

cation au Congrès mondial de Psychiatrie 1950. C. R. Section V, Herman éditeurs, Paris (1952). – *Ezriel H.*: La psychothérapie de groupe. Communication au Congrès mondial de Psychiatrie 1950, C. R. Section V. Hermann éditeurs, Paris (1952). – *Foullkès S. H.*: Introduction à la Psychothérapie analytique de groupe. Heinemann éditeurs, Londres (1948). – *Hinckley R. G.* et *Hermann L.*: Gruppenbehandlung in der Psychotherapie. Rascher Verlag, Zürich (1954). – *Lewin K.*: Psychologie dynamique. P. U. F. (1959). – *Moreno J. L.*: La psychothérapie de groupe. Communication au Congrès mondial de Psychiatrie 1950. C. R. Section V. Hermann éditeurs, Paris (1952). – *Slavson G. R.*: Psychothérapie analytique de groupe. P. U. F., Paris (1952).

Aus der psychiatrischen Universitäts-Poliklinik Basel (Direktor: Prof. Dr. P. Kielholz. Leitender Arzt: PD Dr. C. Haffter)

Verkehrssicherheit als präventivmedizinische Aufgabe

von *H. Peter*, Basel

Die Verhütung zivilisationsbedingter Gesundheitsschäden ist heute eines der dringlichsten Ziele geworden, auf das hin Ärzte und Behörden zusammenarbeiten. Wohl am akutesten zeigt sich diese Aufgabe an der ständig wachsenden Bedrohung von Leben und Gesundheit durch Straßenverkehrsunfälle. Allein in der Schweiz werden annäherungsweise jeden Tag drei Menschen auf der Straße getötet. Wir stellen uns hier die Frage, wieviel präventivmedizinische Maßnahmen zur Verhütung von Straßenverkehrsunfällen beitragen können und welcher Gebrauch von diesem Beitrag gemacht wird bzw. gemacht werden könnte.

Es ist eine erwiesene Tatsache, daß die Ursache der allermeisten Straßenverkehrsunfälle bei den Verkehrsteilnehmern selber und nicht in technischen Mängeln von Straße und Fahrzeug zu suchen ist. «Menschliches Versagen» wird in mehr als vier Fünftel aller Verkehrsunfälle als Hauptursache angeführt. Das ist ganz natürlich, wenn man sich vor Augen hält, daß der Verkehr auf der Straße ursprünglich Umgang, Begegnung, eben «Verkehr» vom Menschen unter sich bedeutet und damit wesensmäßig bereits Konfliktmöglichkeiten und Konkurrenzprobleme in sich birgt. Beim heutigen Stand der technischen Entwicklung werden diese mitmenschlichen Grundprobleme des Verkehrsverhaltens allgemein in den Hintergrund gedrängt von den augenfälligeren Gefahren, welche durch die Dichte und die Rasanz des Verkehrs zusätzlich geschaffen wurden. Man kann ruhig sagen, daß moderne Motorfahrzeuge bedeutend zuverlässiger funktionieren als ihre Lenker, und zwar wird die menschliche Anpassung an die maschinelle Fortbewegung um so fragwürdiger, je weiter

die Fahrgeschwindigkeit das ursprüngliche Tempo der menschlichen Gangart übertrifft. Die Entwicklungstendenz der Fahrzeugindustrie geht in der Richtung immer schnellerer, noch leichter zu bedienender Konstruktionen. Damit verschiebt sich der Schwerpunkt der Unfallgefahr weiter auf die Seite des Fahrzeuglenkers; zugleich werden die Chancen menschlichen Versagens von der technischen Leistung der Fahrzeugbedienung immer deutlicher nach der sozialen Leistung des Verkehrsverhaltens verlagert. Je vollkommener Straße und Fahrzeug, desto ausschließlicher wird persönliches Ungenügen zur Unfallursache. Die Persönlichkeit wird zum Mittelpunkt.

Jeder Straßenbenützer hat damit zu rechnen, daß er nach Ablauf einer genügend langen Zeit einmal passiv Opfer eines Verkehrsunfalles wird oder aktiv einen solchen verursacht. Seine *passive Unfallermittlung* hängt nicht von ihm selber ab. Ihre Größe wird – bei gegebenem Fahrpensum – von den Verkehrsverhältnissen und der Gesamtheit der übrigen Verkehrsteilnehmer bestimmt. Hingegen hängt seine Chance, mit seinem Fahrzeug *selber* zu verunfallen, eng mit seinen persönlichen Gegebenheiten zusammen.

Nehmen wir folgendes Beispiel:

Ein routinierter Autolenker fährt an einem Frühlingsmorgen in die Ferien. Er ist übermüdet, kennt aber die Strecke gut. Auf einem schattigen, leicht gekrümmten Straßenstück gerät sein Wagen auf Glatteis und überschlägt sich. Vor ihm und nach ihm haben zahlreiche andere Automobilisten die gleiche Strecke unfallfrei befahren.

Der erwähnte Fahrer hat die ihm vertraute Strecke entspannt und nahezu automatisch zurückgelegt. Wegen des schönen Wetters hat er sich vorher nicht auf Glatteis eingestellt und erschrocken mit einer sofortigen Bremsbewegung reagiert, als er auf dem nassen Straßenstück plötzlich spürte, daß er den Wagen nicht mehr beherrschte. Wäre er nicht übermüdet gewesen, so hätte er gleich den andern Fahrern früher und richtig reagiert. Seine durch Übermüdung reduzierte Aufmerksamkeit ist zur Unfallursache geworden.

In diesem banalen, der Wirklichkeit entnommenen Beispiel haben wir es mit einer normalen Persönlichkeit zu tun. Allerdings war die Fahrtüchtigkeit durch einen vorübergehenden Zustand reduzierten Wohlbefindens soweit eingeschränkt, daß in einer unerwarteten Lage eine Fehlreaktion zustande kam.

Nehmen wir jedoch an, unter den Fahrern, welche die glatte Stelle passierten, hätte sich ein extrem schreckhafter Nervöser oder ein junger, gefahrblinder Schnellfahrer befunden, so müssen wir bei den gegebenen Straßenverhältnissen damit rechnen, daß diese beiden mit großer Wahrscheinlichkeit ebenfalls verunglückt wären. Der Nervöse hätte gewiß auch im falschen Moment gebremst, und den Autoraser hätte es wohl aus der Kurve getragen.

Nach dem Polizeirapport, aber auch nach der amtlichen Statistik würde jeder solche Unfall ohne weiteres auf die äußere Ursache «Glatteis» zurückgeführt. Die Beispiele verdeutlichen, wie es in einer außerpersönlichen Gefahrensituation eben doch vom Fahrer selbst abhängt, ob ein Unfall passiert oder

nicht, und belegen, was mit der persönlichkeitsgebundenen *aktiven Unfall-erwartung* gemeint ist.

Noch eindrücklicher wird uns die Bedeutung der Persönlichkeit als Unfallursache da, wo nicht die technische Leistung der Fahrzeugbedienung, sondern die soziale Anpassung an die andern Verkehrsteilnehmer, also das Verkehrsverhalten in Frage steht. Bekanntlich sind es drei typische Gefahrensituationen, welche die meisten Opfer der Straße fordern: unangepaßte Geschwindigkeit, unangebrachtes Überholen und Mißachtung des Vortrittsrechtes. Alle drei haben ganz direkt mit der Einstellung des Fahrzeuglenkers zum andern Menschen zu tun. Hinter diesen Kapitalsünden des Verkehrsverhaltens mögen die verschiedensten menschlichen Ursachen stehen: Mangelnde soziale Anpassungsbereitschaft, Rücksichtslosigkeit, Selbstüberschätzung, Kritischschwäche, fehlendes Verantwortungsgefühl, banale Unbekümmertheit, oder aber psychopathisches Geltungsstreben, neurotische Aggressivität, manische Enthemmttheit, schizophrener Autismus. In der Regel sind es Ursachen, die nicht zufällig einmal auftreten, sondern dauernd aufs engste mit der Persönlichkeit des Fahrers verbunden sind. Solche Fahrer zeigen entweder charakterliche Mängel und Besonderheiten im Bereich des Normalen, oder sie weisen eigentliche Störungen der geistig-seelischen Gesundheit auf.

Wenn immer dauernd vorhandene negative Persönlichkeitsmerkmale im Fahrverhalten zum Ausdruck kommen, besteht erhöhte aktive Unfall-erwartung: Derartige Menschen gefährden am Steuer eines Motorfahrzeuges den Verkehr in überdurchschnittlichem Maße. Sie sind im Vergleich zu den übrigen Straßenbenützern relativ ungeeignet für den motorisierten Verkehr; bei stark erhöhter Unfallaffinität kann man überhaupt nicht mehr von Fahrtauglichkeit reden. Für Individuen mit einer in der Charakterstruktur begründeten, dauernd stark erhöhten Unfalldisposition ist der Begriff des *Unfällers* geprägt worden. Es läßt sich statistisch nachweisen, daß innerhalb einer großen Zahl unfallexponierter Menschen (Industriebelegschaft, Fahrzeugführer) ein wesentlicher Anteil aller vorkommenden Unfälle auf eine recht kleine Minderheit abnorm Disponierter entfällt, wobei es auf jeden dieser Unfälle mehrere Unfallereignisse trifft, während alle übrigen trotz gleicher Exposition keinen oder höchstens einen Unfall verursachen. Nach einer Untersuchung von *Lejeune* (zit. nach *Metzger*) verursachen 5% aller Fahrer 47,7%, d.h. fast die Hälfte sämtlicher Verkehrsunfälle, während die übrigen 95% mit nur vereinzelten Unfällen davonkommen. Nach einer eigenen Nachkontrolle von Motorfahrzeugführern, welche nach ärztlicher Begutachtung fahrtauglich erklärt wurden, entfielen 59,0% der in der Kontrollfrist aktiv verursachten Unfälle auf 10,0% aller Fahrer.

Die moderne Zweckgemeinschaft der motorisierten Straßenbenutzer ist eine primitiv strukturierte Gesellschaft, in der jeder primär auf Wahrung der eigenen Interessen bedacht ist und danach trachtet, örtlich, zeitlich und

bedeutungsmäßig vor den andern zu sein. Die Erweiterung der individuellen Möglichkeiten durch Motorenkraft verändert die Grenzen des Selbstgefühls, schafft Versuchungen, bietet den laufend aus dem Unbewußten andrängenden Impulsen ein weites Spielfeld und wirkt persönlichkeitsdemaskierend. *Gröne-wegen* legt dar, wie der Tätigkeit des Fahrzeuglenkers an sich antisoziale Tendenzen innewohnen. Ob es in dieser materialistischen, traditions- und konventionslosen Gesellschaft der Motorisierten diszipliniert zugeht oder nicht, hängt in erster Linie von der Disziplin der einzelnen Fahrer ab. Gerade in dieser Hinsicht herrscht aber im heutigen Verkehrsgewimmel größte Mannigfaltigkeit. Die Fahrberechtigten stellen nicht mehr eine soziale Auslese dar, wie das früher einmal zutreffen mochte, und sind einstweilen auch nach charakterlichen Gesichtspunkten noch nahezu auswahlfrei. Neben der Masse der Durchschnittlichen fahren einzelne vorzüglich angepaßte Höflichkeitsritter, aber auch einige gemeingefährliche Straßenrowdies motorisiert herum. Nach dem oben Gesagten liegt es auf der Hand, daß die wenigen «Schwarzen Schafe» es sind, welche in der Soziologie der Straße den Ton angeben. Gelänge es, den Straßenverkehr von der kleinen Minorität untauglicher Elemente zu entlasten und die relativ ungeeigneten Fahrer unter Kontrolle zu bringen, so wäre das eingangs gestellte Problem zu einem wesentlichen Teil gelöst, und die menschlichen Ursachen der Verkehrsunfälle würden kausal angegangen.

Nachdem sich die präventivmedizinische Aufgabe erhöhter Verkehrssicherheit auf eine so engumschriebene Problemstellung zurückführen läßt, sollte sie grundsätzlich einfach zu lösen sein. Praktisch stehen ihrer Verwirklichung jedoch zahlreiche Schwierigkeiten entgegen wie jedem Unterfangen, das sich nach der Komplexität menschlicher Persönlichkeiten zu richten hat. Diese Komplikationen ändern zwar nichts an der gegebenen Zielsetzung; sie machen aber die Entlastung des Straßenverkehrs von gefährlichen Elementen zu einem Programm, das immer nur in grober Annäherung realisiert werden kann.

Da ist einmal das große Hindernis, daß sich das Empfinden der Allgemeinheit überhaupt noch nicht an die gewaltige Entwicklung der modernen Verkehrstechnik und an die Größe der dadurch geschaffenen Gefahren angepaßt hat. Zum Beispiel bezeichnen wir ohne weiteres jeden als gemeingefährlich, der wegen seelischer Störungen oder unsozialer Einstellung das Leben anderer in Gefahr bringt. Der gleiche Tatbestand im Rahmen des Straßenverkehrs wird nicht so genannt und viel harmloser empfunden, obschon er wegen seiner größern Häufigkeit noch ernster genommen werden müßte. Auch ist es unserem Denken noch weitgehend fremd, daß es Menschen geben soll, die wie wir selber vollwertige Staatsbürger sind, denen aber der Staat das Führen eines Motorfahrzeuges verbietet.

Wir reagieren aus Gewohnheit empfindlicher auf die Gefährdung unserer Rechtsgleichheit durch Staatsgewalt als auf die Gefährdung unseres Lebens durch untaugliche Fahrzeuglenker. Wir sind zwar bereit, an der grundsätz-

lichen Fahreignung zu zweifeln, wenn jemand wiederholt bei der Führerprüfung versagt hat. Wenn wir aber vernehmen, ein bestimmter Automobilist sei zum drittenmal beim Überholen kollidiert oder schon wieder wegen Fahren in angetrunkenem Zustand verurteilt worden, so denken wir eher an die moralische Schlechtigkeit dieses Menschen, als daß wir uns fragen, ob seine Persönlichkeit das sichere Führen eines Autos denn überhaupt zuläßt. Wer kommt schon selber auf die Idee, sich zu überlegen, ob er die nötigen Voraussetzungen zur Teilnahme am heutigen motorisierten Verkehr mitbrächte? Wohl am wenigsten der, dem eines Tages der Führerausweis entzogen oder die Lernfahrbewilligung verweigert werden muß.

Wir haben uns daran gewöhnt, daß sich jeder Bewerber um einen Lernfahrausweis darüber auszuweisen hat, ob er körperlich krank ist und ob er an Geisteskrankheiten, seelischen Störungen, an Alkoholismus oder Süchtigkeit leidet. Wo solche Angaben gemacht werden oder wo augenfällige körperliche Mängel vorliegen, ordnet die zuständige Behörde gewöhnlich eine ärztliche Untersuchung an, um die Fahrtauglichkeit abzuklären. Viel seltener werden bereits zugelassene Fahrer mit auffälliger Fahrpraxis zur ärztlichen Begutachtung gewiesen. Vorbestrafte und schlechtbeurteilte Bewerber werden vielfach von den Behörden in ihrer Fahreignung angezweifelt und administrativ abgewiesen. Für Bewerber, die über 65 Jahre alt sind, für Taxi- und Carchauffeure ist die ärztliche Untersuchung gesetzlich vorgeschrieben. Erwähnen wir noch die gelegentlichen Meldungen über psychisch auffällige Fahrer, die den Behörden von amtlicher, privater oder ärztlicher Seite zugehen und zu einer Begutachtung Anlaß geben, sowie die Maßnahme des administrativen Ausweisentzuges nach Verkehrsunfällen und -übertretungen, so haben wir in großen Zügen zusammengetragen, was heute in der Schweiz zur Aussonderung untauglicher Motorfahrzeugführer vorgekehrt wird. Soweit es sich nicht um Kriminelle oder um Personen handelt, deren soziales Versagen «amtsnotorisch» geworden ist, beschränkt sich der Wirkungsbereich dieser Maßnahmen hauptsächlich auf psychiatrische Patienten bzw. solche, die es einmal waren, und auf Alkoholiker. Es sind dies Personengruppen, deren Tauglichkeit als Fahrzeuglenker besonders häufig in Frage steht und deren sorgfältige Abklärung sich aufdrängt, entweder durch die Behörden selber bei sozialen oder durch beauftragte Ärzte bei medizinisch-psychologischen Auffälligkeiten.

Halten wir uns jetzt nochmals die ganz uneinheitliche Gesellschaft der motorisierten Straßenbenützer mit ihrer charakterlichen Vielfalt vor Augen, besonders jene kleine Zahl extremer Elemente am negativen Pol aller vorkommenden Persönlichkeitsvarianten, deren tonangebende Bedeutung für die Verkehrssicherheit wir kennen. Längst nicht alle Fahrer mit abnorm schlechter Verkehrsdisziplin und abnorm erhöhter Unfalldisposition haben je mit Nervenheilanstalt, Vormundschaftsbehörde oder Strafgericht zu tun gehabt. Sicher weisen sie alle persönliche Merkmale auf, durch die sie sich vom Durchschnitt

abheben und zu schlechtangepaßten, gefährlichen Fahrern werden. Manche sind als Psychopathen, Neurotiker oder als eigentliche Geisteskranke einfach noch nie in ärztliche Hände gelangt; andere sind als Schwachsinnige, als Querschläger oder verschrobene Eigenbrötler bekannt, ohne deswegen sozial aus dem Rahmen zu fallen. Wieder andere sind empfindliche, nervöse Typen, die es im Leben weit gebracht haben, zwar unbeliebt, aber hochangesehen sind und sich nur dank ihrer leitenden Stellung sozial behaupten können. Es gibt aber auch eigentliche Unfälle, die sich in alltäglichen Verhältnissen überhaupt nicht als solche verraten und nur unter der persönlichkeits-demaskierenden Wirkung von Motorengeräusch und Geschwindigkeitsrausch ihre Gefährlichkeit an den Tag legen. Unharmonische Persönlichkeiten, die in gewohnten Umweltsituationen gerade genügend Selbstkontrolle und Anpassungsbereitschaft aufbringen, jedoch die Situation motorisierter Fortbewegung mit ihrem Zuwachs an Macht und Freiheit und ihren erhöhten Anforderungen an die Selbstdisziplin nicht mehr meistern können. Der Kreis der Personen, welche als Motorfahrzeugführer den Verkehr gefährlich machen, umfaßt weit mehr als nur psychiatrische Patienten, Alkoholiker, Schlechtbeleumdete und Vorbestrafte und ist demgemäß mit dem oben angeführten Netz von Maßnahmen nur ganz unvollständig zu erfassen. Hier zeigt sich eine neue Komplikation bei der Aufgabe, den Straßenverkehr von den gefährlichsten Elementen zu entlasten.

Wenn man vom Versuch absieht, als Motorfahrzeugführer ungeeignete Personen schon bei ihrer Bewerbung um den Lernfahrausweis zu erkennen und auszuschalten, so sollte es nicht schwer sein, die gefährlichen Fahrer an der Art und Häufigkeit ihrer Unfälle und Übertretungen aus allen Straßenbenutzern herauszufinden. Man brauchte bloß über sämtliche vorkommenden Verkehrssünden genau Buch zu führen und statistisch zu ermitteln, wie weit der Bereich normaler Verkehrsbewährung geht. Die Verwirklichung eines solchen engmaschigen Kontrollnetzes ist wiederum durch praktische Schwierigkeiten kompliziert. In der Schweiz beziehen sich alle statistischen Daten über den Straßenverkehr auf die Fahrzeuge als «Einheiten». Über die Verkehrsbewährung oder über die durchschnittliche Unfallermittlung eines Fahrzeuglenkers sind keine Angaben erhältlich. Die Ziffern aus der Literatur erlauben nicht, für unsere Verhältnisse brauchbare Normen aufzustellen. Die gerichtliche Beurteilung analoger Verkehrsdelikte läßt oft von Fall zu Fall und von Kanton zu Kanton solche Unterschiede erkennen, daß von der Rechtspraxis her sehr schwer abzuschätzen ist, welches Maß von Verkehrssünden beim einzelnen Fahrer noch als tragbar gelten darf. Auch auf dem administrativen Sektor bedingt die kantonale Regelung des Motorfahrzeugwesens große Uneinheitlichkeit im Vorgehen der zuständigen Behörden gegen wiederholt rückfällige Verkehrssünder.

Obschon die gesetzlichen Grundlagen dafür vorhanden sind, auffallend gefährliche Fahrzeuglenker nicht nur ärztlich zu begutachten, sondern direkt

aus dem Verkehr zu entfernen¹, so hat wegen der geschilderten Umstände ein ungeeigneter Fahrer ziemliche Chancen, immer wieder fahren zu dürfen, obschon seine Unfallerswartung stets gleich hoch bleibt. Aber auch wenn wir nicht nach dem drastisch wirksamen Punktsystem Amerikas vorgehen, bei dem die Überschreitung einer Maximalzahl von Verstößen gegen die Verkehrsvorschriften den unbedingten Ausweisentzug zur Folge hat, so bieten unsere bestehenden Einrichtungen immerhin genügend Handhabe, um wenigstens die Motorfahrzeugführer mit hoch überdurchschnittlicher Unfall- und Bußhäufigkeit zu erfassen. Daß von diesen Möglichkeiten kein umfassender Gebrauch gemacht wird, liegt nicht zuletzt an der bereits diskutierten Schwierigkeit der öffentlichen Meinung, sich realistisch auf die heutige Verkehrstechnik und auf die Tatsache einzustellen, daß durch sie der Mensch selber zur wichtigsten Gefahrenquelle geworden ist.

Die Behörden haben also grundsätzlich die Möglichkeit – sie ist je nach Kanton verschieden weit ausgebaut –, auffallend gefährliche Motorfahrzeugführer an Hand ihrer Fahrpraxis festzustellen. Bevor sie sich zur eingreifenden und häufig angefochtenen Maßnahme des dauernden Ausweisentzuges entschließen, wollen sie sich vielleicht durch eine ärztliche Expertise decken lassen. Wie wir gesehen haben, sind die gefährlichen Fahrer aber längst nicht immer im medizinischen Sinne als krankhaft zu bezeichnen. Was macht nun der ärztliche Experte mit einem Exploranden, der zwar eine abnorm unfallreiche Fahranamnese und charakterliche Auffälligkeiten, aber nichts eindeutig Psychopathologisches aufweist?

Hier stoßen wir auf ein besonders heikles Problem, das unsere Aufgabe erschwert und uns mitten in die Fragestellungen der *Verkehrsmedizin* führt.

Beschränkt man ihren Anwendungsbereich auf den motorisierten Straßenverkehr, so gehört es zum Aufgabenkreis der Verkehrsmedizin, erstens abzuklären, ob jemand zum Führen bestimmter Kategorien von Motorfahrzeugen geeignet ist oder nicht, zweitens Fahrer mit eingeschränkter Tauglichkeit durch Beratung und Kontrolle an den Verkehr zu adaptieren, drittens die Zusammenhänge zwischen Persönlichkeit und Fahreignung zu kennen bzw. weiter zu erforschen. Jede Voraussage über das Verkehrsverhalten eines Exploranden erfordert eine Beurteilung der Gesamtpersönlichkeit. Es geht ja nicht einfach darum, körperliche oder psychische Krankheiten und Gebrechen genau festzustellen, die vielleicht der zuweisenden Behörde bereits bekannt sind. Vielmehr wird vom Experten verlangt, daß er herausstellt, was trotz vorhandenen gesundheitlichen oder charakterlichen Mängeln von einer Persönlichkeit übrigbleibt. An dem so gewonnenen Persönlichkeitsbild müssen besonders jene Züge sichtbar werden, welche zum Gesicht des Fahrzeuglenkers gehören. Aus

¹ Bundesgesetz über den Straßenverkehr vom 19. 12. 1953, Art. 14, Ziff. 2 b-d, Art. 16, Ziff. 2 und 3, Art. 17, Ziff. 2.

der Kenntnis einer bestimmten Persönlichkeit kann nicht ohne weiteres auf ihre mutmaßliche Verkehrsbewährung geschlossen werden. Damit der Experte aus dem Menschen, der ihm in der Untersuchungssituation gegenüber sitzt und sich maximal zusammennimmt, gleichsam den Mann am Volant herausarbeiten kann, braucht es neben dem notwendigen medizinisch-psychologischen Rüstzeug fachmännische Erfahrung und Einfühlungsvermögen. Genau wie die gesamte Heilkunde ist die Verkehrsmedizin auf die Erhaltung von Leben und Gesundheit ausgerichtet; entsprechend ihrer speziellen präventiven Zielsetzung wurden ihre medizinischen Grundlagen aber empirisch ausgebaut und zum Teil über den Rahmen der gebräuchlichen Begriffe hinaus erweitert. So hat sich z. B. der Begriff des Unfällers – ursprünglich nicht eine verkehrsmedizinische Prägung – noch kaum in die klinische Psychopathologie eingebürgert; oft genug sind Unfällerpersönlichkeiten im Gedankenschema dieser Psychopathologie einfach nicht unterzubringen, besonders wenn es sich um sonst unauffällige «monosymptomatische» Typen handelt.

Gerade in diesen Grenzbereich medizinischer Zuständigkeit fällt die oben gestellte Frage nach dem Vorgehen eines ärztlichen Experten, wenn ein Fahrer wegen charakterlicher Auffälligkeiten, denen an sich kein Krankheitswert zukommt, die Verkehrsanamnese eines Unfällers aufweist. Betrachten wir einen konkreten Begutachtungsfall:

Ein 21jähriger Hilfsarbeiter, im Rufe eines «forschen Motorradfahrers» stehend, verursacht in kürzeren Abständen 3 Unfälle, einmal mit fahrlässiger Körperverletzung, einmal mit Selbstverletzung und einmal mit fahrlässiger Tötung. Befund: uneinsichtig, fühlt sich unschuldig, sei nie schnell gefahren. Schlußfolgerung: Da der gesunde Petent psychisch normal scheint, besteht kein Hindernisgrund zur Belassung seines Führerausweises.

Hier wird also – ohne Beziehung feinerer psychodiagnostischer Hilfsmittel – vom Fehlen psychopathologischer Befunde auf vorhandene Fahrtauglichkeit geschlossen. (Die Nachkontrolle ergab, daß der Untersuchte weiterhin ein abnorm gefährlicher, rücksichtsloser Fahrer blieb.) In andern analogen Fällen wird zwar festgestellt, daß die schlechte Verkehrsdisziplin oder die hohe Unfallbereitschaft eines Exploranden durch charakterliche Eigenheiten begründet ist, doch wird daran festgehalten, die Ablehnung der Fahrtauglichkeit sei mangels sicher krankhafter Befunde vom Experten nicht zu begründen.

Bei einer so vorsichtigen Stellungnahme kann ein Untersucher natürlich sicher sein, den Boden medizinischer Denkweise nicht verlassen zu haben. Auch ist er damit geschützt vor Unannehmlichkeiten von seiten des Exploranden. (Es sei denn, daß er zufällig selber einmal als Straßenbenützer vor dessen Räder gerät.) Hingegen ist eine solche Begutachtungspraxis, welche die empirischen Ergebnisse der Verkehrsmedizin zugunsten allgemeinmedizinischer Überlegungen vernachlässigt, für die Verkehrssicherheit nutzlos, sobald es sich nicht um Kranke und Gebrechliche, sondern um die sicher nicht ungefährliche-

ren Fahrer handelt, die «nur» aus charakterlichen Gründen die Straße unsicher machen.

Nehmen wir zum Vergleich an, es handle sich im erwähnten Fall nicht um eine Fahrtauglichkeitsbegutachtung, sondern um eine fliegerärztliche Eignungsuntersuchung. Gewiß sind die Anforderungen, die an einen Piloten gestellt werden müssen, unverhältnismäßig viel höher, aber es geht auch da um die gleiche Frage vorhandener oder fehlender Tauglichkeit. Es ist selbstverständlich undenkbar, daß gefährliche Leute wie der Motorradfahrer unseres Beispiels flugtauglich befunden würden; keine Luftwaffe und keine Fluggesellschaft könnte sich ein solches Risiko leisten. Und doch hätte auch ein fliegerärztlicher Experte keine sicher pathologischen Befunde in der Hand, um diesen negativen Entscheid zu begründen. Dafür stehen ihm empirisch fundierte Kenntnisse über die Faktoren zur Verfügung, welche die Unfallermittlung beeinflussen. Seine Beurteilung ist auf das Kernproblem von Unfallsicherheit bzw. Unfalldisposition ausgerichtet und nicht einfach auf das Kriterium medizinischer Gesundheit oder Krankheit. Während für die Fliegerei eine weit überdurchschnittliche Unfallsicherheit als unerlässlich betrachtet wird, genügt es für die meisten Motorfahrzeugkategorien, wenn keine abnorm hohe Unfallermittlung vorliegt.

Der Luftverkehr kann sich keine Unfälle leisten. Und der Straßenverkehr? In jedem anderen Bereich menschlichen Zusammenlebens haben wir mehr Chancen, trotz persönlicher Mängel und Eigenheiten ungeschoren aneinander vorbeizukommen, als im motorisierten Verkehr. Geringfügiges Fehlverhalten, nicht ganz genügende Anpassung wird hier durch Motorenkraft sogleich in Dimensionen übertragen, wo eventuell solche Mängel lebensgefährlich werden. Charakterliche Besonderheiten, die *sozial tragbar* sind und nichts Krankhaftes bedeuten, können also *verkehrsmedizinisch untragbar* sein und Krankheitswert erlangen, wenn sie bei einem Fahrzeuglenker vorkommen. Die neuartige Problemstellung der Verkehrsmedizin verlangt eine auf sie zugeschnittene Abgrenzung von charakterlichem Genügen und Ungenügen, die sich mit den herkömmlichen Maßstäben der Psychiatrie nicht zu decken braucht. Unter welchen Umständen ein Abweichen von den gebräuchlichen Grenzen des Pathologischen angebracht ist, kann heute für die komplexen Verhältnisse des Straßenverkehrs noch nicht generell angegeben werden, ist jedoch in krassen Fällen wie dem oben angeführten klar zu entscheiden.

Ebenfalls fehlen heute noch weitgehend die Grundlagen, nach welchen sich eine Unfallerpersönlichkeit zuverlässig erkennen ließe, bevor sie ihre abnorm erhöhte Unfallermittlung in der Fahrpraxis bewiesen hat. Immerhin ist es vielfach möglich, aus der Kenntnis einer Persönlichkeit und ihrer Lebensgeschichte heraus zu sagen, ob Verdacht auf abnorm erhöhte Unfalldisposition besteht oder nicht.

Die Verkehrsmedizin ist überall da gut ausgebaut, wo hohe Risiken auf dem Spiele stehen, wo strenge Anforderungen gestellt werden können und wo

materielle Rendite den Aufwand der Selektion rechtfertigt. Dort aber, wo es um das allgemeine Interesse des öffentlichen Straßenverkehrs geht, hat sie erst einen recht kleinen Teil der Bedeutung erlangt, die ihr für die Unfallverhütung zukommt. Die Öffentlichkeit kann nicht wie ein privates Verkehrsunternehmen beliebig strenge Anforderungen für die Zulassung eines Motorfahrzeugführers stellen; sie hat zugleich das Anliegen der kollektiven Sicherheit wie auch die Interessen der Fahrberechtigten zu wahren, und der von ihr beauftragte Experte muß von Fall zu Fall den Weg durch diesen Interessenkonflikt suchen, was seine Aufgabe nicht erleichtert. Die erwähnten Zuständigkeitsorgen in medizinischen Grenzfällen sind gleichsam Kinderkrankheiten dieses erst in Entwicklung begriffenen Zweiges der Verkehrsmedizin. Sieht man von solchen entwicklungsbedingten Unsicherheiten ab, so gelingt es heute schon mit einem wirksamen Grad von Zuverlässigkeit, gefährliche Fahrer aller Spielarten durch ärztliche Untersuchungen von ungefährlichen zu unterscheiden.

Grundsätzlich ist die Aufgabe also lösbar, die Straßenbenützer vor ungeeigneten Motorfahrzeugführern zu schützen, indem jede zuständige Behörde klare Fälle von fehlender Fahrtauglichkeit administrativ eliminieren, Zweifelsfälle zur ärztlichen Begutachtung weisen kann. Zudem können Grenzfälle unter ärztlicher Kontrolle behalten, durch Beratung oder spezielle Vorschriften fahrtauglich erhalten und nötigenfalls rechtzeitig aus dem Verkehr genommen werden. Wenn man mit solchen Maßnahmen wirklich die ungeeignetsten Elemente trifft, so dürfte schon die Aussiebung weniger hundert Fahrer in der Schweiz eine spürbare Verbesserung der Verkehrssicherheit bewirken und auf Jahre hinaus die Verhütung einiger hundert Unfälle pro Jahr gestatten. Voraussetzung hierfür wäre nicht in erster Linie eine vermehrte Zahl ärztlicher Begutachtungen. Es müßten jedoch viel mehr als bisher solche Fahrer begutachtet bzw. administrativ ausgeschaltet werden, deren Verkehrsbewährung abnorm erhöhte Gefährlichkeit vermuten bzw. erkennen läßt.

Bevor aber die genannten Möglichkeiten ausgeschöpft werden können, die Straßenverkehrsunfälle direkt von ihren menschlichen Ursachen her anzugehen, muß die Öffentlichkeit umdenken. Sie muß darüber informiert werden, wo die Gefahren des heutigen Verkehrs liegen. Sie muß begriffen haben, daß es Personen gibt, die zum sichern Führen eines Motorfahrzeuges einfach untauglich sind, daß solche auf unsern Straßen herumfahren und daß diese wenigen den Verkehr unverhältnismäßig stark gefährden. Beim heutigen Stand der Dinge sehen wir in der Propagierung dieser Zusammenhänge bereits eine sehr aktuelle präventivmedizinische Aufgabe.

Wenn es einmal soweit ist, daß sich die Öffentlichkeit gegen die ihre Interessen verletzende Minorität gefährlicher Fahrzeuglenker wendet, dann erst können die medizinischen Möglichkeiten der Verkehrsunfallverhütung – wie auch die administrativen Möglichkeiten der Behörden – in erfolgversprechendem Ausmaß zur Anwendung gelangen, und die Verkehrsmedizin wird Boden ge-

winnen. Schon jetzt läßt sich mit Sicherheit voraussagen, daß dann die heute bestehenden Einrichtungen zur ärztlichen Fahrtauglichkeitsuntersuchung personell und organisatorisch nicht mehr genügen werden. Die Verkehrsmedizin in ihrer Anwendung auf den öffentlichen Straßenverkehr ist in starker Entwicklung begriffen. Die weitgehende Spezialisierung ihrer Arbeits- und Forschungsrichtung, bei der sich ein Teamwork zwischen Medizinern und Psychologen bewährt hat, und die Notwendigkeit enger Zusammenarbeit mit den Behörden bedingt, daß sich nicht jeder Kanton eine gut funktionierende Untersuchungsstelle wird leisten können. Es sei darum zum Abschluß die Frage aufgeworfen, ob nicht auch für die Schweiz eine Konzentration der verkehrsmedizinischen Einrichtungen auf wenige besteingerichtete Institutionen (z. B. je eine im deutschen, französischen und italienischen Sprachgebiet) anzustreben wäre, wie dies im Ausland schon verschiedentlich realisiert wurde. Geeignete Vorbilder sind auch bei uns im Fliegerärztlichen Institut der Armee und in den Selektionsapparaten der Swissair sowie verschiedener öffentlicher Verkehrsunternehmen gegeben. Ferner sind verschiedene Universitätsinstitute, vor allem das Gerichtlich-Medizinische Institut in Zürich, schon lange mit entsprechenden Aufgaben vertraut und zu weiterem Ausbau geeignet. Eine derartige Zusammenfassung von Fachliteratur, praktischer Erfahrung und Forschung erscheint überaus geeignet, die präventivmedizinischen Anstrengungen um die Verkehrssicherheit zu koordinieren, zu fördern und immer wirksamer zu gestalten.

Zusammenfassung

Mit fortschreitender Vervollkommnung der Verkehrstechnik wird immer ausschließlicher der Mensch zum maßgebenden Faktor der Verkehrssicherheit. Es bestehen enge Zusammenhänge zwischen der Persönlichkeit eines Fahrzeuglenkers und seiner aktiven Unfallvermeidung, das heißt seiner Verkehrsgefährlichkeit. Eine kleine Minderheit abnorm gefährlicher Fahrer ist für einen wesentlichen Teil aller vorkommenden Straßenverkehrsunfälle verantwortlich. Wirksame Unfallbekämpfung muß dieser Kausalität Rechnung tragen. Es ist eine administrative und verkehrsmedizinische Aufgabe, die Gruppe der zum Führen von Motorfahrzeugen ungeeigneten Persönlichkeiten unter den Verkehrsteilnehmern herauszufinden und zu eliminieren. Es wird diskutiert, welche Schwierigkeiten einem solchen Unterfangen entgegenstehen und warum die heute schon vorhandenen Voraussetzungen zu seiner Durchführung nicht besser ausgenützt werden. Die gegenwärtige und zukünftige Bedeutung der Verkehrsmedizin namentlich für die Schweiz wird beleuchtet.

Résumé

Avec le perfectionnement toujours grandissant de la technique de la circulation l'homme devient de plus en plus le facteur essentiel de la sécurité routière. Il y a des relations étroites entre la personnalité du conducteur d'un véhicule et les probabilités d'accident, c'est-à-dire le danger qu'il représente pour la circulation. Une petite minorité de conducteurs anormalement dangereux est responsable d'une importante partie de tous les accidents de la route. Une lutte efficace contre les accidents doit tenir compte de cette

causalité. C'est un devoir administratif ainsi qu'une tâche de la médecine préventive des accidents de la circulation de découvrir et d'éliminer les personnes qui sont inaptes à conduire un véhicule à moteur. L'auteur examine les difficultés causées par une telle intervention et le motif pour lequel on ne peut pas mieux tenir compte des conditions d'intervention. L'importance de la médecine préventive des accidents de la circulation, en particulier pour la Suisse, est mise en évidence.

Literatur

Grönewegen H. Y.: Das Führen von Kraftfahrzeugen als Arbeit. Zeitschrift f. Verkehrssicherheit 2, 38–41 (1954).

Metzger W.: Das Verkehrsproblem, psychologisch gesehen. Umschau 57, 461 (1957).

Peter H.: Die psychiatrische Beurteilung von Motorfahrzeugführern. (Huber, Bern, 1960.)

Aus der psychiatrischen Universitätspoliklinik Basel (Direktor: Prof. Dr. P. Kielholz)

Die ärztlich-fürsorgerische Aufgabe bei Sexualdelinquenten

Von *J. Janner*

Die Überzeugung der Psychohygieniker, daß «die klinisch feststellbare Neurose für eine nicht unerhebliche, aber schwer bestimmbare Zahl von Verbrechen ein wichtiges Merkmal» bilde (*H. Meng* und *P. Reiwald* [8]), scheint am ehesten noch für das Gebiet der Sexualdelikte in das allgemeine Bewußtsein eingedrungen zu sein.

Dies ist zum Beispiel ohne weiteres aus der statistischen Betrachtung der strafrechtlichen Gutachtenaufträge ersichtlich. *Harder* [4] zählt unter 860 strafrechtlichen Gutachten der Heil- und Pflegeanstalt Rheinau, die in den Jahren 1942–1958 erstattet wurden, 220 (25,6 %) Sexualdelikte und 446 (51,9 %) Vermögensdelikte. Die Kriminalitätsziffer für diese beiden Deliktgruppen beträgt aber zum Beispiel für das Jahr 1950 in der Schweiz 52,0 bzw. 267,0. Die Vermögensdelikte sind also etwa fünfmal häufiger als die Sittlichkeitsdelikte, führen aber verhältnismäßig wesentlich seltener zur psychiatrischen Begutachtung. Der Eindruck, daß die Gruppe der Sexualdelinquenten psychisch besonders abnorm sei, widerspiegelt sich noch deutlicher in der forensisch-psychiatrischen Beurteilung: 25,8 % der Vermögensdelinquenten wurden in der Rheinau als voll zurechnungsfähig (d.h. als «normale» Persönlichkeiten) beurteilt, während dies nur bei 6,8 % der begutachteten Sexualdelinquenten der Fall war (briefliche Mitteilung von *A. Harder*).

Die Praxis der Gerichte und Gutachter, die allein aus diesen Zahlen deutlich hervorgeht, zeigt zwar Übereinstimmung mit den erwähnten Annahmen der Psychohygiene, steht aber in einem gewissen Gegensatz zur theoretischen Stellungnahme der forensischen Psychiatrie. Wir haben gelernt, daß Abnormi-