

IVR

Interdisziplinäre
Vortragsreihe
Heidelberg

www.ivr-heidelberg.de

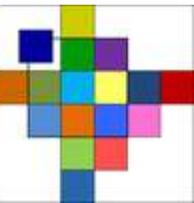
www.facebook.com/ivrheidelberg

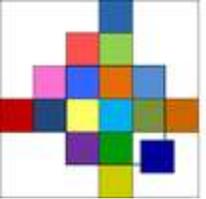
Die Plöck in Heidelberg, das (geordnete) Chaos?

16.11.2017

Richard Kaum

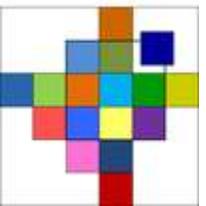
richard.kaum@web.de

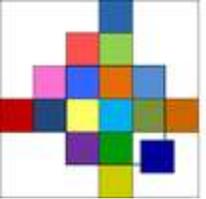




Inhalt

- **Soziologische Perspektive**
 - Soziologie
 - Forschungsfrage
 - Begrifflichkeiten
 - Videographie
- **Heidelberger Plöck**
 - Besonderheit
 - Datenmaterial
- **Ergebnis**
 - Beantwortung der Forschungsfrage
 - Sozialwissenschaftliches Theoriegefüge
 - Verkehrsverhalten
- **Ausblick**
 - §§
 - Möglichkeiten
 - Vision

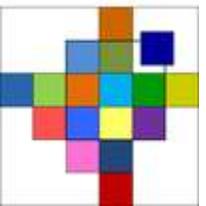


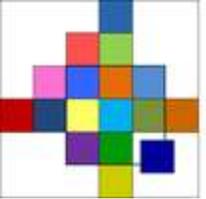


Teil 1: Die Soziologische Perspektive

Soziologie ist eine multiparadigmatische Wissenschaft

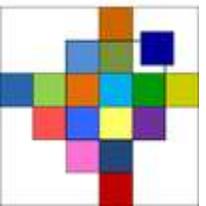
- **Allgemeine Soziologie und spezielle (Bindestrich-)Soziologien**
- **Mikro-Soziologie und Makro-Soziologie**
- **Abstrakte Theorie in Modellen und tatsächliche Ereignisse**
- **Empirische Sozialforschung: quantitative und qualitative Methodik**

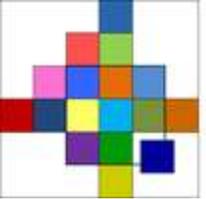




Soziologische Perspektive: Max Weber

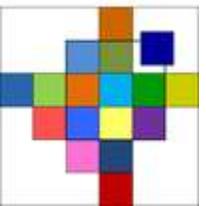
- ***„Soziologie soll heißen: eine Wissenschaft, welche soziales Handeln deutend verstehen und dadurch in seinem Ablauf und seinen Wirkungen ursächlich erklären will.“***
Max Weber (2014: 1)
- **Soziales Handeln: Sinnhaftes und auf andere bezogenes Tun**
- **Deutendes Verstehen: Interpretativer Vorgang**
 - Rational-logisches Nachvollziehen
 - Gefühlsbetontes Nacherleben
- **Ursächliches Erklären**
 - von Prozesse, Phänomene, Zwecke, Empfindungen, Werten
 - in abstrakten Begriffen, Konstruktionen und Modellen
- **Wirklichkeitswissenschaft: Reale Ereignisse und deren Bedeutungen**

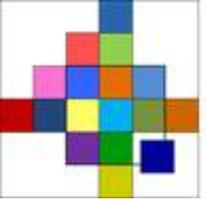




Soziologische Perspektive: Forschungsfrage

**Wie sieht die tatsächliche Straßenverkehrsordnung
in der Heidelberger Plöck aus und warum ist das so?**



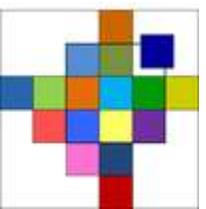


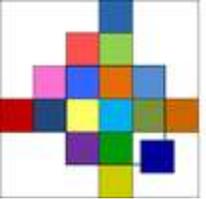
Soziologische Perspektive: Begrifflichkeiten

- **Handeln und Verhalten:**
 - Handeln ist mit subjektivem Sinn verbunden
 - Verhalten ist bloßes (reflexhaftes) Tun
- **Institution**
Außerhalb von Menschen verankerte soziale Erscheinungen mit (problemlösenden) Einfluss auf Menschen
- **Ordnung**
Normativ-klassifikatorischer Zustand mit (generellem) Geltungsanspruch

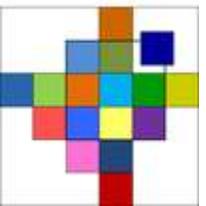
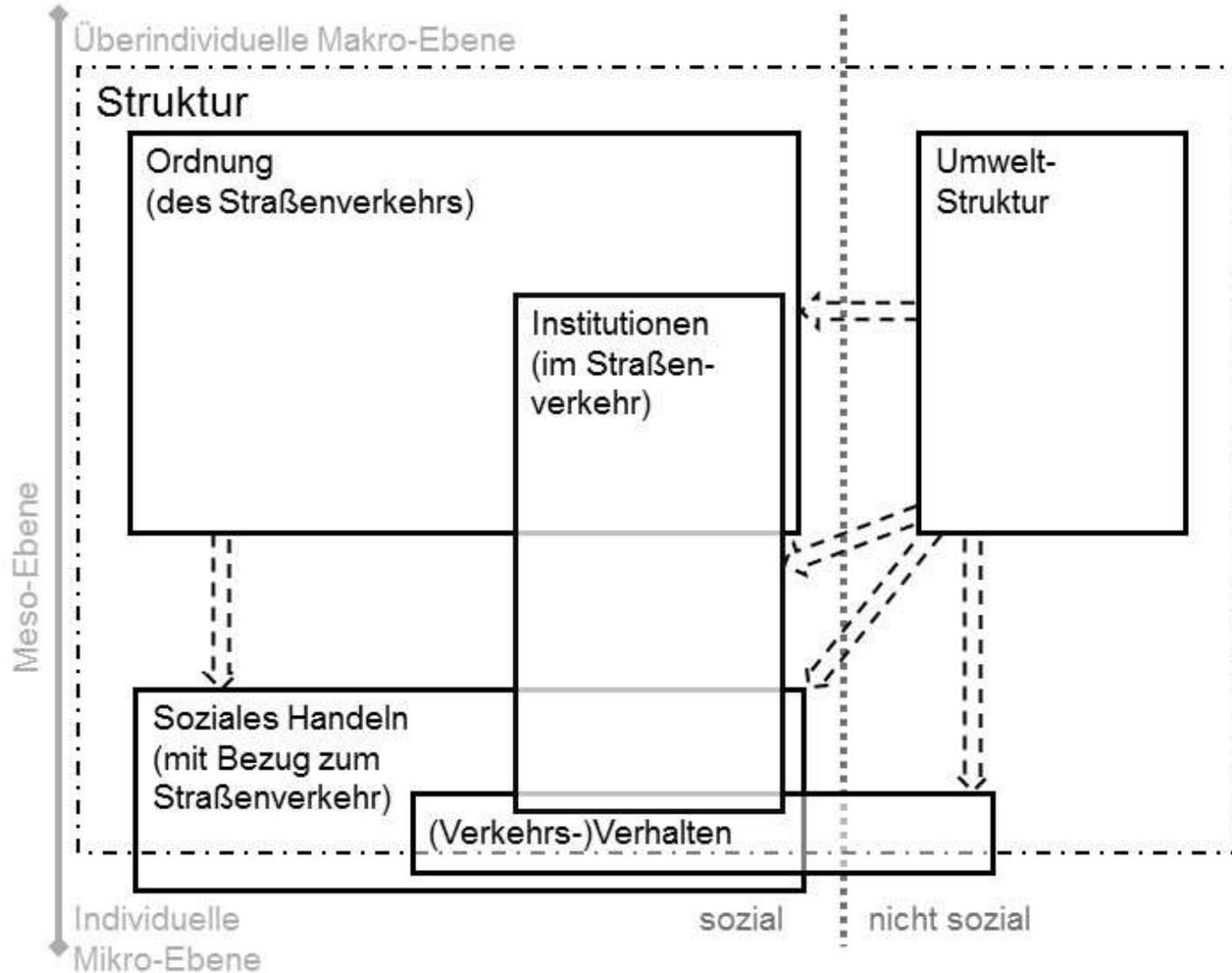
Struktur:

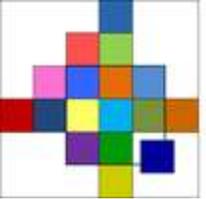
- Omnipräsente, gestaltende und formierende Kräfte, die auf Menschen einwirken
- **Umwelt-Struktur:** Nicht-soziale Komponenten der Struktur





Soziologische Perspektive: Gefüge der Begrifflichkeiten

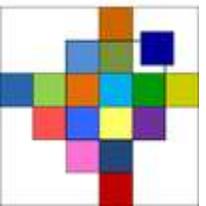




Videographie

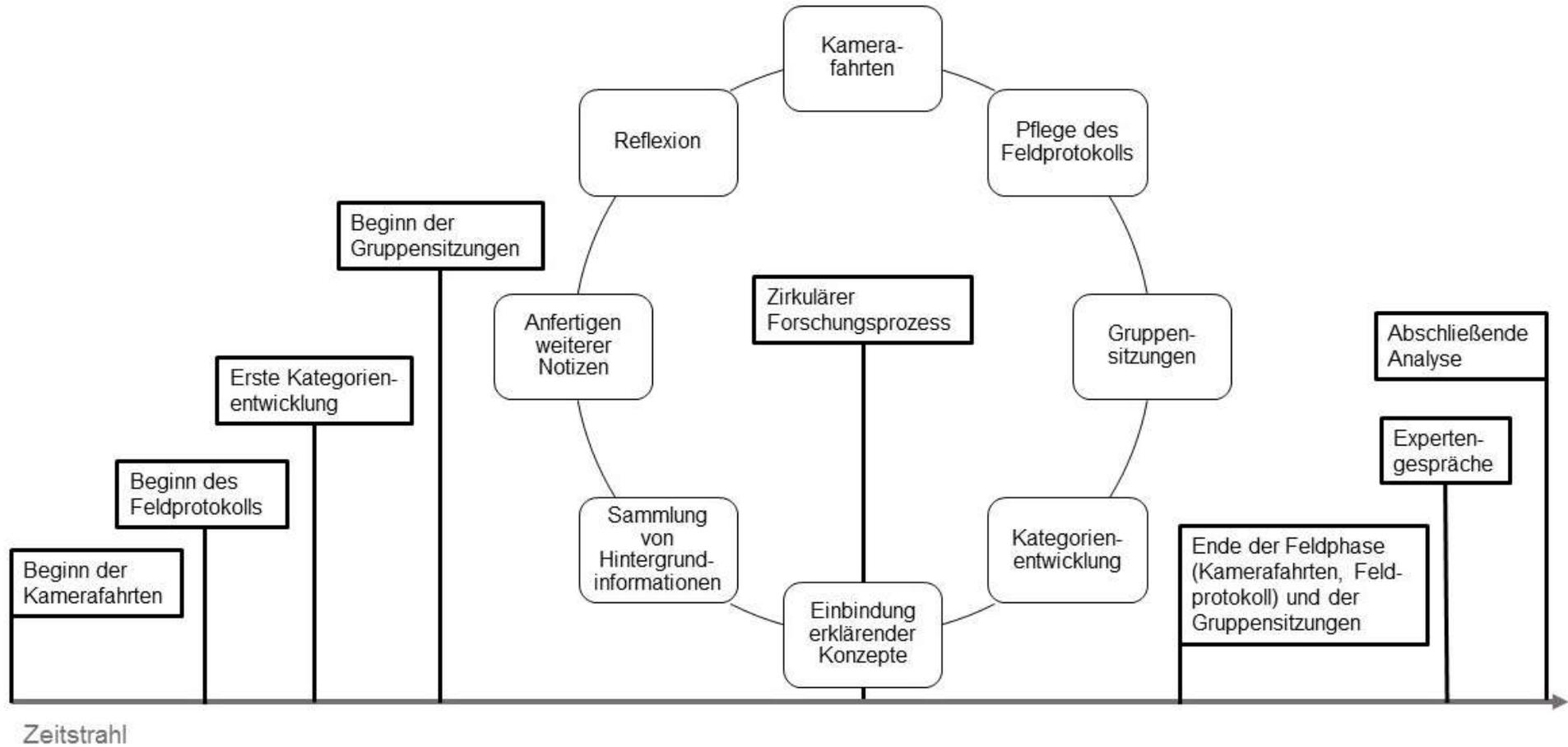
- **Methode und Definition nach Tuma, Schnettler, Knoblauch (2013):**
„Forschende gehen >ins Feld< und fokussieren die Videokamera auf alltägliche Situationen, in denen Akteure handeln, und analysieren, wie sie es tun.“
 - **Kamerafahrten mit dem Fahrrad in der Heidelberger Plöck und in einem ausgewählten Vergleichsabschnitt in einem Vorort**
 - **Fokus: Interaktion und Kommunikation im Straßenverkehr**
- ➔ **Ausgangsbasis: Verkehrsverhalten und soziales Handeln, Abstraktion auf die (tatsächliche) Ordnung**

Mikro
↓
Makro



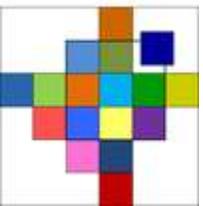


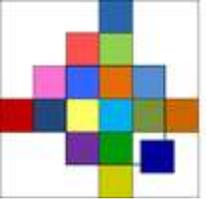
Videographie: Forschungsprozess





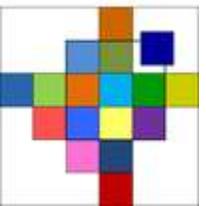
Videographie: „Versuchsaufbau“ der Kamerafahrten

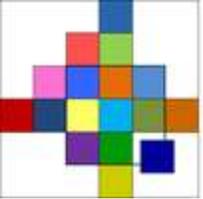




Teil 2: Die Heidelberger Plöck

- **Besonderheit**
- **Datenmaterial**





Besonderes Straßenverkehrsgeschehen



„Richtig zufrieden war in der Plöck niemand - Vor fast 25 Jahren wurde die Plöck zur Fahrradstraße. Noch heute ist die Plöck bei den meisten Verkehrsteilnehmern gefürchtet – vor allem bei den Autofahrern.“ Hörnle 2017 in der RNZ

*„Die Universität von A bis Z
Plöck - Heidelberger Fahrradstraße. Statt der StVO gilt hier die Regel: Es fährt immer der zuerst, der gerade zuerst fährt.“
Lehnardt im ruprecht*



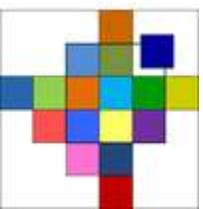
Die Plöck ist eine der verkehrsreichsten Straßen Heidelbergs - und vermutlich eine der unbeliebtesten. Foto: Philipp Köhnlein

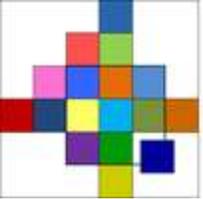
Mythos Plöck

Veröffentlicht von: ruprecht in Heidelberg, Schlagloch, Startseite · 16. Juli 2014 · 4 Kommentare

Keine andere Heidelberger Straße ist so facettenreich, keine andere so unbeliebt. Doch ist ihr schlechter Ruf berechtigt? Eine Spurensuche

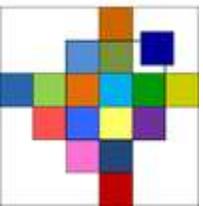
**Über 1.800.000
Radfahrer pro Jahr**

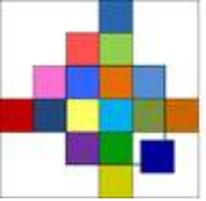




Datenmaterial

| Polizeiliche Unfallstatistik 2016 | | | | |
|-----------------------------------|-------------------------|--|-------------------------------|---|
| | Zahl der Unfälle gesamt | Plöck | | Eppelheim (Vorort zum Vergleich) |
| | | Unfälle | Verkehrsaufkommen (Radfahrer) | |
| Januar | | | 120.354 | |
| Februar | 1 | Auffahrunfall geparkter Pkw (Unfallflucht) | 111.785 | |
| März | 2 | Auffahrunfall geparkter Pkw (Unfallflucht) | 113.801 | Auffahrunfall unter Pkw |
| April | 1 | | 161.196 | Zwei Pkw kollidieren im Kreuzungsbereich |
| Mai | | | 172.333 | |
| Juni | 1 | Pkw kollidiert mit Hindernis auf der Straße (Alleinunfall) (LV) | 195.106 | |
| Juli | 1 | Lieferwagen fährt Fahrrad an | 216.609 | |
| August | | | 132.218 | |
| September | 4 | Fahrrad kollidiert mit Hindernis auf der Straße (Alleinunfall); Auffahrunfall geparkter Pkw (Unfallflucht); Pkw übersieht Fahrrad (LV) | 148.532 | Zwei Pkw kollidieren im Kreuzungsbereich |
| Oktober | 5 | Auffahrunfall geparkter Pkw (Unfallflucht); Fußgänger geht in Fahrrad (LV) | 155.307 | Unfall mit Fahrrad durch Fehler bei Ein/Aussteigen Be/Entladen von Pkw (Dooring?) (LV); Zwei Pkw kollidieren im Kreuzungsbereich; Kollision mit sonstigem Hindernis (Unfallflucht) |
| November | 2 | Fahrrad fährt linksseitig in Pkw; Fahrrad fährt linksseitig in Moped | 152.198 | |
| Dezember | 1 | Auffahrunfall unter Pkw (LV) | 136.804 | |
| Summe | 18 | 12 | 1.816.243 | 6 |

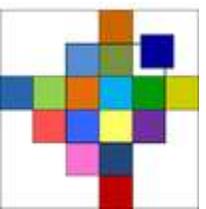


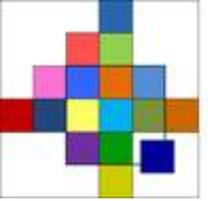


Datenmaterial

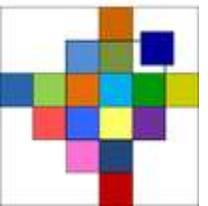


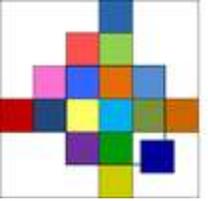
**Einblicken ins Kameramaterial?
Nein, keine Videos: Komplexe Rechtssituation!**



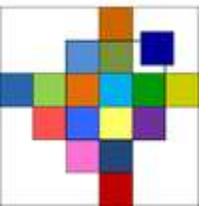


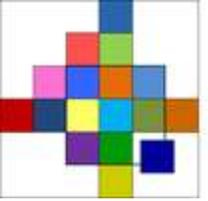
Datenmaterial und Bilder: Problemauswahl



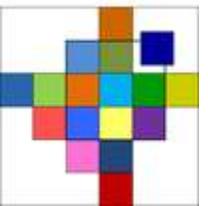


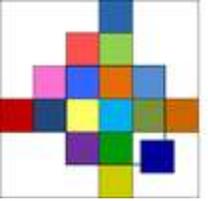
Datenmaterial: Problemauswahl





Datenmaterial: Problemauswahl





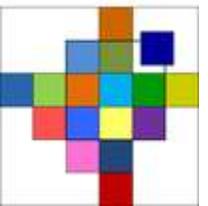
IVR

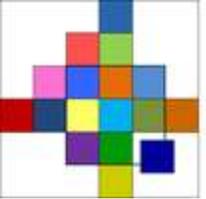
Interdisziplinäre
Vortragsreihe
Heidelberg

Richard Kaum

18 von 31

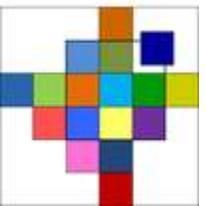
Datenmaterial: Problemauswahl

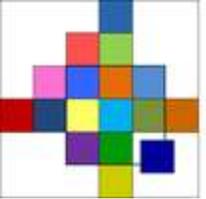




Teil 3: Das Ergebnis

- **Beantwortung der Forschungsfrage**
- **Sozialwissenschaftliches Theoriegefüge**
- **Verkehrsverhalten**



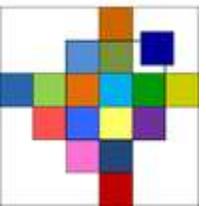


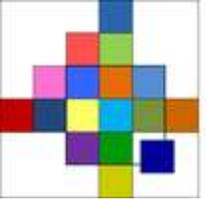
Forschungsfrage

Wie sieht die tatsächliche Straßenverkehrsordnung in der Heidelberger Plöck aus und warum ist das so?

Beantwortung der Forschungsfrage

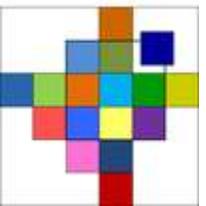
Die Heidelberger Plöck erscheint als Straße sui generis mit einem besonderen Charakter, der einer spontanen Ordnung folgt. Diese resultiert nach den Erkenntnissen aus dem qualitativ-visuellem Material vorrangig aus einem begrenzten Raumangebot in Verbindung mit einem hohen Verkehrsaufkommen.





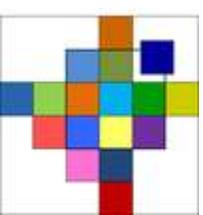
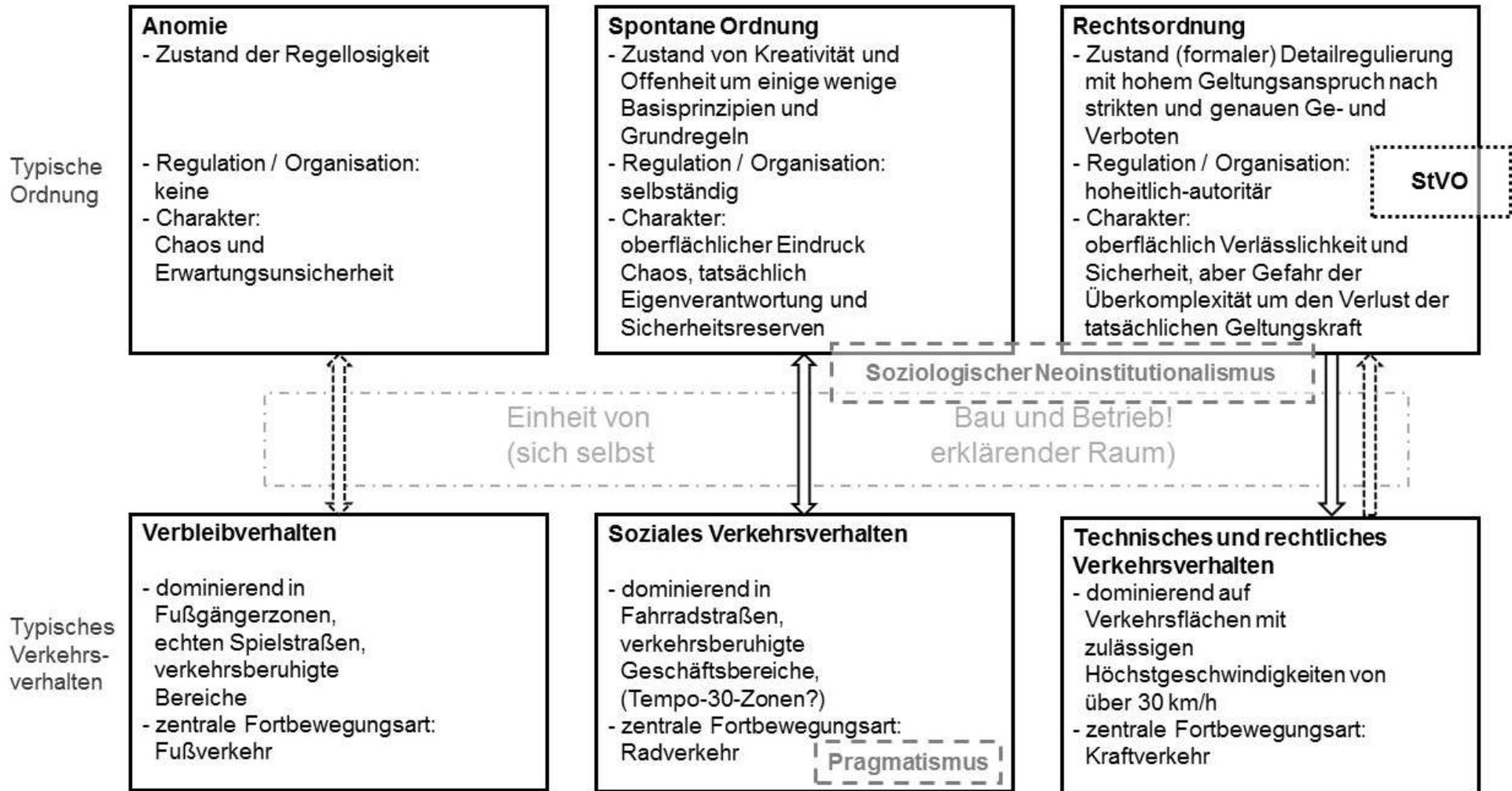
Beantwortung der Forschungsfrage: Soziales Verkehrsverhalten und die spontane Ordnung

- **Basisregeln:**
Gegenseitige Vorsicht und Rücksichtnahme
Vermittelt über Reziprozität: Ich möchte mich sicher, schnell und komfortabel fortbewegen, also sollst Du das auch dürfen
- **Nonverbale Kommunikation:**
Vorrangig Blickführung und Blickkontakt sowie Mimik, aber auch Gestik und verbale Äußerungen sowie technisch-regulatorische Mittel (Fahrtrichtungsanzeige, (Licht)-Hupe oder Klingel)
- **Restoffenheit von Situationen:**
Kreative Freiheit zur Selbstregulation um spontane Lösungen statt strikter Regelbefolgung
- **Offenes Problem: Fehlertoleranz**
 - **Contra: Sicherheitsabstände sind sehr gering**
 - **Pro: Fehler – Ordnungswidrigkeiten – werden von anderen Straßenverkehrsteilnehmern selten und gering sanktioniert**
 - **Erklärung: Pragmatismus**





Sozialwissenschaftliches Theoriegefüge

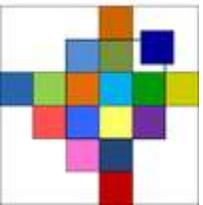


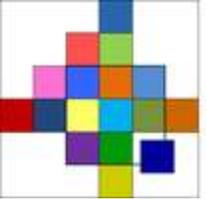


Verkehrsverhalten

| | Verbleibverhalten | Soziales Verkehrsverhalten | Technisch-rechtliches Verkehrsverhalten |
|---|---|---|--|
| Verhaltensmerkmale | Pluriform und pluralistisch | Pluralistisch | Uniform |
| Art der Bewegung | Willkürlich | Überwiegend zielgerichtet | Sehr zielgerichtet |
| Typischer Geschwindigkeitsbereich | „Schrittgeschwindigkeit“ 0-15 km/h | 15 - 30 km/h (oberhalb von Schritt-geschwindigkeit) | > 30 km/h |
| Fortbewegungsart | Fußgänger dominierend, teilweise Radverkehr | überwiegend Radverkehr, teilweise Kraftverkehr | Ausschließlich Kraftverkehr |
| Vorhersehbarkeit des Verhaltens | Überwiegend unvorhersehbar | Eingeschränkt vorhersehbar | Überwiegend vorhersehbar |
| Kommunikation und Blickkontakt | Unklar | Oft | Selten |
| Verhaltensprägender Kontext | Menschen und Umgebung | Basisregeln, Menschen, teilweise Umgebung | Regelsystem |
| Zu erwartendes Verhalten anderer | Verbleibverhalten und teilweise soziales Verkehrsverhalten | Soziales sowie technisch-rechtliches Verkehrsverhalten und Verbleibverhalten | Technisch-rechtliches Verkehrsverhalten, selten: soziales Verkehrsverhalten |
| Für das Verhalten relevante Signale aus der Umgebung | Bauliche und ländliche Umgebung, Gestaltung des öffentlichen Raumes | Bauliche und ländliche Umgebung, Gestaltung des öffentlichen Raumes und der Verkehrsinfrastruktur | Verkehrsinfrastruktur (Straßengestaltung und Verkehrsplanung: Ampeln, Zeichen, Fahrbahnoberfläche) |
| Raumbedarf | variierender Raumbedarf | Mäßiger Raumbedarf | Sehr hoher Raumbedarf |

Quelle: : Eigene Modifikation der Abbildung 2 aus Provincie Fryslân / Keuning Instituut (2005): Seite 16

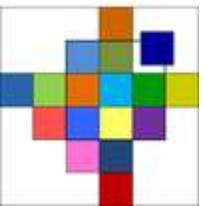


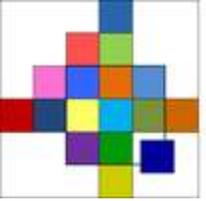


Und die Verkehrszeichen und Detailregulierungen?

Soziologischer Neoinstitutionalismus: Rationalitätsfassade und Mythos der Vernunft

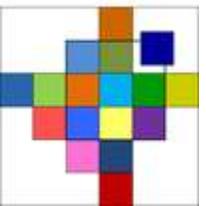
- **Verweis auf Aktivität seitens der Verantwortlichen**
- **Begründbarkeit der formal-rechtlichen Ordnung**
 - **Schein-Begründung**
 - **Übererfüllung**
- **Isomorphismus:**
 - **„Das hat sich so durchgesetzt“**
 - **„Wo anderes funktioniert das gut“**
- **(Rechts)-Sicherheit bei Programmabweichung und im Krisenfall zur „Schuldzuschreibung“ bei und Regulierung von Unfällen**

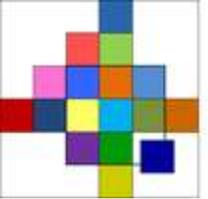




Teil 4: Der Ausblick: Was könnte man tun?

- §§
- Möglichkeiten
- Vision





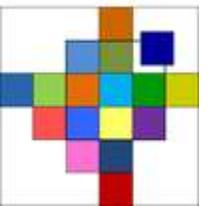
§ 1 StVO Grundregeln

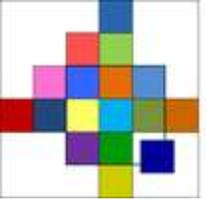
Absatz 1:

Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.

Absatz 2:

Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.





Eigener § 2

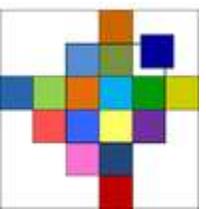
Absatz 1:

Bei Unklarheiten im Verkehrsgeschehen ist mit anderen Verkehrsteilnehmern zu kommunizieren. Das übrige Verhalten ist diesem Kommunikationserfordernis anzupassen.

Absatz 2:

Alle Verkehrsteilnehmer haben durch ihr Verhalten darauf hinzuwirken, dass möglichst wenig Unklarheiten und Kommunikationsbedürfnis entstehen.

Die kommunikative Beseitigung der Unklarheiten ist kurz und zielorientiert zu halten. Alle übrigen Dinge haben sich, soweit möglich, dem Verkehrsablauf unterzuordnen.





Basisregeln: Informativer Appell

**Rücksicht
nehmen!**

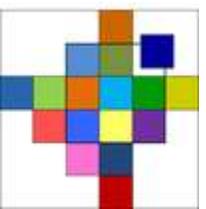
**Wir sind vorsichtig.
Wir machen Fehler.
Wir sind rücksichtsvoll!**

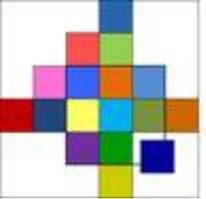
Hier gilt

**§1
StVO**

**ständige Vorsicht und
gegenseitige Rücksicht**

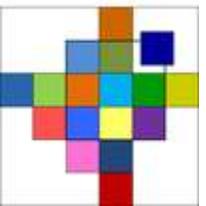
**Der Klügere gibt nach!
Wer früher bremst,
kommt öfter ans Ziel**

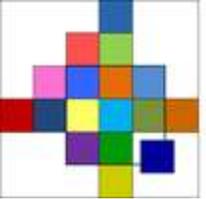




Möglichkeiten

- **Straßenverkehr**
 - **Überregulierung und Schilderwald**
 - **Einheit von Bau und Betrieb**
- **Rechtssystem**
 - **Rechtssicherheit: Filmen des Straßenverkehrs und „Dashcams“**
 - **Angemessenheit und Interpretation von Detailregulierungen**
- **(Sozial-)Wissenschaft und Soziologie**
 - **Weitere Forschung: Beispielsweise zur „Straßenverkehrs-Kultur“**

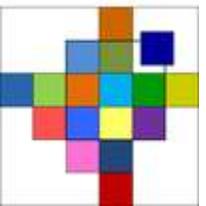




**... bis kein Mensch mehr
im Straßenverkehr sterben muss**



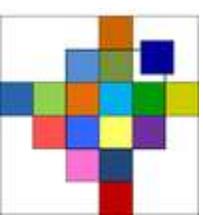
**Wieso ohne (Verkehrs-)Soziologie
oder Wissenschaft zur Straßenverkehrskultur?**





Quellen

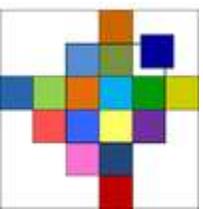
- Weber, Max 2014: *Wirtschaft und Gesellschaft: Soziologie*. MWS I/23. Tübingen: Mohr Siebeck.
- Bildquelle: „*Straßenverkehr in Vietnam*“ dpa
- Graupner, Michael: *Mythos Plöck*: <http://www.ruprecht.de/?p=5412>
- Hörnle, Micha: *Richtig zufrieden war in der Plöck niemand*: https://www.rnz.de/nachrichten/heidelberg_artikel,-heidelberg-fahrradstrasse-in-heidelberg-richtig-zufrieden-war-in-der-ploeck-niemand-_arid,296711.html
- Lehnardt, Esther: *Erstsemester Sonderausgabe Oktober 2016*
ruprecht Heidelberger Studentenzeitung: Seiten 5 und 9
- Tuma, René/ Schnettler, Bernt/ Knoblauch, Hubert (2013): *Videographie. Einführung in die interpretative Videoanalyse sozialer Situationen*. Wiesbaden: Springer VS. (besonders: Seite 10)
- Polizeipräsidium Mannheim der Polizei Baden-Württemberg: *Polizeiliche Unfallstatistik 2016*
- Stadt Heidelberg Radfahrzählanlage: *Daten Plöck*: <http://www.eco-public.com/public2/?id=100012161>
- Provincie Fryslân / Keuning Instituut (2005): *Shared Spae. Raum für alle. Neue Perspektiven zur Raumentwicklung*. Leeuwarden. (besonders: Seite 16)
- *Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in der Neufassung vom 06.03.2013*
- ADAC (2013): *Weg mit dem Schilderwald. Hintergründe, Ansätze, Empfehlungen*. München. ADAC. 2. Auflage
- Bildquelle: „*Vision Zero*“ <http://bicyclecoalition.org/our-campaigns/vision-zero-philadelphia-alliance/>
- Hentschel, Peter (2005): *Straßenverkehrsrecht*. München: Beck. 38. Aufl. Hier: Rd.-Nr. 22 zu § 12 StVO.
Dazu beispielsweise: OLG Hamm am 27.10.1994 in AZ 6 U 88/94
- VRN: *Fahrpreise*: <https://www.vrn.de/tickets/ticketuebersicht/> EBE: <https://www.vrn.de/service/fahrgaeste/ebe/index.html>
- *Parktarife: P11 Unibibliothek*: http://parken.heidelberg.de/static/asset/parking/pdf/p11_unibibliothek.pdf
- *Bußgelder: Bußgeldkatalog-Verordnung – BKatV. Anlage (zu §1 Absatz 1) Hier: Ab laufender Nummer 51 (Siehe: http://www.gesetze-im-internet.de/bkatv_2013/anlage.html)*
- *Bilder Denkmallaktion #woparkstdudenn?* <https://www.agfk-bw.de/projekte/woparkstdudenn/> und http://www.heidelberg.de/site/Heidelberg_ROOT/get/params_E-1183013738/871141/81_bild_woparkstdudenn_denkmall_by_agfk-bw_ben%20van%20skyhawk.jpg
- *Anwohnerparken in der Heidelberger Altstadt*: <http://www.heidelberg.de/hd,Lde/HD/Leben/Parkregelung+Altstadt.html>
- *Bildnachweis Fahrzeuge: UPS-Lastenrad* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f7/UPS_Lastenfahrrad_in_Hamburg.jpg
Milan SL (Velomobil): <http://velomobil.eu/fahrzeuge/raederwerk/>, *TWIKE*: <https://en.wikipedia.org/wiki/TWIKE>, *Toyota I-Road*: http://i.auto-bild.de/ir_img/1/2/0/7/9/6/0/Toyota-i-Road-Fahrbericht-474x316-f283a3a92431c0b7.jpg, *Piaggio Ape*: [https://de.wikipedia.org/wiki/Ape_\(Kleintransporter\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Ape_(Kleintransporter)),
Renault Twizy: https://www.renault.de/modellpalette/renault-modelluebersicht/twizy.html?Type=Marin&utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_term=renault%20twizy&utm_campaign=DE_Renault_Lead_Mode
lle%20Twizy&utm_content=Twizy

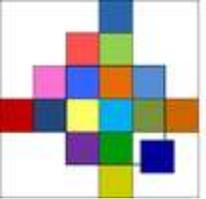




Knappes Raumangebot und Falschparkproblem

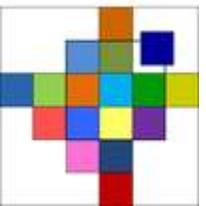
| ÖPNV (VRN) | Parkgebühren P11 Unibibliothek | Bußgelder für unzulässiges Halten und Parken (Auszug) | |
|---|--|--|------------------------------|
| Einzelfahrt Erwachsener Großwabe Hd: 2,50 € | Tagestarif: 09:00-19:00 Uhr | Unzulässig gehalten: 10 € | Mit Behinderung: 15 € |
| Tageskarte: Eine Person, Preisstufen 1-3 (City): 6,50 € | Erste drei Stunden: Jeweils 1,50 €/h | Unzulässig geparkt: 15 € | Mit Behinderung: 25 € |
| Tageskarte: Zwei Personen, Preisstufen 1-3 (City): 9,20 € | Ab 4 Stunden: 1,00 €/h | Länger als eine Stunde geparkt: 25 € | Mit Behinderung: 35 € |
| Tageskarte: Drei Personen, Preisstufen 1-3 (City): 11,90 € | Maximaler Tagespreis: 12,50 €/h | Unzulässig auf Geh- und Radwegen geparkt: 20 € | Mit Behinderung: 30 € |
| Erhöhtes Beförderungsentgelt (Schwarzfahren): 60 € | Abend- und Nachtтарif: 19:00-09.00 Uhr 0,50 €/h | Länger als eine Stunde geparkt: 30 € | Mit Behinderung: 35 € |
| Ermäßigtes erhöhtes Beförderungsentgelt (Zeitfahrkarte vergessen): 7 € | Maximaler Nachtpreis: 2,50 € | Unzulässig geparkt mit Behinderung eines Rettungsfahrzeuges: 60 € | |

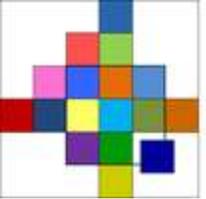




Knappes Raumangebot und Falschparkproblem

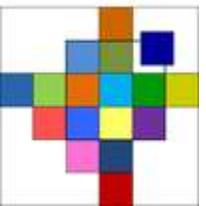
- Schon das Halten „an engen und unübersichtlichen Straßenstellen“ ist unzulässig. Eng sind verbleibende Fahrbahnbreiten von circa 3 Metern. (Nach § 12 Absatz 1 Nummer 1 StVO)
- Ein geparktes Kraftfahrzeug benötigt circa 12 Quadratmeter. Auf diese Fläche passen 10-12 Fahrräder.
- Heidelberg gewinnt den deutschen Fahrradpreis 2017 mit der *Denkzettelaktion #woparkstdudenn?*

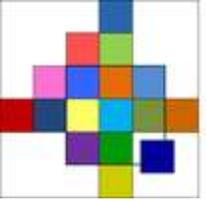




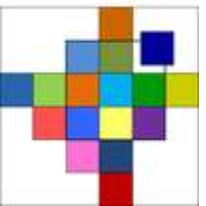
Reflexion zur Fahrradperspektive

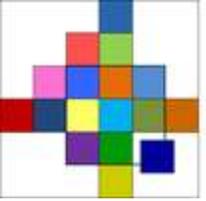
- **Methodische Ausgangsbasis:**
Gewinnung des audiovisuellen Datenmaterials als Fahrradfahrer während einer beobachtenden Teilnahme
- **Fahrrad-Regulierungsgrad:**
Der Radverkehr ist weniger stark reguliert als der Kraftverkehr.
Im Gegensatz zum Fußverkehr gibt es eine spezifische Detailregulierung, die über Grundregeln hinausreicht
- **Die Plöck als Ort mit hoher Relevanz für den Radverkehr:**
Wichtige Achse des Ost-West-Radverkehrs in Heidelberg.
Außerdem ist die Plöck in Teilen als Fahrradstraße ausgewiesen
- **Ethnografischer Ansatz und Ausgangspunkt des Forschers:**
Fahrrad als Lebenswelt und subjektive Perspektive auf den Straßenverkehr





Visionärer Lösungsansatz: Urbane Mobilität im 21. Jahrhundert





IVR

Interdisziplinäre
Vortragsreihe
Heidelberg

Richard Kaum

37 von 31

Leerfolie!

