

# nl

# newsletter

# Nr. 10/2007

# verkehrspsychologie

# vp

## Schwerpunkt „Verkehrstherapie in Europa“

Themen: Editorial + Verhaltensänderung als Prinzip europäischer Verkehrspolitik + Verkehrspsychologie zwischen Hightech und Highemotion + Positive Definition von Fahreignung + Strategische Überlegungen: Alternativen zur MPU + Erste öffentliche Reaktion des TÜV Süd - Eine Antwort + Ökonomie und Fachlichkeit + Mitgliederversammlung Sektion Verkehrspsychologie + Zeit-schriftenübersicht + Aus dem Netz gefischt + Szenegeflüster + Kongresse

Dies ist die achte Ausgabe, Infos: [www.nlvp.de](http://www.nlvp.de) – **Jahresabo 10,- Euro für die letzten 5 Ausgaben 2007**

## Editorial

von Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg



Liebe LeserInnen, die Veröffentlichung der internen Papier des TÜV Süd beschäftigt weiter die Fachöffentlichkeit: Der TÜV versucht inzwischen juristische Schritte einzuleiten, der Runde Tisch hat sich zum zweiten Mal mit dem Thema befasst und die Problematik wird sicher auch die diesjährige Mitgliederversammlung der Sektion Verkehrspsychologie prägen. Deshalb neben dem angekündigten Hauptthema "Verkehrstherapie in Europa" zwei Artikel zum Stand der Diskussion.

Den Anfang machen aber bewusst einige Artikel zum Thema Perspektiven der Verkehrspsychologie in Europa, beginnend mit grundsätzlichen Überlegungen zum Stellenwert von Verhaltensänderungen in diesem Politik-Bereich, gefolgt von einem Appell von Dr. Rothenberger zur stärkeren Berücksichtigung genuin psychologischer Gesichtspunkte für das Selbstverständnis unseres Berufsstandes. Als Anregung für eine überfällige Diskussion folgen Vorschläge für eine positive Definition von Fahreignung. Daran schließen sich grundsätzliche Überlegungen über die langfristige Entwicklung unseres Arbeitsfeldes - auch über die MPU hinaus - an.

Es folgen zwei Artikel zur aktuellen Diskussion um die Papiere des TÜV Süd - eine Bewertung des Schreibens des TÜV Süd an Führerscheinstellen durch Herrn Brieler und ein Versuch von mir, grundsätzliche Sichtweisen und Perspektiven in diesem Konflikt herauszuarbeiten.

Dann finden Sie noch einen Hinweis auf die Mitgliederversammlung der Sektion Verkehrspsychologie - die angekündigten Überlegungen zum Thema Fahrerassistenzsysteme erscheinen in der Dezember-Ausgabe.

Zudem gibt es wieder Hinweise auf interessante Artikel, Kongresse und Internetseiten in den Rubriken Zeitschriftenübersicht, Aus dem Netz gefischt, Szenegeflüster und Kongresse.

Insgesamt also eine besonders umfangreiche Ausgabe mit mehr berufspolitischen als fachlichen Schwerpunkten. Besonders freue ich mich, dass diesmal wieder zwei andere Autoren, Dr. Rothenberger und Herr Brieler zu dieser Ausgabe beigetragen haben.

Ich schließe mit der traditionellen Bitte um Rückmeldungen, Beiträge, Leserbriefe, Rezensionen, Kritik und allem, was den nlvp voranbringt. Nach dem jetzigen Stand werde ich Umfang, Preis oder Erscheinungshäufigkeit verändern müssen, da der nlvp als Einpersonenstück zuviel Kraft und Zeit kostet.

*Jörg-Michael Sohn*

Impressum: Herausgeber, verantwortlich im Sinne des Presserechts und Copyright:

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn,  
Saarlandstr. 6 a, D-22303 Hamburg,  
Tel. 040-56008008, email: [redaktion@nlvp.de](mailto:redaktion@nlvp.de)

Der newsletter verkehrspsychologie nlvp erscheint 10 mal im Jahr als per email versandte PDF-Datei. Das Abonnement kostet 20,- € (inkl. 7% MwSt) pro Kalenderjahr für eine Bestellung im ersten Halbjahr und 10,- € für eine Bestellung für das zweite Halbjahr 2007. Das Abonnement ist nur in elektronischer Form als PDF-Datei per email möglich (Ausdruck mit jedem Drucker). Die Bestellung erfolgt durch Überweisung von 10,- € auf das Konto: 1259124509, Kto-Inhaber Jörg-Michael Sohn, HASPA Hamburg, BLZ 20050550 mit dem Stichwort nlvp und Ihrer (bitte deutlich schreiben) email-Adresse - das Zeichen „@“ am besten durch „(at)“ ersetzen.

Ausland: IBAN DE77 2005 0550 1259 1245 09, BIC/SWIFT-Code: HASPDEHHXXX.

Weitere Informationen und ein Archiv unter [www.nlvp.de](http://www.nlvp.de)

Anzeigenpreise auf Anfrage (ab 20,- €)

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

## Verhaltensänderung als Prinzip europäischer Verkehrspolitik

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Die Schwierigkeit, verhaltensbezogene Lösungen für sicherheits- und umweltbezogene Probleme im Verkehrsbereich durchzusetzen, wird momentan erschreckend deutlich an den massiven Gegenreaktionen auf den Empfehlung des SPD-Parteitag für ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen. Dieser Widerstand lässt erahnen, wie schwer es auf europäischer Ebene sein dürfte, verhaltensbezogene, verkehrspsychologisch fundierte Forderungen nach Veränderungen durchzusetzen. Trotzdem sollen einige Überlegungen zu einer solchen Argumentation dargestellt werden.

Ansatzpunkt ist die Tatsache, dass offizielles Ziel der europäischen Verkehrspolitik - wenngleich nicht an erster Stelle - die Verkehrssicherheit ist. In der [Halbzeitbilanz zum Weißbuch von 2001](#) heißt es:

"Die Verkehrspolitik steht mit der Agenda von Lissabon für Wachstum und Beschäftigung voll im Einklang. Sie umfasst Ziele mit einer längerfristigen Orientierung, wobei bei allen politischen Optionen der Aus-

gleich zwischen den Hauptanliegen Wirtschaftswachstum, soziale Sicherheit und Umweltschutz gesucht wird. Angestrebt wird dabei,

- die Mobilität von ihren negativen Nebeneffekten abzukoppeln, nämlich Verkehrsüberlastung, Unfälle und Umweltverschmutzung;
- das spezifische Potenzial der einzelnen Verkehrsträger zu optimieren, da deren Kapazitäten in einigen Fällen, etwa in der Binnenschifffahrt, nicht in vollem Umfang genutzt werden;
- umweltfreundliche Antriebstechniken sowie den Einsatz von Verkehrsmitteln zu fördern, die umweltfreundlicher, sicherer und energieeffizienter sind;
- die Komodalität zu fördern, d. h. die effiziente Nutzung der einzelnen Verkehrsträger oder ihrer Kombinationen, um die Ressourcen optimal einzusetzen."

Zwar wird deutlich, dass der Denkraum wirtschaftlich dominiert ist, aber trotzdem an einer Reihe von Punkten die Kompetenz von Verkehrspsychologen dringend ins Spiel gebracht werden muss und kann. Eindeutig sind eine ganze Reihe von angesprochenen Themen ganz oder teilweise Folge von Verhaltensweisen und nicht von technischen Gegebenheiten: Mobilitätsverhalten beruhen immer auf der Entscheidung von Personen, unabhängig, ob es die Entscheidung eines Einzelnen ("Fahre ich mit dem Auto zur Post oder gehe ich zu Fuß?") oder die eines Großunternehmens ist ("Transportieren wir mit Bahn, Schiff oder Lkw?"). In beiden Fällen gehen neben objektiven Daten (Zeitaufwand, Kosten) subjektive Schätzungen (wie bequem ist das, was kann schiefgehen) und normative Wertungen (wie wichtig sind mir Bewegung, Umweltfreundlichkeit, Imagegesichtspunkte, Langzeitperspektive) in die Wahl ein.

Die Entscheidungen sind natürlich und primär durch die Veränderungen objektiver Rahmendaten beeinflussbar (gesetzliche Vorgaben, Besteuerung, technische Machbarkeit) - im Einzelfall bleibt aber ein Entscheidungsspielraum, der wesentlich von individuellen und gesellschaftlichen Normen geprägt ist. Die Beschreibung, Diagnose und Veränderung von solchen Normensystemen ist eine genuin psychologische Aufgabe - und provokativ formuliert kann sie besonders effektiv durchgeführt werden von therapeutisch qualifizierten Verkehrspsychologen - Therapie ist im Kern nichts anderes als der Versuch, verhaltenssteuernde Wahrnehmungs- und Bewertungs-Systeme zu verstehen und zu verändern. Und eine langfristige Verbesserung von Verkehrssystemen wird nur zu erreichen sein, wenn technischen Lösungen nicht nur vorliegen, sondern auch von relevanten Teilen der Bevölkerung akzeptiert werden.

Der Ansatzpunkt für die Durchsetzung solcher Veränderungen bei den einzelnen Menschen liegt dabei auf der subjektiven Seite, die innere Dynamik eines solchen Entscheidungssystems und seiner Ergebnisse ist nicht per statistischer Analyse von Gruppendaten verstehbar. Hier scheint mir ein Defizit vieler verkehrspsychologischer Forschungsansätze zu liegen, die schwerpunktmäßig Gruppen-Parameter von Teilstichproben als Reaktion auf neue technische Entwicklungen untersuchen. Mit einem solchem Ansatz ist nicht zu verstehen, warum die Menoniten in Kanada immer noch mit Pferdekutschen fahren oder junge Türken ihren Führerschein riskieren, obwohl sie doch so gerne Auto fahren - um zwei extreme Beispiele zu benennen.

Nach meinem Eindruck ist neben Dr. Höcher mit seinem individualpsychologischen Ansatz Dr. Rothenberger einer der wenigen Verkehrspsychologen aus unserem Arbeitsgebiet, die sich mit solchen grundsätzlichen Fragen beschäftigen. Sein (aus meiner Sicht allerdings nicht besonders überzeugendes) Konzept einer "Verkehrsmotivintelligenz" ist ja zu verstehen als der Versuch, handlungsleitende interne Strukturen im Straßenverkehr begrifflich zu durchdringen - nur dann können solche Modelle empirisch geprüft werden. Und bisherige Modelle betrachten den Kraftfahrer eher als eine Reaktionsmaschine, die auf eine physikalisch im Labor nachbildbare Umgebung (Lampen, Bilder, Töne) mit mechanisch zu beschreibenden Handlungen (Knöpfe drücken, Pedale treten, Maus bewegen) reagieren.

Dagegen ist ein interaktionistische Sichtweise zu setzen, die Verkehr als gemeinsame Handlung von Individuen begreift und konzeptionell davon ausgeht, dass wir nicht nur auf Straßenparameter und auf Fahrzeuge, sondern vor allem auf das Verhalten von Fahrern reagieren.

Gegen den Versuch, in isolierten Laborversuchen ein Modell menschlichen Verkehrsverhaltens zu entwerfen und zu validieren, ist das Selbstbewusstsein gerade von therapeutisch erfahrenen Verkehrspsychologen zu setzen, die aus einer klinischen Praxis die Frage "Warum benehmen sich Kraftfahrer oder Verkehrsteilnehmer so, wie sie es tun? Wie kann man sie dazu kriegen, dies anders zu tun?" beantworten können. Und genau diese Fragen müssen letztlich beantwortet werden, wenn die oben zitierten Ziele der EU erreicht werden sollen. Mir ist klar, dass dies ein hoher Anspruch ist, aber ich plädiere dafür, die spezifischen Stärken einer Verkehrspsychologie, die sich in den deutschsprachigen Ländern nicht nur mit den äußeren Verhaltensweisen, sondern auch mit der inneren Realität und den inneren Antrieben des Verhaltens im Straßenverkehr beschäftigt hat, selbstbewusst zu vertreten.

Wenn wir diesen Ansatz auf das Kerngebiet einer Diagnose und Veränderung von Kraftfahrern übertragen, dann ergibt sich folgendes: Es gilt auch im Hinblick auf Europa deutlich zu machen, dass die Kompetenz der Verkehrspsychologie nicht nur darin liegt, diagnostische Aufgaben zu erledigen, sondern vor allem, effektive Instrumente für eine Verhaltensänderung zur Verfügung zu haben. Würde lediglich die MPU auf Europa übertragen, hätten wir nur die Hälfte des vielzitierten römischen Bogens, nämlich eine MPU der 70er-Jahre: Selektionsdiagnostik ohne differenzierte, integrierte, evaluierte Angebote an die negativ Begutachteten. Hier gilt es, immer wieder deutlich zu machen, dass gerade die aus der Rehabilitation und Therapie auffällig gewordener Kraftfahrer gewonnenen Erkenntnisse wertvolle Ansatzpunkte für das Verstehen und Verändern der Verhaltensmuster auch der "normalen" Kraftfahrer liefern. Die Erfahrungen der intensiven Arbeit in Gruppen und Einzelsitzungen bieten einen besseren Zugang zu den handlungsleitenden Motiven, Überzeugungen und Werten als das Auswerten von standardisierten Fragebögen. Diagnostik hat immer eine handlungsleitende Funktion, sie soll sichtbar machen, an welchen Stellen welcher Handlungsbedarf besteht und sie soll die Effektivität von eingesetzten Maßnahmen überprüfen. Und gerade in dieser historisch gewachsenen Verzahnung liegt die große Stärke der deutschsprachigen Verkehrspsychologie.

Diesen Erfahrungsschatz auch für Nachbargebiete und Nachbarländer im Sinne einer interdisziplinären Verkehrssicherheitsarbeit für Europa fruchtbar zu machen, wird eine wichtige Aufgabe der nächsten Jahre sein.

---

## Verkehrspsychologie zwischen Hightech und Highemotion

---

Dr. Bernd Rothenberger, Esslingen -  
BerndRothenberger@t-online.de

**Verkehrspsychologie als Beruf - Wir wollen Verkehrspsychologen und keine Techniker der Begutachtung und Förderung sicherer Mobilität sein.**

Unsere Gesellschaft ist nicht nur im Bereich von Verkehr und Mobilität durch „Hightech“ gekennzeichnet, sondern entwickelt sich, der Hightech der naturwissenschaftlich-technischen Rationalität folgend, in allen gesellschaftlichen Bereichen rasant beschleunigt weiter. Damit ist der Bereich von Verkehr und Transport nicht länger allein nur durch die neuen technischen Entwicklungen, sondern vor allem durch neue Sicherheitsrisiken und Unfallgefahren gekennzeichnet, die unmittelbar vom menschlichen Verhalten und Erleben ausgehen. Nach Ulrich Beck (1986) ist un-

sere moderne Gesellschaftsform mit "Risikogesellschaft" auf den ihr entsprechenden modernen Begriff gebracht. In ihr gehen die Standardrisiken und die sog. Wechselfälle und Ungewissheiten des Lebens (Krankheit, Arbeitslosigkeit, Armut, Behinderung, Unfall) vom Menschen selbst aus, weil wir die Kontrolle über die Erfindung und Nutzung von Wissenschaft und Technik verloren haben. Haben wir doch in Wissenschaft und Technik die neuzeitliche Erwartung gesetzt, sie würden uns helfen, die Kontrolle über diese Risiken zu bekommen, unsere Macht zu vergrößern und zugleich der Erfüllung unseres Glücks zu dienen.

Hightech kann heutzutage auf die permanente Wiederkehr der Risiken hinweisen, auf das Wechselspiel zwischen Vertrauen in das Leben mit Technik und Angst vor dem Leben mit Technik, genauer und Robert Castel (2005) folgend, auf die zentrale Bedeutung von Sicherheitsbedürfnissen in einer modernen Gesellschaft und zugleich auf die Kritik überzogener Sicherheitsansprüche. Gleichzeitig mit dem ersten Modernisierungstrend, der die Entwicklung im Bereich von Hightech und naturwissenschaftliche Forschung bestimmt, sollten wir uns auch im seelischen Bereich unseres Verhaltens und Erlebens im Straßenverkehr weiterentwickeln und in einem zweiten Entwicklungstrend lernen, uns durch Selbstregulation unserer „High-Emotion“ als verantwortliche und partnerschaftliche Verkehrsteilnehmer ernst zu nehmen. Diese wohltemperierte Balance von Hightech und Highemotion ist jedoch bislang ein Traum geblieben, der als Vision für unsere Zukunftsfähigkeit und die Überwindung unserer gelernten Gedankenlosigkeit wohl notwendig ist, gegenwärtig aber nur eine Illusion bleibt, und damit als ein Mangel an Wirklichkeit begriffen werden muss.

Auf Grund dieser selbst zum Risiko gewordenen "riskanten Ungleichzeitigkeit" von Hightech und Highemotion sind Fragen nach der Verlässlichkeit und Sicherheit in der Bewältigung von Standardrisiken im Straßenverkehr, sowie Fragen nach Praxis, Ethik und Profession der Verkehrspsychologie, zu mehr als notwendigen Fragen geworden, nämlich zu Fragen eines frei-beruflichen Selbstverständnisses und der Freiheit professioneller Praxisführung.

### **Die Professionalisierungsdebatte und ihre Verweigerung**

Es ist ein langer Weg zur vollen gesetzlichen und gesellschaftlichen Anerkennung der Psychologie in unserer Gesellschaft. Noch fehlt uns Psychologen sowohl die wissenschaftliche und die gesellschaftliche, als auch die gesetzliche Anerkennung unserer Arbeit als Profession. Zwischenziele gesetzlicher Anerkennung wurden in der Verkehrspsychologie erreicht: Die Tätigkeit des Gutachters und des Leiters von Nachschulungskursen sind mit Rechtsfolgen belegt. Die Praxis der Verkehrsverhaltensänderung durch den verkehrspsychologischen Therapeuten ist jedoch noch nicht gesetzlich geregelt. Deshalb bleibt die verkehrspsychologische Therapiepraxis Teil der freien beruflichen Tätigkeit in unserem Lande, und ist frei von einer Vereinheitlichung ihrer Ziele und Methoden durch gesetzliche Regulierungen.

Vor diesem Hintergrund stellt sich mir die Frage: Ist eine Professionalisierung unseres Berufsstandes überhaupt wünschenswert, wirklich sinnvoll oder aber zwingend notwendig? Zur Beantwortung dieser Frage muss ich etwas ausholen.

Die „kleine Profession“ (minor profession) der Verkehrspsychologie musste sich in einem nicht-staatlich geregelten Kontext entwickeln, in dem globale Entwicklungstrends wie Verwissenschaftlichung, Ökonomisierung oder Technisierung zu beobachten waren. Die Entwicklung dieser Trends hatte direkten Einfluss auf die Praxis und Profession der Verkehrspsychologie und brachte damit und bringt zwangsläufig Trendgewinner und Trendverlierer hervor.

In Folge dieser weit reichenden Entwicklungstrends, die jedoch in unserer Berufsgruppe bislang unerkannt geblieben sind und noch nicht ausreichend reflektiert wurden, lässt sich das Problem wahrnehmen, dass die psychologische Profession im Handeln auf eine wissenschaftlich begründete Technik reduziert und im Nachdenken als Anwendung reiner wissenschaftlicher Forschungsergebnisse auf die Probleme in der Praxis begriffen wird. Als Folge dieses Entwicklungstrends besteht chronisch die Gefahr, die Mehrheit der Verkehrspsychologen würde sich als

Hightech-Ingenieur der Fahreignung begreifen, die immer weitere Bereiche des Verkehrsverhaltens der Menschen ihrer wissenschaftlich, ökonomisch und bürokratisch organisierten Beherrschung unterwerfen und damit die verkehrspsychologischen Profession auf eine wissenschaftlich begründete Sicherheitstechnik reduzieren. Dies ist die nicht mehr zu bagatellisierende Gefahr der negativen, weil einseitigen Verwissenschaftlichung unserer Berufspraxis. Sie zeigt sich in einer wissenschaftlichen Dominanz, verwirklicht in Konzepten, wie Praktiker und die Qualität ihrer Leistungen zu kontrollieren sind, die den Vorrang der Sachen, Ziffern und Daten vor den Personen, Worten und den professionellen Tugenden postuliert und dann auch durchsetzt. Und wie in einer Art Identifikation der Praktiker mit dem Aggressor wissenschaftliche Forschung, wird die wissenschaftliche Dominanz der Praxis in einer Praxis "professioneller Dominanz" (Freidson 1970) fortgesetzt, die die immer problematische Beziehung der Praktiker (als Experten) zu ihrer Klientel (als Laien) bestimmt.

### **Die Professionsblindheit der Verkehrspsychologie**

Schauen wir etwas genauer hin, dann erkennen wir, dass wir Verkehrspsychologen, und zwar mehr oder weniger alle, vergessen haben, unsere professionellen Hausaufgaben zu machen. Indem wir gedankenlos unsere freie berufliche Tätigkeit in eine sicherheitsdienliche Dienstleistung umdefinieren, verwandeln wir zwangsläufig das allgemeine Gut der Verkehrssicherheit in eine Ware auf einem Markt der Sicherheitstechnologien oder des Risikomanagements, transformieren den Status eines Klienten oder Patienten in den Status eines Kunden und geben den professionellen Blick auf unseren gesellschaftlichen Auftrag auf. Das ist die Gefahr der Ökonomisierung unserer Berufspraxis, die sich als Praxis ökonomischer Dominanz durchsetzt. Es erscheint vielen Kollegen nur allzu „nachvollziehbar“, - wie das unschöne Wort lautet, das der Anpassung an diese Trends entspricht, - dass gegenwärtig die Ökonomie den Vorrang vor der Profession der Verkehrspsychologie bekommt. Doch eine allein vom betriebswirtschaftlichen und industriellen Standpunkt geleitete Verkehrspsychologie muss immer eine Beschränkung des professionellen Handlungs- und Entscheidungsfreiheiten darstellen. Der dominant betriebswirtschaftlich denkende Verkehrspsychologe steht permanent in der Gefahr der MacDonaldisierung seines Leistungsangebots, die darin besteht, dass er vorgibt, umfassend Sicherheit in der Standardpackung produzieren zu können. Indem er industriell und ökonomisch rationalisiert, "quick and dirty" Dienst-Leistungen, auch zu flat-rate Konditionen, erbringt, kann er jedoch nicht mehr jedem einzelnen Klienten individuell dienen und für jeden seiner Klienten neu individuelle Maßnahmen entwickeln, die maßgeschneidert sind auf dessen Bedürfnisse und Sicherheitsprobleme. Nun gilt es aufmerksam zu sein und zu bedenken: Wenn in der verkehrspsychologischen Praxis nicht mehr die Orientierung an den öffentlichen Verkehrssicherheitsinteressen sowie das dieser sozialen Orientierung notwendigerweise entsprechende Prinzip einer personalisierten und individuellen Beratung handlungsleitend ist, dann muss die Verkehrspsychologie als Profession degenerieren und der Verkehrspsychologe seinen professionellen psychologischen Blick verlieren. Damit läuft er Gefahr die Glaubwürdigkeit seines professionellen Selbstverständnisses zu verlieren und den Vertrauensvorschluss seiner Klienten, allein zu deren Wohle und zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer tätig werden zu wollen, zu verspielen. Damit geht ihm im Kern die gesellschaftliche Anerkennung seiner psychologischen Tätigkeit als Profession verloren.

Aber vielleicht hat die Verkehrspsychologie den Wettbewerb um gesellschaftliche Anerkennung an die technischen Berufen bereits verloren, da technologische Ziele nicht so kompliziert und technische Aufgaben nicht so bedrohlich erscheinen wie die Ziele und Aufgaben der Psy-Berufe. Deren Ziele können ja immer nur subjektiv und zeitintensiv angeeignet, nicht aber als Gut gekauft oder „gut und billig“ erworben werden: ein Auto oder eine Straße ist verlässlicher (schneller, billiger, einfacher) intelligent gemacht als eine Person. Sie hat im Laufe ihrer Lebens Jahre der Sozialisation zu durchlaufen, bis sie Auto fahren darf und noch mehr Jahre der Individuation, bis sie intrinsisch motiviert erscheint, den Verkehr zu lieben, statt sich primär um die eigene oder fremde Sicherheit im Verkehr zu sorgen und fähig zu werden, die Straße zusammen mit

den anderen Fahrern in solidarischer Verantwortung zu nutzen.

### **Machtverlust des Staates bei zunehmender Ökonomisierung**

Diese Phänomene und Trends zur konfessionellen Verwissenschaftlichung und Ökonomisierung psychologischer Praxis sind von großer Bedeutung, wenn wir die Bedingungen analysieren wollen, unter denen Gutachter und Therapeuten implizit arbeiten und im Bedarfsfall auch zusammenarbeiten wollen. Ich spreche damit diejenigen Probleme an, die in Zeiten staatlicher Deregulierung immer dann auftauchen müssen, wenn der einzelne Staat Macht verliert oder aber an die Staatengemeinschaft abgeben muss und sich von seiner hoheitlichen Aufgabe, Verkehrssicherheit zu sichern und zu verbessern zurückzieht; und wenn dann gleichzeitig die Verkehrspsychologen nicht als Profession dagehalten, ihren professionellen Blick aufgeben und nur noch die wissenschaftliche und ökonomische Perspektive ihrer Berufstätigkeit übernehmen. Offensichtlich wachsen in Zeiten staatlichen Machtverlustes zwangsläufig auch die ökonomisch bestimmten Freiheiten der Anbieter verkehrspsychologischer Maßnahmen. Wo die Gefahr der ökonomischen Dominanz wächst, müsste zugleich aber auch die professionelle Verantwortung des Verkehrspsychologen und der Träger verkehrspsychologischer Maßnahmen wachsen. Das wäre eine postkonventionelle Einsicht in die Psychologie der Sicherheitsbedürfnisse und der Motive der Risikobewältigung, die über die ökonomische Einsicht hinausgeht, dass Sicherheit eben nicht zum Null-Tarif zu haben ist. Hier wäre ein wahrhaft praktisches Bewusstsein gefragt. Denn nur in Anerkennung praktischer Ideale und Prinzipien kann man zu der Einsicht gelangen, dass alles Verkehrssicherheitshandeln eine Selbstverständigung aller Beteiligten voraussetzt, in der Freiheit und Verantwortung einander bedingen, ohne dass die Übernahme von Verantwortung durch die Experten sogleich eine Einschränkung der Freiheit ihrer Klienten bewirken muss. Das ist ein weites Thema, das ich an dieser Stelle nicht vertiefen kann. Und so will ich an dieser Stelle nur an das geglückte Bonmot von Viktor Frankl erinnern. Die Franzosen haben wohl den Amerikaner eine Freiheitsstatue, die die Einwanderer bei ihrer Einfahrt in den Hafen von New York grüßt, geschenkt. Aber noch keine andere europäische Nation hat den Amerikanern eine Statue der Verantwortung geschenkt, die die Amerikaner bei Ausfahrt aus dem Hafen von San Francisco grüßt und sie an die innere Begrenztheit der menschlichen Freiheit durch verantwortliches und solidarisches Handeln erinnert.

### **Professionsblindheit verhindert gesetzliche Anerkennung**

Wahrscheinlich stimmen viele Kollegen mir zu, wenn ich behaupte, dass es in der verkehrs-psychologischen Praxis allein um eine professionelle Wahrnehmung unseres gesellschaftlichen Auftrags gehen sollte. Wahrscheinlich werden mir aber schon sehr viel weniger zustimmen, wenn ich an die oben genannten Prozesse professioneller Degeneration erinnere und behaupte, wir seien in unserer Professionsvergessenheit noch meilenweit davon entfernt. Wenn wir aber die gesetzliche Anerkennung für unsere Profession bekommen wollen, dann sind wir, wenn die oben genannten Argumente auch nur teilweise Gültigkeit beanspruchen dürfen, mehr auf die gesellschaftliche, als auf die wissenschaftliche Anerkennung unserer Tätigkeit angewiesen. Um die gesellschaftlichen Anerkennung unserer Profession zu bekommen und zu behalten, müssten wir, so schlage ich vor, die Idee der Mobilität in solidarischer Verantwortung der Fahrer untereinander stark machen und gemeinsam darauf einwirken, dass die Praxis der Förderung und Sicherung der Mobilitätskompetenz psychologisch und rechtlich, d. h. psycholegal und eben nicht ökonomisch, industriell oder institutionell bestimmt wird. Sonst zeigen wir unsere Gesichter nur am Markt, nicht aber in der Öffentlichkeit.

### **Chancen und Risiken einer gesetzlichen Anerkennung**

Der kurze Weg zur Professionalisierung wäre die gesetzliche Anerkennung unserer Berufsgruppe als vollwertige „Profession“. Das ist ein Weg, den viele Kollegen als von außen durch Gesetze, fachfremde Kriterien und Qualitätsstandards aufgezwungen wahrnehmen. Ihrer Meinung nach würden ihre noch bestehenden beruflichen Handlungs- und Entscheidungsfreiheiten, speziell ihre hoch geschätzte Therapiefreiheit durch bürokratische Vorgaben und rechtliche Zielbestimmungen einge-

engt werden. Den langen Weg aber zur gesellschaftlichen und wissenschaftlichen Anerkennung unserer Profession müssten wir in unserer Berufsgruppe alleine gehen. Nur dieser lange Weg, gemeinsam gegangen, führt zu einer Profession, die auf einer einheitlichen, von allen geteilten wissenschaftlichen und ethischen Basis beruht. Und nur auf diesem Weg kommen wir zu einer gesellschaftlich etablierten Profession (major profession), wie es die Rechtsanwälte, Apotheker oder Ärzte, nicht aber die psychologischen Psychotherapeuten, heute schon sind. Letztere sind noch auf dem Weg von der Konfession der untereinander zerstrittenen Therapieschulen zur Profession einer allgemeinen psychologischen Therapie. Da aber auch die Bindung an die Wissenschaft die Gefahr der wissenschaftlichen Dominanz in sich trägt und damit eine konfessionelle Bindung darstellt, brauchen wir zur Orientierung auf dem langen Weg zur Profession eine ethische und darüber hinaus vor allem eine praktische Basis. Eine vollständige Professionalisierung erreichen wir nämlich, wie gesagt, nur dann, wenn wir uns an mehr als nur den Zielbestimmungen und Methoden der psychologischen Wissenschaft orientieren. Was eine ethische Basis für professionelle Arbeit meint, ist in ersten Ansätzen in der beruflichen Selbstverständniserklärung der Klinischen Verkehrspsychologen nachzulesen. Was aber darüber hinaus eine praktische Basis professioneller Verkehrspsychologie meint, kann hier nicht mehr erörtert werden.

### **Vision: Driver improvement als Charakterbildung und Liebe zum Verkehr**

Ich wiederhole und präzisiere mein Leitbild: Wir brauchen eine professionelles Verständnis, das am gesellschaftlichen Auftrag der Verkehrspsychologie orientiert ist. Ohne eine gemeinsam geteilte professionelles Selbstverständnis sich ernsthaft um unseren gesellschaftlichen Auftrag zu kümmern, und ohne eine einheitliche Praxisreflexion, auf welcher praktischen Grundlage wir unsere Arbeit machen und wie wir unseren gesellschaftlichen Auftrag erfüllen, muss unsere Professionalität verkommen und kann sich als degeneratives Praxismodell nur noch an wissenschaftlichen Kriterien, an individuellen oder aber an wirtschaftlichen Interessen orientieren. Ohne eine professionelle Kultur der praktischen Reflexion und der bewussten Praxisführung blieben wir kurzsichtig und können nur die psychomotorischen Fertigkeiten und funktionalen Verkehrsverhaltensgewohnheiten, nicht aber auch die Charakterstärken und Tugenden des guten Autofahrers wahrnehmen. Wer nur die legale Perspektive des Verkehrsrechts zu übernehmen bereit ist, wird nicht fähig die psycholegale Perspektive der Verkehrspsychologie und damit auch die Perspektive der Stärken und Tugenden des guten Autofahrers zu übernehmen. In englischer Sprache auf den Begriff gebracht, sollten wir dem Leitbild folgen, das besagt, dass "driver improvement" immer auch "character improvement" ist. Dieses Leitbild bezieht sich jedoch nicht nur auf die Tugenden des guten Autofahrers ("Was ist ein guter Autofahrer?"). Character improvement ist auch ein Leitbild für den professionell arbeitenden Verkehrspsychologen und meint mehr als sein professionelles Ethos, nämlich die sorgende Liebe für die solidarische Gemeinschaft der Menschen und Autos im Straßenverkehr (a) die sein Verhalten im Beruf leitet („An welche praktischen Notwendigkeiten - „Hier stehe ich, ich kann nicht anders“ - fühlt er sich gebunden?“), (b) sein Selbstverständnis und seine Selbstliebe, sein liebes Selbst als Verkehrspsychologe ausmacht ("Welches sind die Tugenden eines guten Verkehrspsychologe?"), und (b1) die Wahrnehmung seines gesellschaftlichen und individuellen Auftrags strukturiert ("Was bedeutet es ein Verkehrspsychologe zu sein?").

### **Primat des Charakters**

Ein guter Psychologe ist im Kern nicht durch die Qualität seiner Dienstleistung, sondern vielmehr durch das Ausmaß seiner Fachkunde (eine Kunde oder doch eher eine Kunst, in jedem Fall keine Dienstleistung), sowie durch seinen Charakter, sein Selbstverständnis und seine professionellen Tugenden gekennzeichnet. Erkennt er darüber hinaus den Primat des Charakters an, wonach die Qualität einer Handlung sich aus der Qualität der Tugend ergibt und nicht umgekehrt, dann wird er besser in der Lage sein, seine wissenschaftlich-psychologische Wahrnehmungsfähigkeit mit seiner moralischen oder legalen Wahrnehmungsfä-

higkeit unverwickelt zu verschränken. Aus diesem Grund sollten wir eine Professionalisierungsdebatte darüber beginnen – auch im Rahmen von QS/QM – was wir unter den beruflichen Tugenden eines Verkehrspsychologen verstehen, mit dem Ziel ein guter Verkehrspsychologe zu werden und zu sein. Ich verspreche mir sehr viel von einer solchen Debatte. Darin lernen wir uns selbst besser und unser berufliches Selbstverständnis wahrhaftiger verstehen und auch, wie wir uns und unseren Klienten helfen können, gute Autofahrer zu werden und zu bleiben.

Noch einmal: Ein Nachdenken über seine Arbeit, das sich primär an der legalen oder aber der psychologischen Perspektive im Bereich der Fahreignung und der Fahrerlaubnis meint orientieren zu müssen, verfügt nicht über die Begriffe und über die Wahrnehmungsmöglichkeiten, die eine psycholegale Perspektive der Verkehrspsychologie eröffnet. Es kann auch nicht die Perspektive der Stärken und Tugenden des guten Autofahrers verstehen und wahrnehmen. Ich betone die psycholegale, d. h. interdisziplinär Psychologie und Recht umfassende Wahrnehmungs- und Perspektivenverschränkung, weil ich glaube, dass sie einen Paradigmenwandel von einer allgemeinen Verkehrspsychologie (traffic psychology) zu einer differentiellen Fahrerpsychologie (Leon James: driving psychology) auslösen kann. Damit sind Begriffe vorhanden, mit denen auch beantwortet werden kann, was den Kern unserer verkehrspsychologischen Professionalität ausmacht. Zunächst einmal holzschnittartig formuliert: Das Verstehen und Verändern der Entwicklungschancen, zugleich aber auch der Entwicklungsrisiken, diese Chancen nicht wahrnehmen zu können, wie man mit Psychologie (a) zur Entwicklung der Wahrnehmungsfähigkeit und der Charakterbildung bei betroffenen Kraftfahrern und zugleich (b) zur Durchsetzung von Recht und sicherer Mobilität beitragen kann, macht m. E. den Kern der verkehrspsychologischen Professionalität aus.

Der Paradigmenwandel, der sich im Übergang von einer gutachterlich und empirisch verkehrspsychologisch definierten Verkehrspsychologie zu einer psychologisch-heilkundlich und normativ definierten Verkehrsrechtspsychologie und Verkehrspsychologischen Therapie vollzieht, besteht nicht nur in einem auf positive Individualisierung ausgerichteten Wandel von einer gruppenstatistischen zu einer individuellen Erklärung des Verkehrsverhaltens. Der Paradigmenwandel besteht im Kern im Wandel des Problem- und Lösungsverständnisses der Verkehrspsychologie insgesamt.

Dieser Wandel betrifft damit nicht nur den Wandel der zentralen Begriffe und Erklärungsmuster von "Krafftahreignung" und riskantem Fahrverhalten. Vielmehr geht es um einen Wandel von einem naturalistischen, empirisch-wissenschaftlichen zu einem normativen und psycholegalen Verständnis in der Beziehung der Verkehrspsychologen zu sich selbst, zu ihrer gesellschaftlichen Aufgabe und zu ihrem wissenschaftlichen Objekt, zu ihrem Klientel sowie zur Öffentlichkeit. Die Beziehung zwischen Verkehrspsychologen und Verkehrsteilnehmer kann sich immer dann grundlegend wandeln, wenn auch die verrechtlichte, vom Gesetzgeber in Dienst genommene Verkehrspsychologie nicht mehr bereit ist, eine Rechtfertigung dafür zu liefern, dass die Kraftfahrer für die universalen Gefahren und Risiken, die immer mit einer Teilnahme am modernen Straßenverkehr verbunden sind, selbst verantwortlich sind; wenn die Risiken und Gefahren im Straßenverkehr nicht länger naturalisiert oder privatisiert und dadurch entsolidarisiert werden, indem die Verkehrsteilnehmer in die Gruppe der risikobereiten und der risikovermeidenden Verkehrsteilnehmer aufgeteilt wird. Dann sind die Verkehrspsychologen nämlich nicht mehr bereit zu begutachten und zu erklären, warum von einer Gruppe von Kraftfahrern mit gleichartigen besonderen Verhaltensgewohnheiten und Einstellungen zum Straßenverkehr und gleichartigen besonderen Problem und Risikoprofilen eine Gefahr ausgeht, die den Einzelnen als ungeeignet zum Führen von Fahrzeugen erscheinen lässt und ihn dadurch „negativ individualisiert“ (Robert Castel). Eine postkonventionell und dadurch erst psycholegal bestimmte Verkehrspsychologie wird nicht nur die Verantwortung des Einzelnen, sondern immer zugleich auch die Solidarität aller für die Aufrechterhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit betonen.

Der negativ individualisierende Akt, einen Verkehrsteilnehmer der Grup-

pe der Verkehrsünder zuzuschreiben, ist nämlich immer dann problematisch, wenn nicht von den allgemeinen Partizipationsproblemen am Straßenverkehr und von einem Mangel an Kompetenzen des Einzelnen zum Führen von Fahrzeugen ausgegangen wird, sondern von einer gruppenstatistisch erfassten Population von Krafftahrern mit gleichartigen Gefahren und gleichartigen Problemen. Dieser Mangel an Verkehrsintelligenz stellt jedoch ein Beziehungsproblem, noch genauer ein Teil des Partizipationsproblems der Teilnahme am gesellschaftlichen Leben dar. Auch das BVerfG hat in seinem Urteil vom 20. Juli 2002 erneut auf die partizipationssichernde und partizipationserlaubende Bedeutung der Fahrerlaubnis für den Erlaubnisinhaber und seine Familie hingewiesen.

Zur Bewältigung dieses Partizipationsproblems ist neben der Forderung der individuellen Verantwortungsübernahme für die Anpassung an eine sichere Mobilität (deren nicht zu vergessende konträre Entsprechung die ebenfalls notwendige Motivation zur Innovation für eine sichere Mobilität darstellt) auch die Förderung des Solidaritätsgefühls untereinander und einer solidarischen Verantwortungsgemeinschaft aller Autofahrer notwendig.

In der Art nun, wie eine Verkehrspsychologische Therapie ihr Klientel enttabuisiert und als mobilitätsfähige Subjekte in ihrer Subjektivität mit ihrer individuellen Fahrintelligenz entdeckt, denen sie helfen kann, ihre besonderen Partizipationsprobleme zu lösen, kann sie ihren gesellschaftlichen Auftrag erfüllen. Und nicht zuletzt erlaubt die psycholegal orientierte Verkehrspsychologie einen zweiten psychologischen Blick auf die solidarische Verantwortung aller Verkehrsteilnehmer füreinander, sowie auf den professionellen Umgang mit straffällig gewordenen Verkehrsteilnehmern.

---

## Positive Definition von Fahreignung

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**In der Arbeitsgruppe "Definition der Verkehrstherapie" tauchte nach meiner Erinnerung das erste Mal für mich der Gedanke auf, dass ein grundsätzliches Defizit unseres Fachgebietes darin liegt, dass es keine wirkliche, verkehrspsychologisch begründete Beschreibung und Begründung von Fahreignung gibt. Es fehlt ein positives Leitbild jenseits einer medizinischen Defizitdiagnostik und eine Kataloges von Prüfungswissen.**

Auf der einen Seite ist Fahreignung in der Tat ein unbestimmter Rechtsbegriff, der der Auslegung bedarf. In § 2 Absatz 4 Straßenverkehrsgesetz (StVG) heißt es dazu: "Geeignet zum Führen von Krafftahrzeugen ist, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat." Diese notwendigen Anforderungen sind aber nur für den medizinischen Bereich in den "Begutachtungsleitlinien zur Krafftahreignung" kodifiziert (und ansatzweise für den psychophysischen Bereich auf der Ebene von meßtechnischen Anforderungen im Bereich psychophysischer Leistungsfähigkeit). Aber auch dort lautet die implizite Überschrift über alle Ausführungen immer "Ungeeignet ist, wer ...". Ebenso negativ definiert (Zucker ist das, was den Kaffee bitter macht, wenn er fehlt) ist sie in rechtlicher Hinsicht: Geeignet ist, wer nicht gegen Gesetze verstoßen hat - wobei selbst hier eine Unschärfe anzumerken ist, dann gemeint sind nur verurteilte Verstöße - nach dem Wortlaut müsste jeder Krafftahrer, der mehr als einmal eine Geschwindigkeitsregelung mißachtet hat, als ungeeignet gelten.

Was komplett fehlt, ist ein positiv definierter Anforderungskatalog, der beschreibt, was eigentlich einen guten Autofahrer ausmacht sowie eine Festlegung, welches Mindestmaß von solchen Eigenschaften jemand haben muss, damit er geeignet ist. Kein Personalchef einer Firma wür-

de sich bei der Frage, welche Kompetenzen jemand für eine Position haben muss, mit der Antwort begnügen: Er darf kein Legastheniker sein, er darf nicht debil sein, er darf nicht im Gefängnis gesessen haben, er darf nicht Diabetiker sein. Dies sind bestenfalls Minimalanforderungen, aber kein Anforderungsprofil. Natürlich geht es bei der Fahreignungsbegutachtung eher darum, eine Negativauslese zu treffen, als die Besten herauszusuchen. In jedem Fall aber brauche ich eine Vorstellung von den Anforderungsprofilen und den zugeordneten Eigenschaftsdimensionen, um die Frage "geeignet oder nicht" zu beantworten - in positivem Sinne also: Er muss fließend in Sprache x und y reden, schreiben und lesen können, er muss analytische Fähigkeiten haben, er muss eine hohe Bereitschaft haben, sich an Normen zu halten und er muss körperlich belastbar sein.

Genau diese Anforderungsprofile existieren aber bestenfalls im Bereich der psychophysischen Anforderungen - und hier nach meinem Eindruck auch eher auf einer sehr technisch (Reaktionszeit, gemessen mit jenem Test und einem Prozentrang von x) orientierten Ebene. Was fehlt, ist eine Vorstellung, eine fachliche Diskussion, eine Festlegung, eine Operationalisierung und eine Überprüfung von psychologischen, nicht nur medizinischen oder psychophysischen Merkmalen.

Es ist verblüffend, dass die Suchabfrage "Was macht einen guten Autofahrer aus?" bei Google ganze 6 (!) Treffer ergibt - und davon machen die meisten klar, dass solche Fragen nicht einfach zu beantworten sind.

Um die aus meiner Sicht diskussionswürdigen Gesichtspunkte jenseits der reinen Wissensfragen, Wahrnehmungsleistungen und Reaktionsfähigkeiten zu skizzieren, einige zugespitzte Thesen.

Um ein **guter** Autofahrer zu sein (und eine gewisse Ausprägung dieser Eigenschaften ist demgemäß Voraussetzung, um geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen zu sein) braucht ein Mensch folgende Fähigkeiten (im folgenden wird die weibliche Form verwandt, Männer sind mitgemeint ...):

- Sie muss in der Lage sein, sich in die Sichtweise anderer Verkehrsteilnehmer hineinzusetzen (exzentrische Sichtweise), d. h. in der Lage, Verkehrssituationen aus der Sicht anderer Beteiligten zu analysieren und zu bewerten.
- Sie muss eine realistische Wahrnehmung der eigenen Risikobereitschaft haben und selbstkritisch objektive und subjektive Risikoeinschätzungen auseinanderzuhalten.
- Sie muss ein verbalisierbares Bewusstsein des eigenen Normensystems haben und intellektuell und emotional in der Lage sein, Diskrepanzen zwischen eigenen Handlungen und Werten zu erkennen und zu bewerten.
- Sie muss Vertrauen in die eigenen psycho-motorische Handlungskompetenz haben, d. h. in Standardsituationen komplexe Handlungsmuster adäquat abrufen können - aber in der Lage sein, bei Bedarf auf eine kognitiv gesteuerte Handlungsstrategie umzuschalten.
- Sie muss in der Lage sein, eigene Fehler selbstkritisch und nüchtern zu erkennen und zu verbalisieren und darf aus Betroffenheit keine Wahrnehmungsabwehr betreiben.
- Sie muss zur Impulskontrolle in der Lage sein, d. h. in Fahrsituationen Verhalten von emotionalen Zuständen abzukoppeln und auch unter Stressbedingungen Vorsätze einzuhalten.
- Sie muss gerne Autofahren, d. h. ein positives Verhältnis zu den Fahraufgaben und anderen Verkehrsteilnehmern besitzen.
- Sie muss eine Planungskompetenz besitzen, d. h. bereit und fähig, Fahrten bewusst und zweckrational zu planen und Risiken und Zeitgewinn verschiedener Fahrstrategien richtig einschätzen.
- Sie muss bereit sein zum lebenslangen Lernen auch im Bereich des Autofahrens.
- Sie muss in der Lage sein, eigene Bedürfnisse zurückzustellen.

Die genannten Punkte sind weder zwingend noch vollständig, sie sollen lediglich illustrieren, welche möglichen psychischen Dimensionen jenseits der psychophysischen Leistungsfähigkeit grundsätzlich in Frage kommen könnten. Wobei auch deutlich werden dürfte, dass eine Reihe dieser Dimensionen implizit auch in einer MPU überprüft wird - aber ohne dass diese bislang explizit als Elemente einer Fahreignung aus psychologischer Sicht benannt würden.

---

## Strategische Überlegungen: Alternativen zur MPU?

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**Einige grundsätzliche Bemerkungen vorweg, da allein die Ankündigung dieses Artikel per Überschrift schon einige Irritationen ausgelöst hat: Ich halte das in Deutschland entwickelte System der Begutachtung und Förderung der Fahreignung für beispielhaft für Europa; ich halte die MPU für grundsätzlich fähig, geeignete und ungeeignete Kraftfahrer zu unterscheiden und damit zur Verkehrssicherheit beizutragen und mir ist klar, dass bei Wegfallen der MPU kaum ein Kraftfahrer freiwillig meine Praxis aufsuchen würde, um seine Rückfallwahrscheinlichkeit zu verringern.**

Dies entbindet aber weder freiberufliche Verkehrspsychologen noch Gutachter (oder deren Firmen) von der Notwendigkeit, sich Gedanken zu machen, was wäre, wenn die MPU nicht mehr (oder nicht mehr in dieser Form) existieren würde. Im folgenden sollen also mögliche Szenarien und Reaktionsmöglichkeiten skizziert werden, sowohl auf der allgemein gesellschaftlichen Ebene also auch mit dem Schwerpunkt auf die Fragestellung: Welche Arbeitsmöglichkeiten gäbe es für freiberuflich tätige therapeutisch arbeitende Verkehrspsychologen ohne MPU? Das bedeutet nicht, dass ich solche Szenarien anstrebe, aber ich denke angesichts eines dramatischen Rückgangs von Klienten in den letzten 2-3 Jahren natürlich darüber nach, ob das jahrzehntelange solidarische Stützen des Systems sich wirtschaftlich gelohnt hat.

Auf der gesellschaftlichen Eben ist die Frage nach Alternativen zur MPU mit der zunehmenden Einbindung in europäische Gesetze virulent geworden. Noch vor 10 Jahren hätte es wohl (trotz damaliger Pressekampagnen gegen den "Idiotentest") niemand für möglich gehalten, dass die MPU einmal verschwinden würde - heutzutage wird auf vielen Ebenen intensiv daran gearbeitet, das deutsche System in einem Europa, das anders strukturiert ist, zumindest zu erhalten, nach Möglichkeit auf andere Länder auszuweiten. Zwischenzeitlich schien es nicht nur mir, sondern vielen Kollegen nicht unrealistisch, dass nicht juristisch, aber faktisch die deutsche MPU in der Bedeutungslosigkeit verschwindet, da das europäische Recht die problemlose Umgehung durch eine ausländische Fahrerlaubnis zu ermöglichen schien. Auch wenn diese Gefahr aus verschiedenen Gründen vorerst zumindest deutlich verringert zu sein scheint, wird daran deutlich, dass ein massives Eingreifen der EU in die in Deutschland gewachsenen Strukturen jederzeit möglich ist - nicht einmal der VW-Konzern ist davor gefeit und unsere Arbeitsgebiet hat 1 Prozent bis 1 Promille von dessen Arbeitsplätzen und damit auch von dessen politischem Einfluss.

Insgesamt scheint mir auf der europäischen Ebene eher eine pragmatische, handlungsorientierte Grundhaltung als eine diagnostizierende, kategorisierende Herangehensweise für die Lösung von Problemen vorzuherrschen. Damit passt das System einer Selektionsdiagnostik unter der Fragestellung "Geeignet oder ungeeignet?" nicht in eine solche Herangehensweise. Kompatibler scheinen Systeme, die relativ pragmatisch bei bestimmten Verstößen bestimmte Auflagen vorsehen, d. h. die rechtlich verbindlich Maßnahmen vorschreiben, wenn eine bestimmte Quantität oder Qualität von Verkehrsauffälligkeiten vorliegt - nach dem

Schema: Wer mit Alkohol unter 1 Promille auffällig geworden ist, muss einen Gruppenkurs machen, wer eine bestimmte Punktzahl erreicht, muss einen Kurs absolvieren, wer mit Drogen erwischt wurde, muss eine Abstinenztherapie nachweisen etc.

Es sollte nicht übersehen werden, dass solche Elemente auch im deutschen System an vielen Stellen bereits existieren, d. h. dass ohne Einzelfalldiagnostik Maßnahmen empfohlen oder zur Auflage gemacht werden, die bei nachgewiesener Teilnahme zu Rechtsfolgen führen. Das Punktesystem beruht im Kern darauf, dass keine Bewertung der einzelnen Auffälligkeiten durch Psychologen erfolgt, sondern verwaltungsmäßig entschieden wird: Bei sovielen Punkten diese oder jene Maßnahmen (Verwarnung, Führerscheinprüfung, Aufbauseminar, MPU). Auch das System der Fahrerlaubnis auf Probe folgt dieser Logik in Reinkultur: Bei der Punktzahl x die Maßnahme y, bei nachgewiesener Teilnahme bestimmte Rechtsfolgen - jeweils ohne psychologische Diagnostik vorher oder hinterher. Und im Bereich der Verkehrspsychologischen Beratung nach § 71 FeV haben wir den Musterfall einer Rechtswirksamkeit von Einzelmaßnahmen durch freiberuflich tätige Verkehrspsychologen ohne vorausgehende oder nachfolgende Begutachtung. Die MPU ist also nur ein Teil, nicht das zentrale Element des deutschen Systems!

Aus meiner Sicht lohnt es sich, verstärkt darüber nachzudenken, welche anderen Elemente als die MPU auf Europa übertragbar sind. Für mich war auf dem fit-to-drive-Kongress in Wien sehr beeindruckend, wie stark in Europa das deutsche Punktesystem kopiert wird - während es Vergleichbares wie die MPU sonst kaum gibt. Hier scheinen wir einen heimlichen Exportschlager zu haben, während wir die MPU vergeblich anpreisen. Es lohnt sich womöglich, Kräfte nicht nur auf die politische Durchsetzung der MPU, sondern auch auf die anderen Elemente wie z. B. die Verkehrspsychologischen Beratung als quasi qualitätsgesicherter Einzelmaßnahme zu konzentrieren. Womöglich ist diese Strategie auch zur Sicherung von Arbeitsplätzen effektiver als eine einseitige Orientierung auf die MPU. 100.000 MPU pro Jahr entsprechen einem Umsatzvolumen von ca. 40 Mio Euro - 50.000 Empfehlungen für eine Verkehrspsychologische Beratung entsprechen schon einem Umsatzpotential von 15 Mio Euro - es wird momentan nur nicht ausgeschöpft.

Ebenso liegt in den Kursen mit Rechtsfolgen ein Potential. Hier ist in den letzten Jahren ein Rückgang um etwa 30% zu verzeichnen. Dabei liegt in Deutschland ein Fülle von differenzierten, größtenteils evaluierten Kursmodellen vor, die ja bereits Rechtsfolgen haben - auch wenn bisher noch vorher eine MPU erfolgt. Es gibt zwar momentan Versuche, genau diese Rechtsfolgen abzuschaffen mit der Argumentation, der Erfolg jeder verhaltensändernder Maßnahme müsse durch eine MPU überprüft werden. Aus meiner Sicht gibt es aber mit Blick auf Europa gute Argumente, im Gegenteil das Modell von auf wissenschaftlicher Grundlage konzipierter und evaluierter Gruppenmaßnahmen mit Rechtsfolgen nach Europa zu exportieren. Die Logik, bei bestimmten Verkehrsverstößen einen darauf abgestimmten, in seiner Wirksamkeit pauschal belegten Kurs ohne aufwendige Differentialdiagnostik zu verordnen und erst bei Scheitern, d. h. nach einem Rückfall eine Einzelfalldiagnostik für differenzierte Empfehlungen anzuschließen, könnte durchaus auf der Linie eines europäischen Denkens liegen - und würde im Bereich der Verkehrspsychologie auch in Deutschland Arbeitsplätze vor Verkehrspsychologen sichern.

Die obigen Überlegungen sollen deutlich machen, dass auch für Kollegen, die als Gutachter tätig sind, bei Wegfall der MPU keine Arbeitsplätze ersatzlos verschwinden müssen, wenn rechtzeitig Versuche unternommen werden, auch alternative Arbeitsfelder zu sichern. Letztlich ist die für uns Freiberufler bedrohliche Strategie der großen BfF-Träger, stärker in den verhaltensändernden Bereich (Beratung und Therapie) einzusteigen, aus meiner Sicht Ergebnis einer sehr ähnlichen Analyse, nämlich der nüchternen Bilanz, dass die Zukunft in Europa eher in einer verhaltensändernden und nicht so sehr in einer diagnostizierenden Verkehrspsychologie liegt.

Überträgt man diese Überlegungen auf den freiberuflich-therapeutisch tätigen Verkehrs-Psychologen, dann ergibt sich daraus die Empfehlung, die eigenen Tätigkeit systematisch auf Bereiche auszudehnen, die eben

nicht von dem Existieren einer MPU abhängig sind. Nach allem, was ich glaube einschätzen zu können, wird es immer weniger möglich sein, von einer "MPU-Vorbereitung" speziell im Alkoholbereich wirtschaftlich zu existieren. Hier ist die Konkurrenz durch BfF-Töchter ("Beratung und Begutachtung aus einer Hand"), Suchtberatungsstellen (Vorbereitungskurse zu geringen Kosten), bessere Vorbereitungsliteratur und Internetforen langfristig als existenzbedrohend einzuschätzen. Es bleiben eher die Problemfälle, also diejenigen, die zu kompliziert für eine kurze, standardisierte Vorbereitung sind, aber auch nicht so gestört oder krank, dass sie in krankenkassenfinanzierte Heilbehandlung passen. Diese Teilgruppe existiert, aber sie ist klein im Vergleich zu früheren Jahren, in denen niedergelassene Verkehrspsychologen primärer Ansprechpartner für fast alle negativ Begutachteten waren.

Für den Bereich MPU empfiehlt sich eine Spezialisierung auf den Punktebereich - hier gibt es wenig andere verlässliche Informationsquellen und kaum Gruppenangebote. Die Entwicklung des Drogenbereiches ist für mich momentan schwer einzuschätzen, da juristische und verwaltungspraktische Rahmenbedingungen sich laufend ändern und der Einarbeitungsaufwand für eine fundierte Beratung und Betreuung entsprechend sehr hoch ist.

Dringend zu empfehlen ist die Anerkennung nach § 71 FeV und entsprechend Akquise - hier dürften die Zahlen über die Jahre noch steigen und in diesem Bereich ist eine tatsächliche und wahrgenommene Ferne zu Begutachtungsstellen eher förderlich als hinderlich.

Nicht eindeutig ist die Frage zu beantworten, es ob lohnend sein kann, sich um eine Anerkennung für Kurse nach § 70 FeV zu bemühen (zur Zeit werden ja immer mal wieder freiberufliche Kollegen angeschrieben). Die Einschätzung hängt neben der Bewertung der langfristigen Perspektive auch davon ab, wie vor Ort das Marktpotential und die Stärke von Mitbewerbern gesehen wird - Gruppenkurse leiden immer wieder daran, dass die vorgeschriebene Gruppengröße nicht erreicht wird. Auch dieser Arbeitsbereich ist von der Institution MPU abhängig, aber nicht so stark wie eine direkt auf die MPU bezogene Arbeit mit Klienten.

Ein immer wieder umstrittenes Arbeitsfeld ist die Sperrfrist-Verkürzung. Auf der einen Seite wird dieses Feld zunehmend entdeckt und bietet für Klienten Anreize, frühzeitig und auch ohne drohende MPU sich um eine Verhaltensänderung zu bemühen. Auf der anderen Seite ist die rechtliche Anerkennung von Einzelmaßnahmen als "neue Tatsache" für eine Sperrfristverkürzung bundesweit sehr unterschiedlich. Außerdem wird mit teilweise abstrusen Argumenten von Kollegenseite die Berechtigung bestritten, eine verhaltensändernde Maßnahme korrekt zu bescheinigen, um dem zuständigen Richter eine rechtliche Würdigung zu ermöglichen - eine ausführliche Stellungnahme zu dieser Problematik in einem der nächsten nlvp.

Darüber hinaus gibt es ein weites Spektrum potentieller Arbeitsfelder, die aber sehr von der individuellen Kompetenz und den Kontakten abhängen. Als Beispiel seien nur genannt: Leistungstests, Beratung bei Fahrängsten und Prüfungsangst, Fortbildungsveranstaltungen im Bereich Verkehrspsychologie, Mobilitätsberatung, betriebliche Suchtprophylaxe, Beratung von Transportunternehmen, Betreuung von Verkehrsunfallopfern, waffenrechtliche Begutachtung etc. Sinnvoll erscheint für diese Bereiche, den vorweisbaren Titel eines "Fachpsychologen für Verkehrspsychologie BDP" zu haben.

Und schließlich gibt es eine weitere strategische Option, nämlich das politische Sich-Einsetzen für Rechtsfolgen auch für einzeltherapeutische Maßnahmen im Verkehrsbereich. Dieses Vorgehen hat keinen systemsprengenden Charakter, sondern folgt der Logik der etablierten §70-Kurse: Als ungeeignet diagnostizierten Kraftfahrern wird nach einer MPU empfohlen, eine bestimmte Maßnahme zu durchlaufen, die von speziell ausgebildeten Verkehrspsychologen nach einem Modell durchgeführt wird, das sich als wirksam erwiesen hat. Wenn dann noch bestimmte Rahmenbedingungen gewährleistet sind, haben wir das Grundmodell für die Empfehlung einer Einzelmaßnahme mit Rechtsfolgen, ohne dass die MPU damit in Frage gestellt ist - lediglich die Zahl der Folge-MPUs würde sich verringern. Und diese Option böte den Nieder-

gelassenen eine Perspektive für den nicht auszuschließenden Fall, das die MPU dem europäischen Einigungsprozess zum Opfer fällt - wir hätten dann Maßnahmen mit Rechtsfolgen grundsätzlich im Angebot und könnten auf einem Markt ohne MPU mit größerer Wahrscheinlichkeit überleben.

Diese Option nicht völlig aus den Augen zu verlieren, liegt auch deshalb nah, weil es unter der verschärften ökonomischen Konkurrenz verstärkt zu erwarten ist, dass die Träger von Begutachtungsstellen das von den Freiberuflern entwickelte Arbeitsgebiet der Einzelmaßnahmen für sich reklamieren werden. Wer derart gewachsene Strukturen in Frage stellt, sollte sich über Gegenreaktionen nicht wundern.

## Erste öffentliche Reaktion des TÜV Süd - Eine Antwort

Dipl.-Psych. Paul Brieler, Hamburg - ifsgmbh-hamburg@t-online.de

**Nicht ganz einen Monat hat es gedauert, dass eine erste Stellungnahme zum BNV - Schreiben, mit dem am 09. September 2007 interne Protokolle und Papiere der TÜV Süd Life Service GmbH aus dem Jahre 2006 publik gemacht worden sind, erfolgt ist. Das Schreiben der Niederlassungsleiterin Sachsen der TÜV Süd Life Service GmbH Frau Fadhil richtet sich an die Fahrerlaubnisbehörden im Bereich ihrer Niederlassung und will diskreditierende Behauptungen richtig stellen. Das Schreiben kann als exemplarisch für die Haltung der TÜV Süd - Firmen gelten, eine vorgegebene Sprach- und Schreibregelung ist anzunehmen.**

Interessant sind die einzelnen Punkte, die sie anführt, und natürlich, wie genau sie klar stellt (kursiv wiedergegeben).

*1. Die TÜV SÜD Life Service GmbH sowie ihre Tochtergesellschaften verhalten sich in jeder Hinsicht regelkonform. Die Gesellschaften werden im übrigen im Rahmen der bestehenden Akkreditierungen durch regelmäßige externe Überwachungsaudits engmaschig kontrolliert.*

Was genau meint der TÜV Süd mit „regelkonform“? Es könnte sich um selbst gesetzte, quasi TÜV-eigene Regeln handeln. Gegen diese zu verstoßen, würde keinen Sinn machen. Es könnten aber auch die Regelungen im StVG und in der FeV gemeint sein. Zu dem hier verhandelten Themenkomplex gibt es aber auch (fast) gar keine Regelungen, so dass der TÜV Süd auch nicht dagegen verstoßen könnte. Eventuell haben die Handelnden gegen berufsethische Verpflichtungen verstoßen - dies mag der BDP für seine Mitglieder bewerten.

Die BAST überwacht allein vor dem Hintergrund der Akkreditierungsrichtlinien, die wiederum nur für den gesetzlich geregelten Bereich gelten. Die Beratungen vor der MPU und die Beratungen nach einer MPU werden also gar nicht überwacht. Und die Kundenbindungspraktiken während des Begutachtungsprozesses werden nicht dokumentiert, und damit auch einer Kontrolle entzogen. Es soll, laut Foliensatz, am Ende der Begutachtung eine Sachstandsmitteilung erfolgen, in der die Gutachter „informell die Wahrscheinlichkeit erhöhen, dass der Klient aktiv nach bestimmtem Träger fragt. Es kann dann geantwortet werden, 'z. B. bei Pluspunkt GmbH...'“. Und die Verwaltung ist einbezogen, soll empfehlen und reaktiv Infomaterial abgeben. Und bei Telefonkontakten wird generell bei §70-Kursen und Einzeltherapie „Pluspunkt empfohlen“.

*2. Die vom BNV verteilten Unterlagen sind über ein Jahr alt und beziehen sich ausschnittartig auf einen Diskussionsstand, der im wesentlichen überholt ist.*

Sicherlich ist der Diskussionsstand überholt - bei einem solch dynamischen Unternehmenskonglomerat wie beim TÜV Süd! Die Maßnahmen

dürften zumindest in Teilbereichen vermittelt und umgesetzt worden sein, und hätten oder haben - rechnet man die Beispielrechnung des Herrn Trenkle aus dem Freiburger Raum auf alle Begutachtungsstellen für Fahreignung hoch - bereits zu einem hübschen hohen Sümmchen auf den Konten der Gesellschaften und der Gutachter geführt. Es könnte aber auch sein, dass die Methoden und Wege des Kundenüberzeugens noch weiter "optimiert" worden sind - zum Wohle der Verkehrssicherheit?

*3. Entgegen der Darstellung des BNV gibt es keine Provisionierung bei der Begutachtung. Eine solche war auch nie diskutiert worden.*

Aus dem BNV-Anschreiben ist nicht zu entnehmen, dass bei der Begutachtung Provisionen gezahlt werden. Es sollen Personen, die auch als Gutachter tätig sind, Provisionen bezahlt werden, allerdings erst nach Abschluss der Begutachtung, wenn aus einem nachfolgenden Beratungsgespräch - Entschuldigung, es muss natürlich richtigerweise Verkaufsgespräch heißen - eine Vertragsschließung für Angebote der TÜV Süd Life Service resultiert. Personen, die auch als Gutachter tätig sind, mutieren in diesem Falle zu Verkäufern, es sind weitere Verwandlungen zu Kursleitern, Therapeuten (?), usw. möglich - Transformer eben. Über Provisionszahlungen für Maßnahmen verbundener Unternehmen wird nicht berichtet. Daher: erstmal in MobilPlus oder Freyung vermitteln, und wenn das dann nicht reichen sollte, soll durch den Kursleiter eine „passende zusätzliche Einzelmaßnahme, in der Regel VIB bei Pluspunkt“ empfohlen werden.

*4. Die Gesellschaften von TÜV SÜD, die im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung und -beratung tätig sind, sind wie jedes andere Wirtschaftsunternehmen auch, daran interessiert, einen angemessenen Gewinn zu erzielen, um im harten Konkurrenzkampf mit anderen Medizinisch Psychologischen Untersuchungsstellen bestehen zu können und das Arbeitsgebiet weiterzuentwickeln. Hieran vermögen wir nichts Anstößiges zu erkennen.*

Die Frage stellt sich, welcher Gewinn als angemessen angesehen wird. Wie wir immer wieder aus der Presse erfahren dürfen, gibt es diesbezüglich eine weite Bewertungsspanne. Diese Aussage wirkt auch vor dem Hintergrund ungehemmten Begutachtungsstellen-Wachstums, was immer mit einer höheren Kostenbelastung einhergeht, eher verwunderlich. In z. B. Regensburg das TÜV Süd Life Service-Monopol durch eine PIMA-Niederlassung zu brechen, macht nur dann Sinn, wenn eine Abwanderung von Kunden zu einem Nicht-TÜV-Träger verhindert werden soll. Die Charts belegen das eindrucksvoll: Ziel ist es, Kunden im Unternehmensverbund zu halten. Das strategische Unternehmensziel dürfte sein, kleine, unabhängige Träger vom Markt zu drängen, und für den Bürger Vielfalt und Auswahlmöglichkeiten nur vorzugaukeln.

Kunden werden im TÜV Süd-Unternehmensverbund „umfassend betreut“ (ein Landwirt würde einen anderen Begriff wählen!), um eine fachlich und ökonomisch fragwürdige Unternehmensstrategie umzusetzen.

Noch eine Frage: Wo bitte schön, hat denn der TÜV Süd in den letzten Jahren eine fachlich ernst zu nehmende Weiterentwicklung für das Arbeitsgebiet geleistet?

*5. Ökonomisches Denken ist nicht gleichzusetzen mit mangelnder Neutralität oder einem Mangel an fachlicher Orientierung der ausgeübten Tätigkeit. Unsere Mitarbeiter beweisen seit vielen Jahren in überzeugender Weise, dass sie gleichermaßen wissenschaftlich wie fachkundig und neutral begutachten.*

Dem ersten Satz ist zuzustimmen, zumindest in seiner allgemein gültigen Form. Auf den TÜV Süd bezogen habe ich da schon erhebliche Zweifel: Ein vorher als Gutachter tätiger TÜV-Mitarbeiter, der als Berater/Verkäufer von seinem negativen Gutachtenurteil (oder dem eines anderen Kollegen) dreifach profitieren könnte (direkt als Person oder durch Gewinn für die ihn bezahlende Firma): mögliche Provision, Kursleiter MobilPlus oder Freyung, und die Notwendigkeit mindestens einer weiteren Begutachtung wie dargestellt vorzugsweise im eigenen Haus bzw. bei einem verbundenen Träger, - ein solcher Gutachter ist in meiner Sicht in seiner Beurteilung nicht mehr frei und unabhängig. Ob,

wie in Anlage 14 Punkt 8 zu § 66 Abs. 2 gefordert, „die wirtschaftliche Unabhängigkeit der Gutachter (...) vom Ergebnis der Begutachtungen gewährleistet ist“, scheint bei der TÜV-Praxis zumindest zweifelhaft.

Zum zweiten Satz: Wie haben denn die TÜV Süd Life Service-Mitarbeiter nachgewiesen, dass sie wissenschaftlich, fachkundig und neutral begutachten?

6. Auch die Mitglieder des BNV müssen bei Ausübung ihrer Tätigkeit Geld verdienen. Es drängt sich uns deshalb der Verdacht auf, dass hier bewusst eine Kampagne gegen die TÜVs geführt werden soll, da diese auf dem Gebiet der Fahreignungsbegutachtung und -beratung von den BNV-Mitgliedern als erfolgreiche Mitbewerber mit ganzheitlichem Ansatz wahrgenommen werden.

In allen freiwirtschaftlichen Bereichen gilt: "Ohne Moos nichts los." Die Frage ist aber: Verträgt es sich mit der Aufgabe als Sachverständiger, gleichzeitig und im selben (und/oder in verbundenen) Unternehmen in vielerlei anderen Funktionen tätig zu werden? Bei einer öffentlichen Bestellung als Sachverständiger durch die Handelskammer Hamburg muss u. a. die persönliche Eignung des Bewerbers gewährleistet sein:

**„Dies setzt voraus, dass der Bewerber nicht nur aufgrund seiner persönlichen Eigenschaften Gewähr dafür bietet, die Gutachtertätigkeit objektiv und unparteiisch auszuüben, sondern diese Anforderung unter Berücksichtigung seines gesamten Umfeldes auch erfüllen kann.**

**Wesentliche Eigenschaften in diesem Zusammenhang sind persönliche Zuverlässigkeit, Charakterstärke, Unparteilichkeit, Sachlichkeit und Unabhängigkeit.**

**Interessenbindungen jeder Art stellen die persönliche Eignung grundsätzlich in Frage, weil zu befürchten ist, dass der Sachverständige möglicherweise nicht unabhängig tätig sein kann und damit Objektivität und Unparteilichkeit in den Augen der Öffentlichkeit nicht mehr gewährleistet sind. Zur persönlichen Eignung gehören auch der Ruf und das Ansehen des Bewerbers in der Öffentlichkeit und bei seiner Berufsausübung.**

**Schon geringe Bedenken hinsichtlich der persönlichen Eignung reichen aus, um die öffentliche Bestellung zu versagen, da der Schutz der Öffentlichkeit und das Vertrauen in öffentlich bestellte Sachverständige Vorrang vor den privaten Interessen des Bewerbers haben.“**  
([http://www.hk24.de/produktmarken/recht\\_und\\_fair\\_play/schiedsgerichte-mediationschlichtung/sachverstaendige/bestellung.jsp](http://www.hk24.de/produktmarken/recht_und_fair_play/schiedsgerichte-mediationschlichtung/sachverstaendige/bestellung.jsp))

Der behauptete „ganzheitliche Ansatz“ (welch Euphemismus) würde geradezu der Rolle als Sachverständiger widersprechen.

*Vor diesem Hintergrund sehen wir in den Indiskretionen und falschen Behauptungen den durchsichtigen Versuch, die vielfach anerkannte Tätigkeit der Verkehrspsychologen und Verkehrsmediziner des TÜV SÜD und der übrigen TÜVs im Misskredit zu bringen. Wir werden uns hiergegen mit den gebotenen Mitteln zur Wehr setzen.*

Die Indiskretion wird möglicherweise aus dem TÜV Süd selbst heraus erfolgt sein, allein die weitere Verbreitung könnte hier kritisch gesehen werden. Der gewählte Weg, erst die Unterlagen weiterzuverbreiten, dann das Gespräch zu suchen, ist sicherlich vor dem Hintergrund zu sehen, dass ansonsten der TÜV mit den juristischen Mitteln sich zur Wehr gesetzt hätte, in diesem Fall eine Weitergabe zu unterbinden versucht hätte.

Falsche Behauptungen sind bisher noch gar nicht zu erkennen gewesen, es sei denn, die Papiere selber seien falsch gewesen. Dieses ist allerdings, wie eingeräumt, nicht der Fall. Es stimmt also, was in den Papieren gestanden hat. Gefördert durch die Führungsspitze der TÜV Süd-Unternehmen wird das gesamte Arbeitsgebiet, und damit auch seriös arbeitende Institutionen und Personen, ins Zwielicht gesetzt. Man muss sich also nicht wundern, wenn sich Betroffene zur Wehr setzen.

*Wir hoffen, mit diesem Schreiben unseren Standpunkt deutlich gemacht zu haben und würden uns freuen, wenn Sie uns weiterhin Ihr Vertrauen schenken.*

Ich persönlich, Frau Fadhil, muss Ihnen gestehen, dass ich Ihnen bisher

mein Vertrauen noch nicht geschenkt habe. Ich bin froh darüber, denn so konnte ich von Ihnen nicht bitter enttäuscht werden. Und wenn ich mir Ihr Schreiben – und die anderen bisherigen Äußerungen bzw. vermiedenen Rückrufe von Kollegen aus Ihrem Hause – vergegenwärtige, muss ich Ihnen leider mitteilen, dass ich jetzt noch weniger geneigt bin, Ihnen oder Ihren KollegInnen mein Vertrauen zu schenken. Ich hoffe, dass viele Ihrer Kunden das ähnlich sehen, und es künftig vermeiden, sich in den diesen verschleierte Firmenstrukturen des TÜV Süd zu verfangen.

---

## "Ökonomie und Fachlichkeit"

---

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**Dies war nicht zufällig der Titel der Veranstaltung des BNV (Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen) im September - eine Reihe von Beiträgen dort beschäftigte sich genau mit dem Spannungsfeld zwischen diesen beiden Polen einer beruflichen Orientierung. Jenseits der beiden Simplifizierungen "Geld verdienen müssen wir doch alle" und "Uns geht es nur um die Verkehrssicherheit" sollen einige Probleme, Selbstverständlichkeiten und Lösungsansätze für dieses Spannungsfeld skizziert werden.**

Grundsätzlich gilt, dass unabhängig von der Organisationsform (Freiberufler, Angestellte, Beamter, Berufspolitiker) der Lebensunterhalt für die Tätigkeit eines Verkehrspsychologen gesichert sein muss. Dieser trivial anmutende Satz hat aber einige Haken: Zum einen macht die aktuelle Diskussion in Deutschland um Mindestlöhne deutlich, dass es gesellschaftlich nicht mehr selbstverständlich ist, dass jemand, der einer Vollzeitarbeit nachkommt, von der Entlohnung auch leben können muss. Auch unser Arbeitsbereich ist von Arbeitslosigkeit, Lohndrückerei, Billigangeboten etc. nicht verschont geblieben - was "Lebensunterhalt" ist, ist Ergebnis von gesellschaftlicher Verhandlungen (und bisweilen Kämpfen - wie der Lokführerstreik zeigt) und nicht etwa eine feste, numerisch zu bestimmende Größe - es sei dann man betrachtet den Regelsatz der alten Sozialhilfe als "Lebensunterhalt".

Zum zweiten gilt aber, dass der Lebensunterhalt auch aus Quellen jenseits der verkehrspsychologischen Tätigkeit gesichert sein kann: Es mag auch in unserem Bereich Kollegen oder Kolleginnen geben, die materiell so abgesichert sind, dass sie den Beruf als Hobby betreiben können. Diese Freiheit vom Zwang, den Lebensunterhalt zu verdienen, ist zumindest teilweise erforderlich für Menschen, die viel unbezahlte Berufspolitik machen - 5 Stunden Berufspolitik pro Woche bedeutet pro Jahr geschätzt 10.000 Euro Umsatzverlust. Angestiegen ist in den letzten Jahren die Tendenz, über kassenabgerechnete Psychotherapie den verkehrspsychologischen Bereich quasi querzusubventionieren, die Zahl der Kollegen, die ausschließlich Verkehrspsychologie betreiben, hat nach meinem Eindruck deutlich abgenommen. Im Gutachterbereich gibt es die früheren vollen, festen, mit guter Rentenabsicherung versehenen Stellen aus alten Zeiten eh praktisch nicht mehr - freiberuflich tätige Gutachter müssen sich sogar auf Honorarkürzungen einstellen.

Dies um deutlich zu machen, das in allen Arbeitsbereichen die früher vorhandenen ökonomischen Spielräume kleiner geworden sind. Das bedeutet aber nur, dass sich die grundsätzlichen Fragen früher und schärfer stellen: Wo schließe ich um eines wirtschaftlichen Vorteils willen fachliche Kompromisse? Diese Entscheidung muss im Grunde jeder treffen, egal ob Psychologe, Maurer, ob angestellt oder Freiberufler - wir stehen alle vor der Entscheidung, wann wir unter ökonomischen Druck bereit sind, fachlich nicht wünschenswerten Kompromissen zuzustimmen. Ich selber habe dies früher daran gemerkt, dass ich bei sinkenden Umsätzen weniger schnell bereit war, aussichtsarm erscheinende Therapien abzubrechen. Dies ist (abgesehen von der Auseinandersetzung mit dem Klienten) leicht getan, wenn die Warteliste voll ist - schwer, wenn seit Wochen kein Neuzugang zu verzeichnen war...

Genau aus diesem Grund, dass niemand vor solchen Situationen gefeit ist und von niemanden die persönliche Selbstaufgabe verlangt werden kann, existieren Berufsordnungen und Kriterienkataloge, die letzten Endes einen Maßstab dafür bieten, wie weit ich als Einzelner in meiner Kompromissbereitschaft gehen kann und die mich umgekehrt als abhängig Beschäftigter davor schützen, über eine bestimmte Grenze hinaus getrieben zu werden, da ich mich mit Verweis auf existierende berufsrechtliche Regelungen auch juristisch erfolgreich gegen Anweisungen wehren kann, die mich zwingen sollen, dagegen zu verstoßen.

Und genau an dieser Stelle liegt aus meiner Sicht ein Problem bei den aktuellen Auseinandersetzungen, da ein solcher auf den Fachbereich zugeschnittener Katalog von berufsethischen Standards zwar für den Bereich der Klinischen Verkehrspsychologie im Form der [Selbstverständniserklärung](#) vorliegt, etwas vergleichbares aber für den Bereich der Fahreignungsbegutachtung nicht existiert. Auch die BAST-Akkreditierung beschränkt sich auf eine formale Ablaufprüfung, es gibt meines Wissens aus gutem Grunde keine Prüfung, ob etwas rechtlich, technisch und fachlich Mögliches unterbleibt, weil es sich "einfach nicht gehört". Genau diese Festlegung dessen, was "rechtlich nicht zu beanstanden, aber berufspolitisch bedenklich" ist (um eine Formulierung eines früheren Sektionsvorstandes aufzugreifen) ist Aufgabe einer internen, nicht externen Kontrolle. Typische Beispiele sind Gütesiegel im Bereich Biobiolebensmittel, die eben eine Qualität über das gesetzlich geforderte Maß hinaus versprechen. Dies setzt aber eine Einigkeit auch unter konkurrierenden Anbietern über berufsethische, nicht nur berufsrechtliche Standards voraus. Und genau diese Sensibilität und Verständigung hat wohl in Teilbereichen unseres Arbeitsgebietes gefehlt, zumindest hat es offensichtlich keine vernehmbaren Proteste von Betroffenen gegeben: "Solche Planungen sind mit unserem Selbstverständnis als Gutachter nicht vereinbar." - und sie fehlen auch heute noch weitgehend.

Dies ist umso verwunderlicher, als gerade im Bereich von Sachverständigengutachten im technischen Bereich zum Teil sehr dezidierte Anforderungen existieren und umfangreiche Sicherungen für die völlige Neutralität, Interessenfreiheit und Nicht-Weisungsgebundenheit von Gutachtern vorliegen (siehe auch Zitat aus den Leitlinien der Hamburger Handeskammer im Beitrag von Herrn Brieler). Hier wird sicher eine Aufgabe des nächsten Sektionsvorstandes liegen, Standards zu diskutieren, auf die ein verkehrspsychologischer Gutachter verpflichtet ist, die ihn aber umgekehrt auch vor unberechtigten Ansprüchen von Vorgesetzten oder Auftraggebern schützen.

## Mitgliederversammlung der Sektion Verkehrspsychologie

---

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**Am Freitag, dem 02. November findet in Frankfurt die Mitgliederversammlung der Sektion Verkehrspsychologie statt. Turnusgemäß stehen Neuwahlen zum Vorstand der Sektion auf der Tagesordnung - diese Wahlen gewinnen aber eine besondere Bedeutung vor dem Hintergrund der momentan laufenden Auseinandersetzungen. Es ist schwer vorherzusehen, welche Kandidaten es überhaupt geben wird, wie die Mehrheitsverhältnisse bei den Mitgliedern aussehen, welche Fragen auf der MV auftauchen werden - Klarheit bringt nur die Teilnahme!**

Die Mitgliedschaft im BDP und in der Sektion ist für weniger Kollegen selbstverständlich geworden. Dies liegt zum Teil sicher daran, dass es von Arbeitgebern nicht mehr die Unterstützung für die Mitgliedschaft oder Teilnahme gibt wie noch vor einigen Jahren. Dies liegt aber auch daran, dass die Sektion im Spannungsfeld der eigenständigen Interessenvertretung einerseits und der Einbindung in den Gesamtverband an-

dererseits agieren muss. Und gerade im Bereich der Verkehrspsychologie ist nie ausdiskutiert worden, in welchem Maße die Sektion die Interessen ihrer Mitglieder, die Interessen des Gesamtverbandes, die Interessen des Arbeitsgebietes insgesamt oder die Interessen der großen Anbieter in diesem Arbeitsfeld vertritt. Auch diese Unklarheiten haben zu Reibungsverlusten bei der Vorstandsarbeit geführt. Es ist zu wünschen, dass ein Vorstand gewählt wird, der sowohl von den Personen, als auch von den vertretenen Teilgruppe handlungsfähig ist und von einer breiten Mehrheit getragen ist. Der nlvp wird in seiner nächsten Ausgabe über die MV berichten.

## Zeitschriften-Übersicht

---

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn

**An dieser Stelle erfolgt regelmäßig der Hinweis auf interessante Artikel aus den wichtigsten Zeitschriften aus unserem Arbeitsgebiet:**

**BA – Blutalkohol:** In der Ausgabe 5/2007 sind veröffentlicht die Richtlinien zur BAK-Bestimmung für forensische Zwecke, eine Arbeit zu Überlegungen bezüglich eines Sicherheitszuschlages bei der AAK-Messung bei fehlender Wartezeit seit dem letzten Konsum und ein sehr interessanter Artikel des Kollegen Kosellek über "Alkohol-Interlocks auf den Straßen der BRD". Darin wird über ein Pilotprojekt berichtet, bei dem im Rahmen einer PRONON-Praxis mit drei Kraftfahrern erprobt wurde, wie sich ein Alcolock-Gerät in der Praxis bewährt. Besonders interessant sind dabei die jeweils individuellen qualitativen Datenauswertungen mit Klärung der Verstöße. Daneben finden sich wieder ein Fülle weiterer Informationen, u. a. ein Urteil zu der Frage, wann Vorsatz bei drogenbedingter Fahrtüchtigkeit vorliegt, sowie das Urteil des OLG Bamberg zu der Frage, ob eine Frist für die Fahrerlaubnis-Erteilung nach § 4, Abs. 10 StVG im Sinne einer Sperrfrist gewertet werden kann, welche die Anerkennung einer ausländischen Fahrerlaubnis hemmt sowie weitere Urteile zu der Anerkennung von EU-Führerscheinen. Außerdem gibt es Urteile zu Interpretation von THC-Werte im Hinblick auf das Trennungsvermögen zwischen Konsum und Fahren.

<http://www.bads.de/Blutalkohol/blutalkohol.htm>

**ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit:** Die neue Ausgabe 04/2007 enthält in der letzten Ausgabe von "Schlaglichter aus der Forschung" einige grundlegende Überlegungen zu Tendenzen und Vermittlung verkehrspsychologischer Forschungsergebnisse, eine ausführliche Darstellung des EU-Projekts TRACE, einen interessanten Artikel über die Auswirkung von betrieblicher Sicherheitsarbeit auf die Einhaltung von Verkehrsregeln, eine Untersuchung über Head-Up-Displays in Fahrsimulatoren und vor allem einen Artikel von Dr. Wolfgang Schubert und anderen über die "Rollenkonfusion Therapeut vs. Gutachter". Dieser Artikel beinhaltet sovieler interessante Gedanken, aber auch soviel Sprengstoff vor allem in Hinblick auf Therapiebescheinigungen und Sperrfrist-Abkürzungen, dass darauf in einem gesonderten Artikel im nächsten nlvp eingegangen werden soll. Weitere Artikel beschäftigen sich mit der Validierung von Testsystemen und der Akzeptanz von Sicherheitsgurten in Reisebussen. Sehr fruchtbar erscheint mir der Artikel von K.-P. Kalwitzki "Mobilitätskompetenz als Gegenstand der Verkehrspsychologie", der fundiert die ungerechtfertigte Einengung des Begriffes im Modell PASS auf die Kraftfahreignung kritisiert. Weiterhin sind die Zahlen für die MPU 2006 veröffentlicht - auch dazu mehr im nächsten nlvp. Erfreulich für unser Arbeitsgebiet ist erstmalig seit Jahren ein leichter Anstieg der Begutachtungszahlen. Bei den Kurzmitteilungen bzw. Urteilen ist mir der Hinweis der EU-Kommission zum Führerscheintourismus aufgefallen. Sehr interessant sind zudem die Empfehlungen des Deutschen Verkehrsexpertentages 2007 vor allem zu Fahrerassistenz-Systemen.

<http://www.zvs-online.de>

**NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht:** In der Ausgabe 10/2007 sind schon die beiden ersten Artikel von hoher Relevanz für unser Arbeitsgebiet: "Die Bedeutung der MPU im Fahrerlaubnisrecht" (Harald

Geiger) und "Drei Jahre Führerscheintourismus und kein Ende" (Dr. Werner Säffel) - gerade letzterer stellt die komplizierte Materie gut strukturiert und mit pointierten Hinweisen auf die ungeklärten Punkte hervorragend dar. Es folgt ein Artikel zur Grenzwertüberschreitung bei THC in Hinblick auf Messfehler. Dann finde wir eine Gratulation von Prof. Stephan für Prof. Undeutsch zum 90. Geburtstag, dem ich mich nur anschließen kann. Eine rechtliche Klärung der Vorsatzfeststellung bei Geschwindigkeitsverstößen hat ebenfalls erstaunlich viele Berührungspunkte zu unserem Fachgebiet und bietet Anregungen für die Verkehrspsychologische Beratung. Daneben ist hervorzuheben die Besprechung des Buches "Krankheit und Kraftverkehr", das von Prof. Lewrenz noch zu Lebzeiten konzipiert wurde und nun posthum von Paul Brieler und Prof. Püschel herausgegeben wurde. Interessante Urteile: Zum Mitverschulden des Beifahrers bei alkoholisiertem Fahrer, das lang erwartete Urteil des EuGH in der Sache "Kremer" und ein Urteil zu der erst ab 29.01.2009 geltenden Regelung über die Nichtanerkennung von EU-Führerscheinen. Insgesamt diesmal also eine für unser Arbeitsgebiet sehr ergiebige Ausgabe!

<http://rsw.beck.de/rsw/shop/default.asp?site=NZV>

**Verkehrszeichen:** In der Ausgabe 03/07 gibt u. a. eine ausführliche Darstellung des öffentlichen Verkehrssystems in Italien, einen spannenden Bericht über den "shared space" (also einen gemeinsam von allen genutzten Verkehrsraum mit deutlich reduziertem Regelungsaufwand und Schildern), eine Darstellung des EU-Projektes SIZE zur Mobilität und Lebensqualität älterer Menschen, Überblicke über Modelle der Fahrplanauskunft per Handy und S-Bahnen in Deutschland und vielen kleinere Nachrichten, u. a. über den Handel mit Führerscheinpunkten in Frankreich:

[www.verkehrszeichen-online.de](http://www.verkehrszeichen-online.de)

## Aus dem Netz gefischt

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**In dieser Rubrik werden Informationen und Personen vorgestellt, die mir bei Rundgängen durch das Netz aufgefallen sind und die aus meiner Sicht eine größere Bekanntheit verdienen.**

**Diesmal ist es eine anspruchsvoll gestaltete Seite zum Thema "Schrott - Bilder aus der Geschwindigkeitsfabrik. Eine fragmentarische Kulturgeschichte des Autounfalls."**

<http://www.textur.com/schrott/default.htm>

Die ganze Seite ist so vielfältig, schön gestaltet und mit überraschenden Texten, Querverbindungen, Gedanken und Zitaten gefüllt, dass ich nur raten kann, in Ruhe darin zu stöbern. Besonders hinweisen möchte ich aber auf den Artikel über den Autounfall von Bertolt Brecht - ein schöner Hintergrundartikel zu dem Zitat vom ihm auf den Seiten der Sektion:

<http://www.textur.com/schrott/schrott2.htm>

Gestoßen bin ich auf die Seite übrigens durch einen Artikel von Theodor Rieh zu Gefahren des Straßenverkehrs, sehr anschaulich unter:

<http://www.einseitig.info/html/content.php?txid=585>

Bei dieser Gelegenheit bleibt nachzutragen, dass Herr Rieh, der in der nlvp 02-2007 (<http://www.nlvp.de/2-2007/NLVP%2002-2007.pdf>) in dieser Rubrik erwähnt wurde, mitteilt, dass der Artikel "Betrunken fahren - aber logisch" nun wieder in voller Länge im Internet erreichbar ist:

<http://www.theodor-rieh.de/heinrich/Betrunken.pdf>

## Szenegeflüster – ohne Gewähr

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn und Informanten aus der Bundesrepublik

**Die folgenden Informationen beruhen auf mündlichen Aussagen und sind nicht geprüft worden, sie sind eher im Sinne einer nicht ganz ernsthaften Kategorie „Klatsch- und Tratsch aus der High-Society der Verkehrspsychologie“ gemeint, allerdings stammen sie aus in der Regel zuverlässiger Quelle. Für Bestätigungen oder Hinweise auf Fehler bin ich dankbar.**

- Am Rande des letzten DGVP-Kongresses wurde informell aufgrund der Nachweiszeiten von Ethylglucuronid die launige Vorhersage erarbeitet, dass für Rückfänger Donnerstag nach Dienstschluss des Sekretariats des Abstinenzkontrollprogramms der optimale Tag sei: Einbestellung telefonisch kann frühestens am Freitag für den Montag erfolgen - bis dahin ist aber der Nachweis auch größerer Trinkmengen kaum noch möglich ...
- Man munkelt, im Vorfeld der Mitgliederversammlung der Sektion hätten so viele bilateralen Telefongesprächen und Telefonkonferenzen stattgefunden, dass einige Beteiligte schon glauben, den neuen Vorstand voraussagen zu können. Meine Vorhersage: coeco - Auflösung im nächsten nlvp ...
- Die Begründung des BDP für die Definition (des falsch benannten) BNV als konkurrierender Berufsverband lautet u. a. : "muss festgestellt werden, dass der BNV massiv gegen Institutionen Position bezieht, deren psychologische Mitarbeiter ebenfalls vielfach BDP-Mitglieder sind." Also: Ein anderer Verband darf keine Einrichtungen kritisieren, in denen BDP-Mitglieder arbeiten. Das ist so, als dürfe Verdi keine Firmen für Gesetzesverstöße kritisieren, in denen IG-Metall-Mitglieder beschäftigt sind oder als dürfe der BNV nicht die Deutsche Bundesbahn kritisieren, weil dort auch BDP-Mitglieder arbeiten.
- Der TÜV Süd hat beim Landgericht München eine einstweilige Verfügung beantragt, nach der der BNV die Interna des TÜV nicht weiter verbreiten soll und einzelne Behauptungen künftig unterlassen soll. Als Streitwert wurden 100.000€ vorgeschlagen, so dass die Kosten dieses Verfahrens für den Verlierer nicht unbeträchtlich sein dürften.
- Noch unklar erscheint momentan die Einschätzung der Strategien der beiden anderen TÜV-Blöcke (Nord/Rheinland-Westfälischer Rheinland/Berlin-Brandenburg) - einerseits gibt es Tendenzen zum Schulterchluss, andererseits vorsichtige Absetzbewegungen vom TÜV Süd.
- Nach dem letzten Erfahrungsaustausch bei der AVUS Hamburg drängt sich der Eindruck auf, dass Suchtberatungsstellen beginnen, den Markt gegenüber speziellen verkehrspsychologischen Praxen zu dominieren, zumindest was die Anzahl der Beratungen betrifft.
- Es gibt Gerüchte, dass der TÜV Nord ökonomisch so unter Druck steht, dass mit den freiberuflichen Gutachtern Gespräche um eine Reduzierung der Honorare geführt werden - gleichzeitig werden per Anzeige neue Gutachter gesucht ...

## Kongresse

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**An dieser Stelle erscheint regelmäßig ein Hinweis auf interessante Kongresse mit Daten und Programmhinweisen.**

**Diesmal sind es sogar zwei Hinweise auf Kongresse von Nachbardisziplinen: Eine hochinteressante dreitägige Tagung der Sektion**

**Rechtspsychologie im BDP und ein verblüffend stark von psychologischen Themen geprägter Kongress des VDI:**

Die 4. Tage der Rechtspsychologie finden vom 06. - 08. März 2008 in Berlin statt, Informationen unter:

<http://www.psychologietagungen.de/recht/content/view/4/3/>

Neben hochkarätigen Referenten aus Justiz, Politik und Medien (u. a. Bundesministerin Brigitte Zypries, Gisela Friedrichsen vom Spiegel, Dr. Peter Frey (ZDP-Hauptstadtstudio), Richter vom BVG und BGH) sind auch die Themen interessant und zwar gerade für Verkehrspsychologen im Hinblick auf einige momentan brisante Diskussionen. Einige Beispiele aus dem Programm sollen dies verdeutlichen:

- Dr. Axel Bötticher (Richter am BGH): Mindestanforderungen an Prognosegutachten
- RA Dr. Rainer Steffens: Rechtsanwältliche Erfahrungen im Umgang mit psychologischen Gutachten
- PD Dr. Klaus-Peter Dahle (Freie Universität Berlin): Möglichkeiten und Grenzen kriminalprognostischer Einschätzungen der Gefährlichkeit von Straftätern
- Geert Mackenroth (Staatsminister der Justiz des Freistaates Sachsen): Vorstellungen der Politik zur Qualitätssicherung von Gutachten

**Und zum zweiten ein Kongress des VDI mit einem interessanten Thema und einem interessanten Programm (HMI steht für Human-Machine-Interface, also die Schnittstelle zwischen Technik und Mensch):**

Das 4. VDI Wissensforum: Fahrer im 21. Jahrhundert - HMI und Innenraum vom 14. - 15. November in Braunschweig:

<http://www.vdi-wissensforum.de/fileadmin/pdf/428708.pdf>

Hier ist besonders erfreulich, dass eine ganze Reihe von Psychologen beteiligt sind, als Beispiele seien genannt:

- Wann spürt der Fahrer überhaupt? Der Einfluss des Fahrmanövers auf die Wahrnehmung von Zusatzlenkmomenten als haptische Signale im Fahrzeug (Dipl.-Psych. Gerrit Schmidt, Volkswagen AG, Wolfsburg)
- Das Bedienkonzept FordConvers+: Von einer „einfachen Idee“ bis zur Integration von Infotainment & Assistenzsystemen (Dr. rer. physiol. Dipl.-Psych. Stefan Becker, Dipl.-Ing. Christof Kellerwessel, Ford Werke GmbH, Köln)
- Anwendung verhaltenswissenschaftlicher Strategien am Beispiel eines Querführungsassistenten (Dipl.-Psych. Anke Kullack, Prof. Dr. Frank Eggert, TU Braunschweig, Dipl.-Ing. Ingmar Ehrenpfordt, DLR Braunschweig)
- Fahren im Nebel: soll der Assistent für Sie sehen oder bremsen? (Dipl.-Psych. Astrid Kassner, DLR Braunschweig)
- Der situationsbewusste Umgang mit Nebenaufgaben beim Fahren - oder wie viel Unterstützung braucht der Fahrer eigentlich? (Dipl.-Psych. Nadja Rauch, Dipl.-Psych. Barbara Gradenegger, Prof. Dr. Hans-Peter Krüger, Universität Würzburg)

# Ausblick auf die letzten Ausgaben 2007

Die nächste Ausgabe des „Newsletters Verkehrspsychologie“ (nlvp) ist geplant als Einzelnummer 11/2007 und wird voraussichtlich am 23. November 2007 erscheinen (wie immer ohne Gewähr ...).

Schwerpunktthema wird sein **Arbeitsbedingungen von Verkehrspsychologen** - geplant sind folgende Themen:

- MPU-Zahlen 2006
- Verkehrstherapie und Mehrwertsteuer
- Arbeitssituation von Gutachtern
- Folgen von Konzentrationsprozessen
- Doppelfunktion Gutachter-Niedergelassener therapeutischer Verkehrspsychologe
- Überlegungen zu Interessenvertretungs-Organisationen
- Finanzielle Beispielrechnungen

Die letzte Ausgabe des „Newsletters Verkehrspsychologie“ (nlvp) - in 2007 - ist geplant als Einzelnummer 12/2007 und wird voraussichtlich am 16. Dezember 2007 erscheinen (wie immer ohne Gewähr ...).

Schwerpunktthema wird sein **Forschung und Perspektiven** - geplant sind folgende Themen:

- Zur Lage der Verkehrspsychologie an den Hochschulen
- Ausbildung von Verkehrspsychologen
- Fahrerassistenzsysteme
- Perspektive des nlvp