

Verkehrsgesinnung, Verkehrsdisziplin und Verkehrseignung

Von J. Hirschmann

Zusammenfassung

Die Abhandlung beschäftigt sich mit den Faktoren, die eine erhöhte Unfallgefahr beim Führen eines Kraftfahrzeuges bewirken: körperliche und geistige Mängel, Lebensalter, charakterliche Mängel (Typen des sog. «Unfällers»), Alkohol und Medikamente. Es wird auf Eignungsuntersuchungen und Untersuchungstechnik eingegangen, und es werden Vorschläge gemacht, welche Wege eingeschlagen werden können, den besonders unfallgefährdeten jugendlichen 18- bis 25jährigen Kraftfahrer zum unfallfreien Fahren zu erziehen. Gesetzgeberische Maßnahmen allein sind nicht geeignet, die Fahrdisziplin zu verbessern, zumal unter den obwaltenden Verkehrsverhältnissen in bestimmten Verkehrssituationen eine echte Überforderung des Kraftfahrers eingetreten ist.

Résumé

Le traité s'occupe des facteurs qui contribuent à augmenter le danger des accidents en conduisant une automobile: des défauts physiques et mentaux, de l'âge, des défauts de caractère (des types dudit «accidenteur»), de l'alcool et des médicaments. On expose des examens d'aptitude et la technique des examens, on fait des propositions, quels moyens peuvent être appliqués afin d'élever le jeune automobiliste de 18 ans à 25 ans, qui spécialement risque de causer des accidents, à conduire d'une manière évitant tout accident. Des mesures législatives seules ne sont pas appropriées à améliorer la discipline de conduite puisqu'un vrai surmenage de l'automobiliste s'est produit en ce qui concerne les conditions de circulation dans certaines situations de circulation.

Die außerordentlich starke Zunahme des Absatzes von Kraftfahrzeugen hat notwendigerweise zur Folge, daß auch die Zahl derjenigen wächst, die sich zum Führen eines Kraftfahrzeuges als ungeeignet erweisen. Fahrschule und Führerscheinprüfung in der jetzigen Form bilden nicht ein so engmaschiges Netz, in welchem alle diejenigen hängen bleiben müßten, die man besser nicht am Steuer eines Kraftfahrzeuges sehen würde. Eine zuverlässige Auslese der Ungeeigneten können Fahrschule und Fahrprüfung gar nicht leisten, da in der Lern- und Prüfungssituation und unter dem Druck steter Aufsicht gerade diejenigen Verhaltensweisen unterdrückt und gezügelt werden, die später, wenn ausschließlich in eigener Verantwortung gefahren wird, sehr schnell und unverhüllt zum Vorschein kommen.

Es sind mir keine Zahlen bekannt geworden, die Auskunft geben könnten, in welchem Prozentsatz die Fahrerlaubnis bei Erstbewerbern endgültig versagt wurde.

Auslese bei der Fahrprüfung

Zweifellos wäre es von großem Vorteil, wenn ein Verfahren entwickelt werden könnte, welches gestattet, schon bei der Fahrprüfung alle diejenigen auszuscheiden, bei welchen sich mit hoher Wahrscheinlichkeit sagen ließe, sie bilden am Steuer eine erhebliche Gefahr für sich selbst und andere. In gewissem Umfange ist eine solche Auslese jetzt schon möglich, vornehmlich bei groben körperlichen und psychisch-geistigen Mängeln. Ich denke unter anderem an schwer Herzkranke, Anfallskranke (Epileptiker), Schwachsinnige, erheblich Sehgestörte und solche, die durch ein Vorstrafenregister eine schwere gemeinschaftswidrige Gesinnung an den Tag legten. Letztere werden uns noch beschäftigen.

Man könnte daran denken, um die zunächst nicht erkennbaren, aber später sich doch als ungeeignet Erweisenden zu eliminieren, das Untersuchungsverfahren bei der Bewerbung um den Führerschein zu verschärfen und zu erweitern, z. B. dadurch, daß man eine medizinisch-psychologische Untersuchung in allen Fällen obligatorisch machte.

Ganz abgesehen von rein juristischen Erwägungen, würde einem solchen Verfahren nicht der gewünschte Erfolg beschieden sein. Man könnte mit Hilfe der psychologischen Untersuchung wohl feststellen, Herr X. besitzt diese oder jene charakterlichen Eigenschaften, die sich auf sein Verhalten am Steuer ungünstig auswirken können. Ob Herr X aber diesen ungünstigen Eigenschaften in der betreffenden Verkehrssituation, in welcher diese Eigenschaften gefährlich werden könnten, die Zügel schießen läßt oder nicht, das wird niemand voraussagen können.

Hierfür ein Beispiel: Der rücksichtslose Erfolgstyp, dem es im Berufsleben gar nicht darauf ankommt, andere Menschen zu ruinieren, über Leichen zu gehen, ohne dabei straffällig oder sonst grob sozial auffällig zu werden, muß nicht notwendigerweise durch rücksichtsloses Verhalten im Verkehr Leichen hinterlassen, denn sein Verstand wird ihm sagen, daß das Hinterlassen einer Leiche für seine weiteren beruflichen Erfolgsaussichten wenig förderlich sein könnte.

Andererseits verfügen wir über hinreichende Erfahrung, daß gerade dieser Typ besonders häufig unter den als kriminell zu bezeichnenden Delinquenten des Straßenverkehrs anzutreffen ist. Wenn man Gelegenheit gehabt hätte, die genannten Eigenschaften durch besondere Untersuchung vor Erteilung des Führerscheins festzustellen, würde man den Betreffenden nach bestandener Prüfung wohl mit Besorgnis ans Steuer setzen, aber kein Mediziner oder Psychologe würde schon zu diesem Zeitpunkt eine verlässliche Prognose abgeben können.

Man muß es in der Tat darauf ankommen lassen. Wenn aber dann durch verkehrswidriges Verhalten, Unfall mit Sachbeschädigung, Körperverletzung, Tötung, Fahren in alkoholisiertem Zustand, Verkehrsunfallflucht die Frage gestellt werden muß – geeignet oder nicht geeignet –, dann wiegen diejenigen

Charaktereigenschaften, von denen man weiß, daß sie dem guten Fahren nicht förderlich sind, besonders schwer.

Allerdings ist der Nachweis zu führen, daß überwiegend *sie* es waren, die das verkehrswidrige Verhalten bestimmten.

Wir dürfen feststellen, daß bei der Bewerbung um den Führerschein durch geeignete Maßnahmen die Möglichkeit gegeben sein muß, alle diejenigen auszuschneiden, die mit eindeutig erkennbaren und groben körperlichen und psychischen Mängeln behaftet sind. Die potentiellen Verkehrssünder aber lassen sich als solche, auch nicht durch Erweiterung der Untersuchungsmethoden, solange sie nicht eine Zeitlang am Steuer sich selbst überlassen waren, nicht mit der erforderlichen Wahrscheinlichkeit erkennen.

Lebensalter und Fahreignung

Ehe ich auf die für das Führen von Kraftfahrzeugen ungünstigen psychisch-geistigen Eigenschaften eingehe, soll zu der Frage *Lebensalter* und *Fahreignung* Stellung genommen werden.

Alle Statistiken zeigen übereinstimmend, daß von der höchsten Unfallquote die heranwachsenden und jungen Menschen im Alter von 18 bis 25 Jahren und sehr alte Menschen über 70 Jahre betroffen sind.

In den Vereinigten Staaten hat M. S. *Schulzinger* 35 000 Betriebs- und Verkehrsunfälle innerhalb eines Zeitraumes von 20 Jahren ausgewertet und kam dabei zu bemerkenswerten Feststellungen:

Die Unfallneigung erreicht mit dem 21. Lebensjahr ihren Höhepunkt, um dann mit zunehmendem Alter stetig abzunehmen. Die Unfallrate ist im Alter von 20 bis 24 Jahren zweimal so hoch wie im Alter von 40 bis 44 Jahren, viermal so hoch wie im Alter von 50 bis 54 Jahren und neunmal so hoch wie im Alter von 60 bis 64 Jahren. 70 % der Unfälle ereigneten sich vor Erreichung des 35. und 50 % vor Erreichung des 25. Lebensjahres. Diese bemerkenswerten Erhebungen weisen auf die starke Abhängigkeit des Zustandekommens der Unfälle von der lebenszeitlich bedingten Persönlichkeitsentwicklung. Wenn die jungen Menschen in erster Linie an der Unfallrate beteiligt sind, so muß das mit den körperlichen und geistig-seelischen Besonderheiten des Entwicklungsalters und des jüngeren Menschen in Zusammenhang gebracht werden.

An sich sollte man im *Alter* infolge der geminderten psychophysischen Funktionstüchtigkeit eine höhere Unfallrate erwarten. Dem ist aber nicht so. Die Gründe dafür sind folgende:

Untersuchungen über *Alter* und *Leistung* haben zwar gezeigt, daß die größte Leistungsfähigkeit des Menschen im Alter von 21 bis 25 Jahren liegt, daß aber auch die Altersstufe von 41 bis 45 Jahren mit einem hohen Anteil der sehr guten, guten und voll ausreichenden Leistungen eine besondere Leistungsqualifikation zum Ausdruck bringt.

Allgemein ist durch sämtliche Altersbereiche nur eine ganz allmählich nachlassende Leistungsfähigkeit zu beobachten, die erst im 7. Lebensjahrzehnt einen deutlicheren Abfall aufweist, ohne daß dieser jedoch mehr als 50 % beträgt.

Diese Befunde sprechen deutlich gegen die verallgemeinernde Behauptung von der besonderen Unfallgefährdung des alternden oder alten Menschen. Die Fahrsicherheit des alternden Menschen ist bedingt durch die langjährige Übung und, daraus resultierend, die weitgehende Automatisierung der Fahrweise, eine Erfahrung, die jeder langjährige Kraftfahrer an sich selbst machen kann.

Von wesentlicher Bedeutung ist ferner die Tatsache, daß anstelle des so häufig unbegründet unterstellten Leistungsverfalls eine im Zuge der Persönlichkeitsentwicklung erfolgende Leistungsänderung eintritt. Es ändern sich mit dem Alter die persönlichkeitsabhängigen Leistungsvoraussetzungen, und wirklich auftretende psychisch-geistige Funktionsschwächen können von der Gesamtpersönlichkeit her ausgeglichen werden. Mit der dem Alter eigenen Ausprägung einer größeren Umsicht, Beständigkeit, Ausgeglichenheit und Zuverlässigkeit bietet sich die Möglichkeit zur Kompensation von Leistungsschwächen.

Die Unfallgefährdung älterer Menschen ist nur in Einzelfällen gegeben, z. B. da, wo anstelle des normalen Alterns ein pathologischer Hirnabbau mit geistigem Verfall erfolgt oder wo eine körperliche Allgemeinerkrankung (z. B. Herzkreislaufstörung, Stoffwechselstörung) die das Gehirn ernährende Durchblutung so stark vermindert, daß deshalb eine pathologische Reduzierung der psychischen Leistungsfähigkeit resultiert.

Die Beurteilung der Unfallgefährdung alternder Menschen kann nur in begründeten Fällen durch die Untersuchung von Funktionsleistungen und unter Einbeziehung der gesamten charakterlichen Persönlichkeit erfolgen. Pflichtmäßige Tauglichkeitsuntersuchungen etwa vom 60. Lebensjahr ab müssen auf Grund der Erfahrungen als nicht notwendig angesehen werden. Hierbei ist außerdem zu berücksichtigen, daß sich in diesem Alter Prüfungen durch den Fahrlehrer besser bewähren als testpsychologische Untersuchungen, da sich der ältere Mensch auf die ihm völlig fremde Testsituation wesentlich schlechter einstellen kann als auf die lange ausgeübte Fahrtätigkeit im Rahmen einer Prüfungssituation.

Hierzu noch eine persönliche Anmerkung: In letzter Zeit konnte ich in meinem Patienten- und Bekanntenkreis die Erfahrung machen, daß ältere Menschen in Anbetracht der zunehmenden Turbulenz des Verkehrs von sich aus sich vom Steuer ihres Wagens zurückzogen mit der Bemerkung: «Es macht keinen Spaß mehr.»

Es sollten Mittel und Wege gesucht werden, wie man auf den älteren Menschen in durchaus würdiger Form einwirken könnte, sich selbst stets kritisch

zu überprüfen, z. B. unter Mitwirkung des Hausarztes, ob sie noch hinreichend imstande sind, den Anforderungen des heutigen Verkehrs zu genügen. Die zwangsweise Einziehung des Führerscheins – man lese die zu diesem Zweck verfaßten vorgedruckten Bescheide der Verwaltungsbehörden – hat für einen alten Menschen etwas Demütigendes an sich. – Bei nachgewiesener Uneinsichtigkeit oder bei pathologischer Kritikschwäche sind allerdings Härtemaßnahmen erforderlich. Wenn festgestellt wurde, daß die höchste Unfallquote die 18- bis 25-jährigen betrifft, so möchte ich keinesfalls daraus ableiten, daß die meisten Jugendlichen schlecht fahren. Es gibt zahlreiche Jugendliche, die als sichere, zuverlässige und besonnene Fahrer gelten können. Aber wir können nicht an der Tatsache vorbei, daß in dieser Altersklasse schlechter gefahren wird als in anderen.

Höhere Unfallquote der 18- bis 25jährigen

Die Gründe dafür sind ohne weiteres einleuchtend. Es handelt sich um die Nachpubertät, die Sturm- und Drangperiode mit überschüssigen Kraft- und Gefühlsausbrüchen, ihren psychischen Unausgeglichenheiten, der Neigung sich hervorzutun, andere in ihrer Leistung zu übertreffen – in unseren Fällen in Fahrweise und Geschwindigkeit. Wir finden hier auch Vertrotzte, Aufsässige mit Protest gegen jede Autorität und jeden um schon einige Jahre älteren Menschen, die heute mit dem viel gebrauchten Jargon-Ausdruck der «zornigen jungen Männer» belegt werden.

Dieser Typ ist keineswegs nur ein Produkt unserer Zeit. Es sind die Jugendlichen, die aus entwicklungsbedingten Gründen sich gegen Autorität und Hergebrachtes auflehnen – was wir ihnen gar nicht verübeln möchten, vorausgesetzt, daß sie anstelle des Abgelehnten etwas Neues, Produktives, Anerkennenswertes setzen. Leerer Zorn, der nur einreißt, ist destruktiv. Der Zorn des jungen Mannes beim Fahren, der nur die Wachheit und Weite des Bewußtseins einengt, verbunden ist mit Angriffslust und Selbstüberschätzung und zugleich Verachtung des anderen, führt nur zu oft zu Kollision, Verletzten und Toten.

Müssen wir nun diese höhere Unfallquote der 18- bis 25jährigen als etwas Schicksalhaftes hinnehmen, weil wir wissen, daß diese Lebensstufe entwicklungs- und biologisch bedingt besondere Eigenheiten hat, die man vielleicht gar nicht ändern kann und als schlechthin gegeben betrachten muß in der sicheren Hoffnung, daß es sich – wie die Statistiken zeigen – nur um eine Durchgangsphase handelt?

Als schicksalhaft und unabänderlich sollten wir diese höhere Unfallquote in der genannten Lebensperiode nicht betrachten.

Im Oktober 1963 hörte ich auf der Tagung der «Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin» einen öffentlichen Vortrag eines hohen Sanitätsoffiziers der Bundeswehr, der unter anderem die Höhe der Unfallquoten von tödlichen

dienstlichen und außerdienstlichen Verkehrsunfällen von Soldaten der Bundeswehr behandelte. Es ergab sich die außerordentlich bemerkenswerte Tatsache, daß die Quote der außerdienstlichen tödlichen Unfälle mit Privatfahrzeugen derjenigen der Altersstufe entsprach, die dienstlichen tödlichen Unfälle hingegen nur etwa ein Fünftel und weniger der altersmäßigen Quote betrug.

Diese ganz einfachen Zahlen beweisen eindeutig, daß das Fahren in einem festgefügtten Ordnungsprinzip, bestimmt durch feste Vorschriften, das jugendliche Über-das-Ziel-Hinausschießen in eklatanter Weise zu bremsen vermag. Es ist also möglich, die Unfallquote zu senken.

Allerdings besagt die unveränderte Quote außerdienstlicher Unfälle, daß die Fahrerziehung der Bundeswehr bei den Betroffenen zu einer wirklichen Formung der Persönlichkeit auch außerhalb der Kasernentore nicht zu führen vermochte. Warum dies so ist, bedürfte einer gesonderten Betrachtung.

Erziehung zur Unfallverhütung

Wenn es also Einwirkungsmöglichkeiten gibt, so muß man sich ernsthaft überlegen, ob man solche nicht auch auf unsere im freien Leben sich befindlichen jungen Bürger zur Hebung der Fahrdisziplin anwenden könnte. Die zu benutzenden Mittel und die Form, wie sie nahegebracht werden, müssen zugkräftig sein. Nur Verbote auszusprechen, würde in dieser Altersstufe des geradezu physiologischen Autoritätsprotestes und bei unserer nicht sehr traditionsfreudigen Jugend keinerlei Resonanz hervorrufen.

Auch *Unfallverhütungspropaganda* hat, wie die Erfahrung gezeigt hat, selten den gewünschten Erfolg. Durch sie wird bei bestimmten Personen nur Angst und Unsicherheit erzeugt. Bei anderen führt die erhöhte Aufmerksamkeitszuwendung zu einer Einengung des Aufmerksamkeitsbereiches. In beiden Fällen besteht aber die Gefahr der Erhöhung der Unfallbereitschaft. In Unfallverhütungswochen, veranstaltet in bester Absicht von einzelnen Betrieben, stieg sogar die Unfallziffer an.

Ganz negativ wirken sich zwecks Unfallverhütung besonders bei mehr ängstlichen Gemütern die drastische Darstellung demolierter Autos, von Verletzten, von Todes- und Verletztanzahlen aus. Mit solchen Mitteln kann man einen Erwachsenen ebensowenig erziehen wie ein Kind, dem man ständig nur die negativen Auswirkungen seines Verhaltens vor Augen führt.

Ansatzpunkte, um im positiven Sinne die Entwicklung einer guten Verkehrsgesinnung zu fördern, stehen sicher zur Verfügung. Im Unterrichtsprogramm der 14- bis 18jährigen in der Gewerbe-, der Mittel-, der Höheren Schule sollte das Fach Verkehrserziehung nicht fehlen, wobei aber nicht nur – was ohne Zweifel von besonderer Wichtigkeit ist – Verkehrszeichen, Vorfahrt, Änderung der Fahrtrichtung gelernt werden sollten, sondern wo gleichfalls der Entwicklung der Verkehrsgesinnung besondere Sorgfalt gewidmet werden

müßte. Dies ist eine Aufgabe, die nicht losgelöst von der Gesamterziehung und Formung der Persönlichkeit erfolgen kann.

Dieser Unterricht wäre als eine Art Vorbereitung für den späteren Erwerb des Führerscheins zu betrachten. Ein solcher Unterricht könnte sicher dazu beitragen, feste Maximen als Grundlage der erforderlichen Verkehrsgesinnung zu errichten. Man sollte einen solchen Unterricht in unserem Zeitalter nicht als zweitklassig bewerten gegenüber anderen Fächern. Wer mathematische Formeln nicht kann, wer sein Fachwissen nicht beherrscht, bleibt bestenfalls sitzen. Wer aber Verkehrsregeln nicht beherrscht und eine schlechte Verkehrsgesinnung an den Tag legt, kann den Tod anderer Menschen herbeiführen.

Ferner wäre es sicher nützlich, wenn sich beispielsweise die *Automobilklubs* in verstärktem Maße den jugendlichen Kraftfahrern zuwenden würden und geradezu ihren Ehrgeiz darin sehen würden, eine besonders große Zahl jugendlicher Kraftfahrer als Mitglieder – bei niedrigem Beitragssatz – führen zu können. Die Klubs hätten sogar zahlreiche Möglichkeiten, die Verkehrsgesinnung ihrer jungen Kraftfahrer zu fördern. Ich denke dabei nicht nur an Zuverlässigkeits- und Geschicklichkeitsfahrten, sondern auch an den guten Geist, der sehr schnell die noch aufgeschlossenen und empfänglichen jungen Leute beseelen könnte, in Verbindung mit einem festen Ehrenkodex – in unserem Klub gibt es keine aktiven Unfallverursacher – und mit Belohnungen für unfallfreies und ritterliches Fahren in der kritischen Zeit bis zur Vollendung des 25. Lebensjahres.

Hier würde den Klubs eine lohnende Aufgabe erwachsen. Ihre Verwirklichung erfordert allerdings Initiative und Idealismus und wohl auch nicht zuletzt eine innere Umorientierung der Vereine auf neue Ziele.

Unfallgefährdete Persönlichkeiten

Welche Menschen sind es nun, die besonders zur Herbeiführung von Unfällen disponieren, welche Eigenschaften treten bei diesen Menschen besonders hervor?

Nach statistischen Untersuchungen sind etwa 60 bis 80 Prozent aller Unfälle in der Person des Betroffenen und in seinem Verhalten begründet. In dieser Unfallrate, zustande gekommen infolge menschlichen Versagens aus persönlichen Mängeln und vermeidbaren Fehlhandlungen, steckt eine Gruppe von etwa 4 bis 8 % *besonders* unfallgefährdeter Personen. Hierbei handelt es sich um Menschen, die innerhalb eines bestimmten Zeitabschnittes unter gleichen Umweltbedingungen häufiger als andere zu Unfällen kommen. *Marbe* führte diese Tatsache schon 1925 auf eine persönlichkeitsbedingte Unfallneigung zurück und prägte den Begriff des *Unfällers*.

Schon vor dem ersten Weltkrieg hatten Mediziner und Psychologen erkannt, daß die zum Unfall führenden Verhaltens- und Reaktionsweisen bei einer bestimmten Gruppe Menschen dieselben sind. Man entwickelte Untersuchungs-

verfahren mit dem Ziel, bestimmte psychische Funktionen zu erfassen, die eine weitgehende Fahrsicherheit oder Unfallgefährdung erwarten lassen. Man prüfte vorwiegend die Reaktionsfähigkeit auf visuelle Primär- und Ablenkungsreize, die Aufmerksamkeitskonstanz und -stabilität sowie das Voraussehen und Einbeziehen möglicher Reaktionen anderer Verkehrsteilnehmer. An dem Untersuchungsziel hinsichtlich der Erfassung psychologischer Funktionen hat sich bis heute nichts geändert. Lediglich die Untersuchungsverfahren wurden im Laufe der Zeit verbessert. Aber schon damals bewies das Verfahren eine hohe Treffsicherheit. Von etwa 75 % als geeignet beurteilten, in Aussicht genommenen Heereskraftfahrern 1916 bis 1918 erwies sich später in der Ausbildung und praktischen Bewährung kaum einer als Versager.

Neben Erfassung psychischer Teilfunktionen ist die Untersuchung der Sinnesfunktionen und des allgemeinen Gesundheitszustandes notwendig. Krankheit und körperliche Beeinträchtigung erhöhen die Unfalldisposition. Die Unfalldisposition erwächst hierbei nicht unbedingt aus der körperlichen Beeinträchtigung direkt, sondern wirkt sich häufig negativ auf die emotionale Ausgeglichenheit aus. Körperliche Beeinträchtigung und emotionale Unausgeglichenheit wirken im Sinne einer erhöhten Unfalldisposition.

Leistungsmängel können weitgehend kompensiert werden, wenn der Betreffende über entsprechende Persönlichkeitskomponenten verfügt, wie gute Selbstkritik und Anpassungsfähigkeit an die eigenen Leistungsmöglichkeiten und die Umwelt, dazu emotionale Ausgeglichenheit sowie rationale und willentliche Steuerung.

Die Kompensationsmöglichkeit von körperlichen Mängeln oder Krankheiten hat selbstverständlich ihre Grenze dort, wo sie nicht mehr von der Persönlichkeit her beeinflussbar und steuerbar ist. Dies betrifft unter anderem hirnorganische Erkrankungen, Anfallsleiden und sonstige schwerere Krankheiten.

Körperliche Mängel und Krankheiten fallen in der Praxis bei der Beurteilung der Fahreignung wenig ins Gewicht. So konnte eine körperliche und gesundheitliche Behinderung des Fahrers als polizeilich festgestellte Unfallursache nur in 0,25 bis 0,35 % aller Verkehrsunfälle ermittelt werden.

Wie aus der relativ geringen Beteiligung körperlicher und Krankheitsursachen am Zustandekommen von Unfällen hervorgeht, liegt das Hauptgewicht der Prüfung zum Führen eines Kraftfahrzeuges auf der medizinisch-psychologischen Untersuchung.

Wir prüfen aber heute nicht mehr nur Teilfunktionen, wie bereits ausgeführt, sondern suchen die Gesamtpersönlichkeitsstruktur zu ergründen, um damit besonders unfalldisponierte Menschen zu erfassen. Die Beurteilungskriterien sind noch wenig einheitlich, wenn auch von allen Untersuchern bestimmte Persönlichkeitsmerkmale als unfallfördernd gewertet werden.

Hier sei eingefügt, daß die Untersuchungen unter den gegenwärtigen Verhältnissen nur bei solchen Personen durchzuführen sind, die nach Führerschein-

entzug aus verschiedenen Gründen die Fahrerlaubnis neu beantragt haben. Meist handelt es sich um Verkehrsdelinquenten, die schuldhaft Unfälle herbeiführten, mehrfach Unfälle verursachten, die unter Alkohol standen oder Verkehrsunfallflucht begingen – Kraftfahrer, denen nach begangenen Delikt zur Auflage gemacht wurde, ihre Fahreignung durch Untersuchung unter Beweis zu stellen. In Frage kommen auch sehr alte Menschen, die erstmalig um Erteilung der Fahrerlaubnis nachsuchen oder jüngere Erstbewerber, bei denen Bedenken erhoben wurden, und endlich solche, bei denen eine Hirnschädigung oder ein Anfallsleiden besteht oder die eine geistige Erkrankung erlitten.

Einheitliche Richtlinien, nach denen die medizinisch-psychologische Untersuchung durchgeführt werden soll, liegen nicht vor. Jede Untersuchungsstelle und jede Klinik, die mit einer solchen Untersuchung beauftragt ist, arbeitet nach eigenem Ermessen, nach eigenen Methoden und nach eigenen Beurteilungsprinzipien.

Ich halte das im Interesse der Führerscheinbewerber nicht für günstig. Die Divergenzen im Endergebnis sind oft erheblich. Wir selbst, die wir uns aus Zeitgründen nur mit Oberbegutachtungen befassen können, kamen nicht allzu selten zu ganz anderen Ergebnissen als die erstuntersuchende Stelle.

Wir überprüfen uns jetzt selbst, ob wir richtig untersucht und beurteilt hatten, indem wir nachforschen, ob unsere Feststellungen bei der Befürwortung der Fahrerlaubnis zutrafen, gemessen an der inzwischen erfolgten praktischen Bewährung des Fahrers. Diese Untersuchungen werden im Laufe dieses Jahres unter Zugrundelegung einer repräsentativen Serie von einem meiner Mitarbeiter vorgelegt werden.

Welche Persönlichkeiten disponieren in besonders hohem Maße zum Unfall und welche Beurteilungskriterien sind bei der Untersuchung auf Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen anzulegen?

Eignungsuntersuchungen

Bei Untersuchungen zum Arbeits- und zum Verkehrsunfall ließen sich gewisse psychologische Regelhaftigkeiten feststellen. Die Untersuchungsmethoden zielten darauf ab, daß Gruppen von Unfallwiederholern und Gruppen von unfallfreien Personen untersucht und miteinander verglichen wurden.

Psychodiagnostisch wurden bei diesen Untersuchungen bestimmte Leistungstestverfahren und Persönlichkeitstests angewandt. Wichtig ist ferner, den Intelligenzstand festzustellen.

Für die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen kommt es allerdings weniger auf die Höhe als auf die Art der intellektuellen Befähigung an, die wir als «Fahrintelligenz» bezeichnet haben. Diese kann bei einem zwar nicht schwachsinnigen, aber minder intellektuell befähigten Menschen vorhanden sein, dagegen bei einem Hochbegabten nicht.

Mit Hilfe der psychologischen Testuntersuchungen werden geprüft: Aufmerksamkeitseinstellung, Auffassungsgeschwindigkeit und -sicherheit, Beobachtungsschärfe und Reaktionsvermögen, ferner Strukturderminanten der Persönlichkeit: Antrieb, Vitalität, Steuerung.

Auf die *Untersuchungstechnik* kann ich hier im einzelnen nicht eingehen. Zum Grundsätzlichen sei soviel gesagt, daß die Testverfahren unbestreitbar einen hohen Aussagewert besitzen. Allerdings ist das Instrument der Testuntersuchung nur brauchbar in der Hand des gut durchgebildeten, geübten und erfahrenen Untersuchers, der eine fundierte und umfassende Ausbildung besitzt, über hinreichende praktische Lebenserfahrung verfügt und imstande ist, Berufs- und Lebensprobleme anderer voll zu erfassen und zu verstehen, besonders auch das Lebensbild und die Lebenseinstellung des alternden Menschen. Die Zusammenarbeit mit dem Psychiater und gegebenenfalls mit Vertretern anderer medizinischer Disziplinen muß eine sehr enge sein. Junge Psychologen und Mediziner, die eben das Diplom erworben bzw. das Staatsexamen bestanden haben, sollten nicht sofort verantwortlich für eine medizinisch-psychologische Untersuchung von Führerscheinbewerbern herangezogen werden. Sie sollten, wie die Mediziner in unseren Kliniken, erst eine Reihe von Jahren assistierend mitwirken. Ein 26jähriger dürfte kaum imstande sein, die Welt eines 60jährigen zu verstehen. Ich bitte dies nicht als Werturteil aufzufassen.

Bei den Tauglichkeitsuntersuchungen kommt es besonders darauf an, daß die Akzente richtig gesetzt werden. Gewiß spielen körperliche, geistige und Gehirnkrankheiten zahlenmäßig keine bedeutende Rolle. Das Schwergewicht liegt auf der psychologischen Beurteilung. Aber Arzt und Psychologe müssen sich ihrer Kompetenzen stets bewußt sein. Es geht nicht an, daß der Psychologe beispielsweise ein Anfallsleiden mitbeurteilt oder der Arzt, ohne hinreichend vorgebildet zu sein, eine psychologische Beurteilung abgibt. Der Führerscheinbewerber muß demjenigen Fachmann zugeführt werden, der im Einzelfall zuständig ist: dem Augenarzt, dem Ohrenarzt, dem Internisten, dem Psychiater, dem Psychologen oder, wenn erforderlich, mehreren dieser Fachleute.

Sie werden verstehen, daß eine Untersuchungsstelle, die den Auftrag hat, Untersuchungen auf Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen vorzunehmen, niemals nur von psychologischer oder nur von medizinischer Seite geleitet werden kann. Die Arbeit kann nur von einem Team von Fachleuten zufriedenstellend bewältigt werden. Ich möchte sagen, daß neben dem Psychologen, dessen Rolle eine besonders gewichtige ist, alle Disziplinen der Medizin aufgerufen sind. Am besten einzurichten wäre eine solche Untersuchungsstelle in einem großen Klinikum mit personell und sächlich gut ausgestatteter psychologischer Abteilung.

Doch nun zurück zu den unfallgefährdeten Persönlichkeiten. In etwas vereinfachender Weise lassen sich diese in zwei große Gruppen, die passiven Unfallerleider und die aktiven Unfallverursacher, einteilen.

Die «Unfälle»

Den Typ des passiven Unfallerleiders stellen vorwiegend *psychasthenische* Persönlichkeiten dar, Menschen von geringer Vitalität und Belastbarkeit. Schwache Vitalität steigert die Unfallgefährdung, da der Ausprägungsgrad der Vitalität das Maß struktureller Ausgeglichenheit bedingt. Doch kann der Vitalischwache nicht generell als in besonders hohem Maße als unfallgefährdet angesehen werden. Wenn Vitalität, Steuerung und Dynamik gut aufeinander abgestimmt sind, kann auch ein weniger vitaler Mensch durchaus angepaßt, zweckgerichtet und ungestört in Verkehrssituationen handeln. Erst aus der Unausgeglichenheit der Persönlichkeitsstruktur folgert eine erhöhte Unfallneigung.

Die Analyse des Unfallgeschehens zeigt, daß gerade Vitalschwache, wenig anpassungsfähige Menschen meist nicht schuldhaft einen Unfall verursachen. Jedoch infolge mangelnder Fähigkeit, sich elastisch anzupassen, können sie in einer kritischen Verkehrssituation nicht genügend sicher den Umständen entsprechend reagieren. Unter diesen Personen finden sich z. B. diejenigen Unfälle, die aus Erwartungsspannung und -angst heraus gerade an als gefährlich bekannten und gekennzeichneten Verkehrspunkten einen Unfall herbeiführen. Es handelt sich vorwiegend um Menschen, die sich im Verkehr nie sicher fühlen und ihn, wenn eben möglich, meiden.

Die Handlungs- und Reaktionsweise dieser psychasthenischen Menschen geschieht mit nervöser Spannung und leichter Ermüdbarkeit. Sie sind dabei unkonzentriert und neigen zu Fehlhandlungen. Der Unfall ereignet sich bei ihnen meistens zur Zeit einer Lebens- und Berufskrise, vorwiegend im Zustand nervöser Reiz- und Erschöpfbarkeit. Die latente Unfallneigung solcher vorwiegend empfindsamen, beeindruckbaren, emotional-labilen und verunsicherten Personen führt bei gestörten Umweltbeziehungen und Konfliktsituationen, aber auch bei länger anhaltenden, allgemein ungünstigen Umweltverhältnissen zu einer akuten Unfallgefahr.

Unter der Gruppe der aktiven Unfallverursacher sind die ausgeprägtesten Typen die aktiv Unbekümmerten und die triebstark Ungesteuerten.

Es handelt sich hierbei um Menschen von gut entwickelter, kräftiger Vitalität und Belastbarkeit, jedoch geringer Steuerung. Ihr Verhalten erscheint oft als bewußt verkehrswidrig und rücksichtslos. Die tatsächlichen psychischen Gegebenheiten bei einem rücksichtslos wirkenden Verkehrsverhalten sind jedoch meist mangelnde Vorsicht und Umsicht aus Unbekümmertheit. Diesen Menschen ist eine gewisse Instinktlosigkeit und eine dadurch bedingte mangelnde Sicherheit im Umweltbezug eigen. Bei einer Reihe, insbesondere jugendlichen Personen, kommt das Bedürfnis hinzu, sich selbst zur Geltung zu bringen. Diese Einstellung führt dazu, Gefahren leicht zu nehmen oder sie trotz ausreichender Einsichts- und Urteilsfähigkeit sowie intakter Sinnesfunktionen

gar nicht oder nur unzureichend zu erkennen. Die Häufigkeit von Verkehrsunfällen und Verkehrsdelikten aus wirklich bewußt rücksichtslosem Verhalten wird allgemein überschätzt.

Hinsichtlich ihrer Persönlichkeitsstruktur und der daraus folgernden Reaktions- und Verhaltensweise stehen die schwunglos-labilen Persönlichkeiten zwischen den psychasthenischen und den aktiv-unbekümmerten sowie triebstark-ungesteuerten Unfallpersönlichkeiten. Bei den schwunglos labilen Menschen besteht infolge geringer Dynamik und geringer Steuerung eine verminderte Fähigkeit zu situationsgerechter Umstellung und Anpassung. Im Gegensatz zu den vitalschwachen Persönlichkeiten sind sie jedoch vorwiegend an Unfällen infolge mangelnder Umsicht sowie Trägheit beteiligt.

Die Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen kann aber nicht allein unter Zugrundelegung von Testergebnissen erfolgen. Ebenso wichtige Beurteilungsgrundlagen liefern das bisherige Fahrverhalten, die Fahrfertigkeit und Fahrerfahrung sowie die Lebens- und Berufsentwicklung.

Im ganzen genommen handelt es sich um ein etwas aufwendiges Verfahren. Die Ausschaltung der Nicht-Geeigneten erhöht die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer. Andererseits ist aber auch durch eine solche Untersuchung gewährleistet, daß unnötige, im Einzelfalle ungerechtfertigte Entziehungen der Fahrerlaubnis verhindert werden.

Die Erhellung der Persönlichkeitsstruktur wird im Einzelfall nur soweit erforderlich sein, als es zur Beurteilung der Fahrtauglichkeit notwendig ist. Die sexuelle Intimsphäre beispielsweise anzutasten – wie das bei Eignungsuntersuchungen gelegentlich geschieht – ist unnötig. Man darf aber auch nicht soweit gehen wie das Bremer Oberverwaltungsgericht, welches mit Urteil vom 23. 10. 1962 die Erhebung psychologischer Analysen und charakterologischer Tests zur Feststellung der Fahrtüchtigkeit für verfassungswidrig erklärt. Den gegenteiligen Standpunkt vertritt der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in einem Urteil vom 6. 5. 1963, einem Urteil, welches hervorragend begründet ist und gerade auf die wichtige Rolle des Persönlichkeitsverhaltens bei Teilnahme am Straßenverkehr als Kraftfahrer abhebt unter ausdrücklichem Hinweis, daß «das äußere Verhalten eines Kraftfahrers ständig von seinen seelischen und charakterlichen Eigenschaften beeinflußt wird».

Fahrtüchtigkeit und Alkohol

Die Beeinträchtigung der *Fahrtüchtigkeit durch Alkohol* ist sattsam bekannt und braucht nicht gesondert dargelegt zu werden. Aus der Sicht meines Fachgebietes sei aber auf Folgendes hingewiesen, was die Forderung nach einem relativ niederen Normwert des Blutalkoholspiegels als Grenze der absoluten Fahrtüchtigkeit unterstützt.

Die gleiche genossene Menge Alkohol derselben Qualität, eingenommen zu

verschiedenen Zeiten, kann ganz verschiedene körperliche und psychisch-geistige Reaktionen hervorrufen. So kann derselbe Mensch bei 0,8‰ Alkohol heute praktisch voll fahrtüchtig sein, morgen jedoch nicht. Das Reagieren des Menschen ist nichts Konstantes, etwa in dem Sinne, daß zu jeder Zeit die gleiche Noxe auch gleiche Wirkungen hervorruft. Das ist nicht einmal bei einer Maschine der Fall, wie jeder am Benzinverbrauch des eigenen Autos zu verschiedenen Jahreszeiten ablesen kann.

Die unterschiedliche Wirkung gleichgroßer Alkoholmengen wird hervorgerufen durch sogenannte akzidentelle Faktoren. Ich darf solche nennen, welche die Widerstandsfähigkeit gegen Alkohol herabsetzen: Rekonvaleszenz, überstandene Gehirnerschütterungen in den ersten Wochen und Monaten; in Entwicklung begriffene, oft noch nicht erkennbare Infektionskrankheiten; Einwirkung von großer Kälte und besonders aber größerer Hitze; emotionale Unausgeglichenheit, namentlich bei Vorherrschen negativer Affekte, wie Verärgerung, Gereiztheit, Zorn, Depressionen, Ratlosigkeit und tiefe Enttäuschung; und schließlich als sehr wesentliche Faktoren: Schlafentzug, Überarbeitung, Ermüdung, Erschöpfung.

Wie oft wird der Alkohol benutzt, um eine beginnende Infektion zu bekämpfen, einen Ärger hinunter zu spülen oder sich aus dem Zustande der Ermüdung wieder aufzupulvern. Und gerade in solchen Zuständen genügen oft kleine Mengen Alkohol, um das psychische Verhalten so zu verändern, als wären wesentlich größere Mengen Alkohol eingenommen worden. Der Blutalkoholspiegel kann im Zustande der Verträglichkeit und der Unverträglichkeit derselbe sein. Über die Wirkung sagt er in Bereichen bis zu 1,2‰, vielleicht auch 1,5‰, nicht allzuviel aus. Aber weil die Toleranzgrenze bei ein und demselben Menschen unter der Einwirkung der genannten akzidentellen Faktoren sehr schwanken kann, brauchen wir eine *niedrige* absolute Promille-Grenze. Bestimmend für unsere Verkehrssicherheit kann nicht die oberste mögliche Grenze der Verträglichkeit sein, sondern die unterste. Wenn sich statistisch erweisen läßt, daß bei 0,8‰ die Unfallhäufigkeit eine eindeutige Steigerung zu nehmen beginnt, wenn wir mit diesem Bereich schon in die Gefahrenzone geraten, dann muß diese Grenze gezogen werden, auch wenn eine ganz, vielleicht nicht einmal geringe Anzahl Menschen bei diesem Blutalkoholspiegel noch wenig psychische Veränderungen zeigt.

In Extremfällen kann sogar eine kleine Menge Alkohol eine akute Geistesstörung mit Umdämmerung des Bewußtseins hervorrufen, die wir als pathologischen Rausch bezeichnen.

Faktoren, die eine dauernde Alkoholunverträglichkeit und -intoleranz bedingen, sind durchgemachte Hirnerkrankungen und Hirnverletzungen jeder Art, Gehirnerschütterungen, solange die Kopfbeschwerden noch nicht abgeklungen sind, Krampfanfall-Leiden (Epilepsie), konsumierende Erkrankungen allgemeiner Art. Der Katalog wäre noch vom internistischen Fachgebiet her zu erweitern.

Fahrtüchtigkeit und Medikamente

Aber nicht nur der Alkohol, sondern *zahlreiche Medikamente* bewirken psychische Veränderungen, die die Sicherheit am Steuer wesentlich herabsetzen. Der Ausschuß «Verkehrsmedizin» der Bundesärztekammer ist soeben im Begriff, Richtlinien zu veröffentlichen über «Einschränkung der Verkehrstauglichkeit durch Arzneimittel». Der Entwurf wurde mir in dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt. Wenn es gewünscht wird, bin ich gerne bereit, darauf einzugehen.

Prinzipiell ist Folgendes zu bemerken:

Jeder praktizierende Arzt muß verpflichtet werden, bei Verordnung von Medikamenten den Patienten zu beraten, ob durch dieselben die Fahrtauglichkeit beeinträchtigt wird. Diese besondere Beratungspflicht ist heute keineswegs schon Allgemeingut ärztlichen Handelns. Der kraftfahrende Patient hat einen Anspruch auf diese Beratung zu seinem eigenen und zum Schutze anderer. Wurde er nicht beraten, kann er nicht bestraft werden und seine Haftpflichtversicherung ist nicht verpflichtet, tätig zu werden. Um so wichtiger ist aber, daß der Arzt die Tatsache der Beratung schriftlich festhält für den Fall, daß der Patient als Schutzbehauptung die tatsächlich erfolgte Beratung negiert.

Wir dürfen uns aber nicht der Tatsache verschließen, daß es in der Praxis nicht immer so einfach ist, den Patienten dahingehend zu bestimmen, das Autofahren zu unterlassen, solange er ein betreffendes Medikament einnehmen muß. Oft handelt es sich nicht um bettlägerige Patienten, die zudem noch in der Lage sind, ihren Beruf teilweise oder sogar ganz auszuüben. Handelt es sich um Menschen, die beruflich auf ihr Kraftfahrzeug angewiesen sind, so wiegt der Verzicht schwer. Glücklicherweise sind es nur wenige Medikamente, die die Fahrtauglichkeit beeinträchtigen, auf die man nicht verzichten kann und die nicht durch andere, ohne psychische Begleiteffekte, ersetzbar wären.

Es wird nicht zu umgehen sein, daß die Arzneimittelfirmen dem Einfluß der von ihnen hergestellten und vertriebenen Medikamente auf die Fahrtüchtigkeit besondere Beachtung schenken und, wenn eine Beeinträchtigung gegeben ist, dies auf dem der Medikamentenpackung beigegebenen Prospekt unübersehbar kennzeichnen.

Dies zu verwirklichen, dürfte, da geschäftliche Interessen angerührt werden, nicht ohne Schwierigkeiten abgehen, ganz abgesehen davon, daß die Arzneimittel nicht nur an einer repräsentativen Serie von Menschen auf ihre Heilwirkung, sondern auch auf ihre Beeinflussung der Fahrtüchtigkeit getestet werden müssen. Es bleibt aber gar nichts anderes übrig im Zeitalter des Massenkraftfahrzeugverkehrs, als diesen zusätzlichen Weg möglichst mit Hilfe gesetzgeberischer Maßnahmen zu beschreiten.

Es steht außer Frage, daß bestimmte Medikamente – namentlich Schlafmittel, Beruhigungsmittel, angstlösende Mittel und Schmerzmittel –, wovon

eine Unzahl auf den Markt geworfen wird, wenn sie zusammen mit alkoholischen Getränken eingenommen werden, verstärkte psychische Begleiteffekte hervorrufen, etwa in dem Sinne, daß sich die Wirkung schon kleinerer Alkoholmengen potenziert oder daß sich die lähmende, beruhigende, schlafmachende Wirkung des Medikaments mit derjenigen des Alkohols addiert oder daß sogar – wie beim pathologischen Rausch – ganz unerwartete psychische Wirkungen hervortreten.

Ob solche Kumulativwirkungen entstehen, hängt einmal von der Menge der eingenommenen Medikamentensubstanz, der Art und Menge des alkoholischen Getränkes ab sowie von den bereits erwähnten akzidentellen Faktoren – Ermüdung, Infekt usw.

Es ist außerordentlich schwierig, solche Effekte experimentell zu sichern, da sich Menschen bereit erklären müssen, die Versuche an sich ausführen zu lassen und da außerdem wegen der Variabilität in der Reaktionsweise beim Menschen nie konstante Verhältnisse zu erwarten sind.

Hier findet sich die Forschung noch ganz im Anfang, und obwohl in der Öffentlichkeit sehr viel über das Problem Medikament und Alkohol geschrieben und geredet wird, lassen sich noch recht wenig verbindliche Aussagen machen.

Grenzen der Leistungsfähigkeit des Kraftfahrers

Zum Schluß möchte ich mir noch als Staatsbürger und Teilnehmer am Kraftfahrzeugverkehr einige Bemerkungen erlauben:

Im Interesse einer reibungslosen Abwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs ist gar nicht darüber zu diskutieren, daß der Staat von seinen Bürgern eine stets untadelige Verkehrsgesinnung erwartet.

Der Bürger erwartet aber vom Staat, daß dieser die Verkehrsgesinnung von sich aus fördert. Dies kann auf verschiedene Weise geschehen, z. B. durch Beseitigung des Mißverhältnisses von Straßenfläche und stetig wachsender Zahl zugelassener Kraftfahrzeuge. Darüber zu sprechen, überschreitet meine Kompetenz.

Worauf hinzuweisen ich mich vom Fachlichen her für befugt halte – denn es betrifft die geistige Leistungsfähigkeit – bezieht sich auf die Beschilderung mit Verkehrszeichen. Sie ist im Ganzen, da ja zum großen Teil auf internationalen Erfahrungen beruhend, nicht schlecht.

Es darf aber nicht vergessen werden, daß bei einer bestimmten Geschwindigkeit das menschliche Auge und das menschliche Gehirn nur eine begrenzte Zahl von Zeichen wahrzunehmen und zu verarbeiten imstande ist. Massierung von mehr als 3 Verkehrszeichen an einer Stelle oder dicht aufeinander folgend, ist deshalb abzulehnen.

Das einzelne Verkehrszeichen wiederum muß mit einem Blick erfaßbar, von hohem Aufforderungscharakter sein und darf nur eine einzige Deutung zulassen.

Außerhalb des Gewohnten erlassene Verbote, z. B. nur für Zeit geltende

Überholverbote über längere Strecken, sollten durch fortlaufende Beschilderung immer wieder neu kenntlich gemacht werden, denn, was außerhalb des Gewohnten liegt, wird schneller vergessen. So kann von seiten des Staates manche Freundlichkeit erwiesen werden, die dankbar entgegengenommen wird.

Wenn man sich heute das ungeheure Ausmaß des Kraftfahrzeugverkehrs in der Bundesrepublik vergegenwärtigt und selbst häufig in diesen Verkehr hineingespült wird, so kann man nur immer wieder sein Erstaunen ausdrücken, daß nicht noch mehr passiert. Ich glaube sagen zu dürfen, daß die Verkehrsdisziplin und Verkehrsgesinnung bei der überwiegenden Zahl der Kraftfahrer gut ist.

Es gibt einen nicht vermeidbaren Teil zum Kraftfahren Unbegabter und Ungeeigneter, denen das Steuer nicht anvertraut werden kann, und es gibt einen kleinen Prozentsatz von Menschen, die sich im Straßenverkehr kriminell verhalten. Letztere gilt es zu bestrafen, wenn notwendig sogar ganz empfindlich.

Mit einer guten Verkehrsdisziplin und Verkehrsgesinnung werden wir wohl auch in Zukunft die stetig zunehmende Verkehrsdichte und Überfüllung unserer Straßen wahrscheinlich meistern – wenn wir uns rechte Mühe geben.

Aber gerade dieses Mehr-Mühe-geben-müssen, welches oft das Äußerste an Aufmerksamkeit, Anspannung, Konzentration, Reaktionsvermögen, rasches und fortgesetztes Umstellen, besondere Energie und Wachheit erfordern, setzt das große Fragezeichen, nämlich ob das Autofahren unter den obwaltenden Verhältnissen, wenn es häufig und über längere Strecken betrieben werden muß, vom gesundheitlichen Standpunkt für viele Menschen noch empfohlen werden kann.

Eine Art Selbstregelung scheint sich schon anzubahnen. Immer mehr Menschen benutzen wieder die gute alte Eisenbahn, wenn sie für kurze Zeit in weit entfernten Orten tätig sein müssen.

Schlecht daran sind die Menschen in den Industrieballungszentren, die zum Wochenende mit Hilfe ihres Autos den Städten entfliehen und die Freizeit in Wäldern auf dem Lande verbringen möchten. Ihre Fahrt beginnt und endet auf weite Strecken im Strom von Blech und Abgasen. Die Erholung wird zur Strapaze.

Jeder ist mitverantwortlich, auch unter erschwerten Bedingungen. Gewiß! Es wird heute vom Kraftfahrer Außerordentliches verlangt, ein Vielfaches mehr als vor 10 oder 12 Jahren. Dies muß zwangsläufig zu verschärften Auslesebedingungen, zu größerer Disziplin und Wachsamkeit am Steuer führen.

Der Misere der Straße allein mit immer neuen und strengeren Gesetzen begegnen zu wollen, wird bei der Überforderung des Kraftfahrers in immer häufiger auftretenden schwierigen Verkehrssituationen, denen er über längere Zeit standzuhalten hat, nicht gelingen. Ebenso wichtig wie eine klare und eindeutige Gesetzgebung halte ich die Erziehung der Kraftfahrer jeglicher Altersstufe zu einer guten Verkehrsgesinnung, zur Erweckung des Bewußtseins der Mitverantwortlichkeit und der Ritterlichkeit.

Hier Wege zu finden außerhalb des Zwangs der Gesetze ist eine Aufgabe, über die nachzudenken sich lohnt.

Anschrift des Verfassers: Professor Dr. J. Hirschmann,
74 Tübingen,
Neurologische Klinik und Poliklinik der Universität,
Liebermeisterstraße 18-20

Mitteilungen – Communications

Protokoll der Hauptversammlung der Schweizerischen Gesellschaft für Präventivmedizin vom 5. März 1964 in Zürich.

1. Das Protokoll der Hauptversammlung 1963 wird genehmigt und Herrn Dr. Bättig verdankt (vgl. Vol. 8, Fasc. 4, Juli/Aug. 1963).

2. Jahresbericht 1963. Im vergangenen Jahr führte unsere Gesellschaft zwei Tagungen durch. Die Hauptversammlung fand am 14. März 1963 in Zürich statt. In der Geschäfts-sitzung wurde der wichtige Beschluß gefaßt, die Mitgliederbeiträge heraufzusetzen. Im Anschluß hielt Dr. R. Münchinger vom Arbeitsärztlichen Dienst des BIGA einen inter-essanten Vortrag über «Arbeit und Freizeit».

Am 27. Juni 1963 veranstalteten wir eine Arbeitstagung in Zürich mit dem Thema: «*Die Assimilation der ausländischen Arbeitskräfte*». Dieses Problem wurde von den ver-schiedensten Seiten beleuchtet, und auch praktische Fragen, wie die Betreuung, die Ver-pflegung und das Wohnungsproblem, kamen zur Sprache. Die Teilnehmerzahl war eine große. Der Tagungsbericht findet sich in der *Sondernummer* unserer Zeitschrift «Die Assimilation ausländischer Arbeitskräfte» vom November/Dezember 1963, Vol. 8, Fasc. 6.

Dem Jahresbericht des Quästors ist zu entnehmen, daß es, dank den erhöhten Mit-gliederbeiträgen und namentlich dank den Bemühungen von Herrn Professor Eugster, freiwillige Mehrleistungen von Mitgliedern zu erhalten, gelungen ist, unser letztjähriges Defizit zu decken. Auch ist es gelungen, den geplanten Zeitschriftenfonds zu äufnen. Für seine intensive Werbetätigkeit sei auch an dieser Stelle Professor Eugster der Dank der Gesellschaft zum Ausdruck gebracht. Wir haben nun die Möglichkeit, weiterhin Sonder-hefte herauszugeben, ohne das finanzielle Gleichgewicht unserer Gesellschaft zu gefährden. – Die früheren Sonderhefte über «*Tabak und Gesundheit*» und «*Bevölkerungsent-wicklung und Familienplanung*» haben sich sehr gut verkauft. Ein Erfolg, der unseren Redaktor ermutigt, in dieser Richtung weiterzuarbeiten.

Mitgliederbestand per 28. Februar 1964: 170 Einzelmitglieder, 194 Kollektivmitglieder, Total 363.

3. Jahresrechnung 1963. Wie im Jahresbericht erwähnt, konnte das letztjährige Defizit gedeckt werden.

Jahresrechnung und Revisorenbericht werden genehmigt.

4. Jahresbericht des Redaktors. Aus Ersparnisgründen wurde der Jahrgang 1963 der Zeit-schrift auf 430 Seiten reduziert. Durch den erwähnten Verkauf von Einzelheften, nament-