategorie Verantwortungsverschiebung	Operationalisierung (Kodierregel)	Ankerbeispiele
Auslassung von Kausalsätzen	Wird kodiert, wenn Kausalsätze bei der Kollisionsbeschreibung ausgelassen werden.	Aus bislang ungeklärter Ursache kam sie mit dem Fuß nicht mehr vom Gaspedal, sondern beschleunigte rückwärts und prallte mit dem Fahrzeugheck gegen die Hausmauer. Zwischen der Mauer und dem Fahrzeug stand eine 48-jährige Penzbergerin. Sie wurde bei dem Unfall eingeklemmt. Die Frau kam mit schweren Verletzungen mit dem Hubschrauber ins Unfallklinikum Murnau, wie die Polizei am Sonntag weiter mitteilte.“ (MM-VRU-27)
Fokus auf zweitrangige Handlungen der Autofahrerinnen anstelle der expliziten Beschreibung des Zusammenstoßes.	Wird kodiert wenn statt einem Verb dass das physische Aufeinandertreffen von Mensch und Maschine beschreibt mit der Beschreibung einer ursächlichen Handlung substituiert wird.	„Ein 43 Jahre alter Radfahrer ist am Dienstagmorgen gegen 8 Uhr bei einem Unfall an der Kreuzung von Waldstraße und Horstweg in der Teltower Vorstadt verletzt worden. Wie die Polizei mitteilt, hatte ein Autofahrer (36) nicht ausreichend auf den Verkehr geachtet und den Radfahrer übersehen. Dieser wurde zu weiteren Untersuchungen in ein Krankenhaus gebracht. Sein Rad wurde vor Ort gesichert.“ (MA-VRU-10) Bei einem Unfall an der Kreuzung von Schönermarker und Wittstocker Straße in Kyritz ist am Donnerstag gegen 7.30 Uhr eine 56-jährige Radfahrerin schwer verletzt worden. Ein 73-jähriger Mercedes-Fahrer hatte ihr beim Abbiegen die Vorfahrt genommen. Die Frau wurde von Mitarbeitern des Rettungsdienstes ins Krankenhaus gebracht. (MA-VRU-34)
Referenzen darauf, dass Autofahrer*innen Kollisionen nicht hätten verhindern konnten	Wird kodiert wenn berichtet wird, dass Autofahrer*innen eine Kollision nicht mehr verhindern konnten.	„Obwohl der Vater seinen Sohn noch festhielt, konnte die Autofahrerin nicht mehr verhindern, dass sie mit ihrem Wagen über einen Fuß des Jungen fuhr.“ (MM-VRU-9) „Der 42-jährige Radfahrer fuhr links auf der Rostocker Chaussee in Richtung Grünhufer Bogen, als aus Zufahrt zum Baumarkt plötzlich ein Mitsubishi auf die Straße abbog. Ein Zusammenstoß

		konnte nicht mehr verhindert werden, sodass der Radfahrer mit seinem Elektrofahrrad stürzte und sich eine Kopfverletzung“ (OZ-VRU-4)
Auslassung von menschlichen Fahrer*innen	Wird kodiert, wenn im Artikel nur von einem Fahrzeug, die aber von einem Menschen gesprochen wird, der besagtes Fahrzeug steuerte	„Opel kollidiert mit Radlerin Die Missachtung der Vorfahrt war am Mittwoch der Grund für einen Unfall. Auf der Kreuzung der B 87 und der B 96 war ein Opel mit einer Radlerin (43) kollidiert. Die Frau kam leicht verletzt ins Krankenhaus.“ (MA-VRU-13) „Kind schwer verletzt Karow - Ein Junge (9) wurde am Mittwoch auf der Achillesstraße von einem Auto erfasst und dabei schwer verletzt. Das Kind brach sich bei dem Unfall die Schulter und erlitt Prellungen und Schürfwunden.“ (BZ-VRU-2)

Kategorie Victim Blaming

Subkategorie der Hauptkategorie Victim Blaming	Operationalisierung	Ankerbeispiele
Kontrafaktische Formulierungen	Wird kodiert, wenn kontrafaktische Formulierungen bezüglich dem Verhalten der Kollisionsbeteiligten gemacht wurden? (etwa dass Radfahrer*innen keinen Helm trugen, Fußgänger*innen dunkle Kleidung an hatten, Kreuzungen nicht am Zebrastreifen kreuzten, oder plötzlich die Straße betraten)	„Bei dem Zusammenstoß verletzte sich die 67-Jährige schwer am Kopf. Sie trug keinen Fahrradhelm.“ (WZ-VRU-4).

FF4

Frames nach Magusin (2017: 87ff)	Operationalisierung	Ankerbeispiele (wenn vorhanden)
Humanisierender Frame (Human Frame)	Wird kodiert, wenn emotionale Sprache genutzt wurde, um die Kollision als menschliche Tragödie zu inszenieren.	„74-Jährige stirbt bei Unfall mit Lkw. Seniorin wollte in St. Jürgen beim Rangieren in Privatauffahrt helfen - Der Lkw-Fahrer, ein Verwandter der Frau, wusste das vermutlich nicht - Seelsorger im Einsatz Furchtbares Unglück in einer Grundstücksauffahrt im Lübecker Stadtteil St. Jürgen: Am vergangenen Freitag, 2. Juni, kam es beim Rangieren mit einem Lastwagen zu einem Unfall. Dabei wurde eine 74-jährige Lübeckerin so schwer verletzt, dass sie ihren Verletzungen erlag. Wie Stefan Muhtz, Sprecher der Polizeidirektion Lübeck, mitteilt, fuhr ein 60-Jähriger am frühen Abend rückwärts mit einem Lkw (zulässiges Gesamtgewicht 3,5 Tonnen) auf eine gemeinsam genutzte Grundstückseinfahrt zweier Häuser. Eine 74-jährige Anwohnerin sei anscheinend vom Fahrer unbemerkt hinter das Fahrzeug getreten, um diesen vermutlich einweisen zu wollen, schildert Muhtz die bisherigen Erkenntnisse. "

		Dabei kam sie zwischen den Lkw und einem in der Auffahrt abgestellten Pkw VW Golf und wurde eingeklemmt." Trotz der sofortigen Reanimation sei die Lübeckerin noch am Unfallort gestorben. Besonders tragisch: Die beiden Beteiligten waren laut Polizei miteinander verwandt. Die Unfallaufnahme erfolgte laut Muhtz durch das 4. Polizeirevier Lübeck. Die Staatsanwaltschaft Lübeck sei eingebunden worden. " Ein Sachverständiger ist für die Ermittlungen des Unfallherganges beauftragt worden und die Angehörigen werden seelsorgerisch betreut."“ (LN-VRU-5)
Faktischer Frame (Factual Frame)	Wird kodiert, wenn abseits der faktischen Wiedergabe der Kollision keine weiteren Informationen berichtet werden und die Sprache im Artikel wenig Emotional ist.	„E-Bikerin stößt mit Auto zusammen Eine E-Bikerin ist am Donnerstagnachmittag in Seehausen mit einem Auto zusammengestoßen. Wie die Polizeiinspektion Murnau berichtet, war die 56-Jährige um 17.20 Uhr auf der Keltenstraße in Richtung Bergstraße unterwegs. In der Rechtskurve zur Bergstraße geriet die Seehauserin zu weit nach links. Infolgedessen kollidierte sie mit einem entgegenkommenden Peugeot, an dessen Steuer eine 71-jährige Frau aus Murnau saß. Die E-Bikerin wurde mit leichten Verletzungen in die Murnauer Unfallklinik gebracht. Die Autofahrerin blieb bei dem Unfall hingegen unversehrt. Am E-Bike entstand ein Totalschaden in Höhe von rund 1500 Euro. Am Peugeot wurde die Frontschürze in Mitleidenschaft gezogen. Der Schaden an dem Wagen beläuft sich auf ungefähr 1500 Euro“ (MM-S-AVRU-3)
Kriminalitätsframe (Criminal Frame)	Wird kodiert, wenn in Artikeln Strafverfahren, Bußgelder oder Anzeigen gegen Autofahrer*innen verhängen wurden, Fahrerfluchten oder Vorsatz berichtet wurde oder nach Zeug*innen gesucht wurde.	„Fahrerflucht nach Unfall mit Bub (12). Erst hat sie einen 12-Jährigen auf einem Skateboard angefahren, dann machte sie sich aus dem Staub: Die Polizei ermittelt gegen eine Autofahrerin, die am Dienstag Fahrerflucht in der Maxvorstadt begangen hat. Laut der Polizei kam es zu dem Unfall um 7.50 Uhr auf der Luisenstraße. An der Kreuzung zur Karlstraße wollte die Honda-Fahrerin rechts abbiegen und übersah den Skateboardfahrer. Der Heranwachsende wurde bei dem Unfall leicht verletzt. Hinweise: 089/29100.“ (MM-VRU-36)

9.1.2 Codesystem

- ▼ Codesystem
 - Relevantes Verb "sich verletzen"
 - Auto-Auto Kollisionen
 - VRU-Auto Kollisionen
 - Frames nach Iyengar
 - Episodisch
 - Thematisch
 - Verantwortungsverschiebung
 - Überhaupt kein menschlicher Fahrer abgebildet
 - "Nicht ausweichen können"
 - "Übersehen" "Vorfahrt nehmen" repräsentativ für Kollision
 - Fehlende Kausalität / Kollision umschrieben
 - Kontrafaktische Formulierungen
 - Radfahrer hat provoziert
 - "sich verletzen"
 - "keinen Helm getragen"
 - unvermittelt
 - Satztypen Verantwortung (Ralph et al., 2019)
 - Satztypen Überschrift (Ralph et al., 2019)
 - n/a
 - Nicht agentiv
 - Fokus VRU
 - #11 VRU nach Unfall mit Auto verletzt
 - Fokus VRU verletzt
 - #5 VRU verletzt
 - #5 VRU bei Unfall verletzt
 - #5 VRU erfasst
 - Fokus Auto
 - #8 Auto in Unfall verwickelt
 - #9 Autofahrer*in in Unfall verwickelt
 - Fokus Auto und VRU
 - #7 Autofahrer*in und VRU zusammengestoßen
 - #6 VRU und Auto zusammengestoßen
 - Agentiv
 - Fokus VRU
 - #10 VRU verletzt sich
 - #4 VRU von Autofahrer*in erfasst
 - #3 VRU von Auto erfasst
 - Fokus Auto
 - #2 Autofahrer*in erfasst VRU
 - #1 Auto erfasst VRU
 - Satztypen Fließtext (Ralph et al., 2019)
 - n/a
 - Nicht agentiv
 - Fokus VRU
 - #8 Auto in Unfall verwickelt
 - #9 Autofahrer*in in Unfall verwickelt
 - Fokus Auto und VRU
 - #7 Autofahrer*in und VRU zusammengestoßen
 - #6 VRU und Auto zusammengestoßen
 - Agentiv
 - Fokus VRU
 - #2 Autofahrer*in erfasst VRU
 - #1 Auto erfasst VRU
- Frames nach Magusin
 - Faktischer Frame
 - Kriminalitäts Frame
 - Humaner Frame
- Weitere inhaltliche und formale Merkmale
 - Keine Überschrift
 - Uhrzeit
 - Satzlänge
 - Grad der Verletzung
 - tödlich verletzt
 - "verletzt"
 - "leicht"
 - Schwer
 - Ort
 - Ungefahr
 - Straße
 - Folgen
 - Bußgeld
 - Anzeige
 - Zeugensuche
 - Einsatz von Rettungskräften
 - Führerschein sichergestellt
 - Pannendienst / Abschleppen
 - Straßensperrung/ Verkehrsmeldung
 - Krankenhaus Einlieferung
 - Strafverfahren / Ermittlungsverfahren / Körperverletzung
 - Sachschaden Schätzung
- Public Health Framing
 - Präventive Maßnahmen
- WHO Storylines
 - Finding the human story
- Substantive die auf Kollision referieren
 - Fließtext
 - Überschrift
- Verben die auf Kollision referieren
 - Fließtext
 - Überschrift
- Kontextualisierung
 - Referenz auf die generelle Situation
 - Referenz auf zuvor passierte Kollisionen
- Dritte Stimmen
 - Ersthelfer*innen Feuerwehr
 - Verursacher*innen
 - Zeugen*innen
 - Polizei
 - Als Quelle
 - Explizit
- Verantwortung
 - NICHT erkennbar / nicht thematisiert
 - Indirekt
 - Direkt
 - nur durch "Unfallverursacher" "ermittlungen" "Unfallflucht"
 - zusätzlich markiert durch "Unfallverursacher"
 - Externe Einflüsse
 - Hitze
 - Regen
 - Individuell
 - Unachtsamkeit ("übersehen")
 - Verkehrsregeln missachtet
 - Verbotene Straßennutzung
 - Verbotenes überholen
 - Abstand nicht eingehalten
 - Vorfahrt genommen
 - auf gegen Fahrbahn geraten (keine weiteren Erklärungen)
 - Kontrolle verloren
 - Fahrtüchtigkeit wegen Alkohol
 - Unangepasste Geschwindigkeit
 - Gesundheitliches Problem
 - Vorsatz

9.2 Daten (Unfallberichte)

Alle links sind dauerhafte Adressen des Artikels auf *wiso-net.de*

Ost-See Zeitung:

OZ-VRU-11: (18.06.2023). Lindow: Auto überrollt Kinder. https://www.wiso-net.de/document/OSZ_ad9e072f77b623380738c4e4e3353cb313528130

OZ-VRU-9: (16.06.2023) Auto rammt Rollstuhlfahrer und erfasst Frau https://www.wiso-net.de/document/OSZ_9f7ad1b1270b78dceadb6903b13f0e81768ceae2

OZ-VRU-6 (8.06.2023) Fußgängerin von Auto erfasst https://www.wiso-net.de/document/OSZ_3630710609dd36ad150028e16ca090e3fe449cca

OZ-VRU-5 (8.06.2023) Ribnitz: Radfahrerin bei Unfall verletzt https://www.wiso-net.de/document/OSZ_3630710609dd36ad150028e16ca090e3fe449cca

OZ-VRU-4 (8.06.2023) Radfahrer bei Unfall am Kopf verletzt https://www.wiso-net.de/document/OSZ_409dcd72b338a94d5ab143643dbcc6c56627614c

OZ-VRU-3: (7.06.2023) Kind bei Unfall in Wismar verletzt https://www.wiso-net.de/document/OSZ_c2e2ca41bf73c5fe78ed276b0b965f6a5f2fc71e

OZ-VRU-2: (7.06.2023) 84-jähriger Radfahrer verletzt https://www.wiso-net.de/document/OSZ_baaeb1996524d12b39bbf2b13eee2ca348b8c354

OZ-AA-12: (17.06.2023) Frau bei Unfall verletzt https://www.wiso-net.de/document/OSZ_78614aae5b7de49d4fc8776b7c8c196867684033

OZ-AA-10: (19.06.2023) Autos kollidieren in Kröpeliner Innenstadt https://www.wiso-net.de/document/OSZ_c77ae45f323b0948866e99ddcfd15a38081ad7c0

OZ-AA-8: (15.06.2023) Auffahrunfall mit drei Verletzten https://www.wiso-net.de/document/OSZ_3745bf94c2954860a099e18c760029391000d2c1

OZ-AA-7: (12.06.2023) Verkehrsunfall in Vorpommern https://www.wiso-net.de/document/OSZ_305005fc62019894d1df3eaa2bd818f614951f00

OZ-AA-1: (5.06.2023) Zwei Autos in Behrenshagen zusammengestoßen https://www.wiso-net.de/document/OSZ_ef2ad9898ebe906dec2b0ce108a59212cb179e41

Münchener Merkur:

MM-VRU-37: (16.06.2023) Kinder auf Schulweg von Auto erfasst https://www.wiso-net.de/document/MUME_c2d331dd4dbc234806b523da37646a8480326293

MM-VRU-35: (15.06.2023) Im Kreisel: Auto erfasst Radfahrer https://www.wiso-net.de/document/MUME_5510bf08111d172cc3c68d2f4a4e5ecdd0d70095

MM-VRU-36: (15.06.2023) Fahrerflucht nach Unfall mit Bub (12) https://www.wiso-net.de/document/MUME_4ebc42ab707166b1f1ac2625ebf2bdea4abd125b

MM-VRU-37: (12.06.2023) Penzberg https://www.wiso-net.de/document/MUME_eb6a194a72dc589b74be274075e05c6cf8774b6f

MM-VRU-23: (12.06.2023) Nach Unfall geflüchtet https://www.wiso-net.de/document/MUME_e76073caf22eafa960c0a8c6dca57447d1123d81

MM-VRU-20: (9.06.2023) Vierzehnjähriger auf Rad angefahren https://www.wiso-net.de/document/MUME_41e0236094b42938dbb031cc617dcc391591dbec

MM-VRU-17: (9.06.2023) Lehel: Radfahrerin schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/MUME_d07c017cfb01a1d52487692e152d8ec4fc3dd043

MM-VRU-16: (9.06.2023) 14-jähriger schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/MUME_1cdb67c0a01a5d1a37c02cc717e0a595ae81bb6c

MM-VRU-13: (9.06.2023) Tödlicher Unfall https://www.wiso-net.de/document/MUME_efac782923efe68006182da9ca6ec73c1ab5c3ac

MM-VRU-12: (9.06.2023) Radlerin kollidiert mit Auto https://www.wiso-net.de/document/MUME_1cdb67c0a01a5d1a37c02cc717e0a595ae81bb6c

MM-VRU-9 : (6.06.2023) Dreijähriger läuft auf Straße: Auto überrollt Fuß https://www.wiso-net.de/document/MUME_d1d47698b714e403f307c08d30140207ac313342

MM-VRU-8: (6.06.2023) Bub (9) auf dem Fahrrad angefahren https://www.wiso-net.de/document/MUME_60e71f9c34e1da9cf67595e2403f6433e1fbb4a0

MM-AA-39: (17.06.2023) Keine Überschrift https://www.wiso-net.de/document/MUME_938d23f8fc170b14ba180db475ed16ee1424b8a7

MM-AA-38: (16.06.2023) Frontalzusammenstoß auf der B 2 https://www.wiso-net.de/document/MUME_0504f418a9cc425891f47798e89c65c03bd9eb5d

MM-AA-34: (16.06.2023) Ehepaar bei Unfall verletzt https://www.wiso-net.de/document/MUME_9e7567bf67780a0cf6a10f7661436fb8a350597c

MM-AA-33: (14.06.2023) Karambolage mit vier Fahrzeugen: Straße drei Stunden gesperrt https://www.wiso-net.de/document/MUME_8ad2337be0210b547a8b38856a63b7a59520fd93

MM-AA-32: (14.06.2023) Frontalkollision am Kesselberg https://www.wiso-net.de/document/MUME_3b55eb2e4a72ca5109104ac57dbd22d4c1ac0886

MM-AA-31: (13.06.2023) Kochel/Penzberg https://www.wiso-net.de/document/MUME_a610820d0d8a3784811fe26288b1c0aa47441487

MM-AA-30: (13.06.2023) Vorfahrt missachtet https://www.wiso-net.de/document/MUME_eb8ae92bd23325e1787974773fca3cdcc1f90f62

MM-AA-29: (13.06.2023) Dietramszell/Bad Tölz https://www.wiso-net.de/document/MUME_4721431e649c7c7220290399ec615ecdbca1b523

MM-AA-28: (12.06.2023) Drei Verletzte bei Wendemanöver auf B13 https://www.wiso-net.de/document/MUME_b1359f6d8681435fb21b051b441222b06bbafa39

MM-AA-26: (12.06.2023) Altomünster https://www.wiso-net.de/document/MUME_74d0ea889269de8e904f90d9d4585fc4eedcf755

MM-AA-25: (12.06.2023) Drei Menschen verletzt https://www.wiso-net.de/document/MUME_1aa4e61c1aec61d7033fa0cba8eae78ed583e160

MM-AA-24: (12.06.2023) Wendemanöver endet mit Unfall https://www.wiso-net.de/document/MUME_91d3d8444264be48946950f91e9f4ffda7549e24

MM-AA-21: (9.06.2023) Kontrolle verloren https://www.wiso-net.de/document/MUME_99f4d76af5ad6f7939ebaf4d6cbf02973619992a

MM-AA-19: (9.06.2023) Beinahe ungebremsst in Skoda https://www.wiso-net.de/document/MUME_573ae2ab9e9bfbe0815200a703b34703e6dee8d2

MM-AA-18: (9.06.2023) Bitte um weniger Aggression https://www.wiso-net.de/document/MUME_a9d8d9320cc4bfeb139bd7ee12c475d2f89505e3

MM-AA-15: (9.06.2023) Drei Verletzte bei Unfall https://www.wiso-net.de/document/MUME_644296e9925d283bbd5f6b88223e3704746fbb4e

MM-AA-22: (10.06.2023) Drei Verletzte bei schwerem Unfall auf B472 https://www.wiso-net.de/document/MUME_fb1bb7c697c026084b33c5fccac88e9a2db8f9b3

MM-AA-14: (9.06.2023) Unfall an Kreuzung: Bruckerin schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/MUME_791bc4430c24aad438de9e222cc01570940ad61c

MM-AA-11: (7.06.2023) Mercedes rammt Fahrschulauto https://www.wiso-net.de/document/MUME_eac6bc79583c3eee898620018bbe2b8963c0c9d1

MM-AA-10: (7.06.2023) Wieder Unfälle auf nasser A 95 https://www.wiso-net.de/document/MUME_8b7309b9f261d53adf03060bd49f0328f6b4b188

MM-AA-7: (6.06.2023) 17-jährige stirbt nach Unfall https://www.wiso-net.de/document/MUME_2de174de2a370012b424c611e560e8c8ca575c35

MM-AA-5: (5.06.2023) Zusammenstoß an der Ampel https://www.wiso-net.de/document/MUME_cc62e352ebe18e804ff183ae4bda81048af32fba

MM-AA-4: (5.06.2023) 18-Jähriger stirbt bei Autounfall https://www.wiso-net.de/document/MUME_a5fe4afa0cd00be01c31abf0155fc3c1d85182c6

MM-AA-3: (5.06.2023) Auffahrunfall mit zwei Verletzten https://www.wiso-net.de/document/MUME_8e4e9b0e2e6811c968edde4d2c3468e40e15f379

MM-AA-2: (5.06.2023) Mercedes prallt in kleinen Fiat und in Audi https://www.wiso-net.de/document/MUME_0062fc5e861122ff04456960f64c75e555b64ec0

MM-AA-1: (5.06.2023) B 318 nach Unfall gesperrt https://www.wiso-net.de/document/MUME_be4715565a83b1603b85abe1319d0d89953d8551

B.Z

BZ-VRU-5 (13.06.2023) Radler verletzt https://www.wiso-net.de/document/BZ_8fe0866900ec537e4abd0579530812a064748ee4

BZ-VRU-4 (11.06.2023) Radler gestürzt https://www.wiso-net.de/document/BZ_33f1ec4871cf0f7d8fa6d46275edab32a79ca21d

BZ-VRU-2: (9.06.2023) Kind schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/BZ_5a38db08557c3003331de5f0943bc69117787622

BZ-VRU-1: (6.06.2023) Tödlicher Kran-Unfall https://www.wiso-net.de/document/BZ_c807be0a1d86f861a74f4518783636d3b973b206

BZ-AA-7 (16.06.2023) Zwei verletzte Frauen https://www.wiso-net.de/document/BZ_9a727e7dbae0988599774e9ddcc1e0ea718b2d3e

BZ-AA-6: (13.06.2023) Baby in Klinik https://www.wiso-net.de/document/BZ_12f4c5513319117c92d7e51364899c69705fedf1

BZ-AA-3: (11.06.2023) Porsche- SUV bei Unfall geschrottet https://www.wiso-net.de/document/BZ_95c3d517e3eeb2222c1f4728306a9b683f6d25ff

Neue Osnabrücker Zeitung

NO-VRU-11: (17.06.2023) Radfahrer bei Unfall leicht verletzt https://www.wiso-net.de/document/NOZ_36c509217b7d3e58fbd95f7057fbff7617eefc71

NO-VRU-10: (15.06.2023) Unfall auf dem Schulgelände https://www.wiso-net.de/document/NOZ_ddf69ad9f348f7d765fd2dee91ec98b14adedcd3

NO-VRU-9: (14.06.2023) Radfahrer landet auf Frontscheibe – schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/NOZ_20cf2e82deabc6885503775f6b809ff44ef8fbb7

NO-VRU-8 (14.06.2023) Fußgängerin von Auto angefahren https://www.wiso-net.de/document/NOZ_87f80bd395aac38416e10e792b6e59b7c7a77ab2

NO-VRU-6: (10.06.2023) Tür geöffnet: Radlerinnen verletzt https://www.wiso-net.de/document/NOZ_4ce5d56cecfaa60c6c615aafba06b606bdb1772a

NO-VRU-5: (8.06.2023) Lastenradfahrer bei Unfall verletzt https://www.wiso-net.de/document/NOZ_59c75b85db0e6489dc2c505bcee1f39407bdb1ec

NO-VRU-2: (5.06.2023) Keine Überschrift https://www.wiso-net.de/document/NOZ_4181add4014fdec964a17e1e9abbb67075f19043

NO-AA-12: (17.06.2023) Unfall auf der A30 https://www.wiso-net.de/document/NOZ_4181add4014fdec964a17e1e9abbb67075f19043

NO-AA-7: (14.06.2023) Autofahrerin bei Auffahrunfall schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/NOZ_ff9bbae6addc6283881e0981005190ac3892564f

NO-AA-4: (6.06.2023) Osnabrück https://www.wiso-net.de/document/NOZ_fc6f9e5ee3760f0097622342e9efc86ca771569f

NO-AA-3: (5.06.2023) Zeugen gesucht nach Auffahrunfall https://www.wiso-net.de/document/NOZ_1e332c38e78907bce5b7654df2d0c595ac24cb3f

NO-AA-1: (5.06.2023) Unfall mit vier Verletzten https://www.wiso-net.de/document/NOZ_1e332c38e78907bce5b7654df2d0c595ac24cb3f

Märkische Allgemeine

MA-VRU-35: (17.06.2023) Parkunfall mit Radfahlerin https://www.wiso-net.de/document/MAER_cdaff292158dab42b82860ee408fedb76c677e7e

MA-VRU-35: (16.06.2023) Pkw Fahrer kracht in Radlerin https://www.wiso-net.de/document/MAER_3d409f92713806410162dbcc7fe6adedefbccb38

MA-VRU-34: (16.06.2023) Radfahlerin bei Unfall mit Auto schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/MAER_5f68a0a538549639596a2b94a99119c0795ebdad

MA-VRU-31: (16.06.2023) Radfahrer stürzt nach Kollision https://www.wiso-net.de/document/MAER_024ae684510257e0f688d4b5f44fc925262600bd

MA-VRU-29: (15.06.2023) Verletzte Radfahlerin nach Abbiegeunfall https://www.wiso-net.de/document/MAER_f9cf5ad0c182d037396011d734f81de7c55025e1

MA-VRU-28: (15.06.2023) Radfahlerin wird von PKW angefahren und verletzt https://www.wiso-net.de/document/MAER_6566d4e3078d7ef72bba09111f9ed7f50fdfee2

MA-VRU-27: (15.06.2023) Radfahrer nach Unfall im Krankenhaus https://www.wiso-net.de/document/MAER_c488f6c1036ea520c65795ccdefa38a7826a2782

MA-VRU-24: (13.06.2023) Verkehrsunfall ohne Führerschein https://www.wiso-net.de/document/MAER_d862510a25b2c5314de6cdf51f94cc57764fa433

MA-VRU-23: (13.06.2023) Hubschrauber fliegt Schwerverletzten in Klinik https://www.wiso-net.de/document/MAER_dcd9fd23d97d04b73169253ed8fe231346e9f008

MA-VRU-18: (10.06.2023) 15-jähriger schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/MAER_6a9d3b8efd5a802fd6cb0157db7b9408eee70baa

MA-VRU-16: (9.06.2023) Unfall mit Radlerin auf falscher Seite https://www.wiso-net.de/document/MAER_640277f7ee4ddc85cf5f45c9af74a7f0c7e92052

MA-VRU-15 : (8.06.2023) Transporter erfasst Fußgängerin https://www.wiso-net.de/document/MAER_82d9c30ce1d3c4404605209593166631a459a9de

MA-VRU-14: (8.06.2023) Radfahrer stürzt nach Zusammenstoß https://www.wiso-net.de/document/MAER_5e097f99db4d938511e6bbfed8ad9adce8832d62

MA-VRU-13: (8.06.2023) Opel kollidiert mit Radlerin https://www.wiso-net.de/document/MAER_4a51c41a65e06f4e163ef4eb59d56b44cb3fde46

MA-VRU-11: (7.06.2023) Unfall im Kreise mit Radfahrer https://www.wiso-net.de/document/MAER_92116c865f924049478536723a54eaf304db929b

MA-VRU-10: (7.06.2023) Radfahrer bei Unfall verletzt https://www.wiso-net.de/document/MAER_af3d736b393899218ac3bf228484f0f2495346b8

MA-VRU-3: (5.06.2023) Betrunkener verletzt Radfahlerin https://www.wiso-net.de/document/MAER_90fb348ec76ff166751831cef2b9b5cd113b3b86

MA-VRU-2: (5.06.2023) Radlerin angefahren und schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/MAER_9855ace0744fc82e024ed80025b066d4bb644f05

MA-AA-33: (16.06.2023) Vier verletzte nach Unfall auf A115 https://www.wiso-net.de/document/MAER_778db54740178ed31b621c582f7760bb36663c80

MA-AA-32: (16.06.2023) Stau auf A 10: Schwerer Unfall https://www.wiso-net.de/document/MAER_9781f0d8642e936e730763b639e452a8b72c805a

MA-AA-30: (15.06.2023) Skoda prallt in Stauende auf VW und schiebt ihn auf BMW https://www.wiso-net.de/document/MAER_ed87d0178b7c050b30e4da3a1fc39445f6fb095e

MA-AA-26: (14.06.2023) Zwei Verletzte bei Autounfall https://www.wiso-net.de/document/MAER_3fc4d63d5b7ecd19f631079748d632d11eab87f8

MA-AA-25 (14.06.2023) Schwerer Unfall auf Berliner Stadtautobahn A 100 https://www.wiso-net.de/document/MAER_99d0fce974c6cfbb3fe70564b0b5f7ecdf53f969

MA-AA-22: (12.06.2023) 57-jährige bremst zu spät – zwei Verletzte nach Unfall https://www.wiso-net.de/document/MAER_b79685c16e5d4f99636cc946003b0821938daed6

MA-AA-21: (12.06.2023) Vier Verletzte nach Unfall auf A 24 bei Fehrbellin https://www.wiso-net.de/document/MAER_2a324ee0604f9e8e65f1504e09eb9e84d88d9832

MA-AA-19: (12.06.2023) Unfall mit drei Verletzten an der Kreuzung in Löwenberg https://www.wiso-net.de/document/MAER_35c6f6b4e05af795b45279cbf230fbfc0d0ce4be

MA-AA-20: (12.06.2023) Abstand nicht eingehalten – Unfall auf A 24 bei Fehrbellin https://www.wiso-net.de/document/MAER_8083dec4ffdfca0b69d7fcea2890db98c7f3cfc3

MA-AA-17: (10.06.2023) Mitfahrerin bei Unfall nahe Ketzin schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/MAER_be3405af3481d2b3456b4aa1356d7d2b6538a668

MA-AA-12: (8.06.2023) Zwei Verletzte bei Unfall in Falkensee https://www.wiso-net.de/document/MAER_25795235d841a1edad4c05d04f877f64d293b5cf

MA-AA-9 (6.06.2023) Autofahrerin gerät in den Gegenverkehr https://www.wiso-net.de/document/MAER_4e2b15a45f22776e9d0b28d000124653dad2b675

MA-AA-8: (6.06.2023) A2: VW rast in Anhänger – zwei PKW überschlagen sich https://www.wiso-net.de/document/MAER_5b77c7a763bb5759e90b6293ef983dde8dca52dc

MA-AA-7: (6.06.2023) Zwei Verletzte nach Abbiege-Fehler https://www.wiso-net.de/document/MAER_54f0dab3f2129e7cbc64e6753c7172f00626a49e

MA-AA-6: (6.06.2023) Zwei Menschen bei Unfall auf A10 Verletzt https://www.wiso-net.de/document/MAER_bc81bdbedfbdfae21036289d4ebcc2e99e50de55

MA-AA-4: (5.06.2023) Überholmanöver mit Folgen auf der B5 https://www.wiso-net.de/document/MAER_b0203507a921af2b18d12cb7cbe1b54c0c0c5ec6

MA-AA-5: (5.06.2023) Zwei Verletzte nach Auffahrunfall https://www.wiso-net.de/document/MAER_4365aceee999f85867322c2d5faed29fd7c9ee2e

TA-VRU-11: (17.06.2023) Autofahrer drängt Radler von Straße https://www.wiso-net.de/document/TA_4fb9c46def439d344e4dbab493f4b4314d439a25

TA-VRU-8: (15.06.2023) Fahrradfahrerin schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/TA_04e963063341ad0826f9f37577b7744234d30502

TA-VRU-6: (13.06.2023) Unfall mit Radfahrer https://www.wiso-net.de/document/TA_e69f88bcc4c13f480882a22e8b67ffc9c5151d8c

TA-VRU-4: (10.06.2023) Radfahrer tödlich verunglückt https://www.wiso-net.de/document/TA_224ce3bf148f2647300b06cfd90e46521b00850d

TA-VRU-3: (9.06.2023) Keine Überschrift https://www.wiso-net.de/document/TA_3d3da37909ae906d7d7bf9ed7031036cacba7ad0

TA-AA-10: (16.06.2023) Kettenreaktion bei Döllstadt https://www.wiso-net.de/document/TA_23ead95aaf71629527a1e365acba072c33e6c48c

TA-AA-9: (16.06.2023) Keine Überschrift https://www.wiso-net.de/document/TA_365459aec71f9c111f8b5d412db5ad1d03b3760c

TA-AA-7: (15.06.2023) Keine Überschrift https://www.wiso-net.de/document/TA_bdae5a3b76fa71bac7e0a26b7a5b2732a44b0a83

TA-AA-5: (13.06.2023) Crash auf der Kreuzung https://www.wiso-net.de/document/TA_335848a35fd7a490758df24d8cb85561fced413b

TA-AA-2: (7.06.2023) VW und Kia kollidieren https://www.wiso-net.de/document/TA_688790a5093689d904e7db34cbbae2dfd5375578

TA-AA-1: (7.06.2023) Schwerer Unfall im Berufsverkehr https://www.wiso-net.de/document/TA_a1525e310679b2d17a1621652dfb178b4270efe3

Westdeutsche Allgemeine Zeitung

WZ-VRU-18: (17.06.2023) Mann offenbar absichtlich angefahren https://www.wiso-net.de/document/WAZ_3f71561f070f44436a7c729c4289b0a2f53a8bd5

WZ-VRU-17: (16.06.2023) Pedelec-Fahrer kollidiert mit Auto https://www.wiso-net.de/document/WAZ_4d1b2071f6b2601257c91eeb036bd086ea80cc72

WZ-VRU-16: (16.06.2023) Auto erfasst Pedelec-Fahrer https://www.wiso-net.de/document/WAZ_1d8a0ef6cf542e6623ce1c1536e66f6b8b2e3bfb

WU-VRU-14: (14.06.2023) 11-jähriger von Auto angefahren https://www.wiso-net.de/document/WAZ_8865ba805b4fea5d300d53af34b24bf6233759df

WZ-VRU-13: (14.06.2023) Autofahrer fährt Fußgänger an – Zeugen gesucht https://www.wiso-net.de/document/WAZ_b731e98bfd0c584a2345f30b8212d15f6d5cd1b9

WZ-VRU-12: (13.06.2023) SUV Fahrer begeht Unfallflucht https://www.wiso-net.de/document/WAZ_c82e70d1d32f1ff06120d046b834e1acaf6fcf65

WZ-VRU-11: (12.06.2023) Fünfjähriger beim Zusammenstoß schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/WAZ_846ef59e72f0cba293308319002acbaec7c7a798

WZ-VRU-10: (10.06.2023) Schüler angefahren und schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/WAZ_ecc3006c4a2c93c32c51abcd8f2e103a3237cbd2

WZ-VRU-7: (8.06.2023) Schwerer Unfall zwischen Auto- und Radfahrer https://www.wiso-net.de/document/WAZ_95f2fada3ca01fc348a04589f91db3efa4851690

WZ-VRU-5: (6.06.2023) Pkw-Fahrer fährt nach Kollision davon https://www.wiso-net.de/document/WAZ_6abb8b443edb51a8f1f4326a356f384522028182

WZ-VRU-4: (7.06.2023) Fahrradfahrerin schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/WAZ_b1da7dfec685096a4199761cbd235ad47382d15a

WZ-VRU-3: (7.06.2023) Zwölfjähriger auf Schulweg verletzt https://www.wiso-net.de/document/WAZ_f0e256c431c552a5b3ad039d1f9cbac48eef6b1d

WZ-VRU-2: (6.06.2023) Frau wird bei einem Unfall schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/WAZ_5b539a852c7fec56cd76fbd371d1bc08a7795b05

WZ-AA-10: (15.06.2023) 87-jähriger Autofahrer flüchtet nach Unfall https://www.wiso-net.de/document/WAZ_522d9de08457832ce2e24b6967c718428616ef49

WZ-AA-9: (10.06.2023) Von der Sonne geblendet – Unfall mit Verletzten https://www.wiso-net.de/document/WAZ_b6150afd6e00b8d3e0d76a1916baf3109ca99815

WZ-AA-8: (10.06.2023) Unfall mit 17.000 Sachschaden https://www.wiso-net.de/document/WAZ_6bd7a7041a62993ea002677a0a7469d703c4a0bb

WZ-AA-8: (6.06.2023) Zwei Verletzte bei Unfall auf B 224 https://www.wiso-net.de/document/WAZ_4ad8e00824508ed501d6cdc697e97f9a04bd7efe

WZ-AA-1: (5.06.2023) Fahrerin (53) bei Frontalunfall schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/WAZ_93a4b5ad96d7c19b5d1e7540ff8ca56503491cb4

Mitteldeutsche Zeitung

MZ-VRU-40: (16.06.2023) Pkw erfasst Kind https://www.wiso-net.de/document/MZ_2d4eae8e5239e85b4594a57dfd848b74ff1c5bd0

MZ-VRU-35: (16.06.2023) Radfahrer wird verletzt https://www.wiso-net.de/document/MZ_b45d553a8f706dc690932d492bdbfcfbbea86ea0

MZ-VRU-32: (14.06.2023) Mädchen leicht verletzt https://www.wiso-net.de/document/MZ_45e4100a6ce7c61eed9fe43b8bd4222534a48b6a

MZ-VRU-23: (12.06.2023) Sechsjähriger wird bei Unfall verletzt https://www.wiso-net.de/document/MZ_55bcf02bee85c530ae80c6ddd5d50263b0a5c668

MZ-VRU-21: (9.06.2023) Kind auf Kreuzung angefahren https://www.wiso-net.de/document/MZ_1c1f98bd1abf6f2a9d6503d6e85f24d4ad96448b

MZ-VRU-15: (8.06.2023) Radfahrer am Bein verletzt https://www.wiso-net.de/document/MZ_ffc45fd2b7c19e851e4c1bb441d251d72fa104de

MZ-VRU-13: (8.06.2023) Radfahrer stürzt und verletzt sich https://www.wiso-net.de/document/MZ_5a84d3dab781b0ce65771937ef00513131993d6f

MZ-VRI-10: (7.06.2023) Zwei Radfahrer leicht verletzt https://www.wiso-net.de/document/MZ_0cfcde864bf19db36a4bade289f1a483fa7fcd1

MZ-VRU-6: (5.06.2023) Kind bei Unfall in Zeitz verletzt https://www.wiso-net.de/document/MZ_2b3eaddafdb02eddfcbbcc9bd35fd60d1a92e214

MZ-VRU-2: (5.06.2023) Frau verletzt https://www.wiso-net.de/document/MZ_f45a3c16735dd6622878fb1163844287025e3717

MZ-AA-39: (17.06.2023) Pkw Fiat gerät in Gegenverkehr https://www.wiso-net.de/document/MZ_bf4d74df6390b866899ba520241a6969e2c221a1

MZ-AA-38: (15.06.2023) Zwei Verletzte bei Kollision https://www.wiso-net.de/document/MZ_8f1640f7bfb8093ebda7ad51824aed2589e0ef66

MZ-AA-37: (16.06.2023) Zwei Personen leicht verletzt https://www.wiso-net.de/document/MZ_38a498f993ecec0ecdad748a9f6fcd1f1a1cef01

MZ-AA-36: (16.06.2023) 17-Jährige bei Unfall verletzt https://www.wiso-net.de/document/MZ_328fd094b7fd671f23b6dc7cd9d1a4aa5625351f

MZ-AA-34: (15.06.2023) Autofahrer bei Unfall verletzt https://www.wiso-net.de/document/MZ_e15368de5b15ccc2ab02d4c420c8741e09e3ed99

MZ-AA-30: (14.06.2023) Kollision https://www.wiso-net.de/document/MZ_b6d4de8c2ffef9fb1a763df068f4b975921715b5

MZ-AA-29: (14.06.2023) Geschleudert und dann überschlagen https://www.wiso-net.de/document/MZ_75bd4fa07eb87a21cb1562a01c03a66ec62ed12f

MZ-AA-27: (13.06.2023) Transporter kollidieren https://www.wiso-net.de/document/MZ_144bb0190a71fa7778cb05a97fbecd765033c501

MZ-AA-26: (13.06.2023) Nach Unfall schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/MZ_606350408803fb90ff2751ed5540c47ce061c56a

MZ-AA-25: (12.06.2023) Polizei Report https://www.wiso-net.de/document/MZ_58054183d31ee77f744ab92e1aa9a60708d1a07e

MZ-AA-24: (12.06.2023) 9-Jährige bei Unfall leicht verletzt https://www.wiso-net.de/document/MZ_07401e477f92f82eb42b5831155bb77acb77b1fc

MZ-AA-22: (10.06.2023) Frau bei Unfall leicht verletzt https://www.wiso-net.de/document/MZ_8537198761bdae11656ae3bade6437548833ecb3

MZ-AA-20: (9.06.2023) Vier Autos in Unfall verwickelt https://www.wiso-net.de/document/MZ_0fa4a377e96caee6b1e72fa01dee209f061dcd4f

MZ-AA-18: (9.06.2023) Vorfahrt nicht beachtet https://www.wiso-net.de/document/MZ_ac2b3fadf305730d1c69b6e68acf36fbb86a1c25

MZ-AA-19: (9.06.2023) Vorfahrt missachtet – zwei Verletzte https://www.wiso-net.de/document/MZ_5c5ff6db21677f24c2afc2f5235a0a2672befdfb

MZ-AA-17: (8.06.2023) Vorfahrt nicht gewährt https://www.wiso-net.de/document/MZ_71d5d4607091044cad151bf304a1ae76268ee457

MZ-AA-16: (8.06.2023) 84-Jährige wird bei Unfall verletzt https://www.wiso-net.de/document/MZ_8632af2d592f4ce35d4864ec335bddb63e30e83f

MZ-AA-11: (7.06.2023) Verletzte bei Unfall mit Bus https://www.wiso-net.de/document/MZ_8f517381f885574ceda00d49d3c1c4b2adbc6792

MZ-AA-9: (7.06.2023) Unfall bei Dessau https://www.wiso-net.de/document/MZ_e6dba2aadfc2c977f529db7a56fe375ffd67f575

MZ-AA-8: (5.06.2023) Schwere Unfall auf B 91 https://www.wiso-net.de/document/MZ_33adc98a9b4003f4de0a515571a8a281cd116b1c

MZ-AA-7: (5.06.2023) Verletzter bei Unfall auf der A9 https://www.wiso-net.de/document/MZ_3ff21e601746007365f9a1961b20fbc397b8e3da

MZ-AA-4: (6.06.2023) Zusammenstoß auf der Kreuzung https://www.wiso-net.de/document/MZ_d869a7195adf100b31692dba894f1973246783ae

MZ-AA-3: (6.06.2023) Verletzte nach Kollision https://www.wiso-net.de/document/MZ_e627c74d5cc764746e4eeffd76b86b6f45d9a10d

MZ-AA-1: (5.06.2023) Zusammenstoß auf der B 180 https://www.wiso-net.de/document/MZ_707259413c40e1d5c013762cb46d0bded7fbb075

Weser Kurier

WK-VRU-6: (14.06.2023) Unfall in Leeste Pedelec Fahrerinnen verletzt sich <https://www.weser-kurier.de/landkreis-diepholz/gemeinde-veyhe/kollision-in-leeste-pedelec-fahrerin-leicht-verletzt-doc7qn266h1xg3n29we37p>

WK-VRU-2: (18.06.2023) E-Bike-Fahrer schwer verletzt <https://www.weser-kurier.de/stadt-delmenhorst/unfall-in-delmenhorst-33-jaehriger-e-bike-fahrer-schwer-verletzt-doc7qp5h7kkv2crnnv934v>

WK-VRU-1: (14.06.2023) Nach Zusammenstoß mit Auto: Radfahrer leicht verletzt <https://www.weser-kurier.de/stadt-delmenhorst/zeugen-gesucht-in-delmenhorst-radfahrer-mit-auto-zusammengestossen-doc7qn2crz6dw913fzvhmvu>

WK-AA-10: (18.06.2023) Autofahrerinnen bei Kollision verletzt <https://www.weser-kurier.de/landkreis-osterholz/gemeinde-ritterhude/verkehrsunfall-in-ritterhude-mit-zwei-verletzten-doc7qp5fiwz1941htrvrint>

WK-AA-9: (9.06.2023) Mini landet auf dem Dach <https://www.weser-kurier.de/landkreis-osterholz/stadt-osterholz-scharmbeck/drei-verletzte-bei-unfall-auf-der-b74-in-scharmbeckstotel-doc7qkij8oscybqjpo8iq>

WK-AA-8 (11.06.2023) Auffahrunfall in Vollersode <https://www.weser-kurier.de/landkreis-osterholz/gemeinde-vollersode/auffahrunfall-in-vollersode-53-jaehriger-kommt-ins-krankenhaus-doc7qliitgfuva12vmm9d0t>

WK-AA-7: (12.06.2023) Unfall in Groß Machenstedt <https://www.weser-kurier.de/landkreis-diepholz/gemeinde-stuhr/stuhr-autofahrer-geraet-zu-weit-auf-gegenfahrbahn-doc7qm13g848ef1amiq2ky1>

WK-AA-4: (15.06.2023) Unfall in Großenkneten <https://www.weser-kurier.de/landkreis-oldenburg/gemeinde-grossenkneten/unfall-in-grossenkneten-autofahrer-geraet-in-gegenverkehr-doc7qnk1m0sp8y1eqcclkc>

WK-AA-3: (15.06.2023) Unfall in Delmenhorst <https://www.weser-kurier.de/stadt-delmenhorst/unfall-in-delmenhorst-drei-verletzte-doc7qnk99f0flh111oguvw>

WK-AA-1: (18.06.2023) Unfall in Ritterhude <https://www.weser-kurier.de/landkreis-osterholz/gemeinde-ritterhude/verkehrsunfall-in-ritterhude-mit-zwei-verletzten-doc7qp5fiwz1941htrvrint>

Freie Presse

FP-VRU-21: (7.06.2023) 14-Jähriger bei Unfall verletzt https://www.wiso-net.de/document/FEPR_b96ad43d2dba1b7da59cddf23774bcf8f757c515

FP-VRU-17: (9.06.2023) Fußgänger an Bushaltestelle erfasst https://www.wiso-net.de/document/FEPR_d87663bb163b4858768d9b6e732b1c43f3cdf21

FP-VRU-15: (10.06.2023) Radfahrer stirbt nach Unfall https://www.wiso-net.de/document/FEPR_08430d2594c81591eb0684b773a4895651663710

FP-VRU-12: (13.06.2023) Radlerin von Auto erfasst und getötet https://www.wiso-net.de/document/FEPR_de3897f31cc5d4a1d20cdea30d2fdcc506262c4e

FP-VRU-10: (14.06.2023) Frau stirbt bei Verkehrsunfall https://www.wiso-net.de/document/FEPR_cf850ab5dda63997b437a1059c4bf67ffa196ec6

FP-VRU-9: (14.06.2023) Schwerer Unfall auf B 95 mit Radfahrer https://www.wiso-net.de/document/FEPR_c8a7f6d437e97f28828adf47f95837e10f4613cf

FP-VRU-6: (9.06.2023) 62-Jähriger von Auto gestreift https://www.wiso-net.de/document/FEPR_10155e8b588e6196ed4ee6d23b8b82b6cdda9f32

FP-VRU-4: (16.06.2023) Radfahrer verletzt sich leicht https://www.wiso-net.de/document/FEPR_308f46812f41059116083174d9d672fa5903e2a3

FP-AA-20: (8.06.2023) Drei Menschen verletzt https://www.wiso-net.de/document/FEPR_23c589d799131712e12f890ba656828ca56cf974

FP-AA-19: (10.06.2023) B 283 nach Unfall zeitweise gesperrt https://www.wiso-net.de/document/FEPR_16465ffe7df7dfff8506e8f11692dae363a284bc

FP-AA-16: (9.06.2023) Vier Menschen bei Unfall verletzt https://www.wiso-net.de/document/FEPR_a08ca755d100174ef11a693170da65208b2f2b4e

FP-AA-14: (12.06.2023) Vier Leichtverletzte nach Unfall https://www.wiso-net.de/document/FEPR_08efafa9b3ea9bbf9dd1af1866d31d63aad59b7d

FP-AA-13: (12.06.2023) Vier Verletzte bei Unfall mit Polizeiauto an Zschopauer https://www.wiso-net.de/document/FEPR_1e8f7740ddcb34b213d48ef782bf2d4cad13cf39

FP-AA-11: (13.06.2023) Vier Verletzte bei Unfall https://www.wiso-net.de/document/FEPR_c3eb97634924ef94362b479bb7bbce74ebd69694

FP-AA-8: (14.06.2023) Siebenjähriger Junge bei Unfall verletzt https://www.wiso-net.de/document/FEPR_e423b1a1e9671a9af334574b8a764a450ffbc199

FP-AA-7: (14.06.2023) Drei Autos an Kollision beteiligt https://www.wiso-net.de/document/FEPR_ac22991876c179a0ae79c7a398f0383e49f9255b

FP-AA-5: (15.06.2023) Mann bei Kollision schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/FEPR_7ba014e568d44d119e25f059cb3fe76a26ed831c

FP-AA-3: (16.06.2023) Schwerer Bus-Unfall auf Kreuzung https://www.wiso-net.de/document/FEPR_f5f0a73d9f9156a871f286f21c51f5e0d50ae710

FP-AA-2: (17.06.2023) Auffahrunfall https://www.wiso-net.de/document/FEPR_c52255e4ccbd6c69a44f3c9c4f219297757a65686

Hamburger Abendblatt

HA-VRU-4: (6.06.2023) Ältere Dame mit Rollator bei Unfall schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/HA_49f521ce6aa992389eec97941213c0a917186b1c

HA-VRU-3: (10.06.2023) Unfall: Radfahrer verletzt – Auto verschwunden https://www.wiso-net.de/document/HA_772a6496f77d3af157dd28fda48e57b9ca83c602

HA-VRU-2: (17.06.2023) Unfall in Oldesloe: 80-Jährige schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/HA_5f62d71ddb4f7761b28fe383f69820197ae3e3f4

HA-AA-1: (15.06.2023) Unfall auf der A23 bei Pinneberg – langer Stau https://www.wiso-net.de/document/HA_82e64ee7660b2845ae6c8a92266665784800dce6

Lübecker Nachrichten

LN-VRU-6: (6.06.2023) 61-jährige Radlerin schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/HA_82e64ee7660b2845ae6c8a92266665784800dce6

LN-VRU-5: (6.06.2023) 74-Jährige stirbt bei Unfall mit LKW https://www.wiso-net.de/document/LBN_de5abae2d342e1974dd20fbc96af707a407f7eea

LN-VRU-1: (18.06.2023) Fußgängerin bei Unfall verletzt https://www.wiso-net.de/document/LBN_b725ceb65efdf60d4afac88eda998e752fe8ed9c

LN-AA-7: (16.06.2023) Frontal Crash auf der B 76 https://www.wiso-net.de/document/LBN_de5abae2d342e1974dd20fbc96af707a407f7eea

LN-AA-4: (9.06.2023) Mit drei Promille über die A 1 https://www.wiso-net.de/document/LBN_2b14f6dcd06f7edfd2b4b3773c5a2413c4740d33

LN-AA-3 (13.06.2023) Zwei Verletzte bei Unfall in Geesthacht https://www.wiso-net.de/document/LBN_c2f73ec5d74c5436e13024c24d391958e57ff48f

LN-AA-2 (12.06.2023) Zusammenstoß in Hamfelde https://www.wiso-net.de/document/HA_82e64ee7660b2845ae6c8a92266665784800dce6

Frankfurter Neue Presse

FN-VRU-4 (13.06.2023) Radfahrer bei Unfall lebensgefährlich verletzt https://www.wiso-net.de/document/FNP_7a4993f387780e7fedeb24893d945799c7162319

FN-VRU-3 (12.06.2023) Fußgänger stirbt bei Verkehrsunfall https://www.wiso-net.de/document/FNP_e4e7aec3a351052d38cb69888e1b8115348b0923

FN-VRU-1 (5.06.2023) Mit Kopfverletzungen in Klinik gebracht https://www.wiso-net.de/document/FNP_0738bc230364350efcaeab9df856d6353572c09d

FN-AA-6: (16.06.2023) Zwei Tote bei Frontalunfall https://www.wiso-net.de/document/FNP_03807c7b9dee4b2955c31bee766e8072fa867f65

FN-AA-5: (16.06.2023) 17-jähriger stirbt bei Kollision mit Auto https://www.wiso-net.de/document/FNP_85cde984626f8e14d21015ac05b1175c3de97882

FN-AA-1: (10.06.2023) Zwei Tote bei Unfall in der Nähe von Schlüchtern https://www.wiso-net.de/document/FNP_7549dd6e6f8320010132abd99369a74151d625af

Rhein Zeitung

RZ-VRU-13: (16.06.2023) Mädchen bei Kollision mit Auto leicht verletzt https://www.wiso-net.de/document/RZTG_aed43bf6bf071f350e793a6c7b05c00494689aa1

RZ-VRU-9: (12.06.2023) Autofahrer verletzt Radfahrer leicht https://www.wiso-net.de/document/RZTG_b4bcd3e72faf388167c8770ee8dcd05c19d1dbd

RZ-VRU-8: (12.06.2023) Hat Radfahrer provoziert? https://www.wiso-net.de/document/RZTG_4feddb1467bfd411d9d961e6de8c806952fe188f

RZ-AA-14: (16.06.2023) Mit einem entgegenkommenden Auto kollidiert https://www.wiso-net.de/document/RZTG_ba8aafc21ab50f43a4cc3094fcea9c77e5d3cf0e

RZ-AA-12: (15.06.2023) Sperrungen auf B9 nach Unfällen https://www.wiso-net.de/document/RZTG_2473f74d42870f942d8a2b07dde4fdebc86186a2

RZ-AA-11: (13.06.2023) Auto prallt gegen einen Transporter https://www.wiso-net.de/document/RZTG_1ffd0df346f59a09815c76c015545ffe2fdbf363

RZ-AA-10: (13.06.2023) Auto kollidiert mit abbiegendem Wagen https://www.wiso-net.de/document/RZTG_29e0dcf62711b7c5dd235346823d23e24de51754

RZ-AA-7: (10.06.2023) Frau bei Unfall schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/RZTG_00c183a8ff9e232f170c8f5e297025b872330277

RZ-AA-7: (9.06.2023) Autofahrerin bei Unfall verletzt https://www.wiso-net.de/document/RZTG_f513304d2f7e61b0269739b452e23737f96b4262

RZ-AA-5: (9.06.2023) Frau bei Unfall leicht verletzt https://www.wiso-net.de/document/RZTG_153898c348c264ccf5ee164661bc36afe53c1c3c

RZ-AA-4: (7.06.2023) Frau bei Unfall leicht verletzt https://www.wiso-net.de/document/RZTG_40714dd25dec9d5adf90b509dbcd1df6fac4fef3

RZ-AA-2: (5.06.2023) Frau stirbt nach Verkehrsunfall https://www.wiso-net.de/document/RZTG_07839d2f6e1e62bba620d2947fdf187b8247544a

RZ-AA-1: (5.06.2023) Autos prallen fast frontal zusammen https://www.wiso-net.de/document/RZTG_eddabb5df6c739cf56f83d9957b4f39b2704ba69

Saarbrücker Zeitung

SA-VRU-6: (16.06.2023) Kastenwagen bringt Radfahrerin zu Fall https://www.wiso-net.de/document/SAAR_e2493c03ee1c90b59b2e421e38e0768643f0ea39

SA-VRU-3: (12.06.2023) Unfall: Menge bedrängt Autofahrer https://www.wiso-net.de/document/SAAR_ff72068112db98c5473a614f9c8c761f502aa07c

SA-VRU-1: (5.06.2023) Radfahrerin bei Unfall schwer verletzt https://www.wiso-net.de/document/RZTG_0899a9f6b84b9a7ed4e06d591e26246d8423d770

SA-AA-5: (15.06.2023) Frontalzusammenstoß fordert zwei Verletzte https://www.wiso-net.de/document/SAAR_c1b62dab8e670e374b34544f7b38a9d00179b995

SA-AA-2: (7.06.2023) Fahrer verursacht gleich zwei Unfälle auf L 116 https://www.wiso-net.de/document/SAAR_da67b5a7960980095b33c2b1f087d594e2af1c9a

Schwäbische Zeitung

SZ-VRU-25: (17.06.2023) Fahrradfahrer an der Flugplatzstraße übersehen https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_0065c822540b0c3efbf02892bf6160f7754c7ddf

SZ-VRU-21: (16.06.2023) Radfahrer prallt in Baienfurt gegen Autotür und verletzt sich https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_9d6f8e8dd47cf0a1e846549fcc61b4207ad4d3f2

SZ-VRU-20: (15.06.2023) Auto erfasst Fußgänger und verletzt ihn leicht https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_c772e7c7b0c3d216d8e4fcda08b8836a1711b6a9

SZ-VRU-18: (14.06.2023) Unfallflüchtiger streift Fahrradfahrer https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_bbaea291b7a0b71faac8fef74e1445b76b4b8efd

SZ-VRU-14: (13.06.2023) Unfallflucht nach Zusammenstoß https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_af056e59588674d53704a78310cff854107c98ac

SZ-VRU-10: (10.06.2023) Radfahrer leicht verletzt https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_8578010662d92bec040f4274bd47e297c296e3c2

SZ-VRU-4: (6.06.2023) Radfahrerin bei Zusammenstoß mit PKW verletzt https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_84c2bc6f80a8b98ba1bf18efa7b2418db010e65a

SZ-VRU-2: (5.06.2023) Einkaufswagen touchiert https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_a790866a6f76c876780208ceb794e9ffb4f9708f

SZ-AA-26: (17.06.2023) Autofahrer rast in Gegenverkehr, hoher Sachschaden https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_fd47674cb36dd16f97744eb33e0176d535a088a6

SZ-AA-24: (17.06.2023) Kreisstraße nach Unfall für mehrere Stunden gesperrt https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_4cc08ceba44bfa153c8ada9cd9f53a548a07df45

SZ-AA-23: (16.06.2023) Auffahrunfall durch Unachtsamkeit https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_9c9e3c5495fb81af3d9bc011523b7eb27c74e4a4

SZ-AA-22: (16.06.2023) Unfall fordert zwei leicht verletzte Personen und rund 20.000 Schaden https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_4962fa4d9832c0613c348c26714ed5230b5c4d15

SZ-AA-19: (15.06.2023) Zwei Verletzte bei Unfall wegen tiefstehender Sonne https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_664de0075d8e501497dd01b7d38618eacbb17979

SZ-AA-17: (14.06.2023) Vier Autos prallen auf der B28 aufeinander https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_56c1ca48bb926bd0897a61517303b43c2ecd2552

SZ-AA-16: (14.06.2023) 72-Jähriger stirbt bei Unfall auf der B 463 bei Ebingen https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_2d9aae71fe33920bce0672dbc3ab8781bd3e92b4

SZ-AA-15: (14.06.2023) 58-Jähriger stirbt nach Frontalcrash https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_6421ef81327dc2dee5ad613f76203e3c2cb30e70

SZ-AA-13: (13.06.2023) Autofahrerin bei Unfall auf A 81 leicht verletzt https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_8a21c98604f1ef711c9ea65ec1f39aab295d4dd8

SZ-AA-12: (12.06.2023) Gegenverkehr übersehen https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_d279bcf9611d6110e722930699d5b6604499e92b

SZ-AA-11: (10.06.2023) Mann passt nicht auf und fährt auf https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_b37842d44854b07f36f44b340b08cb20e2f86c9b

SZ-AA-9: (9.06.2023) 34-Jährige fährt wuchtig auf https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_003eb3a4137cc4ac771ae069edfdf438267bf507

SZ-AA-7: (7.06.2023) Zwei verletzte Autofahrer nach Verkehrsunfall in Wolpertswende https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_281268674c6213fcf7b1c7d484581709e99955dc

SZ-AA-6: (7.06.2023) Zusammenstoß fordert einen Leichtverletzten https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_bab71637ffe13da95968239faa4375b18985730

SZ-AA-5: (7.06.2023) Senior missachtet Vorfahrt https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_8c6e6de7b4f517452cdc28b759bd8cefce26cdf6

SZ-AA-3: (6.06.2023) Unfall nach riskantem Überholmanöver https://www.wiso-net.de/document/SWAZ_b0c6a30465ce9e5aea8d3c79da5upfbdbf4d571a46