

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Literaturverzeichnis	9
1. Einleitung: Das Problem des "gesunden Menschenverstandes"	31
2. Der Gegenstand der Untersuchung: Verkehr, Verkehrsverhalten und Verkehrsregelung	
2.1 Zwei Aspekte des Automobilverkehrs	35
21.1 Leben und Freiheit	
21.2 Tod, Schädigung und Behinderung	
2.2 Zum Zielkonflikt: Verkehrssicherheit - Verkehrsfluß	37
3. These I: Verkehrsverhalten als System von Person-Objekt Interaktionen	
3.1 Die Person-Objekt Interaktion	39
3.2 Zur Beurteilungsschwierigkeit von Verkehrsverhalten	41
32.1 Die Milgram Experimente	
321.1 Grade der Deindividuation	
321.2 Die Prognose von Verhalten	
32.2 Weitere Studien über Deindividuation	
32.3 Diskussion	
3.3 Perzeption und Entscheidung im Verkehr	53
33.1 Fußgängerverkehr in der Großstadt	
33.2 Perzeption im Automobilverkehr	
332.1 Die Perspektive von Tertius	
332.2 Die Perspektive von Ego	
3322.1 Selbstperzeption	

33221. 1	Ego als Handelnder	
33221. 2	Ego als Empfänger von Stimuli	
3322. 2	Perzeption von Alter	
33222. 1	Physische Grenzen der Perzeption im Automobilverkehr	
33222. 2	Psychische Grenzen der Wahrnehmung	
332. 3	Zusammenfassung	
33. 3	Entscheidung im Automobilverkehr	
3. 4	Die Interaktionssituation im Automobilverkehr: Verkehrsverhalten als System von Person-Objekt Interaktionen	66
34. 1	Verhaltensnormen und Verhaltenskontrolle	
34. 2	Soziale Kontrolle im Automobilverkehr	
34. 3	Verhalten im Automobilverkehr	
4.	These II: Das Phänomen der Marginalität	
4. 1	Das Problem	73
4. 2	Die traditionelle Problemlösung	75
42. 1	Die Verbindlichkeit von Normen	
42. 2	Maßnahmen zur Steigerung der Verbindlichkeit	
42. 3	Zusammenfassende Erörterung der traditionellen Problemlösung	
4. 3	Das Phänomen der Marginalität	84
43. 1	Kriminalität als Status	
43. 2	Zur Ubiquität, Rarität und Relativität von Systempositionen	
43. 3	Krimineller Status als Marginalstatus	
4. 4	Die Grenzen institutioneller Sanktionen	91
44. 1	Ubiquität, Rarität und Relativität von Marginalpositionen	
44. 2	Ein Modell vom Wirken und der Wirklichkeit sozialer Normen	
44. 3	Alternativen einer Verkehrsrechtspolitik	

	Seite	
5.	Die Konsequenz: Rückübertragung staatlicher Aufgaben auf die sozialen Gemeinschaften	
5.1	Rationalität rechtspolitischer Entscheidungen: Handlungsrationali- tät und Systemrationalität.....	105
51.1	Zur rationalen Rechtsgütersicherung	
51.2	Zur rationalen Verkehrsrechtspolitik	
5.2	Leitsysteme als mögliche Ansätze zur gewillkürten Regelung des Verkehrsverhaltens	108
52.1	Leitsysteme im Straßenverkehr	
52.2	Internalisierbarkeit von Leitsystemen	
6.	Ausblick: Das Paradoxon der Freiheit	113
	Anmerkungen	115