

nl

newsletter

Nr. 2/2007

verkehrspsychologie

vp

Schwerpunkthema „Therapeutische Maßnahmen“

Themen: Editorial + ARD-KONTRASTE zu „Manipulationen beim Idiotentest“ + Einschätzung der Dritten EU-Führerscheinrichtlinie + Arbeitsgruppe „Verkehrspsychologische Therapie“ des BNV + Wirksamkeit therapeutischer Einzelmaßnahmen + Wer ist wer in der Verkehrspsychologie + Zeitschriftenübersicht + Über den Tellerrand geblickt - England + Aus dem Netz gefischt + Szenegeflüster + Kongresse

Dies ist die zweite Ausgabe, weitere Infos unter www.nlvp.de – Jahresabo 20,-- Euro für ca. 10 Ausgaben

Editorial

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



Liebe LeserInnen, diese Nullnummer erscheint etwas später und mit anderen Schwerpunkten, als geplant. In die Vorbereitungen fiel die Ausstrahlung des ARD-Magazins KONTRASTE zum Thema „Manipulationen beim Idiotentest.“

Ich habe mich deshalb entschlossen, zu dieser Sendung Hintergrundinformationen und einige Einschätzungen zusammenzustellen. Das führt dazu, dass das ursprüngliche Schwerpunktthema „Therapeutische Maßnahmen“ knapper ausfällt als geplant.

Die Zahl der Abonnenten wächst langsam, aber stetig, ich habe als Ziel definiert, bis Jahresende 100 Abos zu erreichen – das wäre Motivation genug, das begonnene Projekt fortzusetzen. Auch die Seiten www.nlvp.de erreicht Zugriffe von bis zu 300 pro Tag – ich bin also optimistisch.

Einen weiteren Schwerpunkt stellen Überlegungen zur Dritten EU-FS-Richtlinie dar, die momentan kontrovers in ihren Auswirkungen diskutiert wird, ich habe mich durch eine Reihen von Foren gekämpft und an einigen Punkten meine ursprüngliche Einschätzung (siehe nlpv 0/2006) korrigiert.

Zu dem Thema Verkehrstherapie gibt es nunmehr drei Beiträge, zum einen eine Vorstellung der Internetseiten verschiedener Praxen und Praxis-Verbünde, dann eine Einschätzung der Wirksamkeit in Anlehnung an meinen fit-to-drive-Vortrag – und schließlich ein kurzer Hinweis auf die Arbeitsgruppe „Definition Verkehrstherapie“ (so der ursprüngliche Name) des BNV.

Der Blick über den Tellerrand fällt leider wieder etwas knapp auf, solche Recherchen kosten leider viel Zeit. Dafür habe ich eine Seite des bekannten Autor von „Der Testknacker beim Idiotentest“ aus dem Netz gefischt – und wieder eine paar Infos zum Thema Szenegeflüster zusammengestellt.

Zum Thema Autoren: Leider ist es wieder ein Ein-Mann-Projekt, deshalb: Schreiben, schreiben, schreiben!

Ansonsten aber viel Spaß beim Lesen!

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 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. 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 (in elektronischen Überweisungen das Zeichen „@“ am besten durch „(at)“ ersetzen. Für Auslandsüberweisungen: Die IBAN lautet: IBAN DE77 2005 0550 1259 1245 09, der BIC/SWIFT-Code der Haspa lautet: HASPDEHXXX.**

Weitere aktuelle Informationen und ein Archiv von Nachrichten unter www.nlvp.de
Anzeigenpreise auf Anfrage (ab 20,-- €)

ARD-KONTRASTE: Manipulationen beim Idiotentest

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Wie im letzten nlvp unter Szenegeflüster bereits angedeutet, hat das ARD-Fernsehmagazin KONTRASTE intensiv zum Thema MPU mit dem Schwerpunkt „Manipulationen beim Idiotentest“ recherchiert. Die Sendung wurde am 15.02.07 ausgestrahlt und hat ein lebhaftes Echo gefunden. Der Text der Sendung ist unter <http://www.rbb-online.de/kontraste/beitrag.jsp.html> inklusive Video zu finden.

Insgesamt lag der Schwerpunkt der Sendung darauf, zu verdeutlichen, dass es in vielen Fällen eine enge Verquickung von Beratung und Begutachtung zu falsch-positiven Gutachten führen kann – also ein Ansatz, der sich wohlthuend von den sonstigen Medienberichten („Arme Autofahrer kriegen

wegen Willkür keinen FS“) unterschied – eindrücklich unterstrichen durch den Einstieg: Ein Fahrer fährt mit 3,0 Promille eine Fußgängerin tot. Die Befragung von Teilnehmern an einem Vorbereitungskurs in Stuttgart schließt sich an, dann eine relativ fehlerfreie Darstellung des Zusammenspiels von Straf- und Verwaltungsrecht bei Trunkenheitsfahrten. Die Darstellung der einzelnen Teile einer MPU ist dann leicht mißverständlich („Fahr Simulator“), aber für Laien ganz instruktiv. Ganz nett ist der (gewollt?) ironische Seitenhieb, wenn bei der Formulierung „ein unabhängiger Gutachter“ ausgerechnet Herr Laub gezeigt wird, also der Leiter der BfV München vom TÜV Süd – der Organisation, die im Beitrag stark kritisiert wird.

Bei den Vorbereitungskosten werden dann Beträge zwischen 500 und 2.000 € genannt, also durchaus realistische Zahlen. Das Beispiel aus Stuttgart (Leiter ein Fahrlehrer und ein Exfußballer – weiß jemand, welche Organisation das war?) macht klar, dass das Ziel der Teilnehmer das Bestehen der MPU, keine Verhaltensänderung ist. Die klare Wertung des Magazins: „Die Gefahr: Alkoholsünder können durch die MPU geschleust werden, auch ohne gründliche Therapie.“ Es schließt sich die Einschätzung vom Suchtexperten Dr. Bschor an, dass es den Vorbereitern in vielen Fällen an der Qualifikation mangelt – verbunden mit dem Hinweis der Kontraste-Autoren, dass auch die MPU ein rein privatwirtschaftlich organisiertes Geschäft sei: „Besonders gute Umsätze macht der, der möglichst viele positive Gutachten produziert.“

Dann kommt das Kernthema: Da im Internet ein reger Austausch darüber stattfindet, wo die MPU besonders leicht ist, geraten Gutachter unter Erfolgsdruck. An dieser Stelle kommt der Verkehrspsychologe Michael Stohl ins Bild, „tätig bis 2.006 für verschiedene MPU-Firmen: Oft fühlte er sich genötigt, seine Gutachten nachträglich abzuändern.“ Herr Stohl sagt dann klar, dass er von den Geschäftsführern unter Druck gesetzt wurde, Gutachten positiv zu machen, da er sonst keine Aufträge mehr bekäme.

Konkretisiert wird dies mit einer Anweisung der MPU-GmbH, „nach einer negativen Begutachtung immer ein Telefongespräch zu führen.“ Die nachgestellte Szene dazu zeigt dann wiederum Herrn Laub...

Herr Stohl berichtet, dass er gezwungen war, mit dem Therapeuten Kontakt aufzunehmen, der meist Druck Richtung positives Gutachten machte. Es schließt sich ein Interview mit Frau Hahnelt von STARHILFE (www.psb-hanelt.de/index.php?id=8) an (auch nach meinen Informationen gab es bis vor einiger Zeit eine enge Zusammenarbeit genau zwischen der MPU-GmbH und ihr und weiteren Vorbe-

reitem aus dem Heilpraktiker-Umfeld): Frau Hanelt erklärt offen, dass sie sich bei verschiedenen Untersuchungsstellen über einzelne Gutachter beschwert habe, wenn die zu negativen Gutachten kamen. Effekt, wie mit Anweisung der MPU-GmbH dokumentiert: Kunden von Frau Hanelt werden weder zur Beratung noch zur MPU zu Herrn Stohl geschickt.

Weiter zeigt Kontraste die neue Geschäftsführerin Frau Borgmeier-Lütz (die MPU-GmbH wurde vom TÜV-Süd übernommen) und die Aussage, damit hätte der TÜV Süd nichts zu tun, die frühere Geschäftsführerin Frau Freund-Kurtzahn sagte laut Kontraste ein Interview kurzfristig ab...

Dann kommt Herr Schattschneider von der IBBK ins Bild, der auf die ökonomischen Gründe der Beeinflussung von Gutachtern hinweist: Wenn Anbieter von Vorbereitungsmaßnahmen mit MPU-Stellen „verhandeln“, können sie deren Umsätze deutlich beeinflussen – 100 Kunden geben 36.000 € Umsatz. „Und dann treffen plötzlich kaufmännische Leute in diesen Begutachtungsstellen die Entscheidung.“

Schwenk auf Stuttgart: 1.000 MPUs pro Jahr als potentieller Markt und allein auf der Königstraße die MPU-GmbH, die IBBK, der TÜV Nord und der TÜV Süd. Marktführer TÜV Süd „hat ein besonderes Geschäftsmodell: Im Gegensatz zu seinen örtlichen Mitbewerbern bietet der Konzern Beratung und Begutachtungen aus einer Hand.“ - schön illustriert durch den Schwenk auf die beiden Firmenschilder im Flur der Büroetage. „Auf dem gleichen Flur bietet die Firma Pluspunkt Nachschulkurse für durchgefahrene MPU-Kandidaten an.“ - wieder schön illustriert durch einen Mitarbeiter, der die Tür zwischen den beiden Firmenbereichen durchschreitet: „Vorbereitung, Begutachtung und Nachschulung – alles auf einem Flur.“ Und gleich anschließend die Einschätzung des Arztes Dr. Bschor, das dies natürlich bedenklich sein, wenn es „irgendeine Form der Verbindung“ gäbe: „Man überweist sich gegenseitig die Kunden. - Das müsste strikt getrennt sein.“

Und zum Schluss noch die Stellungnahme von Dr. Hugo Ziegler (der Nickel-Nachfolger, eben ein Kaufmann...), der betont, dass die beiden Bereiche gesellschaftsrechtlich getrennt seien und im übrigen auch „theoretisch“ durch die „geschlossene Glastür“ - und wieder das Bild des Pluspunkt-Mitarbeiters, der diese gelassen durchschreitet ... - schöner visueller Kommentar.

Kommentar Schattschneider: „Dahinter steht eine gemeinsame Holding, die sehr wohl gemeinsame Interessen vertritt.“ und er berichtet von Formulierungen Kollegen gegenüber, dass „der Arbeitsplatz des einen der Arbeitsplatz des anderen“ sei.

Und Schnitt auf die BaSt als zentrale Aufsichtsstelle und Herrn Weinand – Kommentar von KONTRASTE: „Eine Behörde mit gestützten Kompetenzen.“ Herr Weinand räumt offen ein, dass die BaSt „keinen Einfluss darauf hat, das Vorbereitung auf die Begutachtung und Begutachtung selbst strikt getrennt werden – das fällt in den Aufgabenbereich der Anerkennungsbehörden.“ Nachfrage Kontraste: „In Bezug darauf haben Sie nichts zu sagen?“ - langes Schweigen - „Sagen Sie einfach Ja oder Nein.“ - „Ja.“

Schlussatz mit Bild vom Unfall auf der BAB: „So gibt es einen Gewinner im Streit um die MPU – es ist der uneinsichtige Verkehrssünder.“

Fazit: Eine in die richtige Richtung engagierte Sendung mit einer klaren Stellungnahme für Verkehrssicherheit und gegen unsaubere Kopplungsgeschäfte – solche Sendungen und Medienberichte würde ich mir häufiger wünschen.

Reaktionen auf die KONTRASTE-Sendung

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Es gab eine Reihe von Reaktionen auf den Bericht von KONTRASTE. In vielen Internetforen gab es ein lebhaftes Echo, der TÜV Süd veröffentlichte eine nichtssagende Presseerklärung http://www.tuev-sued.de/konzern2/presse2/aktuelles2/mpu_bei_tuev_sued_klar_geregelt mit dem Kernsatz „Streng nach den Vorgaben der jeweiligen Landesregierungen hat TÜV SÜD seine Dienstleistungen auf den Gebieten Diagnostik und Rehabilitation zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis geregelt.“ Der BNV hat eine Presseerklärung versandt mit dem Titel „Verkehrspsychologen fordern saubere MPU“ (<http://www.bnv.de/Berufpol/Kontraste.htm>) und ich habe für den nlvp eine Presseerklärung vor allem an Fahrerlaubnisbehörden verbreitet, auf die auch auf der Seite <http://www.fahrerlaubnisrecht.de> verlinkt wurde:

Die Verkehrspsychologische Praxis Hamburg als Herausgeber des unabhängigen „newsletter verkehrspsychologie“ begrüßt die jüngste Berichterstattung über die Verquickung von MPU und Testvorbereitung. Wir beobachten voller Sorgen seit Jahren ein zunehmendes Aufgeben fachlicher, berufsethischer und politischer Standards zugunsten eines kurzfristigen, profitorientierten Denkens in diesem Bereich. Verkehrssicherheit darf nicht zur Ware werden, die möglichst billig produziert, werbewirksam umetikettiert und von großen Konzernen auf den Markt geworfen wird.

Die im Beitrag des Fernsehmagazins „Kontraste“ am 15.02.2007 aufgezeigten Missstände sind nach unserer Erfahrungen nur die Spitze des Eisberges: Die MPU ist seit Jahren ein für Kraftfahrer, Behörden und auch Politiker kaum noch durchschaubarer Geschäftsbetrieb geworden. Vorgeblich geht es um die Förderung der Verkehrssicherheit, tatsächlich aber oft nur noch um ein möglichst gutes Geschäft. So arbeiten Gutachter und Vorbereiter bei den großen Trägern und ihren Tochtergesellschaften unter einem Dach, teilen sich Postadresse, Personal und Internetauftritte und werben in gemeinsamen Broschüren für ihre Dienste. Dies geht soweit, dass mit einer Flatrate geworben wird: An den TÜV Süd zahlen und solange die Dienstleistungen der verschiedenen Gesellschaften in Anspruch nehmen, bis ein positives Gutachten erfolgt. Man stelle sich das Angebot einer „Justiz-GmbH“ vor, die Straf-Gerichte betreibt, gleichzeitig Verteidiger aus den Reihen der Richterschaft zur Verfügung stellt und für einen Pauschaltarif von 5.000 Euro Beratung bis zum Freispruch anbietet unter dem Motto „Wir produzieren Gerechtigkeit“.

Durch solche Modelle wird der Grundgedanke von objektiver, wissenschaftlich fundierter und ökonomisch unabhängiger Begutachtung von Straftätern in Bezug auf ihr Rückfallrisiko (und darum geht es im Kern bei einer MPU) pervertiert. Die in der Fahrerlaubnisverordnung leider nur unvollständig verankerte Forderung nach klarer Trennung der beiden Geschäftsfelder wird trickreich unterlaufen. Wie stark die Ökonomisierung dieses Arbeitsgebietes gediehen ist, zeigt das jüngste Angebot des TÜV Süd, der gleich am Tresen einen Kreditvertrag mit der Hypovereinsbank offeriert, mit dem

MPU und Vorbereitung aus einer Hand finanziert werden.

Gleichzeitig fehlen aktuelle wissenschaftliche Nachweise von unabhängigen Stellen, die belegen, wie gut die Prognose durch eine MPU tatsächlich ist. Es ist kein Zufall, dass Deutschland das einzige Land in Europa ist, das diese wissenschaftlich umstrittene, in ihrer Wirksamkeit kontrovers wahrgenommene und unter kommerziellen Gesichtspunkten betriebene Maßnahme kennt. Zwar unternimmt der VdTÜV zur Zeit massive Versuche, dieses System flächendeckend in Europa zu installieren, die jüngste Führerscheinrichtlinie zeigt aber klar auf, dass Europa eher auf verhaltensändernde Maßnahmen statt auf kommerziell betriebene Diagnostik setzt. Für verhaltensändernde Maßnahmen existieren eine Reihe von Untersuchungen, die einen deutlichen Zuwachs an Verkehrssicherheit belegen.

Der Verkehrspsychologische Praxis Hamburg fordert deshalb:

- klare gesetzliche, personelle und ökonomische Trennung von Begutachtung und Beratung,
- keine Einführung der MPU in Europa ohne Wirksamkeitsnachweise,
- stärkere Verankerung erfolgreicher verhaltensändernde Maßnahmen von Anbieter, die mit der Begutachtung nicht verflochten sind.

Einschätzung der Dritten EU-FS-Richtlinie

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

Die Dritte Führerscheinrichtlinie ist im Dezember endgültig beschlossen worden, im Januar in Kraft getreten und wird seitdem im Internet heftig diskutiert, interpretiert und ausgelegt. In der Öffentlichkeit haben vor allem die Pressemeldungen von Bundesverkehrsminister Tiefensee und dem ADAC ein Echo gefunden, die nach meiner Wahrnehmung aber rein politisch motiviert sind und in keiner Weise durch den Text der Richtlinie abgedeckt sind.

Im folgenden soll eine Einschätzung unter vier Gesichtspunkten erfolgen: Rechtliche Einordnung, aktuelle Verwaltungspraxis, Konsequenzen für unser Arbeitsfeld, Versuch einer quantitativen Einschätzung.

Die Richtlinie ist veröffentlicht unter: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/oj/2006/l_403/l_4032006_1230de00180060.pdf, die bisher geltende unter http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!clexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=de&numdoc=31991L0439&model=guichett

Vorab der Hinweis, dass nach meinen Eindruck die engagierteste und detaillierteste Auseinandersetzung in www.verkehrsportal.de und www.fahrerlaubnisrecht.de in den entsprechenden Foren geführt wird, den dort ausgetauschten Argumenten verdanke ich im wesentlichen meine persönliche Einschätzung der Situation. Soweit ich es übersehe, ist diese in Bezug auf die rechtliche Einordnung sehr nah an der überwiegenden Einschätzung aller Internetquellen.

Eine immer wieder umstrittene Frage ist „Ab wann gilt die dann nun?“. Die Frage des Inkrafttretens ist in der Richtlinie selbst sehr differenziert geregelt. Sie ist formal ab Januar 2007 in Kraft (20 Tage nach Veröffentlichung), es gibt eine genaue Tabelle, welche Punkte der alten Richtlinie der neuen entsprechen und es gibt ein differenziertes Inkrafttreten einzelner

Bestimmungen. D. h. es gilt die alte Richtlinie grundsätzlich weiter, entsprechende Paragraphen der alten werden aber durch die neue ersetzt (die alte wird erst mit Wirkung 19.01.2013 aufgehoben) und generell ist die Frage, wie die einzelnen Bestimmungen in nationales Recht umgesetzt werden. Grundsätzlich bleibt alles beim alten: Artikel 2, Absatz 1 lautet: "Die von den Mitgliedsstaaten ausgestellten Führerscheine werden gegenseitig anerkannt." (Tritt erst ab 19.01.2009 in Kraft, bis dahin gilt offenbar der Art 1, Abs 3 der alten Richtlinie, der wortgleich ist - rätselhafte Juristen...)

Der entscheidende neue Artikel ist der Artikel 11, der aber weitgehend identisch ist mit dem Artikel 8 der alten Richtlinie. So ist der Absatz 2 über die Möglichkeit, eigene innerstaatliche Vorschriften anzuwenden identisch mit der alten Fassung - und wird wohl deshalb in Artikel 18 vom Inkrafttreten ab 19.01.2009 ausgenommen (da er in Form der alten Richtlinie ohnehin unverändert weitergilt). Unterschiede sehe ich nur in Absatz 4, der in der alten Fassung lautete: "Ein Mitgliedstaat kann es ablehnen, die Gültigkeit eines Führerscheins anzuerkennen, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, auf die in seinem Hoheitsgebiet eine der in Absatz 2 genannten Maßnahmen angewendet wurde.". Die neue Fassung lautet: "Ein Mitgliedsstaat lehnt es ab, einem Bewerber, dessen Führerschein in einem anderen Mitgliedsstaat eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen wurde, einen Führerschein auszustellen."

Das ist aus meiner Sicht zwar eine minimal stärkere Verpflichtung zur Prüfung durch andere Staaten - aber wenn Rumänien (möglicherweise unter Verstoß gegen diese Verpflichtung) doch einen FS ausstellt, muss der anerkannt werden. Das Nähere regelt dann wieder der EuGH, aber auf im Kern unveränderter Grundlage.

Möglicherweise ist Art 7, Abs 5 noch von Belang, der in dieser Ausführlichkeit neu ist und den Halbsatz beinhaltet: "... sie wenden ihre nationalen Vorschriften für die Aufhebung oder den Entzug der Fahrerlaubnis an, wenn feststeht, dass ein Führerschein ausgestellt worden ist, ohne dass die Voraussetzungen hierfür vorliegen." Nach meiner Interpretation ist dies aber an ein Verletzen der Anforderungen des Absatzes 1 gebunden, der wiederum nur Prüfung und Wohnsitzerfordernis regelt.

Und nicht außer Betracht darf bleiben, dass der Artikel 13 (Äquivalenzen zwischen nicht dem EG-Muster entsprechenden Führerscheinen) im Absatz 2 regelt: „Eine vor dem 19. Januar 2013 erteilte Fahrerlaubnis darf aufgrund der Bestimmungen dieser Richtlinie weder entzogen noch in irgendeiner Weise eingeschränkt werden.“

Auch bei sorgfältiger Prüfung begreife ich nicht, worauf sich die Schlagzeilen stützen "EU-Führerschein-tourismus gestoppt!". Ich sehe im Text nicht, dass sich viel geändert hat. Zumal die Frage ist, ob im EU-Recht mit Entziehung des Führerschein nicht immer nur die (in deutscher Terminologie) strafrechtliche Entziehung der Fahrerlaubnis gemeint ist. Begründete Einschätzungen mit Hinweis auf die Paragraphen, auf die Tiefensee und andere ihre triumphalen Pressemeldungen stützt, würden mich interessieren.

Die Frage der Interpretation der Rechtslage wird letztlich erst wieder der EuGH beurteilen können - ich sehe aber mit der neuen Richtlinie keine wirklich veränderten Rahmenbedingungen, Ziel der Richtlinie ist zentral eine Vereinheitlichung der Führerschein-Muster und die Definition von Eingangsvoraussetzungen im Bereich Prüfung und Medizin, nicht die

Erschwerung gegenseitiger Anerkennung. Auch das Argument des Rechtsmissbrauchs scheint schwach zu sein, da es Hinweise gibt, dass die entsprechende Bestimmung im EU-Recht nur das EU-Recht selbst, nicht aber nationale Rechtssysteme vor Missbrauch schützen soll - knackig formuliert: Wenn jemand sich auf EU-Recht beruft, um ungerechtfertigterweise nationale Bestimmungen zu umgehen, dann interessiert das die EU erst mal gar nicht, erst wenn er EU-Recht damit umgeht.

Fazit: Auf der europäischen Rechts-Ebene hat sich wenig geändert, die Auswirkungen sind unabsehbar, weiteres wird die EuGH-Rechtsprechung zeigen - die bisher eindeutig in Richtung Anerkennung ist.

Eine andere Frage ist die der Verwaltungspraxis und deutscher Urteilslage: Hier gibt es offenbar in den einzelnen Bundesländern sehr unterschiedliche Verfahrensweisen. Mein Eindruck ist, dass sich momentan Polizei und Verwaltungsbehörden durch die Presseberichterstattung ermutigt fühlen, wieder verstärkt eine MPU zu fordern, bzw. eine Nutzungsuntersagung auszusprechen (Untersagen des Rechtes, von einer ausländischen FE Gebrauch zu machen). Auf der anderen Seite gibt es viele Berichte von Betroffenen, die problemlos ihre ausländische FE gegen eine deutsche umgetauscht haben. Die Details der Rechtsprechung verwirren inzwischen selbst Juristen, ich wage es nicht, die verschiedenen Argumente inhaltlich zu beurteilen - aber grundsätzlich scheinen mir alle für eine Aberkennbarkeit sprechenden Urteile immer nur innerhalb des deutschen Rechtssystems zu argumentieren - ob die entsprechenden Urteile für mit dem EU-Recht unvereinbar erklärt werden, bleibt abzuwarten. Urteile, die sich auf die neue EU-Richtlinie berufen, werden wohl noch auf sich warten lassen. Für die bisherigen Zielländer des FS-Tourismus (Polen, Tschechien) scheint zu gelten, dass dort die verwaltungsrechtlichen und gesetzlichen Dämme gegen den Tourismus eher verschärft werden (stärkeres Beachten des Wohnsitzerfordernisses, zum Teil Entziehen der FE auf deutsche Hinweise hin) - aber auch hier ist angesichts der schier Zahl der Länder keine wirkliche Vorhersage der Perspektiven möglich, es tauchen die ersten bulgarischen Pauschalangebote auf.

Konsequenzen für die Arbeit von Verkehrspsychologen: Ich kann zur Zeit auch unter (für den Klienten) egoistischen Zielsetzungen kaum einem Klienten zum Erwerb einer EU-Fahrerlaubnis raten. Ausnahmen sind ausländische Klienten mit doppelter Staatsbürgerschaft, einer weiterbestehenden Meldung auch im Heimatland und FS-Status nach der Sperrfrist und vor der MPU. Für diese Teilgruppe sehe ich rechtlich wenig Möglichkeiten, eine MPU anzuordnen, die FE zu entziehen oder eine Nutzungsuntersagung auszusprechen.

Aber selbst für diese Fälle gilt: **Es ist nicht abzusehen, wann in D die rechtliche Lage geklärt ist. Wenn eine Verwaltungsbehörde oder ein Gericht Maßnahmen ergreift, kann es Jahre dauern, bis letztlich der EuGH eine Entscheidung trifft, (die 2. Richtlinie war seit 1991 in Kraft, erst 2004 erfolgte das Kapperurteil...) - in dieser Zeit hängt der FS bestenfalls an einem seidenen Faden, schlimmstenfalls wird eine Entziehung vorläufig bestätigt.** In den Foren herrscht eine z. T. verständliche Verbitterung, dass FS-Stellen mühsam durch Prozesse gezwungen werden müssen, klare EU-Vorgaben zu beachten, vor den EuGH-Urteilen hatten offenbar auch Fach-

leute die Rechtslage falsch eingeschätzt.

Eine weitere Argumentation potentiellen Klienten gegenüber ist der Hinweis, dass es im wesentlichen darauf ankommt, zukünftig Auffälligkeiten zu vermeiden. Eine weitere Trunkenheitsfahrt (auch mit polnischem FS) führt zu einem wirksamen Entzug der Fahrerlaubnis und einer strafrechtlichen Sperrfrist mit europaweiter Bindungswirkung. Da zudem der Betroffene bewiesen hat, dass er die verwaltungsrechtlichen Hürden für eine Neuerteilung zu umgehen gewillt ist, wird das Gericht mit einiger Wahrscheinlichkeit die Maßnahme der Sicherung, nämlich die Sperrfrist drastisch heraufsetzen, da damit der erneute Erwerb einer ausländischen FE sicher verhindert werden kann.

Zu der Einschätzung des Ausmaßes kursieren verschiedene Zahlen, auch Anbieter von EU-FS-Vermittlungsdiensten posten in diversen Foren, meine momentane Einschätzung habe als Antwort auf einer dieser Schätzungen gepostet: <http://217.151.149.5/fahrerlaubnisrecht/viewtopic.php?t=3428&postdays=0&postorder=asc&start=90&sid=60b5e30b15e0d6ada6e3af08bd9da434>

„Wenn Deine Zahlen stimmen (und Du scheinst eine Menge Insider-Infos zu haben), dann wären das rund about 40.000 Deutsche mit ausländischer Fahrerlaubnis. Gehen wir mal davon aus, dass die Hälfte keiner besonderen Risikogruppe angehört (geringe Auffälligkeiten, polnischer FS, weil es billiger ist, tatsächlich im Ausland lebend/studierend), dann kämen wir auf eine Zahl von 20.000 Risikofahrern.“

Deinen Satz „Die mir persönlich bekannten Rückfälle (durch persönliche Rückmeldung) liegen bei ca. 8 % durch Hinzurechnung einer Dunkelziffer von ca. 4-6 weiteren Prozentpunkten kommen wir auf knappe 14 % Rückfälliger EU-Führerscheinbesitzer mit bestehender Deutscher-MPU Problematik.“ finde ich etwas kryptisch, aber wenn ich ihn verstehe in der Bedeutung wie später im Text: „bis 5 % aller meiner Ex-Kunden seit Dez. 2004 sind bis heute nicht rückfällig geworden“ dann haben wir 15% Rückfälle in ca. 27 Monaten, das heißt wir hätten eine Rückfallquote von ca. 7 % pro Jahr. Dies liegt massiv über der Quote von 0,4 % bei bislang unauffälligen Kraftfahrern, sehr deutlich über 1% bei Klienten nach Verkehrstherapie, entspricht ca. 6% pro Jahr nach massiver Vorgeschichte und liegt auch über den 2-4% (sehr vorsichtige Schätzung nach positiver MPU).

Also: Wenn Deine Erfahrungswerte stimmen, wäre das eine eindringliche Bestätigung dafür, dass tatsächlich in der Mehrzahl ungeeignete Kraftfahrer die FE im Ausland wiederbekommen. **Und wir müssten pro Jahr bei den Zahlen mit ca. 2.400 auffälligen deutschen Kraftfahrern mit ausländischer FE rechnen.“**

Eine weitere Einschätzung von mir habe ich gegenüber früher etwas modifiziert. Ich rechne inzwischen für das Jahr 2006 mit einem Rückgang der MPU-Zahlen von nur noch gut 10%. Ich denke, dass viele vom wirklich harten Kern eh die Hoffnung auf eine positive MPU aufgegeben hatten und zwar einen ausländischen FS machen werden - aber diese Leute wären auch früher nicht (zum 3. oder 4. Mal) zur MPU, geschweige dann zum Verkehrspsychologen gegangen, so dass die Rückgänge sowohl bei den MPUs als auch bei den Verkehrstherapien durch die EU-Rechtsprechung nicht so dramatisch sein werden, wie ich ursprünglich angenommen habe. Hinzu kommt, dass der Verfolgungsdruck der deutschen Behörden vielen Betroffenen den scheinbar problemlosen Weg vergällen wird - selbst wenn dies zu Unrecht passiert. **Und nicht zuletzt: Eine gute Maß-**

nahme und eine MPU kosten zusammen auch nicht mehr als 1.500 Euro – das ist die realistische Größenordnung für einen einigermaßen sicher zu erlangenden EU-Führerschein.

AG „Verkehrspsychologische Therapie“

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Seit nunmehr einem Jahr arbeitet eine hochrangige Arbeitsgruppe, die vom BNV auf Anregung von Prof. Dr. Schubert einberufen wurde, um eine Art Definition von Verkehrstherapie oder „Verkehrspsychologischer Therapie“ zu erarbeiten. Ziel ist eine Veröffentlichung der Festschreibungen im Kommentar zu den Begutachtungsleitlinien.

Der Arbeitsgruppe gehören zur Zeit an: Prof. Dr. Egon Stephan, Prof. Dr. Peter Schlottke, Prof. Dr. Reschke, Dr. Bernd Rothenberger, Dr. Karl-Friedrich Voss, Dr. Hans-Joachim Hellwig, Dr. Joachim Seidl, Anita Müller, Rüdiger Born und Jörg-Michael Sohn. Die Arbeitsgruppe hat sich inzwischen 7 mal getroffen und konstruktiv und kontrovers, leidenschaftlich und intellektuell darüber diskutiert, was unter „Verkehrspsychologischer Therapie“ (diese Bezeichnung ist inzwischen Konsens) zu verstehen ist. Deutlich ist dabei geworden, dass es in vielen Kernaussagen eine gemeinsame Sichtweise von Praktikern und Wissenschaftlern, Vertreter verschiedener Therapierichtungen, Psychotherapeuten und Gutachtern gibt – und ebenso, dass es viele klärungsbedürftige Punkte gibt. Als Mitglied der Arbeitsgruppe will ich keine Ergebnisse vorab nach außen tragen, möchte aber doch auf diese wichtige im Hintergrund laufende Arbeit am inhaltlichen Konsens hinweisen. In Bezug auf viele Themen wurde weitgehende Einigkeit erzielt: Begriffsdefinition, Abgrenzung zur „normalen“ Therapie, Unterscheidung Normverstöße und Krankheitswert, Qualifikationsanforderungen, Orientierung an Verkehrssicherheit, Anforderungen an Qualitätssicherung.

Ich hoffe, in einer der nächsten Ausgaben über den Abschluss dieses langen Diskussionsprozesses in Form eines veröffentlichten Papiers berichten zu können. Die Arbeitsgruppe zeigt jedenfalls, dass es in Deutschland eine wachsende Einigkeit darüber gibt, was konstitutive Elemente einer verkehrstherapeutisch orientierten Einzel- oder Gruppenmaßnahme sind und dass es gelingt, konsensorientiert mit Vertretern verschiedener Richtungen zu diskutieren.

Wirksamkeit therapeutischer Einzelmaßnahmen

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

In den letzten Jahren sind eine Reihe von Veröffentlichungen über die Rückfallquoten von verkehrstherapeutischen Einzelmaßnahmen erschienen, die sich zu einem angesichts der unterschiedlichen Ansätze erstaunlich homogenen Bild verdichten: Bei Alkoholtätern liegt die Rückfallquote – gemessen am Kriterium der Legalbewährung bei gut 3% innerhalb von 3 Jahren! Eine Einschätzung dieser Tatsa-

che habe ich in meiner Präsentation für den BNV auf dem fit-to-drive-Kongress 2006 in Berlin versucht, auf dem der folgende Artikel beruht.

Betrachtet man die momentanen Versuche, eine Verkehrspsychologie in und für ganz Europa zu etablieren, dann wird deutlich, da dass der Versuch, Elemente eines europäischen Systems der Förderung und Begutachtung von Fahreignung zu beschreiben, klare Definitionen, Beachtung von Rahmenbedingungen und eine präzise Darstellung konkreter Praxis in den einzelnen Ländern erfordert. Dies kann anhand von therapeutisch fundierten Einzelmaßnahmen für verkehrsauffällige Kraftfahrer verdeutlicht werden. Die in Deutschland entwickelte Verkehrstherapie, inzwischen „Verkehrspsychologische Therapie“ genannt, eignet sich als beachtenswertes, aber nicht verbindliches Modell für andere Länder – also das, was im europäischen Diskurs „best practice“ genannt wird.

Als Rahmenbedingungen prägen die Leitlinien einer europäischen Verkehrspolitik den Bereich auch verkehrstherapeutischer Maßnahmen. Diese Leitlinien sind beispielhaft im Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010“ beschrieben. Die Erreichung der dort genannten Ziele erfordern den theoriegeleiteten, diagnostisch fundierten und evaluierten Einsatz verschiedener Maßnahmen auf baulicher, fahrzeugtechnischer, rechtlicher, medizinischer und sozialwissenschaftlicher Ebene. Verkehrspsychologie insgesamt trägt aus meiner Sicht auf allen Ebenen zur Effizienz-Steigerung bei, da Verkehr ein dynamisches System von aufeinander bezogenen menschlichen Verhaltensweisen ist – nicht ein statisches System technischer Elemente, ein Aspekt, der in der eher technisch geprägter Diskussion um Verkehrssicherheit leicht untergeht.

Neben den europäischen Zielen einer Verkehrspolitik „Freizügigkeit und Dokumentensicherheit“ ist aus verkehrspsychologischer Sicht die Verbesserung der Verkehrssicherheit die eigentlich zentrale Aufgabe. Dies ist wichtig auch im Hinblick auf die Akzeptanz einer gesamteuropäisch definierten Verkehrspolitik durch die Bürger Europas. Damit stellt sich für eine europäische Verkehrspsychologie die Aufgabe, eine sowohl juristisch als auch medizinisch-psychologisch definierte „Fahreignung“ zu verbessern. Dabei wird Fahreignung als personenbezogenes Konstrukt, verstanden: Die Summe aller Eigenschaften, Fertigkeiten und Fähigkeiten, die nötig sind, um sicher aktiv am motorisierten Straßenverkehr (als gesellschaftlich momentan wichtigstes Verkehrssegment) teilnehmen zu können.

Natürlich ist Verkehr am sichersten, wenn er überhaupt nicht stattfindet, es muss aber der individuelle und gesellschaftliche Bedarf an Mobilität einbezogen werden. Damit ergeben sich als Globalziele eines europäischen Systems der Förderung und Begutachtung von Fahreignung:

- Reduzierung von Verkehrsauffälligkeiten, (gemessen an Verkehrstopfern, Unfällen oder aktenkundigen Regelverstößen)
- Wiederherstellung individueller Mobilität,
- Einzelfallgerechtigkeit – die eher ein übergeordnetes Ziel ist.

Da sowohl die Zahl der Verkehrstoten, als auch die Zahl von Unfällen von Faktoren abhängig sind, die in den einzelnen Ländern stark differieren, bietet es sich an, als zentrales Kriterium für die Überprüfung von verkehrspsychologischen Maßnah-

men die Verringerung der (aktenkundigen) Verkehrsverstöße zu nehmen. Dahinter steht der Gedanke, dass Unfälle als Realisierung des Schädigungs-Risikos von verkehrsauffälligen Verhalten betrachtet werden können.

Damit kann verkehrspsychologische Therapie im Hinblick auf die Frage bewertet werden, wieweit sie zu den Zielen einer in Europa eingebundene Verkehrspsychologie beitragen kann. Pragmatisch gesehen können darunter alle therapeutisch fundierten Einzelgespräche (teilweise auch Gruppengespräche) gefasst werden, die von therapeutisch qualifizierten Verkehrspsychologen mit dem Ziel geführt werden, Verkehrsverstöße in Zukunft zu verhindern. Solche Maßnahmen müssen von den Betroffenen selbst bezahlt werden, dauern etwa 10-20 Therapiestunden und erfolgen häufig auf der Grundlage der berufspolitischen und berufsethischen Grundsätze der Klinischen Verkehrspsychologie.

Überträgt man die vorher aufgeführten europäischen Ziele auf solche Maßnahmen, dann zeigt sich, dass diese nachweisbar den weiter oben genannten Globalzielen gerecht werden:

Verkehrspsychologische Therapie trägt in hohem Maße zur Einzelfallgerechtigkeit bei: Sie steht grundsätzlich allen Kraftfahrern offen, auch solchen, die für standardisierte Gruppenprogramme nicht geeignet sind und es handelt sich um eine hochindividualisierte Maßnahmen.

Verkehrspsychologische Therapie führt zur Wiederherstellung individueller Mobilität: über 90% der Teilnehmer solcher Maßnahmen erhalten in Deutschland die Fahrerlaubnis zurück – im Regelfall nach einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung.

Verkehrspsychologische Therapie trägt nachweisbar zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei: Mehrere voneinander unabhängige und methodisch unterschiedlich angelegte Untersuchungen der letzten Jahre (IVT-Hö, BNV, PRONON) kommen übereinstimmend auf Rückfallquoten bei alkoholauffälligen Kraftfahrern von lediglich ca. 3,5 % innerhalb von 3 Jahren, gemessen am Kriterium der Legalbewährung. Dies liegt in der Größenordnung der Auffallenswahrscheinlichkeit bislang unauffälliger Kraftfahrer – und dies bei einer Hochrisiko-Gruppe!

Bei allen Unterschieden dieser Maßnahmen in der methodischen Ausrichtung, Einzelheiten der Evaluation, Zusammensetzung des Klientels etc. fallen doch eher die Gemeinsamkeiten der von IVT-Hö, dem BNV und PRONON durchgeführten Maßnahmen auf. Diese liegen nicht in einer einheitlichen Therapiemethode, sondern darin, dass:

- innerhalb eines ausgearbeitetes Rahmenkonzeptes therapeutisch hochindividuell gearbeitet wird,
- ein interner Erfahrungsaustausch nach dem Prinzip Lernen von den Besten stattfindet,
- die Mitarbeiter über eine Spezialisierung als Verkehrspsychologen und über eine therapeutische Qualifikation verfügen.

Diese in vielen Jahren und durch kollegialen Austausch gewachsene Verzahnung von therapeutisch und wissenschaftlich fundierten Grundstrukturen und einem hochindividualisierten Vorgehen im Einzelfall macht den Kern der Wirksamkeit solcher Maßnahmen aus.

Auch für den europäischen Bereich bedeutet dies, dass so organisierte verkehrstherapeutische Einzelmaßnahmen dazu führen, dass behandelte Kraftfahrer anschließend deutlich seltener verkehrsauffällig werden, und dass damit solche Maßnahmen einen wichtigen Baustein für ein europäisches System der

Förderung und Begutachtung der Fahreignung darstellen. Die Verkehrspsychologische Therapie ist in Deutschland in den letzten Jahren deutlich ausgebaut, methodisch untermauert und organisatorisch vernetzt worden – es fehlt aber zur Zeit immer noch ein systematischer Vergleich mit anderen europäischen Ländern wie dies auf dem ICTTP-Kongress in Bern 2000 angefangen wurde. Ich würde mich darüber freuen, wenn der nlvp einen kleinen Teil dazu beitragen würde, dass sich dies ändert.

Wer ist wer in der Verkehrspsychologie?

Diol.-Psych. Jörg-Michael Sohn

Passend zum Schwerpunkt-Thema sollen eine Reihe von Praxen und Praxis-Verbänden vorgestellt werden, die sich auf die therapeutisch orientierte Beratung verkehrsauffälliger Kraftfahrer spezialisiert haben. Die Liste ist unvollständig, subjektiv und willkürlich – Kommentare, Ergänzungen und Korrekturen sind herzlich willkommen

Eine der ältesten Einrichtungen, wenn nicht die älteste ist die IVT-Hö: German Höcher ist der eigentliche Erfinder des Begriffes „Verkehrstherapie“, er hat eigentlich (gefolgt von mir und Dr. Meyer-Gramcko) begonnen dieses Arbeitsgebiet Anfang der 80-er Jahre, zu etablieren: www.ivt-hoe.de

Quasi ein junger Ableger eines alten Hasen ist in Hessen die Einrichtung von Peter Fiesel:

www.verkehrstherapie-ivt.de

Vergleichbar lange im Geschäft, allerdings eher im Bereich von Gruppenmaßnahmen ist die Gesellschaft für Ausbildung, Fortbildung und Nachschulung AFN www.afn.de, die aber auch Einzelmaßnahmen anbietet.

Ähnliches gilt für das Institut für Schulungsmaßnahmen, das zwar historisch aus einer Einrichtung mit enger TÜV-Anbindung hervorgegangen ist, aber inzwischen einen deutlich TÜV-kritischen Kurs hat. Auch hier liegt der Schwerpunkt auf Gruppenmaßnahmen, aber auch Einzelinterventionen werden angeboten:

www.ifs-seminare.de/

Wenn wir den Bereich von Verbundsystemen, also Zusammenschlüssen von rechtlich eigenständigen und eher inhaltlich als finanziell verbundenen Praxen ansehen, ist an erster Stelle der Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen BNV zu nennen, der 1998 gegründet wurde und bundesweit ca. 80 Mitglieder an 100 Standorten vertritt. Er veranstaltet regelmäßig Kongresse und gibt die als CD erhältliche Schriftenreihe „Verkehrstherapie“ heraus:

www.bnv.de

Ein weiterer großer Praxisverbund ist Pro-NON mit etwa 30 Standorten in Deutschland. Pro-NON war die erste Psychologische Praxis in Deutschland, die nach DIN 9001 zertifiziert wurde, sie geben regelmäßig Jahresberichte heraus und veranstalten die Pro-Gresse:

www.pron-non.de

Ein eher lokaler Verbund ist die auto-MOBIL-Partnerschaft mit 8 Standorten in Baden-Württemberg:

www.auto-mobilpartnerschaft.de

Einzelpraxen mit einer größerem Informationsangebot im Internet sind in eher assoziativer Reihenfolge und ohne räumliche Gruppierung:

www.prompu.de in Herne
www.basis98.de Bamberg
www.vpp.de in Hamburg
www.psytec.de Bochum
www.grg-landau.de in Landau

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: Keine neue Ausgabe seit dem letzten nlvp. Website: <http://www.bads.de/Blutalkohol/blutalkohol.htm>

ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit: In der Ausgabe 01/2007 wird – wie im letzten nlvp kurz mitgeteilt, das Modell PASS vorgestellt. Daneben erscheint mir besonders wichtig der Artikel über das EU-Projekt DRUID, mit dem der Einfluss von Drogen, Alkohol und Medikamente auf die Verkehrssicherheit untersucht werden soll und ein Artikel von Dr. Glaser und Prof. Dr. W. Schubert über die Förderung, Erhaltung und Wiederherstellung der Mobilität älterer Kraftfahrzeugführer sowie eine ausführliche Untersuchung zur Kraftfahrerspezifischen Leistungsfähigkeit bei einer Substitutionsbehandlung. <http://www.zvs-online.de>

NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht: In der Ausgabe 02/2007 keine für die Verkehrspsychologen unmittelbaren Artikel außer zwei Urteilen zur juristischen Einschätzung von Rechtfertigungen für die Handy-Benutzung – die in der Verkehrspsychologischen Beratung interessant sein könnten. <http://rsw.beck.de/rsw/shop/default.asp?site=NZV>

zfs – Zeitschrift für Schadensrecht: kein Abo http://www.anwaltverlag.de/zeits_zfs.php

VD Verkehrsdienst: In der Ausgabe 01/2007 ist ein Artikel von Volker Kalus zu den Besonderheiten der Übergangsregelungen des § 65, Abs. 9 StVG drin, der für Fragen der Tilgung und Verwertung von Punkten für schwierige Fälle erhellend ist: www.verkehrsdienst.de (produziert bei mir aber nur rätselhafte Meldungen...)

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.

Wer den „Testknacker bei Führerscheinelverlust“ noch aus alten Zeiten (noch vor der Gemeinschaftsaufgabe mit Thomas Wagenpfeil) kennt, wird sich sicher oft gefragt haben, wer sich hinter diesem Namen verbirgt. Einige Insider wussten seit der Veröffentlichung der Neuauflage mit einiger Promotion wohl, dass sich dahinter Wolfram Heinrich verbirgt. Was aber auch mir nicht bekannt war, ist, dass er inzwischen in Italien lebt und eine interessante Hompage hat:

www.theodor-rieh.de mit einigen Informationen zu seinen Beratungsangeboten von Italien aus. Richtig interessant fand ich aber die Unterseiten:

www.theodor-rieh.de/heinrich/Strassenverkehr.html und dort vor allem den Artikel „Betrunkene fahren – aber logisch“, der inzwischen leider nicht mehr vollständig erhältlich ist. Auf eine erfrischend unkonventionelle Art wird hier dargestellt, dass es sich betrunkenen Autofahrer durchaus „rational“ verhalten können. Auch die weiteren Texte haben diesen Charakter der etwas ungewöhnlichen Sichtweise – ein Blick darauf lohnt sich allemal. Und man findet eine ganze Menge persönliche Informationen über diesen Autor, der viele Verkehrspsychologen in ihren Anfangsjahren als „Phantom“ begleitet hat.

Über den Teller- rand geblickt: England

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

In dieser Rubrik werden Informationen über die Verkehrspsychologie in anderen Ländern Europas vorgestellt. Gerade für diesen Punkt bin ich auf die Mitarbeit anderer Kollegen angewiesen, um die Vernetzung speziell von freiberuflich arbeitenden Kollegen europaweit voranzutreiben.

Da ich über keine Kontakte nach England verfüge, hier eher der Bericht eines Selbstversuches. Sinnvoll ist in der Regel, die nationale Google-Suchmaschine, in diesem Fall www.google.co.uk aufzurufen, da dies leicht ermöglicht, die Suche auf Seiten aus England einzuschränken: traffic psychology ergibt:

Eine erste Anlaufstelle sind die Seiten der IAAP, der INTERNATIONAL ASSOCIATION OF APPLIED PSYCHOLOGY: http://www.surrey.ac.uk/Psychology/Traffic_Psychology/ - die allerdings offenbar seit Jahren nicht gepflegt werden. Auch <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/> verweist unter zukünftige Ereignisse auf Athen 2006 ...

Auch die Seiten der International Conference on Traffic and Transportation Psychology www.icttp.com verweisen nur mit dem Hinweis NEW! stolz auf das Programm 2004 ...

Eine ganz locker aufbereitete Seite ist <http://www.drianwalker.com/work.html> mit einigen Aspekten von Verkehrspsychologie jenseits der Autofahrer.

Eine nächste Fundstelle ist dann die englische Übersetzung eines deutschen SPIEGEL-Artikels über eine verkehrsschildarme Stadt ...

Die Ergänzung der Suche durch „therapy“ bringt immerhin eine Seite über die Therapie von Verkehrsoffern hervor: <http://www.port.ac.uk/departments/academic/psychology/staff/title.50480.en.html>

Auch weitere Fundstellen beschäftigen sich praktisch ausschließlich mit der therapeutischen Arbeit mit Verkehrsoffern – nicht Tätern – ein offenbar durchgängiger Unterschied zu Deutschland.

Und ein letzter Versuch mit Driver Therapy ergibt dann eine interessante Seite mit einer strukturierten Anleitung für eine Art Fahrangst-Therapie:

<http://www.smartdriving.co.uk/Driving/Attitude/Phobia/Overview.htm>

Und auch weitere Fundstellen beschäftigen sich mit dieser Bedeutung von „Verkehrstherapie“.

Fazit: Wenn es öffentlich zugängliche Informationen im Internet über das gibt was wir in Deutschland unter Verkehrstherapie verstehen, dann sind sie jedenfalls nicht so leicht zu finden (auch "driver behaviour modification" ergibt eher Seiten über Webcams zur Fahrerbeobachtung). Ich erinnere mich, dass es in

England Kurse eher von Sozialarbeitern für auffällige Fahrer gibt – habe aber auf die Schnelle nichts recherchieren können – für Hinweise zu diesem Thema bin ich dankbar!

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.

- Es soll von verschiedenen Seiten Versuche gegeben haben, vorab die Arbeitsergebnisse einer AG zu der Kritik an den Beurteilungskriterien zu erreichen.
- Ein prominenter Vorreiter unseres Arbeitsgebietes soll sich mit seinen Firmen in finanziellen Schwierigkeiten befinden.
- Ein Autor des nlvp sucht Klienten, die sich für eine Fernsehsendung auf dem Weg zur MPU begleiten lassen wollen:
<http://www.mpuforum.de/wbb2/thread.php?threadid=2815>
- Es sollen erste Zwischenergebnisse aus der Evaluation der Verkehrspsychologischen Beratung vorliegen, die aber als geheime Staatssache behandelt werden.
- Nach dem großen Erfolg ihrer Kreditfinanzierung für MPU und Beratung www.tuv.com/de/kreditfinanzierung.html soll es Überlegungen beim TÜV Rheinland geben, eine Aktion zu starten: „Kauf 2 nimm 3 – jede dritte MPU von Ihnen bei uns ist umsonst!“
- Ein großer Träger aus dem Suchtberatungsbereich bietet zur Zeit freiberuflichen Kollegen eine Lizenz für Maßnahmen mit Rechtsfolgen an.
- Für das europäische DRUID-Projekt sind eine Reihe von Praxen angefragt worden, wieweit sie nach Qualitätsmanagement-Systeme arbeiten.

Bereich) und zum zweiten nach meinem Informationsstand auch dieser Kongress zur der wachsenden Anzahl derjenigen gehört, bei denen nicht mehr ein offener call for papers erfolgt, sondern bei denen eine kleine Vorbereitungsgruppe Referenten und Themen eher unter berufspolitischen als unter fachlichen und wissenschaftlichen Gesichtspunkten zusammenstellt.

Ausblick auf die nächste Ausgabe 25.03.2007

Die nächste Ausgabe des „Newsletters Verkehrspsychologie“ (nlvp) ist geplant für den 25. März 2007 (wie immer ohne Gewähr ...). Schwerpunktthema werden die MPU und Beurteilungskriterien sein, spezielle Themen:

- Hintergrund der MPU
- Sensitivität und Spezifität der Diagnose „Rückfall zu erwarten“
- Gutachter-Proband-Interaktion unter therapeutischen Gesichtspunkten
- Kritische Anmerkungen zu den Beurteilungskriterien
- Qualitätssicherung und Gesprächsführung
- Positive Definition von Fahreignung
- Zeitschriftenübersicht
- Über den Tellerrand geblickt - Österreich
- Aus dem Netz gefischt
- Szenegeflüster
- Kongresse

Kongresse

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

An dieser Stelle wird in den nächsten Ausgaben regelmäßig ein Hinweis auf interessante Kongresse mit Daten und Programminweisen erscheinen.

Der Kongresshinweis erfolgt in dieser Ausgabe mit gemischten Gefühlen: Einer der im Grunde genommen für Verkehrspsychologen interessantesten Kongresse in nächster Zeit sind die 5. St. Galler-Tage 2007 am 12. und 13.04. 2007 in St. Gallen in der Schweiz:

www.verkehrspsychologie.ch/

Auch das Programm hat den vielversprechenden Schwerpunkt Drogenauffälligkeiten. Die gemischten Gefühle rühren daher, dass zum einen wieder nur die Diagnostik von den Themen und den Referenten vertreten ist (niemand aus oder zum therapeutischen