

nl

newsletter

Nr. 11/2007

verkehrspsychologie

vp

Schwerpunkt „Arbeitsbedingungen von Verkehrspsychologen“

Themen: Editorial + MPU-Zahlen steigen erstmalig seit Jahren an + Bericht von der Mitgliederversammlung der Sektion Verkehrspsychologie + Zu einigen berufspolitischen Themen + Konfusion um die Rollenkonfusion - Eine Antwort auf Schubert et. al. + Buchrezension "Auswirkungen von Cannabis-Konsum und -missbrauch" + Zeitschriftenübersicht + Aus dem Netz gefischt + Szenegeflüster + Kongresse

Dies ist die neunte Ausgabe, Infos: www.nlvp.de – Jahresabo 10,-- Euro für die letzten 5 Ausgaben 2007

Editorial

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



Liebe LeserInnen, die vorletzte Ausgabe des nlvp in diesem Jahr erstelle ich mit gemischten Gefühlen: Zum einen bin ich erleichtert, dass der TÜV Süd den Antrag auf Erlass einer einstweiligen Verfügung bezüglich der Bewertung seiner internen Papiere zurückgezogen hat und ich bin froh, dass es gelungen ist, auf einer gut besuchten Mitgliederversammlung einen arbeitsfähigen Sektionsvorstand mit deutlichen Mehrheiten zu wählen - näheres dazu in dieser nlvp.

Beunruhigt bin ich durch zwei Entwicklungen: Wie viele freiberufliche Kollegen erlebe ich eine massive Veränderungen unseres Arbeitsgebietes durch eine stärkere Ökonomisierung und ein wachsendes Primat von Marketing-Gesichtspunkten mit der Folge, das freiberuflich tätige Verkehrspsychologen allein von diesem Arbeitsgebiet nicht mehr existieren können. Und zum zweiten versucht der Berufsverband der Deutschen PsychologInnen und Psychologen offenbar genau in dieser Situation, die Artikulation der Interessen von freiberuflichen Kollegen mit verkehrsrechtlichen Mitteln zu unterbinden.

Zum Oberthema Arbeitsbedingungen finden sie in dieser Ausgabe: Eine kurze Darstellung und Bewertung der jüngsten Zahlen zur Entwicklung der MPU im Jahre 2006, einen Bericht von der Mitgliederversammlung der Sektion Verkehrspsychologie und einen Artikel zu einigen aktuellen berufspolitischen Entwicklungen. Zudem finden Sie wie angekündigt eine Einschätzung der Position von Schubert und anderen zum Thema der "Rollenkonfusion Therapeut vs. Gutachter" sowie eine Rezension des Buches "Auswirkungen von Cannabiskonsum und -missbrauch". Die Ausgabe 11/2007 fällt damit etwas knapper als geplant aus, die berufspolitischen Entwicklungen haben viel Zeit gekostet.

Vorab aber noch der Hinweis auf einen Freudschen (?) Verschreiber, der normalerweise unter "Szenegeflüster" auftauchen würde, diesmal aber mich selbst betrifft: Im letzten nlvp findet sich unter meinen strategischen Überlegungen die interessante Formulierung: "würde ... auch in Deutschland Arbeitsplätze vor Verkehrspsychologen sichern." War zwar nicht gemeint, spiegelt aber meine etwas pessimistische Grundhaltung wieder, dass die Zukunftsperspektiven alles andere als rosig sind.

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

Ich schließe diesmal nicht mit der traditionellen Bitte um Rückmeldungen, Beiträge, Leserbriefe, Rezensionen, Kritik und allem, was den nlvp

voranbringt, sondern mit dem Hinweis auf den nlvp im nächsten Jahr: Er wird auch 2008 erscheinen, zum gleichen Preis, aber mit etwas ausgedünntem Erscheinungsrhythmus. Die sechs Ausgaben des nlvp in 2008 kosten zusammen 20,-- Euro, sie werden jeweils Anfang Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember erscheinen.

Ich schließe mit Wünschen für eine trotz allem ruhige und besinnliche Adventszeit und wünsche Ihnen genügend Ruhepunkte in dem üblicherweise mit Terminen überladenen Dezember.

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

Der newsletter verkehrspsychologie nlvp erscheint ab 2008 mit sechs Ausgaben pro 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 2008. Das Abonnement ist nur in elektronischer Form als PDF-Datei per email möglich (Ausdruck mit jedem Drucker). Die Bestellung erfolgt durch Überweisung von 20,-- € 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

Anzeigenpreise auf Anfrage (ab 20,-- €)

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

MPU-Zahlen steigen erstmalig seit Jahren an

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Die BASt hat im August die Zahlen über die Begutachtung der Fahr-eignung für 2006 veröffentlicht: http://www.bast.de/nn_42244/DE/Presse/Pressemitteilungen/Downloads/presse10-2007.templateId=raw.pro-perty=publicationFile.pdf/presse10-2007.pdf . Zwar enthalten die Zah-

len wie im Vorjahr bereits wieder einen Zahlendreher, der auch von der ZVS in der letzten Ausgabe unbesehen übernommen wurde (die Zahlen der einzelnen Untersuchungsanlässe addieren sich nicht zu der angegebenen Summe), dies verändert aber nicht die Interpretation insgesamt. Es springen vor allem drei Tendenzen ins Auge: Die MPU-Zahlen sind erstmals seit Jahren leicht gestiegen, die Quote der Nachschulungsempfehlungen ist deutlich zurückgegangen und die Drogenfälle haben wie in den Vorjahren an Bedeutung gewonnen.

Im einzelnen: Die Gesamtzahl der Untersuchungen lag 2006 bei 105.470 gegenüber 104.325, dies ist eine Erhöhung um gut 1 Prozent. Zwar sind dies immer noch ein Rückgang von fast 50% gegenüber 1997, aber der Abwärtstrend der letzten Jahre scheint gestoppt - was vor allem im Hinblick auf die befürchteten Auswirkungen des Führerscheintourismus sehr beruhigend ist. Wie in den Vorjahren setzt sich die Verschiebung der Anlässe fort: Sowohl die drogenbezogenen Untersuchungsanlässe sind um 9,15% auf nunmehr 19.205 gestiegen, als auch die punktebezogenen um 8,13% auf 13.977. Zwar spielt Alkohol mit 61.316 Fällen immer noch die größte Rolle, macht aber nur noch gut die Hälfte der Fragestellungen (58,15%) aus gegenüber 75% noch im Jahre 2000. Es gibt eine Tendenz, dass Mehrfachfragestellungen in den letzten Jahren zunehmen, ansonsten sind größere Schwankungen vor allem bei den zahlenmäßig geringen Anlässen zu verzeichnen - mit einer Ausnahme: Die Untersuchungen zur Erteilung einer Fahrerlaubnis vor dem vorgeschriebenen Mindestalter haben erstmalig seit Jahren deutlich zugenommen, um 11,74 Prozent von 4.726 auf 5.281.

Ein sehr eindeutiger Trend geht dahin, dass die Nachschulungsempfehlungen bei praktisch allen Anlassgruppen zurückgehen: Insgesamt werden von den 105.470 Untersuchten 49,47% als geeignet beurteilt, 35,94% als ungeeignet und 14,59% bekommen eine Nachschulungsempfehlung - im Vorjahr waren dies noch 15,79%. Allerdings lag die Nachschulungsquote in früheren Jahren auch schon bei 13%, so dass es schwierig ist, diese Entwicklungen zu interpretieren. Da die Veränderungen bei den drei großen Hauptgruppen Alkohol, Punkte und Drogen eher parallel laufen, liegt es nahe, als Tendenz eher eine insgesamt sinkende Bereitschaft zu Nachschulungen mit Rechtsfolgen zu vermuten als Veränderungen des Klientels in bestimmten Teilbereichen. Es bleiben aber weiterhin deutliche Unterschiede bei der Beurteilung der großen Fallgruppen bestehen, wie die folgende Tabelle zeigt:

Anlass	Anzahl	Geeignet	Nachsch.	Ungeeign.
Alkohol	61.316	44,8%	14,8%	40,4%
Drogen	19.205	52,9%	12,1%	35,0%
Punkte	13.977	47,5%	23,6%	29,0%

Ergebnis der MPU im Jahre 2006 nach Hauptfallgruppen

Bericht von der Mitgliederversammlung der Sektion Verkehrspsychologie

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Am Freitag, dem 02. November fand in Frankfurt die Mitgliederversammlung der Sektion Verkehrspsychologie statt. Kombiniert war diese mit einem Fortbildungsteil am Vormittag. Darin ging es aus aktuellem Anlass vor allem um die Frage, wie die Veröffentlichung der internen Papiere des TÜV Süd durch den BNV zu beurteilen sei. Nach einer Mittagspause fand dann die eigentliche MV statt, die mit 56 Mitgliedern (von ca. 330) wie üblich gut besucht war. Als Gäste nahmen die Präsidentin des BPD, Frau Brücher-Albers und der Justitiar des BDP, Herr Frederichs teil.

Vormittags wurden in der Diskussion mit den Mitgliedern Unterschiede in der Bewertung der TÜV-Papiere und deren Veröffentlichung deutlich. Eine Mehrheit betonte die Richtigkeit einer Veröffentlichung, während es auch Stimmen gab, die eine diese für berufspolitisch schädlich hielten und eine internere Auseinandersetzung bevorzugt hätten. Einigkeit bestand aber darin, dass die dargestellten Planungen unter fachlichen und berufsethischen Gesichtspunkten nicht akzeptabel seien.

Die Mitgliederversammlung begann dann mit dem Rechenschaftsbericht des Vorstandes, dort wurden unter anderem an Tätigkeitsbereichen und Aktivitäten dargestellt: Evaluation der Verkehrspsychologischen Beratung, geplante Revision des Leitfadens für diesen Bereich, Auseinandersetzung um die Vergleichbarkeit von Qualitätssicherungssysteme für den § 71 FeV, Bericht vom Runden Tisch Verkehrspsychologie und der Steuerungsgruppe, fit-to-drive-Kongress und Modell PASS, Aussenkontakte zu Fahrlehrern, ADAC, Aufsichtsbehörden und Presse, Registerführung für amtlich anerkannte Beratung und Fachpsychologen Verkehr. Ausführlich wurde die stark ausgebaute Internetpräsenz und die Präsenz im Internet (Wikipedia) beschrieben, die Sektion weist im Vergleich mit anderen Sektionen hohe Zugriffsquoten auf den BDP-Seiten auf. Beim Curriculum Verkehrspsychologie wurde ein Ausschreibungsverfahren eingeführt, die Mitgliederzahl der Sektion ist konstant bei etwa 330, die Finanzen sehen zufriedenstellend aus - insgesamt also eine sehr gute Bilanz, auch wenn Defizite nicht verschwiegen wurden.

So gibt es Verbesserungsbedarf bei Mitgliederwerbung (z. B. über einen Newsletter) und der Nachwuchsförderung, die Vernetzung mit anderen Untergliederungen des BDP ist verbesserungswürdig, die Schnittstellen zur DPA sind noch zu unklar, Führerscheinstellen müssten besser informiert werden über den § 71 (Stichworte Marketing, Qualitätssicherung, Fälschungssicherung), es gibt keine klare Positionierung der Sektion zum Master "Traffic psychology" und es gab keinen eigenen Kongress der Sektion. Unterschiedlich von Vorstandsmitgliedern wurden der Grad der europäischen Vernetzung und die erreichten Fortschritte bewertet. Und es wurde deutlich, dass die Zusammenarbeit im Vorstand gerade nach dem Misstrauensantrag auf der letzten MV schwieriger geworden war, es wurde über viel Routinearbeit und schwierige Abstimmungen geklagt. Die einstimmige Entlastung des Vorstandes (nur Enthaltungen der Vorstandsmitglieder selbst) zeigte aber den Respekt der MV vor der Fähigkeit, solche Konflikte intern zu regeln.

Die Wahl der neuen Sektionsvertreter gestaltete sich dann spannend wie selten zuvor und konnte nur dank der straffen Führung des Wahlleiters, Herrn Fiesel, in der vorgesehenen Zeit durchgeführt werden.

Die folgenden Angaben erfolgen nach meinen Aufzeichnungen und ohne Gewähr, verbindlich ist das offizielle Protokoll der MV.

Für die Position des 1. Vorsitzenden gab es 9 (!) Vorschläge aus den Reihen der Mitglieder, zur Kandidatur bereit erklärte sich aber nur **Prof. Dr. Walter Schneider, der dann auch mit 46 JA-Stimmen, 5 Nein-Stimmen und, 4 Enthaltungen zum Vorsitzenden gewählt wurde.** Er hatte in seiner Kandidatenbefragung unter anderem darauf hingewiesen, dass er es für nötig halte, langfristig ein Register von Gutachtern aufzubauen, um damit personenbezogene Anforderungen auch für dieses Arbeitsgebiet überprüfen zu können.

Für die Position des stellvertretenden Vorsitzenden gab es dann so viele Kandidaten wie wohl noch nie in der Geschichte der Sektion: 4 Personen stellten sich zur Wahl. Bemerkenswert war auch die ausführliche Kandidatenbefragung, immer wieder wurde nach der Position der Kandidaten bezüglich der Veröffentlichung der TÜV-Interna gefragt und nach der Stellung zu dem geplanten DK-Beschluss über die Unvereinbarkeit von BDP- und BNV-Wahlämtern, inklusive der Funktion der Kandidaten im BNV. Deutlich wurde die Spannweite der zur Wahl stehenden Positionen daran, dass Herr Born die Veröffentlichung weiterhin für politisch richtig und den geplanten DK-Beschluss für falsch hielt, während der ehemalige Vorsitzende Herr Allhoff-Cramer die Veröffentlichung deutlich kritisierte und erklärte, bei Wahl von BNV-Vertretern in den Vorstand würde er zurücktreten.

Die anschließende Wahl ergab:

Dr. Harald Meyer : 10 Stimmen

Rüdiger Born : 26 Stimmen - gewählt als stellvertr. Vorsitzender

Ralf Rieser : 11 Stimmen

Adalbert Allhoff-Cramer: 8 Stimmen

Auch die Wahl für den Kassenwart verlief spannend. Es erhielten

Ralf Rieser: 27 Stimmen im ersten Wahlgang

Dr. Karl-Friedrich Voss: 27 Stimmen im ersten Wahlgang

Für den notwendigen zweiten Wahlgang zog Ralf Rieser seine Kandidatur zurück. Ergebnis des zweiten Durchganges:

Dr. Karl-Friedrich Voss 34 Ja bei 21 Enthaltungen - als Kassenwart gewählt

Als Beisitzer kandidierten dann wiederum :

Horst Verheyden: 32 JA, 8 Nein - als Beisitzer gewählt

Ralf Rieser: 40 JA, 7 Nein - als Beisitzer gewählt

Es gab 3 Enthaltungen

Als Delegierte der Sektion für die DK kandidierten:

Frau Ruth Born: 24 Stimmen und damit als Delegierte gewählt

Adalbert Allhoff-Cramer:10

Frau Dr. Karin Müller: 13

Zu Ersatzdelegierten wurden gewählt:

Frau Dr. Karin Müller: 35 JA, 6 Nein - gewählt

Jörg-Michael Sohn: 30 JA, 4 Nein - gewählt

Ich gratuliere allen Gewählten und danke allen, die sich in dieser schwierigen Situation zur Wahl gestellt haben und wünsche dem gewählten Vorstand und den Delegierten eine gute Zusammenarbeit zum Wohle aller Verkehrspsychologen aus allen Arbeitsbereichen!

Eine etwas pointierte Bewertung der Ergebnisse lautet: Die MV hat deutlich zum Ausdruck gebracht, dass sie eigentlich eine Balance zwischen gutachterlich und therapeutisch tätigen Kollegen wünscht, sie hat klar eine BNV-Funktion für Vorstandsmitglieder akzeptiert, aber die Position des BNV im Vorstand ist politisch eher schwächer geworden. Im weitesten Sinne freiberuflich und verhaltensändernd tätige Kollegen stellen die eindeutige Mehrheit im Vorstand, nachdem die Gruppe der Gutachter nach der Niederlage ihres Kandidaten für den Stellvertreter keine Kandidaten für Vorstandsposten aufstellte. Trotzdem besteht aus meiner Sicht die Chance für einen eher unbelasteten Neuanfang, wenn alle Beteiligten behutsam mit den unterschiedlichen Interessen in unserem Arbeitsgebiet umgehen. Bedauerlich war, dass es trotz intensiver Bemühungen im Vorfeld der MV nicht gelungen ist, die Gutachterseite zu einer gemeinsam getragenen Kandidatur unter Einschluss beider Gruppen zu bewegen.

Wenn der Gesamtverband BDP allerdings tatsächlich den rechtlich fragwürdigen Unvereinbarkeitsbeschluss durchsetzen wird und gewählten Vorstandsmitglieder und Delegierte zwangsweise amtsenthet, besteht die Gefahr, dass ein dann gewählter Vorstand nur noch eine Minderheit von Sektionsmitgliedern repräsentiert und die politischen Auseinandersetzungen nicht abnehmen, sondern zunehmen werden.

Zu einigen berufspolitischen Themen

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Es gibt momentan einige aus meiner Sicht wichtige Felder von Auseinandersetzungen im berufspolitischen Bereich: Verhältnis verschiedener berufspolitischer Organisationen zueinander, Stellung der Freiberufler in verschiedenen Arbeitsbereichen, Firmenloyalität vs. Pro-

fessionsloyalität, Perspektiven in Europa, Umwelt und Verkehr. Zu den einzelnen Punkte einige Bemerkungen:

Verhältnis berufspolitischer Organisationen untereinander: In den letzten Jahre ist eine widersprüchliche Entwicklung vonstatten gegangen: Die Sektion hat einerseits an politischem Gewicht gewonnen (gesetzliche Beauftragung für die Vorbereitung einer amtlichen Anerkennung, Qualitätssicherungs-Aufgaben, Verankerung im Gesamtverband). Gleichzeitig hat sie ihre Position als einzigen Ort verloren, an dem berufspolitische Diskussionen stattfanden, Initiativen beschlossen, Aktivitäten koordiniert, Lobbyarbeiten geplant wurden. Begonnen hat diese Entwicklung am Beginn der 90er-Jahre mit dem Auftreten neuer Träger von Begutachtungsstellen außerhalb der traditionellen TÜVs - dies hat die frühere faktische Identität von Verkehrspsychologie, TÜV und Sektionsarbeit in Frage gestellt. Die Entwicklung eines Arbeitsgebietes freiberuflich-therapeutischer Verkehrspsychologie ab Mitte der 90er war dann der nächste Schritt, der mit der Etablierung des BNV als einer eigenständigen Organisation von Verkehrspsychologen auch politisch wirksam wurde und zu einem neuen Kraftzentrum führte. Verstärkt wurde dies durch die Übernahme von Akkreditierungsfunktionen durch die BAST, was zu einem Austritt von BAST-Mitarbeitern aus dem BDP führte, um die gebotene politischen Neutralität nicht zu verletzen - auch das schwächte das frühere einzigartige Netzwerk der Sektion. Als nächstes erfolgte die Gründung der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie als weitere berufspolitisch wichtige Organisation und schließlich entstand in den letzten Jahre eine starke Aktivität des Hochschullehrerverbandes in Form der Fachgruppe Verkehrspsychologie in der DGPs. Die veränderte Landschaft wird schlagartig deutlich, wenn man sich die Frage stellt: Wer führte in den 80er Jahre verkehrspsychologisch relevante Kongresse durch und wer in den letzten Jahren?

All dies hat die politische Monopolstellung der Sektion trotz der rechtlichen Stärkung kontinuierlich geschwächt und aus meiner Sicht war es ein politisches Versagen einer TÜV-dominierten Fraktion innerhalb des BDP, diese Entwicklungen stets nur als Bedrohung zu bekämpfen, statt sie als Gestaltungsherausforderung zu sehen. Mit der Einberufung des Rundes Tisches wurde noch einmal ein Versuch gemacht, die Interessen der deutschen Verkehrspsychologie zu bündeln - ob dies Bestand haben wird, wird sich zeigen. Ich fürchte, wir werden eher mit der Notwendigkeit der Absprache von berufspolitischen Aktivitäten zwischen vielen Verbänden und Organisationen leben müssen, als die Hoffnung haben zu können, dass eine Organisation für alle Verkehrspsychologen unabhängig von ihrem Arbeitsgebiet und ihrer rechtlichen Position im Wirtschaftsleben sprechen kann. Selbst eine Aufteilung der Sektion innerhalb des BDP ist in einigen Köpfen offenbar kein Tabu mehr.

Stellung der Freiberufler: Auch hier haben sich gesellschaftlich massive Veränderungen vollzogen, die zwangsläufig Auswirkungen auf die Berufspolitik haben mussten. Grob gesprochen gab es früher weitgehend festangestellte Verkehrspsychologen bei einer eher halbstaatlich agierenden Institution, dem bundesweit tätigen TÜV. Dann entstanden konkurrierende Träger, die TÜVs teilten sich organisatorisch und wirtschaftlich in unabhängige Unterorganisationen auf, machten sich gegenseitig Konkurrenz und setzten in immer mehr Teilbereichen das Prinzip der finanziellen Tragfähigkeit durch: Nicht nur der TÜV bundesweit, sondern jede Landesorganisation, jeder Teilbereich, später jede Begutachtungstelle musste Gewinn erwirtschaften. Dies war - wie gesellschaftlich insgesamt - nur um den Preis einer Flexibilisierung der abhängigen Arbeit zu erreichen. Inzwischen dürfte es den Typ des Gutachters mit festen Arbeitsverträgen, praktisch unkündbar und mit einer Perspektive bis in die gut dotierte Verrentung kaum noch geben. Auch Gutachter sind zunehmend Freiberufler, arbeiten für verschiedene Firmen einer Holding und möglicherweise nebenbei noch auf eigene Rechnung. Zugleich wurde die ursprünglich aus Psychologen bestehende entscheidungsberechtigte Führungsebene der MPIs zunehmend durch Nicht-Psychologen ersetzt.

Fast spiegelbildlich haben sich im Bereich der niedergelassenen Verkehrspsychologen entgegengesetzte Entwicklungen vollzogen. Noch am Beginn der 90er Jahren waren die relativ wenigen Freiberufler schwer-

punktmäßig Inhaber von verkehrspsychologisch ausgerichteten Einzelpraxen. Mit Ausweitung des Arbeitsgebietes gab es dann eher größere Einrichtungen und Ketten mit zum Teil angestellten Therapeuten, dann aber seit einigen Jahren bei deutlich sinkenden Umsätzen immer mehr niedergelassene Verkehrspsychologen, die nebenbei oder schwerpunktmäßig ihren Lebensunterhalt mit kassenfinanzierter Psychotherapie verdienen. Die Grenzen zwischen Gutachtern und Therapeuten wurden auch dadurch durchlässiger, dass Begutachtungseinrichtungen stärker auf den beraterischen und therapeutischen Markt drängten - bis dahin, dass freiberufliche Gutachter nebenbei eine verkehrspsychologische Praxis betreiben. Es gibt faktisch inzwischen eine nicht kleine Gruppe von freiberuflich Tätigen Kollegen, die ihr Geld mal mit Psychotherapie, mal als Gutachter für den TÜV, mal mit verkehrspsychologischer Beratung in eigener Praxis, mal mit Kursen für eine TÜV-Tochter verdienen - sowohl als parallele, als auch als serielle Polygamie. Damit sind die früher klaren Grenzen zwischen TÜV-Gutachtern und freiberuflichen Therapeuten verschwommen und jede berufspolitische Organisation in diesem Arbeitsgebiet tut gut daran, sich nüchtern auf diese Entwicklung einzustellen.

Firmenloyalität vs. Professionsloyalität: Die Veröffentlichung der TÜV-internen Papiere hat ein Problem sichtbar gemacht, das schon lange unter der Oberfläche spürbar war. Psychologen wie Ärzte stehen in einem besonderen Loyalitätskonflikt, wenn sie abhängig beschäftigt sind. Nicht umsonst gehört es zum Standard von guten Arbeitsverträgen, dass Ärzten nur von Ärzten fachliche Anweisungen gegeben werden dürfen. Hier besteht gerade außerhalb des Kernbereiches von Psychotherapie vermutlich noch genügend Konfliktstoff: Darf ein Psychologe sich vom Personalchef sagen lassen, welche Testverfahren er anwendet? Darf ein Psychologe in einer Suchtberatungsstelle sich vom Kirchenvorstand vorschreiben lassen, ob er Führerscheingruppen anbietet? Darf ein Dekra-Gutachter MPU-Vorbereitungsgespräche verweigern, weil er diese berufsethisch für bedenklich hält? Diese Fragen haben den Aspekt der berufsrechtlichen bzw. arbeitsvertraglichen Regelung - sie haben aber auch den Aspekt der informellen Normen: Was ist üblich? Bei welchen Entscheidungen kann ich auf Solidarität meines Berufsstandes rechnen? Wie reagieren meine Kollegen in solchen Fällen? Hier könnte ein bisher wenig thematisiertes Problem liegen. Ich neige inzwischen dazu, anzunehmen, dass es im Falle der TÜV-Süd-Planungen durchaus Kollegen gegeben hat, die intern Kritik an diesen Planungen geäußert haben. Wenn dem so war, könnten sie unsicher gewesen sein, an wen sie sich wenden konnten und unsicher, welche Unterstützung und welche Solidarität sie von Kollegen und Organisationen erwarten konnten. Es könnte wichtig sein, eine Diskussion darüber führen, was man sich als Verkehrspsychologe vom wem sagen lassen muss, und an wen man sich mit solchen Fragen geschützt wenden kann.

Perspektiven in Europa: Hier ist die Lage für mich sehr unübersichtlich. Auf der einen Seite ist eine Einschätzung von Entwicklungstendenzen auf europäischer Ebene praktisch unmöglich, ich habe aber auch wenig Einblick in die Effektivität momentan laufender Versuche, von deutscher Seite aus bestimmte Trends in Europa zu setzen. Nach meinem Eindruck beginnt sich zwar der fit-to-drive-Kongress zu etablieren, es bleibt aber fraglich, ob eher die deutsche Verkehrspsychologie Europa verändert oder Europa die deutsche Verkehrspsychologie - bisher habe ich nicht den Eindruck, dass die MPU ein Exportschlager ist; eher könnten dies wirksame verhaltensändernde Konzepte sein. Und als letztes schließlich gibt es Hinweise, dass hinter den Kulissen in Deutschland hart darum gekämpft wird, wer die deutsche Verkehrspsychologie in diversen internationalen Netzwerken und Gremien vertritt. Perverserweise scheinen für die Lobbyarbeit auf der übergeordneten europäischen Ebene persönliche Kontakte und personengebundene Verbindungen besonders wichtig zu sein, da Europapolitik eher in kleinen Zirkeln als in öffentlich kontrollierbaren Gremien gestaltet wird.

Umwelt und Verkehrspsychologie: Hier beginnt nach meinem Eindruck eine Diskussion, die spannend werden kann. Kurzfristig sehe ich zwar keine wirklichen Einflusskanäle für unsere Profession, geschweige dann bezahlte Arbeitsplätze - langfristig wird es aber darum gehen, Überlegungen, Projekte, Modelle, Veröffentlichungen in der Schnittstelle

von Verkehr, Verhaltensbeeinflussung und Klimaveränderung zu fördern. Angesichts sowohl der Klimaveränderungen als auch der schwindenden Ölreserven können Veränderungen des Verkehrsverhaltens und der materiellen Rahmenbedingungen sehr rasant stattfinden, wir können uns nicht darauf verlassen, das ein eigenes Auto jederzeit und bezahlbar zu benutzen ein Selbstverständlichkeit bleibt.

Konfusion um die Rollenkonfusion - Eine Antwort auf Schubert et. al.

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

In der letzten Zeitschrift für Verkehrssicherheit haben W. Schubert, K. Reschke, D. Glaer und U. Kranich einen Artikel "Die Rollenkonfusion Therapeut vs. Gutachter" veröffentlicht, der eine Reihe von guten Klärungsansätzen in dieser immer wieder neu aufflammenden Diskussion enthält, der aber nach einigen klaren Aussagen sich zunehmend in einer unklaren Begrifflichkeit, Widersprüche und in Nebenthemen verliert und zum Schluss in der Zusammenfassung seinen eigenen Intentionen und Implikationen diametral widerspricht.

Der Artikel beginnt mit einer atemberaubend falschen Behauptung: "Im Rahmen der Begutachtung der Fahreignung entstehen systembedingt Fragestellungen, die sich mit der Thematik beschäftigen, welche Maßnahmen mit welchen Methoden zu welchem Zeitpunkt vom wem durchzuführen und wie zu bewerten sind." Hier wird die in der Überschrift beklagte Rollenkonfusion Therapeut - Gutachter in seltsamer Klarheit exemplarisch vorgeführt. Eine Begutachtung im Rahmen der FeV soll eben grundsätzlich keine Aussagen über mögliche Änderungsmaßnahmen, anzuwendende Methode, Zeitplanungen, Ausführende oder Erfolgskriterien treffen - sondern die vorgegebene Fragestellung für den **Gutachter** lautet für den häufigsten Anlass "Ist zu erwarten, dass der Untersuchte auch zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen wird?" - also eine Frage nach einer Verkehrsverhaltensprognose zum gegenwärtigen Zeitpunkt. Ein **Therapeut**, der einen Klienten mit einem solchem "systembedingt" erstellten Gutachten vor sich hat, wird sich dann die oben angeführten Fragen stellen müssen: Welche Maßnahmen sind zur Behebung der diagnostizierten Defizite anzuwenden? Welche Methoden könnten zum Einsatz kommen? Was ist ein sinnvoller Zeitrahmen? Kann ich selbst diesen Klienten behandeln oder sind andere Kollegen passender? Es ist völlig absurd, zu behaupten, diese typischen Fragen einer Therapieplanung würden sich "systembedingt" im Rahmen einer Begutachtung der Fahreignung stellen. Mir ist rätselhaft, wie ausgewiesene Fachleute solche Nebelkerzen werfen können.

Es wird dann im folgenden richtig der rechtliche Rahmen einer solchen Begutachtung beschrieben, übergangslos folgt aber der nächste rätselhafte Satz: "Im Zentrum des Interesses steht, ob die behördlich veranlasste Fragestellung auch durch eine Therapiebescheinigung mit entsprechenden prognoserelevanten Aussagen ohne MPU beantwortet werden kann." Pro Jahr werden über 100.000 Begutachtungen durchgeführt. In all diesen Fällen ist eine rechtswirksame (und nach überwiegender Rechtsauffassung nicht widerspruchsfähige) Aufforderung zu einer behördlich veranlassten MPU mit einer behördlich vorgegebenen Fragestellung (dies wäre die korrekte Beschreibung) die Grundlage - hier stellt sich die Frage nach der Äquivalenz einer Therapiebescheinigung niemals, das es sich um die Aufforderung handelt, ein in der FeV genau definiertes Gutachten vorzulegen. Es sind nach meinen Erfahrungen nur ganz seltene Grenzfälle, in denen Straßenverkehrsbehörden vor der Anordnung einer MPU eine Therapiebescheinigung vorgelegt wird und in denen die Behörden dann entscheiden, dass aus ihrer Sicht eine MPU nicht erforderlich sei. Ich selbst habe in den letzten 23 Jahren ca. 3.000 Klienten beraten und ich kann mich an höchstens ein halbes Dutzend Fälle erinnern, in denen dieses Problem eine Rolle spielt. Was da-

bei im "Zentrum des Interesses" stehen soll, erschließt sich mir nicht, es sei denn, den Autoren geht es um das Spezialthema dieser extrem kleinen Fallgruppe. Es folgt aber sodann die nächste irritierend falsche Behauptung: "Fallkonstellationen gleicher Art entstehen im Zusammenhang mit der Bewertung von Maßnahmen zur Sperrfristverkürzung nach § 69 a Strafgesetzbuch (StGB)." Zur Erinnerung: Eine MPU wird im Rahmen des Verwaltungsrechtes behördlicherseits unter klar definierten Bedingungen angeordnet und durch akkreditierte Einrichtungen durchgeführt. Eine Antrag auf Sperrfristverkürzung kann freiwillig durch den Betroffenen gestellt werden, Richter, bzw. Staatsanwälte bewerten dann im Einzelfall, ob vorgebrachte Argumente die Annahme rechtfertigen, dass das Ziel dieser Maßnahme der Sicherung und Besserung vorzeitig erreicht ist. Bei diesen völlig unterschiedlichen Problemkreisen (behördliche Anordnung im Verwaltungsrecht mit formalisierten Anforderungen vs. freiwilliger Antrag im Strafrecht mit richterlicher Einzelfallprüfung) von "Fallkonstellationen gleicher Art" zu sprechen, ist im Wortsinn eine Konfusion, nämlich das Vermengen nicht zusammenpassender Teile.

Den folgenden Ausführungen über den Vorrang der staatlichen Schutzpflicht gegenüber der Allgemeinheit für deren körperliche Unversehrtheit gegenüber dem Wunsch nach individueller Mobilität kann dann wieder vollständig zugestimmt werden und auch die Frage, ob sich Ärzte und Psychologen eher dem Schutz der Allgemeinheit oder den Interessen ihrer Klienten verpflichtet fühlen, ist in erfreulicher Schärfe gestellt.

Sehr lesenswert sind dann die Beispiele aus anderen Arbeitsgebieten, wie dort Interessenkollisionen dieser Art gelöst werden. So dürfen laut Anlage VIIIb der StVZO Kraftfahrzeugsachverständige "weder direkt noch indirekt mit Herstellung, Handel, Leasing, Wartung und Reparatur von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen befasst sein." Vergleichbar sind die Bestimmungen im medizinischen Bereich geregelt, nach denen behandelnde Ärzte nicht zugleich Gutachter sein dürfen. Zahnärzte dürfen begutachtete Patienten grundsätzlich 2 Jahre lang nicht behandeln.

Nach diesen sehr begrüßenswerten Klarstellungen wenden sich die Autoren dann der Rolle von Psychologen zu und belegen mit eindrucksvollen Zitaten, dass es international üblicher Standard ist, strikt zwischen einer behandelnden (Fokussierung auf das individuelle Wohl) und begutachtenden (strikte Neutralität als Experte) Rolle zu trennen. Auch wenn in Richtlinien aus dem deutschsprachigen Raum dieses Prinzip nicht immer mit wünschenswerter Eindeutigkeit umgesetzt ist, so ist der Grundsatz in allen relevanten Papieren zu finden. Die Autoren des Artikels kritisieren zu Recht, dass selbst die Muster-Berufsordnung der Bundestherapeutenkammer die Möglichkeit eine gleichzeitigen Behandlung und Begutachtung vorsieht und lediglich sehr allgemein eine klare Abgrenzung der Tätigkeiten fordert. Sehr erfreulich ist in diesem Zusammenhang der Hinweis auf die [Selbstverständnis-Erklärung über berufspolitische und berufsethische Grundsätze der klinischen Verkehrspsychologie](#), in denen diese Probleme bereits vor 10 Jahren klar benannt wurden - auch wenn den Autoren zuzustimmen ist, dass diese Erklärung präziser gefasst werden könnte.

Für den Schnittpunkt von psychologischen und medizinischen Gesichtspunkten einerseits und rechtlichen Anforderungen andererseits werden dann Bestimmungen aus der Strafprozessordnung, dem Waffengesetz und den Standards zur Begutachtung psychotraumatisierter Menschen aufgeführt, die eine strikte Unvereinbarkeit zwischen der Funktion als Begutachter und Behandler festschreiben - im Waffengesetz sogar über einen Zeitraum von 5 Jahren nach Behandlungsende.

Seltsame unscharf wird dann nach diesen dankenswert klaren Ausführungen die Übertragung auf den eigentlich spannenden Bereich der Begutachtung, Beratung und Behandlung verkehrsauffälliger Kraftfahrer. Hier wird zwar aus den Begutachtungsleitlinien zitiert, die eher im Sinne einer subjektiven Soll-Bestimmung ("... sollte der Sachverständige jeden Anschein vermeiden, der für eine Befangenheit sprechen oder dahingehend ausgelegt werden könnte.") mit Ausnahmeregelung verstanden werden müssen. Unverständlich bleibt, warum der Kommentar zu den Begutachtungsleitlinien nur mit einem eher randständigen Satz zitiert wird, die Kernaussagen zu der Problematik des Artikels aber verschwiegen werden. So heißt es auf der zitierten Seite 166 des Kommentars zu

den Anforderungen an die Befund-Erhebung im Rahmen eines Gutachtens: "Es muss festgehalten sein, wenn und wie lange eine Therapie durchlaufen wurde und um welche Therapieform es sich handelte und ob sie als erfolgreich angesehen werden kann. Bei ambulanten Therapien sollte die Frequenz der Therapiesitzungen angegeben sein. Weiter muss aus der Beurteilung hervorgehen, seit wann Abstinenz angenommen werden kann und wie sie dokumentiert ist, bzw. warum die Abstinenz nicht glaubhaft unterstellt werden kann. Schließlich sollte erläutert werden, auf Grund welcher Befunde die Annahme einer auch künftigen Stabilität gerechtfertigt bzw. nicht gerechtfertigt ist." Hier haben wir klare und präzise Anforderungen an eine Therapiebescheinigung die im Rahmen einer Begutachtung verwertbar ist - Herausgeber des Kommentars ist Dr. Schubert.

Die Regelungen der Fahrerlaubnis-Verordnung zur Vermeidung von Rollenkonfusion werden zwar genannt, aber in ihrer Brisanz nicht deutlich genug gemacht. Es ist in der FeV nur geregelt, dass jemand eine Person nicht begutachten darf, die er in einem Kurs mit Rechtsfolgen betreut hat oder voraussichtlich betreuen wird. Damit ist aber leider nur ein in der Praxis wenig relevanter Bereich geregelt. Ein Kraftfahrer, der einen §70-Kurs besucht hat, erhält ja ohne erneute Begutachtung die Fahrerlaubnis zurück, er wird also nur dann auf seinen Kursleiter als Gutachter treffen können, wenn er nach einem solchen Kurs wiederum rückfällig geworden ist und nun eine neue MPU absolvieren muss. Diesen Spezialfall hat der Gesetzgeber geregelt, aber vom Gesetzestext her (nicht von den Begutachtungsleitlinien her!) wäre es zulässig, dass ein Gutachter, der nebenbei eine private Praxis betreibt, einen dort beratenden Klienten (Maßnahme ohne Rechtsfolgen) anschließend begutachtet. Und völlig ungeregelt ist der Fall, dass ein Gutachter einen Begutachteten anschließend in seiner privaten Praxis berät/behandelt. Hier besteht in der Tat die Notwendigkeit gesetzlich verbindlicher Regelungen, um sich nicht nur auf firmeninterne Dienstanweisungen (die es in der Tat gibt) verlassen zu müssen. Auf dieses Regelungsdefizit weisen die Autoren aber bedauerlicherweise nicht hin und noch weniger auf die quasi firmeninterne Rollenkonfusion, in der zwei Mitarbeiter einer Begutachtungsstelle in buntem Wechsel die Klienten des jeweiligen Kollegen mal behandeln und mal begutachten.

Dankenswert ist im Artikel aber der Hinweis auf Grundsätze der Begutachtung der BAST, die es der Begutachtungsstelle, nicht nur den einzelnen Gutachtern untersagt, dass sie "potenzielle Kunden auf die Untersuchung insbesondere durch probeweise Durchführungen von Leistungstests oder Explorationen vorbereitet." Hier wäre es Aufgabe der BAST, Angebote von Trägern mit allen ihren Tochtergesellschaften sehr sorgfältig auf dieses Trennungsgebot hin zu überprüfen.

Statt solche Probleme und Lösungsvorschläge herauszuarbeiten, wenden sich die Autoren aber dann überraschend einem anderen Thema zu, nämlich dem Problem von Therapiebescheinigungen im Rahmen eines Antrages auf Sperrfristverkürzung. Und hier wird leider wieder mehr Konfusion als Klarheit erzeugt. Dies fängt schon mit dem ersten Satz an, der lautet: "Die Nutzung der Sperrfrist ist eine seit Anfang der 1970er-Jahre stark interessierende und diskutierte Möglichkeit zur Wiedererlangung der Kraftfahreignung." Gehen wir einmal davon aus, dass gemeint ist "Die Nutzung der Sperrfristverkürzung" - denn alles anderes wäre im Zusammenhang mit dem Thema unsinnig, da die Sperrfrist selbst ja eben gerade die Verhinderung der Wiedererlangung der Sperrfrist ist - dann ist der Satz immer noch nur sehr eingeschränkt richtig. Er gilt nämlich nur dann, wenn es die erste Trunkenheitsfahrt war und diese auch noch unter 1,6 Promille lag - nur dann führt eine Sperrfristverkürzung zu einer direkten Wiedererlangung - in allen anderen Fällen verbessert sie lediglich die Möglichkeit, da nach Ende der Sperrfrist eben noch eine MPU ins Haus steht. Inwieweit im Arbeitsbereich der Autoren Therapiebescheinigungen mit "gutachterlichen Äußerungen" erstellt werden, vermag ich selbstverständlich nicht zu beurteilen, in meinem Bereich kenne ich sie nicht und sie sind auch nicht nötig. Es geht ja eben gerade im Gegensatz zu einer MPU nicht um ein Gutachten über die Fahreignung, sondern eher um das Glaubhaftmachen von Gründen, dass angenommen werden kann, dass jemand im strafrechtlich definierten Sinne nicht mehr ungeeignet ist. Diese Beurteilung trifft (analog zum

verwaltungsrechtlichen Verfahren) in der Regel der zuständige Richter aufgrund der ihm vorgelegten Unterlagen. In den mir bekannten Bundesländern sind dies in der Regel Bescheinigungen über die Teilnahme von Kursen zur Abkürzung der Sperrfrist, die unter anderem vom TÜV und auch von der Dekra angeboten werden. Diese Kurse bescheinigen im Regelfall die erfolgreiche Teilnahme, ohne gutachterliche Aussagen oder gar eine Aussage zur (verwaltungsrechtlichen oder strafrechtlichen) Eignung zu enthalten. Sollte dies geschehen, wäre dies aus meiner Sicht ein gravierender Kunstfehler, weil dies weder die Aufgabe von Gutachtern, noch von Therapeuten, noch von Sachverständigen ist - die Frage der Eignung ist eine juristische, keine fachliche Entscheidung, sie stützt sich nur auf fachlich begründete Aussagen. Die genauen Vorgehensweisen sind in den einzelnen Bundesländern allerdings sehr unterschiedlich, so gibt es die Tendenz, bestimmte Kurse quasi halbautomatisch anzuerkennen (beispielsweise über eine Empfehlung von Generalstaatsanwälten an die Staatsanwälte in den Ländern, einer Verkürzung bei Vorlage einer Bescheinigung über den Kurs XYZ zuzustimmen). Allerdings prüfen aber auch hier Gerichte häufiger genauer und bestehen darauf, dass aus Bescheinigungen von Maßnahmen ein Erfolg ablesbar ist und sich nicht nicht auf Textbausteine beschränkt wird, die eine individuelle Beurteilung nicht gestatten (so Amtsgericht Schwarzenbek unter dem Az 3 Cs 761 Js 40386/06). Gefordert wird im Regelfall eine individuell begründete günstige Prognose über die Rückfallwahrscheinlichkeit - aber kein Fahreignungsgutachten. Hier behaupten die Autoren fälschlicherweise die Analogie von Anforderungen an ein verwaltungsrechtlich definiertes Gutachten zur Vorbereitung einer Erteilungsverfügung und dem Glaubhaftmachen von Gründen für die Annahme einer nicht mehr bestehenden Nichteignung im Rahmen einer richterlichen Einzelfallprüfung. Eine Bescheinigung über eine erfolgreich durchgeführte Therapie kann durchaus juristisch und fachlich korrekt zu einer Sperrfristverkürzung führen - dazu bedarf es keines Gutachtens nach verwaltungsrechtlichen Kriterien.

Der Grund dieser Konfusion liegt darin, dass sehr unterschiedliche juristische Konstrukte mit dem gleichen Begriff der "Fahreignung" hantieren - zum einen handelt es sich um die verwaltungsrechtlich und eher medizinisch-psychologisch definierten Voraussetzungen, eine Fahrerlaubnis ausgestellt zu bekommen und zum anderen um die strafrechtlich definierte Nicht-Eignung, die laut § 69 a StGB vorliegt, wenn sich "aus der Tat ergibt", dass jemand ungeeignet ist - also eben nicht aufgrund einer umfassenden Würdigung der Gesamtpersönlichkeit wie bei der verwaltungsrechtlich angeordneten Begutachtung. Im Strafrecht muss sich nur "Grund zu der Annahme" ergeben, dass diese Ungeeignetheit nicht mehr vorliegt, damit ein Gericht die Sperre vorzeitig aufheben kann - unbeschadet einer darauf folgenden eigenständigen Prüfung der Verwaltungsbehörde.

Diese unterschiedlichen Entscheidungsgrundlagen für eine juristische Entscheidung vermischen die Autoren in diesem Abschnitt des Artikels auf eine schwer verständliche Art und Weise, indem sie so tun, als könne eine Sperrfristabkürzung nur aufgrund eines Sachverständigengutachtens nach verwaltungsrechtlichen Anforderungen erfolgen. Dies ist nachweislich falsch, ich selbst habe im Laufe meiner Arbeit Dutzende anderer Fälle erlebt und auch die mir bekannten juristischen Kommentare betonen den Charakter der richterlichen Einzelfallentscheidung.

Davon abgesehen ist den Autoren allerdings zuzustimmen, dass eine Therapiebescheinigung keine gutachterlichen Aussagen enthalten darf und speziell keine Aussagen zur Fahreignung getroffen werden dürfen. Ich selber verwende nach eine Dokumentation der wesentlichen Eckdaten und Zielsetzungen der individuellen Therapie und einer Bewertung als erfolgreich (kein Therapieabbruch, erreichte Abstinenz, Auseinandersetzung mit eigenen Fehlern etc. als therapeutische Kriterien) die Formulierung: "Aus therapeutischer Sicht bestehen keine Einwände gegen eine Verkürzung der Sperrfrist." Dieses Vorgehen entspricht übrigens weitgehend dem von Dr. Schubert im Kommentar zu den Begutachtungseleitlinien empfohlenen Elementen. Es bleibt deshalb aus meiner Sicht völlig unverständlich, warum gegen differenzierte Therapiebescheinigungen, die es dem Empfänger ermöglichen, sich eine eigenständiges Urteil im Rahmen ihrer Kriterien zu bilden, so vehement zu

Felde gezogen wird. Ein Therapeut, der sauber dokumentiert, dass mit den und den Methoden in dem und dem Zeitraum an den und den Problemen gearbeitet wurden und diese und jene Veränderungen erreicht wurden und diese stabil erscheinen, tut schlicht und ergreifend seine Pflicht, nämlich die eigene Arbeit nachvollziehbar zu dokumentieren - er maßt sich damit weder die Funktion eines beauftragten Gutachters an, noch die Behörden oder Richtern vorbehaltenen Entscheidung über das Vorliegen einer Fahreignung. Auch der Seitenhieb, solche Ärzte oder Psychologen seien "von dem Betroffenen finanziell abhängig" trifft nicht, da auch Gutachter im Rahmen des Verwaltungsrechtes bei einer MPU von den Probanden und nicht der Behörde bezahlt werden.

Unabhängig von den dargestellten Gesichtspunkten besteht in der Tat das Problem, dass gerade von Anwälten immer wieder versucht wird, mit Hinweis auf eine erfolgte Sperrfristverkürzung eine positiv festgestellte Fahreignung zu behaupten und damit eine MPU zu umgehen. Dagegen bleibt festzuhalten, dass eine strafrechtliche Feststellung der Ungeeignetheit nach § 69a StGB zwar eine absolute Bindungswirkung für die Verwaltungsbehörden entfaltet (auch eine positive MPU oder noch so viele Therapiebescheinigungen können nicht zur Erteilung einer Fahrerlaubnis führen), eine strafrechtliche Entscheidung, dass nicht länger strafrechtlich definierte Nichteignung besteht, entfaltet aber keine verwaltungsrechtliche Wirkung dergestalt, dass damit eine sonst notwendige MPU überflüssig wird. In diesem Sinne ist die zitierte Klarstellung des Landes Sachsen sehr zu begrüßen - die damit gelösten Probleme beruhen aber nicht auf falschen Formulierungen aus individuellen Therapiebescheinigungen, wie dies die Autoren suggerieren.

Deshalb ist den folgenden Ausführungen über die besondere Qualität der Therapeut-Klient-Beziehung zwar grundsätzlich zuzustimmen (auch wenn sie etwas einseitig therapieschulen-spezifisch formuliert sind), geradezu grotesk wird es aber, wenn daraus der Vorwurf des strafrechtlichen Tatbestands der Bestechlichkeit des Therapeuten abgeleitet wird, da dieser nicht näher definierte Geschenke des Klienten annähme, die ihn dazu bewegen würden, gutachterliche Äußerungen in Therapiebescheinigungen für Sperrfristverkürzungen zu machen.

Auch die dann folgenden Argumentationen wirken sehr zusammengestoppelt: Zum einen wird wiederum auf die finanzielle Abhängigkeit von Psychotherapeuten im Gegensatz zu Ärzten mit ihrer GÖÄ verwiesen, obwohl die Autoren einige Absätze vorher betonen, unter Therapie würden sie nur Maßnahmen von approbierten psychologischen Psychotherapeuten verstehen - die eben auch nach den entsprechenden Gebührenordnungen abgerechnet werden. Zum zweiten ist die zentrale Frage der Trennung von Begutachtung und Behandlung völlig unabhängig vom Bezahlmodus - wie die Autoren in den vorangegangenen Abschnitten selbst herausarbeiten, wenn sie die Trennung von (natürlich nach Gebührenordnung abgerechneten) ärztlicher Behandlung und Begutachtung fordern.

Dann folgen Ausführungen zu den Rechtsbegriffen "geeignet" oder "ungeeignet", die zwar im wesentlichen richtig sind, aber eben nichts mit dem "Interessenkonflikt zwischen therapeutische und gutachterlichen Aufgaben" in der Überschrift dieses Absatzes zu tun haben. Diese Fragen werden dann aber anschließend doch wieder sehr klar und prägnant abgehandelt, wenn es um den Unterschied zwischen Betreuungspflicht (Therapeut) und Betreuungsverbot (Gutachter) geht. Hier werden die unterschiedlichen Grundrollen, die nicht vermischt werden dürfen, schön herausgearbeitet. Leider fehlen Überlegungen zu der sich aufdrängenden Frage, ob beide Rollen innerhalb der gleichen Institution, aufgrund des gleichen Arbeitsvertrages, bei dem gleichen Klientel und im gegenseitigen Ballwechsel mit den gleichen Teamkollegen sauber getrennt ausgeübt werden können. Dies ist die eigentlich interessante Aufgabe, um Kriterien für eine saubere Rollentrennung statt Rollenkonfusion herauszuarbeiten. Kann jemand vormittags Staatsanwalt und nachmittags Verteidiger sein und das im Wechsel mit seinen Kollegen?

Statt dessen gibt es unter "Zusammenfassung und Schlussfolgerungen" eine bunte Mischung von Pointierungen des vorher Gesagten und völlig unabgeleiteten neuen Gesichtspunkten. Man lese beispielsweise den zitierten ersten Satz des Artikel und die Zusammenfassung Punkt 2 - dia-

metral entgegengesetzte Aussagen. Ein bemerkenswerter, richtiger, aber unvermittelter Satz findet sich unter Punkt 4.: "Es besteht keine geschützte Vertrauensbeziehung zwischen dem Gutachter und dem Betroffenen." Die Ausführungen zur Fachkompetenz und Qualitätssicherung wären einer gesonderten Betrachtung würdig, haben aber wenig Verbindung zum Hauptthema des Artikels. Ganz verblüffend wird es dann im Punkt 6 zu Thema Psychotherapie. Während sich die Autoren im gesamten Artikel vehement dagegen verwahren, dass in Therapiebescheinigungen Aussagen über den Erfolg der Maßnahme getroffen werden, heißt es nun plötzlich: "Der Therapieerfolg kann dann im Rahmen des Verwaltungsverfahrens [sic!] mittels eines Prä-post-Vergleiches anhand von Kriterien von Tests oder der Ausprägung von Symptomen interpretiert und in einem Gutachten [sic!] dargestellt werden." Eine solche Kehrtwendung ist mit den Anforderungen an eine einigermaßen stringente Argumentation schwerlich zu vereinbaren. Begrüßenswert ist dann wieder der (vom Thema allerdings ziemlich unabhängige) Hinweis auf die Anforderungen, dass Maßnahmen zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis nicht über das Solidarsystem der Krankenkassen abgerechnet werden dürfen. Punkt 9 betont dann im Gegensatz zu Punkt 6 (siehe oben) noch einmal: "Therapeuten haben sich in ihren Therapiebescheinigungen jeglicher Aussage bezüglich einer Verkehrsverhaltensprognose ... zu enthalten..." Unter Punkt 10 folgt dann unvermittelt mit einer halbherzigen Einschränkung die Forderung nach Abschaffung der Maßnahmen mit Rechtsfolgen (§70 FeV) und schließlich unter Punkt 12 die leider zutreffende Einschätzung, dass die Rollenkonfusion zwischen Begutachtung und Behandlung lediglich im Ingenieurwesen umfassend und zufriedenstellend geregelt ist.

Insgesamt lässt mich der Artikel ratlos zurück, er enthält viele gut formulierte Argumentationen und eine Fülle von Anregungen, wie Rollenkonfusionen durch rechtlich klare Regelungen vermieden werden können. Daneben enthält er aber bei der Kompetenz der Autoren schwer verständliche Schnitzer: Falsche oder nicht belegte Behauptungen, völlig widersprüchliche Forderungen und juristisch waghalsige Behauptungen. Vor allem aber werden die wirklich brisanten Fragen nach einer fachlich und berufsethisches grundlegend gesicherten und nicht nur formal erfolgten Trennung der Arbeitsbereiche Begutachtung und Therapie vermieden und statt dessen das Randthema Therapiebescheinigungen für Sperrfristabkürzungen ausführlich und wenig nachvollziehbar behandelt. Beim Lesen des Artikels kam mir immer wieder eine Buchrezension von Lessing in den Sinn: "In ihm ist viel Neues und viel Gutes."...

Buchrezension

"Auswirkungen von Cannabis-Konsum und -missbrauch"

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

Petersen, Kay Uwe & Thomasius, Rainer: Auswirkungen von Cannabiskonsum und -missbrauch. Eine Expertise zu gesundheitlichen und psychosozialen Folgen. Ein Systematisches Review der international publizierten Studien von 1996 – 2006. Lengerich: Pabst Science Publishers, 20,00 Euro, ISBN: 978-3-8996-7363-0

Diese von Petersen und Thomasius (Universität Hamburg, Deutsches Zentrum für Suchtfragen des Kindes- und Jugendalters) vorgelegte Expertise fasst den aktuellen Forschungsstand (bis Frühjahr 2006) bezüglich der Auswirkungen des Cannabiskonsums zusammen. Die Expertise, erstellt im Auftrag des Bundesministeriums für Gesundheit, baut auf der von Kleiber und Kovar im Jahre 1998 vorgelegten Expertise auf, die den Forschungsstand bis Frühjahr 1996 dargestellt und be-

wertet hatte. Die Autoren haben insgesamt 7670 relevante wissenschaftliche Publikationen identifiziert, wovon 246 Studien in einem zweistufigen Evaluationsprozess als relevant und methodischen Minimalanforderungen genügend bewertet wurden.

Ausgewertet wurden die Studien auf organmedizinische Auswirkungen des Cannabiskonsums, auf psychische und psychosoziale Auswirkungen sowie auf neurokognitive Auswirkungen. Abschließend werden die Befunde integrierend diskutiert, unter Berücksichtigung anderer Expertisen aus den USA, Großbritannien, Kanada, Australien, der Schweiz und der WHO, sowie der weitere Forschungsbedarf skizziert. Aufgrund der Ergebnisse problematisieren die Autoren im Gegensatz zu Kleiber und Kovar besonders den frühen adoleszenten Cannabiskonsum: „Insgesamt erwiesen sich die Risiken des Cannabiskonsums insbesondere bei regelmäßigem Konsum vor dem Alter von 16 als größer als bisher angenommen.“ (161)

In der Kategorie neurokognitive Auswirkungen zeigten sich die Bereiche Aufmerksamkeit und Gedächtnis/Lernen unter der Akutwirkung von Cannabis als beeinträchtigt, die Reaktionszeit als verlangsamt. Eine längerfristige Beeinträchtigung konnte nicht bestätigt werden, wobei die Autoren Forschungsbedarf bei sehr frühem Konsumbeginn sehen. Die Auswertung der Studien zur Fahrtauglichkeit und zum Verkehrsverhalten führte zu folgenden Schlüssen: „THC beeinträchtigt für das Autofahren relevante Leistungen bei der Fahrsimulation signifikant. Akuter Cannabiskonsum führt zu einem signifikant erhöhten Risiko, im Straßenverkehr einen Unfall zu verursachen. Die Risikoerhöhung bewegt sich im Rahmen der Effekte einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille.“ (157) Die Fahrtauglichkeit sei bis zu 24 Stunden eingeschränkt.

Insgesamt bestätigt diese Expertise die wesentlichen Befunde der Expertise von Kleiber und Kovar, deren Verdienst darin bestanden habe, „viele dramatisierende Auffassungen zu den Beeinträchtigungen im Zusammenhang mit Cannabiskonsum auf wissenschaftlicher Basis zu entkräften“ (162). Die Autoren weisen allerdings auf die Probleme des frühen Konsumbeginns (erhöhtes Risiko für den Konsum anderer illegaler Drogen), und des längerfristigen intensiven Konsums (Abhängigkeits-symptome, auch körperlich) hin. Zudem wiesen Cannabiskonsumern ein erhöhtes Risiko für depressive Symptome und Suizidalität auf, und manifestierten, wenn vulnerabel, frühzeitiger eine schizophrene Symptomatik. Die Autoren sehen bei diesen Ergebnissen allerdings weiteren Forschungsbedarf.

Das Buch ist übersichtlich aufgebaut und auch für Nicht-Mediziner verständlich abgefasst. Es wäre sicherlich interessant, die Bewertung einzelner Studien anhand der Originalarbeiten nachzuvollziehen, da der Leser bei einigen Formulierungen der Autoren das Gefühl nicht los wird, es solle eine zu Cannabis-freundliche Bewertung, z. B. im Vergleich zur legalen Droge Alkohol, vermieden werden. Diese Arbeit, und die kritische Diskussion, ist von den ausgewiesenen Experten auf diesem Gebiet zu leisten.

Interessant übrigens, dass Petersen und Thomasius die Vorgängerexpertise von Kleiber und Kovar als einflussreich bezeichnen, wo doch zumindest in der verkehrspsychologischen Beurteilung von Cannabiskonsum nicht immer der wissenschaftliche Kenntnisstand die bestimmende Grundlage zu sein scheint. Es bleibt zu hoffen, dass die fundierten, und mit anderen internationalen Expertisen übereinstimmenden Ergebnisse dieser Expertise breiteren Einfluss gewinnen mögen.

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: Die Ausgabe 6 vom November ist gerade eingetroffen, eine Besprechung folgt in der nächsten Ausgabe des nlpv.

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

ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit: Keine neue Ausgabe.

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

NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht: In der Ausgabe 11/2007 gibt es einen mit Amüsement zu lesenden Aufsatz zu der für die alltägliche Praxis eher weniger relevanten Frage, ob das Ausstrecken des Zeigefingers ("Stinkefinger") gegen eine Radaranlage eine Beleidigung darstellt. Interessant und für die Beratungspraxis anregend sind die Erörterungen, welche Bedingungen vorliegen müssen, damit wegen außergewöhnlicher Härten von einem Fahrverbot abgesehen werden kann - speziell wird die Frage erörtert, welche Maßnahmen bis hin zur Kreditfinanzierung für die Einstellung eines Fahrer zumutbar sind, um eine drohende Existenzvernichtung abzuwenden. Hoch praxisrelevant ist ein Urteil zu der Frage, unter welchen Bedingungen eine Fahrerlaubnisbehörde eine MPU anordnen, bzw. die Fahrerlaubnis entziehen kann, wenn ein Kraftfahrer 18 Punkte erreicht hat, diese aber wegen einer nicht erfolgten ASK-Anordnung auf 17 reduziert wurden. Und es gibt ein interessantes Urteil zu der Frage, inwieweit ein Untersuchter verpflichtet ist, in der MPU die Wahrheit zu sagen, bzw. unter welchen Bedingungen die Verwaltungsbehörde ein positives Gutachten als nicht verwertbar betrachten kann, welches auf Falschangaben beruht.

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

Verkehrszeichen: keine neue Ausgabe seit dem letzten nlvp

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.

In dieser Ausgabe ist es ein Hinweis quasi in eigener Sache: Eine der Gründe, die uns bewogen haben, uns ein Häuschen ausgerechnet in Nordnorwegen auf der Insel Bø zu kaufen, war die liebevoll gestaltete Seite dieser kleinen Kommune (www.boe-kommune.no) von nur knapp 3.000 Einwohnern. Einige Seiten sind sogar auf Deutsch aufrufbar, als Einstieg empfehle ich aber die wunderbaren Bilder vom Himmel und Wetter auf dieser Insel:

<http://www.boe.kommune.no/bildegalleri.asp?Banr=68> und

<http://www.boe.kommune.no/bildegalleri.asp?Banr=32>

kleine Kostprobe (so ist es dort tatsächlich):



Gaukværøya er et vakkert skue i vinterlyset. Foto: Ole-Richard Robertsen

Quelle: <http://www.boe.kommune.no/bildegalleri.asp?Banr=32>

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.

- Hamburg gehört nun zum exklusiven Kreis der Städte mit 6 oder mehr Träger von Begutachtungsstellen: TÜV Nord, AVUS, BAD, Zentralkrankenhaus Bremen, TÜV Süd, PIMA.
- Im Imperium eines bekannten Braunschweiger Verkehrspsychologen vollziehen sich Veränderungen: Praxis und Untersuchungsstelle existieren nun Tür an Tür, Personal fluktuiert, Anteilseigner sollen rausgekauft worden sein - man darf gespannt sein.
- Meine Vorhersage der Zusammensetzung des neuen Sektionsvorstandes war falsch, die zweiten Buchstaben der Nachnamen in der Reihenfolge der Wahl ergeben: cooie, statt wie vorhergesagt coeco
- Auch 4 Wochen nach der Wahl des neuen Sektionsvorstandes sind die Gewählten noch nicht auf der Internetseite der Sektion zu finden.

Kongresse

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

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

Natürlich darf zum Jahresende nicht der Hinweis auf den nunmehr 46. Deutschen Verkehrsgerichtstag fehlen. Er findet vom 23. - 25. Februar wie immer in Goslar statt, nähere Infos unter:

www.deutsche-verkehrsakademie.de/pdf/2007/071022/programm.pdf

Die Themen der Arbeitskreise:

- I. Personenschadensmanagement
- II. Psychische Schäden als Unfallfolgen
- III. Verkehrsanktionen in der EU - Neue Entwicklungen
- IV. Das neue Versicherungs-Vertragsgesetz (VVG) und die Kraftfahrversicherung
- V. Fuhrparkmanagement
- VI. Unfallkommissionen als Instrumente der Verkehrssicherheitsarbeit
- VII. Die Belastbarkeit des Fahrzeugführers
- VIII. Maßnahmen der Schifffahrt zum Klima- und Emissionsschutz

Ausgabe 12/2007

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 **Rückblick und Perspektiven** - geplant:

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