

Themen: Editorial + Bericht von der Mitgliederversammlung der Sektion Verkehrspsychologie + Wie weiter nach der neuen Fahrerlaubnisverordnung? + Bausteine für eine Verkehrspsychologische Beratung – Zweite Sitzung + Kurz-Nachrichten + Zeitschriftenübersicht + Aus dem Netz gefischt + Szenegeflüster + Kongresse

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

Editorial

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



Liebe LeserInnen,

zur Zeit befindet sich unser Arbeitsbereich in einer Umbruchsituation – vor allem aufgrund der neuen Fahrerlaubnis-Verordnung. Deshalb hat dieser nlvp wieder einen stärker berufspolitischen Schwerpunkt. Dies beginnt mit einem Bericht über die Mitgliederversammlung der Sektion Verkehrspsychologie, deren Ablauf mich ziemlich erschütterte.

Es folgt der Versuch, momentane Diskussionen um die Konsequenzen der neuen Fahrerlaubnis-Verordnung FeV darzustellen und einzuordnen.

Ansonsten kommt aber auch der fachliche Teil nicht zu kurz: Handreichungen und Anregungen für die zweite Sitzung der Verkehrspsychologischen Beratung.

Natürlich finden Sie weiterhin die "Kurznachrichten" und die Rubriken Zeitschriftenübersicht, Aus dem Netz gefischt, Szenegeflüster und Kongresse.

Da kurz vor meinem Ferienbeginn noch eine Reihe von weiteren Aufgaben zu erledigen waren, fällt dieser nlvp kürzer aus als die letzten, dem Zeitdruck ist ein längerer Artikel von Dr. Rothenberger zum Opfer gefallen, der umfangreiche Umformatierungen erfordert hätte und auch der zweite Teil des Fallberichtes. Leider gibt es sonst wieder keine Artikel anderer Autoren, so dass ich mir für die Fortführung des nlvp im nächsten Jahr noch einmal Gedanken machen muss.

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.

Ihnen allen einen schönen Sommer und einen erholsamen Urlaub! Ich selbst bin den ganzen August über im Urlaub.

Jörg-Michael Sohn

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: HASPDEHXXX.

Weitere Informationen und ein Archiv unter www.nlvp.de

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

Bericht von der Mitgliederversammlung der Sektion Verkehrspsychologie

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Am Freitag, dem 13. Juni fand in Fulda die Mitgliederversammlung der Sektion Verkehrspsychologie des BDP statt. Diese war notwendig geworden, da auf Beschluss der Delegiertenversammlung zwei im letzten Jahr mit großer Mehrheit gewählte Vorstandsmitglieder ihre Ämter abgeben mussten, da sie führende Positionen im Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen bekleideten und dies als unvereinbar mit einer Funktion im BDP angesehen wurde.

Vor der MV gab es einen Fortbildungsteil zum Thema „Unabhängigkeit verkehrspsychologischer Gutachter“. Prof. Dr. Schubert referierte im wesentlichen seine Positionen aus dem Artikel „Rollenkonfusion“ (siehe nlvp 11/2007). Ein interessante Zusatzinformation: Die KBA-Eintragungen steigen nach einem Abflachen zwischen 1998 und 2002 jetzt wieder an, bei 73.000 potentiellen Kraftfahrern mit entsprechenden Punktestand nahmen nur 5.000 an einer Verkehrspsychologischen Beratung teil. Große Irritation löste die These von Dr. Schubert aus, ein Charakteristikum einer therapeutischen Beziehung sei die „totale Identifikation des Therapeuten mit dem Klienten“.

Frau Anita Müller von der AVUS in Hamburg stellte dann ihre Positionen

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

zu der Frage der Unabhängigkeit der Gutachter sehr prägnant dar. Sie stellte eingangs klar, dass es nicht um die Unabhängigkeit und Neutralität der einzelnen Gutachter ginge, sondern die der Begutachtungsstellen. Das Problem sei nicht auf der Ebene der einzelnen Personen angesiedelt, da die Gutachter immer nur so unabhängig und neutral arbeiten könnten, wie es die Begutachtungsstelle als Träger zulasse, Probleme in diesem Bereich seien deshalb keine Rollenkonfusion, sondern eine Interessenkollision. Ein Problem auf dieser strukturellen Ebene sei, dass die BAST bei der Akkreditierung eben nicht das Vorfeld und Nachfeld der Begutachtung überprüfe, genau an diesen Schnittstellen tauchten aber die Probleme auf. Sie wies darauf hin, dass bei den Beratungen der Länder über die FeV die Maxime lautete „Integrität muss die oberste Priorität haben.“ Wenn diese nicht gewährleistet sei, sei das ganze System MPU gefährdet, die jetzigen Bestimmungen in der Anlage 14 seien durchaus ein Kompromiss gewesen, es hätte auch Stimmen für eine noch schärfere Trennungsvorschrift gegeben. Sie wies auf die österreichischen Gutachter-Richtlinien hin und appellierte, in diesem sensiblen Bereich auch nur den leisesten Anschein von Befangenheit nicht zuzulassen.

Die folgende Mitgliederversammlung mit etwa 40 Sektionsmitgliedern lief dann formal äußerst befremdlich ab: Erst auf Intervention aus dem Publikum wurden die laut Geschäftsordnung und Einladung notwendigen Formalia wie Beschlussfähigkeit, Abstimmung der Tagesordnung, Protokoll abgehandelt. Dann erfolgte ein irritierender Versuch, einen mit der Tagesordnung nicht versandten und formal nicht zulässigen Punkt auf die Tagesordnung zur Abstimmung zu setzen, nämlich einen Beschluss, dass die Ämter innerhalb des noch bestehenden Rumpfvorstandes anders verteilt werden sollten. Es sollten nicht die freigewordenen Posten des stellvertretenden Vorsitzenden und des Kassenswartes per Wahl neu besetzt werden sollten, sondern lediglich die durch eine Umbesetzung freiwerdenden Beisitzerposten. Erst der Hinweis von mir, dass dies Verfahren der gültigen Geschäftsordnung widerspräche, nach der Wahlen positionsgebunden erfolgen und in der Tagesordnung angekündigt sein müssen und die Androhung einer Wahlanfechtung brachte den Vorstand dazu, diesen „Vereinfachungsvorschlag“ zurückzuziehen. Hinweise auf die GO wurden von der anwesenden BDP-Vorsitzenden Frau Brücher-Albers mit der Behauptung gekontert, die MV sei der „oberste Souverän“ und könne solchen Bestimmungen außer Kraft setzen. Diese Denkart wurde dann auch deutlich, als der Vorsitzende Prof. Schneider umstandslos begann, in den Wahlvorgang einzusteigen, statt, wie in der Geschäftsordnung vorgeschrieben, einen Wahlausschuss zu wählen zu lassen. Nach Intervention leitete dann Herr Peter Fiesel die Wahl wie gewohnt sehr souverän. Als Nachfrage an die Kandidaten erfolgte aus dem Publikum wiederholt, wie sie zu dem Unvereinbarkeitsbeschluss der DK bezüglich des BNV stünden und zum Trennungsgebot in der neuen FeV.

Als stellvertretender Vorsitzender kandidierte Dr. Harald Meyer (Pronon-Geschäftsführer und schon früher im Sektionsvorstand) und der jetzige Beisitzer Herr Horst Verheyden. Herr Meyer erhielt 20 Stimmen und ist damit gewählt, Herr Verheyden erhielt 14 Stimmen, es gab 5 Enthaltungen und 1 ungültige Stimme.

Für den Kassenswart gab es drei Kandidaten:
Herr Johannes Vetter (Pronon): 2 Stimmen
Herr Ralf Riesen (bisheriger Beisitzer): 20 Stimmen – neuer Kassenswart
Herr Bernd Lehnert (TÜV Kassel und früher im Vorstand): 8 Stimmen
Es gab 6 Enthaltungen und 4 ungültige Stimmen

Für den freigewordenen Beisitzerposten kandidierten Herr Vetter (21 Stimmen) und Herr Lehnert (11) Stimmen. Bei 7 Enthaltungen ist damit Herr Vetter gewählt – allen Gewählten einen herzlichen Glückwunsch.

Als Information wurde noch bekannt gegeben, dass Frau Ruth Born, Herr Verheyden und Prof. Schneider in der Weiterbildungskommission für den Fachpsychologen Verkehr sind. Prof. Schneider und Prof. Schubert sind Ansprechpartner für den Bereich „Master in Traffic Psychology“ im Rahmen der geplanten Hochschule der DPA in Berlin. Der Antrag, Herrn Dr. Karl-Friedrich Voss das Porto für einen Brief zu erstatten, in dem er den Mitgliedern Rechenschaft darüber ablegt, warum er

seine Posten als gewählter Kassenswart der Sektion niederlegen musste, wurde abgelehnt. Die BDP-Vorsitzende Frau Brücher-Albers verteilte dann einen Brief an den zuständigen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, in dem sie versucht, sich noch einmal in die Diskussion um die FeV einzuschalten. Der Brief war vom Sektionsvorsitzenden lediglich gegengezeichnet, enthielt wenig Substanz und hatten einen falschen Bezug (Dritte statt Vierte Änderungsverordnung). Dies scheint mir symptomatisch für den Zustand der Sektion: Sie fungiert nicht mehr als eigenständiges Entscheidungsorgan, sondern führt nur noch die Politik des Gesamtvorstandes aus, Stellungnahmen – wenn Sie dann überhaupt erfolgen – weisen wenig Substanz auf und es werden handwerkliche Fehler gemacht. Die Antwort auf den Brief ließ – wie inzwischen bekannt wurde – nicht lang auf sich warten. Schon einem Tag vor der triumphierenden Verteilung der Kopie auf der MV („Wir überspringen gleich die Referatsleiterbene und wenden uns direkt an den Staatssekretär“) lag beim BDP die Antwort vor – eine schallende Ohrfeige (siehe Kurznachrichten).

Insgesamt muss man leider feststellen, dass der BDP und auch die Sektion in einem selbst verschuldeten Prozess des Bedeutungsverlustes begriffen ist. Es bleibt abzuwarten, ob der aufgefüllte Vorstand diesen Prozess aufhalten kann. Immerhin sind auf den Sektionsseiten nunmehr die Vorstandsmitglieder aufgeführt und auch aktuelle Nachrichten finden sich zumindest im Mitgliederbereich.

Wie weiter nach der neuen Fahrerlaubnisverordnung?

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Inzwischen hat auch der Bundesrat der neuen FeV zugestimmt, so dass davon auszugehen ist, dass die einzelnen Bestimmungen Schritt für Schritt in Kraft treten werden: Die wesentlichen eher formalen Bestimmungen werden 3 Monate nach Veröffentlichung umgesetzt werden, an den Konsequenzen des Wegfalls der Zweijahresfrist wird auf Länderebene schon jetzt gearbeitet und spätestens im Juli nächsten Jahres läuft die Übergangsfrist für die strikte Trennung zwischen Begutachter und Berater ab.

Konsequenzen für unsere Arbeit haben neben einigen eher kleineren Veränderung beim Feststellen der Notwendigkeit einer MPU vor allem der Wegfall der Zweijahresfrist und die Trennung MPU/Fördermaßnahmen.

Beim ersten Punkt besteht weitgehend Einigkeit, dass dies sowohl die Begutachtung, als auch verhaltensändernde Maßnahmen von einem unproduktiven Druck befreit: Es kommt nicht mehr auf einen Stichtag an, bis zu dem MPU, Nachschulung oder Therapie abgeschlossen sein muss, um nicht für den Klienten deutlich erhöhte Kosten zu produzieren. Damit werden Absprachen über eine inhaltlich, nicht formal definierte Maßnahmendauer mit den Klienten sicher erleichtert. Die genaue Umsetzung der neuen Bestimmungen in die Verwaltungspraxis bleibt abzuwarten, da weiterhin grundsätzlich gilt, dass bei einer Neuerteilung alle Bestimmungen einer Ersterteilung gelten, also auch die Forderung nach einer Fahrerlaubnisprüfung. Wie bisher kann (nicht muss!) die Behörde darauf verzichten, wenn keine Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, dass „der Bewerber die ... erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten nicht mehr besitzt.“ Lediglich die Bestimmung, dass ein solcher Verzicht auf erneute Prüfung nach 2 Jahre nicht mehr zulässig ist, ist entfallen – es erscheint sinnvoll, dass hier zumindest Leitlinien für eine Einzelfallentscheidung bundeseinheitlich festgelegt werden. Es kann sicher nicht angehen, dass jemand nach 10 Jahren ohne Fahrpraxis anstandslos ungeprüft fahren darf. Hier bleiben Verwaltungsvor-

schriften der Länder abzuwarten.

Schwieriger ist die Beurteilung der Konsequenzen der Bestimmungen über die Trennung von Gutachtern und Beratern. Diese Trennung wird konsequent auf der personellen Ebene gefordert, dass heißt, jemand darf nicht mehr als Gutachter arbeiten, wenn er eine beratende/schulende/therapierende Nebentätigkeit ausübt. Für diese personenbezogene Trennung zu sorgen, ist auch Aufgabe der Träger von Begutachtungstellen, da dies eine Akkreditierungsvoraussetzung ist. Nicht gefordert ist allerdings, dass der Träger einer BfF nicht gleichzeitig eine (personell getrennte!) Beratungs-Gesellschaft betreiben darf. Es ist zu befürchten, dass die TÜVs in Fortsetzung ihrer bisherigen Politik diese Lücke konsequent ausnutzen werden. Dies bedeutet, bisherige Doppelbeschäftigungen (halbtags TÜV Nord, halbtags Nord-Kurs) werden aufgelöst, an der Tatsache, dass beide Gesellschaften unter einem Dach existieren, und die TÜV-BfF praktisch ausschließlich die eigenen Schwestergesellschaften empfehlen, wird sich nicht viel ändern. Diese Praxis des Unterlaufens gesetzlicher Zielsetzungen durch formale Konstruktionen haben wir in der Vergangenheit häufig erlebt. Allerdings ist nach meinen Informationen die Geduld der Gesetzgeber inzwischen überstrapaziert. Es gab bei den Beratungen der jetzigen FeV deutliche Tendenzen, die Trennung noch schärfer zu fassen und ein Verbot von Holdings-Konstruktionen zu formulieren – und es beginnt sich wohl auch in einigen Ländern eine Stimmung auszubreiten, die lautet: „Wenn die uns weiter so viel Ärger machen, schaffen wir die ganze MPU ab.“ In den nächsten Jahre wird sich entscheiden, ob es der deutschen Verkehrspsychologie gelingt, fachliche Standards gegenüber ökonomischen Einzelinteressen durchzusetzen. Wenn ja, besteht die Chance, die zwei ökonomisch getrennten, aber fachlich verzahnten Säulen Begutachtung und Rehabilitation als Modell für Europa attraktiv zu machen – gelingt es nicht, wird die MPU in Deutschland und erst recht in Europa keine Perspektive haben. Angesichts der immer mehr erodierenden fachlichen Strukturen und des Wegfalls von Psychologen in Entscheidungsstrukturen der großen Träger bin ich pessimistisch, ob es gelingt, ein gemeinsame Interesse der deutschen Verkehrspsychologen nicht nur zu formulieren, sondern auch durchzusetzen. In dieser kippeligen Situation reicht ein einziger weiterer Skandal wie z. B. die Zusammenarbeit eines BfF-Trägers mit kriminellen MPU-Vorbereitern aus, um die Stimmung der Politik endgültig zu kippen. Ich bin realistisch genug, um solche Unwägbarkeiten nicht von vorneherein auszuschließen.

Bausteine für die Verkehrspsychologische Beratung – Zweite Sitzung

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Nachdem im letzten nlvp ein grundlegendes Modell für die Analyse der Gründe für Fehlregulation des Geschwindigkeitsverhaltens als Schwerpunkt der ersten Sitzung dargestellt wurde, sollen im folgenden einige Gesichtspunkte für die Analyse weiterer Auffälligkeiten dargestellt werden. Dabei beschränke ich mich auf relativ unverbundene Gesichtspunkte, da (abgesehen von fast immer auftauchenden Geschwindigkeitsüberschreitungen) die Verkehrsvorgeschichte der §71-Klienten sehr unterschiedlich ist und sich nur selten eine einzige Ursache im Sinne einer grundlegenden Fehleinstellung finden lässt.

Grundsätzlich gilt, das häufig die Zeitgewinne bei bestimmten Verhaltensweisen überschätzt und Risiken unterschätzt werden. Am Beispiel der Aufgabe aus der letzten nlvp: Geht man bei einer Ortsdurchfahrt von jeweils 200 m für Abbrems- und Beschleunigungsmanöver aus, dann berechnet sich der Zeitunterschied für die beiden Extreme „Erst ab Schild abbremsen und im Ort schon vor dem Ende beschleunigen“ gegenüber dem korrekten Verhalten auf insgesamt etwa 9 Sekunden Zeitgewinn. Geht man von einem zusätzlichen Zeitwand von 100 – 1.000

Arbeitsstunden bei einem mehrmonatigem Führerscheinverlust aus, dann bedeutet dies, dass ein Krafffahrer durch 42.000 – 420.000 Orte zu schnell fahren muss, um die Zeit wieder reinzuholen, die ein FS-Verlust kostet. Natürlich verändert diese rationale Ebene nicht automatisch das Verhalten, aber es macht es schwieriger, den früheren Fahrstil für gut zu halten – schließlich fahren professionelle Autofahrer mit dem Kopf und nicht mit dem Bauch ...

Beim Durchgehen der einzelne Auffälligkeiten ist dann wichtig, jeweils präzise die Rahmenbedingungen, Wahrnehmungen, die Einbettung in die persönliche Lebenssituation zu erfragen:

- Innerorts, Ausfallstrasse, Landstrasse, Autobahn?
- Tagsüber, abends, Hinfahrt zur Arbeit, Rückfahrt, Zeitdruck?
- Alleine im Auto, welche Beifahrer, welche Stimmung
- Besonders Belastungen an dem Tage oder in der Zeitgewinn?
- Wahrnehmung der anderen Verkehrsteilnehmer

Wichtig ist, immer wieder zu überprüfen, ob diese Bedingungen mit den Erklärungen der Klienten in Übereinstimmung stehen, es ist oft verblüffend, dass die Erklärung lautet „Zeitdruck“ und die Auffälligkeiten dann nach Feierabend auf dem Weg nach Hause oder auf der Rückfahrt von einer Feier begangen wurden.

Ein schwierig zu behandelndes Ursachenbündel ist der emotionaler Reiz des Schnellfahrens oder Regelbrechens. Zum einen sagen wenige Klienten ganz offen: „Ich finde es einfach geil, mit 100 km/h nachts durch die Stadt zu fahren“ oder „Ich finde es toll, wenn alle ängstlich zur Seite springen, wenn ich komme.“ Zum anderen ist die VB weder vom Zeitrahmen noch vom Konzept geeignet, therapeutische Veränderungen zu bewirken. Es kann aber gelingen, bei genauem Nachfragen den Klienten auf die Spur zu bringen, was es genau ist, das das früherer Verhalten so attraktiv macht. Ist es die Geschwindigkeit selbst oder eher die Beschleunigung? Ist es das Machtgefühl, das eigene Auto zu dirigieren oder das Deklassieren der anderen? Ist es die Freude am schnellen Fahren oder der Frust über das eigene zähe Leben? Ist es das Infragestellen dieser speziellen Regelung oder das von Regeln allgemein?

Auch in Bezug auf Regelakzeptanz ist es förderlich, den Klienten immer wieder zu überprüfen zu lassen, an welchen Maßstäben gemessen er sein eigenes Verhalten gut oder schlecht findet. Ist zu schnell fahren immer in Ordnung, auch vor Kindergärten? Wie leer muss eine Autobahn sein, damit sie „frei“ ist? Fahren Sie mit Ihrem kleinen Kind im Auto anders und wenn ja, warum? Was halten Sie von Mitarbeitern, die sich nicht an Ihrer Regeln halten? Welche Regeln darf der Staat erlassen, welche nicht? Es geht dabei vor allem darum, einen beginnenden oder schon fortgeschrittenen Mechanismus aufzubrechen, durch den Regeln irgendwann quasi gewohnheitsmäßig gebrochen werden, ich verhalte mich auf eine bestimmte Art - nicht weil ich mich dafür entscheide, sondern weil ich es immer so tue. Ich esse nicht zu viel, weil ich dick werden will, sondern weil ich immer zu viel esse, ohne nachzudenken. Dieses Prinzip des Anfangens, darüber nachzudenken, warum ich mich so verhalte, wie ich es tue, ist nicht umsonst auch im Vertrag über die VB als zentrales Ziel definiert: „Die Beratung soll dazu anregen, die eigene Einstellung zum Straßenverkehr und zum verkehrssicheren Verhalten zu überprüfen und gegebenenfalls zu verändern.“ Die erfordert ein sorgfältiges Durchgehen jeder einzelnen Auffälligkeiten, um das Gemeinsame dieser Regelverstöße genau zu eruieren.

Ein Punkt, bei dem ich immer wieder an Grenzen eines praktikablen, aus einer Analyse abgeleiteten Verhaltensvorschlages komme ist das Abstandhaltens. Wie bei der Geschwindigkeit gibt es hier eine sehr klare gesetzliche Vorgabe: Halber Tacho-Abstand – aber im Gegensatz zur Geschwindigkeit ist es kaum möglich, zuverlässig zu schätzen, ob das Fahrzeug vor mir 47, 53 oder 62 Meter entfernt wird. Das Problem wird deutlich bei dem Problem, die Länge eines Striches bei der Fahrbahnmarkierung auf der Autobahn korrekt zu schätzen, die meisten Klienten schätzen um 2 Meter herum, die richtige Antwort finden Sie hier:

<http://de.wikipedia.org/wiki/Fahrbahnmarkierung>

Die gesetzlichen Vorgaben sind bei Abständen kaum zuverlässig einzuhalten, das wir keine Möglichkeit haben, die eigenen Schätzfehler durch einen objektiven Maßstab zu kontrollieren (wie bei der Geschwindigkeit durch den Blick auf den Tacho). In der Realität lernen wir den „richtigen Abstand“ durch die Beobachtung des durchschnittlichen Abstandes, den andere Autofahrer herstellen. Wenn der Fahrer vor mir böse guckt, bin ich zu nahe, wenn ein anderes Fahrzeug sich in die Lücke setzt, habe ich den Abstand zu groß gelassen – auf diese Weise konstituiert sich wortlos eine soziale Norm, eine Übereinkunft darüber, was ein richtiges Verhalten ist.

Auf ähnliche Art stellen sich auf Normen über die „zulässigen Interpretationsspielräume“ von Ampeln her – es ist immer wieder erhellend, Klienten mit der „offiziellen“ Bedeutung von Ampeln zu konfrontieren. Insgesamt ist die Klärung, als was Regeln und Normen wahrgenommen werden oft ein sehr spannender Teil der Arbeit, eine Darstellung der grundsätzlichen Gesichtspunkte sprengt aber den Rahmen dieser kurzen Übersicht.

Am Ende der zweiten Sitzung sollte jedenfalls eine halbwegs gut gesicherte und von Berater und Ratsuchendem geteilte Hypothese stehen über die Gründe der einzelnen Auffälligkeiten, damit daraus in der dritten Sitzung Vorschläge für veränderte Bewertungen und Verhaltensstrategien abgeleitet werden können.

Kurz-Nachrichten

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

In dieser neuen Rubrik tauchen Meldungen und Kommentare auf, die nicht genügend Material für einen eigenständigen Artikel bieten, aber mehr wert sind als eine ironische Erwähnung im Szeneflüster. Auch hier gilt, dass Beiträge, Informationen, Hinweise willkommen sind.

► **Der TÜV Rheinland hat ein neues Angebot auf den Markt geworfen, die Aktivberatung.:** http://www.tuv.com/de/aktiv_beratung.html

– gegen knapp 400,- wird in 2 Einzelgesprächen und 4-6 Stunden Gruppengespräche eine konkrete Empfehlung zur Vorbereitung auf die MPU erarbeitet. Nach ersten Berichten scheint dies in erster Linie die Empfehlung zu sein, weitere Maßnahmen bei der Schwesterfirma IMPULS zu absolvieren. Damit ergibt sich die Verwertungskette Informationsveranstaltung, Einzel-Beratung, Aktivberatung, Kurs, MPU. Die Argumentation lautet, dass sich nicht um eine beraterische Maßnahme oder gar eine therapeutische handele, sondern lediglich um bis zu 8 Stunden Diagnostik, um dann empfehlen zu können, was der Klient jetzt machen solle. Damit sei es auch keine Vorbereitung auf die MPU, die der Träger der BfF selbst anbiete, sondern nur eine Art ausgedehnte Informationsveranstaltung. Oder in den Originalworten von Dr. Karin Müller in der Festschrift zum 70. Geburtstag von Klaus Himmelreich: „Es geht somit um Anbahnungen, nicht die Realisierung rehabilitativer Prozesse. Tiefgreifende Veränderungsprozesse können nur durch geeignete Spezialangebote von Institutionen, die qualifizierte verkehrspsychologische Therapieprogramme anbieten, sichergestellt werden. Die Begutachtungsstellen für Fahreignung des TÜV Rheinland begleiten die Betroffenen durch qualifizierte Information, Beratung und letztlich durch die Begutachtung selbst auf ihrem Wege zurück zum Führerschein, sie bieten keine verkehrspsychologischen Therapieprogramme an.“

► **Neues EUGH-Urteil bestätigt im wesentlichen die bekannte Linie in Bezug auf die gegenseitige Anerkennung der EU-Führerscheine.** Der Europäische Gerichtshof hat in einer Sammelentscheidung über die Frage, unter welchen Bedingungen Deutschland die Anerkennung eines EU-Führerscheins verwehren darf, als Interpretation des gegebenen Rahmens im Kern festgestellt, dass diese Bestimmungen es „es einem Mitgliedstaat verwehren, es unter Umständen wie denen der Ausgangsverfahren abzulehnen, in seinem Hoheitsgebiet die Fahrberechtigung, die sich aus einem zu einem späteren Zeitpunkt von einem anderen Mitgliedstaat außerhalb einer für den Betroffenen gel-

tenden Sperrzeit ausgestellten Führerschein ergibt, und somit die Gültigkeit dieses Führerscheins anzuerkennen, solange der Inhaber dieses Führerscheins die Bedingungen nicht erfüllt, die nach den Rechtsvorschriften des ersten Mitgliedstaats für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach dem Entzug einer früheren Fahrerlaubnis vorliegen müssen, einschließlich einer Überprüfung der Fahreignung, die bestätigt, dass die Gründe für den Entzug nicht mehr vorliegen.“ - Vereinfacht: Der Ausstellerstaat, nicht Deutschland hat es in der Hand, zu definieren, welche Bedingungen erfüllt sein müssen. Es wird aber gewisse Differenzierung gemacht: „Unter denselben Umständen verwehren diese Bestimmungen es einem Mitgliedstaat jedoch nicht, es abzulehnen, in seinem Hoheitsgebiet die Fahrberechtigung anzuerkennen, die sich aus einem zu einem späteren Zeitpunkt von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein ergibt, wenn auf der Grundlage von Angaben in diesem Führerschein oder anderen vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen feststeht, dass zum Zeitpunkt der Ausstellung dieses Führerscheins sein Inhaber, auf den im Hoheitsgebiet des ersten Mitgliedstaats eine Maßnahme des Entzugs einer früheren Fahrerlaubnis angewendet worden ist, seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Hoheitsgebiet des Ausstellermitgliedstaats hatte.“ Aber auch hier gilt: Grundlage für solche Ablehnungen müssen Informationen des Ausstellerlandes sein. Das ganze, mühsam zu lesende und zu verstehende Urteil unter:

<http://curia.europa.eu/jurisp/cgi-bin/form.pl?lang=DE&Submit=Rechercher&docrequire=alldocs&numaff=C-329/06&datefs=&datefe=&nomusel=&domaine=&mots=&resmax=100>

► **Kartellrechtliche Überprüfung der Fusion von TÜV verlängert. Nach einem Bericht der WirtschaftsWoche hat Bundeskartellamt die Prüffrist der angemeldeten Fusion von TÜV Süd und TÜV Rheinland verlängert:** <http://www.wiwo.de/unternehmer-maerkte/tuev-fusion-in-gefahr-kartellamt-verlaengert-frist-300393/> :

„Ursprünglich wollte die Behörde am nächsten Freitag (18.7.) ihren Beschluss veröffentlichen. Doch die Prüfung der im Februar angekündigten Fusion ist schwieriger als geplant, die Wettbewerbsbehüter wollen ihre Entscheidung darum erst am 15. August bekanntgeben, wie eine Sprecherin dem Magazin bestätigte. Problematisch ist nicht das Geschäft mit den Prüfplaketten für Autos, sondern die Zertifizierung von Druck-Dampfkesselanlagen. Eine Sparte, die in der Branche rund 20 Prozent des Umsatzes ausmacht. „Die Märkte müssen ermittelt werden“, das sei „umfangreicher als geplant“, sagt eine Kartellamtssprecherin. Vertreter der Mitgliedsfirmen der fusionswilligen TÜVs vermuten, dass TÜV Rheinland und TÜV Süd bei einer Fusion den Markt der Anlageprüfung beherrschen würden. „Wir rechnen im Dampfkesselbereich mit einer Marktbeherrschung des neuen TÜV-Gebildes von gut 90 Prozent“, sagt ein Vereinsmitglied.“

► **Schallende Ohrfeige für den BDP.** Wie im Bericht aus der Mitgliederversammlung der Sektion berichtet, hatte der Gesamtverband noch einmal nachträglich versucht, sich in die Diskussion um die neue Fahrerlaubnisverordnung einzuschalten, zu deren Anhörung er nicht geladen war. Der Brief war sehr allgemein gehalten („Wir teilen die Intention des Gesetzgebers, qualitätsvolle Fahreignungsgutachten und qualifizierte Gutachter am Markt zu haben.“), kritisierte den Eingriff in die Freiheit der Berufsausübung und bat um weitere Gespräche. Die Antwort hat der Sektionsvorstand im Mitgliederbereich veröffentlicht und er ist eine schallende Ohrfeige. Nicht nur, dass die Antwort schon vor der MV vorlag, aber die Adressaten offenbar nicht erreicht hatte; kühl und freundlich antwortet die übergangene Referatsleiterenebene im Auftrag des Staatssekretärs unter anderem: „Die Verordnung ist ... als Entwurfsfassung im Rahmen der Verbändeanhörung dem Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen und der Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. zur Stellungnahme zugeleitet worden. ... Aufgrund der Tragweite des Problems haben sich der Bund und einige Bundesländer vorbehalten, eine weitergehende institutionelle Trennung vorzuschlagen, wenn deutlich wird, dass die Unternehmen/Institutionen die vom Gesetzgeber vorgeschriebene Regelung durch taktische Maßnahmen umgehen. ... bitte ich um Verständnis, das seitens des Bundesministeri-

ums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung derzeit kein Gesprächsbedarf gesehen wird ...“ Es bleibt abzuwarten, ob der BPD und die Sektion dies deutlichen Warnungen richtig interpretieren. Im Klartext: Es ist höchste Zeit, dass der BDP und die Sektion begreifen, dass langfristige angelegte Berufspolitik nicht bedeutet, Politik für kurzfristige Firmeninteressen zu machen. Ein Berufsverband wird auf die Dauer nur politisches Gewicht behalten, wenn es gelingt, sich punktuell über die Partikularinteressen einzelnen Mitglieder und Teilorganisationen hinwegzusetzen und fachliche und berufsethische begründete Positionen auch gegen Mitglieder zu beziehen. Aber die historische begründete Nähe zu den grossen Organisationen dürfte zu dominierend sein, um hier klare Positionen zu beziehen, lieber werden Unvereinbarkeitsbeschlüsse für Kritiker gefasst.

► **Fit-to-drive-Kongress in Prag.** Leider konnte ich selber nicht teilnehmen, die Präsentationen finden Sie unter:

<http://www.fit-to-drive.com/de/presentations/index.html>

Nach Rückmeldungen von Teilnehmern gab es interessante Vorträge vor allem aus dem europäischen Bereich, die deutsche MPU spielte keine Rolle (bedauert wurde die Absetzung des Berichtes über deren Evaluation) und auch das Modell PASS stand nicht im Fokus.

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 Mai 2008 habe ich leider nicht erhalten, die Besprechung erfolgt im nächsten nlvp.

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

ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit: Die Ausgabe 2/2008 beginnt mit einem sehr strukturierten und anschaulichen Bericht von Martin Winkelbauer über das EU-Projekt SUPREME. In 27 europäischen Ländern wurden Daten über Projekte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in 9 Kategorien (u.a. auch Rehabilitation und Diagnostik) zusammengetragen und in einer Stufung als Best Practic, Good Practice und Promising Practice bewertet. Interessant im Blick auf neue Arbeitsfelder ist zudem ein Bericht über ein Programm für Fahranfänger, das in Zusammenarbeit mit einer Berufsgenossenschaft entwickelt wurde. Für Diagnostiker interessant ist eine Untersuchung zur Verständlichkeit von Testanweisungen. Ein interessanter Artikel von V. Müßig argumentiert sehr strikt für ein unbedingtes Durchsetzung der Pünktlichkeitsregel in Nachschulungskursen, u. a. weil nur damit das Vertrauen in die Gültigkeit der anderen Kursregeln gewährleistet sei. Ansonsten gibt es wieder ein Fülle kleinerer Nachrichten aus unserem Arbeitsfeld, u. a. ein ausführlicher Bericht vom Verkehrsgerichtstag mit prägnanter Einschätzung der einzelnen Arbeitskreise. Lesenswert auch die Nachrichten aus anderen Ländern.

NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht: In der Ausgabe 04/2008 ist mir ein angenehm lesbarer Grundlagenartikel über die rechtlichen Aspekte ausländischer Fahrerlaubnisse mit einer guten Darstellung der Unterschiede zwischen EU-Führerscheinen und anderen aufgefallen. Eher nicht so praxisrelevant, aber beeindruckend die ausführliche Auseinandersetzung mit der Frage, wie in Unfall zu beurteilen ist, bei dem ein von hinten kommender Skifahrer mit einem vor ihm fahrenden zusammenstößt, der einen überraschenden Seitwärtsschwung ausführt.

In der Ausgabe 05/2008 findet sich ein interessantes Urteil zu Nachschulungskursen, die vorläufig auch dann anzuerkennen seien, wenn die Wirksamkeit noch nicht nachgewiesen sei. Ansonsten ist aus meiner Sicht zentral der Artikel von Haase und Sachs zu den Grenzwerten bei Drogenfahrten, mit vielen dankenswerten begrifflichen Klarstellungen (Bestimmungsgrenzwerte, Wirkungsgrenzwerte, Ausfallerscheinungen,

Wirkungsmerkmale differenziert nach Stoffgruppen und Rechtsgrundlage) in diesem komplizierten Themenbereich. Ein Urteil des OLG Hamm beschäftigt sich mit der Voraussetzung der allgemeinen Zugänglichkeit eines Verkehrsraumes, damit die Voraussetzungen für eine Unfallflucht (im öffentlichen Straßenverkehr begangen) vorliegen. Eher skurril mutet ein Urteil zu Hustenlöser in Zahnfleischtaschen als Verfälschungsquelle für eine Alkoholmessung an.

In der Ausgabe 06/2008 (diesmal haben sich viele Zeitschriften nach der letzten nlvp-Ausgabe angesammelt) ist vor allem der Artikel von Gehrman lesenswert, der sich mit den Grenzwerten von Drogen in Bezug auf die Beurteilung der Eignung beschäftigt und nachvollziehbar die unterschiedliche Entscheidungslogik von Behörden (gebunden an rechtliche Bestimmungen) und Fachgerichte (Berücksichtigung neuer Forschungsergebnisse, auch wenn diese noch nicht kodifiziert sind) darlegt. Dabei geht er ausgiebig auf ungelöste Probleme sowohl rechtlicher als auch wissenschaftlicher Art der beliebten Abgrenzung von einmaligem, gelegentlichen und regelmäßigem Konsum ein. Insgesamt kommt Gehrman zu dem Schluss, dass Cannabiskonsum für sich genommen erst einmal nur eine abstrakte, keine konkrete Gefährdung des Straßenverkehrs darstelle. Er spricht sich für eine Art abgestuftes Beratungssystem wie bei den Punktetättern aus. Ein weiterer ausführlicher Artikel beschäftigt sich mit der 0,0%-Grenze bei Fahranfängern und Frage, ob dieses Prinzip der anfängerspezifischen Grenzwerte nicht auf Drogen allgemein ausgedehnt wird kann. Weiterhin gibt es bei den Urteilen eine sorgfältige Auseinandersetzung mit der Frage, unter welchen Bedingungen ein „Stinkefinger“ gegen eine Radaranlage eine Beleidigung darstellt und eine Entscheidung zu Ausnahmen von der Anforderungen an das Mindestalter, auch in Verbindung mit dem Begleiteten Fahren ab 17. Letztere Entscheidung wird zudem ausführlich kommentiert. Weiterhin finden sich zwei Urteile zum Trennungsvermögen bei gelegentlichem Cannabis-Konsum. Insgesamt also ein für unser Arbeitsgebiet besonders gewinnbringendes Heft!

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

Verkehrszeichen: Die Ausgabe 2/08 hat als Schwerpunkt Mobilitätsmanagement, mit einer Fülle von Beiträgen über Amsterdam und London, Forschungsergebnissen zur Orientierung im System des ÖPNV, Freizeitverhalten, alternativen Antriebssystemen für Straßenbahnen, Schulerziehung. Daneben gibt es (ganz auf der neuen Linie der Verkehrszeichen, die gesamte Verkehrspsychologie darzustellen), einen exzellenten Artikel von Anita Müller (AVUS) zur MPU, der strukturiert gerade für Außenstehende das System nachvollziehbar macht. Zudem werden in dem Artikel viele momentan stark diskutierten Themen angesprochen, – sehr geeignet, um unser Arbeitsgebiet interessierten Außenstehenden kompakt vorzustellen. Gleichfalls hochinteressant der Überblick über den Stand der Verkehrspsychologie in Österreich, spannend ist hier, sehr viele Ähnlichkeiten, aber auch viele Unterschiede zum deutschen System anschaulich präsentiert zu bekommen, einschließlich der aktuellen berufspolitischen Problembereiche. Neben diesen großen Artikeln findet sich wieder eine Fülle von weiteren Informationen aus dem nationalen und internationalen Bereich, unter anderem ein kompakte Darstellung wichtiger Daten aus der Verkehrsstatistik. Sehr anregend diesmal auch die Literaturhinweise auf der letzten Seite!

www.verkehrszeichen-online.de

Aus dem Netz gefischt

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

In dieser Rubrik werden Informationen und Personen vorgestellt, die mir bei Rundgängen durch das Netz aufgefallen sind und die eine größere Bekanntheit verdienen. Diesmal ist das „verdienen“ mehr im negativen Sinne gemeint. Wie im nlvp 01/2008 bereits kurz mitgeteilt, treibt sich eine „ESTA GmbH“ in unserem Arbeitsgebiet herum. Man findet die ESTA mit fast identischen Auftritten unter:

<http://www.esta-swiss.ch/>

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

(nicht zu verwechseln mit www.mpu-online.de, die rätselhafterweise eine niederländische Schul-Soap zeigt)

<http://www.mpu-garantie.de/>

Gemeinsam ist allen Auftritten, das ein breites Spektrum von Angeboten der eher anrühigen Art offeriert wird: EU-Führerscheine, MPU mit Garantie, Führerschein in England. Verräterisch ist die Sprache, einige Zitate: „Durch unseren Geschäftssitz außerhalb Deutschlands in der Schweiz können wir in unseren Aussagen wesentlich deutlicher werden, als es unseren Partnerinstituten in der BRD - welche zum Beispiel Standesrecht unterliegen - möglich ist. Es existieren Personen und Wege, die ein positives Gutachten kurzfristig ermöglichen – natürlich außerhalb des Massengeschäftes – auch in schwierigsten Fällen, bei denen ein Scheitern normalerweise unausweichlich wäre.“ ... „Es gibt diese Möglichkeiten. Nur - und das ist der entscheidende Punkt - existieren solche Möglichkeiten naturgemäß nur im Verborgenen, keineswegs im grellen Licht der Öffentlichkeit. Daher können wir Ihnen diesen Weg auch nicht dezidiert im Rahmen einer öffentlich zugänglichen Webseite, einer anonymen email oder eines Telefongesprächs aufzeigen, sondern nur im Rahmen eines Besuchstermins und eines persönlichen Gesprächs.“ Hier wird ganz offen die auf die Lesart gesetzt: Die haben Gutachter auf ihrer Gehaltsliste. Die Grundhaltung der Firma wird beschrieben: „Nach unserer Auffassung ist das ganze MPU-Verfahren rechtsstaatlich fragwürdig, teilweise auf falschen Annahmen beruhend und medizinisch gesehen überholt.“

Je nach Angebot werden Preise bis zu 5.000 Euro verlangt.

Ich habe diese Seite ausgewählt, weil ich zur Zeit am Recherchieren bin, wer mit dieser Firma zusammenarbeitet, wie die Abläufe organisiert sind. Ich habe einige Informationen über ehemalige Kunden dieser Firma, bin aber dankbar für weitere Erfahrungsberichte, hier scheint ein Sumpf zu existieren, dessen Ausmaß noch nicht abzusehen ist – mehr vermutlich in der nächsten Ausgabe des nlvp.

Szenegeflüster – ohne Gewähr

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn und Informanten

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.

- Der TÜV Rheinland sucht per Anzeige Verkehrspsychologen, die auch in den Räumen einer Krankenkasse arbeiten sollen: „Sie motivieren die Kunden, entsprechende Hilfsangebote anzunehmen, sowie erforderliche Maßnahmen anzutreten und abzuschließen.“
- Bodo Hintze ist nicht mehr Geschäftsführer von Nord-Kurs, seine Nachfolgerin ist Dipl.-Psych. Svenja Schroerswarz (früher TÜV-Akademie in Gelsenkirchen). Auffallend ist, dass praktisch sämtliche Nord-Kurs-Mitarbeiter inzwischen mit zwei Adressen in der Liste der amtlich anerkannten verkehrspsychologischen Berater eingetragen sind.
- Bei den Fahrlehrern laufen offenbar Überlegungen, stärker in die Vorbereitung auf die MPU einzusteigen.
- Es wird gemunkelt, dass der BNV auf seinem Kongress zumindest heimlich den 10. Jahrestag der Gründung feiern will

Kongresse

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

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

Vom 18. - 19. September findet der 3. BNV-Kongress unter dem Titel „Forum Verkehrspsychologie“ statt – wie bisher im Schlosshotel Wilhelmshöhe in Kasse.

All wesentlichen Informationen finden sie unter:

www.bnv-kongress.de (Abstracts unter: <http://www.bnv.de/KONGRESS/abstracts.htm>)

Wie bei den bisherigen Kongressen verspricht das Programm und der Ort einen intensiven Austausch über fachliche Fragen der Praxis, Gelegenheit zu informellen Gesprächen in angenehmer Umgebung und einen guten Überblick über berufspolitische Fragen. Auffallend ist der durchgehende Workshopschwerpunkt, so finden sich weniger Vorträge als bei den letzten Kongressen, aber dafür längere Vorträge mit Seminar/Workshopcharakter. Besonders interessant verspricht eine Podiumsdiskussion zu werden: „Verkehrspsychologische Intervention auf dem Podium – Erkundungstour mit wechselnder Führung“, bei dem 3 Therapeuten ihre Herangehensweise, Fragen, Schwerpunkte anhand eines konkreten Falles darstellen wollen, Zitat: „Damit gibt es die einzigartige Möglichkeit, drei Verkehrspsychologen quasi live zuzusehen, wie Sie gemeinsame und gegeneinander an einem Fall arbeiten. Wir haben dafür Vertreter von unterschiedlichen therapeutischen Hintergründen für das Podium ausgewählt, die verschieden genug sind, um das Gemeinsame ihrer Arbeit zu sehen und ähnlich genug, um verschiedene Sichtweisen kollektional-kontrovers gegeneinander zu setzen. Freuen Sie sich auf ein spannendes Experiment mit offenem Ausgang und Publikumsbeteiligung.“ Diese unterschiedlichen Ansätze können in folgenden Workshops noch intensiver kennengelernt werden. Einige weitere Themen:

Ruth Sarah Born: **Ursachen negativer Gutachtenvoten nach Verkehrstherapie**

Dr. Karl-Friedrich Voss: **Analyse von Unfallschwerpunkten am Beispiel des Trutzhainer Kreisels**

Rüdiger Born: **Qualitätssicherung der verkehrspsychologischen Therapien im BNV**

Anita Nieder, Peter Klepzig: **Leugnung und Bagatellisierung: Scham und Schuld oder antisoziale Tendenz?**

Bertin Dufaux mit Ronald Agius, Thomas Nadulski, Hans-Gerhard Kahl: **Ethylglucuronid im Haar als Marker des Alkoholkonsums, gegenwärtiger Wissensstand**

Insgesamt also ein breites Spektrum von Themen mit einem deutlichen Schwerpunkt auf die praktische verkehrstherapeutische Arbeit. Ein Bericht folgt im nächsten nlvp.

Ausgabe 04/2008

Die dritte Ausgabe des „Newsletters Verkehrspsychologie“ (nlvp) in 2008 wird voraussichtlich am 28. September 2008 erscheinen (wie immer ohne Gewähr ...), geplant sind folgende Themen:

- **Bericht vom 3. BNV-Kongress „Forum Verkehrspsychologie“**
- Thesen zur Toleranzentwicklung bei Alkohol
- Praxishinweise und Module 3. Sitzung Verkehrspsychologische Beratung
- Neue Entwicklungen im Grauen Markt der Testvorbereiter
- Ergebnisse des Arbeitskreises „Definition von Verkehrstherapie“