

- LENNOX, W. G., and D. T. DAVIDSON: Publications 328, Nat. Res. Council 3, 25.
- LEWRENZ, H.: Die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen. Stuttgart: Ferdinand Enke 1964.
- LUFF, K.: Über die Verkehrssicherheit von körperbehinderten Kraftfahrern. Öff. Gesundh.-Dienst 17, 287—292 (1955/56).
- MÜLLER, H. R.: Verkehrsunfälle durch epileptischen Anfall. Dtsch. Ges. Neurochir., Dtsch. Ges. Neurol., Dtsch. EEG-Ges., Berlin 19.—22. 9. 1956.
- NITTNER, K.: Die Beurteilung der Fahrtüchtigkeit Anfallskranker. Ärztl. Prax. 6, 158 (1959).
- Die Beurteilung der Verkehrssicherheit und Fahrtauglichkeit anfallskranker Fahrzeuglenker. Med. Klin. 1960, 905—908.
- PETER, H.: Die psychiatrische Beurteilung von Motorfahrzeugführern. Bern u. Stuttgart: Hans Huber 1960.
- PETERS, G.: Coll. Dtsch. Forschungsring Verkehrsmed. Bonn 12, 2 (1959).
- FEUKERT, E., u. W. NIESCHKE: Die Beurteilung der körperlichen und geistigen Eignung des Kraftfahrers. Stuttgart: Ferdinand Enke 1963.
- PHEMISTER, J. C.: Epilepsy and car-driving. Lancet 1961, 1276.
- POTTER, C. A.: Some medical aspects of traffic accidents. Zit. nach H. PETER.
- SEUS: Epilepsie und Fahrtauglichkeit. Tagg. der Bayr. Psychiater u. Nervenärzte, Erlangen 6.—7. 5. 1961.
- SIEVERS, E. F.: Epilepsie und das Führen von Kraftfahrzeugen. Ärztl. Mitt. (Köln) 44, 1624—1626 (1959).
- TÖNNIS, W.: Cerebrale Krankheitsprozesse (Anfälle und Führerschein). Hefte Unfallheilk. 55, 105—110 (1957).
- WERNER, R., R.: Die Wertung von Krampfzeichen im EEG bei Hirntraumatikern ohne klinische Anfallssymptomatik. Dtsch. Z. Nervenheilk. 186, 5 (1964).

Professor Dr. J. HIRSCHMANN
Neurologische Klinik und Poliklinik der Universität
74 Tübingen/Württemberg, Liebermeisterstr. 20

F. PETERSOHN (Mainz): Erfahrungen bei der verkehrsmedizinischen Oberbegutachtung der Fahrtüchtigkeit.

Die verkehrsmedizinische Oberbegutachtung beinhaltet eine Reihe von Problemen und Schwierigkeiten, die bis jetzt ein einheitliches Vorgehen, was den Verwaltungsweg bei der Einholung des Gutachtens und was die Grundlagen der Beurteilung des Probanden anbelangt, unmöglich machen. Dieser Umstand mag nicht zuletzt darin begründet sein, daß die Auffassungen über den Begriff und das Wesen des Obergutachters recht verschieden sind.

In der Verwaltung versteht man häufig darunter ein sog. „Kommissionsgutachten“, an dem mehrere Experten zusammenarbeiten. LEWRENZ (1964) stellt dieser Art der Gutachtenbearbeitung das sog. „Fachgutachten“ gegenüber, das von einem erwählten Experten nach Vorlage zweier einander widersprechender Vorgutachten einzuholen sei.

In den verschiedenen Ländern bevorzugt man, soweit darin ein Einblick gewonnen werden konnte, das Fachgutachten wie es von LEWENZ definiert ist (PEUKERT u. NIESCHKE).

In Rheinland-Pfalz ist in dem Erlaß des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr FKV II/2-150/03 (2) — 439/62 die Möglichkeit der Einholung eines Zweit- oder Obergutachtens in folgender Weise geregelt:

1. Der Proband selbst kann Einwände gegen das von der zuständigen medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle abgegebene Gutachten erheben. Werden diese von der Verwaltungsbehörde für gerechtfertigt gehalten, dann soll dem Beschwerdeführer aufgegeben werden, ein Zweitgutachten von einer anderen medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle vorzulegen. Erachtet die Verwaltungsbehörde das Erstgutachten jedoch für ausreichend, dann entscheidet diese aufgrund der Unterlagen über die Zulassung zum Straßenverkehr. Der Antragsteller kann dann mit den ihm zustehenden Rechtsmitteln die ergangene Entscheidung anfechten, d. h. bei dem Kreisrechtsausschuß oder bei dem Verwaltungsgericht Klage erheben und hierbei ein weiteres Gutachten beantragen.

2. Die Verwaltungsbehörde kann von sich aus, sofern sie es für notwendig erachtet, als Zweitgutachten ein „Obergutachten“ bei der Landesuniversität oder einer anderen Universität einholen. Hierbei soll das fachlich zustehende Institut beauftragt werden, wobei die medizinisch-psychologische Untersuchungsstelle dazu gehört werden soll, welches Institut in Betracht kommt.

Damit erhebt sich die Frage, welcher Weg eingeschlagen werden soll und ob das bisherige Vorgehen der speziellen Fragestellung angemessen ist.

Bei der verkehrsmedizinischen Beurteilung handelt es sich nicht um die summarische Zusammenfassung einzelner Befähigungen, die durch verschiedene isolierte Untersuchungen zu ermitteln sind. Die Fahrtüchtigkeit ist vielmehr eine Persönlichkeitsqualität, deren Aufspaltung in einzelne Radikale nur im Sinne einer gegliederten Betrachtungsweise verstanden werden kann. Dieser Gesichtspunkt muß auch bei der praktischen Durchführung der Untersuchung, d. h. in methodischer Hinsicht und bei der Beurteilung des Probanden berücksichtigt werden, da sonst die Gefahr der einseitigen Behandlungsweise gegeben ist. Als Beispiel seien hierfür die im letzten Jahr im Institut durchgeführten Oberbegutachtungen herangezogen. Es handelt sich hierbei nicht nur um Fälle aus Rheinland-Pfalz und den dort tätigen Untersuchungsstellen des Technischen Überwachungsvereins, sondern auch um solche aus anderen Ländern mit anderen Untersuchungsstellen. Bei den insgesamt 34 Fäl-

len erfolgte die Beauftragung in 30 durch den Kreisrechtsausschuß als Vorinstanz des Verwaltungsgerichtes und vom Verwaltungsgericht. Nur in 2 Fällen wurde das Gutachten vom Strafgericht und in 2 Fällen auf Antrag eines Beschwerdeführers im Rahmen des Verwaltungsweges beantragt. In der folgenden Tabelle sind die Gründe der Erstuntersuchung, die Altersverteilung und die Untersuchungsergebnisse zusammengestellt.

Tabelle 1

Grund der Erstuntersuchung	Gesamtzahl	Altersgruppen							
		16—18	19—21	22—25	26—30	31—40	41—50	51—60	61—70
Verkehrsverhalten	17			3	5	6	3		
geistige und körperliche Mängel	7				2	1	1	2	1
Lebensalter	3	1	1					1	
Prüfungsversagen	6				2	1	2	1	
asoziales Verhalten bzw. Kriminalität	1				1				
Σ	34	1	1	3	10	8	6	4	1
Bestätigt	Σ 21	1		1	6	4	6	2	1
Nicht bestätigt	Σ 13		1	2	4	4		2	

Die Auswertung der Tabelle in bezug auf Alter und Untersuchungsanlaß ist wegen der geringen Gesamtzahl nur unter Vorbehalt möglich. Es fällt aber doch die Häufung des auffälligen Verkehrsverhaltens gegenüber den anderen Anlässen zur Erstuntersuchung auf. Wesentlich für die vorliegende Betrachtung ist aber, daß in 21 Fällen das Urteil der ersten Untersuchungen bestätigt wurde, während in 13 Fällen die getroffenen Feststellungen nach unserer Auffassung nicht ausreichten, um mit der erforderlichen Sicherheit das Vorliegen einer Fahruntüchtigkeit begründen zu können. Damit erhebt sich die Frage, worin diese Unterschiedlichkeiten begründet sind.

Es braucht nicht eigens betont zu werden, daß allein schon die andere Untersuchungssituation und die zum Teil bis zu einem Jahr währende Zeitdifferenz unterschiedliche Befunde bedingen können.

Als entscheidende Ursache der abweichenden Beurteilung eines Probanden sind aber gewisse Unterschiede in der Untersuchungsmethodik und bei der Interpretation in der Bewertung der Untersuchungsergeb-

nisse in bezug auf die Auffassung über die Fahrtüchtigkeit anzusehen (WINKLER 1963).

Wie bereits erwähnt, bezeichnet der Begriff der Fahrtüchtigkeit eine Persönlichkeitsqualität, welche aus der psychologischen Leistungsdisposition, was als Fahrtauglichkeit bezeichnet wird, in Verbindung mit einer durch Übung und Schulung erwerbbaaren Fahrferigkeit sowie

Tabelle 2

Dominierende und für die Beurteilung der Fahrtüchtigkeit entscheidende Faktoren

		Gesamtzahl	Altersgruppen							
			1	2	3	4	5	6	7	8
			16 bis 18	19 bis 21	22 bis 25	26 bis 30	31 bis 40	41 bis 50	51 bis 60	61 bis 70
A. Vorgutachten										
Tauglichkeit	a körperliche u. geistige Mängel	5				2	2	1		
	b psychische Auffälligkeiten	29	1	1	3	8	6	5	4	1
	Σ	34	1	1	3	10	8	6	4	1
B. Obergutachten										
Tauglichkeit	a körperliche u. geistige Mängel	12	1			4	2	3	1	1
	b psychische Auffälligkeiten u. geistige Störungen	2						1	1	
Verkehrszuverlässigkeit	Mängel in der sozialen Einstellung und in der Persönlichkeitsentwicklung	7			1	2	2	2		
	Σ	21	1		1	6	4	6	2	1

der durch Selbst- und Fremderziehung gebildeten Verkehrszuverlässigkeit erwächst.

Dementsprechend gliedert sich eine Untersuchung in Feststellungen bezüglich der Fahrtauglichkeit, der Fertigkeiten und der Verkehrszuverlässigkeit, wobei die angewandten Methoden der Fragestellung angemessen sein müssen. Im Rahmen der Begutachtung wird man sich deshalb zunächst darum bemühen, die Leistungsvoraussetzungen der dispositionellen psychophysischen Gegebenheiten, d. h. den Grad der Tauglichkeit zu erfassen. Die Untersuchung bezüglich der Fahrtauglich-

keit ist in die ärztliche Anamnese, den körperlichen Befund einschließlich der zu erhebenden Zusatzbefunde nach Labor-, EKG, EEG sowie Röntgenuntersuchung und den psychischen Befund mit den Ergebnissen der Beobachtung des Patienten gegliedert, wobei die Anwendung von Leistungstests und projektiven Testverfahren das Bild zu vervollständigen vermag. Die hierbei festgestellten Mängel bilden die Grundlage der Beurteilung der Tauglichkeit.

Betrachtet man die in der Tabelle 2a und b aufgezeigte Zusammenstellung unter diesem Gesichtspunkt, so fällt auf, daß bei den Erstgutachten 5 Personen wegen körperlicher Mängel und 29 wegen psychischer Auffälligkeiten als ungeeignet abgelehnt wurden, während im Obergutachten 12 Personen wegen körperlicher Mängel und 2 wegen psychischer Störungen als untauglich bezeichnet wurden. Nimmt man zu der Zahl der psychisch auffälligen noch die 7 als unzuverlässig bezeichneten Personen hinzu, so ergibt sich in den Verhältnissen 5:12 bzw. 29:9 ein deutlicher Unterschied zu den Vorgutachten. Vergleicht man in der Bewertung die als untauglich bezeichneten Fälle, bei denen ein körperlicher Mangel für die Beurteilung entscheidend war mit den Ergebnissen bei der Oberbegutachtung, so wurde die Diagnose ebenso wie die Bewertung derselben in bezug auf die Frage der Fahrtauglichkeit überall bestätigt.

Die in Erscheinung tretenden Unterschiede sind demnach ausschließlich in jener Gruppe vorhanden, in welcher die festgestellten psychischen Auffälligkeiten entscheidend für das Urteil des Ungeeignetseins des Probanden waren.

Bei näherer Betrachtung der Untersuchungsergebnisse zeigt es sich, daß bei 2 Personen, die wegen Konzentrationsschwäche, ungenügendem Reaktionsvermögen und geringer Umstellungsfähigkeit auffielen, eine Cerebralsklerose mit Augenhintergrundsveränderungen, röntgenologisch nachweisbarem Herzbau und typischen EKG- sowie bestimmten EEG-Veränderungen vorlagen. In 4 weiteren Fällen mit ähnlichem psychischem Befund konnten die Leistungsstörungen und das gesamte Erscheinungsbild durch den körperlichen Befund, d. h. durch das Vorhandensein neurologischer Auffälligkeiten im Sinne einer posttraumatischen Hirnleistungsschwäche nach einem Unfall erklärt werden. Bei einem derselben fand sich elektroencephalographisch zusätzlich eine Krampfbereitschaft. In einem weiteren Fall mit der Fragestellung der vorzeitigen Erteilung der Fahrerlaubnis, die wegen mangelnder psychischer Reife abgelehnt wurde, zeigten sich so schwere vegetative Störungen, daß allein auf Grund dieser die Ablehnung begründet werden konnte.

Die in der Tabelle 2b eingetragenen Fälle mit psychischen Auffälligkeiten setzen sich aus einem Fall mit dem Verdacht einer Schizophrenie und einer schweren Psychopathie mit Neigung zum Alkoholismus

zusammen. Es fanden sich somit unter den insgesamt 29 Fällen, die nur als psychisch auffällig bezeichnet waren, zwei abartige Persönlichkeiten mit Krankheitswert und 7 mit einem somatischen Substrat der beschriebenen Besonderheiten. Bei den Erstuntersuchungen wurden offenbar nur die zweifellos vorhandenen psychischen Auswirkungen der organischen Erkrankungen zur Beurteilung herangezogen.

Das Urteil der Untauglichkeit soll aber auf biologisch-medizinisch exakten und nachprüfbaren Feststellungen beruhen, womit die in verschiedenen Obergerichtsurteilen geforderten Voraussetzungen zur Begründung der Ablehnung einer Fahrerlaubnis erst durch den Nachweis des organischen Substrates der Auffälligkeiten erfüllt sind. Die in den verschiedenen Schriftsätzen der Klageerhebung häufig zum Ausdruck kommende Skepsis über die Verwertbarkeit der bei einer psychologischen Testung erhobenen Befunde als Grundlage einer Ablehnung des Antragstellers werden damit gegenstandslos (CZERMAK 1963, HESS 1963, HOLZBACH 1963).

Wenn auch die Ermittlung der Tauglichkeit sozusagen die Basis der Gesamtbeurteilung der Fahrtüchtigkeit bildet, so soll damit die Bedeutung der Beurteilung der Fahrfertigkeit durch Beobachtung der Probanden im Rahmen einer Fahrprüfung nicht herabgemindert werden. Hier zeigt sich häufig erst das tatsächliche Leistungsvermögen des Probanden im Straßenverkehr, und es könnte bei entsprechender Verhaltensbeobachtung auch ein Einblick in den Fahrstil genommen werden, der in vielen Fällen ein treffendes Urteil über gewisse habituelle Eigentümlichkeiten erlaubt, die für die Entscheidung über die Fahrtüchtigkeit Bedeutung haben. Es ist aber eine solche zusätzliche Prüfung nur in einzelnen Fällen möglich. Im allgemeinen wird man dieses Urteil dem technischen Sachverständigen überlassen.

Anders liegen die Verhältnisse aber bezüglich der Feststellungen der Verkehrszuverlässigkeit. In der Tabelle 2b sind 7 Fälle zusammengestellt, bei denen sich die Ablehnung ausschließlich auf die Auffassung gründet, daß der Proband nicht die erforderliche Verkehrszuverlässigkeit besitzt, und es erhebt sich die Frage, unter welchen Voraussetzungen eine solche Beurteilung erfolgen konnte. In den verschiedenen Urteilen der Verwaltungsgerichte wird immer wieder darauf hingewiesen, daß eine auf „charakterliche Mängel“ des Probanden gegründete Entscheidung über die Fahreignung sich nicht allein auf eine entsprechende Stellungnahme des Sachverständigen stützen dürfe, da diesem eine diesbezügliche Wertung nicht zustehe. Die Feststellung der Tauglichkeit besagt aber doch nur, daß die psychophysischen Voraussetzungen zur sicheren Führung eines Kraftfahrzeuges gegeben sind, und daß es dem Betreffenden, sofern er die Fertigkeit besitzt, auch zumutbar ist, ein

Kraftfahrzeug ordnungsgemäß im Verkehr zu führen. Von einem Menschen mit durchschnittlicher Werteinstellung und einer der Sozialordnung entsprechenden Grundhaltung ist es auch zu erwarten, daß er sich, abgesehen von ungewöhnlichen Situationen, in denen er zu einer Risikoentscheidung gedrängt wird, ordnungsgemäß verhalten wird. Dann aber, wenn Anhaltspunkte oder Hinweise dafür gegeben sind, daß bei dem Betreffenden eine antisoziale Haltung vorherrscht und das Handeln aus einer Einstellung erwächst, die nicht der allgemeinen Wertordnung entspricht oder es ihm an der notwendigen Selbstformung mangelt, ist er als nicht ausreichend verläßlich zu bezeichnen. Er bildet, sofern sich dieser Mangel auch im Straßenverkehr auswirkt, eine Gefahr. Die Entscheidung, ob eine Sicherungsmaßnahme im Sinne des Versagens der Fahrerlaubnis Platz greift, liegt allerdings bei der Verwaltungsbehörde bzw. dem Richter, welche auch ohne einen Sachverständigen gefällt werden kann. Wird aber ein Sachverständiger zur Begutachtung aufgefordert, so kann er sich nicht damit begnügen, die Frage der Tauglichkeit zu beantworten. Er muß vielmehr bemüht sein, der Verwaltungsbehörde bzw. dem Richter aus seiner Sachkunde heraus alle jene Gesichtspunkte vorzutragen, welche gegebenenfalls notwendig sind, um eine der Fragestellung entsprechende Entscheidung zu fällen. Hierzu gehört auch eine Stellungnahme zu der obenerwähnten Verkehrszuverlässigkeit als einer Teilqualität der Fahrtüchtigkeit.

Zu einer solchen Beurteilung genügt es aber nicht, die Vorstrafen zu kennen oder den Lebenslauf mit dem darin erkennbaren sozialen Auf- oder Abstieg zu würdigen. Es ist vielmehr notwendig, die Hintergründe des sich abzeichnenden Lebenslaufes und des in Erscheinung tretenden Verhaltens aus medizinisch-biologischer Sicht zu erfassen. Es zeigt sich dabei nicht selten, daß konstitutionelle körperliche Gegebenheiten, durchgemachte Erkrankungen oder der wechselnde Verlauf eines Leidens, neben Milieu und wirtschaftlichen Verhältnissen das Verhalten und den Lebenslauf entscheidend beeinflussen. Damit aber wird diese Beurteilung zu einer ärztlichen Aufgabe und erschöpft sich nicht in einer kargen Längsschnittbetrachtung unter Einbeziehung des erhobenen psychischen Befundes. Die Beurteilung der Verläßlichkeit kann somit ohne Gesamtschau der Persönlichkeit einschließlich der Bewertung der körperlichen und seelischen Gegebenheiten in Bezug auf den Lebensweg des Probanden mit der darin zum Ausdruck kommenden Lebenseinstellung und Sozialhaltung nicht erfolgen. Die für eine solche Aussage notwendigen Unterlagen können nur durch eine Untersuchungsmethode gewonnen werden, die weitgehende Ähnlichkeit mit der besitzt, wie sie bei der kriminalbiologischen Begutachtung angewandt wird. Sie umfaßt die Betrachtung der Persönlichkeit als körperlich-seelische Einheit im Längs-

schnitt einschließlich des Milieus und der sich in demselben vollziehenden sozialen Entwicklung, das Erfassen des allgemeinen sozialen Verhaltens und deren Beziehung zu dem Verhalten im Straßenverkehr. Durch die Darstellung nachprüfbarer Tatsachen sind die Voraussetzungen für das Nachvollziehen der von dem Sachverständigen angeführten Gründe für die Beurteilung und die Prognose bezüglich der Möglichkeit der Umformung bzw. der Stabilisierung gegeben und damit auch die Forderungen der Exaktheit erfüllt.

Dem Urteil des Richters oder der Verwaltungsbehörde über die Zulassung des Probanden zum Straßenverkehr oder der Verweigerung der Fahrerlaubnis wird durch das Einbeziehen der Erörterung der Verkehrszuverlässigkeit in die verkehrsmedizinische Stellungnahme nicht vorgegriffen, sondern nur ein Hinweis auf einen Gesichtspunkt gegeben, der für die Entscheidung über die Zulassung des Probanden als Kraftfahrer zum Straßenverkehr Bedeutung haben kann.

Wenn eingangs die Frage erhoben wurde, ob das sog. Obergutachten im Sinne eines Kommissionsgutachtens zu erstellen sei, wozu man in der geteilten Auffassung über die Zuständigkeit einzelner Disziplinen zur Abgabe eines Urteils neigen könnte, oder ob ein Gutachter gewählt werden soll, so glaube ich auf Grund der angeführten Beispiele dargelegt zu haben, daß die Auswahl eines Gutachters, welcher der Behörde oder dem Gericht als fachkundig und vertrauenswürdig erscheint und dem gegebenenfalls ein Mitarbeiterstab aus verschiedenen Disziplinen zur Verfügung steht, am zweckmäßigsten und auch für den Probanden am günstigsten ist. Mit Recht weist LEWRENZ darauf hin, daß bei der Wahl des Obergutachters ausschließlich dessen Fachkenntnisse und damit das bessere Beurteilungsvermögen entscheidend sei. Bei der verantwortlichen Führung der Untersuchung durch eine Person als dem allein Zuständigen sind die Methodik, Bewertung der Ergebnisse und Beurteilung in einer klaren Linie vorgezeichnet, während im Kommissionsgutachten einzelne unterschiedliche Auffassungen zum Tragen kommen und in der zusammenfassenden Beurteilung häufig ein Kompromiß enthalten ist. Aber auch aus der Sicht des Probanden bietet sich diese Lösung an. Weiß er, daß eine Person die Verantwortung für die Entscheidung trägt, so hat er auch das Bewußtsein, beim persönlichen Kontakt mit diesem gemäß seinen individuellen Verhältnissen behandelt zu werden, während beim Kommissionsgutachten der Eindruck entsteht, als „namenloser“ Fall behandelt zu werden.

Es sollte in diesem Referat die Problematik der Oberbegutachtung an Hand eigener Erfahrungen dargelegt werden, wobei sowohl auf rein formale Verwaltungs- und Verfahrensschwierigkeiten als auch auf solche methodischer Art und Unterschiedlichkeiten in der Auffassung hinge-

wiesen wurde. Eine für alle Teile zufriedenstellende Lösung zu finden, ist sicherlich schwierig und wohl auch im Hinblick auf die noch in Entwicklung befindlichen Auffassungen in absehbarer Zeit kaum möglich. Man sollte sich aber bemühen, unter Berücksichtigung der verkehrsmedizinischen Fragestellung eine solche Lösung zu finden, daß sie dem Rechtssuchenden, der den Anspruch erhebt, als Persönlichkeit beurteilt zu werden, gerecht wird.

Zusammenfassung

Es wird über Erfahrungen bei der verkehrsmedizinischen Oberbegutachtung berichtet und als Ergebnis herausgestellt, daß die Untersuchung unter der Leitung eines verantwortlichen entsprechend vorgebildeten Arztes erfolgen müsse, der Neben- bzw. Ergänzungsgutachten über spezielle von ihm nicht beantwortbare Fragen beziehen soll. Ein sogenanntes Kommissionsgutachten mit Beteiligung mehrerer Begutachter wird als unzweckmäßig bezeichnet.

Summary

The experiences concerning expert report in traffic medicine are reported and it is found out that the examination should be undertaken by a responsible, trained physician who should be called upon not only to supplement but also to answer special questions from him. A so-called expert commission, comprising of many experts is thought of to be irrelevant.

Literatur

- CZERMAK, F.: Versagung und Entziehung der Kraftfahrerlaubnis durch die Verwaltungsbehörde wegen charakterlicher Ungeeignetheit. *Neue jur. Wschr.* **16**, 1225 (1963).
- HESS, A.: Psychologische Analysen und charakterologische Tests der medizinisch-psychologischen Institute Verfassungswidrig? *Ärztl. Mitt. (Köln)* **60**, 1041 (1963).
- HOLZBACH, R.: Sind Charaktertests bei der Beurteilung der Kraftfahrtauglichkeit notwendig und vertretbar? *Ärztl. Mitt. (Köln)* **60**, 2256 (1963).
- LEWRENZ, H.: Die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen. Stuttgart 1964.
- NIESCHKE, W., u. E. PEUKERT: Die Beurteilung der körperlichen und geistigen Eignung des Kraftfahrers. Stuttgart 1963.
- WINKLER, W.: Aufgaben und Arbeitsweise des psychologischen Sachverständigen im Rahmen der medizinisch-psychologischen Eignungsuntersuchung von Kraftfahrern gemäß § 3 und 12 StVZO. *Psychol. Prax.* **7**, 145 (1963).
- Über die Verfassungswidrigkeit psychologischer Analysen und charakterologischer Tests. *Psychol. Prax.* **8**, 73 (1964).

Priv.-Doz. Dr. F. PETERSOHN
Institut für gerichtliche Medizin der Universität
Mainz, Langenbeckstr. 1