

IM INTERVIEW:  
DIRK  
SCHNEIDEMESSER



Foto: privat

ist Verkehrsforscher am Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung (IASS) Potsdam.

Gesellschaft / Alltag

11. 5. 2021

DAS INTERVIEW FÜHRTE



ANJA KRÜGER

Wirtschaftsredakteurin

THEMEN

#Mobilitätswende, #Verkehrsunfälle,  
#Fußgänger, #Tempolimit

Verkehrsforscher über Sprache

## „Die Straße war mal für Kinder“

Berichte über Verkehrsunfälle halten die Schuld häufig von Autofahrern fern. Laut Dirk Schneidmesser prägt das unser Bewusstsein.



Junge spielt alleine Fußball auf der Straße

Foto: imago/blickwinkel

**taz: Herr Schneidmesser, Sie sagen, Sprache hält die Mobilitätswende auf. Wieso?**

**Dirk Schneidmesser:** Die Sprache spiegelt die Einstellung zum öffentlichen Raum und zum Auto wider. Wir haben seit fast einem Jahrhundert über die Sprache die Daseinsberechtigung des Autos verinnerlicht und tief in uns verankert. Noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts war die Straße ein Ort, wo Kinder gespielt haben, wo man seinen Nachbarn begegnet ist, wo man auch Handel getrieben hat. Es gab Verkehr, aber das war eine von vielen Aktivitäten. Heutzutage haben wir die Vorstellung, die Straße ist da für einen einzigen Zweck, und das ist sogar verankert in unserer Gesetzgebung: den motorisierten Verkehr.

**Die Straße ist also ausschließlich fürs Auto da?**

Genau. Wenn man in die Geschichtsbücher schaut, ist es dazu durch eine konzertierte Aktion von Menschen gekommen, die meinten, das Auto ist die Zukunft, wir müssen unser Land, unseren öffentlichen Raum nach den Bedürfnissen des Autos ausrichten. Daraus folgte die Überzeugung: Wir müssen in Kauf nehmen, dass Menschen verletzt oder gar getötet werden. Die müssen wir von der Straße weghalten, damit der Autoverkehr nicht gestört wird. Nehmen wir das Beispiel Spielplatz: Ein Spielplatz ist im Grunde genommen ein Ort, wo wir Kinder hinschicken können, damit wir sie nicht an der Leine haben müssen, wo sie ungefährdet sind, spielen können. Spielplätze haben wir, weil die Straße unsicher wurde für Kinder.

**Haben die Menschen anders gesprochen, als das Auto die Straße noch nicht dominierte?**

Ja. Das kann man noch hören, wenn man ältere Menschen fragt. Ein Bekannter von mir hat erzählt, dass seine Mutter früher zu ihm und seinem Bruder sagte: „Geht runter und spielt auf der Straße.“ Die Kinder waren um die fünf Jahre alt. Diesen Satz würde heute wahrscheinlich niemand zu so kleinen Kindern sagen. Denn „die Straße“ hat eine andere Bedeutung.

### **Wie blockiert die Sprache die Verkehrswende?**

Wir reden zum Beispiel von einer gesperrten Straße, wenn ganz vielfältige Aktivitäten dort passieren. Unser Institut, das IASS Potsdam, hat im vergangenen Jahr gemeinsam mit dem Bezirksamt in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg einen Prototyp für eine temporäre Spielstraße entwickelt. Das ist eine für einen Tag pro Woche autofreie Straße. In Coronazeiten brauchen die Menschen mehr Raum, wenn sie nicht in die überfüllten Parks gehen sollen. Diese Straßen wurden oft beschrieben als „gesperrte Straße“. Da haben wir ganz schön gezuckt. Denn genau das Gegenteil ist der Fall: Wir haben die Straße geöffnet, damit die Menschen dort Sport machen, sich auf der Straße aufhalten, etwas essen können.

### **Auch wenn das Auto stillsteht, wird ihm viel öffentlicher Raum zugestanden.**

Das Parken an sich ist ein absurdes Phänomen. Stellen wir uns mal vor, wir lagern etwas anderes im öffentlichen Raum: Ich montiere ein Schloss an meinen Kühlschrank und stelle ihn an den Straßenrand. Das klingt absurd, aber das ist eine ähnliche Praxis. Autos werden im öffentlichen Raum gelagert. Das Wort „parken“ normalisiert dieses Verhalten. Wir hinterfragen diese Praxis nicht. Dabei ist das die Privatisierung des öffentlichen Raumes. Ein Parkplatz kostet bei der Einrichtung bis zu 5.000 Euro, im Unterhalt bis zu 300 Euro im Jahr in urbanen Räumen. Die Anwohnerparkgebühren spiegeln diese Kosten nicht wider. Der öffentliche Raum ist viel zu wertvoll, um Privatautos gratis oder nahezu gratis dort abzustellen.

### **Sie kritisieren die Beschreibung von Unfällen. Was ist falsch an: „Radfahrer:in prallt gegen Auto“?**

Wir wissen aus den Unfallstatistiken, dass die überwiegende Mehrheit der Kollisionen vom motorisierten Verkehr verursacht werden. Aber in Polizeiberichten oder in der Berichterstattung der Presse wird das oft so dargestellt, als ob die Radfahrenden oder die zu Fuß Gehenden falsch gehandelt haben, dass sie an einem Ort waren, an dem sie nicht hätten sein sollen. Das ist keine böse Absicht, aber wir haben uns so daran gewöhnt, dass die Straße für den Autoverkehr da ist, dass wir denken: Da war ein Fußgänger, was hatte der da überhaupt zu suchen?

### **Spiegelt das die Machtverteilung im Verkehr?**

Ja. Die Sprache zeigt, wer berechtigt ist, Platz für sich in Anspruch zu nehmen. Das ist der Kern der Machtfrage. Wir sagen: „Die Fußgängerin wurde angefahren“ statt „Die Autofahrerin fuhr die Fußgängerin an“. Oft werden Autos und Autofahrende als Naturphänomen dargestellt und Fußgänger oder Radfahrende als Ausnahmen, deren Berechtigung subtil infrage gestellt wird.

### **Sie vermeiden das Wort „Unfall“. Warum?**

Das Wort „Unfall“ hat eine verharmlosende Wirkung, Kollision trifft besser zu. Ein Unfall ist unerwartet, ist eine Ausnahme. Aber es passieren tagtäglich schwere Unfälle. Unser Verkehrssystem ist so aufgebaut, dass wir das in Kauf nehmen. Wir wissen, dass dieses Jahr in Deutschland höchstwahrscheinlich um die 3.000 Menschen durch Verkehrsgewalt getötet werden. Es ist schwierig, das als unerwartet oder Ausnahmen zu beschreiben – was wir aber mit dem Wort Unfall ein Stück weit tun.

### **Sie bezeichnen das normale Unfallgeschehen als Verkehrsgewalt?**

Ja. Ein normales Unfallgeschehen, was soll ich mir darunter vorstellen? Da denke ich nicht an Knochenbrüche, Blut auf der Straße oder Ähnliches. Aber das sind die tatsächlichen Folgen von Kollisionen. Deswegen sollten wir auch von Gewalt reden. Gewalt ist etwas, was wir gesellschaftlich nicht wollen, wogegen wir als Gesellschaft etwas unternehmen möchten. Und tatsächlich können wir eine ganze Menge dagegen tun, zum Beispiel die Höchstgeschwindigkeit herabsetzen.

### **Kann eine andere Sprache die Verkehrswende voranbringen?**

Das könnte sie. Es gibt eine US-amerikanische Studie, bei der 999 Probanden mit drei unterschiedlichen Versionen eines Berichts über eine Kollision zwischen einer Fußgängerin und einer Autofahrerin konfrontiert

wurden. Je nachdem, ob der Fokus auf der Fußgängerin oder der Autofahrerin lag, änderte sich die Beurteilung, was man gegen die Kollision tun könnte. Lag der Fokus auf der Autofahrerin, wurden die Probanden zum Beispiel offener für Tempolimits.

Bekommen Menschen weitere Informationen – etwa wie viele Kollisionen dieser Art es auf dieser Straße oder landesweit gibt und welche Rolle die Infrastruktur dabei spielt –, dann reagieren sie viel offener und befürworten Veränderungen an der Infrastruktur stärker. Das zeigt, dass die Sprache, mit der wir über Mobilität und die Stadt reden, Handlungsoptionen öffnet oder schließt. Meine These ist, wenn wir nicht von Parkplätzen reden, sondern von Autolagerflächen, ändern sich die Diskussionen. Das Gespräch darüber, ob wir diese Flächen für private Autos, für Radwege oder als Aufenthaltsraum für Anwohnerinnen und Anwohner brauchen, würde ganz anders verlaufen.

### **Britische Forscher veröffentlichen bald Leitlinien für die Verkehrsberichterstattung. Was schlagen sie vor?**

Es geht darum, die Handlungsmacht im Verkehr richtig zuzuschreiben, zu sagen, wer aktiv und wer passiv ist. Wir wissen aus kommunikationswissenschaftlichen Studien, dass die Schuldzuschreibung darüber erfolgt, ob ein Akteur aktiv oder passiv dargestellt wird. Wenn Autofahrende als Naturphänomen dargestellt werden, das immer da ist, dann ist es schwierig, zu dem Punkt zu kommen, dass sie vorsichtiger fahren müssen, um nicht die Fußgängerinnen anzufahren. Autofahrenden muss eine aktivere Rolle zugeschrieben werden.

### **Deutsch ist Ihre zweite Sprache, Englisch Ihre erste. Gibt es große Unterschiede in der Beschreibung von Verkehr?**

Es gibt viele ähnliche Beschreibungen in Polizeiberichten und Zeitungsartikeln. Deutschland ist heute ähnlich wie die USA und Großbritannien ein Autoland. Das spiegelt auch unsere Sprache wider.

---

Diesen Artikel findet man online hier:

<https://taz.de/Verkehrsforscher-ueber-Sprache/!5766200/>