

Kriminalistik – Schweiz

Hugo Caviola / Felix Schindler / Michael Wirz

Objektivität und Fatalisierung: Zur Sprache der Verkehrsunfallberichterstattung

Eine interdisziplinäre Analyse polizeilicher und medialer Diskurse

Ein interdisziplinäres Forschungsprojekt an der Universität Bern zeigt, dass polizeiliche und mediale Berichte Kollisionen im Strassenverkehr meist als zufällige Ereignisse darstellen. Die sprachliche Distanzierung soll Vorverurteilung vermeiden, vermittelt aber Schicksalhaftigkeit. Der Artikel untersucht aus linguistischer, polizeilicher und journalistischer Perspektive, wie Kollisionen als menschlich verantwortete Vorgänge klarer dargestellt werden können, ohne zu beschuldigen.

1 Einleitung

„... und geriet dabei unter einen Lastwagen“

Jedes Jahr werden im Strassenverkehr in Deutschland, Österreich und der Schweiz rund 4 500 Menschen getötet und etwa 67 000 schwer verletzt. Würde eine einzige Katastrophe so viele Opfer fordern, wäre die weltweite Erschütterung enorm. Doch weil sich diese Tragödien über Orte und Zeit verteilen, wird ihr eigentliches Ausmass kaum wahrgenommen und erhält nur begrenzte öffentliche Aufmerksamkeit.

Die Berichterstattung unter der Rubrik „Verkehrsunfälle“ gehört heute zum Medienalltag wie der Wetterbericht, die Sport- und Börsenmeldungen. Untersuchungen aus England, den Niederlanden und Nordamerika zeigen, dass die Unfallmeldungen kaum dazu beitragen, die hohen Opferzahlen auf den Strassen zu senken. Ihre aufklärende und präventive Wirkung scheint gering bis inexistent (Ralph et al., 2019; Scheffels, Bond, Montegut, 2019, 9; te Brömmelstroet, 2020, 2).

Im Folgenden untersuchen wir, wie gängige Unfallmeldungen sprachlich gestaltet sind und inwiefern sie den Zielsetzungen von Polizei und Medien entsprechen. Darüber hinaus fragen wir, wie Unfallmeldungen formuliert sein müssten, um sowohl möglichst objektiv zu informieren als auch präventiv zu wirken. Die hier vorgestellten Ergebnisse stammen aus dem Forschungsprojekt *Verkehr und öffentlicher Raum* (2023–2025) am Centre for Development and Environment (CDE) der Universität Bern, gefördert von der Mercator Stiftung. Neben linguistischen Analysen flossen auch polizeiliche und journalistische Perspektiven ein. Schliesslich präsentieren wir Lösungsansätze aus unserem 2025 publizierten Leitfaden *Unfallsprache – Sprachunfall* (Caviola et al. 2025 und online <https://sprachkompass.ch/>).

2 Aufbau als Form der Wertung

Kurzmeldungen über Kollisionen im Verkehr sind sprachlich stark standardisiert. Ihr Aufbau sieht typischerweise wie folgt aus:

1. Es wird beschrieben, wann und wo der Unfall geschieht und welche Gefährte und Personen involviert sind. Beispiel: „Am Mittwoch, 23. November 2022, circa 07.25 Uhr, fuhren ein Radfahrer und eine Motorradfahrerin durch die Missionsstrasse in Fahrtrichtung Burgfelderplatz.“
2. Sie enthalten Informationen über den Unfallhergang und dessen Ausgang, d.h., über verletzte oder getötete Personen und oft über den entstandenen Sachschaden. Beispiel: „Auf Höhe der Kreuzung Missionsstrasse/Hegenheimerstrasse kam es zwischen den beiden Verkehrsteilnehmern zu einer Kollision, worauf diese zu Boden stürzten.“
3. Meist wird der Einsatz der Polizei, der Sanität und der Rettungskräfte erwähnt. Beispiel: „Der Radfahrer und die Motorradfahrerin mussten durch die Sanität der Rettung Basel-Stadt in die Notfallstation des Universitätsspitals eingewiesen werden.“
4. Sie enthalten oft einen ‘disclaimer’, d.h. einen Hinweis, dass die genauen Umstände des Unfalls noch ungeklärt sind. Oder eine nachgetragene Mitteilung über die Folgen des Unfalls. Beispiel: „Der Radfahrer erlag in den frühen Morgenstunden des 24. Novembers seinen Verletzungen.“
5. Typischerweise enthalten Polizeimeldungen auch einen Hinweis auf die Sperrung der Strasse bzw. den Unterbruch des Verkehrsflusses, evtl. einen Zeugenaufruf. Beispiel: „Die Tramlinie 3 in Fahrtrichtung Saint-Louis war aufgrund des Verkehrsunfalls für rund eine halbe Stunde blockiert. Der Verkehr wurde umgeleitet.“ (Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt, 23.11.2022)

Dieser stereotype Aufbau wirkt wie eine Schablone, die einzelne Kollisionen vergleichbar macht. Während die Verunfallten etwas Lebensveränderndes erleben, erscheint der Bericht wegen seiner festen Struktur für die Leserinnen und Leser wie etwas Gewohntes, das nach starren Vorgaben abläuft. Anders als Flugzeugabstürze oder Schiffskatastrophen gelten Verkehrsunfälle als etwas, mit dem man rechnet und das als alltäglich wahrgenommen wird. Zur Textsorte des Unfallberichts gehört etwa, dass die beteiligten Personen mit Rollenbezeichnungen

wie die „Velofahrerin“, der „Fussgänger“ oder der „Motorradfahrer“ versehen werden und damit eindeutig dem Kontext des Verkehrs zugeordnet sind. Mit dem Verkehr wiederum sind bestimmte Normvorstellungen und Wertungen verbunden. Die typischen Hinweise auf Rettungswagen, Staus und Umleitungen zeigen, dass die Gesellschaft routiniert und professionell auf das Unglück reagiert. Sie vermitteln Sicherheit in Bezug auf ein Geschehen, das objektiv hohe Risiken birgt. (In der Schweiz werden pro Woche durchschnittlich fünf Menschen auf den Strassen getötet.) Das Interesse an Meldungen über Staus und Umleitungen verweist auf einen weiteren Aspekt: Der Unfall wird als Störung eines Systems wahrgenommen, dessen Funktionen möglichst rasch wiederhergestellt werden soll. Ein Effizienzideal wird sichtbar: Der Verkehr muss fließen.¹ Noch deutlicher wird dieses Effizienzideal in jenen Medienberichten, die täglich unter dem Titel „Verkehrsinfo“ im Radio SRF über Staus informieren: Kollisionen erscheinen hier nicht als eigenständige Ereignisse mit gravierenden Folgen für die Verunfallten, sondern vor allem als Ursachen für den Stau, in dem die Zuhörerinnen und Zuhörer möglicherweise selbst feststecken („wegen eines Unfalls“).

3 Sprachliche Wertungen durch Wortwahl, Perspektivenwahl und Passivierung

Wie viele internationale Studien legen die Analysen des Projektes *Sprachkompass* nahe, dass die sprachliche Darstellung von Verkehrsunfällen neben ihrer Normierung stark zwei weitere Kennzeichen trägt:

1. Verkehrsunfälle werden oft als **unvermeidliche und damit schicksalhafte Vorfälle dargestellt** (Goddard et al. 2019, Te Brömmelstroet 2020).
2. Die Wirkung des Schicksalhaften wird verstärkt durch den Umstand, dass Kollisionen als **isolierte Einzelfälle** behandelt werden, die den Blick auf den grösseren systemischen Zusammenhang verstellen (Connor and Wesolowski 2004, Magusin 2017, Bond et al. 2018, Ralph et al. 2019).

Im Folgenden stellen wir vor, welche sprachlichen Darstellungsformen diese Schicksalhaftigkeit erzeugen. Wir nutzen dabei Methoden der Diskurslinguistik (Spitzmüller/Warnke 2011) und beziehen uns auf eine Textsammlung (Korpus) von über tausend Kollisionsmeldungen in Zeitungen aus Deutschland, der Schweiz und Österreich aus dem Zeitraum von 2019-2022. Begleitend stellen wir vor, wie die beschriebenen Wertungen vermieden und die menschliche Verantwortung im Verkehrsgeschehen stärker gewichtet werden könnte.

3.1. Schicksal

Polizei- und Medienberichterstattung steht vor der Herausforderung, sowohl sachgerecht zu informieren als auch niemanden vorzuverurteilen. Im Bemühen um eine solche Objektivität verfolgt sie eine Strategie der sprachlichen Distanzierung.

Zu dieser Distanzierung trägt der Ausdruck „Unfall“ bei. Er rückt das Geschehen von den handelnden Menschen weg. Dies betrifft nicht nur das Deutsche. Im englischen Sprachraum wurden Vorbehalte gegenüber dem Wort „accident“ zuerst aus der Medizin laut. Schon seit 2001 verzichtet das britische *Medical Journal* auf das Wort „accident“ in seinen Texten, da es „an

undue sense of faultlessness and inevitability“ vermittele. Ronald Davies und Barry Bless vom *Medical Journal* schreiben dazu: „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, R.M. & Pless, B., 2001).

Es erstaunt daher nicht, dass die Kritik am Wort „accident“ auch die Berichterstattung über Verkehrsunfälle erreicht. Studien zeigen, dass das Wort „accident“ Menschen dazu anleitet, statistisch voraussehbare und vermeidbare Vorgänge als zufällig (englisch: „accidental“) und schicksalhaft wahrzunehmen (Spurr 2016, Magusin 2017, 89). Eine Studie von Ralph et al. (2022) und ein englischer Sprachratgeber für Medienschaffende von Laura Laker empfehlen, den Ausdruck „accident“ in englischen Verkehrsmeldungen zu vermeiden und stattdessen die Ausdrücke „collision“ oder „crash“ zu verwenden (Laker 2020). Diese seien sachgerechter, da sie keine Konnotationen des Schicksalhaften enthalten und so den Anteil menschlicher Verantwortung besser wiedergeben.

Die Vorbehalte gegenüber dem englischen Wort „accident“ lassen sich leicht auf den deutschen Ausdruck „Unfall“ übertragen. Sprachgeschichtlich stammt das Wort vom spätmittelhochdeutschen „unfall“ mit der Bedeutung von „Unglück“, „Missgeschick“ ab. Es steht damit auch für das Gegenteil des mittelhochdeutschen „geval“, das „Zufall“ und „Glück“ bedeutet und rückt so in die Nähe eines negativen Zufalls im Sinne von „Pech haben“.

Zur Bedeutung des Zufälligen, das dem Wort „Unfall“ anhaftet, kommt das sprachliche Umfeld, in dem dieses meist erscheint. Es bildet in statistisch auffälliger Weise Wortseilschaften (Kollokationen) mit bestimmten Verben. So lesen wir in Unfallberichten häufig: „Unfälle ereignen sich“, „Unfälle passieren“, „Unfälle geschehen“. Diese Kollokationen prägen sog. *Frames* wesentlich mit. Unter *Framing* verstehen wir einen kognitiven Vorgang, bei dem der Sprachgebrauch Menschen dazu führt, die Wirklichkeit „zu kategorisieren, zu schematisieren und Vordergrund/Hintergrund-Unterscheidungen zu treffen“ (Ziem 2008, 441).

Was also bedeutet es für den Deutungsrahmen, dass Unfälle „sich ereignen“? Ein Vorgang, der „sich ereignet“, bringt sich selbst hervor. Was „geschieht“ oder „passiert“, tut dies, ohne dass sich die Frage nach einem Grund erhebt. Dasselbe gilt für die Wendung „es kommt zu einem Unfall“. Hier wird ein Vorgang mit einem Ursache-Wirkungs-Zusammenhang angedeutet, wobei der Fokus auf der Wirkung liegt. Das inhaltlich leere Pronomen „es“ lässt die Ursache(n) unerwähnt und lässt offen, wer als Akteur:in involviert ist. Anders gesagt: Bei dieser Formulierung muss man die Menschen zum Geschehen hinzudenken. Ebenso wie bei den oben genannten Verben werden die Ursachen und Verantwortlichen der Unfälle verdeckt. Die Unfälle fallen – zumindest sprachlich – gleichsam vom Himmel. Man kann sprachliche Darstellungsformen, die diese Wirkung erzeugen, als *fatalisierend* (von lat. *fatum* = Schicksal, Bestimmung, Götterspruch) bezeichnen. Wir schlagen in unserem

1 te Brömmelstroet (2020) „Traffic crashes are presented as glitches in the machine – as dehumanized interferences with the overall functioning of a well-oiled machine.“

Leitfaden deshalb vor, statt von „Unfall“ von „Kollision“ oder „Zusammenstoss“ zu sprechen. Diese Wörter nehmen präziser auf den materiellen, von Menschen verantworteten Vorgang Bezug (Caviola et al. 2025).

Nicht selten lesen wir in Berichten die Wendung: „Der Unfall fordert ein Todesopfer“. „Fordern“ ist in seiner ursprünglichen Wortbedeutung ein Verb des Sagens. Der Unfall wird personalisiert, als wäre er eine Person, die spricht und etwas verlangt – oder eben: fordert. Eine Kollision ist aber ein Geschehen, das fast ausschliesslich von Menschen verantwortet wird.

Eine fatalisierende Wirkung erzeugen auch Aussagen über Unfallopfer, von denen es heisst, dass sie bei einem Unfall „sterben“, „versterben“ oder „ums Leben kommen“. Beispiel: „Autofahrer stirbt bei Unfall auf der A7“. Sterben ist ein passiver Vorgang, der nichts über die Umstände verrät. Unfallopfer „versterben“ nicht ohne Grund. Wer bei einer Kollision stirbt, stirbt in der Regel als direkte Folge davon – plötzlich und durch Einwirkung von äusserer Gewalt. Hinter Verkehrsunfällen stehen Gründe und Verantwortlichkeiten. Im Bemühen, eine objektivierende Distanz zu halten und niemanden vorzuverurteilen, schüren solche Aussagen hintergründig den Eindruck des Schicksalhaften.

Wenn ein Tod plötzlich eintritt und auf eine äussere Ursache zurückgeht, beschreibt das Verb „töten“ den Sachverhalt präziser als sterben. Man könnte allerdings einwenden, dieses Verb nehme eine Vorverurteilung vor. Sprachwissenschaftlich gehört „töten“ zur Gruppe der Handlungsverben, die üblicherweise eine Intention ausdrücken – ähnlich wie „essen“ oder „springen“. In manchen Fällen zeigt diese Intention jedoch lediglich eine Ursache an und wird nicht durch eine menschliche Absicht, sondern durch eine sachliche oder natürliche Ursache ersetzt. Beispiele hierfür sind: „Die Explosion tötete ein Dutzend Menschen“ oder „Das Virus tötete ein Dutzend Menschen.“

Auch in Passivformulierungen bleibt zwar prinzipiell die Annahme einer menschlichen Intention hinter dem Töten möglich; das Verb kann jedoch ebenso gut auf eine abstrakte Ursache verweisen. Die passive Form „getötet werden“ kann also frei von einer Schuldzuweisung stehen – besonders dann, wenn im Text ausdrücklich darauf hingewiesen wird, dass die Frage der Schuld ungeklärt ist. Es überrascht daher nicht, dass wir in Statistiken auch Formulierungen wie „bei Verkehrsunfällen Getötete“ finden.²

Neben Aussagen, welche die Anteile menschlichen Handelns ausblenden, stösst man in Unfallberichten auch auf Formulierungen, die von den tatsächlichen Ursachen ablenken. Dies gilt für reflexive Verben wie im Satz „Der Radfahrer verletzte sich beim Zusammenstoss mit dem Lastwagen“ oder „zog sich Verletzungen zu.“ Wenn ein Radfahrer mit einem Lastwagen kollidiert, verletzt er sich nicht selbst. Die Verletzung ist das Resultat der kinetischen Energie des Lastwagens, die auf ihn einwirkt. Selbst wenn der Radfahrer juristisch gesehen den Unfall verursacht: Verletzt wurde er vom Lastwagen.

Bei sog. Selbstunfällen ist die reflexive Verbform nicht im gleichen Mass abwegig wie bei Kollisionen. Doch in den Unfallberichten fällt auf, dass der mögliche Einfluss der Strasseninfrastruktur weitestgehend unbeachtet bleibt. Schlaglöcher, rutschige Strassenmarkierungen, plötzlich endende Radstreifen befreien die Verkehrsteilnehmenden zwar nicht von ihrer Pflicht, ihre Geschwindigkeit anzupassen. Aber der Zustand der Infra-

struktur wirkt sich unbestritten auf die Sicherheit aus. Das nicht zu erwähnen stützt die Vorstellung, dass sich Unfälle einfach so ereignen und eine höhere Macht im Spiel sei. Es wäre deshalb zu prüfen, ob die Infrastruktur die Ursache für den Unfall respektive die Verletzungen potentiell relevant war.

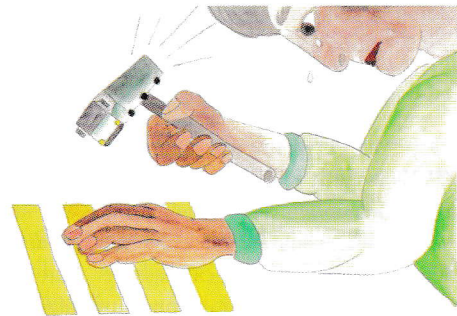


Abbildung 1: „... und verletzte sich beim Zusammenstoss“ (Bild: Julia Weiss)

Tausende von Strafbefehlen und Gerichtsurteilen benennen Verantwortliche und zeigen Unfallgründe auf. Nur leider entstehen diese Analysen erst lange nach einem Unfall. Sie fehlen in den Unfallmeldungen und gelangen kaum an die Öffentlichkeit. Ohne Zweifel ist es sachgerecht, Vorverurteilungen zu vermeiden. Doch die Bemühungen darum führen leicht zu einem anderen Problem: Sie tauchen das Geschehen in den Nebel des Schicksalhaften oder schieben Verantwortung den Opfern zu.

3.2. Neutralität oder Vorverurteilung: auch eine Frage der Perspektive

Dass Vorverurteilungen in Medienmitteilungen vermieden werden sollen, hat mehrere Gründe. Das Recht der Polizei, die Öffentlichkeit über Unfälle zu informieren, ist in der Strafprozessordnung festgelegt – und dort auch wie folgt eingeschränkt: „Bei der Orientierung der Öffentlichkeit sind der Grundsatz der Unschuldsvermutung und die Persönlichkeitsrechte der Betroffenen zu beachten“ (StPO, Art. 74 Abs. 3). Die Unschuldsvermutung legt fest, dass jede Person bis zur rechtskräftigen Verurteilung als unschuldig zu gelten hat.

Ferner können Informationen der Polizei oder der Medien vor Gericht die Wahrnehmung von ZeugInnen oder gar der Justizbehörden beeinflussen – was insbesondere schwer wiegt, wenn es sich um Vorverurteilungen handelt, die sich im Nachhinein als falsch herausstellen. Und schliesslich hängt die Glaubwürdigkeit der Behörden davon ab, dass sie neutral und objektiv wahrgenommen werden.

Die Bemühungen um eine Informationsvermittlung frei von Vorurteilen sind also gut begründet. Allerdings profitieren nicht alle Betroffenen im gleichen Ausmass davon. Unsere Untersuchungen zeigen, dass insbesondere bei Kollisionen zwischen Autos bzw. Autofahrenden und Zufussgehenden oder Fahrradfahrenden entlastende Darstellungen vorwiegend der Person im Auto zugeschrieben werden. Dies hat mit der *perspektivischen Ausrichtung der Berichterstattung* zu tun. Schauen wir uns dazu eine typische Formulierung an:

2 <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/getoetete-fahrzeugart.html> (28.11.2025).

„Kurz vor 17.00 Uhr (...) **beabsichtigte** ein 32-jähriger Mann mit seinem Auto in Richtung Nordstrasse zu fahren. Dabei **übersah** er einen abwärts fahrenden Velofahrer (29-jährig), worauf es zur Frontalkollision zwischen den beiden Fahrzeugen kam“³

Die Verben „beabsichtigen“ und „übersehen“ verweisen auf eine Rollenübernahme. Der Satz versetzt uns in die Rolle des Autofahrers. Es ist er, der „beabsichtigt“ und „übersieht“. Die Sichtweise des Velofahrers dagegen kommt in dieser Darstellung nicht vor. Wir erfahren weder, was er beabsichtigt, noch was er sieht.

Die Übernahme der Perspektive des Autofahrers hat Folgen. Jemanden zu übersehen heisst: Man schaut, sieht die Person trotzdem nicht. Jemanden zu übersehen ist etwas anderes als „nicht auf jemanden zu achten“ oder „nicht zu schauen“. Etwas zu übersehen bringt zum Ausdruck, dass der Autofahrer zwar auf die Strasse achtete und die Situation grundsätzlich im Blick hatte – nur den Velofahrer nicht. Ausserdem entlastet diese Formulierung den Autofahrer vom Verdacht, er könnte statt auf den Verkehr auf sein Handydisplay geschaut oder den Vortritt des Velofahrers vorsätzlich missachtet haben. Und dies, obwohl sich das so kurz nach dem Unfall oft nicht mit Sicherheit ausschliessen lässt.

Entschuldigend wirken auch Hinweise, dass ein Fussgänger oder ein Kind „unvermittelt“ oder „plötzlich“ auf die Strasse tritt oder dass jemand „dunkle Kleidung“ trug. Aus diesen Formulierungen spricht die Erlebnisperspektive des Autofahrers, welche den „Täter“ entschuldigt und indirekt das Opfer anklagt. Ob etwas „unvermittelt“ und „plötzlich“ geschieht, ist unvermeidlich subjektiv. Diese Formulierungen entspringen oft direkt aus der ersten Aussage des Autofahrers gegenüber der Polizei, der sich in dieser Situation nicht belasten will. Das Opfer, das oft erst später befragt werden kann, bleibt dann als einziger Akteur übrig, dem die Rolle des Schuldigen übertragen werden kann.

Wie kommt eine solche Perspektivenübernahme zustande? Die polizeiliche Sicht ist dazu entscheidend. Eine einseitige Perspektivenübernahme kann leicht entstehen, wenn Polizistinnen vor Ort mit der nicht verletzten Person sprechen können, nicht aber mit der Person, die ins Spital gebracht wurde. Diese Informationen der Befragten werden in einem Journal eingetragen, das als Grundlage für die Medienmitteilung dient. Die Polizei-Medienleute verfassen ihre Mitteilung auf der Basis der Information im Journal. Diese ist nach rechtlichen Vorgaben verfasst, durch die bereits merklich abstrahiert wird. So heisst es da beispielsweise „Objekt A fährt gemäss Aussagen von Objekt B durch die Dorfstrasse und kollidiert mit Objekt C, das von der Burgstrasse her in die Dorfstrasse einbiegt.“ Es erfordert also ein grosses Mass an Übersetzungsleistung, um den Journaleintrag in einen lesbaren Text zu verwandeln. Aus polizeilicher Sicht braucht es deshalb ein ausgeprägtes Bewusstsein, um in dieser Situation auf anschauliche Informationen wie „Er konnte nicht rechtzeitig bremsen“ zu verzichten oder sie als subjektive Aussagen zu markieren.

Will man die Verzerrung durch perspektivischer Berichterstattung vermeiden, so gilt generell: Man kann die Perspektivität kenntlich machen, indem man Aussagen von Beteiligten und Zeug:innen klar als solche erkennbar macht. Beispiel: „Der Fahrer konnte *laut eigenen Angaben* nicht mehr rechtzeitig bremsen.“

Die unbewusste Übernahme von Perspektiven mag mit den beschriebenen Routinen oder einer strukturellen Nähe der Polizei zu Autofahrenden zu tun haben. Doch wichtig ist das Ver-

ständnis dafür, dass es die perfekte Neutralität – die absolute Symmetrie zwischen den Beteiligten – in solchen Texten nicht gibt. Selbst wenn vollständig auf belastende oder entlastende Zuschreibungen verzichtet wird, vermuten die Leser:innen die Schuld eher beim Opfer als bei der unverletzten beteiligten Person, wie Rezeptionsstudien zeigen (von *Schneidemesser et al. 2025* und von *Schneidemesser & Caviola 2025*).

3.3 Fahrzeug statt Mensch

Einer neutralen und objektiven Berichterstattung steht auch eine Beobachtung entgegen, die aus der alltäglichen Wahrnehmung im Strassenverkehr stammt. Wenn wir jemanden vor einem herannahenden Fahrzeug warnen, rufen wir meist: „Vorsicht, Lastwagen!“ oder „Achtung, Auto!“. Die drohende Gefahr wird dabei nicht mit dem Menschen am Steuer, sondern mit dem Fahrzeug verbunden. Diese Gleichsetzung von Gefährt und Lenkerin oder Lenker setzt sich in der Unfallberichterstattung fort – etwa in Formulierungen wie: „Lastwagen kollidiert mit Velofahrer oder Auto fährt Fussgänger an.“

Das sprachliche Verfahren, das hier zum Tragen kommt, ist die **Metonymie**. Es findet eine Bedeutungsverschiebung statt: Das Fahrzeug steht stellvertretend für den Menschen, der es lenkt. Diese Ausdrucksweise ist nicht neutral, sondern wirkt wertend, weil sie die Fahrzeuglenkenden unsichtbar macht. Der Lastwagenfahrer erscheint als Teil einer Einheit mit seinem Fahrzeug – er ist nur implizit mitgemeint und verschwindet hinter der Maschine. Die Velofahrerin hingegen wird als Person ausdrücklich genannt. Dadurch wird der Lastwagenfahrer anonymisiert, seine mögliche Mitverantwortung bleibt im Dunkeln – während das Opfer immer explizit erwähnt wird und in den Fokus der Darstellung rückt.

Besonders deutlich zeigt sich dieser Effekt in einem Satz wie: „Die Velofahrerin geriet unter den Lastwagen.“ Das Verb „geraten“ wird häufig im Zusammenhang mit Naturgewalten verwendet – man kann etwa „unter eine Lawine“ oder „in ein Gewitter geraten“. Der Satz vermittelt also nicht nur, dass der Fahrer verschwindet, sondern er stilisiert das Fahrzeug selbst zur Naturkraft.

Damit menschliche Verantwortung im Unfallgeschehen klar erkennbar bleibt, sollten in der Berichterstattung alle Beteiligten als handelnde Personen sichtbar werden. Wir schlagen daher vor, mindestens einmal im Artikel eine Formulierung zu verwenden, die die Mitgemeinten ausdrücklich nennt – z.B.: „Chauffeur überfährt mit seinem Lastwagen Velofahrerin.“

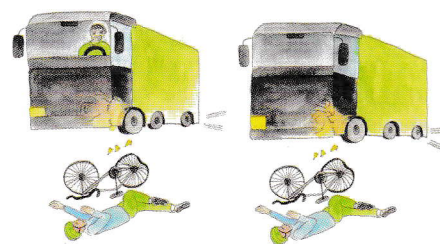


Abbildung 2: Lastwagen fährt Velofahrer an. (Bild: Julia Weiss)

3 https://www.polizeinews.ch/2022/09/21/stadt-schaffhausen-sh-velofahrer-29-bei-kollision-mit-auto-verletzt/?utm_source=chatgpt.com.

3.4. Passiv

Nicht selten finden wir in der Berichterstattung Formulierungen wie die folgende: „Fussgänger wurde angefahren“. Grammatikalisch handelt es sich hierbei um einen Passivsatz. Dieser eliminiert das Subjekt aus einem Aktivsatz und stellt das Akkusativobjekt – in diesem Fall den Fussgänger – an die Stelle des Subjekts. Das Opfer steht im Fokus, die beteiligte Person verschwindet vollständig. Dadurch entsteht Asymmetrie. Genannt wird nur das Opfer. Dies ist sinnvoll bei einem Selbst- bzw. Alleinunfall. Wo mehrere Menschen involviert sind, behandelt der Opferfokus aber die Beteiligten ungleich. Studien zeigen, dass in diesen Fällen die Schuld eher beim Opfer gesucht wird. Lesen wir: „Ein Fussgänger wurde angefahren“, so ist der Vorwurf nicht weit: Er hätte besser Acht geben sollen (Fevyer, D., & Aldred, R. 2022). Die Passivierung ist keine Vorverurteilung, sie verschiebt aber den Schuldverdacht subtil auf das Opfer (Niemie, L. & Young, L. 2023). Will man dies vermeiden, so bietet sich an, die handelnde Instanz zu nennen: „Fussgänger wurde von LKW-Lenker angefahren“ oder ins Aktive gewendet: „Lenker fuhr Fussgänger an.“

4 Isolierende Darstellung

Die typische Unfallnachricht – wie wir oben festgestellt haben – lässt das tragische Geschehen oft als Schicksal, Zufall und damit als etwas Unvermeidliches erscheinen. Polizei und Rettungskräfte sind schnell vor Ort und handeln routiniert. Auch Staumeldungen wie „Stau am Gubristtunnel wegen eines Unfalls“ tragen dazu bei, Kollisionen als etwas Alltägliches und Unvermeidbares darzustellen – als Ereignisse, die wie Gewitter, Glatteis oder ein Schneesturm über die Menschen hereinbrechen.

Der Eindruck, Verkehrsunfälle seien schicksalhafte oder naturgegebene Ereignisse, wird durch eine Berichterstattung verstärkt, die einzelne Fälle isoliert betrachtet. Zuspitzend formuliert: Die übliche Unfallberichterstattung vermittelt uns das Wissen über den täglichen Blutzoll auf den Strassen nur in kleinen Portionen und macht uns damit blind für die tiefer liegenden, systemischen Ursachen.

Doch wie kann man dieser verzerrten Wahrnehmung entgegenwirken? Eine systemische Form der Berichterstattung lässt sich aus praktischen Gründen nur schwer umsetzen. Die Polizei sieht dies nicht als ihre Hauptaufgabe, da sie sich in erster Linie auf das aktuelle Geschehen konzentriert. Den Medien wiederum fehlen heute oft die nötigen Ressourcen, um umfassendere Zusammenhänge hinter Verkehrsunfällen zu recherchieren und verständlich darzustellen.

Hinzu kommt, dass Routine und sich wiederholende Muster – wie Ralph et al. (2022, 2) betonen – in ihrer Gesamtheit zu einer Abstumpfung führen. Diese Art der Berichterstattung eignet sich daher kaum, um dem Eindruck des Zufälligen und Schicksalhaften entgegenzuwirken oder Verkehrsunfälle im Zusammenhang ihrer systemischen Ursachen zu beleuchten.

5 Schlussfolgerungen

5.1. Motonormativität

Die heutige Berichterstattung über Verkehrsunfälle lässt sich als Ausdruck von *Motonormativität* deuten (Walker et al. 2023). Damit ist eine kognitive Verzerrung gemeint, die davon ausgeht, dass das Auto das selbstverständliche und normale Verkehrsmittel ist. Walker et al. veranschaulichen Motonormativität am Beispiel der weitverbreiteten Praxis, Kinder mit Leuchtwesten auszustatten, damit sie im Autoverkehr sicher sind – anstatt den Autoverkehr so zu gestalten, dass er Kinder gar nicht erst gefährdet. Auch die autofokussierte Stadtplanung (Caviola und Sedlacek 2025) sowie die gesellschaftliche Akzeptanz bedrohlich hoher Geschwindigkeiten gehören zu dieser Motonormativität.

Unser alltäglicher Sprachgebrauch verstärkt diese Sichtweise. Er vermittelt uns unbewusst, dass das Auto die feste Norm der Fortbewegung sei. So gilt die „Autostunde“ als selbstverständlich anerkanntes Mass für Entfernungen, etwa in Immobilien- oder Urlaubsanzeigen. Auch Begriffe wie „Strassenlärm“ und „Verkehrslärm“ zeigen, dass „Strasse“ und „Verkehr“ meist automatisch mit „Autostrasse“ und „Autoverkehr“ gleichgesetzt werden (Caviola und Sedlacek 2025, Egan & Caulfield 2024)). Ausdruck dieser Motonormativität ist schliesslich auch die Tatsache, dass moderne Gesellschaften den hohen Blutzoll des Autoverkehrs hinnehmen, ohne konsequent Massnahmen zu ergreifen, die der Vision Zero zum Durchbruch verhelfen könnten.

Dass die polizeiliche und mediale Darstellung von Verkehrsunfällen häufig fatalisierend wirkt, kann ebenfalls auf Motonormativität zurückgeführt werden. Wenn das Auto als grundlegende Norm menschlicher Fortbewegung gilt, erscheinen Kollisionen nicht mehr als von Menschen verursachte Ereignisse, sondern als scheinbar eigenständige, vom menschlichen Handeln losgelöste Phänomene. Dadurch entsteht der Eindruck einer Entmenschlichung des Verkehrsgeschehens: Der Verkehr wirkt nicht länger wie ein von Menschen geschaffenes System, sondern wie ein Naturereignis.

Diese sprachliche und gedankliche Verschiebung macht es möglich – und zugleich selbstverständlich –, Formulierungen zu verwenden wie: „Velofahrerinnen geraten unter einen Lastwagen“ oder „Unfälle ereignen sich“. Ebenso wird es als normal empfunden zu schreiben, dass Fussgängerinnen und Fussgänger an der Unfallstelle „versterben“ oder „sich tödlich verletzen“, obwohl sie tatsächlich in einem komplexen, von Menschen verursachten Zusammenhang getötet wurden.

Die Untersuchungen des Sprachkompasses zeigen, dass Unfallberichte Motonormativität eher verstärken, als ihr etwas entgegenzusetzen. Sie neigen dazu, die Perspektive der Fahrzeuge einzunehmen (Perspektivenübernahme) oder die Lenkerinnen und Lenker hinter ihren Fahrzeugen verschwinden zu lassen.

Was bedeuten diese Beobachtungen aus rechtlicher Sicht? Vor dem Hintergrund unserer Analysen erscheint es problematisch, dass die genannten sprachlichen Darstellungsformen häufig im Vertrauen darauf verwendet werden, sie seien neutral und sachlich. In Wirklichkeit sind die von uns als motonormativ und fatalisierend erkannten Ausdrucksweisen genau das nicht.

Sie spiegeln eine tief verankerte, unbewusste gesellschaftliche Neigung zuungunsten der Opfer wider.

Anders formuliert: Die fatalisierende Ausdrucksweise fällt mit dem Bemühen zusammen, möglichst objektiv und distanziert zu berichten. Wer scheinbar neutrale Formulierungen wie „Es kam zu einem Unfall...“, „Der Lenker starb...“ oder „Der Unfall fordert Opfer“ wählt, vermeidet zwar eine direkte Schuldzuweisung, erweckt aber zugleich den Eindruck, als regierten Zufall oder Schicksal das Verkehrsgeschehen – oder noch schlimmer: Das Opfer habe den Schaden selbst zu verantworten.

5.2. Voraussetzungen für eine faire und sachliche Berichterstattung

Die zentrale Frage lautet daher: Wie lässt sich eine faire und sachliche Berichterstattung über Verkehrsunfälle gestalten – eine, die weder vorverurteilt noch das Geschehen als unvermeidlich erscheinen lässt? Dabei sind zwei Punkte entscheidend:

Erstens sollte deutlich werden, dass die zahlreichen Todesopfer im Strassenverkehr kein Schicksal sind, sondern das Ergebnis menschlichen Handelns.

Zweitens sollte die Berichterstattung die Verantwortung der beteiligten Personen stärker hervorheben, ohne jedoch vorschnell individuelle Schuld zuzuschreiben.

Eine bewusste Wortwahl und eine reflektierte sprachliche Perspektive können dazu beitragen, die scheinbare Schicksalhaftigkeit von Verkehrsunfällen zurückzunehmen und den menschlichen Anteil am Leid, das durch Verkehrskollisionen verursacht wird, sichtbarer zu machen. Gelingt dies, kann Unfallberichterstattung im eigentlichen Sinn aufklärend wirken – und langfristig sogar präventive Wirkung entfalten.

5.3. Kontextualisieren

Zahlreiche Studien, darunter auch unsere eigenen (Caviola et al. 2025, von Schneidmesser et al. 2025), kommen zu dem Schluss, dass Unfallberichterstattung präventiv wirken könnte, wenn sie Unfälle stärker in ihren Kontext einbetten würde, das heisst, wenn sie die Hintergründe von Kollisionen transparent machen würde. Dies erfordert sorgfältige Recherchen und eine gewisse Distanz zum Einzelfall. Der Einbezug von Statistiken kann dabei über Häufigkeiten informieren – etwa über bestimmte Unfallarten, über Unfälle mit Toten oder Schwerverletzten oder über Kollisionen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln an bestimmten Orten. Auch eine detaillierte Beschreibung des Unfallortes und der infrastrukturbezogenen Ursachen sichtbar machen. Dabei stellt sich die Frage, an welchen Orten und zu welchen Zeiten sich welche Arten von Kollisionen häufen. Ein Beispiel für eine solche systematische Erhebung ist das amerikanische Projekt HIN (High Injury Network), das in mehreren Städten Muster der Unfallhäufigkeit analysiert hat. In San Francisco zeigte sich beispielsweise, dass auf nur 16 Meilen des städtischen Straßennetzes 60 % der Kollisionen stattfanden (<https://visionzeronetwork.org/hin-for-the-win/>).

5.4. Sicherheitsaspekte in der Berichterstattung stärken

Um Vorverurteilungen zu vermeiden, weisen viele Unfallberichte formelhaft darauf hin, dass die Hintergründe der Kollision „noch Gegenstand der Ermittlungen“ sind oder dass der Unfall „aus bisher ungeklärten Gründen“ geschah. Solche Formulierungen lassen viele mögliche Ursachen zu, auch solche, auf die die Beteiligten keinen Einfluss hatten. Gleichzeitig stützen sie den Eindruck, der Unfall sei schicksalhaft. Tatsächlich zeigt die Verkehrsunfallstatistik des Bundes in der Schweiz, dass nahezu alle Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf das Verhalten oder den Zustand einer der beteiligten Personen zurückzuführen sind.⁴

Wir kommen weiter zum Schluss, dass Unfallberichterstattung unfallpräventiv wirken kann, indem sie neben gesicherten Informationen auch vorläufige Ermittlungsergebnisse kommuniziert und so das Bewusstsein für Sicherheitsfragen stärkt.

Laut dem in den USA entwickelten *Safe System Approach*⁵ wird die Sicherheit auf Strassen durch einige wenige Faktoren bestimmt, die sehr oft auch dann eine Rolle spielen, wenn es zu einer Kollision kommt. Daher kann es für die Berichterstattung sinnvoll sein, diese Faktoren zu prüfen und zu fragen, was sich bereits aus den ersten Ermittlungen sagen lässt:

- Menschen: Spielten Alkohol oder überhöhte Geschwindigkeit eine Rolle?
- Infrastruktur: Welche Rolle spielten Fussgängerstreifen, -inseln, Radwege, Baustellen, Witterung, Licht, Vorfahrtsregelungen? Wie waren die Raumverhältnisse im Mischverkehr? Gab es Gegenverkehr oder Fahrbahnen mit physischer Trennung?
- Fahrzeuge: Trugen Gurte, Airbags oder Bremssysteme eine Rolle?
- Geschwindigkeit: Gab es Geschwindigkeitsbegrenzungen?

Beispiele für Berichterstattung, die auf ersten Erkenntnissen basiert, könnten lauten:

- „Gemäss ersten Ermittlungen deutet das Unfallbild auf überhöhte Geschwindigkeit hin.“
- „Gemäss ersten Erkenntnissen dürfte die Autofahrerin ihre Geschwindigkeit nicht an die schlechten Sichtverhältnisse angepasst haben.“

Um Verkehrsunfälle aus dem Bereich des Schicksalhaften und Unvermeidlichen herauszuholen, ist es zudem wichtig, sowohl das Wissen als auch das Nichtwissen klar zu benennen. Ein Beispiel aus der Berichterstattung über die Kollision eines Autos mit einem Zug an einem Bahnübergang illustriert dies:

„Wie schnell der Unfallzug unterwegs war, ist nicht bekannt. Mehrere Lokomotivführer erklärten jedoch gegenüber dieser Zeitung, dass die S25, die zwischen Wädenswil und Zürich Haupt-

4 [https://www.pxweb.bfs.admin.ch/pxweb/de/px-x-1106010100_106/px-x-1106010100_106.px](https://www.pxweb.bfs.admin.ch/pxweb/de/px-x-1106010100_106/px-x-1106010100_106/px-x-1106010100_106.px).

5 <https://www.transportation.gov/safe-system-approachhttps://www.transportation.gov/safe-system-approach>.

bahnhof nirgends hält, an jener Stelle in der Regel mit 105 Kilometern pro Stunde fahre. Wegen einer leichten Rechtskurve sei der betroffene Bahnübergang für die Lokführer erst spät einsehbar. «Trotz sofortiger Notbremsung dürfte der Zug beim Aufprall noch immer 80 km/h draufgehabt haben», schätzt ein langjähriger Lokführer.», (Tages-Anzeiger, 8.4.23)

Das Beispiel zeigt, wie persönliches Wissen – das als solches deklariert ist – das Wissen über den Unfall bereichern und diesen vom Eindruck des Schicksalhaften ablösen, ohne einem Gerichtsurteil zuvorzukommen.

Insgesamt wird deutlich, dass eine gut kontextualisierte Unfallberichterstattung dazu beitragen kann, die systemischen Ursachen von Verkehrsunfällen besser zu verstehen. Indem sie statistische Daten, Informationen zur Infrastruktur und vorläufige Ermittlungsergebnisse kombiniert, vermittelt sie ein realistischeres Bild der Unfälle und entzieht ihnen das scheinbar Schicksalhafte. Zugleich stärkt sie das Bewusstsein für menschliche Verantwortung und sicherheitsrelevante Faktoren im Strassenverkehr. Auf diese Weise kann Berichterstattung nicht nur die öffentliche Wahrnehmung verändern, sondern auch präventiv wirken und Anstösse für Massnahmen zur Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit liefern.

Literatur

- Bond, J., Scheffels, M.E. & Monteagut, L. (2018). *Media Framing of Fatal Bicycle Crashes in Hillsborough County: A Critical Discourse Analysis*. National Center for Transit Research (NCTR) Report No. CUTR-NCTR-RR-2018-01, Center for Urban Transportation Research, University of South Florida.
- Caviola, H., Reisl, M., Sedlaczek, A. S., Schindler, F., von Schneidmesser, D., Wirz, M. & Janssen, I. (2025). *Unfallsprache – Sprachunfall [Empfehlungen]*. Centre for Development and Environment (CDE), Universität Bern, <https://sprachkompass.ch/>.
- Caviola, H. & Sedlaczek, A. (2025). *Von Parkplätzen, Spielplätzen und anderen Räumen. Wie der gängige Diskurs der Verkehrswende im Weg steht und welche Sprache sie voranbringen kann*. GAIA, 1, 42–50.
- Caviola, H. & Sedlaczek, A. (2020). *Grenzenlose Mobilität und fließender Verkehr. Eine kritische Sprachreflexion*. GAIA, 3, 161–169.
- 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.
- Egan, R. & Caulfield, B. (2024). *There's no such thing as cycle traffic: A critical discourse analysis of public opposition to pro-cycle planning*. *Journal of Cycling and Micromobility Research*. (2) <https://doi.org/10.1016/j.jcmr.2024.100014>
- Davis, R.M. & Pless, B. (2001). *BMJ bans „accidents“: accidents are not unpredictable*. *BMJ*, 322(7298), 1320–1321. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/article/PMC1120417/#B3>
- 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>
- 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.
- Ikea, P. (1997). *„Crashes Aren't Accidents“ Campaign*. National Highway Traffic Safety Administration 3(11). Retrieved from <http://web.archive.org/web/20040409081644/http://www.nhtsa.dot.gov/nhtsa/announce/NhtsaNow/Archive/1997/v3.11/>
- Johansson, R. (2014). *Vision Zero – Implementing a policy for traffic safety*. *Safety Science* 47(6):826–831 DOI:10.1016/j.ssci.208.10.20023
- Laker, L. (2020). *Media Guidelines for Reporting Road Collisions*. https://www.rcrg.com/_files/ugd/c05c10_3f73627e43894c8496f379a2b9e84fd3.pdf
- 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://journals.macewan.ca/earthcommon/article/view/1229/1026>
- Niemie, L. & Young, L. (2023). *When and Why We See Victims as Responsible: The Impact of Ideology on Attitudes Toward Victims*. *Personality and Social Psychology Bulletin* Volume 42, Issue 9. <https://doi.org/10.1177/0146167216653933>
- Ralph, K., Goddard, T., Thigpen, C. & Davis, R. (2022). *Intervening at the blotter, not the broadcast: Improving crash coverage by targeting police press releases*. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 15, 100669.
- Ralph, K., Girardeau, I. (2020). *Distracted by „distracted pedestrians“?* *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 5, 100118. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100118>
- 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>
- Ralph, K.M. & Goddard, T. (2020). *Victim Blaming in Crash Reporting: What it is and how to stop it [Webinar]*. Association of Pedestrian and Bicycle Professionals, Online-Remote.
- 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>
- Spurr, B. (2016, December 12). *Advocates push to change the way people talk about car 'accidents.'* *The Star*. Retrieved from <https://www.thestar.com/news/peDESTRIAN-road-safety/2016/12/12/advocates-push-to-change-the-way-people-talk-about-car-accidents.html>
- te Broemmestroet, M. (2020). *Framing systemic traffic violence: Media coverage of Dutch traffic crashes*. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100109>
- von Schneidmesser, D., Bettge, S., Caviola, H., Sedlaczek, A., Reisl, M., Schindler, F. & Wirz, M. (2025). *How linguistic patterns obscure responsibility in newspaper coverage of traffic crashes in German-speaking countries: an interdisciplinary study*. *Mobilities*. <https://doi.org/10.1080/17450101.2025.2534634>
- von Schneidmesser, D. & Caviola, H. (2025). *Language matters: an experimental study of language patterns' effects on traffic safety perceptions in Germany*. *Traffic Safety Research*, 9, e000106. <https://doi.org/10.55329/oyoz9269>
- Walker, I. & Tapp, A. (2023) *Motonormativity: how social norms hide a major public health hazard*. *International Journal of Environment and Health* 11 (1):21-33 DOI:10.1504/IJENVH.2023.135446
- Ziem, A. (2008) *Frames und sprachliches Wissen. Kognitive Aspekte der semantischen Kompetenz*. Berlin, New York: de Gruyter.

Dr. Hugo Caviola

Linguist, Centre for Development and Environment (CDE) Universität Bern, seit Januar 2026
Departement Sprach- und Literaturwissenschaft, Universität Basel

hugo.caviola@unibas.ch



Michael Wirz

MAS Leiter Medien & Kommunikation Stadtpolizei Winterthur



Felix Schindler

Journalist BR, Fachbereich Mobilität, Zürich

