

Thomas Peter Carstensen
Kriminologisches Seminar, Christian-Albrecht-Universität
Kiel

Der Aufsatz beschäftigt sich mit (abweichendem) Verhalten auf dem Gebiet des Straßenverkehrs in einer stark eingegrenzten, dramatischen Situation, in der das sonst komplexe Verkehrsverhalten auf eine zentrale Frage konzentriert war. Es wird ein soziologisches Interesse an dieser Situation aufgezeigt, das auf die methodischen Handlungen von Verkehrsteilnehmern abstellt, auf deren Darstellungspraktiken, die bei Beobachtern ihr Verhalten als erlaubt darstellen und auf Kategorisierungsmittel.

Juristisch-kriminologische Ebene

Die in Schleswig-Holstein und Nord-Niedersachsen Anfang des Jahres 1979 anlässlich der sogenannten Schneekatastrophe(n) in Kraft gewesenen Fahrverbote zeigen insofern Problemstellungen auf, als

- (a) sich die erlassenden Landräte etc. über den Umfang nicht einig waren, d. h. erhebliche Schwierigkeiten bei der Abgrenzung verbotenen und erlaubten Fahrens hatten¹ und
- (b) die empirische Frage danach auftauchte, wer „trotzdem“ fuhr².

Juristische Probleme gibt es bei der rechtlichen Qualifizierung der Fahrverbote (sowohl in der korrekten Ableitung wie in der konkreten Ausgestaltung³) sowie bei der Vorfrage, ob überhaupt eine sanktionsbewehrte Norm notwendig gewesen wäre. Weitere Probleme liegen in der angekündigten Sanktionsdrohung (bis 1000 DM Bußgeld), die so nie realisiert worden ist, und folgen besonders aus den theoretisch erwartbaren (aber ebenfalls kaum realisierten) erhöhten Kontroll- und Sanktionswahrscheinlichkeiten. Deterrence-Forscher mögen hier ein Feld sehen, aber es ist (wieder) viel komplizierter.

Aus den letzteren Problemen folgt unter anderem, daß wieder einmal Fragen der Normgeltung angesprochen sind: Dunkelfelder hat es, unabhängig von den Abgrenzungsproblemen, sicher in beträchtlichem Ausmaß gegeben. Der angestrebte (und erreichte) Zweck der Fahrverbote, die

Straßen weitgehend freizuhalten, kann wieder nur über die verschiedenen Formen der Präventivwirkung des Nichtwissens erzielt worden sein (muß man noch Popitz zitieren?); der (zumindest vorgebliche) Anspruch der Normen auf totale Einhaltung und Befolgung wurde wieder (wie immer) nicht realisiert. – Aber das ist alles längst bekannt.

Soziologische Ebene

Die Ebene des konventionellen soziologischen Interesses an Normen kann man schnell wieder verlassen, wenn man die Vorstellungen verläßt, daß Verhalten regelgeleitet (oder auf Regeln gegründet) sei,⁴ man annimmt, daß regelmäßige, zusammenhängende Muster des sozialen Lebens von Laien wie professionellen Soziologen in genau denselben Begriffen beschrieben und erklärt werden, und man sieht, daß regelmäßige Erscheinungen als produzierte Erscheinungen behandelt werden müssen (Zimmerman/Wieder 1971, S. 288 f; Zimmerman 1978, S. 86 f.). Damit wird auch die Vorstellung verlassen, es ginge nur darum, genaue Klassifizierungen mittels vorhandener Begriffe vorzunehmen (Zimmerman 1978, S. 87) oder um Kausalerklärungen mittels Normen. Der Weg weg von solchen üblichen Analysen wird hier dadurch erleichtert, daß überhaupt kein elaborierter Regelsatz vorhanden ist, auf den zurückgegriffen werden könnte – solche Fahrverbote waren bislang weder juristisch noch praktisch ausgearbeitet. Somit ist leichter als sonst die Möglichkeit eröffnet, den *Gebrauch* einer speziellen Norm „als Phänomen sui generis“ zu erforschen (Zimmerman 1978, S. 87).

Soziologisch wird bei Fahrverboten unter anderem die Frage interessant, wie der Beobachter, sei er professionell daran interessiert (Polizist, Katastrophenschützer oder Soziologe) oder „nur“ als Laie⁵ (der am Fenster steht und sich ärgert, gegebenenfalls zur Anzeige schreitet, selbst fährt, oder schlicht zusieht), unabhängig von seinen praktischen Interessen, ad hoc entscheidet, ob ein vorbeifahrendes Fahrzeug nun fahren *darf* oder nicht.

Ist die *Alltagswelt* Forschungsgegenstand, so werden die Praktiken der Mitglieder zum Thema. Für diesen Bericht sind nur die Praktiken einiger Mitglieder verfügbar; es fehlen die Ebenen der unmittelbar Beteiligten, also „verbotenerweise Fahrenden“ (sollte man sich diese Ebene gar qua Survey verfügbar machen?) und es fehlt die Ebene der juristischen Verarbeitung (soweit ersichtlich, fehlt es dafür völlig an Material). Es bleibt nur die Ebene des Beobachters verfügbar (der in der konkreten Situation eben nicht nach Motiven, Erläuterungen etc. rückfragen kann).

Jetzt einige *Prämissen*:

Der Prämissenteil muß etwas länger werden, da hierzulande kaum Vertrautheit damit vorausgesetzt werden kann. Wer's nicht glaubt, möge ihn überfliegen und sich gleich dem Teil zuwenden, der die Praktikabilität der Prämissen prüft. Auf eine theoretische Ableitung oder gar eine der so beliebten „Einordnungen“ wurde bewußt verzichtet. Es sei allenfalls noch ein Hinweis auf das verstreute Werk von Howard Schwartz erlaubt oder auf die Arbeitsbibliographie bei Weingarten/Sack/Schenkein (1976).

1. Versucht ein Beobachter, für ein vorbeikommendes Fahrzeug die Beschreibungen „darf“ und „darf nicht“ (. . . trotz allgemeinem Fahrverbot fahren) zu produzieren und seine Beschreibungen mit Erklärungen zu versehen⁶, so betreibt er Kategorisierungen. Dazu braucht er Kategorisierungsmöglichkeiten, d. h. einen Kategoriensatz und die Anwendungsregeln. Vorher muß er aber entscheiden, mit welcher Kategorisierungsmöglichkeit er es überhaupt versuchen will, denn man kann nicht „sehen, ob's paßt“ (das „darf“ oder „darf nicht“). (Zu „membership categorization devices“ vergleiche Sacks 1972a, S. 32).

Jede menschliche Aktivität ist mit Hilfe der Methoden, durch die sie hergestellt wird, beschreibbar, und nur methodische Aktivitäten sind beschreibbar (Sacks 1972a, S. 37; man möge Beschreibungsprobleme und Validierungsprobleme so auseinanderhalten, wie es Sacks so konsequent tut).

2. Der Beobachter, der ein vorbeifahrendes Fahrzeug beobachtet und beschreiben will, ob dies eine „verbotene“ oder eine „erlaubte“ Fahrt ist, muß dies auf einen Blick tun. D. h., er muß auf einen Blick ein soziales Geschehen beschreiben, das länger dauert als die Zeit für den Blick (Sudnow 1972, S. 259), mit Hilfe des einen Blicks Handlungen koordinieren, routinisierte soziale Interaktionen vornehmen usw., je nach seinen praktischen Interessen.

3. Da es immer ein Klassifikationsproblem bei der Klassifizierung von Aktivitäten gibt, weil es endlose Möglichkeiten gibt, sie zu beschreiben (Sudnow 1972, S. 278) bzw. wenn es nur wenige Möglichkeiten für Handlungsverläufe gibt, ist dann die Herstellung und Entdeckung von Erscheinungen auf diese Möglichkeiten beschränkt. Die relevante Sammlung von Formulierungen für Aktivitäten beschränkt sowohl die Arbeit bei der Herstellung von Erscheinungen wie die Praktiken, sie zu überprüfen (Sudnow 1972, S. 279). Das heißt konkreter, es gibt unendlich viele Möglichkeiten, eine beobachtete Fahrt zu beschreiben (rein physikalisch, nach Verkehrsarten, Fahrweisen, -zielen, Geschwindigkeit, usw.), über die man sich normalerweise kaum Gedanken macht (die aber gleichwohl immer vorhanden sind). Wenn aber Fahrverbote bestehen, so sind für viele praktische Zwecke

die Möglichkeiten beschränkt auf „darf“ und „darf nicht“. Die Perspektive des Beobachters ist dann auf diese beiden Möglichkeiten beschränkt.

4. Allgemein sehen Mitglieder einen Blick als „perfekt“, als für die vorliegende Situation als genügend an (Sudnow 1972, S. 261). D. h., es gibt dabei keine allgemeinen Wahrheits-Fragen (ob der nun „wirklich“ fahren durfte) man entscheidet abschließend, und handelt auf der Basis seiner praktischen Absichten.

Mitglieder mögen die Fragen nach dem Warum (der Fahrt etc.) für sich beantworten; dem skizzierten soziologischen Interesse stellen sich diese Fragen nicht; es interessiert sich nur dafür, wie Mitglieder ihre Welt sehen, beschreiben und erklären (Zimmerman/Wieder 1971, S. 289). Erklären sie es mit Motiven oder Gründen, so ist es gut. Motive sind im übrigen eine praktische Leistung *desjenigen*, der sie als *in* anderen vorhanden) beschreibt (s. Blum/McHugh 1971, S. 98–109 u. ö.)

5. Weiter wird gesagt, daß andere als physische Erscheinungen für die Sammlung von relevanten Aktivitäts-Formulierungen verantwortlich sind. Dies vor dem Hintergrund, daß die Herstellung und das Erkennen von Erscheinungen von Personen in sozialen Situationen Empfänglichkeit für zeitliche Arrangements und für eine interne Zeit-Struktur solcher Aktivitäten erfordert (Sudnow 1972, S. 262). Das hieße, daß Leute, die trotz allgemeinem Fahrverbot eine Fahrt unternehmen, mit dieser Fahrt, für andere auf einen Blick erkennbar, den anderen relevante Formulierungen für diese Fahrt (als erlaubt, wenn möglich) liefern müssen. Dabei werden sie angesichts der besonderen Situation wahrscheinlich versuchen müssen, weitgehend mit physischen Erscheinungen auszukommen, da sonst kaum konkrete Interaktion stattfinden kann. Jedenfalls müssen sie aber reflexiv auf das vorhandene Fahrverbot Bezug nehmen.⁷

6. Insoweit Mitglieder methodisch handeln, beziehen sie in ihrem Verhalten explizit eine Orientierung auf die mögliche Beobachtung untereinander mit ein, die dann wieder Ausgangspunkt für weitere Interaktionen sein kann. (Selbst die problematischen Fälle – Leute, die nicht methodisch handeln – werden dann in Begriffen, die das vorhandene Bezugssystem erhalten, beschrieben; sonst sind sie kaum beschreibbar.)

Das angesprochene Setting „Fahrverbot“ ist deshalb so besonders interessant, weil es hier bislang keinen elaborierten Regelsatz gibt, auf den rekurriert werden könnte.

Im folgenden soll geprüft werden, inwieweit Handelnde die Situation in der sie sich befinden erklären bzw. Erklärungen anbieten, ohne daß sie sich darauf verlassen müssen,

daß ihnen bei Rückfragen eine akzeptable Erklärung einfallen wird. Die Rückfragen sind ja überhaupt nur dann erforderlich, wenn Anlaß dazu besteht. Der Anlaß kann bereits durch die hier gesammelten Erscheinungen und Vorgehensweisen ausgeräumt werden (bei Krankenwagen fragt schon niemand, und bei Milchwagen tat es auch keiner). Der Gag ist doch gerade, daß es auch ohne totale Kontrolle funktionierte und ohne perfekte, alle Erkenntnismöglichkeiten nutzende Verfahrensweisen, wie so meist im Alltagsleben. Das Pejorative an Begriffen wie „Alltagstheorien“ stammt ja gerade von positivistisch orientierten (Kriminal-) Soziologen (wie etwa Opp), die damit wohl nur ihre überlegene wissenschaftliche Sichtweise anbieten wollen. Das Alltagsleben pflegt aber gleichwohl sehr kunstvoll vor sich zu gehen, wenn man sich nur dafür interessierte, *wie* es denn läuft.

Die Praktikabilität der hier skizzierten Prämissen der Ethnomethodologie soll im folgenden Teil vorgeführt werden — als *eine* mögliche Form der Beschreibung.

Die folgenden *Beobachtungen* beruhen auf eigenen Wahrnehmungen aus der Zeit Anfang 1979 in Schleswig-Holstein, als wegen des vielen Schnees Fahrverbote erlassen worden waren, insbesondere auf verschiedenen Beobachtungen des Straßenverkehrs zu dieser Zeit, Diskussionen mit Freunden und der Verfolgung der Darstellung in den Massenmedien. Gerade wegen der Abhängigkeit (fast) aller vom eigenen Fahrzeug hatte die Thematik die Köpfe aller beherrscht. Als empirische Basis muß insoweit auf die Kenntnis aller, „die es miterlebt haben“, verwiesen werden. Für andere mag zumindest die zeitweilige Relevanz des Themas kaum nachvollziehbar sein.⁸

Zunächst soll untersucht werden, inwieweit davon ausgegangen werden kann, daß die untersuchte Gruppe — Fahrzeugführer, die trotz allgemeinem Fahrverbot unterwegs sind — sich auf physische Erscheinungen verläßt. D. h. sie handeln im Vertrauen auf physische Erscheinungen, aus denen allein der mögliche Beobachter schon schließen kann, daß er, der Beobachtete, fahren „darf“. Die Verbindung der Tatsache, daß sie fahren, mit physischen Erscheinungen, die die Fahrt begleiten, stellt die gesamte Erscheinung her, die in der konkreten Situation (allgemeines Fahrverbot) den Schluß beim Beobachter produziert, daß er „fahren darf“.

Empirisch liefert der *Fahrzeugtyp* den ersten Parameter. Der hat drei Ausprägungen:

1. „amtliche Fahrzeuge“, d. h. zumindest mit amtlichen Kennzeichen, meist auch deutlich als Sonderfahrzeug zu erkennen (Polizei, Feuerwehr, Krankenwagen, Militär, THW, Post, Stadtbusse). Diese Gruppe wird meist sofort aus der Begutachtung herausgenommen, als gar nicht erst tangiert.
2. Lkw, die meist hinsichtlich des Versorgungsguts, das in

ihnen transportiert wird, gut zu erkennen sind. Zumindest eingegrenzt auf diese Fälle ist der generelle Schluß *ja* („darf“).

3. Pkw. Hier ist der generelle Schluß *nein* („darf nicht“), denn es sind meist keine besonderen Erscheinungen zu erkennen; wenn doch, dann sind es solche der Gruppen 1. und 2.

Sonstige Fahrzeuge werden weiter nicht beachtet, d. h. Motorräder fallen wohl unproblematisch unter 3., Nicht-Kfz werden als überhaupt nicht relevant angesehen. Die Ausprägungen 2 und 3 sind gegen 1 recht genau abgrenzbar, zwischen 2 und 3 gibt es dagegen fließende Übergänge (Kombis).

Der Parameter liefert nur eine erste, generelle Vermutung. Es gibt folgende Mängel:

1. Bei vielen erkennbaren Besonderheiten der Erscheinung gibt es über die grundsätzliche Zuordnung hinaus Einordnungsprobleme, wenn man das „Dürfen“ an der weiteren, implizit oder explizit vorhandenen Beschreibung „lebensnotwendige Fahrt“ überprüfen will (Leichenwagen, Zentralheizungsbau, norwegische Fischtransporter etc.).

2. Gerade in Hinblick auf diesen Punkt kann man weiter bei jedem Einzelfall darüber streiten, ob die Bedingung „lebensnotwendige Versorgung“ (die wohl relativ fraglos an sich ist) auch erfüllt ist: nimmt man es sehr streng, bleibt kaum noch etwas übrig; bei anders formulierten Ausnahmen gibt es ebenfalls kaum lösbare Subsumtionsprobleme, die oft allein von der physischen Erscheinung her kaum noch zu lösen sind. Auf deren Basis aber müssen weitere Anwendungsregeln herangezogen werden (Beispiel Arzneimittel-, Heizöl-, Brot-Fahrten). Bei jedem Fahrzeug aber, das mit den vorhandenen Insignien eine Fahrt unternimmt, kann indes angenommen werden, daß sich der Fahrer darauf verläßt. Das heißt, es dürfte eine Vielzahl von Anwendungsregeln vorhanden sein (insbesondere, wenn offiziell keine oder nur wenige Ausnahmen explizit formuliert sind), die allesamt schöne Regreß-Probleme bieten.

3. Für Polizei, Feuerwehr, Krankenwagen und Schnee-Räumfahrzeuge sind kaum jemals Ausnahmen formuliert worden; hinsichtlich dieser Fahrzeuge/Fahrten scheint ein allgemeines Verständnis vorausgesetzt worden zu sein, das sie von allem „enthebt“ (und das auch allgemein akzeptiert wurde).

4. Für den öffentlichen Nahverkehr war die Lage ähnlich; meist wurde nur lapidar berichtet, ob sie überhaupt fahren (die Erhaltung des Produktions- und Arbeitsablaufs scheint fraglos gewesen zu sein); es wurde also kein Gedanke an

die Beschreibung ihrer Fahrten als „erlaubte“ verschwendet. Empirisch sind dagegen Ausnahmen für Ärzte und Tierärzte, gelegentlich sogar Beschränkungen von Taxenfahrten auf „lebensnotwendige“ (neben dem Nahverkehr) vorgekommen – letzteres allerdings möglicherweise auf Betreiben der Taxenunternehmer.

5. Weiterhin ist bei jeder Fahrt, die nicht bereits nach den vorhergegangenen Kriterien beschrieben werden kann, möglich, daß sonstige individuelle Rechtfertigungsgründe vorgelegen haben, ohne daß dies für den Beobachter bereits aus den Umständen erkennbar wäre, dieser aber aufgrund der eingegrenzten Situation bei Fahrzeugen ohne „Besonderheiten“ zu solchen Interpretationen neigt, die auch der entsprechende Fahrer beabsichtigt haben mag. Schließlich kann jeder Pkw-Fahrer mit kranken Angehörigen zum Krankenhaus unterwegs sein. Die expliziten wie impliziten „Ausnahmen“ sind jederzeit juristisch als Rechtfertigungsgründe formulierbar; es löst nur keine Probleme, da neben der erneuten Subsumtion insbesondere die bei Juristen so beliebten „Güterabwägungen“, hier im Rahmen der Notstandsprüfung, erforderlich sind. Ganz nebenbei müßte hier auch deutlich werden, daß von einer „objektiven Norm“ oder auch nur deren prinzipieller Erkennbarkeit jedenfalls in praktischen Situationen nicht die Rede sein kann.

6. Schließlich ist ebenfalls in jedem Einzelfall möglich, daß trotz der vorher geschilderten Anzeichen, die für „darf“ sprechen würden, trotzdem eine Fahrt vorliegt, die die aus den „Anzeichen“ erschießbaren „Ausnahmen“ nicht erfüllt, also „Mißbrauch“ vorliegt (so wurde berichtet, daß Feuerwehrfahrzeuge zum Brötchen-Einkaufen benutzt wurden, usw.). Solcherart Skepsis stieg bei den Beobachtern mit der Dauer des Verbots.

Daraus folgt das generelle Problem, ob man schon aus zumeist optischen oder sonstigen Anzeichen auf den „Erlaubnistatbestand“ schließen kann. Dies wird besonders dann deutlich, wenn man in der Gruppe 2 (Pkw) nach der Widerlegung der generellen Vermutung („darf nicht“) sucht, was man wohl zumeist bei den anderen beiden Gruppen, die die Vermutung für sich haben, nicht so leicht tut. Möglicherweise werden hier Strukturen von „Regel-Ausnahme-Verhältnissen“ wirksam.⁹

Für den Beobachter ist die Beobachtung „auf einen Blick“ erforderlich, die wie gezeigt indessen sehr pauschal ist und normalerweise auch gar nicht die Tiefe der gezeigten Ausdifferenzierung erreichen kann. Die Prüfung wird zumeist sehr schnell abgebrochen und dann den weiteren praktischen Absichten auf dem einmal erreichten Stand zugrundegelegt.

Es wurden die Kategoriensysteme mitsamt Anwendungsregeln gezeigt, die Mitglieder – aus der empirischen Beobachtung natürlich nur einige Mitglieder – benutzen und gleichzeitig entwickeln, um ein praktisches Problem zu entscheiden. Dies lebt von der Voraussetzung, daß die beobachteten Mitglieder methodisch handeln und die Benutzung und Anwendung ihrer Methoden auch vom *beobachtenden Mitglied* erwarten und sich in ihrem Verhalten darauf einstellen. Dazu kommt dann immer noch die Möglichkeit, daß die handelnden Mitglieder dies nicht tun (z. B. „rücksichtslos“ fahren). Das ist für das beobachtende Mitglied aber letztlich gleich, da es zunächst mit dem Kategoriensatz arbeitet und allenfalls für solche Fälle eine Residualkategorie einführt („der spinnt“), was aber nicht mehr heißt, als daß solcherart beschriebene Mitglieder ihr Verhalten nach anderen Methoden herstellen. Zum Teil orientieren sich aber auch noch Kandidaten für diese Gruppe an den vorherrschenden Bedingungen, wenn z. B. Pkw, an denen kein Anzeichen für „Ausnahmen“ zu erkennen ist, ausgesprochen vorsichtig und abtastend geführt werden, so daß deren Führer also das Fehlen von „Anzeichen“ wohl bewußt ist und ihr Verhalten bestimmt.

Zeitliche Parameter (vgl. Sudnow) sind in diesem beschriebenen konkreten Fall meist nur schwer zu entdecken; obwohl den Handelnden bewußt sein muß, daß Beobachter vorhanden sein können, scheinen sie sich doch weitgehend auf ihre äußere Erscheinung zu verlassen, aus der der Beobachter den richtigen (d. h. immer ihren) Schluß („darf“) ziehen kann. Es mag sein, daß der Handlungsablauf „Autofahren“ für zeitliche Parameter im Verhalten schon zu komplex, technisch ist – Sudnows Fußgängern sind dagegen nur wenige Handlungsmöglichkeiten eröffnet, die auch bestimmte zeitliche Strukturen aufweisen müssen, wenn ihr Verhalten für andere Interaktionsteilnehmer erkennbar sein soll; beim allgemeinen Fahrverbot geht es dagegen nicht so sehr um die Interaktion *im* Straßenverkehr (Abbiegen, Überholen, usw. – deren Untersuchung durchaus noch aussteht), sondern um den Charakter der Fahrt *an sich*.

Anmerkungen

- (1) Die Palette reichte vom einfachen unspezifischen allgemeinen Fahrverbot über Ausnahmen für Rettungs- und (lebenswichtige) Versorgungsfahrzeuge bis hin zu Ausnahmen für Berufsverkehr; konkrete Rettungs- und Raumdienste wurden dagegen nie erwähnt.
- (2) Statistisches Material gibt es (noch) nicht und wird es auch kaum geben können, da es, soweit bekannt, nur sehr wenige Anzeigen gegeben hat und den Behörden selbst die Rechtslage unklar war; außerdem handelt es sich nur um sicherheits-irrelevante Ordnungswidrigkeiten.
- (3) Die Öffentlichrechtler unter den Juristen haben diese Lücke auf ihrem (engen) Markt bislang wider Erwarten immer noch nicht genutzt; angesichts der Vorlaufzeiten bei allen Zeitschriften besteht aber noch Hoffnung.

- (4) Und wenn man dann etwa qua Regel soziale Ordnung finden will, d. h. qua abstrakter, aber gemeinsam vorhandener Regelbedeutung oder Symbol; noch einfacher wieder die Deterrence-Forscher – ihre Vorbilder in der Ökonometrie übertreffen sie noch in den „Grundannahmen“ (Sanktionsnorm als Variable in Angebot-Nachfrage-Modellen).
- (5) Für Ethnomethodologen macht das schon lange keinen Unterschied mehr.
- (6) Es kann die Vermutung geäußert werden, daß die Beobachteten kaum andere Erklärungen liefern werden, da sie es darauf anlegen müssen, daß ein Beobachter sie akzeptieren kann.
- (7) Dazu eine Groteske aus einer früheren Fahrverbotszeit: bei Sonntagsfahrverbot und Tempobeschränkung anlässlich der sogenannten Ölkrise wurde von jemand berichtet, daß er sonntags auf der leeren Autobahn mit Temp 200 km/h (Limit war damals noch 100) beobachtet wurde; auch dies ist noch eine Art der Bezugnahme auf die Norm.
- (8) Weiteres empirisches Material ist nicht vorhanden, kann auch nicht vorhanden sein (bis zum nächsten Fahrverbot).
- (9) Oder ein besonderer Fall von „incongruity procedures“ vgl. Sacks 1972 b, S. 283 ff.

Literatur

- BLUM, Alan / McHUGH, Peter, The Social Ascription of Motives, in: American Sociological Review 36, 1971, S. 98–109; dt: Die gesellschaftliche Zuschreibung von Motiven, in: Seminar Abweichendes Verhalten II, hrsg. von Lüderssen, Klaus/Sack, Fritz, Frankfurt (Suhrkamp) 1975, S. 171–212
- SACKS, Harvey, An Initial Investigation of the Usability of Conversational Data for Doing Sociology 1972 a, in: Sudnow, David 1972, S. 31–74
- SACKS, Harvey, Notes on Police Assessment of Moral Character 1972 b, in: Sudnow 1972, S. 280–293
- SUDNOW, David (Hg.), Studies in Social Interaction, New York 1972
- SUDNOW, David, Temporal Parameters of Interpersonal Observation, in: SUDNOW, David (Hg.) 1972, S. 259–279
- WEINGARTEN, Elmar / SACK, Fritz / SCHENKEIN, Jim, Ethnomethodologie, Beiträge zu einer Soziologie des Alltagslebens, Frankfurt 1976
- ZIMMERMANN, Don H., Normen im Alltag, in: Hammerich, Kurt / Klein, Michael (Hg.), Materialien zur Soziologie des Alltags, Sonderheft 20 der KZfSS, S. 86–99
- ZIMMERMANN, Don H. / WIEDER, D. Lawrence, Ethnomethodology and the Problem of Social Order. Comment on Denzin, in: Douglas, Jack D. (Hg.), Understanding Everyday Life, London 1971, S. 285–298

Summary

The paper deals with (deviant) traffic behaviour in a restricted dramatic situation, when otherwise complex traffic events were focused to one central question. A sociological interest into this situation is displayed that centers around matters of methodical actions of traffic participants and their accounting procedures to show up to observers their behaviour as compliant behaviour, as well as the categorization devices involved.

Juli 1980
Schützenwall 23, 2300 Kiel