

# Hans Jöri und Benedikt von Hebenstreit

## Die Bedeutung der Medien in der Verkehrssicherheitsarbeit heute

*Die Berichte über den Strassenverkehr in den Print- und Telemedien leisten nur selten einen Beitrag zur Hebung der Verkehrssicherheit. Häufig erzielen sie eine gegenteilige Wirkung, in dem sie das Bewusstsein der Leser, Hörer und Seher für die Gefahren des Strassenverkehrs in unerwünschter Weise beeinträchtigen. Gleiches gilt auch für die Werbetexte.*

Das sichere und umweltfreundliche Verhalten der Menschen im Strassenverkehr als Fussgänger, Velofahrer und Motorfahrzeuglenker hängt neben der körperlichen und geistigen Eignung, der Kenntnis der Verkehrsregeln und dem Ausprägungsgrad des Verkehrssinns sowie – beim Führen von Fahrzeugen – neben der Fahrzeugbeherrschung auch von ihren Einstellungen und Meinungen ab. Diese entstehen durch Lernen am Modell, durch eigene Erfahrungen und nicht zuletzt auch durch Berichte in den Massenmedien.

Analysiert man die Texte in den redaktionellen Teilen der Medien, so lassen sich diese unter dem Aspekt der *Verkehrssicherheit* – also je nachdem wie sie das Unfallrisiko der Seher, Hörer oder Leser beeinflussen – in zwei Gruppen einteilen:

- Berichte im redaktionellen Teil, welche das Unfallrisiko minimieren sollen. Im Folgenden als «*sicherheitsfördernde Berichte*» bezeichnet.
- Berichte im redaktionellen Teil, welche das Unfallrisiko – meist allerdings nur indirekt – steigern. Im Folgenden als «*sicherheitsbeeinträchtigende Berichte*» bezeichnet.

Daneben findet sich in den Medien auch Werbung, die man ebenfalls in gleicher Weise einteilen kann:

- Werbung, die das Unfallrisiko nicht negativ beeinflusst. Diese wiederum kann im Hinblick auf die Sicherheitseinstellungen entweder eine *neutrale Werbung* oder manchmal sogar eine *sicherheitsfördernde Werbung* sein.
- Werbung, die das Unfallrisiko steigert, also als «*sicherheitsbeeinträchtigende Werbung*» zu bezeichnen ist.

Derartige Berichte und Werbetexte können sowohl in den Printmedien als auch in den Telemedien erscheinen. Wegen der knappen Referatszeit kann nicht umfassend auf beide Medienarten eingegangen werden. Deshalb beschränken sich die folgenden Ausführungen bezüglich der Redaktionellen Berichte auf die Printmedien, jene bezüglich der Werbung nur auf die Telemedien und hier speziell das Fernsehen.

### 1 Die redaktionellen Berichte in den Printmedien

Hier sind wieder zu unterscheiden die Tageszeitungen, Wochenzeitungen und Illustrierten einerseits und die Fachzeitschriften andererseits.

#### 1.1 Tageszeitungen, Wochenzeitungen, Illustrierte

Um einen Überblick über diese Beiträge zu gewinnen, wurden einschlägige Berichte und Werbetexte gesammelt, die in einem Zeitraum von einem halben Jahr erschienen sind. Die Berichte stammen ausschliesslich aus deutschsprachigen Printmedien. Die Auswahl der Tageszeitungen, Wochenblätter und Illustrierten erfolgte nach dem Zufallsprinzip: Von den im «KROLL» – dem Taschenbuch der deutschen Motorpresse – aufgeführten einschlägigen Publikationen wurde jede fünfte ausgewählt und zwar so lange, bis die Zahl von 25 Tageszeitungen, 15 Wochenblättern und 10 Illustrierten erreicht war. Ausserdem sind wahllos auch einige ältere Zeitungen und Zeitschriften durchgesehen worden. Dies erlaubt Aussagen nicht nur über den Status quo, sondern gibt auch Hinweise über die Entwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Presse im Laufe der Jahre. Nicht in die Erhebung mit einbezogen sind reine Berichte über motorsportliche Ereignisse und Testberichte über neue Motorfahrzeuge.

Parallel dazu wurden speziell jüngere Motorfahrzeuglenker befragt, welche Meinungen und Einstellungen sie mit Hilfe der Massenmedien entwickelt haben. Zwar ist die Zahl der Interviewten zu klein, um statistisch signifikante Aussagen gewinnen zu können. Wertet man die Befragungen jedoch kasuistisch aus, so ergeben sich doch ganz interessante Hinweise.

Bei dieser Erhebung zeigt sich, dass durch die Berichte in den Medien fast nie eine positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit zu erwarten ist. Oft haben sie zwar eine hohe Akzeptanz, ihre Wirksamkeit in Richtung Hebung der Verkehrssicherheit ist aber meist gleich Null. Ja ganz im Gegenteil erfolgt hier eher eine negative Konditionierung. So verführt der insbesondere in Deutschland und Österreich häufig anzutreffende Begriff der «Radarfallen» eher zur Meinung, Tempolimiten seien eine Schikane der Behörde und nur dazu da, um abzukassieren. Zur Schaffung einer Einsicht, dass es im Interesse der Verkehrssicherheit unerlässlich ist, sich an Tempolimiten zu halten, führen solche Berichte nicht. Andererseits schaffen manche Berichte auch ein unangemessenes Sicherheitsgefühl beim Leser, wie später an einigen Beispielen noch zu zeigen sein wird.

Teilt man nun die in den redaktionellen Teilen der oben genannten jüngeren Printmedien vorgefundenen 381 Berichte nach den ebenfalls bereits oben genannten Kriterien ein, so ergibt sich folgendes Bild:

Häufigkeit von Berichten in den Printmedien:

Art der Berichte	Häufigkeit	
Sicherheitsfördernde Berichte	31	8%
Sicherheitsbeeinträchtigende Berichte	350	92%

Unter den in der Rubrik «Sicherheitsbeeinträchtigende Berichte» enthaltenen Meldungen dominieren die Berichte über Unfälle, die vom Fahrer ausgelöst wurden (79% aller insgesamt erfassten Berichte). Die restlichen Berichte handeln zumeist von den schon zitierten Schikanen der Polizei.

Wegen der beschränkten Redezeit ist es unmöglich, auf diese Auswertung ausführlicher einzugehen. Es können nur einige wenige weitere Beispiele gebracht werden. Ausgewählt wurde dazu unter den Lesern die Zielgruppe der jungen Fahranfänger im Alter von 18 bis 20 Jahren. An ihrem Beispiel soll gezeigt werden, wie Pressemeldungen zu falschen, im Sinne der Verkehrssicherheit unerwünschten Einstellungen führen können. Zu diesem Zweck wird nun an Hand einiger Schlagzeilen aufgezeigt, welche psychischen Prozesse – Überlegungen – durch sie bei der Zielgruppe ausgelöst werden können.

#### Was junge Menschen heute in der Tagespresse über den Strassenverkehr erfahren und welche Konsequenzen sie daraus ziehen

Dazu einige willkürlich ausgewählte Schlagzeilen:

- Parkschadenstreit mit tödlichem Ausgang
- Fahrweise nicht genehm: Schweizer erstochen
- Wildwest in Bad Endorf: Mit Pistole Kampf um den Parkplatz
- Überholwütiger Messerstecher: Rivalenkampf auf der Autobahn
- Schüsse und Schläge nach Lichthupenzeichen: Prügelei unter Verkehrsteilnehmern
- Riesenschlägerei bei Parkplatzsuche

Ganz abgesehen davon, dass es sich bei den von der Presse gross herausgestellten Delikten keineswegs um Regelfälle sondern um ausserordentlich seltene Ereignisse handelt, zeigt auch die überwiegende Mehrheit der jungen Menschen keine solchen aggressiven Tendenzen. Deshalb sagen sich die jungen Fahranfänger: «Ich bin keiner, der mit dem Revolver oder Messer unterwegs ist oder sich gerne prügelt.»

Aber auch bestimmte Altersgruppen kommen in den Schlagzeilen öfter vor, wie die folgenden Beispiele zeigen:

- Grossvater als Kindermörder
- 80 Jahre und noch immer Automobilist: Zwei Tote

- Vier Schwerverletzte: Trotz hohem Alter noch Führerausweis
- Pensionsreifer Grossindustrieller tötet drei Kinder
- Schlaganfall am Lenkrad: Senior und zwei Enkelkinder tot

Und auch hier ist die Reaktion der jungen Fahranfänger eine ganz natürliche: «Ich bin kein seniler alter Greis»

Schliesslich liest der Jugendliche in der Zeitung auch solche Berichte:

- Sechs Tage Führerschein und schon tot
- Neulenker-Unfall: Alle vier Insassen schwer verletzt
- Er wollte es der Freundin beweisen: Jetzt sind beide tot
- Jugendlicher Leichtsinns: Die Unfallursache Nummer Eins

Und da sagt sich der junge Mensch: «Ich habe vor, anständig zu fahren und nicht zu rasen; ich bin weder ein Raser noch ein Rowdy»

Dazu zeigen im übrigen einschlägige verkehrswissenschaftliche Untersuchungen, dass sich die jungen Fahranfänger in den ersten sechs bis acht Wochen nach der Führerausweisprüfung meist an die Tempolimits halten. Nur einige wenige rasen nach der Prüfung sofort mit bis zu 200 km/h durch die Gegend. Erst allmählich lernt der junge Fahranfänger durch Lernen am Modell – diesmal nicht durch die Medien, sondern durch das Vorbild der anderen Verkehrsteilnehmer – ein unerwünschtes Verhalten bzw. erwirbt die falsche Meinung: Man kann doch schneller fahren als erlaubt, Übertretung von Tempolimits ist nicht gefährlich.

Aus solchen Schlagzeilen bildet sich bei den jungen Fahranfängern die Meinung: Verkehrsunfälle werden in erster Linie verursacht von

- Gewalttätig-Aggressiven
- Senilen Alten und
- Rasern und Rowdys

Sie schliessen daraus: «Da ich nicht zu diesen drei Gruppen von Menschen gehöre, die Verkehrsvoorschriften ohnehin kenne und keine Schwierigkeiten mit der Fahrzeugbedienung habe, brauche ich auch nicht viel Ausbildung.»

Eine Einstellung, die noch verstärkt wird durch Schlagzeilen wie diese:

- Schimpanse fährt Motorrad [Bericht über ein neues Programm im Zirkus Krone]
- Charlie lenkt Porsche sicher durch alle Gefahren [Bericht über einen neuen Film, in dem ein Affe Auto fährt]

Die Folge davon sind die bekannten *Minimalisten*: Sie sind nicht bereit, sich einer gründlichen Ausbildung zu unter-

