

nl

newsletter

Nr. 1/2008

verkehrspsychologie

vp

Schwerpunkt „Rückblick und Perspektiven“

Themen: Editorial + Ergebnisse des 46. Deutschen Verkehrsgerichtstages + Generalanwalt plädiert für Modifizierung der Linie des EuGH beim Führerscheintourismus + Bausteine für eine Verkehrspsychologische Beratung + **Das Fallbeispiel:** Verkehrstherapie bei Methadon-Substitution + Rezension "Mann et al.: Jugendliche und Suchtmittelkonsum" + **Kurz-Nachrichten** + Zeitschriftenübersicht + Aus dem Netz gefischt + Szenegeflüster + Kongresse

Dies ist die erste Ausgabe des zweiten Jahrgangs, Infos: www.nlvp.de – Einzelabo 20,-- Euro für 6 Ausgaben

Editorial

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



Liebe LeserInnen,

Mit dieser Ausgabe geht der nlvp in das zweite Erscheinungsjahr. Wie im letzten nlvp dargestellt, ist die Erscheinungsweise auf zweimonatlich umgestellt worden. Zudem gibt es nun ein Firmenabo, um Abonnenten die legale Weitergaben des nlvp an Mitarbeiter, Kollegen etc. zu ermöglichen. Inhaltlich sind zwei neue Rubriken hinzugekommen: Das Fallbeispiel und Kurznachrichten.

Dieser nlvp erscheint gegenüber der ursprünglichen Ankündigung mit Verspätung von einer guten Woche. Dies ist einer Erkrankung von mir geschuldet, die meine Zeitplanungen verschoben hat - gibt aber Gelegenheit, auf die interessanten Argumentationslinien im Schlussantrag des Generalanwalts Yves Bot für den Europäischen Gerichtshof in einer Reihe von Verfahren wegen des Führerscheintourismus einzugehen und auf die aktuell geplante Veränderung der FeV und die Auseinandersetzungen darum einzugehen.

Als erstes aber finden Sie einen Bericht vom 46. Verkehrsgerichtstag mit der Zusammenfassung der wichtigsten Empfehlungen. Es folgt der Beginn einer vierteiligen Artikelreihe zu praxisorientierten Überlegungen und Hilfen für die konkrete Durchführung einer Verkehrspsychologischen Beratung zur Punktereduzierung. Damit sollen gerade Praktikern unseres Arbeitsfeldes Bausteine für die eigene Arbeit an die Hand gegeben werden, aber auch anderen Berufsgruppen deutlich gemacht werden, was in einem solchen Einzelgespräch eine Rolle spielen kann.

In der neuen Rubrik "Das Fallbeispiel" geht es als Einstieg um den Fall eines Klienten, der sich außerhalb von traditionellen Therapieprogrammen selbst um eine Methadon-Substitution gekümmert hatte, der zweite Teil folgt im nächsten nlvp. Es folgt die Rezension "Mann et al.: Jugendliche und Suchtmittelkonsum" des geschätzten Kollegen Brieler und schließlich die neue Rubrik "Kurznachrichten" mit Nachrichten aus der Diskussion um die Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung, aus der Sektion Verkehrspsychologie und zur geplanten TÜV-Fusion. Und natürlich dürfen die Rubriken Zeitschriftenübersicht, Aus dem Netz gefischt, Szenegeflüster und Kongresse nicht fehlen.

Dabei werden Sie feststellen, dass die Zeitschriftenübersicht ausführlicher geworden ist. Dies liegt zum einen am zweimonatlichen Erscheinen aber auch daran, dass ich mich bemühe, die wesentlichen Aussagen wichtiger Artikel stärker darzustellen, um eine Auswahl der ihnen lesenswert erscheinenden Original-Artikel zu ermöglichen. Insgesamt ist dieser nlvp mit über 10 Seiten umfangreicher als die im letzten Jahr - ich würde mich über Rückmeldungen dazu freuen.

Wie im letzten nlvp bereits beschrieben: Das Exemplar, das Sie lesen,

ist ihr persönliches Exemplar, Kopieren und Weitergeben setzt ein Firmenabo voraus - bitte seien Sie fair, 20,-- € im Jahr sind es auch. Ich schließe mit der traditionellen Bitte um Rückmeldungen, Beiträge, Leserbriefe, Rezensionen, Kritik und allem, was den nlvp voranbringt.

Jörg-Michael Sohn

Impressum: Herausgeber, verantwortlich i. S. d. 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 2008 mit sechs Ausgaben pro Jahr als per email versandte PDF-Datei. Das Einzel-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), **das Weitergeben von Kopien ist nur nach Absprache zulässig, bzw. setzt ein Firmen-Abo voraus.**

Die Preise dafür betragen:

2-4 Exemplare: 40,-- €, 5-9 Exemplare 80,-- €, 10-19 Exemplare 150,-- €, 20-39 Exemplare 300,-- €, 40-79 Exemplare 600,-- €, 80-149 Exemplare 1.000,-- € - Alle Preise jeweils inkl. 7% MWSt. und für insgesamt 6 Ausgaben.

Die Bestellung erfolgt durch Überweisung von 20,-- € oder einen anderen Betrag 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

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

Ergebnisse des 46. Deutschen Verkehrsgerichtstages

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

An dem diesjährigen Verkehrsgerichtstag konnte ich aufgrund einer Erkrankung selbst nicht teilnehmen, die nachfolgenden Informationen beruhen auf Recherchen und Berichten Dritter. Interessant war im Vorfeld des Kongresses die vorsichtige Kritik in der Zeitschrift für Verkehrssicherheit an dem Verfahren der Erarbeitung der Arbeitsergebnisse. Dort wurde vorgeschlagen, Teilnehmern der Arbeitskreise Mate-

rialien vorab zur Verfügung zu stellen, um den Informationsvorsprung der "wenigen, gut vorbereiteten Wortführer" zu verringern und die Diskussion auf eine breitere Informationsbasis zu stellen.

Vor Beginn des eigentlichen Verkehrsgerichtstages fand wie üblich die Mitgliederversammlung der Akademie für Verkehrswissenschaft statt, die dieses Jahr im Zeichen einer Satzungsänderung stand, die mit grosser Mehrheit angenommen wurde. Sie bedeutet faktisch, dass die Akademie zukünftig nur noch als Ausrichter des Verkehrsgerichtstages fungiert und dies ab 2009 auch im neuen Namen des Verbandes deutlich werden wird.

Einiges Aufsehen erzeugte dann bei der Eingangsveranstaltung die Position des Präsidenten der Akademie, Kay Nehm, der meinte, die Zeit für ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen sei allmählich reif, da die Stimmung in der Bevölkerung angesichts steigender Kraftstoffpreise und „des alltäglichen Chaos auf unseren Straßen“ wackele. Damit könnte sich eine Trendwende anbahnen, nachdem seit vielen Jahren immer wieder Versuche, den Verkehrsgerichtstag ein Tempolimit fordern zu lassen, mit teilweise knappen Mehrheiten gescheitert waren. Auch dieses Jahr argumentierten die Kraftfahrerverbände vehement gegen ein Tempolimit - Kay Nehm, forderte Gegner des Tempolimits auf, sich einer offenen Diskussion zu stellen. Es fehle an wissenschaftlichen Untersuchungen, und die Argumente bewegten sich "emotionsgeladen im seichten Wasser individueller Glaubensüberzeugungen zwischen sportlichem Anspruchsdenken auf der einen und steuer- und vermögensrechtlichen Neidkomplexen auf der anderen Seite".

Die Ergebnisse der Arbeitskreise waren wie immer sorgfältig abgewogen und formuliert. Die gesamten Empfehlungen der AKs finden Sie unter www.deutsche-verkehrsakademie.de/pdf/Empfehlungen_2008.pdf, im folgenden die für unsere Arbeitsbereiche wichtigsten Ergebnisse aus meiner Einschätzung:

AK 1 (Personenschadensmanagement) plädierte für eine Ergänzung der Sozialversicherungsleistungen durch ein privat organisiertes Reha-Management, also bei der Betreuung der Wiedereingliederung. Voraussetzung sei die Unabhängigkeit des Reha-Managers durch ein Code of Conduct (<http://www.reha-aktiv.de/unternehmen/Beirat/index1.html>)

AK 2 (Psychische Schäden durch Unfallfolgen) sieht diese als eigenständige Gesundheitsschädigung, die grundsätzlich schadensersatzpflichtig sein können, aber schwer objektivierbar seien. Es wird für geeignete standardisierte Verfahren plädiert, um Simulation auszuschließen - leider aber nur mit Hinweis auf ärztliche, nicht psychologische Gutachten. Für solche Gutachten sollen Vorgaben entwickelt werden, die auch eine Orientierung für eine Schadensregulierung bieten können. Einem konstruktiven Zusammenarbeiten aller Beteiligten wird - was nur unterstrichen werden kann - auch therapeutischer Wert für die Betroffenen zugesprochen. Aus meiner persönlichen Einschätzung könnte sich hier durchaus ein interessantes Arbeitsfeld für Verkehrspsychologen auf tun - gerade bei einer psychotherapeutischen Zusatzqualifikation.

AK 3 (Verkehrssanktionen in der EU) begrüßte grundsätzlich die Schaffung eines grenzübergreifenden Rechtsraumes auch für Geldsanktionen für Verkehrsdelikte, forderte aber effektiven Rechtsschutz, u. a. durch Schriftverkehr in deutscher Sprache und Beachtung grundgesetzlich garantierter Prinzipien. Bei Verletzung dürfe keine Vollstreckung erfolgen. Notwendig sei ein europaweiter Austausch von Halter- und Fahrerdaten, eine generelle Halterhaftung sei aber abzulehnen.

AK 4 (Das neue Versicherungsvertragsgesetz) begrüßte die anlassbezogene Beratungspflicht und forderte die rasche Verwirklichung des elektronischen Zulassungsverfahrens. Zudem sprach er sich für differenzierte Regelungen für grobe Fahrlässigkeit aus, bei alkohol/drogenbedingter Fahrtüchtigkeit solle aber eine Kürzung der Entschädigung auf Null erfolgen. Die Regressbegrenzung soll stets gelten für den nach der Quotelung verbleibenden Anteil.

AK 5 (Fuhrparkmanagement) wies auf die vielfältigen Pflichten von Haltern hin, die an einen Fuhrparkverantwortlichen delegiert werden können. Die Kontrolle von Führerscheinen der Fahrer dürfe nicht über-

spannt werden. Bei erheblichen Verstößen werden zunehmend gewinnabschöpfende Geldbußen verhängt, die existenzgefährdend sein können und deren Angemessenheit deshalb genau geprüft werden muß.

AK 6 (Unfallkommissionen als Instrument der Verkehrssicherheitsarbeit) sieht diese als wichtiges Instrument und empfiehlt die Aufnahme in die StVO, die Beteiligten müssen sich aber qualifiziert fortbilden. Dazu seien zentrale Anlauf- und Koordinationsstellen in den Ländern erforderlich. Grundlage einer effektiven Arbeit sei eine umfassende Datenbank aller Unfälle.

AK 7 (Die Belastbarkeit des Fahrzeugführers) beschäftigte sich ausgiebig mit dem Vordringen von FIS (Fahrer-Informationssystemen) und FAS (Fahrer-Assistenz-Systemen) und deren "Nebenwirkungen" in Form von ablenkenden visuellen Spielereien, Unterhaltungsfunktionen und verbotenen Funktionen wie Warnungen vor Verkehrsüberwachung. Der AK forderte vor allem weitere Forschungen über die Relevanz solcher fahrerfremden Tätigkeiten als Grundlage für die Ausgestaltung eines Verbotes von Geräten mit ablenkender Wirkung und eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit zu diesem Thema. Auch in diesem AK wurde zwar die Berücksichtigung verkehrspsychologischer Erkenntnisse gefordert, die Einbeziehung von Verkehrspsychologen aber nicht thematisiert.

AK 8 (Maßnahmen der Schifffahrt zum Klima- und Emissionsschutz) plädierte für eine deutliche Senkung von Emissionen und forderte eine weltweite Abkehr von der Verwendung von Schweröl. Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich für internationale Bemühungen in dieser Richtung einzusetzen, notfalls erst einmal im Rahmen der EU. Auch lokal mögliche Lösungen (Umweltschutzzonen) sollten vorangetrieben werden.

Insgesamt war der diesjährige Verkehrsgerichtstag weniger von verkehrspsychologisch relevanten Themen geprägt als früher in der Vergangenheit. Langfristig wird es wichtig sein, über die Beteiligung bei der Vorbereitung frühzeitig für die Einbeziehung von Verkehrspsychologen zu werben. Möglichkeiten sind zum Beispiel über die korporative Mitgliedschaft des Berufsverbandes BNV gegeben.

Generalanwalt plädiert für Modifizierung der Linie des EuGH beim Führerscheintourismus

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn

Beim Europäischen Gerichtshof sind bekanntlich eine Reihe von Verfahren abhängig, bei denen es um deutsche Kraftfahrer geht, die dagegen klagen, dass deutsche Behörden mit unterschiedlichen Argumentationen einen von ihnen im Ausland erworbenen EU-Führerschein nicht anerkennen. Nun ist vom Generalanwalt Yves Bot eine Schlussantrag für mehrere dieser Verfahren (Wiedemann, Funk, Zerche, Schubert, Seuke) erschienen, der sich mit der grundlegenden Frage befasst "ob ein Mitgliedstaat es ablehnen kann, die Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins anzuerkennen, wenn dem Inhaber dieses Führerscheins im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats die Fahrerlaubnis entzogen und ihm für die Zwecke der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis das Bestehen eines medizinisch-psychologischen Tests zur Auflage gemacht wurde." Auch wenn dies nur eine Stellungnahme für das entscheidende Gericht hat, hat diese erfahrungsgemäß einen hohen Stellenwert. Der Text ist zu finden, wenn man in der Suchmaske unter <http://curia.europa.eu/juris/cgi-bin/form.pl?lang=de> eingibt Sachgebiet=Niederlassungsfreiheit (unter dem Thema läuft es!!!) und Schlussanträge - der direkte Link ist unhandlich lang.

Bemerkenswert ist, dass sich hier eine Abkehr von der bisherigen Argumentationslinie abzeichnet, die ja dadurch gekennzeichnet war, dass in aller Regel der Freizügigkeit und der bedingungslosen gegenseitigen Anerkennung der EU-Führerscheine Vorrang vor deutschen Bedenken eingeräumt wurde. Nun zeichnet sich eine andere Linie ab, begründet dadurch, dass ausdrücklich auf die Zielsetzung der Sicherheit Bezug genommen wird, nicht nur auf die der Freizügigkeit. Es wird die bisherige Auffassung der Kommission (bedingungslose gegenseitige Anerkennung von EU-Führerscheine ohne eigene Prüfberechtigung des Aufnahmelandes) referiert, um dann fortzufahren:

42. Ich teile die Auffassung der Kommission nicht, und zwar aus folgenden Gründen.

43. Die Richtlinie 91/439 verfolgt zwei Ziele, nämlich zum einen die Sicherheit zu gewährleisten und zum anderen die Freizügigkeit zu erleichtern, ohne dem einen Ziel größere Bedeutung beizumessen als dem anderen, was von niemandem bestritten wird, da es ganz unvorstellbar ist, dass die Freizügigkeit von Personen auf Kosten ihrer Sicherheit erleichtert werden könnte."

Wobei anzumerken ist, dass das "Unvorstellbare" durchaus die bisherige Linie der Kommission und des EuGH war und diese immer streng formaljuristisch und nicht, wie hier, moralisch argumentierten.

Zum anderen aber wird aus der Führerscheine-Richtlinie, aus der bisher die uneingeschränkte Verpflichtung zur gegenseitigen Anerkennung abgeleitet wurde, nun die Berechtigung für deren Einschränkung abgeleitet:

10. Die Richtlinie 91/439 sieht insbesondere vor, dass Bewerbern oder Fahrzeugführern, die von Alkohol oder psychotropen Stoffen abhängig sind, eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden darf.

11. Die Nrn. 14.1 und 15.1 des Anhangs III dieser Richtlinie bestimmen nämlich:

„Bewerbern oder Fahrzeugführern, die alkoholabhängig sind oder das Führen eines Fahrzeugs und Alkoholenuss nicht trennen können, darf eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden. ...“

Es wird dann in Bezug auf die strittigen tschechischen Führerscheine das entsprechende tschechische Gesetz zitiert und konzipiert, dass im Normalfall eine Standarduntersuchung durch einen Arzt ausreiche, um die in der Führerscheine-Richtlinie genannten Mindestvoraussetzungen der körperliche Eignung zu überprüfen. Aber:

53. Hingegen glaube ich, dass eine gründlichere Untersuchung der gesundheitlichen Fahrtauglichkeit vorgenommen werden muss, wenn beispielsweise, neben dem vorgenannten Fall, der Inhaber der Fahrerlaubnis einen Unfall verursacht hat, nachdem er Drogen oder Alkohol zu sich genommen hatte, und ihm deshalb die Fahrerlaubnis entzogen wurde oder wenn es notorisch ist oder bestimmte Verhaltensweisen darauf hindeuten, dass diese Person wahrscheinlich von diesen Stoffen abhängig ist.

Auch hier wird an der Formulierung "Ich glaube" deutlich, dass die Argumentation eher den Charakter eines Appells als den einer juristisch zwingenden Beweisführung hat. Es wird dann noch einmal anhand der bisherigen Urteile klar die grundlegende Rechtsposition bekräftigt:

64. Im Übrigen hat der Gerichtshof in diesen beiden Urteilen ausgeführt, dass die Verpflichtung zur gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine in der Richtlinie 91/439 klar und unbeding ist und den Mitgliedstaaten keinen Ermessensspielraum in Bezug auf die Maßnahmen einräumt, die zu erlassen sind, um dieser Verpflichtung nachzukommen(13)."

Dann wird aber herausgearbeitet, dass sich die vorliegenden Fälle von hochproblematischen Kraftfahrern (einer brach seine Drogentherapie ab, nachdem er von den tschechischen Führerscheinen gehört hatte, ein anderer hatte nach kurzer Zeit mit dem tschechischen Führerscheine einen offenbar alkoholbedingten Unfall) sich von den bislang behandelten Fällen unterscheiden:

71. Heute geht es um die Entscheidung in Fällen, in denen dem Fahrerlaubnisinhaber unter Missachtung von die Fahrberechtigung beschränkenden Maßnahmen, die aufgrund seiner Alkohol- oder Drogenabhängigkeit gegen ihn getroffen wurden, von einem Mitgliedstaat ein Führerscheine ausgestellt wurde, ohne dass die in der Richtlinie festgelegten Regeln berücksichtigt wurden.

72. Die Prüfung des Sachverhalts der Ausgangsverfahren lässt eindeutig die Täuschungsabsicht der Inhaber der streitigen Führerscheine erkennen."

Es wird dann ganz interessant argumentiert, dass das Wohnsitzerfordernis über einen längeren Zeitraum zwar ein scheinbar rein formales sei, welches für sich genommen keine Abkehr vom Anerkennungsprinzip rechtfertige, es sei aber ein wichtiges Detail, weil es dazu diene, zu ermöglichen, die notwendigen Auskünfte einzuholen und Untersuchungen durchzuführen, um das Ausmaß der notwendigen Überprüfung festzulegen. Würde dieses unmöglich gemacht oder sonst die zuständigen Behörden getäuscht, sei das Vertrauen als Grundlage der gegenseitigen Anerkennung hinfällig, ähnlich wie bei einem gefälschten Führerscheine:

84. Bei dieser ergänzenden Form der gegenseitigen Anerkennung handelt es sich meines Erachtens um eine Verpflichtung der Mitgliedstaaten aufgrund von Art. 2 Abs. 2 der Richtlinie 91/439, der ihnen auferlegt, alle zweckdienlichen Vorkehrungen zu treffen, um der Fälschung von Führerscheinen vorzubeugen. Ich sehe nämlich nicht, warum der Begriff der Fälschung nur die materielle Veränderung eines behördlichen Dokuments erfassen sollte.

85. Soll dieser Begriff nicht völlig seines Sinnes beraubt werden, muss er so verstanden werden, dass er auch die Fälle betrifft, in denen eine unehrliche Person sich durch Täuschung ein behördliches Dokument ausstellen lässt, das ihr im Gewand der Echtheit dem Anschein nach ein Recht zuerkennt, das ihr in Wirklichkeit entzogen ist."

Allerdings wird hier wiederum deutlich, dass Herr Bot eher aus seiner persönlichen Einschätzung und aufgrund des gesunden Menschenverstandes argumentiert, als juristisch stringent. Interessant ist aber, dass hier indirekt ein Spezifikum des deutschen Rechtssystems, der Fahrerlaubnis anklagt, nämlich der Unterschied zu dem diese nur glaubhaft machenden Stück Papier, dem Führerscheine - ansonsten ist in der Führerscheine-Richtlinie eben nur von dem "Führerscheine" die Rede.

Aber aus dieser Täuschungsabsicht und der Tatsache, dass zumindest in den zu entscheidenden Fällen offenbar keine eigentlich notwendige ausführliche ärztliche Untersuchung durchgeführt wurde, werden weitreichende Schlussfolgerungen gezogen:

92. Wurde vom Ausstellungsmitgliedstaat ein Test durchgeführt, dessen Niveau dem im erstgenannten Mitgliedstaat geforderten vergleichbar ist, bei dem die gesundheitliche Eignung des Fahrerlaubnisinhabers und insbesondere seine Abhängigkeit von Drogen und Alkohol überprüft wurde, muss der erstgenannte Mitgliedstaat nach meiner Meinung der gemäß Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 ausgestellten Führerscheine anerkennen.

93. Teilt hingegen der Ausstellungsmitgliedstaat dem erstgenannten Mitgliedstaat mit, dass ihm das Vorleben des Inhabers dieser Fahrerlaubnis nicht bekannt und daher keine gründliche ärztliche Untersuchung durchgeführt worden sei, die ergeben habe, dass er die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen wiedererlangt habe, halte ich den erstgenannten Mitgliedstaat ausnahmsweise für befugt, nach Art. 8 Abs. 2 und 4 dieser Richtlinie unter Berücksichtigung der erwiesenen Gefährlichkeit des Betroffenen die Anerkennung der Gültigkeit dieses Führerscheins zu verweigern."

Also: Wenn es eine der MPU "vergleichbare" Untersuchung gab, muss der FS auch ohne deutsche MPU anerkannt werden. Wenn es definitiv keine gab, dann kann "ausnahmsweise" die Anerkennung versagt werden. Interessant ist natürlich die Frage, was passiert, bis diese in Punkt 93 genannte Auskunft vorliegt, wenn also weder die eine noch die andere Möglichkeit eindeutig zutrifft:

108. Meiner Meinung nach ist der kontrollierende Mitgliedstaat bis zum Erlass der Entscheidung des Ausstellungsmitgliedstaats berechtigt, den streitigen Führerscheine durch eine Maßnahme einzuziehen, die hier den Charakter des notwendigen Schutzes Dritter annimmt.

109. Es wäre meines Erachtens nämlich unvorstellbar, dass der kontrollierende Mitgliedstaat erst dann zum Handeln berechtigt wäre, wenn ein weiterer Unfall verursacht oder eine weitere Zuwiderhandlung begangen würde."

Also pointiert zusammenfasst: Wenn ein anderes EU-Land in kritischen Fällen keine gründliche Untersuchung vornimmt, muss Deutschland dessen Führerscheine nicht anerkennen und kann die Anerkennung bis zur Klärung der Frage aussetzen - oder in der Formulierung der Zusammenfassung:

"Art. 1 Abs. 2 und Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerscheine sind so auszulegen, dass sie es einem Mitgliedstaat nicht verwehren, die Anerkennung der Gültigkeit eines von einem an-

deren Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins zu verweigern, wenn dem Führerscheininhaber im erstgenannten Mitgliedstaat die Fahrerlaubnis mit der Begründung entzogen wurde, dass er unter Alkohol- oder Drogeneinfluss ein Kraftfahrzeug geführt hat, die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis in Anbetracht der von ihm ausgehenden Gefahr vom Bestehen eines medizinisch-psychologischen Tests abhängig gemacht wurde und im Ausstellungsmitgliedstaat kein Test durchgeführt wurde, dessen Niveau dem des im erstgenannten Staat geforderten vergleichbar ist.

Im Übrigen sind Art. 1 Abs. 2 und Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 so auszulegen, dass sie es einem Mitgliedstaat nicht verwehren, vorläufige Maßnahmen zu ergreifen wie die Aussetzung der Fahrerlaubnis während der Zeit, in der der Ausstellungsmitgliedstaat die Voraussetzungen für die Erteilung dieser Fahrerlaubnis prüft, wenn der Inhaber dieser Fahrerlaubnis ein potenziell gefährliches Verhalten zeigt."

Mit dem letzten Ansatz wäre nach meiner Einschätzung verbunden, dass die bisherigen Nutzungsuntersagungen zumindest auf eine bessere EU-rechtliche Grundlage gestellt werden - wenn das Urteil denn so ergeht: Im Gegensatz zu einigen Pressemeldungen über diesen Schlussantrag handelt es sich nicht um eine Entscheidung, sondern eher um eine Art Plädoyer für die anstehende Entscheidung des EuGH. In der Vergangenheit ist der EuGH den Anträgen des Generalanwaltes häufig gefolgt, ob dies bei dieser erkennbar von der bisherigen Linie abweichenden Stellungnahme ebenfalls der Fall sein wird, bleibt abzuwarten. Spannend wird die Frage, welche Elemente und welche Argumentationslinie das Gericht übernehmen wird. In Internetforen (<http://217.151.149.5/fahrerlaubnisrecht/viewtopic.php?t=4222&start=0&sid=abc17e5b574434de09a6d8bb32413f36>) wird zudem heftig debattiert, wie auch dieser Antrag einzuschätzen ist - auf der einen Seite wird die unbedingte gegenseitige Anerkennung gestärkt und die Hilfskonstruktion des fehlenden Wohnsitzes für sich genommen verworfen, auf der anderen Seite wird erstmals deutlich ein Ausnahme von der Anerkennungspflicht juristisch für begründet erklärt.

Nicht übersehen werden darf aber auch, dass die Begründung Argumente für die Befürwortern einer Ausdehnung der MPU auf ganz Europa enthält. Auch wenn es höchstens in Ansätzen (Österreich, Spanien) eine der deutschen MPU vergleichbares Instrument in anderen Ländern gibt, lässt sich aus dem Antrag eher eine Tendenz herauslesen, eine gründlichere als eine ärztliche Routineuntersuchung zumindest für die Fälle schon vorher (irgendwo in Europa!) auffällig gewordener Kraftfahrer zu fordern - und zwar mit Verweis auf die Anforderungen laut EU-Führerscheinrichtlinie. Damit wird die deutsche MPU zwischen den Zeilen eher als Modell, denn als systemfremde Ausnahme interpretiert: Es darf (nach EU-Richtlinie, nicht nach deutschem Recht!) niemand in der EU die FE erhalten darf, der Probleme mit Alkohol oder Drogen hat (konkretisiert als Abhängigkeit oder nicht trennungsfähiger Genuß) - wenn ein Staat trotzdem erteilt, dann hat dieser Staat zumindest dann gegen seine EU-Verpflichtung verstoßen, diesen Hinderungsgrund zu überprüfen, wenn es in der Vergangenheit (Trunkenheitsfahrt in Deutschland!) Anlass zur Vermutung gab, dass Ungeeignetheit im Sinne der Führerscheinrichtlinie vorlag - in solchen Fällen ist eine der MPU vergleichbare Prüfung erforderlich.

Der nlvp wird weiter über die Entwicklung berichten.

Bausteine für die Verkehrspsychologische Beratung - Vor Beginn

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Die Verkehrspsychologische Beratung (VB) ist zwar eine Dienstleistung, die seit nunmehr fast 10 Jahre existiert, es gibt aber wenig organisierten Erfahrungsaustausch über die konkrete Durchführung, angebotenen Fortbildungen legen den Wert eher auf den rechtlichen Rah-

men, die Evaluation hat offenbar keine veröffentlichbaren Ergebnisse gebracht, und der Leitfaden ist seit vielen Jahren nicht überarbeitet. Deshalb habe ich mich entschlossen, aus meinen Erfahrungen aus über 9 Jahren einige praxisorientierte Checklisten und Bausteine zusammenzustellen. Im ersten Teil geht es um die formalen Voraussetzungen und das Marketing, also die Aktivitäten vor der 1. Sitzung.

Allgemein bekannt ist die Tatsache, dass die Berechtigung zur Durchführung einer punkteabzugsrelevanten Beratung die amtliche Anerkennung nach § 71 FeV voraussetzt. Es sei aber noch einmal darauf hingewiesen, dass dies eine personenengebundene Anerkennung ist - sollten also Listen von Straßenverkehrsämtern kursieren, in denen behauptet wird, die VB würde vom TÜV, Dekra o. ä. (oder gar nur von diesen) durchgeführt, empfehle ich, ein Schreiben an das Straßenverkehrsamt mit Hinweis auf die gesetzlichen Bestimmungen zu schicken - es tauchen immer mal wieder solche Fälle auf. Vereinzelt sind in der Vergangenheit sogar Heilpraktiker rechtswidrig in solche Listen übernommen worden. Das einzig relevante Register ist das von der Sektion Verkehrspsychologie geführte: <http://www.bdp-verkehr.de/register/neu/suchep.php> - es lohnt sich immer, den eigenen Eintrag und den der Konkurrenz vor Ort über die PLZ-Sortierung zu überprüfen.

Die Aufrechterhaltung der Anerkennung - oder genauer der Verzicht des BDP, den zuständigen Landesbehörden Tatsachen zu melden, die eine Aberkennung der Anerkennung zur Folge haben können - ist ein immer wieder umstrittenes Gebiet, als freiberuflicher Verkehrspsychologe ist man momentan auf der sicheren Seite, wenn man sich an die Formula des real existierenden BDP-Systems hält. Dies bedeutet vor allem, alle zwei Jahre (der Zeitpunkt ist von der Erstanerkennung abhängig) den Antrag auf Aufrechterhaltung der Verlängerung zu stellen und davon unabhängig, jeweils bis Ende Januar den Jahresbericht über die Beratungen des abgelaufenen Jahres einzureichen. Die genauen Bestimmungen finden sie im Leitfaden: <http://www.bdp-verkehr.de/service/berater/index.html>

Es gibt keine Vorgaben über die Entgelt für die VB, regional etwas unterschiedlich hat sich aber nach meinen Eindrücken ein Preisniveau von etwa 300,- Euro eingependelt. Nach übereinstimmender Einschätzung aller mir bekannten Stimmen ist diese Dienstleistung mehrwertsteuerpflichtig, es sollte also auch im Vertrag so ausgewiesen werden (bei 300,- € also "inkl. 19% MWSt = 47,90 €"), um Probleme zu vermeiden. Nach meinen Erfahrungen lohnt es sich nicht, über den Preis in Konkurrenz zu gehen, ich habe die Erfahrung gemacht, dass Interessenten, die als erstes fragen "Wieviel kostet es bei Euch?" meist nicht die unkompliziertesten sind, ich versuche diese inzwischen nicht mehr, zu gewinnen.

Das wichtigste Akquise-Instrument sind die Listen der Straßenverkehrsämter, dass diese den eigenen Namen und die korrekte Anschrift enthalten, ist unverzichtbar, aber erfahrungsgemäß schwer durchzusetzen, in Hamburg verwenden die Behörden trotz mehrfacher Proteste immer noch Listen, die völlig veraltet sind. Daneben kann es lohnend sein, die Fahrschulen, die Aufbaueminare durchführen, von dem eigenen Angebot zu unterrichten, da vor jeder VB ein solcher Kurs durchgeführt werden muss und damit dort potentiellen Kunden sitzen. Allerdings werden solche Kurse von einer konkreten Fahrschule oft nur in größeren Abständen durchgeführt (Rotationsverfahren), so dass eine Werbung relativ breit gestreut werden muss. Ein Eintrag in den Gelben Seiten unter "Verkehrspsychologie" ist überlegenswert, da Interessierte eine Verkehrspsychologen in der völlig willkürlichen Kategorisierung der Gelben Seiten im Bereich von psychologischen Dienstleistungen kaum jemals selbst finden. Zunehmend wichtig wird eine Internetpräsenz, da bei vielen Klienten eine übliche Suchanfrage an Google lautet "Hamburg Verkehrspsychologe" oder entsprechendes. Werden Sie gefunden?

Der Mustervertrag im Leitfaden ist laut Punkt 1.4.2. des Leitfadens inhaltlich verbindlich, d. h. er kann in einzelnen Punkten angepasst werden. Ich habe ihn um meine personenbezogenen Angaben, das Entgelt und vor allem um eine Regelung über Ausfallgebühren ergänzt und auf eigenem Briefpapier ausgedruckt. Diese Ausfallgebühr ist aus meiner Sicht sinnvoll und durch den Leitfaden gedeckt, da die Frage, was eine Sitzung ist, interpretationsbedürftig ist - eine vereinbarte, eine nicht ab-

gesagte, eine verschobene? Nach meinen Erfahrungen gibt es immer mal wieder Fälle, in denen ein Klient kurzfristig verhindert ist (Krankheit, Montagetätigkeit, Fernfahrer) - ich halte es nicht für gerechtfertigt, dann keine Chance zu bieten, die versäumte Stunde nachzuholen. Bei mir beträgt die Ausfallgebühr 50,- € inkl. 19% MWSt.

An formalen Unterlagen sollten zudem die Dokumentationsbögen (Vor- und Rückseite auf 1 Blatt!) ausgedruckt vorliegen, sowie die Teilnahmebescheinigung. Bei letzterer gibt es immer wieder Diskussionen um die Fälschungssicherheit. Ich persönlich verwende mein eigenes Briefpapier mit Farbverläufen, ein reiner Ausdruck der Vorlage aus dem Internet ist sicher nicht empfehlenswert.

Wenn potentielle Teilnehmer einer VB anrufen, gehe ich wie folgt vor: Als erstes kläre ich erst einmal, ob sie an der richtigen Adresse sind: Viele auffällige Autofahrer verstehen den Unterschied zwischen einer MPU, der Beratung im Vorfeld einer MPU, dem ASK-Kurs, einer Gerichtsverhandlung, einem ärztlichen Gutachten und der Beratung nach § 71 nicht wirklich. Ich kläre als erstes, ob es sich um ein Beratung innerhalb des FS auf Probe handelt, d. h. ob die Anrufer noch in der Probezeit sind, einen Kurs bei einer Fahrschule gemacht haben und danach wieder auffällig geworden sind - diese Fragen können meist eindeutig beantwortet werden. Dann erläutere ich ausdrücklich, dass die VB freiwillig ist und die reine Punktereduktion für diese Zielgruppe auch nicht entscheidend ist, da der FS unabhängig von der Punktwertung bei weiteren Auffälligkeiten entzogen würde, dass es also darauf ankäme, genau dieses Risiko zu senken. Wer dann das Interesse verliert, an dem habe ich kein Interesse als Kunde. Erfahrungsgemäß lesen gerade viele junge Ausländer ohne ausreichende Deutschkenntnisse die Anschreiben der Fahrerlaubnisbehörde so, dass sie die Beratung machen müssen, weil sonst der Führerschein abgenommen würde. Früher habe ich dann den telefonischen Erstkontakt fortgesetzt, aber meine Erfahrungen waren, dass ich nur konsequenzenlos Vertragsunterlagen, KBA-Formular, Infoblätter etc. verschickt habe und keine Beratung zustande kam oder spätestens in der ersten Sitzung deutlich wurde, dass es bei dieser Zielgruppe keine wirklich Motivation gab. Wer aber in der Probezeit ist, die Freiwilligkeit erkennt und dann die Entscheidung trifft, die VB zu machen, ist in der Regel dann ein sehr angenehmer und motivierter Klient.

Bei der zweiten Zielgruppe ist die Motivation meistens größer, wenn gleich vordergründiger, der typische Fall: 16 Punkte und 3 stehen zur Verhandlung an. Hier gilt es erst einmal zu klären, ob 14 - 17 Punkte vorliegen, notfalls unter Erläuterung der Regelung, dass bei Erreichen von mehr als 18 Punkten ohne entsprechenden Mitteilungen der FE-Behörde über "Fördermaßnahmen" die Herabstufung auf 17 erfolgt. Dann ist häufiger nicht bekannt, dass vor der VB ein Aufbauseminar absolviert werden muss. Ist dies nicht geschehen, empfehle ich, mit der Straßenverkehrsbehörde zu klären, ob eine gewisse zeitliche Überlappung von ASK und VB toleriert wird. Erfahrungsgemäß dauert es in einigen Regionen auch für willige und engagierte Klienten lange, einen stattfindenden Kurs zu finden, so dass Straßenverkehrsämter hier durchaus großzügig interpretieren, ob die Beendigung der VB nach Beendigung des ASK eine "Teilnahme nach der Teilnahme" ist. Das zweite formale Problem ist unter dem Stichwort "Tattags-Prinzip vs. Rechtskraftprinzip" mehrfach im nlvp abgehandelt worden, siehe dazu auf den Hinweis bei der Zeitschriftenübersicht. Ich frage grundsätzlich, ob es schwebende Verfahren gibt und weise in diesem Fall darauf hin, dass ich nicht für eine Punktereduzierung geradestehen könne, das dies eine immer noch umstrittene rechtliche Situation sei - auch wenn die Tendenz inzwischen deutlich Richtung Rechtskraftprinzip geht. Allerdings empfehle ich auch in unklaren Fällen dringend die kurzfristige Aufnahme einer VB - einerseits, um die Chancen der Einreichung einer Teilnahmebescheinigung vor Eintritt der Rechtskraft (und nur ab dann kann das Tattagsprinzip für die Punkteberechnung angewandt werden) sicherhaltshalber zu erhöhen und da meine Erfahrung ist, das FE-Behörden gerade in Grenzfällen bei ihrer Entscheidungsfindung den in einer VB-Teilnahme sichtbar gewordenen guten Willen honorieren.

Sind also im Telefongespräch die formalen Voraussetzungen geklärt und ist die Motivation für eine Teilnahme vorhanden, folgt als nächste

Abfrage die nach den zeitlichen Rahmenbedingungen. Dazu gehört in erster Linie die Frage nach einem aktuellen KBA-Auszug. Dieser darf laut Leitfaden nicht älter als 1 Monat sein und sollte vor der ersten Sitzung vorgelegt werden. Was passieren kann, muss oder darf, wenn der Klient diese Anforderung nicht erfüllt, ist umstritten (ich befinde mich über diesen Punkt zur Zeit selbst in Auseinandersetzungen mit der Sektion), nach dem Wortlaut des Leitfadens muss der Vertrag Bestimmungen über das Vorliegen enthalten, aber das Nichtvorliegen rechtfertigt nach Punkt 1.4.5 des Leitfadens nicht das Verweigern einer Teilnahmebescheinigung. In jedem Fall muss ein Nichtvorliegen des KBA-Auszuges in der Beratungsdokumentation angegeben werden. In einigen Fällen liegt der KBA-Auszug bei Anrufern bereits vor, ansonsten empfehle ich Interessenten mit Internetanschluss, ihn über die Seite http://www.kba.de/Stabsstelle/Punktsystem/rund_um_den_punkt.htm anzufordern.

Das Zusenden des KBA-Auszuges dauert nach meinen Erfahrungen ca 1-3 Wochen, in eiligen Fällen und und bei Klienten aus Schleswig-Holstein empfehle ich schon einmal, direkt in Flensburg vorbeizufahren und beim Pfortner den Auszug direkt anzufordern und gleich mitzunehmen. Dann muss geklärt werden, ob in den nächsten ca. 3-7 Wochen (1-3 Wochen bis Zugang des KBA-Auszuges und 2-4 Wochen für die Sitzungen) sowohl der Klient, also auch ich selbst Termine für eine ordnungsgemäße Durchführung frei haben. Ist dies bei mir nicht der Fall, empfehle ich an mir persönlich bekannte und geschätzte Kollegen vor Ort.

Macht der Klient einen strukturierten und zuverlässigen Eindruck, ist die Datenlage eindeutig, und hat der Klient Internetanschluss, vereinbare ich den ersten Termin mit dem Hinweis, dass er meinen im Internet verfügbaren Vertrag unterschrieben mitbringen muss, den KBA-Auszug und 300,- € und dass er sich zudem die Wegbeschreibung ansehen soll (meine Adresse finden viele Navigationssysteme nicht ...) und rechtzeitig absagen soll, wenn etwas dazwischen kommt.

Gibt es irgendwelche Fragezeichen, dann bekommt der Klient einen Brief mit Verfahrenshinweisen, meinem Beratungsvertrag, dem Formular für die Anforderung des KBA-Vertrages und einer Wegbeschreibung sowie dem Hinweis, dass ich mich nach Zusenden des unterschriebenen Vertrages und des KBA-Auszuges mit ihm in Verbindung setzen werde.

Name, Anschrift und vor allem Telefonnummer für Nachfragen oder Terminabsagen von meiner Seite, sowie Stichworte zur Vorgeschichte nehme ich in meine Datenbank auf, so das ich den Klienten vor Augen habe, wenn er noch einmal anruft. Bei dieser Gelegenheit: Neben Telefon und Computer gehört aus meiner Sicht ein Kopierer zu den unverzichtbaren Grundausstattungen einer Praxis, zumal Multifunktionsgeräte schon ab 70,-€ erhältlich sind.

Mit diesem Vorgehen sind alle Vorbereitungen für die erste Sitzung abgeschlossen. Nach meinen Erfahrungen kommt es in knapp der Hälfte der Anfragen auch tatsächlich zu einem umsatzgenerierenden Kontakt, diese Quote ist im Bereich der VB etwas geringer, da ich selbst mehr Filter vorschalte und offenbar uninteressierte Anrufer nicht in die Datenbank aufnehme.

In der nächsten Folge geht es dann um praxistaugliche Hinweise und Module für die erste von 3 Sitzungen - ich verteile die 3 Zeitstunden Klientenkontakt in der Regel auf 3 Sitzungen im Abstand von je 1 Woche.

Das Fallbeispiel: Verkehrstherapie bei Methadon-Substitution

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

In dieser neuen Rubrik sollen in Zukunft regelmäßig Fallbeispiele erscheinen. Dies können sowohl Fälle aus der verkehrspsychologischen

Therapie wie im vorliegenden Fall sein, als auch spezielle Fälle von Begutachtungen, aber auch interessante Beratungsfälle. Mein Ziel ist dabei, Fälle auszuwählen, an denen die Leser etwas für ihre eigenen Praxis lernen können, weil es seltene Fallkonstellationen sind, weil daran Probleme und Lösungsmöglichkeiten gutachterlicher Tätigkeit deutlich werden oder die ganz einfach spannende Sonderfälle im Meer der normalen Trunkenheitstäter darstellen. Die biographischen Angaben und Details der Vorgeschichte sind soweit verfremdet, dass Rückschlüsse auf reale Personen nicht möglich sind, im Zweifelsfall habe ich lieber zuviel verändert und riskiert, dass die Darstellung widersprüchlich erscheint, als eine Identifizierung zu riskieren.

Der damals gut 40-jährige Mann rief im Mai 2006 nach Vermittlung durch seine Frau bei mir an. Er besäße seit längerem keinen Führerschein, hätte ihn 1996 wegen Alkohol, Tabletten und Heroin verloren, hätte 2003 ein negatives Gutachten bei einer BfF gemacht ohne konkrete Empfehlungen, würde substituiert und wolle seinen Führerschein wiederhaben. Mit diesen Vorinformationen wurde ein Beratungstermin vereinbart. Ich musste mich dann erst einmal selbst belesen, wie die formalen Anforderungen bei Methadon-Substitution sind, wobei die verfügbaren Informationen sowohl in der Literatur, als auch im Internet sehr spärlich sind, es werden im Regelfall nur die Begutachtungs-Leitlinien zitiert, die konkrete Umsetzung dieser Anforderungen bleiben aber unklar.

Im Beratungsgespräch erschien dann ein deutlich jugendlicher als 40 wirkender, gepflegter, etwas unsicher/gehemmt wirkender Mann, der sehr offen und ausführlich über seinen Hintergrund berichtete. Schnell wurde deutlich, dass es eine sehr komplexe Vorgeschichte gab: Mehrere Trunkenheitsfahrten im niedrigen unter 1 Promille in den 90er Jahren, zum Teil in Verbindung mit Diazepam, zudem (ebenfalls zum Teil in Kombination mit Trunkenheit) mehrfaches Fahren ohne Fahrerlaubnis, eine Unfallflucht, eine Urkundenfälschung mit Betrug und schließlich eine MPU, bei der er zwar offen über eine Polytoxikomanie über eine Reihe von Jahren berichtet hatte, aber angab, der letzte Konsum von Drogen habe vor über einem Jahr stattgefunden, er habe auch nie eine Therapie gemacht. Bei einer Haarprobe fanden sich damals Kokain, Heroin, THC, Methadon, Diazepam und Hinweise auf mit Kokainkonsum vergesellschafteter Alkoholaufnahme.

In deutlichem Gegensatz zu dieser dramatischen Vorgeschichte stand der Eindruck aus dem Beratungsgespräch: Ein eher ruhig wirkender, höflicher, strukturierte Mann, der betonte, bis vor einigen Jahren immer beruflich tätig gewesen zu sein, der sehr offen über die von ihm selbst initiierte Methadonsubstitution berichtete und betonte, dass er im Hinblick auf seine vor kurzem gegründete Familie (ein Sohn war vor einem Jahr geboren) und mit Blick auf den Wiedereinstieg in den Beruf die Fahrerlaubnis wieder erwerben wolle. Es sei ihm klar, dass dies länger dauern würde und er fühle sich auch noch nicht sicher, die Methadonsubstitution zu beenden, auch wenn er in Absprache mit seinem Arzt allmählich runterdosiert würde. Insgesamt entsprach der Klient in keiner Weise dem Bild eines Ex-Junkies, das ich (und vermutlich die Leser) nach der Vorgeschichte vermutet hatte, verblüffend war für mich vor allem die glaubwürdig erscheinende berufliche Integration trotz eines über Jahre hinweg andauernden Konsums harter Drogen.

Das Ergebnis der Beratung war die Empfehlung einer über ca. ein Jahr laufenden Verkehrstherapie, begleitend zu der Substitutions-Behandlung, eine strikte Abstinenzforderung und die Vereinbarung, immer wieder nach erreichten Zwischenzielen Bilanz zu ziehen. Dabei stand für mich die grobe Reihenfolge fest, erst einmal die erreichte Drogenabstinenz zu stabilisieren, dann die Vorgeschichte zu klären, sich um das Problem Alkohol erst danach zu kümmern, die Vorgeschichte detailliert aufzuarbeiten, Perspektiven zu entwickeln und schließlich die MPU-bezogenen Fragen zu klären. Glücklicherweise war die Planung nicht stark von finanziellen Limitierungen beschränkt, das der Klient die Therapie von der vermögenden Großmutter bezahlt bekam.

In der ersten Stunde verblüffte mich dann wieder die Oberflächlichkeit, mit der der Klient die Zielsetzung der Verkehrstherapie als Vorbereitung auf die MPU definierte, die das letzte Mal negativ verlaufen sei, da er

sich nicht an alle Verkehrsauffälligkeiten erinnert habe. Die Tatsache, dass er einen damaligen massiven Konsum illegaler Drogen verleugnet hatte, die sich in der Haarprobe gefunden, hatte er offenbar ausgeblendet. Die ersten Sitzungen vergingen dann mit Beziehungsaufbau, Besprechen des Verlaufes der Substitution (unregelmäßige Drogenscreenings, Erfahrungen mit der Methadonwirkung, Besprechen von gelegentlichen Anfällen von "Suchtdruck", auslösende Bedingungen dafür etc.) und der Klärung der komplexen Vorgeschichte. Letzteres erforderte sehr viel Zeit, da die über den Anwalt angeforderte Akte sehr umfangreich war und meine übliche Arbeitsform, nämlich die Vorgeschichte zu einem graphisch dargestellten Lebenspanorama auf vier verschiedenen Ebenen (Verkehrsbereich, Schule/Ausbildung/Beruf, Privat/Familie, Alkohol) aufzubereiten, um die 5 Ebene illegale Drogen erweitert werden musste.

Um die Komplexität deutlich zu machen: Zwischen 1992 und 1997 gab es sich mit folgenden Delikte überlappende Verurteilungen wegen Heroin-Handel, Urkundenfälschung, Trunkenheitsfahrt mit Unfall bei 0,7 Promille, Fahren ohne Fahrerlaubnis, Fahren ohne Fahrerlaubnis mit Motorroller und 0,83 Promille, eine Fahrt unter Nordiazepam und 0,82 Promille, die aber offenbar nicht zu einem Fahrverbot führte und ein weiteres Fahren ohne Fahrerlaubnis, sowie Beförderungserschleichung. Bei allen diesen Delikten, Verurteilungen und Sperrfristen spielten aber ausweislich der Aktenlage BTM-Gesichtspunkte keine Rolle, auch der ursprüngliche Heroinhandel (ohne nachgewiesenen Eigenkonsum) führte damals nicht zu einem Fahrerlaubnisentzug).

Die später erfolgende MPU hatte die Drogenfragestellung entsprechend auch eher am Rande, die Fragestellung nach Alkohol und verkehrsrechtlichen Bestimmungen stand im Vordergrund der Exploration, die BTM-Fragestellung stützte sich auf eine (für die FE folgenlose) Verurteilung wegen Heroinhandels vor 11 Jahren und einen Polizeibericht (ohne Urteil!) nach dem er als Beifahrer behauptet habe sollte, er habe Heroin gespritzt. Der Klient beteuerte immer wieder, dass er jahrelang diverse Drogen genommen habe, auch über ca. 14 Jahre lang mit eher kürzeren Unterbrechungen Heroin geraucht habe - aber gespritzt habe er nie etwas, dazu habe er zu viel Angst vor Spritzen - diese Aussage habe er niemals gemacht. Es wurde aber deutlich, wie stark das reale Problem (jahrelange Heroinabhängigkeit), die offizielle Aktenlage (viele Trunkenheitsfahrten mit geringen Promillezahlen und Fahren ohne Fahrerlaubnis) und die Selbstwahrnehmung des Klienten auseinanderklafften.

Dies wurde noch dadurch verstärkt, das in der Therapie deutlich wurde, dass der Klient jahrelang parallel zu seinem Drogenkonsum beruflich erfolgreich gearbeitet hatte: Nach Abitur und Wehrdienst bei der Luftwaffe und einer abgeschlossenen Banklehre hatte er jahrelang mit einem Partner ein erfolgreiches Maklerbüro betrieben, hatte dann für eine große Spedition gearbeitet, für die er auch viel im Ausland war - in diesen Zeiten fielen die beschriebenen Delikte. Anschließend hatte er kurze Zeit eine eigene Firma, was seinem Arbeitsstil aber nicht entsprach, hatte dann noch einige Jahre in einer Import-Export-Firma gearbeitet und schließlich ein Betriebswirtstudium abgeschlossen - erst ab 2003 war er arbeitslos. Diese insgesamt über viele Jahre recht erfolgreiche und finanziell ertragreiche Berufstätigkeit ermöglichte einen Drogenkonsum, der unüblicherweise nicht alle anderen Lebensbereiche zerstörte. Der Klient beschrieb in einer Sitzung, dass er über viele Jahre seinen Drogenkonsum als "teures Hobby" betrachtet habe. Die relative Stabilität wurde offenbar auch durch weitere Faktoren begünstigt: Zum einen rauchte der Klient Heroin, was zu einer besser dosierbaren Wirkung führt, so dass die Eskalationstendenz gedämpft wurde, da eine Dosierung leichter kontrollierbar war. Aufgrund der finanzielle Situation war der Klient weder auf Beschaffungskriminalität noch auf dubiose Quellen angewiesen, so dass auch gesundheitliche Probleme ausblieben. Dazu kam, dass er bei seinen häufigen Auslandsaufenthalten immer mal wieder bewusst Abstinenzpause einlegte, um den Abhängigkeitsprozess zu verlangsamen.

In der detaillierten Analyse der Vorgeschichte wurde aber deutlich, dass diese Versuche weniger ein wirklicher Ausstiegsversuch waren, sondern eher eine bewusste Pause, um Risiken einer Abhängigkeitseskalation

zu verringern und dadurch den Dauerkonsum aufrechterhalten zu können.

Zu den stützenden Bedingungen gehörte eine relativ stabile soziale Einbindung durch eine langjährige Wohngemeinschaft mit seinem Bruder, der als Rechtsanwalt zwar auch Drogen nahm, aber in ähnlich kontrollierter Form wie der Klient. Hinzu kam, dass der Klient immer mal wieder Methadon zur Dämpfung des Suchtdruckes nahm und auch zweimal in der Vergangenheit ein "selbstgestricktes" Methadonprogramm absolvierte. Andere Drogen hatten keinen großen Stellenwert, es waren eher Einstiegsdrogen und es kam immer mal wieder ein Beikonsum von Kokain vor, aber die durchgängige Hauptdroge war gerauchtes Heroin regelmäßig in einer fast ritualisierten Form zuhause nach der Arbeit. Alkohol spielte nach den 90er Jahren eine immer mehr abnehmende Rolle, auch der frühere Konsum war eher als leichtsinniger Mißbrauch, dann als Alkoholabhängigkeit zu sehen (unbefangener Konsum, Verharmlosungstendenz gegenüber der viel härteren Droge Heroin).

Hintergrund des beschriebenen, über gut 10 Jahre laufenden Heroinkonsums war eine Familienproblematik. Der Vater war ein erfolgreicher Kieler Reeder, der die Familie patriarchalisch beherrschte und die Kinder nach der Scheidung emotional eher zu der Mutter trieb. Dies Motiv "Ich will auf keinen Fall so werden wie der Vater", vereinte die beiden Brüder im Drogenkonsum als Widerstand gegen den väterlichen Lebensstil (der dafür einen hohen Alkoholkonsum aufwies...). Interessanterweise kam das relativ stabile Lebens- und Konsummuster des Klienten an seine Grenze, als der Bruder - auch um von seiner Drogensucht loszukommen - in eine andere Stadt zog, der Klient stärker auf sich alleine gestellt die Erfahrungen machen musste, dass seine Abhängigkeit ein von ihm nie vermutetes Ausmaß erreicht hatte und die berufliche Sicherheit begann zu bröckeln (Arbeitslosigkeit). In diese Zeit fiel der Beginn einer stabilen Beziehung mit einem eigenen Kind, nachdem der Klient lange Zeit entweder keine oder Drogenbeziehungen gehabt hatte. Die Gründung einer eigenen Familie war auch der Anlass für wiederholte Anläufe zur Drogenfreiheit in den Jahren vor der Kontaktaufnahme, die aber nur kurzzeitig erfolgreich waren. Unmittelbarer Anlass für die endgültige Abstinenz war dann ein schwerer Unfall auf einem Auslandsaufenthalt, den der Klient nur knapp überlebte. Diese Erfahrung der Fragilität des Lebens in Verbindung mit der Perspektive eines drogenfreien Lebens mit eigener Familie ermöglichte den Wendepunkt, wir haben es in der Therapie auf die Formulierung gebracht: "Bis jetzt haben Sie mit Drogen gegen Ihre Ursprungsfamilie angekämpft, jetzt kämpfen Sie ohne Drogen für Ihre eigene Familie".

In den Gesprächen gelang eine zunehmende Klärung der Vorgeschichte einschließlich der Familiendynamik und der Wahrnehmung der durch die Drogen verlorenen Jahre, auch im Vergleich mit den Altersgenossen aus dem Internat, zu denen der Kontakt über alle Jahre aufrechterhalten geblieben war. Im Bereich Alkohol konnte das Risikohafte des früheren Umgangs mit Alkohol unabhängig von dem viel höheren Risiko der harten Droge Heroin herausgearbeitet werden und auch das Fahren ohne Fahrerlaubnis in die damalige Zeit der subjektiven Unverwundbarkeit ("ich kann ohne wirklich existentielle Konsequenzen Regeln brechen") eingeordnet werden. Dabei wurde aus therapeutischen Gründen anfangs nicht so viel Gewicht auf den Bereich Alkohol gelegt, da die Stabilisierung der Drogenabstinenz im Vordergrund stand. Zum Schluss der Therapie konnte der Klient aber selbst anhand seiner Erfahrungen berichten, dass einerseits Drogenabstinenzphasen früher mit erhöhtem Alkoholkonsum kompensiert wurden, andererseits aber auch Drogenabstinenz häufig unter Alkohol aufgegeben wurde. Dies führte schließlich zu einer zunehmenden Bereitschaft, die Notwendigkeit eines dauerhaften Alkoholverzichtes für sich selbst zu akzeptieren.

Nachdem dann etwa 9 Monate Drogenfreiheit durch Drogenscreenings nachgewiesen waren und die Methadondosierung auf 5 mg/Tag gesunken war, die primären Ziele also erreicht waren, ging es in der Therapie um die Planung der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis. Diese etwas komplizierten verlaufenden Schritte werden im nächsten nlvp im zweiten Teil der Fallgeschichte dargestellt.

Rezension "Mann et al.: Jugendliche und Suchtmittelkonsum"

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

Mann, K., Havemann-Reinecke, U., Gassmann, R. (2007): **Jugendliche und Suchtmittelkonsum. Trends – Grundlagen – Maßnahmen.** Freiburg i.B.: Lambertus Verlag, 228 S., 23,50 Euro.

Das vorliegende Buch resultiert aus Beiträgen eines Symposiums des Wissenschaftlichen Kuratoriums der Deutschen Hauptstelle für Suchtfragen (DHS), abgehalten im Jahr 2005 in Tutzing. Die 13 Beiträge, die alle den Konsum psychotroper Substanzen unter Jugendlichen thematisieren, wurden für diesen Band überarbeitet, und richten sich an alle im Suchtbereich Tätigen, sollen aber auch Eltern und Betroffenen das Verständnis für die Suchtmittel konsumierenden Jugendlichen ermöglichen.

Welche Beiträge sind für die verkehrspsychologische Arbeit - abgesehen von der Tatsache, dass sich aus den jungen Suchtmittelkonsumenten von heute die Auffälligen im Straßenverkehr in der Zukunft rekrutieren – interessant?

M. Laucht, Zentralinstitut für seelische Gesundheit in Mannheim, beschäftigt sich mit ‚Besondere Wirkungen des Substanzkonsums auf junge Menschen‘. Im Jugendalter beginnt die Zeit des Sammelns von Erfahrungen mit illegalen Drogen. Dies geschieht so konsequent, dass am Ende des Jugendalters 20 % als tabakabhängig und 17 % der männlichen Jugendlichen (6 % der weiblichen) als alkoholmissbrauchend bzw. alkoholabhängig diagnostiziert werden können. Binge drinking, d. h. mindestens 5 Standardgetränke bei einer Gelegenheit konsumiert, berichtet fast die Hälfte aller 16- bis 19-Jährigen. Bedenklich ist dies, weil ein früher Konsumbeginn das Abhängigkeitsrisiko erhöht und weil die legalen Drogen die Einstiegsdrogen für die illegalen Drogen sind. Der Autor berichtet im weiteren über die Folgen des Substanzkonsums im Jugendalter, über die Gesundheitsrisiken, die kognitiven und sozialen Beeinträchtigungen, die psychischen Folgeerscheinungen; und die Todesfolgen - bei Jugendlichen sind dies Verkehrsunfälle, die zu einem guten Teil alkoholbedingt sind; zudem nennt der Autor eine erhöhte Suizidalität, gewalttätiges und delinquentes Verhalten und riskantes Sexualverhalten als mit übermäßigem Substanzkonsum einhergehend. In weiterem fragt sich der Autor, ob Jugendliche eine erhöhte biologische (und/oder psychologische) bedingte Anfälligkeit für die Wirkung psychoaktiver Substanzen aufweisen. Zahlreiche Studien haben einen Zusammenhang zwischen dem Einstiegsalter des legalen Suchtmittelkonsums und dem Auftreten einer Substanzabhängigkeit belegt. Mechanismen sind aber noch nicht geklärt. Diskutiert wird zum einen ein Einfluss auf kognitive und soziale Lernprozesse des Jugendalters, wodurch die Bewältigung alterstypischer Entwicklungsaufgaben beeinträchtigt wird. Alternativ wird diskutiert, ob nicht Personen, die früh mit dem Konsum von Suchtmitteln beginnen und später ein erhöhtes Suchtrisiko aufweisen, bereits eine Anlage zur Entwicklung von Verhaltens- und Suchtproblemen haben. Entsprechend unterschiedlich müssten Präventionsprogramme konzipiert werden: Entweder Erschweren des Substanzkonsums im Jugendalter oder aber sehr zeitige Interventionen bei Kindern und Jugendlichen, die eine Disposition zu externalen Verhaltensproblemen aufweisen.

S. Tapert, University of California in San Diego, informiert über ‚Substanzgebrauch und Gehirnfunktion bei Jugendlichen‘. Die Autorin berichtet über vielfältige Studien, die Hinweise auf die Folgen eines Substanzkonsums auf Entwicklung, Funktionsweise und Leistungsfähigkeit des Gehirns geben, allerdings seien dies z. B. beim Alkohol noch Eindrücke, die durch Langzeitstudien mit mehrjähriger Beobachtungsdauer abgesichert werden müssten. Bei der Betrachtung von Jugendliche gibt

es Hinweise auf andere Einflussfaktoren sowie nachteilige Folgen für die Entwicklung von bestimmten Gehirnabschnitten sowie für Aufmerksamkeit und Lernen durch einen ausgeprägten Cannabiskonsum. Bei Ecstasy, Amphetaminen und Kokain sowie anderen psychoaktiven Substanzen wurden ebenfalls Effekte auf die Gehirnfunktion festgestellt. Obwohl die Forschungslage noch wenig konkrete Aussagen zulässt, gelte doch für junge Menschen (und ihre Eltern) die Botschaft: Je später der Konsum beginnt und je geringer der Konsum, desto besser können junge Menschen ihr neurokognitives Potential ausschöpfen.

Interessant aus berufenem Munde zu hören, dass man nichts genaues noch nicht so genau weiß ...

Das letztgesagte gilt ebenso für den Beitrag von U. Havemann-Reinecke, Klinik für Psychiatrie und Psychotherapie der Universität Göttingen, die den aktuellen Forschungs- und Behandlungsstand zu ‚ADHS und Suchterkrankungen‘ referiert. Bis zu 50 % der Patienten, die als Kinder ADHS-Symptome aufwiesen, entwickeln eine Substanzabhängigkeit insbesondere von Nikotin und Kokain. Ritalin ist das Mittel zur medikamentösen Behandlung der ADHS durch erhöhte Freisetzung von Dopamin. Eine Aktivierung des dopaminergen Systems spielt allerdings auch eine wichtige Rolle für die Entwicklung und Aufrechterhaltung süchtigen Verhaltens. Noch sei allerdings nicht geklärt, inwieweit nicht auch andere Faktoren, wie psychosoziale und umgebungsbedingte Probleme, psychiatrische Erkrankungen und deren Medikation, oder auch genetische Faktoren für das Abhängigkeitsrisiko verantwortlich sind. Die medikamentöse Behandlung im Kinder- und Jugendalter sei das Mittel der Wahl, beinhalte allerdings die Gefahr für die spätere Entwicklung einer Abhängigkeitskarriere von Suchtmitteln.

N. Scherbaum, Klinik für Abhängiges Verhalten und Suchtmedizin, Rheinische Kliniken Essen, bietet in seinem Beitrag ‚Jugend und Suchtmittel – Intervention und Therapie der Zukunft‘ einen konzentrierten Überblick. Der Autor skizziert die komplexe Symptomatik der Betroffenen und die notwendigen psychiatrischen, psychotherapeutischen und auch sozialpädagogischen Interventionen. Besonders wichtig sei es, die unterschiedlichen Hilfesysteme so zu verzahnen, dass Reibungsverluste möglichst vermieden werden, zudem seien niedrigschwellige Angebote notwendig.

K.-H. Reuband, Sozialwissenschaftliches Institut der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf, setzt sich in seinem hervorragenden Beitrag mit ‚Prävention durch Abschreckung? Drogenpolitik und Cannabisverbreitung im innerdeutschen Vergleich‘ auseinander. Die Ausführungen beruhen auf einer Untersuchung über die Auswirkungen unterschiedlicher Sanktionsandrohungen gegenüber Cannabis zwischen Orten in Bundesländern mit liberaler, mit repressiver und mit gemischter, liberal-repressiver Cannabispolitik. Obwohl es unterschiedliche Interventionsgrenzen in den jeweiligen Bundesländern gibt, wird die Entdeckung eines Cannabiskonsums allgemein für wenig wahrscheinlich gehalten und deshalb auch nicht in die Handlungsplanung einbezogen. Es gibt also keinen engen Zusammenhang zwischen lokaler Cannabispolitik und erwartetem Entdeckungsrisiko.

Allerdings werden in den repressiv ausgerechneten Bundesländern mit dem Entdeckungsrisiko mehr Sanktionen strafrechtlicher oder sonstiger Art assoziiert als in den liberalen Bundesländern. Die Wahrscheinlichkeit einer polizeilichen Registrierung, Hausdurchsuchung, Anklagen vor Gericht, Führerscheinentzug sowie Benachrichtigung von Schule oder Arbeitgeber werden höher eingeschätzt. Dies hat jedoch kein Einfluss auf die Bewertung von Cannabiskonsum und der Wahrnehmung von Gesundheitsrisiken: rund die Hälfte der Befragten in allen Städten sprach sich für eine Legalisierung von Cannabisbesitz und -erwerb aus. Probierkonsum wird als wenig gefährlich eingeschätzt, anders als der Gewohnheitskonsum von Cannabis, wo jeweils über 90 % körperliche und seelische Gefahren attribuieren. Die Befragten in den Städten ähnelten sich aber auch in der Lebenszeitprävalenz und in den Werten für den aktuellen Konsum von Cannabis. Auch für das Alter des Erstkonsums ergaben sich keine Unterschiede. Resümierend schließt der Autor, das Repressionen nicht das Mittel ist, dem eine abschreckende, generalpräventive Wirkung zukäme.

Weitere Beiträge beschäftigen sich u. a. mit "Therapieangeboten für junge Raucherinnen und Raucher" (P. Lindinger), "Psychosen und Sucht bei Jugendlichen" (O. Bilke), "Cannabis in der Pubertät: Erkenntnisse aus tierexperimentellen Untersuchungen und Humanstudien" (M. Schneider), "Beziehungen des Substanzgebrauchs und -missbrauchs zwischen Eltern und Jugendlichen" (R. Silbereisen/K. Weichold) und der "Effektivität von Verhältnis- und Verhaltensprävention" (A. Bühler/B. Schmidt).

Insgesamt ein Band mit thematisch weit gefächerten, z. T. fachlich auch fundierten Beiträgen, die im wesentlichen gut, d. h. verständlich, geschrieben sind.

Kurz-Nachrichten

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

In dieser neuen Rubrik werden in Zukunft Meldungen und Kommentare auftauche, die nicht genügend Material für einen eigenständigen Artikel bieten, aber mehr wert sind als eine kurze ironische Erwähnung im Szenegeflüster. Auch hier gilt, dass Beiträge, Informationen, Hinweise sehr willkommen sind.

► **Die Fahrerlaubnisverordnung wird demnächst wieder verändert werden.** Die Vierte Veränderungsverordnung ist zur Zeit in Arbeit, die Verbändeanhörung ist abgeschlossen. Neben einer Reihe von formalen Änderungen sind zwei Elemente der Planung besonders interessant: Zum einen werden die Anlässe für eine MPU klarer und systematischer befasst, dabei sollen auch auch leichte Verschiebungen zwischen den Zuweisungen für ärztliche Untersuchungen und den kompletten MPUs stattfinden. Besonders brisant ist aber die Ausweitung der Trennung von Begutachtung und Nachschulung in Anlage 15 auf die Forderung nach einer strikten Trennung von Begutachtung und Beratung. Die vorgeschlagene Formulierung sieht eine Verpflichtung für Gutachter (als Personen) vor, grundsätzlich nicht für Beratungsorganisationen oder Nachschulungsinstitutionen tätig zu sein. Diese Planungen haben viele Aktivitäten hinter den Kulissen ausgelöst, da hier eine jahrelang praktizierte Vermischung der Aufgaben eines öffentlich bestellten Sachverständigen und einer privatwirtschaftlichen organisierten Vorbereitungstätigkeit endlich abgestellt werden soll. Dieses in anderen Arbeitsbereichen völlig selbstverständliche Verbot von Nebentätigkeiten, die Interessenkollisionen auslösen könnten für Gutachter, wird sicher Versuche der großen Trägerorganisationen auslösen, dies noch abzuschwächen - dabei werden hier nur eigentlich selbstverständliche Minimalstandards definiert. Es bleibt zu hoffen, dass der Gesetzgeber hier nicht zuletzt aus den Erfahrungen mit dem TÜV Süd hart bleibt und die Trennung endlich durchsetzt.

► **Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie gegen institutionelle Trennung von Begutachtung und Beratung.** In einer dem nlvp vorliegenden Stellungnahme der DGVP zu der oben erwähnten Änderungsverordnung werden die vorgesehenen Veränderungen aus fachlicher Sicht überwiegend nachvollziehbar begrüßt. Dann wird aber bei grundlegender Zustimmung das vorgeschlagene Trennungsverbot durch eine Reihe von "Änderungsvorschlägen" faktisch ins Gegenteil verkehrt. So soll das Verbot jeglicher vertraglichen Verbindung zu Beratungs- oder Nachschulungseinrichtungen reduziert werden zu "im Auftrag von tätig". Vor allem aber verkehrt eine scheinbar minimale Veränderung den Sinn der Regelung ins Gegenteil: Eine Psychologe mit solchen Verbindungen "darf **keine** Personen" untersuchen oder begutachten, also diese Tätigkeit grundsätzlich nicht ausüben (absolutes institutionelles Trennungsgebot für Gutachter in Bezug auf solche Nebentätigkeiten) - so lautet der Entwurf. Dies soll werden zu "darf **diese** Personen" nicht begutachten- also nur einzelne ehemalige Beratungs-, Therapie- oder Nachschulungs-Klienten, Gutachter dürfen also eine grundsätzlich auch MPU-Vorbereitungen durchführen. Diese vorgeschlagene Trennung ist aber schon jetzt in der Anlage 15 festgeschrieben in Bezug auf Nachschulungskurse und wird durch Dienstanweisungen der Träger

in Bezug auf Beratungen (gleiche Person darf nicht Gutachter sein) praktiziert. Die von Dr. Schubert vorgeschlagene Veränderung würde also den geplanten Fortschritt wieder zunichte machen. Besonders pikant ist dabei, dass zusätzlich die Trennung zur verkehrspsychologischen Beratung nach § 71 FeV von ihm gefordert wird und in der Begründung dann behauptet wird, wenn Gutachter diese nicht mehr durchführen dürften (was in der Verordnung ohnehin nicht gefordert war), wäre diese Dienstleistung "an die fachliche Unbeliebigkeit von nichtqualifizierten Anbietern auf den Markt gegeben." Dies ist (neben der grammatischen Fehlkonstruktion der "fachlichen Unbeliebigkeit") deshalb pikant, weil Dr. Schubert der Sektionsvorsitzende war, der für die Etablierung der §-71-Beratungen zuständig war und nun offenbar den Ministerien unterstellt, dass sie jahrelang auf dieser von ihm unterschriebenen Grundlage "unqualifizierte Anbieter" - nämlich Verkehrspsychologen, die nicht als Gutachter tätig sind - als amtlich anerkannt akzeptiert haben.

► **Der Vorstand der Sektion Verkehrspsychologie ist um ein Mitglied ärmer.** Dr. Karl-Friedrich Voss, der ohne Gegenstimmen auf der Mitgliederversammlung der Sektion als Kassenwart gewählt wurde, ist das erste Opfer des Unvereinbarkeitsbeschlusses des BDP. In einem persönlichen Brief an alle Sektionsmitglieder hat er das Zustandekommen des Beschlusses der DK ausführlich dargestellt. Er betont, dass er selbst BDP und BNV nicht als konkurrierende Verbände sieht und bedauert, dass der Vorstandsvorstand offenbar versucht, die Sektion zu regieren. Da sich auch der neue Sektionsvorstand mehrheitlich nicht vor seine gewählten Mitglieder gestellt habe, sondern ihn selbst in vorausweisendem Gehorsam ohne Rücksprache trotz seiner Wahl nur als Gast eingeladen habe, sähe er keine Chance auf einen integrativ arbeitenden Vorstand und müsse sich - vor die Wahl gestellt - in Bezug auf sein ehrenamtliches Engagement gegen das Amt im BDP entscheiden. Er wolle aber weiterhin für alle Verkehrspsychologen aktiv sein und stehe als Ansprechpartner weiterhin zur Verfügung.

► **Pressemitteilung: TÜV Süd und TÜV Rheinland planen Fusion:** Die Unternehmen prüfen derzeit die Gestaltung ihres Zusammengehens. Durch die Fusion der beiden Trägervereine und anschließende Zusammenlegung der beiden Konzerne soll bis Ende des Jahres ein international schlagkräftiger technischer Dienstleistungskonzern entstehen, mit den Kernkompetenzen Prüfen, Testen, Zertifizieren und Ausbilden. Das neue Unternehmen würde weltweit etwa 25.000 Mitarbeiter beschäftigen und einen Umsatz von mehr als 2,2 Milliarden Euro erwirtschaften. Das teilten die Vorstandsvorsitzenden von TÜV Rheinland und TÜV SÜD, Prof. Dr. Braun und Dr.-Ing. Stepen am 13. Februar 2008 auf zwei gemeinsamen Pressekonferenzen in Düsseldorf und München mit. Das Vorhaben unterliegt den Vorbehalten, dass die zuständigen Kartellbehörden und die relevanten Gremien der Vereine und der Gesellschaften ihm zustimmen. Weitere Informationen:

<http://212.227.180.3/news/080213.html>.

Man darf gespannt sein, ob diese geplante Fusion klappt wird, im Bereich TÜVs/Dekra hat es schon einige Pläne und Vorstöße gegeben. Auch für diese Fusion gelten die im nlvp 04/2007 geäußerten Befürchtungen.

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 vom Januar 2008 beginnt mit einem Artikel von erheblicher Sprengkraft: Edzard Glitsch und Kai Burmeister von der Universität Greifswald beschäftigen sich mit "Kriterienrelevanz und Entscheidungsfindung in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsbegutachtung". Auch wenn die Autoren aufgrund der geringen Fallzahl den Pilotcharakter der Studie betonen, weisen Sie berechtigterweise auf massive Defizite der bisherigen MPU-Fundierung hin, so wurden erst vor kurzem überhaupt Kriterien und Indikatoren veröffentlicht,

es fehlen grundlegende Gütekriterien und Daten zu Sensitivität und Spezifität praktisch aller Untersuchungsmethoden. Trotz der manchmal etwas überkomplizierten Sprache lohnt sich ein genaues Studium des Artikels, da daran deutlich wird, wie simpel offenbar die Gutachterlogik in der Praxis ist, d. h. das Endurteil scheint sich in der Realität auf verblüffend wenige Faktoren zu stützen. Sehr materialreich dann der Bericht aus dem 3. Gemeinsamen Symposium der DGVM und der DGVP vom Oktober 2007 in Dresden, die Zusammenfassung aller Beiträge ermöglicht einen hervorragenden Überblick über das Thema "Prüfmethoden der Fahreignungsbegutachtung". Beindruckt haben mich vor allem die theoretischen und methodenkritischen Beiträge vieler Autoren zu der Grenzwertproblematik einerseits und die konkreten Praxiseinblicke andererseits. Im rechtlichen Teil wie immer eine Fülle von Einzelinformationen und Urteilen, herausgehoben seien die Beiträge zur Atemalkoholanalyse, vor allem der Bericht zur Vergleichbarkeit mit der BAK-Bestimmung. Bei den Urteilen sind mir zwei zu den Anforderungen an den Nachweis der Alkohol- bzw. Drogenbedingtheit von Fahrauffälligkeiten in Erinnerung geblieben und ein Urteil zu der Frage, wo der Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit bei dem Fahrer eines Elektro-Rollstuhles liegt. Letzteres Urteil fasst noch einmal gut die Voraussetzungen der Anwendung des § 316 StGB zusammen und kommt zu dem Schluss, das hier wie bei Fahrradfahrern eine Grenze von 1,6 Promille zugrunde zu legen sei. Wichtig auch ein Urteil des Bayerischen VGH mit dem Ergebnis, das eine Fahrerlaubnisentziehung aufgrund eines einmaligen nachgewiesenen Konsums harter Drogen auch ohne Bezug zum Straßenverkehr rechtmäßig sei.

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

ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit: In der Ausgabe 1/2008 finden sich ein Bericht über TISPOL, die koordinierte polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit auf europäischer Ebene, eine Reihe eher technischer Artikel (Crashsicherheit beim PkV-Anhängerzug, Scheinwerferuntersuchung, Merkmale der Tunnelgestaltung) und für unser Fachgebiet interessant ein Artikel zur Reliabilität und Validität des Kraftfahrverhaltens- und Kraftfahrfrägers-Fragebogens sowie ein Untersuchung zur summativen Evaluation von Präventionsmaßnahmen anhand von 36 internationalen Studien. Bei den Mitteilungen sind erwähnenswert die voraussichtlichen Entwicklungen von Unfallzahlen in 2007 (wenig Veränderungen gegenüber 2006), die Ergebnisse des Forschungsprojektes SUPREME (http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/supreme_en.htm), Daten über die Unfallentwicklung in der Schweiz und Österreich (Getötetenanzahl sinkt, aber in Österreich nicht so schnell wie geplant mit Blick auf die angestrebte Halbierung bis 2010). Beim Überblick über das verkehrsrechtliche Entscheidungen gibt es keine für Verkehrspsychologen unmittelbare wichtigen Urteile. Interessant die Einschätzungen zu Themen des Verkehrsgerichtstages. Neu ist die Rubrik "Online aus Forschung und Industrie" mit eine Fülle von Detailinformationen für die Verkehrssicherheitsarbeit. Gleichfalls zu empfehlen die internationale Sicherheitsliteratur-Online, als Beispiel der Hinweis auf die norwegische Untersuchung zu Fußgänger und Radfahrerunfälle:

<http://www.toi.no/article19378-29.html>

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

NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht: In der Ausgabe 12/2007 ist für unser Arbeitsgebiet der ausführliche Artikel von Dr. Dauer grundlegend: "Verkehrszentralregister: Wann entstehen Punkte?", der sich mit der Frage, ob das Rechtskraft- oder das Tattagsprinzip gilt, auseinandersetzt (siehe auch nlvp 08&09/2007). Nach ausführlicher Erörterung kommt er zu dem Schluss, dass aus rechtshistorischen Gründen, aus der Zielsetzung heraus und wegen der notwendigen Rechtssicherheit das Rechtstagssprinzip zu gelten habe, wobei den Punktstand die Fahrerlaubnisbehörde, nicht das KBA festzustellen habe. Pflichtlektüre! Ein argumentativ interessanter Artikel beschäftigt sich mit der Frage der Mitschuld bei Unfällen für Fahrradfahrer ohne Helm (Dazu auch einige Urteile im Heft). Sehr ans Herz legen möchte ich Ihnen auch den Artikel zur rechtlichen Anhörung bei Verkehrsordnungswidrigkeiten, der in launigem Ton, aber sehr präzise einen Fall schildert, bei dem alles gegen die Behauptungen zweier Autofahrer (Verkehrsrechtler und Mandant) zu

sprechen schien, sie seien zu Unrecht des Schnelfahrens bezichtigt worden - lesenswert, weil schön die Notwendigkeit deutlich wird, immer mal wieder auf die (unwahrscheinliche, aber nicht unmögliche) Möglichkeit zu schauen, dass Unschuldsbeteuerungen gegen den ersten Anschein zu Recht erfolgen. Von den dargestellten Urteilen beschäftigt sich eines des AG Lüdinghausen mit der Frage, wann jemand, der mit 0,97 Promille per Fahrzeug einen Zigarettenautomaten stiehlt, unter den § 69 StGB fällt. Ein sehr detailliertes Urteil des OVG Berlin-Brandenburg klärt einige wichtige Fragen bei einem komplizierten Ineinandergreifen von Bestimmungen zu Punktereduktion und Punkteabzug unter besonderer Berücksichtigung des Verwertungsverbotes nach § 29 VIII 1 StVG. Unbedingt lesenswert im Hinblick auf Verkehrspsychologische Beratungen, das hier das Ineinandergreifen der komplizierten Regelungen über die Veränderung des Punktestandes exemplarisch sehr schön vorgeführt wird.

Wegen der veränderten Erscheinungsweise des nlvp gleich der Hinweis auf die Nummer 01/2008 (in leicht verändertem, lesefreundlicherem Layout): Wie üblich beschäftigt sich diese Ausgabe schwerpunktmäßig mit den Themen des diesjährigen Verkehrsgerichtstages (siehe Artikel in diesem nlvp), es finden sich ausführliche Beiträge zu den Themen Ermittlung des psychischen Folgeschadens, Berechnung des Regress des Kfz-Haftpflicht-Versicherers, Reha-Management und Belastung des Fahrzeugführers. Bei den Falldarstellungen aus der aktuellen Rechtsprechung sind mir eine Reihe von lesenswerten Urteilen zu psychischen Folgeschäden aufgefallen, zudem ein Urteil zu den Anforderungen an Abstandsmessungen durch Video-Brücken und eins zu der Frage, wann ein rücksichtsloses Überholen Nötigung nach § 240 StGB ist. Rechtlich interessant zudem die Feststellung des LG Oldenburg, dass das Führen eines Motorbootes keine Entziehung der FE nach § 69 StGB begründen kann, da es kein "durch Maschinenkraft bewegtes, nicht an Bahngleise gebundenes Landfahrzeug" (so die Definition von Kfz) ist. Im Verwaltungsrecht beschäftigen sich zwei Urteile mit der Fahrbuchauflage und ein weiteres mit der Verwertbarkeit einer Aussage über die Häufigkeit des eigenen Cannabiskonsums trotz fehlender Schweigepflichtsbelehrung.

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

Verkehrszeichen: Die Ausgabe 4/07 hat als Schwerpunktthema Bahn und Bahnhöfe, beginnt aber mit einer kritischen Auseinandersetzung mit dem Thema "Shared Space" (1 Verkehrsraum für alle Verkehrsteilnehmer). Es schließen sich eine Reihe von Artikel an, die über erfolgreiche Veränderungen von Bahnhofsgebäuden, aber auch über Schwierigkeiten mit der Deutschen Bahn bei solchen Vorhaben berichten. Es schließt sich eine Auseinandersetzung mit den Hintergründen der Bahnprivatisierung an und dann ein Bericht von der European Conference on Mobility Management (<http://www.ecomm2007.se/>) in Schweden mit europaweiten Ansätzen im Bereich car sharing, Zusammenarbeit mit kommunalen Behörden, Parkraumpolitik, Güterverkehr und Telearbeit. Der Bereich Nachrichten enthält eine Darstellung aktueller Fragen um die neuen Einachs-Motorroller (www.segway.de), einen Bericht über die BAST-Studie zu Cannabis-Konsum, Klimaschutzfragen, Aktuelles vom VCD und eine Fülle weiterer Themen.

www.verkehrszeichen-online.de

report psychologie fällt normalerweise nicht unter die hier besprochenen Fach-Zeitschriften. Diesmal lohnt sich aber ein Blick in diese Zeitschrift des Berufsverbandes Deutscher Psychologinnen und Psychologen: Ein ausführlicher Artikel von Bernhard Schlag von der TU Dresden beschäftigt sich mit dem Thema "Älter werden und Auto fahren". Neben einer Fülle von differenzierten Detailinformationen haben mir zum Schluss auch die Hinweise auf konkrete Präventionsnotwendigkeiten gefallen, die sich eben nicht nur auf Kraftfahrer beschränken, sondern das ganze Feld von Mobilitätsförderung umfassen. Das Arbeitsgebiet ältere Verkehrsteilnehmer wird für uns immer wichtiger, auch wenn es momentan mehr europäische Forschungsprojekte gibt als bezahlte Arbeitsfelder vor Ort.

<http://www.bdp-verband.de/bdp/report/2008/02.html>

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.

Über mangelnde Bekanntheit kann sich die heute vorgestellte Website sicher nicht beklagen, aber es lohnt sich immer einmal wieder Hinweis auf die Deutsche Hauptstelle gegen die Suchtgefahren, speziell die Seiten zum Thema Alkohol:

<http://www.dhs.de/>

Die kurze Zusammenfassung zum Thema Alkohol unter <http://www.dhs.de/web/suchstoffe/alkohol.php> allein ist lesenswert, allerdings mit einer kleinen Fehlinformation: 1 Volumenprozent entspricht nicht 0,8 sondern 8 Gramm Alkohol. Die am Fuß dieser Seite angegebenen Materialien sind exzellent, sie können kostenfrei heruntergeladen werden - bitte auf den Text "PDF klicken", das das Anklicken der Bilder immer nur auf das kleine Faltblatt führt. (Beide Fehler könnten inzwischen korrigiert sein, da ich sie an die DHS gemeldet habe). Die Broschüren können auch in gedruckter Form unter <http://www.dhs.de/web/infomaterial/bestellungen.php> kostenlos bestellt werden.

Sicher diskussionswürdig die Einschätzung aus den wissenschaftlichen Empfehlungen zu Konsumgrenzen (http://www.dhs.de/makeit/cms/cms_upload/dhs/grenzwerte_alkohol_konsum.pdf): "Die risikoarme Schwellendosis im Umgang mit Alkohol beim gesunden Menschen ohne zusätzliches genetisches oder erworbenes Risiko liegt beim Mann bei 24 g Alkohol pro Tag und bei der Frau bei 12 g Alkohol pro Tag. Dies entspricht etwa 0,5-0,6 Liter Bier oder 0,25-0,3 Liter Wein mit einem durchschnittlichen Alkoholgehalt; für Frauen die Hälfte."

Hilfreich für die alltägliche Arbeit gerade mit Klienten in Flächenländern ist die bundesweite Einrichtungssuche und auch die Grunddaten zum Thema Alkohol (Konsumentwicklung, Verteilung etc.) sind übersichtlich und kompakt zusammengestellt, auch für die anderen Drogen bieten sie eine schnelle und aktuelle Orientierung.

Sehr umfangreich sind zudem die weiterführenden Links und die Literaturrecherche in der eigenen Datenbank mit einer vorbildlich bedienerfreundlichen und schnellen Bedienbarkeit - unbedingt ausprobieren!

Szenegeflüster – ohne Gewähr

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

Die folgenden Informationen beruhen auf mündlichen Hinweisen und sind nicht detailliert 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.

- Die Akademie Sicherheit und Verkehr GmbH ist seit Dezember als Träger einer BfF endgültig akkreditiert: http://www.bast.de/clin_007/nn_37294/DE/Qualitaetsbewertung/Akkreditierung/pdf/liste-alphab-traeger_templateId=raw.property-publicationFile.pdf/liste-alphab-traeger.pdf
- Man munkelt, im Fall des zurückgezogenen Antrags des TÜV Süd gegen den BNV auf Erlass einer einstweiligen Verfügung sei inzwi-

schen ein interessanter Kostenfeststellungsbeschluss ergangen.

- Laut Registergericht Berlin-Charlottenburg ist die Satzungsänderung des BDP vom November 2007 am 30.01.08 eingetragen worden - es dürfte also nur noch eine Frage der Zeit sein, wann der Gesamtverband auch dem gewählten stellvertretenden Vorsitzenden der Sektion die Pistole auf die Brust setzt: "BDP oder BNV". Laut Sektionsseite besteht der Vorstand immer noch nur aus der Person Prof. Dr. Schneider - 3 Monate nach der Wahl....
- Es soll in Fachkreisen eine deutliche Irritation geben, wie offenbar gezielt versucht wird, den eingeführten Begriff "Mobilitätskompetenz" ohne wissenschaftliche Begründung umzudeuten in "Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen" (Google mal ausprobieren!)
- Ein in der Vergangenheit mit verschiedenen Einrichtungen auf dem Markt auftretender und wieder verschwindender Anbieter von Vorbereitungskursen macht in Hamburg einen neuen Versuch: <http://www.verkehrspsychologen.de/> Mit ein paar Klicks ist man von da aus bei der ESTA GmbH in der Schweiz: <http://www.online-mpu.de/impressum.html> , die auf einer anderen Seite (<http://www.esta-swiss.ch/>) wiederum wirbt mit der Garantie für eine positive MPU - je nach Zeitdruck für 3.500 - 5.000 €. Die Suche nach der im Impressum genannten Adresse führt dann schnell auf die von Axel Eicker (<http://www.tbsd.de/home.htm>), die Suche nach ihm in Google fördert interessante Forumsbeiträge zutage ...
- Der dritte BNV-Kongress ist für den 18. - 20. September wiederum im Schlosshotel in Kassel geplant.
- Die Zeit zwischen kritischen Briefen an den BDP und einer Antwort (zumindest im Sinne einer Eingangsbestätigung) scheint zwischen zweieinhalb Monaten und unendlich zu liegen - ganz im Sinne des Neujahrsbriefes der Verbandspräsidentin, der mit dem Satz endete: "Anregungen und Kritik werden in den Verbandsgremien berücksichtigt."
- Der Herausgeber eines umstrittenen Publikationsorganes unseres Arbeitsgebietes soll seine dort verkündete Begeisterung für ein nord-europäisches Land angesichts von Regen, Sturm, immerwährender Dunkelheit und massiver Schimmelbildung im neu erworbenen Ferienhaus im letzten Urlaub leicht angefangen haben, zu relativieren - der nächste Aufenthalt findet wieder im Süden dieses Landes statt ...

nach stationärem Klinikaufenthalt (Claus Niekrentz)

Selbsthilfe für Migranten - Migranten in Selbsthilfegruppen (Frank Koschinsky)

Auch die anderen Beiträge gruppieren sich über Kooperationsmöglichkeiten dieser beiden Säulen von Hilfsangeboten für Betroffene.

Ausgabe 3&4/2008

Die zweite Ausgabe des „Newsletters Verkehrspsychologie“ (nlvp) in 2008 wird voraussichtlich am 13. April 2008 erscheinen (wie immer ohne Gewähr ...), geplant sind folgende Themen:

- Diskussion um die Veränderung der Fahrerlaubnisverordnung
- 2. Teil des Fallbeispiels Methadon-Substitution
- Praxishinweise und Module 1. Sitzung Verkehrspsychologische Ber.
- Definition von Verkehrstherapie
- Einschätzung des Folgen der Veröffentlichung der TÜV-Interna

Kongresse

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

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

Passend zu der DHS-Seite diesmal der Hinweis auf eine interessante Tagung zum Thema Zusammenarbeit von Selbsthilfegruppen und Professionellen: Sucht-Selbsthilfekonferenz vom 25.-27.04.08 in Erkner bei Berlin zum Thema "Von der Konkurrenz zur Kooperation - Sucht-Selbsthilfe auf dem Weg in die Zukunft", das Programm unter:

http://www.dhs.de/makeit/cms/cms_upload/dhs/einladung_suchtselbsthilfe.pdf

Ein Ausschnitt aus dem Programm:

Betroffenenkompetenzen und Expertenkompetenzen nutzen -gemeinsame Herausforderungen in Angriff nehmen (Rudolf Barth)

Wie können die Betroffenen- und Expertenkompetenzen in der Praxis für die Hilfesuchenden genutzt werden?

Neue Aspekte in der Unterstützung von Selbsthilfe-Initiativen „In-Gang-Setzer“ -passt ein dänisches Modell auch für Deutschland? (Andreas Greiwe)

Lotzen-Netzwerk - ein Selbsthilfe-Modellprojekt zur Rückfallprävention-