

Verkehrsunfallberichte: Wenn Worte manipulieren

Ist es angemessen, Verkehrskollisionen als „Unfälle“ zu bezeichnen? Warum sind Berichte über Verkehrsunfälle oft verharmlosend? Welche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hat die Berichterstattung in ihrer heutigen Form?

Die Rede ist von den täglichen Polizeiberichten zum Geschehen auf Deutschlands Straßen. Der Polizeirat aus Bielefeld, Jan Nordhoff, hat an der Deutschen Hochschule der Polizei zum „Framing in der Verkehrsunfallberichterstattung“ eine Masterarbeit vorgelegt. Sie wurde mit dem Förderpreis des Deutschen Verkehrssicherheitsrats ausgezeichnet. Die wichtigsten Ergebnisse sollen hier vorgestellt werden.

„Vierjähriger läuft gegen Auto“, „Unfall durch Sekundenschlaf“, „Radfaherin kollidiert mit PKW“ – im Presseportal

<https://www.presseportal.de/blaulicht/> finden sich täglich die lokalen und regionalen Unfallberichte der Polizei. Was zunächst einmal ganz sachlich und nüchtern klingt, setzt allerdings durch die Auswahl der jeweiligen Informationen sowie durch die jeweils gewählten Formulierungen einen Rahmen (Framing), der gedankliche Einordnungen und emotionale Bewertungen nahelegt. Jan Nordhoff untersuchte in seiner prämierten Masterarbeit u.a. die Blickwinkel, aus denen heraus Unfallberichte der Polizei mehrheitlich formuliert werden. Dabei kommt er zu Ergebnissen, die nachdenklich stimmen. So stellt er beispielsweise fest, dass viele Berichte das tatsächliche Geschehen verharmlosen.



Jan Nordhoff bei einem Vortrag in Aurich

Dramatik nicht erkannt

Die verharmlosende Tendenz der polizeilichen Berichterstattung ist allerdings angesichts der Tatsache, dass seit 1950 laut Nordhoff mehr als 768.000 Menschen bei Verkehrsunfällen getötet und 31 Mio. Menschen im deutschen Straßenverkehr verletzt wurden, nicht angemessen. Jeden Tag sterben auf deutschen Straßen acht Menschen. Dabei handelt es sich jedoch nicht regelmäßig um „schicksalhafte, unvermeidbare Nebenerscheinungen des Straßenverkehrs“, sondern um Ereignisse, die zu 90,7% durch konkretes menschliches Fehlverhalten verursacht werden. Aus diesem Grund sieht Nordhoff auch den Begriff „Unfall“ als irreführend und verharmlosend an: Unfälle passieren halt, da kann man nichts machen. So oder ähnlich denken die meisten Menschen über Unfälle. Eine solche Einstellung widerspricht jedoch dem polizeilichen Auftrag der Verkehrssicherheitsarbeit und Aufklärung zur Unfallvermeidung. Deshalb sollte die polizeiliche Berichterstattung andere Botschaften

und Gefühle vermitteln, die der menschlichen Dramatik des Geschehens näherkommen. Nordhoff stellt fest: „Im Framing-Prozess kann die Polizei direkten Einfluss auf die Emotionen und kognitiven Urteilsprozesse der Bürgerinnen und Bürger zu Verkehrskollisionen nehmen“.

Medien übernehmen Polizeimeldungen Eins zu Eins

Die Relevanz der Polizeiberichte für die öffentliche Wahrnehmung verstärkt sich noch dadurch, dass die Medien aktuelle Polizeiberichte in der Regel eins zu eins übernehmen. Journalisten haben meist keine darüber hinaus gehende Informationen und die Polizei wird als „objektiv“ eingestuft. Also werden die Berichte im O-Ton abgedruckt, oft als Kurzmeldungen. Durch die immer wiederkehrende Regelmäßigkeit solcher Nachrichten prägt sich der inhaltliche und emotionale Rahmen bei den Lesenden ein und wird kaum aktiv hinterfragt. So werden bei den Lesenden Glaubenssätze zum Straßenverkehr und Unfallursachen gebildet.

Jan Nordhoff geht in seiner wissenschaftlichen Arbeit zwei Fragen nach: Welche Frames gibt es in den Formulierungen der polizeilichen Verkehrsberichterstattung und welche Effekte gehen damit einher? Zur ersten Frage analysiert er überregional 227 polizeiliche Pressemitteilungen zum Verkehrsunfallgeschehen. Im Ergebnis stellt er dabei eine verschleiende und verharmlosende Tendenz fest. So wird beispielsweise häufig eine objektbezogene Sprache anstelle einer subjektbezogenen genutzt. Nicht der Autofahrende überfuhr einen Menschen, sondern es heißt „PKW erfasst Fußgänger“. Damit rückt das Fehlverhalten eines Menschen in den Hintergrund oder, vereinfacht gesagt: Das Auto, also der Gegenstand, wird zum Schuldigen.

Auffällig ist auch, wie oft die bei Berichten zu Kollisionen eher zweitrangigen Automarken benannt werden: „Zusammenstoß eines VW-Passats mit einem roten Opel Corsa“. Im Untersuchungsmaterial werden Objekte (z.B. Kraftfahrzeuge) häufig mit bestimmten Artikeln formuliert, Subjekte (z.B. Menschen) hingegen eher mit unbestimmten Artikeln. So wird unter anderem über einen „Zusammenstoß zwischen *dem* PKW Volvo und *einem* 77-jährigen Fußgänger“ berichtet. Hierdurch wird laut Nordhoff das Einnehmen der Sichtweise des Objekts gefördert.

Passive Sprache

Eine Verschleierung der Verantwortung für Verkehrskollisionen wird auch durch die häufig genutzte passive Sprache begünstigt. Passive Formulierungen schaffen Distanz zum Geschehen. Fast jeder zweite Unfallbericht bedient sich dieser Form. Statt zu sagen, „Das Fahrzeug schleuderte auf die andere Straßenseite“ heißt es „Das Fahrzeug *wurde* auf die andere Straßenseite geschleudert“ oder „... dadurch *kam es* zum Unfall“. Passiv-Formulierungen lenken davon ab, dass 90,7% aller Kollisionen ein konkretes Fehlverhalten zugrunde liegt. Aktive Formulierungen hingegen („die Autofahrerin nahm dem Autofahrer die Vorfahrt“) führen dazu, dass das Fehlverhalten in den Fokus gerückt und kritisch bewertet wird. Damit dienen aktive Formulierungen der Verkehrssicherheit.

Eine Verharmlosung von Unfallfolgen findet in der Berichterstattung dadurch statt, dass überproportional häufig rein materielle Schäden hervorgehoben, oft sogar genau beziffert werden und Verletzungen seltener in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit gestellt werden. Auch wenn Verletzte zu beklagen sind, dabei aber kein Sachschaden entstanden ist, wird diese Tatsache herausgestellt: „Es entstand nach jetzigem Kenntnisstand kein Sachschaden“!

Selbst bei Verkehrskollisionen mit Toten oder Schwerverletzten werden die materiellen Schäden an Fahrzeugen präzise dargestellt. Sie erhalten sehr viel Raum in der Berichterstattung im Vergleich zum doch deutlich gravierenderen menschlichen Leid. Während also die materiellen Schäden oftmals differenziert benannt werden, sucht man Aussagen zu den konkreten Verletzungen in der Regel

vergeblich. Differenziert wird nur in tödlich, leicht- oder schwerverletzt. Oftmals werden hier auch Negationen genutzt: „nicht unerhebliche Verletzungen“ statt „schwere Verletzungen“.

Schäden an materiellen Gegenständen werden allerdings oft präzise beschrieben und sogar eine angebliche Gesamt-Schadenssumme beziffert. Interessanterweise werden in die „Gesamt-Schadenssumme“ die Kosten für (Schwer-)Verletzte gar nicht mit aufgenommen, obwohl z.B. Krankenhaus- und Reha-Kosten sehr hoch sind.

Ursachenzuschreibungen

Bei 16,5% aller Unfälle war die Ursache noch unbekannt. Doch nur bei 23,2% der untersuchten Berichte wurden Unfallursachen klar benannt. Bei 60,3% wurden die Ursachen relativiert oder es gab dazu keine Aussage. Es ist im Sinne der Verkehrssicherheitsarbeit jedoch wichtig, menschliches Fehlverhalten, wenn es ursächlich für eine Verkehrskollision ist, konkret zu beschreiben. Statt „Der PKW kam in einer Rechtskurve von der Straße ab“ sollte es heißen: „Der Fahrzeugführer des PKW verlor nach ersten Erkenntnissen aufgrund zu hoher Geschwindigkeit in einer Rechtskurve die Kontrolle über sein Fahrzeug und schleuderte...“. Nordhoff betont in diesem Zusammenhang: „Diese konkrete Benennung von Fehlverhalten führt den Rezipierenden vor Augen, wie sich die Missachtung von Verkehrsregeln in dem mit Verkehrskollisionen verbundenen Schaden und menschlichem Leid niederschlägt“.

Auch relativierende Berichte zu den Unfallursachen sind häufig. Hier dominiert die Formulierung des „Übersehens“. Der 35-jährige LKW-Fahrer „*übersah* den Radfahrer und *touchierte* ihn“. Ebenfalls häufig zu finden: „Der 20-jährige bemerkte dies zu spät und *konnte nicht mehr rechtzeitig* bremsen“. Solche Formulierungen wecken Verständnis für die Unfallverursacher: Es kann ja mal vorkommen, dass man etwas übersieht oder etwas zu spät bemerkt. Die Folgen sind dann leider unvermeidlich...

Jan Nordhoff weist in seiner Arbeit wiederholt darauf hin, dass es beim Untersuchungskomplex „Framing“ noch sehr viel weiteren Forschungsbedarf gäbe. Darauf direkt angesprochen, sagt er, dies gelte dies auch für die Frage indirekter Schuldzuweisungen nach Verkehrskollisionen im Rahmen der Medienberichterstattung. Hierzu lägen seines Wissens keine wissenschaftlichen Erkenntnisse vor. In der Fahrradbranche kennt man dieses Thema aus der Praxis nur allzu gut: Es wird die Verantwortung gerne mal auf das Unfallopfer geschoben, wenn es heißt, dass der/die verunfallte Radfahrer*in „keinen Helm getragen“ habe. Solche Formulierungen sind dazu geeignet, bei den Lesenden den Eindruck einer zumindest teilweisen Mitschuld der Radfahrenden an entstandenen Kopfverletzungen zu erwecken.

Dramatisierung und Verharmlosung

In der Untersuchung der Polizeiberichte fällt auf, dass 19,4% dramatisierende Formulierungen verwenden, 27,3% neutrale, aber insgesamt 53,4% geeignet sind, das Unfallgeschehen eher oder stark verharmlosend darzustellen. Als eher verharmlosend gelten Formulierungen wie z.B. „der Seat der Fahrzeugführerin auf den vorausfahrenden LKW *aufgeschoben*“ wird, der Mercedes „von der Fahrbahn *abkam*“, der Fahrzeugführer seinen LKW „*nicht mehr rechtzeitig zum Stillstand bringen konnte*“ (negativ Umkehrung) „und durch die Vollbremsung auf die Gegenfahrbahn *geriet*“. Jan Nordhoff bewertet Formulierungen dieser Art so: Es „tritt ein beschönigender Effekt ein, der Fehlverhalten zu verharmlosen im Stande ist“. Stark verharmlosend sind beispielsweise, wenn ein Kleinkraftrad „erst im Garten eines Grundstücks an einer Hausmauer zum Stehen“ kommt, jemand „in ein geparktes Auto fuhr“ oder ein von der Fahrbahn *abgekommener* PKW auf der Seite *landete*.

Auch die Worte *touchieren* oder *übersehen* oder das *leichte Berühren* stellen im Zusammenhang mit einer Kollision zwischen Fahrzeug und Mensch eine Bagatellisierung dar.

Zwischenfazit

Nach der analytischen Auswertung der 227 polizeilichen Verkehrsberichte stellt der Autor u.a. fest, dass die häufige Fokussierung auf Sachschäden dazu führt, dass das vorangegangene menschliche Fehlverhalten sowie die von Kollisionsopfern erlittenen Verletzungen in den Hintergrund treten. Verstärkt wird dieser Effekt noch durch relativierende Formulierungen („nicht unerheblich verletzt“) sowie durch Verharmlosung („übersehen“, „vom Bremspedal abgerutscht“, „konnte nicht mehr rechtzeitig bremsen“).

Im zweiten Teil seiner Arbeit geht Jan Nordhoff der Frage nach, welche Wirkungen auf die Lesenden die festgestellten Frames der polizeilichen Berichterstattung haben. Dabei fokussiert er auf die Frage, in wie weit damit gewünschte verkehrsaufklärerische Effekte erreicht werden können. Unter diesem Gesichtspunkt kommt er zu dem Ergebnis, dass das Hervorheben von Verletzungen in Folge von Verkehrskollisionen eine dramatisierende und emotionalisierende Wirkung hat und Mitgefühl hervorruft. Dies kann „als eine wesentliche psychologische Strategie zur Stärkung normenkonformen Verhaltens auf Seiten der internalen Regelbefolgung klassifiziert werden. Verletzungen hervorhebende Frames sind somit aus verkehrsaufklärerischer Sicht zu begrüßen und sollten häufiger Anwendung finden“, so Nordhoff. Dass es dabei nicht um Effekthascherei gehen darf, versteht sich von selbst. In der Praxis dürfte es ein schmaler Grat zwischen förderlichen und nicht zulässigen Formulierungen sein.

Sensibel formulieren

Um Verletzungen hervorzuheben, müssten diese konkreter beschrieben werden als die Sachschäden. Formulierungen wie „die Unfallbeteiligte schlug mit dem Kopf in die Windschutzscheibe ein und erlitt Zertrümmerungen der Gesichtsknochen“ wären unter ethischen und rechtlichen Gesichtspunkten nicht zulässig – sie würden auch polizeilichen Erlassen z.B. aus NRW und dem Persönlichkeitsrecht aus Art. 2 Abs. 1 GG in Verbindung mit Art. 1 Abs. 1 GG sowie an den publizistischen Grundsätzen (Pressekodex) des Deutschen Presserats widersprechen. Über körperliche Schäden darf nicht ohne Zustimmung der betroffenen Person berichtet werden. Konkretisierungen der Verletzungen scheiden daher als Option zum Frame-Building aus. Sie sind auch nicht zwingend erforderlich, denn es geht letztlich um den Gesamteindruck, den eine Meldung hinterlässt.

Eine weniger starke Konkretisierung von Sachschäden, der Verzicht auf die Bilanzierung eines Gesamtschadens, sowie das Unterlassen von Negationen bei Verletzungsdarstellungen wirken der Unscheinbarkeit von Verletzungs-Darstellungen bereits entgegen und rücken sie dadurch eher in den Vordergrund. Auch zusätzliche Informationen über Maßnahmen der Rettungskräfte können Verletzungen hervorhebende Frames verstärken. Nordhoff gibt ein Beispiel: „Durch die Verkehrskollision erlitten die Beteiligten schwere Verletzungen, die den Einsatz von Rettungskräften erforderlich machten. Zur weiteren Behandlung mussten die Verletzten in Krankenhäuser verbracht werden“. Durch Formulierungen dieser Art entsteht ein gewünschtes Frame-Building zur Darstellung von Verletzungen, dass die Verkehrssicherheitsarbeit unterstützt und zugleich den Grundsätzen der Pressearbeit entspricht.

Die Personalisierung der Toten oder Verletzten bei Verkehrskollisionen ist für die Verkehrssicherheitsarbeit von großer Bedeutung. Das dadurch hervorgerufene Mitgefühl gilt Menschen, die ursächlich durch einen Verkehrsverstoß zu Opfern wurden. Damit wird die Aufmerksamkeit auf die menschlich oft dramatischen Folgen von Verkehrsverstößen gelenkt, anstatt auf Sachschäden an Fahrzeugen. Dies kann zu einer Steigerung der Bereitschaft zu regelkonformem Verkehrsverhalten führen.

Alte Gewohnheiten überwinden

Die von Jan Nordhoff festgestellten Standards der aktuellen Verkehrsberichterstattung entsprechen unseren über Jahrzehnte gelernten Lesegewohnheiten zum Unfallgeschehen. Seine Forderung nach stärkerer Personalisierung und Emotionalisierung und weniger Berichterstattung über konkrete Sachschäden oder Schadenssummen mag für manche Menschen befremdlich wirken, weil durch sie auf den ersten Blick der Eindruck entstehen kann, als würde das Objektive bei Nachrichten („Es war der schwarze BMW eines 40-jährigen Mannes“) verloren gehen.

Tatsächlich brächte eine solche Interpretation aber nur unsere gelernten Gewohnheiten zum Ausdruck. Im Interesse der wichtigen Verkehrssicherheitsarbeit ist es notwendig, eine Abkehr von als zwar „neutral“ wahrgenommenen, im Effekt aber verharmlosenden Formulierungen einzuleiten.

Die anzustrebenden, neuen Frames sind in ihrem Kern objektiv, auch wenn sie zunächst als dramatisierend wahrgenommen werden.

Zum Abschluss seiner Masterarbeit gibt Jan Nordhoff zehn „Handlungsempfehlungen zur Fertigung von polizeilichen Pressemitteilungen zu Verkehrskollisionen“. Er appelliert dabei an die handelnden Instanzen, sich stärker der Wirkungen der PMs bewusst zu werden und sie so zu formulieren, dass auch Belange der Verkehrsaufklärung dabei mit berücksichtigt werden. Thematische Schwerpunkte können dabei helfen, in Verbindung mit den Meldungen über Verkehrskollisionen zugleich

auf Aktionen der Verkehrssicherheitsarbeit hinzuweisen. Nordhoff rät dazu, den Begriff „Verkehrsunfall“ nur in den wenigen Fällen (9,3%) zu verwenden, wenn zweifelsfrei feststeht, dass kein menschliches Fehlverhalten ursächlich ist. Er empfiehlt stattdessen Begriffe wie Zusammenstoß oder Verkehrskollision. Die Mitteilungen selbst sollten so formuliert sein, dass das dahinterstehende menschliche Leid sichtbar wird und die Sachschäden eher in den Hintergrund treten. Überhaupt sollte in aktiver Sprache und aus der Perspektive der relevanten Personen berichtet werden und nicht abstrakt über die beteiligten Fahrzeuge. Verharmlosende und relativierende Formulierungen sollten vermieden werden, damit keine Tatanreize geschaffen werden. Ursachen der Verkehrskollisionen sollten klar benannt werden, ggf. auch im Nachhinein als Update.



Oben: Jan Nordhoff, Polizeirat