

Sprache als Katalysator: Die Rolle der medialen Berichterstattung über tödliche Verkehrsunfälle im Kontext der Verkehrswende

Abschlussarbeit im Studiengang Onlinekommunikation zur Erlangung
des akademischen Grades Bachelor of Science (B.Sc.)

vorgelegt von

Marcel Löwen

Matrikelnummer 1114223

einzureichen am 14.01.2025

Referent: Prof. Dr. Thomas Pleil

Korreferentin: Britta Hüning

Abstract (Deutsch)

Der Verkehrssektor stellt mit seinem hohen Anteil an den CO₂-Emissionen in Deutschland eine der größten Herausforderungen bei der Bekämpfung der Klimakrise dar. Eine Verkehrswende, insbesondere die Förderung des Radverkehrs, ist ein entscheidender Faktor, um diese Emissionen deutlich zu reduzieren. Dieses Potenzial wird jedoch durch unzureichende politische Förderung und Sicherheitsbedenken in der Bevölkerung gehemmt. Die mediale Berichterstattung über tödliche Verkehrsunfälle zwischen motorisierten Verkehrsteilnehmenden und Radfahrenden spielt hierbei eine Schlüsselrolle, da sie sowohl die öffentliche Risikowahrnehmung als auch verkehrspolitische Entscheidungen beeinflusst. Diese Arbeit untersucht unter Anwendung der Kritischen Diskursanalyse (KDA) nach Norman Fairclough 51 Artikel aus regionalen Zeitungen der fünf größten deutschen Städte im Jahr 2023. Die Ergebnisse zeigen, dass ein Großteil der sprachlichen Mittel sowie das episodische Framing der Artikel die Beteiligung und Verantwortung der motorisierten Verkehrsteilnehmenden verschleiern und strukturelle Probleme ausblenden. Gleichzeitig wird deutlich, dass eine differenziertere, nachträgliche Berichterstattung und die Maßnahmen von Fahrradverbänden zur Kontextualisierung der Unfälle beitragen und die Verantwortung der Politik stärker hervorheben können. Die Untersuchung unterstreicht die zentrale Bedeutung eines bewussteren Sprachgebrauchs in der Berichterstattung. Ein solcher Ansatz kann die gesellschaftliche Akzeptanz und politische Unterstützung des Radverkehrs fördern und somit den Weg für eine erfolgreiche Verkehrswende ebnen.

Abstract (English)

With its high share of CO₂ emissions in Germany, the transportation sector represents one of the greatest challenges in combating the climate crisis. A mobility transition, particularly the promotion of cycling, is a crucial factor in significantly reducing these emissions. However, this potential is hindered by insufficient political support and widespread public safety concerns. Media coverage of road fatalities involving motorized road users and bicyclists plays a key role in shaping public risk perception and influencing transport policy decisions. This paper employs Norman Fairclough's Critical Discourse Analysis (CDA) to examine 51 articles from regional newspapers in Germany's five largest cities in 2023. The findings reveal that much of the language and episodic framing used in the articles obscures the involvement and responsibility of motorized road users while downplaying structural issues. At the same time, it becomes

evident that more nuanced, retrospective reporting and the efforts of cycling advocacy groups contribute to contextualizing accidents and highlighting the accountability of policymakers. The study underscores the critical importance of more deliberate language in media reporting. Such an approach can foster public acceptance and political support for cycling, paving the way for a successful mobility transition.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	1
2. Literaturteil	3
2.1. Die Verkehrswende – Potenziale und Hindernisse.....	3
2.2. Das Verhältnis von Sprache und Gesellschaft.....	7
2.3. Die Agenda-Setting-Theorie.....	9
2.4. Zusammenfassung	9
2.5. Nachrichtenmedien und die Gesellschaft	10
2.6. Nachrichtenmedien und die Risikoeinschätzung.....	10
2.7. Mediennarrative und politische Maßnahmen	12
2.8. Zusammenfassung	14
3. Methode	15
3.1. Datensammlung	16
3.2. Codierung und Datenanalyse.....	18
4. Ergebnisse.....	19
4.1. Vokabular.....	19
4.1.1. Formulierungen: „Unfall“.....	19
4.1.2. Selbstverständliche Annahmen in neutralen Formulierungen.....	22
4.1.3. Vergleich der Städte.....	25
4.1.4. Entpersonalisierung: Auto statt Fahrer*in.....	26
4.2. Grammatik	27
4.2.1. Passiver und Aktiver Satzbau	27
4.3. Ausdruckswert	29
4.3.1. Schuldzuweisung Radfahrende.....	29
4.3.2. Framing.....	30
4.3.2.1. Das Potential thematischer Frames.....	32
4.3.2. Die Erwähnung von Fahrradverbänden	33
5. Diskussion.....	35
5.1. Einordnung.....	38
5.2. Limitationen.....	39
6. Fazit	40
Literaturverzeichnis	42

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Anzahl aller relevanten Artikel nach Stadt.....	17
Tabelle 2 Verwendete Begriffe zur Beschreibung des Verkehrsunfalls.....	20
Tabelle 3 Alle ausgewählten Artikel der Untersuchung.....	49
Tabelle 4 Alle Artikel die im Rahmen dieser Studie analysiert wurden	53
Tabelle 5 Das verwendete Codierungsschema zur Analyse der Artikel.....	56

1. Einleitung

Die Klimakrise stellt eine der größten Herausforderungen unserer Zeit dar und erfordert tiefgreifende Veränderungen in nahezu allen Bereichen unserer Gesellschaft. Der Begriff Klimakrise wird bewusst anstelle von Klimawandel verwendet, da er die Dringlichkeit und Bedrohung dieser globalen Krise angemessen vermittelt (Carrington, 2019). Eine entscheidende Maßnahme, um dieser Krise zu begegnen, ist die kontinuierliche Reduktion der klimaschädlichen CO₂-Emissionen (Intergovernmental Panel on Climate Change [IPCC], 2023) (Bundes-Klimaschutzgesetz, 2019). Der Verkehrssektor nimmt in dieser Hinsicht eine Schlüsselrolle ein, da er in Deutschland zu den größten Emittenten von Treibhausgasen zählt (OECD, 2023). Um die nationalen Klimaziele zu erreichen, ist ein grundlegender Wandel vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum öffentlichen Nahverkehr und zu aktiven Mobilitätsformen wie dem Fahrrad im Rahmen einer Verkehrswende unabdingbar (Agora Verkehrswende, 2024). Neben der ökologischen Alternativlosigkeit bietet eine Verkehrswende auch erhebliche Chancen für die soziale Gerechtigkeit und eine verbesserte Lebensqualität. In seiner aktuellen Ausgestaltung verstärkt das Verkehrssystem soziale Ungleichheiten und ist die Hauptursache für die gesundheitsschädliche Feinstaubbelastung in Ballungsräumen (Jacobos et al., 2024, S.129). Die mit einem Umstieg auf klimaneutrale Mobilitätsalternativen einhergehende Reduktion der Luftschadstoffe in den Städten kann zu einer deutlichen Verbesserung der Luftqualität und somit zu einem gesünderen Lebensraum für alle Menschen beitragen (Jacobos et al., 2024). Trotz der vielfältigen Vorteile, die eine Verkehrswende mit sich bringen würde, ist ihre Umsetzung auf allen Ebenen unzureichend. Besonders deutlich wird dies an der mangelnden Förderung des Radverkehrs. So könnte durch einen konsequenten Ausbau der Radinfrastruktur und weitreichende politische Maßnahmen zur Förderung des Umstiegs vom MIV auf das Fahrrad bis 2035 eine Verdreifachung der Fahrradnutzung auf Strecken bis 30 Kilometer erreicht werden. Dies würde allein in diesem Segment zu einer Einsparung von 19 Megatonnen CO₂-Äquivalenten führen (Doll et al., 2024, S. 52). Die mangelnde Förderung einer sicheren Radinfrastruktur durch die Politik (Doll et al., 2024) führt in der aktuellen Situation jedoch nicht nur zu einer geringen Attraktivität des Radverkehrs, sondern trägt auch zu den hohen Unfallzahlen bei, insbesondere bei tödlichen Kollisionen zwischen motorisierten Verkehrsteilnehmenden (MVT) und vulnerablen Verkehrsteilnehmenden (VVT) wie Fußgänger*innen und Radfahrer*innen (PGV-Alrutz / INOVAPLAN /

plan&rat, 2024) (Scheffler, 2021). Obwohl der Radverkehr eine entscheidende Komponente einer gelingenden Verkehrswende darstellt, sind es neben politischen Defiziten vor allem Sicherheitsbedenken, die viele Menschen davon abhalten, das Fahrrad im Alltag häufiger zu nutzen (Ipsos, 2022). In diesem Zusammenhang spielt die mediale Berichterstattung über tödliche Kollisionen zwischen MVT und VVT eine bedeutende Rolle. So stellt sie einerseits einen wichtigen Faktor bei der Bildung der Risikowahrnehmung in der Bevölkerung dar (Macmillan et al., 2016) (Hojman et al., 2005), kann zum anderen aber auch einen wichtigen Einfluss auf verkehrspolitische Entscheidungsprozesse ausüben (Bezboruah et al., 2023).

Seit 2016 ist dies Untersuchungsgegenstand mehrerer wissenschaftlicher Studien (Magusin, 2017) (Scheffels et al., 2019) (Ralph et al., 2019) (Bezboruah et al., 2023). Die Forschenden zeigen, dass die mediale Berichterstattung tödlicher Kollisionen häufig durch sprachliche Mittel geprägt ist, welche die Verantwortung weg von den MVT lenken und stattdessen die Fehler der VVT, wie Radfahrende, und die damit verbundenen Risiken betonen. Diese Diskursmuster vernachlässigen Probleme wie die unzureichende Radinfrastruktur systematisch und tragen somit dazu bei, dass politische Maßnahmen zur Förderung sicheren Radverkehrs ausbleiben (Bezboruah et al., 2023).

Gegenwärtig fokussiert sich die Forschung in diesem Bereich auf den nordamerikanischen Raum. Bis heute wurde lediglich eine Studie in Europa, konkret in den Niederlanden, durchgeführt und publiziert (Brömmelstroet, 2020). Zudem analysiert Steckelbruck (2022) in seiner Bachelorarbeit die Unterschiede in der Berichterstattung in Berlin zwischen den Jahren 2000 und 2020. Dabei kommt er zu dem Ergebnis, dass die Berichterstattung in den Medien dazu tendiert, die Verantwortung der Autofahrenden in den Hintergrund zu rücken und deren Handlungen bei den Unfällen zu verharmlosen. Er identifiziert jedoch einen Wandel in den Jahren. So sind die Artikel im Jahr 2020 tendenziell umfangreicher und detaillierter und auch tonal differenzierter. Steckelbruck führt dies auch auf die Präsenz von Fahrradverbänden zurück, die durch Aktionen wie Geisterräder Einfluss auf die Berichterstattung nehmen und dazu beitragen, dass in der Berichterstattung mehr Informationen aufgegriffen werden, was zu mehr Kontext in den Texten führt (Steckelbruck, 2022). Seine Bachelorarbeit identifiziert zwar Tendenzen in der Berichterstattung, jedoch erlaubt die Studie keine repräsentativen Aussagen über gegenwärtige Diskursmuster oder die mediale Berichterstattung in Berlin. Für weitere Großstädte in Deutschland fehlt jegliche Form der Analyse des Diskurses. Trotz

vermehrter Kritik und Thematisierung von Missständen in der Berichterstattung rund um tödliche Kollisionen zwischen Rad- und Autoverkehr seitens der Fahrradverbände¹ wie dem Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) (Wulf, 2021), fehlen empirische Belege für diese Anschuldigungen in weiteren deutschen Städten noch gänzlich.

Diese Lücke soll mit der vorliegenden Arbeit geschlossen werden. Dazu setzt sie an der Schnittstelle von medialer Berichterstattung, öffentlicher Wahrnehmung und Verkehrspolitik an. Ziel ist es, Darstellungsmuster in der Berichterstattung über tödliche Unfälle zwischen MVT und Radfahrenden in den fünf größten deutschen Städten im Jahr 2023 zu analysieren. Dabei wird untersucht, inwieweit sich Unterschiede oder Gemeinsamkeiten in der Berichterstattung zu den Ergebnissen von Scheffels et al. (2019) erkennen lassen und ob die Erwähnung von Radverbänden wie dem ADFC oder Radentscheid in den Artikeln über die Städte hinweg für ein vermehrtes Erwähnen von Problemen in der Infrastruktur und auf verkehrspolitischer Ebene führt. Zudem wird analysiert, ob sich Unterschiede in den jeweils ortsgebundenen medialen Diskursen identifizieren lassen. Die Arbeit nutzt hierfür die Kritische Diskursanalyse (KDA) nach Norman Fairclough (1989), um sprachliche und ideologische Strukturen in den untersuchten Nachrichtentexten offenzulegen.

Damit leistet die vorliegende Arbeit einen Beitrag zur Erforschung der medialen Einflussnahme von Nachrichtentexten auf den öffentlichen Diskurs in deutschen Großstädten. Ziel ist es, einen differenzierten und problemorientierten Diskurs zu fördern, der die Hemmnisse für eine nachhaltige Entwicklung des Radverkehrs benennt und damit den Weg für verkehrspolitische Maßnahmen ebnet. Damit soll langfristig ein weiterer Baustein für eine erfolgreiche Verkehrswende gelegt werden, die angesichts der aktuellen Klimakrise unabdingbar ist.

2. Literaturteil

2.1. Die Verkehrswende – Potenziale und Hindernisse

Die Klimakrise konfrontiert die Bundesrepublik Deutschland mit gravierenden, jedoch unausweichlichen Herausforderungen. In Konsequenz dessen wurde seitens der Bundesregierung das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) als zentrales Instrument der

¹ Fahrradverbände wie der ADFC setzen sich für die Förderung des Radverkehrs und die Rechte der Radfahrenden ein. Der ADFC ist die größte Interessenvertretung für Radfahrende in Deutschland (ADFC, o. D.).

deutschen Klimapolitik verabschiedet und für sämtliche Emissionssektoren jährliche Minderungsziele bis zum Jahr 2030 definiert (Bundes-Klimaschutzgesetz, 2019). Gemäß dem jüngsten Bericht der OECD (2023) ist der Verkehrssektor mit einem Anteil von 22 % an den gesamten Treibhausgas-Emissionen bundesweit der zweitgrößte Emittent. Somit kommt diesem Sektor bei der Erreichung der vorgegebenen Ziele eine wesentliche Rolle zu. Obwohl in den vergangenen zwei Jahren die nationalen Klimaziele erreicht werden konnten, kam es in genau diesem Sektor in den letzten drei Jahren zu einer wiederholten Überschreitung der zulässigen Höchstwerte für Emissionen. Zudem zeigen aktuelle Prognosen, dass diese Ziele mit den derzeitigen Maßnahmen auch in den kommenden Jahren nicht erreicht werden können (Harthan, 2023, S. 201). Einer der Hauptgründe hierfür ist die steigende Zahl der genutzten Personenkraftwagen (OECD, 2023, S.76). Eine grundlegende Wende der Verkehrspolitik ist erforderlich, insbesondere im Hinblick auf die private motorisierte Mobilität, um die Minderungsziele noch einzuhalten und den Herausforderungen der Klimakrise angemessen zu begegnen.

Aus wissenschaftlicher Perspektive ist die Relevanz einer Verkehrswende für die Reduktion von Emissionen im Verkehrssektor sowie deren Notwendigkeit für eine zukunftsorientierte Politik unbestritten (Agora Verkehrswende, 2024) (Rudolph et al., 2017) (Jacobs et al., 2024). Gemeint ist damit: „Die persönliche Mobilität bleibt vollständig erhalten, aber sie verändert sich. Die Menschen fahren deutlich mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem Rad und gehen zu Fuß.“ (Agora Verkehrswende 2020, S.20). Neueste Analysen von Agora Verkehrswende (2024, S.4) demonstrieren, dass eine umfassende Verkehrswende durch ein entschlossenes und rasches Handeln der Politik den Verkehrssektor bis spätestens 2045 in die Lage versetzen könnte, Klimaneutralität zu erreichen. Im Vergleich zu einem Szenario unveränderten Verhaltens könnten dadurch kumuliert bis zu 590 Millionen Tonnen CO₂ eingespart werden. Eine Verzögerung der Verkehrswende hätte hingegen entweder die Verfehlung der Klimaziele zur Folge oder würde mit erheblichen Mehrkosten einhergehen; „soll Klimaneutralität trotzdem noch bis 2045 erreicht werden“ (Agora Verkehrswende 2020, S.4). Die Verkehrswende ist jedoch nicht allein vor dem Hintergrund der Klimakrise von Relevanz. Auch im Hinblick auf die soziale Gleichheit stellt die Verkehrswende einen bedeutsamen Schritt in Richtung mehr Gerechtigkeit dar. In einem Bericht von Jacobs et al. (2024) wird dargelegt, dass das aktuelle Verkehrssystem und die damit einhergehenden verkehrspolitischen Instrumente, wie

beispielsweise das Dienstwagenprivileg, zu einer Verstärkung der sozialen Ungleichheit beitragen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass steuerliche Vorteile und subventionierte Mobilitätskosten in erster Linie Haushalten mit höherem Einkommen zugutekommen. Eine konsequent umgesetzte Verkehrswende hingegen würde hauptsächlich Beziehende von niedrigem Einkommen sowie einige Gruppen von benachteiligten Menschen und vulnerablen Haushalten begünstigen. Ein weiteres soziales Ungleichgewicht zeigt sich in den gesundheitlichen Auswirkungen der Luftverschmutzung durch den MIV. Feinstaub und Stickoxide belasten nicht nur die Umwelt, sondern stellen auch ein erhebliches Gesundheitsrisiko für die Bewohnenden von Gebieten mit hohem Verkehrsaufkommen dar. (Jacbos et al., 2024, S.129). Auch diese negativen Auswirkungen treffen vor allem Menschen aus einkommensschwachen Haushalten (Jacbos et al., 2024, S.132) und würden bei einer erfolgreichen Verkehrswende deutlich reduziert.

In der Studie von Doll et al. (2024) wird die Förderung des Radverkehrs als einer der entscheidenden Faktoren für die erfolgreiche Umsetzung der Verkehrswende identifiziert. Eine Verdreifachung des Radverkehrs auf Wegen bis 30 Kilometer bis zum Jahr 2035 könnte zu einer jährlichen Einsparung von 19 Megatonnen CO₂-Äquivalenten im Nahbereich führen (Doll et al. 2024, S. 52). Dies entspricht einer Reduktion der gesamten Verkehrsemissionen im Nahbereich um 34 Prozent. Neben den zahlreichen positiven Auswirkungen des Radfahrens, wie beispielsweise der Förderung der Gesundheit und des Wohlbefindens auf psychischer und physischer Ebene (Oja et al., 2011) (Berrie et al., 2024), wird damit der Nachweis erbracht, dass der Radverkehr in Deutschland ein enormes Potenzial aufweist. Die Ausschöpfung dieses Potenzials setzt allerdings voraus, dass auf verkehrspolitischer Ebene entsprechende Maßnahmen ergriffen werden. Unter der Voraussetzung einer Beibehaltung der aktuellen Strategie ist lediglich ein Wachstum von maximal 2 Prozentpunkten bis zum Jahr 2035 zu erwarten (Doll et al., 2024).

Die politischen Herausforderungen, die sich bei der Umsetzung der Verkehrswende ergeben, stellen jedoch nur einen Teil des Spektrums der zu überwindenden Hürden dar. Eine gelingende Verkehrswende erfordert zudem ein Umdenken in der Bevölkerung. Die Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen sowie das Schaffen von Anreizen seitens der Politik allein genügen nicht. Erforderlich ist zudem das Engagement der Bevölkerung, den Schritt vom Auto hin zu alternativen Verkehrsmitteln wie dem Fahrrad zu vollziehen. An dieser Stelle ist es von entscheidender Bedeutung, die

aktuellen Faktoren zu identifizieren, die dazu führen, dass ein Großteil der Gesellschaft (87 %) für Fahrten im Nahbereich von unter 30 Kilometern nicht das Fahrrad nutzt (Doll et al. 2024).

Eine international angelegte repräsentative Studie von Ipsos aus dem Jahr 2022 identifiziert insbesondere einen Faktor, der für die Befragten in Deutschland in besonderem Maße als Hindernis wirkt. So teilten 42 % der Befragten die Auffassung, dass das Fahrradfahren in ihrer Umgebung zu gefährlich sei (Ipsos, 2022, S. 26). Folglich stellte der Faktor Sicherheit ein maßgebliches Hindernis für die Nutzung des Fahrrads im Alltag dar. Im internationalen Vergleich wird die Diskrepanz dieses Umfragewerts besonders augenfällig. In den Niederlanden wählten lediglich 14 % der Befragten diese Antwortoption (Ipsos, 2022). In einer Studie von Popp et al. (2024) erfolgt eine detaillierte Analyse der Barrieren, die Nichtradfahrer*innen davon abhalten, das Fahrrad als Verkehrsmittel zu nutzen. Die Analyse offenbart, dass Sicherheitsbedenken eine wesentliche Ursache für die ablehnende Haltung der sogenannten "Radskeptiker*innen" (Popp et al., 2024, S. 8) gegenüber dem Fahrradfahren darstellen. Dieser Aspekt lässt sich jedoch nicht allein durch ein subjektives Risikoempfinden erklären. In wissenschaftlichen Studien kann das Ausbleiben des Ausbaus und der Erneuerung der Radinfrastruktur als Grund für die hohe Zahl der Verkehrsunfälle zwischen MVT und VVT identifiziert werden (PGV-Alrutz / INOVAPLAN / plan&rat, 2024) (Scheffler, 2021). Stand 2022 beläuft sich der Anteil überörtlicher Straßen ohne Radweg auf 74 % (Deutscher Bundestag, 2023). Damit sind Radfahrende überwiegend direkt den Gefahren des Autoverkehrs ausgesetzt. Diese Problematik spiegelt sich auch in den aktuellen Zahlen der tödlichen Unfälle zwischen Rad- und Autoverkehr wider. So verzeichnet das Statistische Bundesamt (2024a) für das Jahr 2023 einerseits einen Rückgang der gestorbenen Pkw-Insassen um 35 %, andererseits aber einen Anstieg der getöteten Radfahrer um 17 % gegenüber 2010. Selbstverständlich lassen sich in diesen Studien noch weitere relevante Hindernisse wie das soziale Umfeld, persönliche Einstellungen und Gewohnheiten identifizieren (Popp et al., 2024). Dennoch ist die empfundene Sicherheit offensichtlich ein wichtiger Grund dafür, warum ein großer Teil der deutschen Gesellschaft den nötigen Schritt weg vom Auto und hin zum Fahrrad nicht unternehmen möchte.

Die wissenschaftliche Literatur zum Thema der Verkehrswende lässt keinerlei Zweifel zu. Eine Verkehrswende stellt einen unabdingbaren Schritt auf dem Weg in eine gelingende Zukunft dar. Sowohl das Klima als auch die soziale Gerechtigkeit sind

maßgeblich davon abhängig, dass in den kommenden Jahrzehnten ein Umstieg vom dominierenden motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zu emissionsarmen Alternativen gelingt. Des Weiteren wurden Hindernisse identifiziert, welche den eingangs erwähnten Transformationsprozess gegenwärtig erschweren. Im Rahmen dieser Studie erfolgt eine Fokussierung auf insbesondere zwei Hindernisse: zum einen auf die unzureichende Förderung des Radverkehrs in Deutschland auf Ebene der Verkehrspolitik und zum anderen auf den Aspekt des mangelnden Sicherheitsempfindens und der persönlichen Risikowahrnehmung in der Gesellschaft. In den folgenden Abschnitten werden Faktoren untersucht, die einen maßgeblichen Einfluss auf beide Faktoren ausüben.

2.2. Das Verhältnis von Sprache und Gesellschaft

In diesem Kapitel wird die Rolle der Sprache für die Gestaltung sozialer Strukturen in der Gesellschaft untersucht, um die in Diskursen verborgene Macht zu beleuchten.

In seinem Werk "Language and Power" beschreibt Norman Fairclough (1989) den Zusammenhang von Sprachgebrauch und ungleichen Machtverhältnissen in Großbritannien und beleuchtet dabei die weitverbreitete Unterschätzung von Sprache bzw. Diskurs bei der Konstitution und Transformation von gesellschaftlichen Strukturen (Fairclough, 1989, S. 2, S. 37). Nach Fairclough (1989) ist Sprache nicht lediglich ein Mittel zur Kommunikation, sondern eine Form sozialer Praxis, welche durch soziale Strukturen geprägt wird und diese Strukturen zugleich prägt. (Fairclough, 1989, S. 37) Dies impliziert, dass die Beziehung zwischen Diskurs und Gesellschaft dialektisch ist. Soziale Bedingungen formen die Eigenschaften des Diskurses, während dieser aktiv zur Schaffung und Veränderung der sozialen Wirklichkeit beiträgt (Fairclough, 1989, S. 19, S. 37).

Von entscheidender Bedeutung für diesen Mechanismus ist die Verwobenheit von Ideologie und Sprache. So beruht der Gebrauch von Sprache immer auf selbstverständlichen, „common sense“-Annahmen (Fairclough, 1996, S. 2). Den Menschen ist dabei nicht bewusst, dass es sich bei diesen Annahmen um Konventionen handelt, die von Ideologien geprägt sind, welche zum einen bestimmen, welche Themen, Perspektiven und Ausdrucksweisen in bestimmten Diskursen als legitim gelten und gleichzeitig die sozialen und institutionellen Rahmenbedingen formen. Ideologien wiederum sind eng mit Macht verbunden, weil sie ein Mittel zur Legitimierung bestehender sozialer Beziehungen und Machtunterschiede sind. Das geschieht durch die

Wiederholung gewöhnlicher und vertrauter Verhaltensweisen, die diese Beziehungen und Machtunterschiede als selbstverständlich voraussetzen. Der Gebrauch von Sprache ist demnach stets sozial determiniert und hat zugleich eine soziale Wirkung, auch in Momenten, in denen Menschen sich am ehesten von sozialen Einflüssen abgeschnitten glauben, wie in intimsten und privaten Begegnungen und Beziehungen. Auch in diesen Momenten gebrauchen sie Sprache, die sozialen Konventionen unterliegt. Gleichzeitig hat der Gebrauch von Sprache in diesen Momenten eine soziale Auswirkung und trägt dazu bei, dass diese Beziehungen aufrechterhalten und sogar verändert werden (Fairclough, 1989, S. 22–23). Folglich erklärt Fairclough (1989, S. 3), dass Sprache “perhaps the primary medium of social control and power” ist.

In seinem Werk differenziert Fairclough das Ausüben von Macht in zwei unterschiedliche Formen. Einerseits wird Macht physisch ausgeübt, was er als „Macht durch Zwang“ bezeichnet. Andererseits wird Macht auch durch die Herstellung von Zustimmung bzw. Duldung ausgeübt. In diesem Fall ist die Ideologie das Mittel zur Herstellung der Zustimmung, die durch den Diskurs ihre Wirkung entfaltet. Institutionelle und gesellschaftliche Machthaber kontrollieren wiederum Diskursordnungen, um ihre Macht zu sichern. Dies geschieht etwa durch die Festlegung, welche Themen in welchem Rahmen diskutiert werden können, und durch die Positionierung von Subjekten in idealisierten Rollen (Fairclough, 1989 S. 3 f., S. 49 f.). Ein Beispiel für diese Vorgehensweise sind Nachrichtenmedien, in denen bestimmte Perspektiven bevorzugt dargestellt werden. Ein Beispiel für die bevorzugte Darstellung von Perspektiven ist die mediale Darstellung der Perspektive von Arbeitgebern gegenüber der Perspektive von Arbeitnehmern (Fairclough, 1989, S. 51). Die Medien nehmen zudem eine bedeutende Rolle bei der sozialen Kontrolle ein, da sie einen bedeutenden Bestandteil der täglichen Partizipation eines Menschen am gesellschaftlichen Diskurs darstellen (Fairclough, 1989, S. 37).

Für die ausgeübte Macht durch Zustimmung ist der Diskurs von zentraler Bedeutung, da es der Diskurs ist, durch den die Ideologie ihre Wirkung entfaltet. Besonders deutlich wird die Verkörperung von Ideologien in bestimmten zentralen Diskursordnungen, die mehr oder weniger direkt bestimmte gesellschaftliche Verhältnisse legitimieren. Als Beispiel führt Fairclough (1989, S. 36) die Werbung an, welche der breiten Masse der Bevölkerung eine feste Einbettung in das kapitalistische Warensystem verleiht, indem sie ihr die legitime Rolle der Konsument*innen zuweist.

Um die transformative Kraft des Diskurses zu verstehen, muss dieser sowohl als Schauplatz als auch als Werkzeug von Machtkämpfen betrachtet werden. Einerseits wird innerhalb des Diskurses Macht durch sprachliche Mittel ausgeübt, andererseits beeinflussen die diskursiven Rahmenbedingungen die langfristigen Machtverhältnisse. So kann der Diskurs als Instanz dazu beitragen, soziale Kontinuität zu sichern, indem er bestehende Strukturen legitimiert oder als Faktor den Wandel fördert, indem er alternative Perspektiven und Praktiken ermöglicht (Fairclough, 1989, S.33, S. 54). Diskursveränderungen sind eng mit gesellschaftlichen Transformationsprozessen verbunden. So können soziale Kämpfe um die diskursive Ordnung neue soziale Praktiken und Ideologien etablieren (Fairclough, 1989, S. 50). Der Diskurs prägt allerdings nicht nur die sozialen Beziehungen, sondern auch die Identität und die Überzeugungen der Menschen (Fairclough, 1989, S. 23). Ein kritisches Bewusstsein für die diskursive Konstruktion von Machtverhältnissen ermöglicht es daher, sich diesen bewusst zu widersetzen und gesellschaftliche Veränderungsprozesse anzustoßen (Fairclough, 1989, S. 4).

2.3. Die Agenda-Setting-Theorie

Um den Einfluss der Massenmedien auf die Gesellschaft empirisch messbar zu machen, begleiteten McCombs und Shaw (1972) den Präsidentschaftswahlkampf 1968 in Chapel Hill, North Carolina. Ihre Ergebnisse sind heute als Grundlage der Agenda-Setting-Theorie bekannt. Nach dieser Theorie haben die Massenmedien weniger Einfluss darauf, was die Menschen denken, als vielmehr darauf, worüber sie nachdenken. In der Studie von 1968 wurde ein signifikanter Zusammenhang zwischen den von den Massenmedien im Vorfeld des Wahlkampfes präsentierten Themen und den Themen, die den Wählenden besonders wichtig erschienen, festgestellt (McCombs und Shaw, 1972). Der Studie nach sind die Häufigkeit, mit der die Medien über ein bestimmtes Thema berichten, die Art und Weise, wie sie es beleuchten und darstellen, sowie die Bereitstellung und Auslassung von Informationen sind von entscheidender Bedeutung für die Bestimmung des Informationsflusses und der wahrgenommenen Relevanz von Themen (McCombs und Shaw, 1972).

2.4. Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Diskurse eine entscheidende Rolle bei der Konstruktion von Strukturen spielen. Sie schaffen die Voraussetzungen für gesellschaftliche Machtverhältnisse und können diese zugleich verändern. Eine

besondere Rolle in dieser Dynamik spielen die Nachrichtenmedien. So üben diese einen Einfluss auf die Gesellschaft aus, der sich auch empirisch nachweisen lässt. Nach McCombs und Shaw (1972) können die Massenmedien zwar nicht bestimmen, was die Menschen denken, aber sie können beeinflussen, worüber sie nachdenken. Aus dieser Perspektive ist die Analyse von Diskursen ein zentrales Element, um die Ausübung ungleicher Machtstrukturen in harmlos erscheinenden „common sense“-Annahmen aufzudecken, Diskurssteuerung transparent zu machen und damit gesellschaftliche Veränderungsprozesse anzustoßen.

2.5. Nachrichtenmedien und die Gesellschaft

Über die Nachrichtenmedien findet ein Großteil der gesellschaftlichen Teilhabe am Diskurs statt. Dabei bleibt die Ausübung von Macht in diesem Kontext oft besonders verborgen, da ihre Berichterstattung typischerweise als kategorische und maßgebende Behauptungen über Ereignisse konstruiert wird, wobei verschleiert wird, dass diese Ereignisse immer auch einen ungewissen Faktor haben und offen für verschiedene Interpretationen sind (Fairclough, 2006, S. 129). Fairclough hebt einen weiteren Unterschied zwischen dem allgemeinen und dem medialen Diskurs hervor: Die Teilnehmenden kommunizieren im medialen Diskurs räumlich und zeitlich voneinander getrennt, anstelle von Angesicht zu Angesicht. Diese Einseitigkeit des Mediendiskurses führt zu einer weiteren versteckten Form der Machtausübung. Im Gegensatz zum direkten Austausch in einer Konversation von Angesicht zu Angesicht, erhalten Textproduzierende in der Berichterstattung kein Feedback von ihrem Gegenüber. Zudem sind sie sich der Personen, die sie ansprechen, nicht bewusst. Dies hat zur Folge, dass die Produzierenden sich in ihrer Kommunikation an ein ideales Subjekt richten, mit dem die Verbraucher*innen in Folge eine Beziehung aushandeln müssen. Weiter führen die Produzierenden Macht über die Verbraucher*innen aus, indem sie allein bestimmen, was in die Nachrichtentexte aufgenommen und ausgeschlossen wird, wie Ereignisse dargestellt werden und selbst die Subjektposition ihres Publikums vorgeben (Fairclough, 1989, S. 49 f.).

2.6. Nachrichtenmedien und die Risikoeinschätzung

Nachdem im vorangegangenen Kapitel der Einfluss des Diskurses auf die Gesellschaft und die entscheidende Rolle der Nachrichtenmedien hierbei ausführlich analysiert wurde, wird in diesem Abschnitt der Stand der Forschung zum Einfluss der

Nachrichtenmedien unter Berücksichtigung der zuvor definierten Barrieren für eine Verkehrswende ausführlich diskutiert.

Ein zentraler Aspekt, der die Nutzung des Fahrrads im Alltag einschränkt, ist die subjektiv wahrgenommene Unsicherheit (Ipsos, 2022) (Popp et al., 2024). Die nachfolgenden Quellen veranschaulichen den Zusammenhang zwischen diesem Faktor und der Berichterstattung in den Nachrichtenmedien. Eine Analyse der Berichterstattung über Radunfälle in London, die in einer Studie von Macmillan et al. (2016) vorgenommen wurde, veranschaulicht dies. Die Autor*innen stellten fest, dass die Berichterstattung über Radunfälle in London von 1992 bis 2012 deutlicher anstieg, obwohl die absolute Zahl der Unfälle stabil blieb. Im Vergleich zur Berichterstattung über Motorradunfälle im gleichen Zeitraum zeigte sich, dass die Berichterstattung über Radunfälle deutlich höher war, was die Unverhältnismäßigkeit dieses Anstiegs verdeutlichte. Die Autor*innen identifizierten in der verstärkten, überproportionalen Berichterstattung das Potenzial, dass die Öffentlichkeit das Radfahren als gefährlicher wahrnimmt, als es tatsächlich ist. Sie kommen zu dem Schluss, dass die erhöhte negative Medienaufmerksamkeit das Wachstum des Radverkehrs sogar begrenzen könne. Diese Erkenntnisse stehen im Einklang mit den Ergebnissen einer repräsentativen Befragung von Gatzert & Müller (2020). In der Studie wurde die Wahrnehmung von Alltagsrisiken in der deutschen Bevölkerung untersucht. Subjektive Einschätzungen der Befragten wurden mit objektiven statistischen Daten zu den tatsächlichen Eintrittswahrscheinlichkeiten der Risiken verglichen. Die Ergebnisse zeigen, dass insbesondere medienwirksame Ereignisse in ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit häufig überschätzt werden. Hierzu zählen insbesondere Verkehrsunfälle und Terroranschläge. Die Verfügbarkeit von Informationen durch eine lebhafte und aktuelle Medienberichterstattung trägt demnach zu einer Übergewichtung bestimmter Risiken bei. Auch Hojman et al. (2005) kommen in einer in Chile durchgeführten Umfrage zur Bewertung der Verkehrssicherheit zu dem Ergebnis, dass die Risikowahrnehmung der Verkehrssicherheit nicht objektiv gebildet wird, sondern auch auf Informationen aus den Medien zurückzuführen ist.

Die vorgelegten Arbeiten liefern Hinweise dafür, dass die mediale Berichterstattung einen Einfluss darauf hat, wie Menschen in der Bevölkerung die Sicherheit des Radfahrens beurteilen. Als zentrales Hindernis für eine Verkehrswende wurden neben den Sicherheitsbedenken allerdings auch unzureichende Maßnahmen auf politischer Ebene identifiziert. Im nächsten Abschnitt werden daher Studien präsentiert, welche

sich mit den Effekten von Mediennarrativen, auch Frames genannt, beschäftigen und deren Einfluss auf die Gesellschaft und auf politische Maßnahmen belegen.

2.7. Mediennarrative und politische Maßnahmen

Der Begriff „Frames“ bezeichnet Prinzipien der Selektion, Betonung und Präsentation, die sich aus kleinen Theorien darüber zusammensetzen, welche Phänomene existieren, welche Ereignisse auftreten und welche Aspekte von Relevanz sind (Gitlin, 1980, S. 6, zitiert nach Engelmann & Lübke, 2024, S. 492). Die Anwendung dieser Prinzipien wird als "Rahmung" oder "Framing" bezeichnet (Snow & Benford, 1988, S. 198). Das Konzept des Framings erweist sich als ein entscheidender Faktor bei der Analyse von Nachrichtentexten, denn die Wirkung von Nachrichtentexten hängt maßgeblich von der Art ihres Framings ab. Diese Schlussfolgerung stützt sich auf die Ergebnisse einer Studie von Iyengar (1996). Untersucht wurde, wie die mediale Darstellung politischer Themen die Zuschreibung von Verantwortung beeinflusst. Dazu definierte Iyengar zwei zentrale Frames, die in der Medienberichterstattung hauptsächlich zu unterscheiden sind: den episodischen Frame und den thematischen Frame (Iyengar, 1996, S. 61). Unter episodischen Frames sind Artikel zu verstehen, die sich mit der spezifischen Darstellung von Einzelfällen beschäftigen, während thematische Frames auf eine kontextualisierte Berichterstattung aufweisen, die breite gesellschaftliche oder strukturelle Zusammenhänge beleuchtet. (S. 62). In den durchgeführten Experimenten wurden beide Frame-Konzepte verschiedenen Gruppen präsentiert, um zu ermitteln, welchen Einfluss diese auf die Verantwortungszuschreibung der Befragten haben würden. Die Experimente zeigen, dass episodische Frames eine individualistische Zuschreibung fördern und die Aufmerksamkeit auf private Akteure lenken. Thematische Frames hingegen resultierten in einer verstärkten Wahrnehmung gesellschaftlicher Zuschreibungen sowie einem erhöhten Bewusstsein für strukturelle Probleme (Iyengar, 1996). Iyengar argumentiert demzufolge, dass die Vorherrschaft episodischer Frames in der medialen Berichterstattung zu einer Schwächung der Rechenschaftspflicht politischer Akteure führe. Ein stärkerer Fokus auf eine thematische Berichterstattung könne demnach dazu beitragen, ein besseres Verständnis für die komplexen Ursachen struktureller Probleme auf politischer Ebene zu schaffen (Iyengar, 1996, S. 70). Auch in weiteren Studien lassen sich wichtige Einblicke über die emotionalen Effekte von Nachrichtenframes auf die Informationsverarbeitung und Meinungsbildung gewinnen, wie die Studie von Kühne und Schemer (2013) zeigt. Die Autoren untersuchen die Auswirkungen zweier unterschiedlicher Nachrichtenframes auf

die Verarbeitung von Informationen zur Verkehrssicherheit und die daraus resultierenden Einstellungen der Proband*innen zu politischen Maßnahmen. Dazu wurde den Proband*innen ein Nachrichtenartikel vorgelegt, in dem über einen Autounfall berichtet wurde, bei dem ein Kind ums Leben gekommen war. Der Artikel wurde so manipuliert, dass er in einer Version dem Fahrer die Schuld an dem Unfall gab, um Wut bei den Proband*innen auszulösen. In der anderen Version wurde dem Fahrer keine Schuld gegeben und der Artikel konzentrierte sich auf das Opfer und die Rettungsversuche, um Trauer auszulösen. Kühne und Schemer (2013) kommen zu dem Ergebnis, dass die Rezeption des „Wut“-Frames bei den Proband*innen zu einer eindeutigen Schuldzuweisung an den Fahrer führte und zu einem verstärkten politischen Engagement für Strafmaßnahmen motivierte. Im Gegensatz dazu führt die Rezeption des „Traurigkeits“-Frames dazu, dass die Leser*innen weniger zu Schuldzuweisungen neigten und den Unfall als unvermeidbares Ereignis wahrnahmen. Die Studie zeigt, dass die Art und Weise, wie Nachrichtenartikel gerahmt werden, einen großen Einfluss darauf haben kann, was diese Nachrichten bei Rezipient*innen auslösen. Obwohl die objektiven Fakten gleich blieben, löste das jeweils individuelle Framing ganz unterschiedliche Emotionen aus, die auch mobilisierend wirken können. Während sich diese Studie auf die Wirkung emotionaler Frames fokussiert, gehen Goddard et al. (2019) in einer experimentellen Studie mit 999 Proband*innen auf eine Reihe sprachliche Muster in Verbindung mit dem Framing von Nachrichtenartikeln ein. Den Teilnehmenden wurden manipulierte Nachrichtentexte über Verkehrsunfälle präsentiert, die sich in der Wahl der Sprache sowie im Framing, episodisch oder thematisch, unterschieden, um deren Reaktionen und die bevorzugten politischen Lösungen zu analysieren. Die Autor*innen stellten fest, dass Artikel, die individuelles Verhalten der MVT und VVT betonten, zu stärkeren Schuldzuweisungen und einer höheren Unterstützung für strengere Strafen gegen die Handelnden führten. Im Gegensatz dazu führte ein thematisch gerahmter Artikel mit Fokus auf strukturellen Problemen dazu, dass die Wahrnehmung der Verantwortung auf systemische und gesellschaftliche Ursachen ausgeweitet wurde. Dies ging einher mit einer erhöhten Zustimmung für Infrastrukturverbesserungen und umfassenderen verkehrspolitischen Maßnahmen.

Neben diesen klaren Funden in experimentellen Studien lassen sich diese Mobilisierungseffekte auch auf politischer Ebene in realen Kontexten beobachten. So untersuchten Bezboruah et al. (2023), ob die Gestaltung von Narrativen in den Medien auch einen Einfluss auf die Gestaltung von Verkehrspolitik gehabt haben könnte. Dazu

analysierten die Autoren 776 Zeitungsartikel aus 12 US-Bundesstaaten aus den Jahren 2003 bis 2015 und kodierten diese hinsichtlich der Darstellung von Radfahrenden und Fußgänger*innen als „Opfer“ oder „Täter“. Die Ergebnisse zeigen, dass 60 % aller Texte Radfahrende und Fußgänger*innen als Opfer darstellten. In 28 % der Fälle wurden sie als Täter dargestellt, in 12 % der Artikel wurde ihnen keine Schuld zugewiesen. Basierend auf der Agenda-Setting-Theorie kommen die Autor*innen zu dem Ergebnis, dass Mediennarrative die öffentliche Meinung sowie politische Einstellungen aktiv beeinflussen können. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Medienpräsenz. Denn es besteht ein positiver Zusammenhang zwischen der Häufigkeit der Berichterstattung und der Wahrscheinlichkeit politischer Veränderungen. Die Medienpräsenz kann also politische Entscheidungen beeinflussen. Eine zentrale Rolle spielt jedoch die Art der medialen Darstellung von Verkehrsunfällen. Diese beeinflusst nach Bezboruha et al. (2023) die Problemdefinition und damit die Auswahl politischer Lösungsansätze. So führten Mediennarrative, die Fußgänger*innen oder Radfahrende als Schuldige darstellten, zu politischen Maßnahmen, die deren Verhalten einschränken oder diese erziehen sollten, anstatt positive strukturelle, verkehrspolitische Maßnahmen zu fördern.

2.8. Zusammenfassung

In diesem Abschnitt wurde der Stand der Forschung hinsichtlich des Einflusses von Nachrichtenmedien auf die Bevölkerung und die Politik im Kontext der Hindernisse für eine Verkehrswende beschrieben. Die vorgelegten Studien lassen darauf schließen, dass Nachrichtenmedien einen erheblichen Einfluss darauf ausüben, wie Menschen aus der Bevölkerung über das Radfahren denken. Es konnten Zusammenhänge zwischen der Häufigkeit von Unfallmeldungen und einer erhöhten persönlich empfundenen Risikoeinschätzung festgestellt werden. Dies bedeutet, dass Unfallmeldungen von verunglückten Radfahrenden dazu beitragen können, dass Menschen das Risiko des Radfahrens persönlich höher einschätzen, als es tatsächlich ist. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die Art des Framings und die verwendete Sprache der Berichterstattung die Reaktionen der Leserschaft stark beeinflussen. So führt die überwiegende episodische Berichterstattung dazu, dass Unfälle als individuelle Tragödien wahrgenommen werden, anstatt sie in einen größeren Zusammenhang zu stellen, der Rückschlüsse auf strukturelle Probleme und politische Verantwortlichkeiten zulässt. Zudem scheinen die Häufigkeit und das Framing von Nachrichtenartikeln über

Verkehrsunfälle zwischen MVT und VVT einen Einfluss auf die Art und Weise von verkehrspolitischen Maßnahmen zu nehmen.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Wirkung von Medien seit Jahrzehnten Gegenstand zahlreicher Studien ist und sich historisch von einem Stimulus-Response-Modell hin zu komplexeren Ansätzen entwickelt hat, die Kontextfaktoren und indirekte Wirkungen berücksichtigen (Schweiger & Fahr, 2013). Vor diesem Hintergrund fehlen weiterhin belastbare empirische Belege dafür, wie Nachrichtenmedien spezifische gesellschaftliche Gruppen beeinflussen. Dennoch ist unbestritten, dass Nachrichtenmedien eine bedeutende Rolle bei der Gestaltung öffentlicher Diskurse spielen und infolgedessen von erheblicher Relevanz für Entwicklungen im Bereich des Verkehrssektors sind. Während grundsätzliche Zusammenhänge zwischen der Medienberichterstattung über tödliche Unfälle zwischen MVT und VVT und der gesellschaftlichen Wahrnehmung sowie der Umsetzung politischer Maßnahmen bekannt sind, fehlt es insbesondere im europäischen Raum noch an empirischer Forschung. An dieser Forschungslücke setzt die vorliegende Arbeit an.

3. Methode

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung werden unter Anwendung der Kritischen Diskursanalyse von Fairclough (1989) Darstellungsmuster in der Berichterstattung über tödliche Unfälle zwischen motorisierten Verkehrsteilnehmenden (MVT) und Radfahrenden in den fünf größten deutschen Städten im Jahr 2023 analysiert. Die fünf größten Städte nach Einwohnerzahlen sind: Berlin, Hamburg, Köln, München und Frankfurt (Statistisches Bundesamt, 2024b). Als Spiegel des medialen Diskurses innerhalb dieser Städte werden Nachrichtenartikel der jeweils auflagenstärksten regionalen Zeitungen dieser Städte ausgewählt. Diese Vorgehensweise basiert auf der Prämisse, dass die Zeitung mit der höchsten Auflage die größte Reichweite in der jeweiligen Stadt aufweist, folglich die meisten Menschen erreicht und dadurch den größten Einfluss auf den regionalen Diskurs nimmt.

Um Texte auf Faktoren, wie ideologische Annahmen und deren Wirkung, zu analysieren, wurde von Fairclough (1989) das Verfahren der Kritischen Diskursanalyse (KDA) entwickelt. Gemäß Fairclough (1989, S.112) sollte die Analyse eines Textes in drei Stufen ablaufen. In der ersten Phase, der Beschreibung, werden wiederkehrende Formulierungen, der Wortschatz, die Grammatik und strukturelle Muster untersucht, denn die Produzierenden der Texte konstruieren die Texte als eine Interpretation der

Welt bzw. der Facetten der Welt, die dann im Mittelpunkt stehen. Formale Merkmale des Textes sind die Spuren dieser Interpretation (Fairclough, 1989, S. 80). Gemäß Fairclough werden diese formalen Merkmale, wie die Wortwahl, die Grammatik und die Textstrukturen, von drei Werten bestimmt. Der erste ist der Erfahrungswert „Experiential Value“, bei dem die Erfahrung der Textproduzierenden mit der natürlichen und sozialen Welt durch den Inhalt in Form von persönlichem Wissen und Überzeugungen dargestellt wird. Der relationale Wert, auch als „Relational Value“ bezeichnet, stellt die sozialen Beziehungen dar, die im Diskurs durch den Text dargestellt werden. Der Ausdruckswert, auch als „Expressive Value“ bezeichnet, zeigt die Bewertung eines Aspekts der Realität oder der sozialen Identitäten durch die Produzierenden des Textes an. Die Analyse der formalen Merkmale der KDA wird anhand der von Fairclough (1989, S. 110 – 124) entwickelten Fragen vorgenommen.

Vokabular

- Welche Systeme werden zur Klassifizierung herangezogen?
- Gibt es Wörter, die ideologisch umstritten sind?
- Gibt es Umformulierungen oder Überformulierungen?
- Welche ideologisch bedeutsamen Bedeutungsbeziehungen (Synonymie, Antonymie) gibt es zwischen den Wörtern?

Grammatik

- Wird das Handeln klar?
- Sind die Abläufe das, was sie zu sein scheinen?
- Sind die Sätze aktiv oder passiv?
- Werden Nominalisierungen verwendet?

Die identifizierten Merkmale und Muster werden dann in der Interpretationsphase den jeweiligen Diskurstypen, Regeln, Systemen und Annahmen zugeordnet, die in ihnen vermutet werden. Darauf folgt die Erklärungsphase, in der diese Regeln, Systeme und Annahmen auf die in ihnen enthaltenen Macht- und Herrschaftsverhältnisse und Ideologien hin untersucht werden, die diese gewöhnliche Diskurspraxis zu einem Ort des sozialen Kampfes machen (Fairclough, 1989, S. 162).

3.1. Datensammlung

Für die Stadt Berlin wurde der Tagesspiegel, für Hamburg das Hamburger Abendblatt, für Köln der Kölner Stadtanzeiger, für München der Münchner Merkur und für

Frankfurt die Frankfurter Rundschau als Untersuchungsgegenstand ausgewählt. Die folgende Aufstellung von Schlagworten diente der Filterung von relevanten Nachrichtenartikeln der entsprechenden Zeitungen. Die Schlagwörter wurden nach der Studie von Scheffels et al. (2019) abgeleitet, übersetzt und um deutsche genderbezogene Formulierungen ergänzt:

Fahrrad ODER Fahrradfahrer ODER Fahrradfahrerin ODER Radler ODER Radlerin ODER Unfall ODER Zusammenstoß ODER "tödlicher Unfall" ODER Radfahrer ODER Radfahrerin ODER Fahrradunfall ODER "tödlicher Verkehrsunfall" ODER "Unfall Fahrrad" ODER getötet ODER tot ODER stirbt ODER gestorben ODER tödlich.

Die Ergebnisse der Stichwortsuche wurden einer umfassenden inhaltlichen Prüfung unterzogen. Die meisten Resultate bezogen sich nicht auf tödliche Unfälle zwischen MVT und Radfahrenden und wurden entsprechend aussortiert. Die Anzahl aller relevanten Artikel nach Stadt ist in Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1 Anzahl aller relevanten Artikel nach Stadt

Zeitung	Ergebnisse der Stichwortsuche	Relevante Artikel für 2023
Der Tagesspiegel (Berlin)	2.288	19
Hamburger Abendblatt	2.422	39
Kölner Stadtanzeiger	8.451	23
Münchener Merkur	1.258	9
Frankfurter Rundschau	924	7

Quelle: Aus eigener Erhebung

Die Gesamtzahl der für diese Untersuchung relevanten Artikel beläuft sich auf 88 Artikel im Jahr 2023. Im Anhang ist eine tabellarische Übersicht der gesamten als relevant identifizierten Artikel in Tabelle 3 beigefügt.

Aufgrund der deutlichen Unterschiede im Artikelumfang zwischen den einzelnen Städten war ein direkter Vergleich der Berichterstattung unter den Städten nicht möglich. Demzufolge wurde eine Kategorisierung der Artikel vorgenommen, die auf einer ersten Sichtung der Artikel basiert. Nachrichtenartikel, die innerhalb von 48

Stunden nach dem Unfall publiziert wurden, wurden der Kategorie "Unmittelbare Berichterstattung" (UB) zugeordnet. Artikel, die sich auf den Unfall beziehen, aber erst nach 48 Stunden publiziert wurden, wurden der Kategorie "Nachträgliche Berichterstattung" (NB) zugeordnet. Schließlich erfolgte die Zuordnung von Artikeln, die sich mit einem Gerichtsverfahren im Kontext eines tödlichen Unfalls befassen, zur Kategorie "Gerichtsprozess" (GP). Die Zahl der Artikel pro Kategorie beläuft sich auf 33 Artikel in der Kategorie (UB), 44 Artikel in der Kategorie (NB) und 12 Artikel in der Kategorie (GP). Die erstellten Kategorien fungierten als Grundlage für die Selektion einer Anzahl von Artikeln in gleichbleibender Größe je Stadt, die in der Analyse einem Vergleich unterzogen wurden. Aus der Kategorie UB wurden pro Stadt fünf Artikel, aus der Kategorie NB ebenfalls fünf Artikel und aus der Kategorie GP zwei Artikel ausgewählt, die dann einer vertieften Analyse unterzogen wurden. In München und Frankfurt standen weniger Artikel zur Verfügung, sodass die Auswahl in München wie folgt ausfiel: 5 UB; 3 NB; kein Artikel zu GP vorhanden. In Frankfurt wurden folgende Artikel ausgewählt: 2 UB; 4 NB; 1 GP. Bei der Auswahl wurde darauf geachtet, dass sich die Artikel gleichmäßig über das Jahr verteilen, um ein möglichst breites Bild der Berichterstattung des Jahres zu erhalten, und Artikel, die sich mit dem gleichen Unfall beschäftigen, möglichst auszuschließen. Eine Übersicht der schlussendlich analysierten Artikel sowie die entsprechende Kategorie und Wortzahl sind in tabellarischer Form im Anhang unter Tabelle 5 enthalten.

3.2. Codierung und Datenanalyse

Im weiteren Verlauf wurden die 51 Artikel einer mehrstufigen qualitativen Inhaltsanalyse unterzogen. Um eine möglichst offene Herangehensweise bei der Analyse zu gewährleisten, wurde nach einem sorgfältigen Lesen der Artikel mit der ersten Phase der Codierung begonnen. Die Codierung erfolgte unter Verwendung der Software MAXQDA. Die entsprechende Datei mit den codierten Daten ist der Arbeit zur besseren Nachvollziehbarkeit beigelegt. In der Phase der offenen Codierung wurden mit In-Vivo-Codes, welche direkt dem Wortlaut entnommen wurden, nach Mustern und Ähnlichkeiten im Material gesucht. So wurde ein Überblick über die Hauptthemen und -konzepte in den Daten gewonnen. Im nächsten Schritt wurden die gefundenen Codes mit Codes aus der vorgestellten Literatur verglichen. Der Vergleich wurde maßgeblich anhand der Studie von Scheffels et al. (2019) sowie der von Fairclough (1989) vorgestellten Fragen der Kritischen Diskursanalyse durchgeführt. Durch diese Vorgehensweise wurde gleichzeitige eine deduktive und induktive Codes-Gewinnung

ermöglicht. Die beiden Kategorien „Experiential Value“ und „Expressiv Value“ nahmen dabei einen besonderen Stellenwert ein. In Anlehnung an Fairclough (1989) umfasste die Analyse damit sowohl Erfahrungswerte wie sprachliche Mittel, Vokabular und Wortwahl, aber auch Klassifikationen, Kategorisierungen, Grammatik und Satzstruktur als auch Ausdruckswerte wie die Bewertung von Themen und Identitäten sowie die Darstellung von Ergebnissen und deren Konsequenzen. In Übereinstimmung mit der Studie von Scheffels et al. (2019) erfolgte zusätzlich die Kategorisierung der Artikel gemäß Iyengar (1996) in die zwei grundlegenden Kategorien „Episodischer Rahmen“ und „Thematischer Rahmen“. Die auf diese Weise gewonnenen Codes wurden in mehreren Durchläufen weiter verfeinert, zusammengefasst und recodiert. Eine Übersicht der gebildeten Codes sowie deren Zuordnung findet sich im Anhang in Tabelle 4.

4. Ergebnisse

Die Resultate der Analyse werden im nachfolgenden Abschnitt detailliert dargestellt. Wie Scheffels et al. (2019, S. 633) bereits feststellen konnten, basiert auch der analysierte Diskurs der fünf größten deutschen Städte im Jahr 2023 auf verschiedenen Darstellungsmustern selbstverständlicher bzw. „common sense“-Annahmen. Diese Behauptung wird im Folgenden durch entsprechende Beobachtungen belegt.

4.1. Vokabular

Die Präsentation der Resultate fokussiert sich in einem ersten Schritt auf sprachliche Charakteristika, das heißt auf das verwendete Vokabular. Es werden Muster präsentiert, die über die einzelnen Artikel hinweg identifiziert wurden.

4.1.1. Formulierungen: „Unfall“

Da es sich bei den vorliegenden Dokumenten um die Berichterstattung von Verkehrsunfällen handelt, nehmen die Formulierungen, die für die tödlichen Vorfälle gewählt wurden, in der Analyse einen großen Stellenwert ein. So ergibt die Analyse, dass insgesamt 26 unterschiedliche Formulierungen zur Beschreibung tödlicher Kollisionen zwischen MVT und VVT gebraucht wurden. Von 213 verwendeten Formulierungen sind die häufigsten Begriffe und die Anzahl der Nennungen in Tabelle 2 dargestellt.

Tabelle 2 *Verwendete Begriffe zur Beschreibung des Verkehrsunfalls*

Begriff	Anzahl der Nennungen
Unfall	74
erfasst	29
getötet	20
Verkehrsunfall	20
Zusammenstoß	12
überrollt	11
Abbiegeunfall	9
Dooring-Unfall	7
angefahren	5
verunglückt	5

Quelle: Aus eigener Erhebung

Jedes dieser Worte kann im Kontext der Berichterstattung als selbstverständlich „taken-for-granted“ bezeichnet werden. Eine nähere Betrachtung, wie sie Fairclough (1989) vorschlägt, kann jedoch zu einer Infragestellung der Selbstverständlichkeit dieser Formulierungen führen.

Die Frage, inwiefern der Begriff „Unfall“ beziehungsweise „Accident“ im Kontext der Berichterstattung über eine tödliche Kollision als unangemessen oder irreführend zu erachten ist, wird in einer Arbeit von Stewart und Lord (2002) untersucht. Die Autoren kommen zu dem Schluss, dass der Begriff „Unfall“ ein unvermeidbares, zufälliges und unbeabsichtigtes Ereignis impliziert. Demgegenüber steht jedoch die Tatsache, dass die meisten Unfälle, in die ein*e Autofahrer*in verwickelt ist, auf die Fahruntüchtigkeit der Fahrenden, Ablenkungen oder verkehrsbedingte Störungen zurückzuführen sind (Stewart und Lord, 2002). Die Verwendung des Wortes „Unfall“ lenkt die Aufmerksamkeit von den zugrunde liegenden Faktoren ab, die zu dem Unfall geführt haben, und stellt den Vorfall stattdessen als tragischen Einzelfall dar.

Diese Annahme erlangt insbesondere in Fällen Relevanz, in denen der Fahrer angibt, keine Möglichkeit mehr gehabt zu haben, eine ausreichende Bremsung durchzuführen,

und diese Angabe in die Berichterstattung einfließt. In diesen Fällen mag die Verwendung des Begriffs „Unfall“ zunächst angemessen erscheinen, da sich das Ereignis tatsächlich als unbeabsichtigt und zufällig darstellt. Es besteht jedoch weiterhin ein bedeutendes Problem, nämlich die Tatsache, dass die Perspektive der Getöteten nicht berücksichtigt werden kann. Sofern keine Zeugen zum Tatzeitpunkt anwesend waren, muss sich auf die einseitige Perspektive der MVT verlassen werden, wie die folgenden Beispiele veranschaulichen.

In Saaldorf-Surheim im Berchtesgadener Land passierte einem 43-jährigen E-Bike-Fahrer ein tödlicher Fehler: Der Freilassinger bog nach links ab und übersah das Auto eines 64-Jährigen. Der Autofahrer konnte einen Zusammenstoß nicht mehr verhindern, berichtet die Polizei. (Münchner Merkur, 2023)

Ersten Erkenntnissen zufolge hatte der Autofahrer grün. Der Radfahrer kam von links, nachdem er sein Fahrrad gewendet haben soll. (Der Tagesspiegel, 2023a)

Die Frage, ob die Person im Auto telefoniert oder gegessen hat oder anderweitig abgelenkt war, kann nicht immer hinreichend geklärt werden und ist in keinem der beiden analysierten Fälle zum Zeitpunkt der Berichterstattung bereits bekannt (A1, A77). Die einzigen Ausnahmen bilden Artikel über Gerichtsprozesse, da in diesen Fällen oft die Erkenntnisse von Verkehrsgutachten wiedergegeben werden (A6, A32) und Fälle, in denen die MVT zum Unfallzeitpunkt unter Einfluss von Alkohol standen, weil das oft direkt im Anschluss geprüft werden kann. Allerdings konnte in nur einem der untersuchten Fälle eine Alkoholisierung des Autofahrers festgestellt werden (A79). Für alle anderen Fälle bleibt demnach unklar, ob die Aufmerksamkeit der MVT zum Zeitpunkt der Kollision nicht doch auf irgendeine Weise beeinträchtigt gewesen ist. Diese ungewissen Faktoren werden allerdings in nur 5 analysierten Dokumenten ausdrücklich mit Formulierungen wie „ungeklärte Ursache“ benannt (A3, A8, A14, A20, A65). Fairclough (2006, S. 129) zufolge ist das Verbergen von Ungewissheit durch Annahmen, die wie maßgebende Tatsachenbehauptungen gelesen werden können, eines der großen Elemente, die zur Verschleierung von Machtverhältnissen in Nachrichten beitragen.

Die primäre Verwendung des Wortes „Unfall“ für dieses tödliche Ereignis lenkt in jedem Fall von der Verantwortung der Beteiligten ab und gibt der brutalen Kollision einen unglücklichen, isolierten Charakter. Obwohl Stewart und Lord (2002) ihre Untersuchung auf das englische Wort „Accident“ fokussiert haben, lässt sich die Nähe zum deutschen Wort „Unfall“ anhand der Etymologie belegen. Der Dudenverlag (o. D.-

b) führt die Begriffe „Unglück“, „Missgeschick“ und „zu Fall“ als Herkunft an. Diese Begriffe implizieren ebenfalls ein unglückliches Ereignis, das unabsichtlich und unvorhersehbar eingetreten ist. Dieser Umstand erweist sich insbesondere im Kontext der gekoppelten Verwendung von Begriffen wie „Abbiegeunfall“ und „Dooring-Unfall“ als problematisch. Der Begriff des „Abbiegeunfalls“ bezeichnet einen Vorfall, bei dem ein Fahrer oder eine Fahrerin, zumeist in einem Lkw, an einer Kreuzung nach rechts abbiegt, während sich eine Person auf dem Fahrrad daneben geradeaus fortbewegt. Wird die Person auf dem Fahrrad von der Person im Lkw übersehen, kommt es in der Regel zu einem tödlichen „Abbiegeunfall“. Ein „Dooring-Unfall“ ereignet sich, wenn eine Person, die in einem Pkw sitzt, die Tür zur Straße hin öffnet, ohne zuvor einen Schulterblick zu machen. In der Folge kollidiert die radfahrende Person ohne die Möglichkeit des Bremsens mit der geöffneten Tür. In vielen Fällen endet der darauffolgende Sturz tödlich. In beiden Fällen ist festzustellen, dass es sich in der Regel um Fehler handelt, die aufgrund fehlender Umsicht von den MVT verursacht werden. Diese Vorfälle sind durch umsichtiges Verhalten vermeidbar und basieren auf klar benennbaren Fehlern. Die Annahme, es handele sich um einen isolierten, unvermeidbaren und unglücklichen Vorfall, wie sie sich im Wort "Unfall" verbirgt, erweist sich in diesem Fall als besonders unangemessen. Diese Begriffe finden sich in der Analyse zudem prominent in Überschriften wie in (A2, A9, A65) wieder. Gemäß den bereits genannten Gründen hat sich das California Department of Transportation (Caltrans) als ein Beispiel im Jahr 2021 dazu entschieden, den Begriff „Accident“ durch die Begriffe „Crash“, „Collision“ und „Incident“ zu ersetzen (California Department of Transportation, 2021).

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die vorwiegende Verwendung des Wortes „Unfall“ in Bezug auf eine gewaltvolle Kollision zwischen MVT und VVT auf selbstverständlichen „common sense“-Annahmen beruht, die sich bei näherer Betrachtung als problematisch erweisen können. Das Wort „Unfall“ lenkt von der Verantwortung der MVT und struktureller Faktoren ab. Auch in Fällen, in denen die Schuld bei den Radfahrenden zu liegen scheint, ist es in den analysierten Fällen unangemessen, von einem unglücklichen Ereignis auszugehen, da zum Zeitpunkt der Veröffentlichung noch zu wenige Informationen vorliegen.

4.1.2. Selbstverständliche Annahmen in neutralen Formulierungen

Die Verwendung der Begriffe „Kollision“ und „Zusammenstoß“ bedingt jedoch weitere selbstverständliche Annahmen, die bei genauer Analyse als unpassend erscheinen.

Magusin (2017, S.84) argumentiert, dass Begriffe wie „Crash“ und „Collision“ implizieren, dass die beiden zusammenstoßenden Objekte mit gleicher Kraft gegeneinander prallen. Dabei wird jedoch außer Acht gelassen, dass im Falle eines Unfalls zwischen einem Auto oder sogar Lkw und einer radfahrenden Person, das Auto, dessen Gewicht mehr als eine Tonne betragen kann, auf eine vulnerable Person auf einem Fahrrad trifft. Das von Magusin (2017) thematisierte Ungleichgewicht der kollidierenden Objekte wird allerdings nicht nur durch Begriffe wie „Kollision“ und „Zusammenstoß“ verschleiert, sondern lässt sich auch bei anderen sprachlich neutralen Formulierungen beobachten.

Doch an der Überseeallee/Ecke Osakaallee war die Radfahlerin mit einem Lastwagen kollidiert.
(Hamburger Abendblatt, 2023a)

Dieser Ausschnitt verdeutlicht besonders eindrücklich, wie in dieser Satzkonstruktion sowohl die Handlung als auch der von einem Lastwagen ausgehende, um mehrere Größenordnungen stärkere Impuls vollständig entfernt werden. Im Zentrum des Artikels steht das Handeln der Radfahlerin, die eine eigenständige Kollision mit dem Lastwagen zu verursachen scheint. In diesem Fall handelt es sich um einen Unfall, bei dem der Lastwagenfahrer die Radfahlerin beim Abbiegen mit seinem tonnenschweren Lastwagen überrollt hat. Der Begriff „kollidiert“ scheint demnach deplatziert. Im Rahmen der Analyse wurden zudem Begriffe wie „touchiert“ oder „angefahren“ identifiziert, die im Kontext einer objektiven Wiedergabe von Verkehrsunfällen als selbstverständlich erscheinen, da es sich um neutrale Sprache handelt. Die Verwendung der Begriffe „kollidiert“, „touchiert“ oder „angefahren“ zur Beschreibung der Handlung eines MVT, der mit einem tonnenschweren Gegenstand einen VVT tödlich überrollt, erscheint im Rahmen dieser Analyse als besonders unangemessen. Während Formulierungen wie „Unfall“ und „Zusammenstoß“ zusammen den größten Teil der Formulierungen ausmachen, wurde während der Analyse jedoch auch deutlich, dass als unangemessen zu betrachtende Ausdrücke wie „kollidiert“, „touchiert“ oder „angefahren“ mit 8 Formulierungen in 7 Dokumenten nur einen kleinen Teil der gesamten Diskussion ausmachen.

Ein zentraler Punkt der KDA nach Fairclough (1989, S.124) ist die Frage: „Are nominalizations used?“ Die Verwendung von Substantivierungen, wie sie häufig in passiven Satzkonstruktionen vorkommen, wird schon in der Studie von Scheffels et al. (2019) als bedeutender Faktor identifiziert, um die aktive Handlung der beteiligten MVT in der Berichterstattung zu entfernen (Scheffels et al. 2019, S. 633). In der vorliegenden

Untersuchung konnte die Verwendung von Substantivierungen wie "Unfall", „Verkehrsunfall“ und „Zusammenstoß“ in 44 der 51 Dokumente und in 122 Formulierungen ermittelt werden. Die ermittelten Substantivierungen tragen demnach als ein entscheidender Faktor dazu bei, das Handeln der MVT in den jeweiligen Sätzen zu verbergen.

Eine 57-jährige Fahrradfahrerin ist in Tempelhof-Schöneberg bei einem Unfall mit einem Auto gestorben. (Der Tagesspiegel, 2023b)

Einen besonderen Fall bilden Sätze, in welchen die Verwendung der Substantivierung die Erwähnung der MVT vollständig entfernt:

Bei dem Zusammenstoß wurde die 78-Jährige schwer verletzt. (Kölner Stadt-Anzeiger, 2023b)

Der Radfahrer stürzte bei der Kollision und erlag am Unfallort seinen schweren Verletzungen. (Hamburger Abendblatt, 2023c)

In der Kombination mit den zuvor präsentierten Beobachtungen tragen die am häufigsten verwendeten Formulierungen wie „Unfall“, „Verkehrsunfall“ und „Zusammenstoß“, zum einen zur Verschleierung der Beteiligung und Handlung der MVT bei und neutralisieren zudem die gewaltvolle Dynamik der Zusammenstöße.

Überdies lassen sich jedoch auch Versuche der Textproduzierenden erkennen, den Handlungen der MVT ein visuelles Gewicht zu verleihen, wie diese Beispiele verdeutlichen.

Dabei erfasste das schwere Fahrzeug den Radfahrer und überrollte ihn. (Zand-Vakili, 2023b)

Dazu ist das Kräfteverhältnis einfach zu ungünstig. 60 bis 100 Kilo auf der einen Seite - gegen bis zu 30 Tonnen. (Mittelacher, 2023)

Mit 60 Formulierungen in 27 Dokumenten werden häufig Verben wie „erfasst“, „getötet“ und „überrollt“ genutzt. Diese Verben können als sprachliche Mittel identifiziert werden, die darauf abzielen, die Gewalt dieser Vorfälle und die Handlung der MVT in den Fokus zu rücken. Obwohl die Begriffe „getötet“ und „überrollt“ mit insgesamt 31 Nennungen von insgesamt 213 nur einen kleinen Teil der Berichterstattung ausmachen, ist das Wort „erfasst“ mit 29 Nennungen in 17 Artikeln als zweithäufigster Begriff für tödliche Kollisionen insgesamt zu identifizieren. Obgleich sich dieser Begriff der neutralen Berichterstattung zuordnen lässt, zeigt die Bedeutung nach dem Dudenverlag (o. D.-a) wie die in diesem Wort implizierte

Handlung auf einen gewaltvollen Vorgang schließen lässt: „durch seine eigene Bewegung [gewaltsam] mitnehmen, mit sich reißen“ (Dudenverlag, o. D.-a).

4.1.3. Vergleich der Städte

Nachdem die Bedeutung der am häufigsten verwendeten Begriffe kontextualisiert wurde, um zu klären, ob diese Begriffe geeignet erscheinen, eine tödliche Kollision zwischen MVT und VVT zu beschreiben, werden im nächsten Schritt die Unterschiede zwischen den Städten dargestellt. Zunächst wird deutlich, dass ein direkter Vergleich der Worthäufigkeiten einzelner Begriffe nicht möglich ist, da die durchschnittliche Textlänge der einzelnen Städte zu stark voneinander abweicht. Die gemittelte Textlänge der untersuchten Städte beträgt (auf eine Nachkommastelle gerundet) 668 Wörter für Berlin, 1159 Wörter für Hamburg, 1012 Wörter für Köln, 429 Wörter für München und 489 Wörter für Frankfurt. Die Unterschiede in der Wortanzahl spiegeln sich auch in der Häufigkeit der Formulierungen, die für tödliche Kollisionen verwendet wurden, wider. In Berlin werden 42 Begriffe verwendet, in Hamburg 82, in Köln 47, in München 24 und in Frankfurt 15. Um die Verwendung der verschiedenen Begriffe über die Städte hinweg vergleichen zu können, wurde deshalb die relative Häufigkeit der Begriffe nach Mayring (2014, S. 22 und S. 41) auf 1000 Wörter ermittelt. Die vergleichende Analyse wurde in diesem Rahmen auf die Städte Berlin, Hamburg und Köln beschränkt, da der Umfang der analysierten Dokumente in diesen Städten identisch ist. Die Analyse zeigt, dass der Begriff „Unfall“ in Berlin mit einem relativen Anteil von 35,71 % am häufigsten vorkommt. Demgegenüber treten Begriffe wie „getötet“ und „erfasst“, die in dieser Studie als angemessener definiert wurden, vergleichsweise selten in Erscheinung. In den analysierten Artikeln des Kölner Stadtanzeigers erreicht der Begriff „Unfall“ mit 38,30 % relativer Häufigkeit den höchsten Wert unter den Städten, wobei das Wort „verunglückt“ mit 10,64 % ebenfalls häufig verwendet wird. Letzteres kann als unangemessen eingestuft werden, da es die tödliche Kollision wie ein unglückliches Ereignis erscheinen lässt und die Handlung der MVT verschleiert. Die Verwendung der Begriffe „getötet“ und „erfasst“ ist mit 4,26 % bzw. 6,38 % relativ selten. Demgegenüber zeigt Hamburg eine deutlich höhere Verwendung angemessener Begriffe. So wird der Begriff „getötet“ mit einer relativen Häufigkeit von 17,07 % verwendet, der Begriff „erfasst“ mit 18,29 %. Am seltensten unter den Städten wurde der Begriff „Unfall“ mit einer relativen Häufigkeit von 34,15 % in Hamburg verwendet. Die präsentierten Daten legen nahe, dass sich Unterschiede in der Gestaltung des

Diskurses in den einzelnen Städten messen lassen, welche die Wirkung der Nachrichtenmeldungen potenziell beeinflussen könnten.

Zusammenfassend kann konstatiert werden, dass einige der von Scheffels et al. (2019) identifizierten Muster auch im deutschsprachigen Diskurs wiederzufinden sind. Diese Muster, die auf selbstverständliche, „common sense“-Annahmen basieren, können dazu beitragen, die Handlungen der MVT zu verschleiern oder in den Hintergrund zu rücken und tödliche Kollisionen als unglückliche, unvermeidbare Einzelfälle darzustellen. Zudem werden die gewählten Formulierungen der gewaltvollen Dynamik des Vorgangs und dem beschriebenen Ungleichgewicht nicht gerecht. Im Vergleich zu Scheffels et al. (2019) lässt sich jedoch ein positiver Trend zu einer erhöhten Verwendung von aktiv beschreibenden Verben in der analysierten Berichterstattung feststellen. Insbesondere im Vergleich der einzelnen Städte sind die verwendeten Formulierungen in Hamburg als besonders positiv zu bewerten.

4.1.4. Entpersonalisierung: Auto statt Fahrer*in

Ein wesentliches sprachliches Mittel, das den Effekt hat, die Verantwortung von den MVT abzulenken, ist das Ersetzen der fahrenden Person durch einen Begriff für das gefahrene Fahrzeug. In der Analyse von 51 Artikeln wurden in 36 Dokumenten die MVT mindestens einmal dadurch entpersonalisiert indem sie als Fahrzeug bezeichnet wurden. In 39 Nennungen geht die Aktion von einem Lkw aus. In 31 Nennungen wird ein Auto beschrieben, welches die radfahrende Person überrollt oder tödlich verletzt.

Lkw überfährt Radfahrerin – Frau stirbt noch am Unfallort (Der Tagesspiegel, 2023c)

Die 33 Jahre alte Frau war auf der Überseeallee, an der Ecke Osakaallee, von einem Lastwagen überrollt worden. (Hamburger Abendblatt, 2023a)

Auf der Rheinstraße in Eschmar ist am Montagvormittag ein Pedelec-Fahrer von einem Auto erfasst worden. (Fuhrmann, 2023)

In der Arbeit von Scheffels et al. (2019, S. 633) wird dieses Vorgehen als einer der bedeutendsten Faktoren identifiziert, um das Handeln der Kraftfahrenden zu entfernen. Diese Aussage lässt sich durch die Beobachtungen in dieser Studie bestätigen. In 78 Fällen erfolgt eine vollständige Ersetzung der Kraftfahrenden durch die Nennung des Fahrzeugs, was eine Verlagerung der Handlung auf das Fahrzeug zur Folge hat. Scheffels et al. (2019, S. 633) begründen dieses Vorgehen in der eigenen Untersuchung damit, dass in einigen Fällen die kraftfahrende Person nicht identifiziert werden kann, weil sie vom Tatort geflüchtet ist. In der Folge wird die Tat sprachlich einem Fahrzeug

zugeschrieben. In der vorliegenden Untersuchung trifft dies auf keinen der Fälle zu. Dies verleiht der Verwendung dieses stilistischen Mittels eine zusätzliche Fragwürdigkeit. Gleichzeitig beschränkt sich dieses Vorgehen nur auf die Handlung der Kraftfahrenden. Sobald es um das Handeln der Radfahrenden geht, wird auch in allen analysierten Fällen von einer handelnden Person geschrieben. Des Weiteren ergibt die Analyse, dass dieses sprachliche Mittel auch in der Gestaltung der Überschriften von 9 Artikeln (A84, A80, A28, A50, A36, A20, A9, A8, A3) zur Anwendung kommt. Diese Tatsache ist als besonders kritisch zu bewerten, da gemäß neuester Untersuchungen die Überschrift für eine Vielzahl der Lesenden das einzig wahrgenommene Element der Berichterstattung darstellt (vgl. Sundar et al., 2024).

Im Vergleich zwischen den Städten wird dieses Muster am häufigsten in Hamburg sichtbar. Während in Berlin in 8 von 12 und in Köln 9 von 12 Artikel wenigstens einmal die Handlung von einem „Fahrzeug“ ausgeht, sind es in Hamburg 11 von 12 Artikel.

Die vorliegende Untersuchung der Berichterstattung in den fünf größten Städten Deutschlands identifiziert eine Reihe von sprachlichen Mitteln auf der Ebene des Vokabulars, die dazu beitragen, dass die Handlung der MVT verschleiert oder in den Hintergrund gerückt wird. Gleichzeitig tragen die verwendeten Formulierungen dazu bei, dass das bestehende Ungleichgewicht zwischen MVT und VVT undeutlich gemacht wird und die gewaltvollen Vorfälle wie isolierte, unglückliche Ereignisse erscheinen. Obwohl die Ergebnisse viele der in der Vorgängerstudie von Scheffels et al. (2019) als unangemessen identifizierten sprachlichen Muster bestätigen, lassen sich auch Tendenzen erkennen, die darauf hindeuten, dass die Textproduzierenden bewusst nach sprachlichen Mitteln suchen, um diesen unangemessenen „common sense“-Annahmen eine bewusste Sprache entgegenzusetzen und so eine bessere Kommunikation über die tödlichen Kollisionen zu ermöglichen.

4.2. Grammatik

Im vorangegangenen Abschnitt wurden die sprachlichen Merkmale im Vokabular der Berichterstattung analysiert. Im folgenden Abschnitt liegt der Fokus auf grammatikalische Konstruktionen, welche nach Fairclough (1989) untersucht wurden.

4.2.1. Passiver und Aktiver Satzbau

Eine wichtige Fragestellung der KDA nach Fairclough (1989, S. 124) lautet: "Are sentences active or passive?" In einer passiven Satzkonstruktion wird das handelnde

Subjekt in den Hintergrund gerückt, um das Geschehen bzw. die Handlung in den Mittelpunkt zu rücken. Im Kontext der Berichterstattung über tödliche Verkehrsunfälle kann die Verwendung passiver Satzkonstruktionen dazu führen, dass die handelnde Person und deren Verantwortung als nebensächlich dargestellt werden, weil die ganze Aufmerksamkeit sprachlich auf die stattgefunden Handlung gelenkt wird (Scheffels et al. 2019, S. 633). Von den 51 analysierten Artikeln konnten 24 identifiziert werden, in denen mindestens einmal eine passive Satzkonstruktion vorkam.

Eine Frau ist am Freitagabend von einem BVG-Bus überrollt worden und gestorben. (Der Tagesspiegel, 2023e)

Im Landkreis Rosenheim wurde eine Radfahrerin beim Abbiegen von einem Auto erfasst, sie verunglückte tödlich. (Münchner Merkur, 2023)

Die präsentierten Beispiele illustrieren die Konsequenzen passiver Satzkonstruktionen. Der Fokus liegt auf der getöteten Person und den Konsequenzen, die dieser Unfall für sie hat. In der Folge rücken die gleichermaßen beteiligten MVT, in diesen Fällen entpersonalisiert als „Kraftfahrzeug“, völlig unbemerkt zusammen mit den Ursachen, die zu diesem Vorfall geführt haben, in den Hintergrund. Neben Passivsätzen wie den vorgestellten, wurden in der Analyse auch 5 solcher Sätze identifiziert, in welchen die MVT überhaupt nicht erwähnt wurden.

Der Radfahrer wurde bei dem Unfall sofort getötet, er erlitt ein Schädel-Hirn-Trauma. (Krieger, 2023)

In diesen Satzkonstruktionen zeigt sich die Wirkung passiver Sätze besonders deutlich, da die verantwortlichen MVT vollständig ausgeblendet werden. Die Analyse ergibt weiter, dass sich diese Vorgehensweise, also das Entfernen der beteiligten Person, ausschließlich auf das Handeln der MVT bezieht. Ist das handelnde Subjekt eines Satzes eine radfahrende Person und wird deren letzte Fahrtroute beschrieben, so sind die Sätze in jedem dieser Fälle in aktiver Form verfasst, wohingegen das Handeln der Kraftfahrenden in fast der Hälfte der Artikel wenigstens einmal in einen Passivsatz beschrieben bzw. unkenntlich gemacht wird.

Im Städtevergleich sticht vor allem Köln als gegenteiliges Beispiel hervor. Von jeweils 12 untersuchten Artikeln pro Stadt wurden in Köln nur 4 Artikel mit mindestens einer Passivkonstruktion identifiziert. In Hamburg sind es 6 Artikel und in Berlin mit 8, doppelt so viele Artikel mit mindestens einer Passivkonstruktion. Interessant ist auch der Vergleich zwischen München und Köln. Obwohl in München nur 8 Artikel

analysiert werden konnten, finden sich auch hier 4 Artikel mit mindestens einer Passivkonstruktion.

Damit zeigt die Detailanalyse grammatikalischer Merkmale unter den von Fairclough (1989) vorgeschlagenen Gesichtspunkten erneut die Verwendung sprachlicher Mittel, die den Fokus der jeweiligen Berichterstattung einseitig gestalten und damit zur Ablenkung von der Handlung und Beteiligung der MVT beitragen.

4.3. Ausdruckswert

Der dritte Abschnitt der Ergebnisse orientiert sich an Faircloughs (1989) „Expressive Values“, worunter Bewertungen und Positionierungen der Autor*innen sowie das Framing der Artikel verstanden werden.

4.3.1. Schuldzuweisung Radfahrende

Im Rahmen der Analyse der Artikel wurden Sätze identifiziert, die darauf abzielen, die Schuld am Vorfall den VVT zuzuweisen. In 6 Dokumenten wird die Schuld den Radfahrenden zugewiesen.

Hätte sich Laëtitia Graffart vor dem Überholen umgedreht, hätte sie den LKW gesehen und die Gefahr erkannt. (Von Törne, 2023)

Ersten Erkenntnissen zufolge hatte der Autofahrer grün. (Der Tagesspiegel, 2023a)

Es ist eine selbstverständliche Annahme, dass es die Aufgabe der Berichterstattenden ist, darauf hinzuweisen, dass die Radfahrenden die Schuld am Unfall tragen, wenn das die Erkenntnis der Ermittlungen ergeben. Betrachtet man den Unfall als Einzelfall, sind die Handlungen der einzelnen Beteiligten von zentraler Bedeutung für die Berichterstattung. Diese isolierte Betrachtung verschleiert jedoch die grundlegenden Probleme, die sich beispielsweise aus der Notwendigkeit ergeben, dass eine Radfahrerin sich die Straße mit einem 30 Tonnen schweren LKW teilen muss, weil es an geeigneten Fahrradwegen mangelt oder diese durch parkende Autos blockiert sind. Alle identifizierten Schuldzuweisungen tragen demnach zu einem Muster bei, infolgedessen von strukturelle Probleme abgelenkt wird. Im Folgenden wird dies noch einmal deutlich:

Einem 43-jährigen E-Bike-Fahrer unterlief ein tödlicher Fehler: Der Freilassinger bog nach links ab und übersah dabei das Auto eines 64-Jährigen. Der Autofahrer konnte einen Zusammenstoß nicht mehr verhindern, berichtet die Polizei. (Münchener Merkur, 2023)

Dieser spezifische Satz veranschaulicht, wie die Verantwortung für den Unfall in Artikeln mit Schuldzuweisungen, gegen die VVT, allein dem VVT zugeschrieben wird. Dies erfolgt anhand von Formulierungen wie „tödlicher Fehler“ und „Der Autofahrer konnte einen Zusammenstoß nicht mehr verhindern“ (Münchener Merkur, 2023). Wie bereits dargelegt, ist diese Eindeutigkeit besonders kritisch zu betrachten, da sie aufgrund ihrer Einseitigkeit, es kann nur der Autofahrer befragt werden, auf vielen Unsicherheiten beruht, die mit Formulierungen wie „tödlicher Fehler“ als Tatsachenbehauptungen dargestellt werden. Ein weiterer nennenswerter Fall ist die Formulierung aus einem Artikel der Frankfurter Rundschau:

Die 60 Jahre alte Radfaherin Klaudia H. rast mit knapp 30 Kilometern pro Stunde in die Tür und schlägt mit dem unbehelmteten Kopf aufs Pflaster. (Behr, 2023)

Der Artikel ist ein begleitender Bericht zu einem Prozess um einen „Dooring-Unfall“ in Frankfurt. Obwohl die Schuld in diesem Fall, wie bei den meisten „Dooring-Unfällen“ eindeutig bei den beteiligten MVT, in diesem Fall ein Taxifahrer, liegt, wählt der Autor Formulierungen, die als Anschuldigungen gegenüber der Radfahrenden verstanden werden können. So „rast“ die Fahrerin mit „knapp 30 Kilometern pro Stunde in die Tür“. Die Verwendung dieser Formulierungen kann implizieren, dass der Unfall bei geringerer Geschwindigkeit ein anderes Ergebnis gehabt hätte. Auch das Erwähnen des „unbehelmteten“ Kopfes kann in diese Richtung gedeutet werden. Beide Formulierungen können daher so gedeutet werden, dass sie auch in diesem eindeutigen Fall von der Verantwortung des Taxifahrers ablenken.

Die vorgestellten Artikel stellen im gesamten Diskurs einen kleinen Teil der Berichterstattung dar. Es kann somit abgeleitet werden, dass kein negatives allgemeines Muster zu erkennen ist. Allerdings liefern die präsentierten Beispiele bedeutende Hinweise dafür, dass „common sense“-Annahmen im Prozess der Textproduktion, trotz ihrer verstandenen Richtigkeit, dazu beitragen können, in diesem Kontext von wichtigen strukturellen Maßnahmen abzulenken.

4.3.2. Framing

Das Framing eines Artikels ist ein entscheidender Faktor für dessen Wahrnehmung und Wirkung. Für die Analyse von Nachrichtentexten ist insbesondere die Unterscheidung zwischen episodischen und thematischen Rahmen von Relevanz (Iyengar 1996). Während bei episodisch gerahmten Artikeln der beschriebene Unfall als singuläres Ereignis erscheint, da sich die Berichterstattung auf spezifische Details konzentriert,

geben thematisch gerahmte Artikel Aufschluss über den größeren Kontext, in den sie einzuordnen sind.

Von den 51 im Rahmen dieser Studie untersuchten Artikeln sind 38 episodisch gerahmt. Es konnten jedoch Unterschiede in der Häufigkeit thematisch gerahmter Artikel zwischen den für diese Studie gebildeten Kategorien festgestellt werden. So sind in der Kategorie „Unmittelbare Berichterstattung“ (UB) 2 der 22 analysierten Artikel als thematisch gerahmt einzustufen. In der Kategorie „Prozessbericht“ (PB) wurde lediglich ein Artikel von sieben als thematisch eingeordnet. Die höchste Anzahl an thematisch gerahmten Artikeln ist in der Kategorie „Nachträgliche Berichterstattung“ (NB) zu finden, wo 10 von 20 Artikeln dieser Kategorie zuzuordnen sind. Eine erste Schlussfolgerung, die sich aus diesen Zahlen ziehen lässt, ist, dass die Textproduzierenden beim Verfassen einer Sofortmeldung auf weniger Informationen zurückgreifen können und eventuell weniger Zeit für das Verfassen zur Verfügung steht, was wiederum zu weniger Informationen führen kann. Erscheint ein Artikel mit einem gewissen zeitlichen Abstand zum Verkehrstod, so lässt sich in der vorliegenden Analyse ein positiver Zusammenhang mit einem höheren Informationsgehalt der Artikel feststellen. Dies führt in knapp der Hälfte der untersuchten Artikel zu der Beobachtung eines thematischen Framings, bei dem die präsentierten Informationen über den Einzelfall hinausgehen. Dieser Zusammenhang lässt sich auch in der Länge der Artikel beobachten: Die Artikel der Kategorie UB weisen im Durchschnitt eine Länge von rund 775 Wörtern auf, während die Artikel der Kategorie NB im Durchschnitt bereits 1301 Wörter lang sind. Die durchschnittliche Länge der Kategorie GP beträgt rund 891 Wörter. Die höhere durchschnittliche Wortzahl stützt die Annahme eines höheren Informationsgehalts, der dazu führt, dass in diesen Nachrichtentexten ein größeres Spektrum an Themen, Sichtweisen und Informationen auf den Verkehrstod beleuchtet wird, was wiederum einen größeren und komplexeren Kontext erschließt.

Auf Basis der erhobenen Daten lässt sich vermuten, dass der tatsächliche Anteil der thematisch gerahmten Artikel am gesamten Diskurs im Jahr 2023 in den untersuchten Städten etwas höher liegen könnte, da die nachträgliche Berichterstattung den größten Anteil der Artikel ausmacht. Nichtsdestotrotz fällt der Anteil thematischer Artikel mit 12 gering aus. Im nächsten Schritt wurde untersucht, wie hoch der Anteil thematischer Rahmungen innerhalb episodischer Artikel ist. Auf diese Weise konnten weitere 9 thematische Frames identifiziert werden, die innerhalb der überwiegend episodisch gerahmten Artikel, Verweise auf den größeren Kontext lieferten.

Insgesamt weisen die Zahlen der analysierten Artikel darauf hin, dass der größte Teil der Berichte episodischen gerahmt ist und sie sich somit in der Berichterstattung auf ein isoliertes Ereignis beziehen, das als Einzelfall zu betrachten ist. Die Artikel befassen sich daher mit Schuldzuweisungen, Unfallrekonstruktion und Gründen für diesen speziellen Unfall. Rückschlüsse auf die Rahmenbedingungen und die Sicherheit des Radverkehrs in der jeweiligen Stadt werden nicht oder nur unzureichend gezogen, verkehrspolitische Bezüge oder kritische Stimmen finden sich nicht oder nur in kurzen Sätzen.

4.3.2.1. Das Potential thematischer Frames

Im Gegensatz dazu lassen sich in den 13 Artikeln, die nach Iyengar (1996) als thematisch gerahmt zu betrachten sind, eine Reihe von wiederkehrenden Themen und Informationen identifizieren, die im Rahmen dieser Analyse von besonderer Relevanz sind. So werden in 9 der 13 genannten Artikel Probleme und Themen der lokalen oder auch bundesweiten Verkehrspolitik erörtert.

Der (nicht benutzungspflichtige) Radweg an der Unfallstelle ist ein handtuchbreiter schlechter Witz aus dem vergangenen Jahrhundert und die Fahrbahn relativ schmal. Trotzdem gilt dort Tempo 50, woran sich auch nichts ändern dürfte, nachdem der Bundesrat die von mehr als 1000 Kommunen (einschließlich Berlin) geforderte Novelle des Straßenverkehrsgesetzes unerwartet abgelehnt hat. (Der Tagesspiegel, 2023f)

Diese Erwähnungen geben den Lesenden einen wichtigen Aufschluss darüber, welche Probleme auf politischer Ebene dazu beigetragen haben könnten oder immer noch dazu beitragen, dass ein tödlicher Vorfall wie dieser nicht verhindert werden konnte oder überhaupt stattgefunden hat. Ein wiederkehrendes Thema in thematisch gerahmten Artikeln ist der Verweis auf verkehrspolitische Maßnahmen und deren gelungene oder unzureichende Umsetzung. In 8 von 13 Artikeln wird auf Maßnahmen verwiesen, die bereits umgesetzt wurden, umzusetzen sind oder aber auch seit dem letzten Verkehrstod ignoriert wurden.

Beim damals anschließenden Ortstermin hatte die Unfallkommission des Landes als kurzfristige (!) Abhilfe empfohlen, gelbe Schutzblinker mit Fußgänger und Radfahrersymbol an den Ampeln zu montieren. 33 Monate später gibt es noch immer keine. (Der Tagesspiegel, 2023d)

Mehr Sicherheit bieten Assistenzsysteme in den Lastwagen, die warnen. Bis sie in alle Fahrzeuge eingebaut sind, werden aber noch Jahre vergehen (Frankfurter Rundschau, 2023)

Die vorgebrachten Vorschläge werden in einer Vielzahl von Fällen von Sprecher*innen des ADFC präsentiert und verleihen den tragischen Unfallschilderungen eine

Perspektive auf potenzielle oder erforderliche Verbesserungen. Dadurch wird der Fokus vom tragischen Einzelfall auf die strukturellen Probleme in der lokalen Verkehrspolitik verlagert. Ein weiteres Thema in 12 der 13 thematischen Artikel ist die Erwähnung anderer Unfallopfer an der gleichen Stelle, in der gleichen Stadt oder häufig auch im Vergleich zu den allgemeinen Zahlen der Vorjahre. Diese Thematik findet sich ebenfalls in 11 der 38 episodisch gerahmten Artikel wieder, wobei in diesen Texten häufig ohne weitere Erläuterung auf die Opfer verwiesen wird. Demgegenüber steht die wiederholte Erwähnung der Zahlen oder Unfallopfer in thematischen Artikeln, die häufig zu einer Mahnung seitens des ADFC oder anderer Verbände führt. Diese Mahnung zielt darauf ab, ein erhöhtes Bewusstsein für den Radverkehr in der Stadt zu schaffen oder die Politik dazu aufzufordern, diese strukturellen Probleme konsequenter zu verfolgen.

Henrys Tod sollte Mahnung und Antrieb für alle sein, dass die Schulwege so gestaltet sind, dass sie Fehler verzeihen. (Machnik, 2023)

Die vorliegende Analyse der Artikel ergibt, dass ein thematisch gerahmter Artikel eine entscheidende Möglichkeit bietet, neben der Beschreibung des eigentlichen Geschehens, auf wichtige Faktoren einzugehen, die unmittelbar oder langfristig als mögliche Elemente zu nennen sind, um den Radverkehr sicherer zu gestalten. Damit vollzieht sich eine Verschiebung der Perspektive von einem als hoffnungslos zu bezeichnenden, isolierten Einzelfall hin zum Engagement für eine aktive und konsequent gedachte Verkehrspolitik in der jeweiligen Stadt.

Ein Vergleich der Häufigkeit thematisch gerahmter Artikel in den jeweiligen Städten ergibt keine deutlichen Unterschiede zwischen den drei größten und vergleichbaren Städten. Ein Vergleich mit Städten, in denen das Artikelaufkommen geringer ist, zeigt jedoch, dass dort ebenso viele thematisch gerahmte Nachrichtentexte zu finden sind wie in den drei deutlich größeren Städten. In Frankfurt sind es 3 Artikel und in München 2. Eine Besonderheit zeigt sich in der Berichterstattung in Köln. Von den 9 episodisch gerahmten Artikeln weisen 3 insgesamt 6 Abschnitte auf, die, wenn auch nur in wenigen Sätzen, auf strukturelle Probleme hinweisen, indem sie Aussagen des ADFC aufgreifen.

4.3.2. Die Erwähnung von Fahrradverbänden

Nach der Darstellung der inhaltlichen Perspektiven, die sich aus der Verwendung der thematischen Rahmungen für die untersuchte Berichterstattung ergeben, wird im

folgenden Abschnitt die Erwähnung von Fahrradverbänden wie dem ADFC und die damit verbundenen thematischen Muster dieser Erwähnung beleuchtet. Im gesamten untersuchten Diskurs werden Verbände, die sich für die Verbesserung der Bedingungen für Radfahrende im Straßenverkehr einsetzen, in 18 der 51 Artikel erwähnt. Eine klare Differenz lässt sich an dieser Stelle zum einen zwischen den im Vorfeld aufgestellten Kategorien erkennen: So werden die Verbände in nur 1 von 22 Artikeln der Kategorie UB erwähnt. In der Kategorie GP findet sich ebenfalls 1 Erwähnung in 7 Artikeln. Von 22 Nachrichtentexten, in der Kategorie NB werden Verbände in 15 der 22 Artikel erwähnt. Unter Berücksichtigung der Häufigkeit thematisch gerahmter Artikel in den einzelnen Kategorien zeigt sich eine positiver Zusammenhang zwischen der Erwähnung der Verbände und der Häufigkeit von thematisch gerahmten Artikeln. Besonders deutlich wird dieses Muster im Diskurs der Stadt Köln. Hier werden Fahrradverbände wie der ADFC in 6 Abschnitten innerhalb der Texte erwähnt, wobei jeder dieser Abschnitte sowohl als thematischer Rahmen innerhalb eines episodischen Artikels als auch als thematischer Artikel eingeordnet wird. Nach Köln werden die Verbände in Frankfurt mit 4 Nennungen am zweithäufigsten erwähnt. Auch in Frankfurt zeigt sich im Vergleich der Städte eine verhältnismäßig hohe Häufigkeit der thematischen Rahmen.

Mit 29 Nennungen in 15 Artikeln wird der ADFC von allen vorkommenden Fahrradverbänden am häufigsten erwähnt. Weitere sieben Verbände wie Radentscheid oder Greenpeace werden jeweils nur einmal erwähnt. Diese Beobachtung verdeutlicht die Bedeutung der Verbandsarbeit, insbesondere des ADFC, für die Informationsvielfalt in der Berichterstattung über tödliche Kollisionen zwischen MVT und VVT. Ausschlaggebend für die Erwähnung der Fahrradverbände in dieser Untersuchung ist die Vielzahl der von den Verbänden durchgeführten öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen. So beziehen sich die meisten Nennungen auf eine der im Folgenden beschriebenen Maßnahmen. Mit 22 Nennungen ist das „Geisterrad“, auch „Ghostbike“ genannt, die prominenteste Maßnahme im Diskurs der Berichterstattung.

dabei handelt es sich um ein altes, weiß gestrichenes Rad, mit dem verunglückter Radfahrer gedacht werden soll. (Hamburger Abendblatt, 2023b)

Ein weiteres Mittel, das Häufig in den Nachrichtentexten erwähnt wird, sind die sogenannten Mahnwachen. Hierbei handelt es sich um Gedenkveranstaltungen, die häufig von einem Fahrradverband wie dem ADFC initiiert werden. Sie führen dazu,

dass sich mehrere hundert Menschen versammeln, um der verstorbenen Person zu gedenken.

Mit einer Mahnwache ist am Sonnabend des 15-Jährigen gedacht worden, der am vergangenen Dienstag an der Osdorfer Landstraße im Stadtteil Groß Flottbek ums Leben gekommen war (Zand-Vakili, 2023a)

Im Rahmen dieser Veranstaltungen wird den entsprechenden Verbänden in der Regel die Möglichkeit gegeben, ihre Position zu vertreten, was in den begleitenden Nachrichtentexten zumeist auch zitiert wird. Eine dritte Maßnahme, die in diesem Zusammenhang häufig Erwähnung findet, ist der sogenannte Ride of Silence.

Dem Anlass und Namen der Tour entsprechend fahren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer schweigend durch die Stadt. Üblich ist es, in weißer Kleidung mitzufahren. (Kölner Stadt-Anzeiger, 2023b)

Die Einladung stellt in 2 der analysierten Artikel einen hinreichenden Grund für die Veröffentlichung eines Nachrichtenartikels dar. Aus der durchgeführten Analyse lässt sich demnach ableiten, dass die identifizierten Maßnahmen maßgeblich dazu beitragen, dass Verbände wie der ADFC, in 16 Artikeln, Gegenstand des Diskurses werden. Diese Erwähnungen führen zu einem erhöhten Informationsgehalt der entsprechenden Artikel und damit in den meisten Fällen auch zu einem thematischen Framing der Artikel. Das zuvor beschriebene Potential thematischer Rahmen steht also in direktem Zusammenhang mit den Maßnahmen und der Erwähnung der Fahrradverbände der jeweiligen Städte.

5. Diskussion

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit wurde unter Anwendung der kritischen Diskursanalyse von Fairclough (1989) eine Analyse von Darstellungsmustern in der Berichterstattung von tödlichen Verkehrsunfällen zwischen motorisierten Verkehrsteilnehmenden und Radfahrenden durchgeführt. Zu diesem Zweck wurden 51 Artikel der fünf größten Städte Deutschlands untersucht. Die Auswertung ergab, dass in der Mehrheit der Nachrichtentexte zahlreiche sprachliche Merkmale identifiziert werden konnten, die auf selbstverständliche, „common sense“-Annahmen beruhen und diese daher als problematisch einzustufen sind.

Die vorwiegende Verwendung der Formulierung "Unfall" zur Beschreibung einer tödlichen Kollision zwischen MVT und VVT in 43 von 51 Dokumenten, impliziert, dass es sich bei dem Ereignis um einen zufälligen, unbeabsichtigten, isolierten Vorfall

handelt. Diese Formulierung lenkt von der Verantwortung und möglichen Beeinträchtigung der Fahrenden oder von strukturellen Verkehrsstörungen ab (Stewart und Lord, 2002). Darüber hinaus wurden in 21 Artikeln sprachlich neutrale Formulierungen wie „Zusammenstoß“, „Kollision“, „touchiert“, „verunglückt“, „kollidierte“, „Vorfall“ und „angefahren“ identifiziert, welche nach Magusin (2017, S. 87) die gewaltvolle Dynamik des Zusammenstoßens zwischen einem Auto oder LKW und einer Person auf dem Fahrrad gänzlich neutralisieren.

Eine besonders entscheidende Auswirkung der identifizierten sprachlichen Muster ist das Verbergen der Handlung und Verantwortung der am Unfall beteiligten MVT oder der MVT selbst. Sätze mit Substantivierungen wie „Unfall“ und „Zusammenstoß“ fokussieren sich auf die getöteten VVT und verbergen so die Beteiligung der MVT. Weiter wird in den analysierten Nachrichtentexten eine ähnliche Wirkung erzielt, indem die MVT entpersonalisiert werden, d. h. die Fahrenden werden durch Begriffe wie „Auto“ oder „LKW“ ersetzt. In 36 von 51 Artikeln wurde auf diese Weise mindestens einmal die Handlung der MVT in den Hintergrund gerückt. Ergänzend wurde in 24 Artikeln das Handeln der MVT in einem Passivsatz formuliert. Diese grammatikalische Struktur trägt, wie die anderen genannten Merkmale, dazu bei, dass die aktive Handlung der MVT in solchen Sätzen zur Nebensache wird und in einigen Fällen die Erwähnung der MVT sogar ganz entfällt.

Im abschließenden Teil wurde der Fokus auf die im Textproduktionsprozess stattfindende Einordnung und Bewertung durch die Textproduzierenden gelegt. Ein wiederkehrendes Muster ist hierbei die Schuldzuweisung gegenüber den VVT. In 6 Artikeln wurde den VVT mit Aussagen wie „tödlicher Fehler“ die Schuld am Unfall zugeschrieben. Diese Darstellungen beruhen jedoch auf erheblichen Unsicherheiten. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung liegen meist keine Verkehrsgutachten oder umfassenden Ermittlungsberichte vor, zumindest werden diese in den Kategorien UB und NB kein einziges Mal erwähnt, sodass die Perspektive der MVT oder der nachträglich eintreffenden Polizei, oft als einzige Grundlage dient. Diese Problematik wird jedoch durch die Selbstverständlichkeit der Schuldzuweisungen verschleiert.

Im letzten Schritt konzentriert sich die Analyse auf das Framings der Artikel nach Iyengar (1996). Die Analyse zeigt, dass 38 der 51 untersuchten Artikel episodisch gerahmt sind. Diese Berichte fokussieren sich auf den konkreten Vorfall und stellen ihn als isolierten, Einzelfall dar, ohne strukturelle oder verkehrspolitische Zusammenhänge zu beleuchten. Demgegenüber konnten auch 13 Artikeln thematisch gerahmte Artikel

identifiziert werden, die einen deutlich höheren Informationsgehalt aufweisen. Dies lässt sich auch durch die höhere Wortzahl der Artikel verdeutlichen. Es fällt auf, dass nachträgliche Berichte (NB), 10 von 22, häufiger thematisch gerahmt sind als unmittelbare Berichte (UB) 2 von 22. Dies lässt den Schluss zu, dass der zeitliche Abstand zu einem Unfall eine differenziertere Darstellung begünstigt.

Der Informationsgehalt dieser Artikel sowie die damit einhergehenden Forderungen an die lokale Politik sind maßgeblich auf die Maßnahmen und Beiträge von Sprecher*innen des ADFC und anderer Fahrradverbände zurückzuführen. In 18 Artikeln wurden auf diese Weise öffentlichkeitswirksame Maßnahmen wie „Geisterräder“ oder „Mahnwachen“ Gegenstand der Berichterstattung. Dies lässt auf eine hohe Bedeutung der Maßnahmen der Verbände für eine komplexe und vielschichtige Berichterstattung schließen.

Neben der Analyse aller Artikel wurde im Rahmen dieser Studie auch ein Vergleich der Berichterstattung in den fünf größten deutschen Städten durchgeführt. Aufgrund der limitierten Anzahl an Artikeln in München und Frankfurt fokussierte sich dieser Vergleich hauptsächlich auf die drei größten Städte, Berlin, Hamburg und Köln. Der Vergleich ergab, dass in Berlin eine erhöhte Frequenz problematischer Formulierungen wie „Unfall“ sowie passiver Satzkonstruktionen und Entpersonalisierungen zu verzeichnen ist. Demgegenüber fällt die Berichterstattung in Hamburg durch eine verstärkte Verwendung angemessener Formulierungen wie „erfasst“ und „getötet“ positiv auf. Allerdings sind die häufig auftretenden Entpersonalisierungen im Diskurs in Hamburg negativ zu bewerten. In Köln lassen sich positive Tendenzen in Bezug auf die grammatikalische Gestaltung sowie die Häufigkeit thematischer Frames feststellen, die auf eine ausgeglichene Berichterstattung hindeuten. Die im Vergleich häufige Erwähnung der Fahrradverbände in den lokalen Nachrichtentexten ist ebenfalls positiv zu bewerten. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Diskurs über tödliche Verkehrsunfälle zwischen MVT und VVT der Untersuchung zufolge nicht als nationales Phänomen betrachtet werden kann, sondern lokale Unterschiede aufweist. Allerdings lässt der vorliegende Vergleich keine eindeutigen Schlussfolgerungen hinsichtlich der vergleichenden Bewertung der Diskurse der einzelnen Städte zu.

Diese Arbeit reiht sich in die bestehende Forschung zur medialen Berichterstattung über tödliche Verkehrsunfälle zwischen MVT und VVT ein. Die Ergebnisse der Untersuchung bestätigen eine Vielzahl, der in früheren Studien identifizierten Muster (Magusin, 2017) (Scheffels et al., 2019) (Ralph et al., 2019) (Bezboruah et al., 2023)

und zeigen, dass auch im Jahr 2023 in den fünf größten deutschen Städten eine Reihe sprachlicher Merkmale vorherrschen, die nach Fairclough (1989) auf „taken-for-granted“ und „common sense“-Annahmen beruhen.

5.1. Einordnung

Die mediale Berichterstattung spielt eine zentrale Rolle in der Umsetzung einer erfolgreichen Verkehrswende. Die Analyse der Literatur hat gezeigt, dass die sprachliche Konstruktion und das damit einhergehende Framing von Nachrichtentexten eine entscheidende Bedeutung für die Wirkung dieser Nachrichtentexte auf die Lesenden haben. Schuldzuweisungen, ausgelöste Emotionen und erwähnte Informationen können darüber entscheiden, ob ein Artikel zum Engagement der Lesenden führt, oder Angst und Unsicherheit verstärkt. Insbesondere die Angst vor den Risiken des Radfahrens wurde als entscheidender Faktor diskutiert, warum ein Großteil der deutschen Bevölkerung das Fahrrad im Alltag nicht häufiger nutzt.

Ein weiteres Hindernis für die Umsetzung der Verkehrswende wurde in einem unzureichenden Engagement auf Seiten der Politik identifiziert. Sowohl Iyengar (1996) als auch Bezboruah et al. (2023) zeigen, dass Framing und Schuldzuweisungen in Nachrichtentexten politische Maßnahmen auslösen oder blockieren können. Die weitreichenden Konsequenzen ausbleibender Maßnahmen für die Opferzahlen im Radverkehr und das Gelingen einer Verkehrswende und damit einhergehende Folgen für die Umwelt sind somit auch mit der Berichterstattung in Deutschland verbunden. Dieser Argumentation folgend kann für den überwiegenden Teil der analysierten Berichterstattung die Schlussfolgerung gezogen werden, dass diese die möglichen Potenziale nicht ausschöpft, weder politisches noch gesellschaftliches Engagement ermöglicht und stattdessen eher zu einer Erhöhung der Sicherheitsbedenken in der Bevölkerung beiträgt.

Nach Fairclough (1989, S. 33, S. 54) fungiert Sprache bzw. Diskurs zum einen als Legitimation bestehender Strukturen, zum anderen als Faktor, der Wandel fördert, indem er alternative Perspektiven und Praktiken ermöglicht. Obwohl sich die Ergebnisse zunächst überwiegend negativ interpretieren lassen, implizieren sie auch Möglichkeiten und Potenziale der medialen Berichterstattung. Insbesondere Nachrichtentexte, die mit zeitlichem Abstand zum Verkehrsunfall verfasst wurden, scheinen eine positive Rolle für eine ausgewogene Berichterstattung zu spielen. Die episodische Struktur der Mehrheit der unmittelbaren Berichte in dieser Studie lässt sich

durch die unzureichenden Informationen erklären, die so kurz nach dem Vorfall zur Verfügung stehen, oder durch den damit verbundenen Zeitdruck. Dies wird durch repräsentative Umfragen aus dem Jahr 2019 bestätigt, die ergeben, dass 61 % der deutschen Journalist*innen Zeitdruck und die verfügbaren Ressourcen als extreme Einflussfaktoren für ihre Arbeit einordnen (Hanitzsch et al., 2019, S. 117). Die Untersuchung der tatsächlichen Faktoren, die zu einer episodischen Rahmung führen können, muss allerdings noch in weiterführenden Studien erfolgen. Die vorliegenden Ergebnisse weisen jedoch Tendenzen auf, an denen eine Orientierung möglich ist. So könnte zumindest der Faktor der fehlenden Ressourcen in Zukunft durch einen Fokus auf die nachträgliche Berichterstattung entgegengetreten werden. Zudem könnte dieser Schritt mit einem bewussten Fokus auf thematisch gerahmte Artikel verknüpft werden. In der Folge würden Nachrichtentexte nicht nur über tragische Einzelfälle berichten, sondern einen tatsächlichen Mehrwert für den Radverkehr in der jeweiligen Stadt schaffen. Die Thematisierung verkehrspolitischer Herausforderungen und Potentiale könnte demnach zu tatsächlichen politischen Veränderungen beitragen. Voraussetzung dafür wären über das Framing hinaus aber auch bewusste Leitlinien für die Verwendung sprachlicher Mittel im Kontext von Verkehrsunfällen mit verletzten oder getöteten VVT. Ein sprachlicher Fokus auf das Handeln der MVT und auf die Verantwortung, die sich aus dem Fahren solch gefährlicher Fahrzeuge ergibt, könnte zu einem Umdenken in der Bevölkerung führen und die Aufmerksamkeit von den Gefahren des Radverkehrs hin zu den Pflichten der MVT lenken. Abschließend sei an dieser Stelle noch auf die entscheidende Bedeutung der Fahrradverbände für eine ausgewogene Berichterstattung eingegangen. Die Kommunikation über die Anwendung öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen spielt eine entscheidende Rolle für die positiven Eigenschaften des Diskurses und sollte über alle Städte hinweg gefördert werden. Die Ergebnisse zeigen auch, dass in Zeiten, die von der Dominanz sozialer Medien geprägt sind, öffentliche, analoge Maßnahmen nach wie vor eine tragende Bedeutung für die Gestaltung des öffentlichen Diskurses haben.

5.2. Limitationen

Die vorliegende Untersuchung weist gewisse Limitationen auf. Fairclough (1989, S. 80) beschreibt den Prozess der Interpretation eines Textes als „the interpretation of an interpretation“ (Fairclough, 1989, S. 80). Dies impliziert, dass sich auch die Analysierenden bei der Interpretation von Diskursen auf eigene Annahmen und Erwartungen stützen, um ihre Interpretation des Textes zu konstruieren (S. 80). In der

vorliegenden Studie wurde der Prozess der Codierung, der lediglich von einer Person durchgeführt wurde, sowie die anschließende Interpretation und Erklärung, ebenfalls von Annahmen und Erwartungen dieser Person geprägt. Um diesem Problem vorzubeugen, wurde bei der Interpretation auf bereits veröffentlichte Studien zurückgegriffen. Nichtsdestotrotz ist dieser Faktor bei der Einordnung der Ergebnisse zu berücksichtigen. Des Weiteren kann diese qualitative Untersuchung nicht als Querschnitt des Diskurses in Deutschland im Jahr 2023 verstanden werden. Die Ergebnisse zeigen zwar Tendenzen auf, jedoch sind repräsentative Aussagen nur unter der Voraussetzung möglich, dass größere Datensätze über mehrere deutsche Städte und den ländlichen Raum verteilt erhoben und quantitativ ausgewertet werden. Die Analyse der auflagenstärksten Zeitungen in dieser Untersuchung stellt einen ersten Schritt zur Identifizierung wiederkehrender Darstellungsmuster dar. Zukünftige Studien könnten zudem untersuchen, wie sich der Diskurs in den einzelnen Zeitungen einer Stadt oder überregional unterscheidet. Hierbei könnten redaktionelle Unterschiede oder politische Schwerpunkte der Zeitungen für Unterschiede in der Berichterstattung sorgen. Zudem wurde sich ausschließlich auf eine Beeinflussung des Diskurses durch die Berichterstattung der Tageszeitungen konzentriert. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich die Beteiligung der Bevölkerung am Diskurs heutzutage nicht ausschließlich auf die Zeitungen beschränkt, sondern ebenfalls über die sozialen Medien stattfindet. Die Untersuchung dieser Ebene stellt einen weiteren wichtigen Gegenstand für zukünftige Studien dar. Eine weitere Limitierung ergibt sich aus den in der Untersuchung aufgestellten Kategorien nach dem Zeitpunkt der Berichterstattung. Dies kann dazu geführt haben, dass Artikel, die eigentlich als Meldung zu verstehen sind, in die Kategorie der NB gefallen sind, weil sie beispielsweise verspätet darüber informiert haben, dass eine VVT im Krankenhaus an ihren Verletzungen gestorben ist.

6. Fazit

Die vorliegende Untersuchung hat gezeigt, dass die mediale Berichterstattung eine wichtige Rolle bei der Umsetzung einer umfassenden und konsequenten Verkehrswende spielt. Nachrichtentexte beeinflussen sowohl die Risikoeinschätzung der Lesenden in Bezug auf das Fahrradfahren als auch die öffentliche Meinung über die Notwendigkeit verkehrspolitischen Maßnahmen. Dieser Einfluss erstreckt sich bis hin zu politischen Entscheidungsträger*innen und deren Engagement für den Ausbau einer sicheren Radinfrastruktur. Die Analyse der Nachrichtenmedien auf Darstellungsmuster in den fünf größten Städten im Jahr 2023 hat sowohl problematische Muster im größten Teil

der Berichterstattung als auch positive Elemente einer differenzierteren Sprache und Rahmung offenbart.

Als besonders positiv hervorzuheben ist die Verwendung von Begriffen wie „erfasst“ und „getötet“, die dazu beitragen die gewaltvolle Dynamik von tödlichen Verkehrsunfällen sichtbar zu machen. Auch die Anzahl der thematischen Artikel trägt entscheidend dazu bei, den Fokus der Berichterstattung auf strukturelle Probleme und Kritik an der lokalen Verkehrspolitik zu lenken. Besonders hervorzuheben ist die Rolle von Fahrradverbänden wie dem ADFC, deren öffentlichkeitswirksame Maßnahmen, wie Mahnwachen oder Geisterräder, einen wichtigen Beitrag zur Kontextualisierung tödlicher Kollisionen in den Nachrichtentexten leisten. Dennoch bleibt ein Großteil der Berichterstattung hinter den Möglichkeiten zurück. Episodische Frames dominieren weiterhin den Diskurs und tragen dazu bei, die Verantwortung und Teilhabe motorisierter Verkehrsteilnehmender zu verschleiern und strukturelle Probleme in der Verkehrspolitik auszublenden.

Um das Potenzial der medialen Berichterstattung in Bezug auf tödliche Verkehrsunfälle besser auszuschöpfen, sind gezielte Maßnahmen erforderlich. Ein bewussterer Einsatz sprachlicher Mittel sowie eine stärkere Fokussierung auf thematische Rahmungen könnten dazu beitragen, das öffentliche Bewusstsein für die Notwendigkeit eines sicheren und durchdachten Radverkehrs zu schärfen, eine falsche Risikowahrnehmung zu vermeiden und das Engagement Regierender zu mobilisieren. Die Erkenntnisse dieser Studie legen nahe, dass eine vermehrte Berichterstattung mit zeitlichem Abstand zum Verkehrsunfall zielführend sein könnte, um eine hinreichende Informationssättigung sicherzustellen. Zudem könnten Leitlinien für eine differenzierte Berichterstattung entwickelt werden, um einheitliche Standards im Umgang mit tödlichen Verkehrsunfällen zu etablieren.

Abschließend zeigt diese Untersuchung, dass der mediale Diskurs über tödliche Verkehrsunfälle nicht nur bestehende Verhältnisse reproduziert, sondern auch als Katalysator für gesellschaftlichen Wandel dienen kann. Eine bewusste Gestaltung des Diskurses könnte dazu beitragen, das öffentliche Bewusstsein für sichere Radverkehrsinfrastrukturen zu schärfen und politische Maßnahmen zur Förderung einer gerechten und klimafreundlichen Verkehrswende anzustoßen.

Literaturverzeichnis

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC). (o. D.). *Über uns*. Abgerufen am 13. Januar, 2025, von <https://www.adfc.de/ueber-uns>
- Agora Verkehrswende (2024): *Verkehrswende als Mehrwert. Warum es sich volkswirtschaftlich lohnt, schnell in die Reduzierung von Treibhausgasemissionen in Deutschlands Verkehrssektor zu investieren*. <https://www.agora-verkehrswende.de/>
- Behr, S. (2023, 27. Juni). Tod auf dem Radstreifen. *Frankfurter Rundschau*. Abgerufen von <https://www.wiso-net.de>
- Berrie, L., Feng, Z., Rice, D., Clemens, T., Williamson, L. & Dibben, C. (2024). Does cycle commuting reduce the risk of mental ill-health? An instrumental variable analysis using distance to nearest cycle path. *International Journal Of Epidemiology*, 53(1). <https://doi.org/10.1093/ije/dyad153>
- Bezboruah, K., Sloan, J., Mattingly, S. & Nargesi, S. R. R. (2022). Active transportation policies: Do media narratives matter? *Public Works Management & Policy*, 28(2), 135–162. <https://doi.org/10.1177/1087724x221129544>
- te Brömmelstroet, M. (2020). Framing systemic traffic violence: Media coverage of Dutch traffic crashes. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 5, 100109. <https://doi.org/10/gmsmbv>
- Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 235) geändert worden ist. Abgerufen von <https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/BJNR251310019.html>
- California Department of Transportation. (2021, 30. Juni) *Adopt the terms “crash,” “collision,” and “incident” and discontinue the term “accident” when referring to traffic crashes* [Memorandum]. California State Transportation Agency. Abgerufen am 01. Januar 2025 von <https://dot.ca.gov/-/media/dot-media/programs/safety-programs/documents/policy/memo-replacement-of-accident-with-crash-terminology-6-30-21-a11y.pdf?t>

- Carrington, D. (2019, 17. Mai). *Why the Guardian is changing the language it uses about the environment*. The Guardian. Abgerufen am 02. 01. 2025 von <https://www.theguardian.com>
- Deutscher Bundestag. (2023, Dezember). *Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/9258 – Radverkehr in Deutschland*. Abgerufen am 01.01.2025 von <https://dserver.bundestag.de/btd/20/096/2009699.pdf>
- Doll, C.; Brauer, C.; Duffner-Korbee, D. (2024): *Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz und für lebenswerte Städte und Regionen*. Neue Prognoseverfahren für Angebot und Nachfrage im Fahrradland Deutschland bis 2035, Langfassung. Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI, Karlsruhe, im Auftrag des ADFC Bundesverbands, Berlin.
- Dudenverlag. (o. D.-a). *Duden | erfassen | Rechtschreibung, Bedeutung, Definition, Herkunft*. Abgerufen am 01. Januar 2025 von <https://www.duden.de/rechtschreibung/erfassen>
- Dudenverlag. (o. D.-b). *Duden | Unfall | Rechtschreibung, Bedeutung, Definition, Herkunft*. Abgerufen am 01. Januar 2025 von <https://www.duden.de/rechtschreibung/Unfall>
- Engelmann, I., & Lübke, S. (2024). Journalismus und Framing. In M. Löffelholz & L. Rothenberger (Hrsg.), *Handbuch Journalismustheorien* (S. 491–502). Wiesbaden: Springer VS. https://doi.org/10.1007/978-3-658-32151-2_34
- Fairclough, N. (1989). *Language and Power*. Longman Publishing Group.
- Fairclough, N. (2006). *Discourse and social change* (Reprinted). Polity Press.
- Frankfurter Rundschau. (2023, 26. August). Erinnerung an getöteten Radfahrer. *Frankfurter Rundschau*. Abgerufen von <https://www.wiso-net.de>
- Fuhrmann. (2023, 6. Juni). Pedelec-Fahrer stirbt nach Zusammenstoß. *Kölner Stadt-Anzeiger*. Abgerufen von <https://bib-darmstadt.genios.de>
- Gatzert, N., & Müller-Peters, H. (2020). *Todsicher: Die Wahrnehmung und Fehlwahrnehmung von Alltagsrisiken in der Öffentlichkeit* (No. 3/2020). Forschung am ivwKöln. <https://hdl.handle.net/10419/226609>

- 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>
- Hamburger Abendblatt. (2023a, Januar 31). Tod in HafenCity: Radfahrerin wird von Lkw überrollt. *Hamburger Abendblatt*. Abgerufen von <https://bib-darmstadt.genios.de>
- Hamburger Abendblatt. (2023b, Februar 6). 200 Menschen bei Mahnwache. *Hamburger Abendblatt*. Abgerufen von <https://bib-darmstadt.genios.de>
- Hamburger Abendblatt. (2023c, August 16). 82 Jahre alter Radfahrer stirbt bei Unfall. *Hamburger Abendblatt*. Abgerufen von <https://bib-darmstadt.genios.de>
- Hanitzsch, Thomas; Seethaler, Josef; Wyss, Vinzenz (Hrsg.) (2019): *Journalismus in Deutschland, Österreich und der Schweiz*. Wiesbaden: Springer VS.
- Hojman, P., De Dios Ortuzar, J. & Rizzi, L. I. (2005). On the joint valuation of averting fatal and severe injuries in highway accidents. *Journal Of Safety Research*, 36(4), 377–386. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2005.07.003>
- Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). (2023). *Climate change 2023: Synthesis report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* (Core Writing Team, H. Lee & J. Romero, Eds.). Geneva, Switzerland: IPCC. <https://doi.org/10.59327/IPCC/AR6-9789291691647>
- Ipsos. (2022, Mai). *Cycling across the world*. Abgerufen am 12.01.2025 von <https://www.ipsos.com/de-de/weltfahrradtag-sicherheitsbedenken-halten-menschen-vom-radfahren-ab>
- Iyengar, S. (1996). Framing responsibility for political issues. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 546(1), 59–70. <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0002716296546001006>
- Jacobs, L., Stöwhase, S., Quack, L., Rebaudo, M., Scherer, M., Köckeis, J., ... Fahl, U. (2024). *Verteilungswirkungen einer Verkehrswende: Analyse von Verteilungswirkungen umweltpolitischer Instrumente im Verkehrssektor und ein Gesamtkonzept für eine ökologische und inklusive Verkehrswende*. Umweltbundesamt.

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/verteilungswirkungen-einer-verkehrswende>

Jäger, M., & Jäger, S. (2007). *Deutungskämpfe: Theorie und Praxis Kritischer Diskursanalyse*. Springer-Verlag.

Kölner Stadt-Anzeiger. (2023a, April 17). Radfahrerin stirbt nach Unfall. *Kölner Stadt-Anzeiger*. Abgerufen von <https://bib-darmstadt.genios.de>

Kölner Stadt-Anzeiger. (2023b, Mai 15). ADFC erinnert an bei Unfällen getötete Radfahrer. *Kölner Stadt-Anzeiger*. Abgerufen von <https://bib-darmstadt.genios.de>

Krieger, R. (2023, 5. August). Strafbefehl nach tödlichem Unfall. *Kölner Stadt-Anzeiger*. Abgerufen von <https://bib-darmstadt.genios.de>

Kühne, R., & Schemer, C. (2014). Emotionale Framing-Effekte auf politische Einstellungen und Partizipationsbereitschaft. In F. Marcinkowski (Hrsg.), *Framing als politischer Prozess: Ansätze zur politischen Kommunikation entwickelter Demokratien* (S. 195–210). Baden-Baden: Nomos.

Machnik, M. (2023, 21. Dezember). Erinnerung und Mahnung. *Kölner Stadt-Anzeiger*. Abgerufen von <https://www.wiso-net.de>

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 & Prevention*, 86, 137–145. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.10.016>

Magusin, H. (2017). If You Want to Get Away with Murder, Use Your Car. *Earth Common Journal*, 7(1), 65–97. <https://doi.org/10.31542/j.ecj.1229>

Mayring, Philipp (2014). *Qualitative content analysis: theoretical foundation, basic procedures and software solution*. Klagenfurt, 2014. URN: <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-395173>

Mittelacher, B. (2023, 21. November). Lkw gegen Radler - eine tödliche Gefahr. *Hamburger Abendblatt*. Abgerufen von <https://www.wiso-net.de>

Münchener Merkur. (2023, 6. Juni). Drei Radfahrer sterben bei Unfällen München. *Münchener Merkur*. Abgerufen von <https://www.wiso-net.de>

- Harthan, R. O., Förster, H., Borkowski, K., Böttcher, H., Braungardt, S., Bürger, V., ... Vos, C. (2023). *Projektionsbericht 2023 für Deutschland gemäß Verordnung (EU) 2018/1999 (Governance-Verordnung)* (Climate Change, 39/2023). Dessau-Roßlau, Deutschland: Umweltbundesamt.
Abgerufen von https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/39_2023_cc_projektionsbericht_12_23.pdf
- PGV-Alrutz / INOVAPLAN / plan&rat. (2024, März). *Szenarien-Untersuchung Radverkehrssicherheit*. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Abgerufen am 12. Januar 2025, von https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Studie_Szenarien-Untersuchung_Radverkehrssicherheit_barrierefrei.pdf
- Prognos, Öko-Institut & Wuppertal-Institut. (2020). *Klimaneutrales Deutschland: Studie im Auftrag von Agora Energiewende, Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität*. Berlin: Agora Energiewende. <https://www.agora-energiewende.de>
- Popp, M., Rau, H. & Mahne-Bieder, J. (2024). Auf dem Weg zum Fahrradland – Barrieren von Nichtradfahrer*innen identifizieren und überwinden. *Standort* 48, 276–285. <https://doi.org/10.1007/s00548-023-00903-9>
- OECD (2023), *OECD-Umweltprüfberichte: Deutschland 2023*. OECD-Umweltprüfberichte, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/9a336992-de>
- Oja, P., Titze, S., Bauman, A., de Geus, B., Krenn, P., Reger-Nash, B., & Kohlberger, T. (2011). Health benefits of cycling: A systematic review. *Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports*, 21(4), 496–509. <https://doi.org/10.1111/j.1600-0838.2011.01299.x>
- Ralph, K., Iacobucci, E., Thigpen, C. G. & Goddard, T. (2019). Editorial Patterns in Bicyclist and Pedestrian Crash Reporting. *Transportation Research Record Journal Of The Transportation Research Board*, 2673(2), 663–671. <https://doi.org/10.1177/0361198119825637>
- Rudolph, F., Koska, T. & Schneider, C. (2017). *Verkehrswende für Deutschland : Der Weg zu CO2-freier Mobilität bis 2035*. Greenpeace. Abgerufen am 18. Dezember 2024, von <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:wup4-opus-68127>

- 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>
- Scheffler, C.; Trost, L.; Werschmüller, S. (2021): Auswirkungen verbesserter (Rad-)Infrastruktur auf die Lebensqualität der Anwohnenden – Eine Vorher-Nachher-Untersuchung am Beispiel der Friedberger Landstraße in Frankfurt a. M.. *Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung* (Nr. 28). Frankfurt a.M.
- Schweiger, W. & Fahr, A. (2013). *Handbuch Medienwirkungsforschung*. Springer VS.
- Snow, D. A., & Benford, R. D. (1988). Ideology, frame resonance, and participant mobilization. In B. Klandermans, H. Kriesi & S. Tarrow (Hrsg.), *International social movement research: From structure to action: Comparing social movement research across cultures* (Bd. 1, S. 197–217). Greenwich, CT: JAI Press.
- Statistisches Bundesamt. (05. Juli, 2024a). *Durchschnittlich 8 Tote und 1 004 Verletzte pro Tag im Straßenverkehr im Jahr 2023*. Zugriff am 12. Dezember 2024, von https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/07/PD24_261_46241.html
- Statistisches Bundesamt. (28. August, 2024b). *Einwohnerzahl der größten Städte in Deutschland am 31. Dezember 2023* [Graph]. In Statista. Zugriff am 12. Dezember 2024, von <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1353/umfrage/-einwohnerzahlen-der-grossstaedte-deutschlands/>
- Steckelbruck, T. (2022). *A critical discourse analysis of news reporting on traffic crashes against the background of the system of automobility* [Bachelorarbeit, University of Twente]. <https://purl.utwente.nl/essays/91919>
- Stewart, A. E., & Lord, J. H. (2002). Motor vehicle crash versus accident: A change in terminology is necessary. *Journal of Traumatic Stress*, 15(4), 333–335. <https://doi.org/10.1023/A:1016260130224>
- Sundar, S. Shyam, Eugene Cho Snyder, Mengqi Liao, Junjun Yin, Jinping Wang, und Guangqing Chi. (2024). „Sharing without clicking on news in social media“. *Nature Human Behaviour*. <https://doi.org/10.1038/s41562-024-02067-4>
- Der Tagesspiegel. (2023a, Januar 12). Erster Verkehrstoter 2023. *Der Tagesspiegel*. Abgerufen von <https://bib-darmstadt.genios.de>

- Der Tagesspiegel. (2023b, Februar 27). Auf dem Mariendorfer Damm. *Der Tagesspiegel*. Abgerufen von <https://bib-darmstadt.genios.de>
- Der Tagesspiegel. (2023c, Juli 18). Tödlicher Abbiege-Unfall. *Der Tagesspiegel*. Abgerufen von <https://bib-darmstadt.genios.de>
- Der Tagesspiegel. (2023d, Juli 20). Mahnwache für getötete Radfahrerin. *Der Tagesspiegel*. Abgerufen von <https://bib-darmstadt.genios.de>
- Der Tagesspiegel. (2023e, Oktober 1). 56-Jährige getötet. *Der Tagesspiegel*. Abgerufen von <https://bib-darmstadt.genios.de>
- Der Tagesspiegel. (2023f, November 30). Senioren im Berliner Straßenverkehr besonders gefährdet. *Der Tagesspiegel*. Abgerufen von <https://bib-darmstadt.genios.de>
- Von Törne, L. (2023, 2. April). Tödlicher Radunfall an der Frankfurter Allee. *Der Tagesspiegel*. Abgerufen von <https://bib-darmstadt.genios.de>
- Wimmer, J. (2013). Kontextualisierung versus Komplexitätsreduktion. Medienwirkung aus kulturtheoretischer Perspektive. In W. Schweiger & A. Fahr (Hrsg.), *Handbuch Medienwirkungsforschung* (S. 113–132). Wiesbaden: Springer VS.
- Wulf, D. (2021, 8. September). Polizei- und Presseberichte über Unfälle - Im Zweifel hat der Radfahrer Schuld. *Deutschlandfunk*. Abgerufen am 2. Januar 2025, von <https://www.deutschlandfunk.de/polizei-und-presseberichte-ueber-unfaelle-im-zweifel-hat-100.html>
- Zand-Vakili, A. (2023a, September 4). Mahnwache: 200 Radfahrer trauern um 15-Jährigen. *Hamburger Abendblatt*. Abgerufen von <https://www.wiso-net.de>
- Zand-Vakili, A. (2023b, November 20). 33 Jahre alter Radfahrer stirbt nach Abbiegeunfall mit Reisebus. *Hamburger Abendblatt*. Abgerufen von <https://www.wiso-net.de>

Anhang

Tabelle 3 *Alle ausgewählten Artikel der Untersuchung*

Nr	Datum	Titel	Ort
<i>Alle ausgewählten Artikel des Tagesspiegel</i>			
A1	12.01.2023	Erster Verkehrstoter 2023	Berlin
A2	24.02.2023	„Dooring“-Unfall	Berlin
A3	27.02.2023	Auf dem Mariendorfer Damm Radfaherin stirbt bei Unfall mit einem Auto	Berlin
A4	28.03.2023	Tod einer Radfaherin	Berlin
A5	03.04.2023	Vorwürfe nach Unfalltod	Berlin
A6	02.04.2023	Tödlicher Radunfall an der Frankfurter Allee	Berlin
A7	07.06.2023	Radler mitgeschleift	Berlin
A8	04.07.2023	Tödlicher Unfall in Marienfelde Radfaherin stirbt nach Verkehrsunfall mit Lastwagen"	Berlin
A9	18.07.2023	Tödlicher Abbiege-Unfall Lkw überfährt Radfaherin – Frau stirbt noch am Unfallort"	Berlin
A10	20.07.2023	Mahnwache für getötete Radfaherin	Berlin
A11	15.09.2023	Getötete Radfaherin in der Frankfurter Allee Lkw-Fahrer in Berlin freigesprochen	Berlin
A12	19.09.2023	Tödlicher Aufprall Rennradfahrer nach Unfall gestorben	Berlin
A13	01.10.2023	56-Jährige getötet	Berlin
A14	12.10.2023	Nach Tod von Radfaherin	Berlin
A15	16.11.202	Von Sattelschlepper überrollt	Berlin
A16	30.11.2023	Senioren im Berliner Straßenverkehr besonders gefährdet	Berlin

A17	11.12.2023	Eine Straße, zwei tödliche Unfälle	Berlin
-----	------------	------------------------------------	--------

Alle ausgewählten Artikel des Hamburger Abendblatt

A18	28.01.2023	Radfahrer stürzt und stirbt - Polizei sucht Zeugen	Hamburg
A19	31.01.2023	Tod in HafenCity Radfahrerin wird von Lkw überrollt	Hamburg
A20	02.02.2023	Tödlicher Unfall: Lastwagen ohne Abbiegeassistent	Hamburg
A21	02.02.2023	Radfahrerin (34) in Hafencity von Lkw getötet: Neue Erkenntnisse	Hamburg
A22	03.02.2023	Tödlicher Unfall: Lkw hatte doch Abbiegeassistent	Hamburg
A23	06.02.2023	200 Menschen bei Mahnwache	Hamburg
A24	08.02.2023	Mutter getötet Hamburger spenden für ihren kleinen Sohn	Hamburg
A25	09.02.2023	Spendenaktion für Sohn der getöteten Radfahrerin	Hamburg
A26	23.02.2023	Tote Radfahrerin – 50.000 Euro Spenden für Sohn	Hamburg
A27	11.04.2023	HafenCity: Junge tödlich von einem Bus erfasst	Hamburg
A28	14.04.2023	Abbiegeunfall: Radfahrer gerät unter Lkw	Hamburg
A29	29.04.2023	Siebenjähriger stirbt durch HVV-Bus: Spendenaktion	Hamburg
A30	12.05.2023	Radfahrer stirbt nach tragischem Unfall	Hamburg
A31	29.06.2023	Geldstrafe für Lkw-Fahrer nach tödlichem Unfall	Hamburg
A32	16.08.2023	Radfahrer nahe Elmenhorst tödlich verletzt	Hamburg
A33	16.08.2023	82 Jahre alter Radfahrer stirbt bei Unfall	Hamburg
A34	17.08.2023	Radfahrer nach Ausweichunfall gestorben	Hamburg
A35	30.08.2023	Tödlicher Unfall: Radfahrer (15) überrollt - Lkw durfte nicht abbiegen	Hamburg

A36	30.08.2023	RadfahrerIn wird von Lkw überrollt und stirbt	Hamburg
A37	30.08.2023	Tödlicher Unfall Lkw überrollt Radfahrer	Hamburg
A38	31.08.2023	Experten stellen tödlichen Abbiegeunfall nach	Hamburg
A39	01.09.2023	Tödlicher Unfall - Lkw hatte keine Abbiegehilfe	Hamburg
A40	02.09.2023	Berührende Mahnwache: 200 Radfahrer trauern um 15-Jährigen	Hamburg
A41	02.09.2023	Mahnwache für getöteten Radler (15)	Hamburg
A42	04.09.2023	Mahnwache: 200 Radfahrer trauern um 15-Jährigen	Hamburg
A43	08.09.2023	Mahnwache für getöteten Radfahrer geplant	Hamburg
A44	05.10.2023	Fahrradfahrer stirbt Tage nach schwerem Unfall	Hamburg
A45	18.10.2023	Radfahrer tödlich auf Hauptdeich verunglückt	Hamburg
A46	18.10.2023	Radfahrer wird bei Unfall in Wedel tödlich verletzt	Hamburg
A47	20.11.2023	Jahre alter Radfahrer stirbt nach Abbiegeunfall	Hamburg
A48	21.11.2023	Lkw gegen Radler - eine tödliche Gefahr	Hamburg
A49	14.12.2023	Tödlicher Fahrradunfall: Polizei sucht Zeugen	Hamburg
A50	14.12.2023	Radfahrer stirbt bei Unfall mit Sattelschlepper	Hamburg

Alle ausgewählten Artikel des Kölner Stadt-Anzeiger

A51	28.02.2023	Verkehrschao im Gewerbegebiet	Köln
A52	20.03.2023	Unfall noch ohne Konsequenz	Köln
A53	17.04.2023	RadfahrerIn stirbt nach Unfall	Köln
A54	15.05.2023	ADFC erinnert an bei Unfällen getötete Radfahrer	Köln
A55	06.06.2023	Pedelec Fahrer stirbt nach Zusammenstoß	Köln
A56	24.06.2023	RadfahrerIn beim Abbiegen tödlich verletzt	Köln
A57	13.07.2023	Radfahrer tödlich verunglückt	Köln
A58	20.07.2023	Seniorin stirbt nach Unfall	Köln

A59	31.07.2023	Achtjährige stirbt nach Unfall auf der Bundesstraße	Köln
A60	05.08.2023	Strafbefehl nach tödlichem Unfall	Köln
A61	28.08.2023	Geisterrad an Unfallstelle	Köln
A62	02.09.2023	Ein Geisterrad als Mahnung	Köln
A63	20.09.2023	Rentnerin stirbt nach "Dooring"-Unfall	Köln
A64	20.09.2023	Trauer um zehnjähriges Unfallopfer	Köln
A65	23.09.2023	Kritik am Radweg an der Pulheimer Unfallstelle	Köln
A66	16.11.2023	Der gefährliche tote Winkel	Köln
A67	13.11.2023	Drei Verkehrstote im Stadtbezirk	Köln
A68	18.11.2023	Verunglückter Radfahrer gestorben	Köln
A69	25.11.2023	ADFC erhebt Vorwürfe	Köln
A70	23.11.2023	Henrys Eltern fordern Fahrverbot für Lastwagen	Köln
A71	28.11.2023	Wut und große Trauer	Köln
A72	21.12.2023	Erinnerung und Mahnung	Köln

Alle ausgewählten Artikel des Münchener Merkur

A73	21.02.2023	Wieder mehr Verkehrstote auf Bayerns Straßen	München
A74	18.04.2023	Radlerin stirbt zwei Monate nach Unfall	München
A75	09.06.2023	Drei Radfahrer sterben bei Unfällen	München
A76	19.06.2023	Radfahrer getötet: Polizei sucht Zeugen	München
A77	20.06.2023	Auffällig viele Radlunfälle	München
A78	04.09.2023	Radlerin stirbt nach Unfall	München
A79	17.09.2023	Radfahrer stirbt bei Unfall mit Auto	München
A80	22.09.2023	E-Bike-Fahrerin stirbt bei Unfall	München
A81	09.10.2023	Radlerin (59) stirbt	München

Alle ausgewählten Artikel der Frankfurter Rundschau

A82	13.03.2023	Pedelec-fahrer stirbt nach Sturz	Frankfurt
A83	08.05.2023	Fahrradfahrer stirbt nach Kollision mit Auto	Frankfurt
A84	19.05.2023	Leiser Ruf nach mehr Sicherheit	Frankfurt
A85	10.06.2023	Neue Geisterräder	Frankfurt
A86	27.06.2023	Tod auf dem Radstreifen	Frankfurt
A87	18.07.2023	Gedenken an toten Radler	Frankfurt
A88	26.08.2023	Erinnerung an getöteten Radfahrer	Frankfurt

Quelle: Aus eigener Erhebung

Tabelle 4 *Alle Artikel die im Rahmen dieser Studie analysiert wurden*

Nr	Datum	Titel	Wortanzahl
Berlin			
<i>Unmittelbare Berichterstattung</i>			
A3	27.02.2023	Auf dem Mariendorfer Damm Radfahrerin stirbt bei Unfall mit einem Auto	112
A8	04.07.2023	Tödlicher Unfall in Marienfelde Radfahrerin stirbt nach Verkehrsunfall mit Lastwagen	77
A9	18.07.2023	Tödlicher Abbiege-Unfall Lkw überfährt Radfahrerin – Frau stirbt noch am Unfallort	111
A14	01.10.2023	56-Jährige getötet	98
A17	30.11.2023	Senioren im Berliner Straßenverkehr besonders gefährdet	112
<i>Nachträgliche Berichterstattung</i>			
A1	12.01.2023	Erster Verkehrstoter 2023	132
A2	24.02.2023	„Dooring“-Unfall	104

A5	03.04.2023	Vorwürfe nach Unfalltod	563
A10	20.07.2023	Mit einer Mahnwache wurde gestern der 74-jährigen Radfahrerin gedacht	180
A18	11.12.2023	Eine Straße, zwei tödliche Unfälle	206

Gerichtsprozess

A6	02.04.2023	Tödlicher Radunfall an der Frankfurter Allee	437
A7	07.06.2023	Radler mitgeschleift	281

Hamburg

Unmittelbare Berichterstattung

A20	31.01.2023	Tod in HafenCity Radfahrerin wird von Lkw überrollt	157
A34	16.08.2023	82 Jahre alter Radfahrer stirbt bei Unfall	226
A36	30.08.2023	Tödlicher Unfall Lkw überrollt Radfahrer	152
A48	20.11.2023	33 Jahre alter Radfahrer stirbt nach Abbiegeunfall mit Reisebus	457
A50	14.12.2023	Radfahrer stirbt bei Unfall mit Sattelschlepper	109

Nachträgliche Berichterstattung

A24	06.02.2023	200 Menschen bei Mahnwache	349
A28	11.04.2023	HafenCity: Junge tödlich von einem Bus erfasst	283
A43	04.09.2023	Mahnwache: 200 Radfahrer trauern um 15-Jährigen	284
A44	08.09.2023	Mahnwache für getöteten Radfahrer geplant	451
A45	05.10.2023	Fahrradfahrer stirbt 7 Tage nach schwerem Unfall	103

Gerichtsprozess

A32	29.06.2023	Geldstrafe für Lkw-Fahrer nach tödlichem Unfall	769
A49	21.11.2023	Lkw gegen Radler - eine tödliche Gefahr	1018

Köln

Unmittelbare Berichterstattung

A54	17.04.2023	Radfahrerin stirbt nach Unfall	108
A56	06.06.2023	Pedelec Fahrer stirbt nach Zusammenstoß	237
A57	24.06.2023	Radfahrerin beim Abbiegen tödlich verletzt	203
A58	13.07.2023	Radfahrer tödlich verunglückt	115
A65	20.09.2023	Trauer um zehnjähriges Unfallopfer	564

Nachträgliche Berichterstattung

A52	28.02.2023	Verkehrschao im Gewerbegebiet	585
A55	15.05.2023	ADFC erinnert an bei Unfällen getötete Radfahrer	229
A63	02.09.2023	Ein Geisterrad als Mahnung	450
A70	25.11.2023	ADFC erhebt Vorwürfe	546
A73	21.12.2023	Erinnerung und Mahnung	487

Gerichtsprozess

A61	05.08.2023	Strafbefehl nach tödlichem Unfall	235
A65	20.09.2023	Rentnerin stirbt nach "Dooring"-Unfall	279

München

Unmittelbare Berichterstattung

A77	09.06.2023	Drei Radfahrer sterben bei Unfällen	176
A79	04.09.2023	Radlerin stirbt nach Unfall	138
A80	17.09.2023	Radfahrer stirbt bei Unfall mit Auto	64
A81	22.09.2023	E-Bike-Fahrerin stirbt bei Unfall	76

A82	09.10.2023	Radlerin (59) stirbt	111
-----	------------	----------------------	-----

Nachträgliche Berichterstattung

A74	21.02.2023	Wieder mehr Verkehrstote auf Bayerns Straßen	321
A75	18.04.2023	Radlerin stirbt zwei Monate nach Unfall	57
A78	20.06.2023	Auffällig viele Radlunfälle	338

Frankfurt

Unmittelbare Berichterstattung

A83	13.03.2023	Pedelec-fahrer stirbt nach Sturz	99
A84	08.05.2023	Fahrradfahrer stirbt nach Kollision mit Auto	76

Nachträgliche Berichterstattung

A85	19.05.2023	Leiser Ruf nach mehr Sicherheit	427
A86	10.06.2023	Neue Geisterräder	223
A88	18.07.2023	Gedenken an toten Radler	90
A89	26.08.2023	Erinnerung an getöteten Radfahrer	97

Gerichtsprozess

A87	27.06.2023	Tod auf dem Radstreifen	543
-----	------------	-------------------------	-----

Quelle: Aus eigener Erhebung

Tabelle 5 *Das verwendete Codierungsschema zur Analyse der Artikel*

Code-Gruppe	Code-Name	Definition
Framing der Artikel		
	Thematisches Framing	Siehe Codebezeichnung
	Episodisches Framing	Siehe Codebezeichnung

Ausdrucks-Codes

Thematisches Framing in episodischen Artikeln	Siehe Codebezeichnung
Kritik und Mahnung	Geäußerte Kritik und Mahnungen an die Bevölkerung und Politik
Emotionale Beschreibung	Emotionale Beschreibung des Todes oder der Umstände die zum Tod geführt haben
Ungeklärte Ursache	Ungeklärter Unfallhergang
<hr/> Schulduweisungen <hr/>	
Schulduweisung MVT	Siehe Codebezeichnung
Schulduweisung VVT	Siehe Codebezeichnung
<hr/> Verbände <hr/>	
Verbände	Erwähnung eines Verbandes
<hr/> Maßnahmen der Verbände <hr/>	
Maßnahmen der Verbände	Siehe Codebezeichnung
<hr/> Sicherheit <hr/>	
<hr/> Verkehrsbedingungen <hr/>	
Verkehrsbedingungen	Beschreibungen der Verkehrsbedingungen an der Unfallstelle oder in der entsprechenden Stadt
<hr/> Erwähnung von Maßnahmen <hr/>	
<hr/> Umgesetzte Maßnahmen <hr/>	
Umgesetzte Maßnahmen	Maßnahmen die zum Schutz der VVT umgesetzt wurden
Kein Handlungsbedarf	Es besteht kein Handlungsbedarf zur Umsetzung von Maßnahmen die zum Schutz der VVT beitragen
Empfohlene Maßnahmen	In den Artikeln werden Maßnahmen empfohlen die zum

	Schutz der VVT Umgesetzt werden sollten
Nicht umgesetzte Maßnahmen	Maßnahmen zum Schutz der VVT die noch nicht umgesetzt wurden, aber angedacht waren
Gründe für blockierte Maßnahmen	Erwähnung von Gründen, die erklären sollen, warum Maßnahmen zum Schutz der VVT nicht umgesetzt wurden
Nach Unfällen umgesetzte Maßnahmen	Maßnahmen die aufgrund eines Verkehrsunfalls umgesetzt wurden
Kontext: Tödliche Unfälle	Erwähnung anderer Unfallopfer
Verkehrssicherheit	Die Verkehrssicherheit wird thematisiert
Verkehrspolitik / Politik	Die lokale / nationale Verkehrspolitik wird thematisiert
Sicherheitsrisikos für VVT	Es werden Risiken für VVT im Verkehr thematisiert
Identität	
Identität und demografische Merkmale der MVT	Siehe Codebezeichnung
Identität und demografische Merkmale der VVT	Siehe Codebezeichnung
Hintergründe zur den VVT	Erwähnung persönlicher Informationen zu den getöteten VVT
Folgen für die MVT	Folgen des Unfalls für die MVT

Folgen für die VVT

Folgen des Unfalls für die VVT

Erfahrungscodes

Grammatik

Aktive Satzstruktur	Siehe Codebezeichnung
Passive Satzstruktur	Siehe Codebezeichnung
Handeln der MVT	Das Handeln der MVT wird beschrieben
Handeln der VVT	Das Handeln der VVT wird beschrieben

Vokabular

MVT	Begriffe für die MVT
VVT	Begriffe für die VVT
Event	Begriffe für den Verkehrsunfall

Quelle: Eigene Darstellung